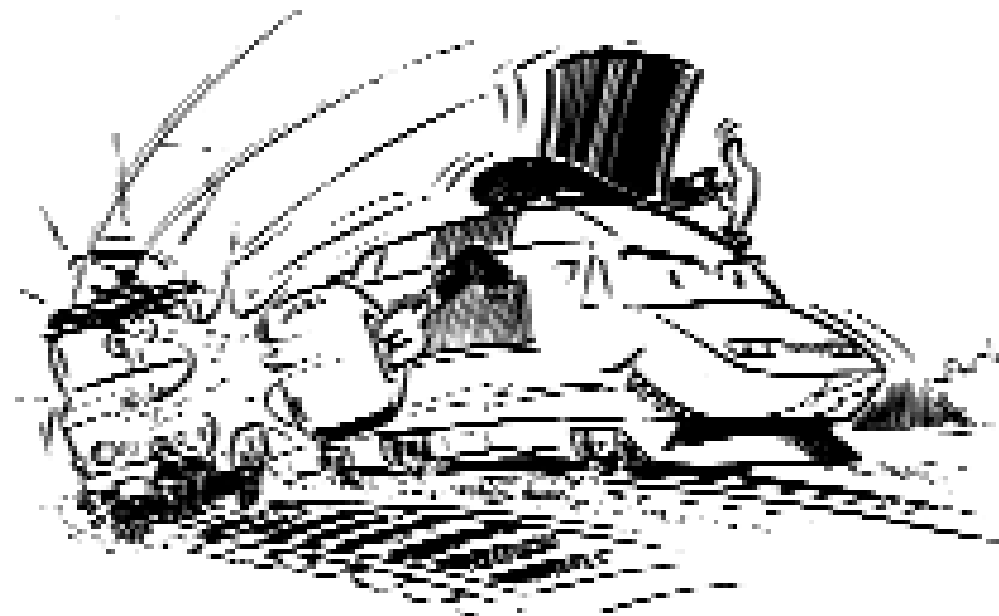


NON aux voies nouvelles TGV !



OUI à une politique des transports durable et cohérente !

TGV

Dans les semaines qui suivent, le débat sur l'utilité d'une ligne nouvelle TGV sera lancé. Nous publions en dossier dans ce journal la position officielle du CADE (Collectif des Associations de Défense de l'Environnement).

Il est photocopiable et nous ne saurons trop vous encourager à le faire et à relever le défi du débat...

2. Infos en vrac

3. Golfe de Gascogne : métaux dans les sédiments

4. Brèves sociales

5. Thalie, «la verdoyante»

6. Le déclin des gares landaises

Cahier central : I - VIII. Dossier TGV

7. Emile Biasini et la MIACA

8 - 9. Incinérateurs et mise aux normes

10. La page d'ATTAC

11. La "PUB", du côté de ceux qui la distribuent

12. Cultures

BIMESTRIEL - 2,30 €

N° 113

MARS / AVRIL 2006

ISSN 0998 - 2787

... infos en vrac ...

Tunnel du Somport bientôt ouvert aux matières dangereuses !

Alors que la route qui mène au tunnel du Somport traverse une zone de montagne et 5 villages et qu'en cas d'accident les polluants se concentreraient en fond de vallée, le tunnel du Somport doit prochainement être ouvert aux matières dangereuses. Le Comité des Habitants pour la Vie en Vallée d'Aspe demande à tous les élus locaux (mairies, département et région) et au président de la République française de revenir sur cette décision à haut risque.

Source : Comité des Habitants pour la Vie en Vallée d'Aspe.

La 2x2 voies abandonnée

Le 22 février, le président du Conseil Général a annoncé l'abandon de la 2x2 voies de la transnarraise. Au programme une 2x une voie avec dépassements. C'est donc une victoire des opposants au premier rang desquels l'association LEIA. La vigilance demeure cependant pour les dispositions accompagnant le nouveau projet.

Quand on a les dents longues, on oublie ses promesses

En 1993, M. Max Brisson s'exaspérait sur les associations qui dénonçaient les voies nouvelles TGV car sa position était très simple et il n'y avait pas matière à manifester. Il disait dans une interview à l'Informateur de Biarritz n° 23 : « Nous souhaitons que le TGV sur une ligne nouvelle arrive jusqu'à Bordeaux puis qu'ensuite la ligne existante dans les Landes soit aménagée... Sur Dax-Irun, on n'atteindra jamais la vitesse TGV. En effet, compte tenu de la topographie du terrain, le train ne peut pas rouler à 500 km/h mais seulement à environ 150 km/h. Cela ne pose aucun problème puisque la vitesse gagnée le sera en amont... Cela m'exaspère de penser que si on

Coexistence OGM et autres cultures...

Il y a quelques jours paraissait dans Sud-Ouest (08/02/06) une interview menée avec des agriculteurs. Ils affirmaient une fois encore que la coexistence était possible. Pour cela, ils se basaient sur les expériences de l'AGPM. Celle-ci a bien compris qu'on n'est jamais mieux servi que par soi-même pour obtenir les résultats que l'on souhaite afficher...

Cela fait maintenant un certains nombres d'articles similaires qui paraissent dans Sud-Ouest, sans que la contradiction ne leur soit apportée. Cela pourrait amener les lecteurs à penser que la coexistence est effectivement possible.

Pourtant, ces affirmations contredisent les faits constatés en Espagne, aux Etats-Unis au Canada où des OGM sont cultivés en plein champ à échelle commerciale: la contamination se généralise. Dans la pratique, le nombre de contaminations en Espagne, notamment de fermes biologiques ne cesse d'augmenter, contredisant toutes les affirmations théoriques de ces messieurs.

Leurs affirmations posent aussi de nombreuses questions :

Puisque « la coexistence est possible et qu'il n'y aura donc pas contamination », nous disent-ils...

• Pourquoi s'opposer à un taux maximal de contamination accidentel de 0,1% ?

• Pourquoi s'opposer au taux minimal de contamination accidentelle des semences, soit la limite technique de détection ?

• Pourquoi vouloir imposer un taux de contamination à l'agriculture biologique alors que cette agriculture n'en accepte aucun ?

• Pourquoi refuser toute responsabilité légale et financière en cas de contamination puisqu'elle est impossible ?

Vous remarquerez que j'ai écrit taux de «contamination accidentelle». Considérer le taux de 0,9 % comme la « limite de contamination maximale autorisée dans le cadre d'une activité agricole normale » est une interprétation abusive qui n'est pas conforme à la loi européenne (étude juridique commandée par les Amis de la Terre).

Une étude danoise, indépendante elle, aborde un sujet que nos partisans OGM n'abordent pas : qui va payer la séparation des filières ? L'étude danoise montre que pour certaines cultures, le surcoût pourrait aller jusqu'à 21 % !

Est-ce que Claude et Pierre (les agriculteurs interviewés) sont prêts à payer les coûts de la

mise en place de filières séparées ? A moins qu'ils ne soient du même avis que le Commissaire Européen M. Fischler qui affirmait le mardi 4 mars 2003, que ce sont « les opérateurs économiques (agriculteurs, marchands de semences, etc...) qui comptent réaliser des bénéfices en choisissant un modèle spécifique de culture [non-OGM] », qui devront supporter le poids des mesures de coexistence (!) C'est comme si les pétroliers disaient « ce sont aux communes qui comptent réaliser des bénéfices en choisissant un modèle spécifique de plage (non contaminée par le pétrole) de supporter le poids des mesures pour nettoyer et maintenir leur plage non contaminée ! ». Après les pétroliers, les partisans des OGM ré-inventent le principe du pollué-payeur.

Il est trop facile pour les partisans des OGM d'affirmer que l'opposition aux OGM est « idéologique » comme le font Claude et Pierre dans cette interview, si on ne permet pas aux opposants d'avancer leurs arguments. Comme ceux parus ces jours-ci dans le Monde à propos des résultats très problématiques d'études scientifiques menées sur des rats...

C. BERDOT

des Amis de la Terre des Landes.

avait écouté attentivement Vallade, toute cette polémique serait morte ». Il récidivait dans la Semaine du Pays basque du 24 au 30 sept 93 avec Lasserre et Touraton en déclarant : « Jusqu'à Dax la voie existante sera aménagée et de Dax à la frontière, le tracé normal sera utilisé ». Aujourd'hui, Maître menteur défend les voies nouvelles. Nous songeons lui envoyer pour le convaincre un combattant

acharné : Christian Millet Barbé qui dans sa prose électorale des élections cantonales des 11 et 18 mars 2001 annonçait « Un engagement clair : combattre le projet d'une voie TGV ». Nous n'avons pas encore entendu M. Millet Barbé, mais nous ne doutons pas une seconde qu'il montera au créneau. Par contre, toujours dans le même parti, Mme Alliot Marie qui nous avait envoyé un engagement écrit

tient bon puisqu'elle se prononce encore pour les voies existantes en février dans le Sud-Ouest. Il faut dire que la ville du Pays Basque qui serait la plus sinistrée serait bien sa bonne ville de St Jean de Luz qui aujourd'hui a une gare en centre ville et qui demain verrait ses voyageurs devoir faire 20mn d'autoroute pour gagner une minute en TGV.

A suivre...

Métaux dans les sédiments du Golfe de Gascogne

Le bulletin 2005 du RNO
(Réseau National de

Surveillance de la qualité du milieu marin), édité par IFREMER et le ministère de l'écologie et du développement durable, présente une intéressante étude de différents contaminants dans les sédiments du golfe de Gascogne.

La campagne 1999

En 1999, des échantillons de sédiments ont été prélevés sur 96 points depuis la Bidassoa jusqu'à la pointe du Raz en Bretagne. Les résultats donnent une idée de l'aire géographique des contaminants. Deux carottages, l'un au large de la Gironde et l'autre au large de Capbreton permettent également de dater les dépôts. En ce qui concerne notre région on situe les prélèvements de la façon suivante : un au large de Capbreton, deux dans l'estuaire de l'Adour, trois au large de cet estuaire, deux dans l'estuaire de la Nivelle à St Jean de Luz, deux dans l'estuaire de la Bidassoa et un au large de la corniche entre Hendaye et St Jean.

Normes de référence

Les normes de références retenues sont celles des programmes de surveillance internationaux de l'Atlantique Nord-Est « OSPAR ». Ce sont des normes représentatives de milieux non contaminés.

Le Pays Basque se distingue

• **Pour le plomb**, la norme Ospar est de 25 microg/g. Alors que l'ensemble des autres points de contrôle dépassent rarement 40 microg, Capbreton arrive à 110, les 3 points au large de l'Adour arrivent à 80, 150 et 110, Hendaye arrive à 70 et 90.

• **Pour le zinc**, la norme Ospar est de 90 microg/g. Ici aussi le Pays Basque est sacré champion. Les autres points dépassent rarement 100. Capbreton arrive à 240, 2 points au large de Bayonne arrivent à 230 et 347, St Jean de Luz à 170 et Hendaye à 205 et 250.

• **Pour le cuivre**, la norme Ospar est de 20 microg (et Ifremer préfère ici adopter la norme de 13,8microg/g). Ici aussi l'ensemble des points contrôlés dépasse rarement 20 microg mais un point au large de l'Adour arrive à 39, le point au large de la corniche atteint 35 et les points d'Hendaye parviennent à 44 et 99,5. Le Pays Basque est toujours médaille d'or.

• **Pour le Cadmium**, la norme Ospar est de 0,2 microg/g. Quelques points se distinguent : au large de la Vendée (0,50), Marennes (0,48), la Gironde bien sûr qui a longtemps détenu le record de France (0,52) mais le Pays Basque se distingue encore avec 0,40 dans l'Adour et la première place pour Hendaye (0,56).

• **Pour le mercure**, la norme Ospar est de 0,05 microg/g. Marennes et la Gironde dépassent légèrement 0,1, les autres points sont au-dessous sauf... Capbreton avec 0,78, suivi de près par un prélèvement au large de l'Adour et celui de la Corniche (nous ne fournis pas de chiffres car le graphique de la revue ne grimpe que jusqu'à 0,4 et ces deux points explosent cette limite. Capbreton étant cité dans le texte de l'article)

Hendaye parvient à 0,22. Carton plein pour notre région.

• **Pour le Nickel**, la norme Ospar est de 45 microg/g et Ifremer lui préfère celle de 28,9. Le suspense est à son comble. Aurons nous encore une médaille d'or? La plupart des points sont en dessous de 25 sauf un point au large du menton de la Bretagne à 41 et... un point au large de l'Adour qui parvient à 59 empochant le titre.

• **Pour le vanadium**, pas de norme Ospar mais Ifremer fixe la référence à 70 microg/g. Le score le plus élevé des 96 points est encore pour nous avec près de 130 à Capbreton et autour de 110 au Pays Basque.

• **Pour le chrome**, la norme Ospar est de 60 microg/g et là, le carton plein nous échappe, nous ne sommes pas premiers. Un point au large de la Gironde atteint 84 et le deuxième, au large de l'Adour n'arrive qu'à 82.

L'étude de la carotte prélevée par 500 m de fond au large de Capbreton date ces contaminations. Il semble qu'on ait atteint le point culminant autour de 1985 et on noterait une diminution à partir de 1995 (un léger rayon de soleil éclaire enfin ces lignes).

Ces résultats sont conformes aux analyses régulières effectuées trimestriellement sur les huîtres et que nos plus fidèles lecteurs connaissent car nous avons été les seuls à attirer l'attention sur la gravité de ces contaminations que l'article d'Ifremer qualifie de « forte contamination ».

Accrochons nous à l'idée que cela s'améliore un peu depuis 95 et que sans pouvoir l'affirmer formellement, les modifications des additifs des carburants en seraient la cause...

Victor Pachon

L'exécution de l'ingénieur Becker

Cela c'est passé un lundi de janvier, en petit comité, des « experts » conviés au Conseil de Développement se sont chargés de la basse besogne : une balle dans la nuque.

Qui donc était l'ingénieur Becker ? En mai 2001 il remet à la demande de son ministre un rapport intitulé « les transports à travers les Pyrénées » enjeux et perspectives. Pendant cinq ans ce rapport (que nous avons critiqué dans ces colonnes) fera autorité. Tous, y compris les « experts » qui aujourd'hui le liquident l'ont porté aux nues.

Quelle faute a donc commis notre ingénieur général des Ponts et Chaussées ? Il prévoyait 280 millions de tonnes de marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe en 2020. Cela ne donnait sans doute pas assez de volume pour justifier une future saturation des voies ferrées. Alors on n'y a pas été avec le dos de la cuillère : « il » avait oublié de compter les 13 derniers pays candidats à l'Europe, et en cas, on a rajouté la Suisse, la Norvège et en cas, la Russie et l'Ukraine. Ainsi, on obtient 385 millions de tonnes prévues en 2025. Même si on a exagéré, on compte bien d'ici là avoir élargi l'autoroute et construit les lignes TGV et plus s'il faut...

Ajoutons que cela donne d'après nos « experts », 13 millions de tonnes de plus sur le rail prévues en 30 trains par jour et par sens. Cela ne sature toujours pas des voies existantes qui peuvent mettre 107 trains de plus par jour et par sens (je me demande si avec la Georgie, l'Arménie, voire l'Inde et la Chine ?) On discrédite certes M. Becker mais au delà on discrédite désormais les fameuses études RFF.



Par JM. FAYE

Brevés Sociales

Le MEDEF s'attaque au contrat de travail

★ C'est l'obsession du MEDEF... Laurence PARISOT a annoncé il y a quelques jours la « constitution d'un groupe de travail » pour procéder à un « bilan » et à un « diagnostic »... Le but avoué est de « réformer » le code du travail. Encouragé par la politique gouvernementale, on sait ce que « réformer » veut dire. Par exemple, cela veut dire « étendre » le contrat première embauche à tout le monde du travail et à la clef une revendication récurrente du patronat : licencier en toute liberté. En parallèle, Laurence PARISOT, souhaite une « réflexion » sur les conditions d'indemnisation des chômeurs. Mais ce qui titille aussi la patronne du MEDEF c'est le coût du travail jugé trop élevé par cette organisation car le profit des entreprises (Laurence PARISOT parle pudiquement de « marge des entreprises ») serait passé (c'est affreux !) de 30,6 % à 30,3 % en moyenne. Pour le MEDEF, une seule solution : on doit « travailler davantage » et remettre en cause partout la RTT. Bravo Laurence, on peut dire que ta stratégie est lisible ! A nous de nous y opposer...

Licenciements préventifs

★ Bien que certains hauts magistrats de la Cour de Cassation s'en défendent, cette noble institution vient de donner un blanc-seing aux licenciements préventifs. Ainsi deux arrêts du 11 Janvier dernier, autorisent des employeurs à mettre en œuvre une réorganisation pour prévenir des difficultés économiques à venir. La Cour de Cassation a ainsi donné raison à la société Pages Jaunes qui bien que bénéficiaire avait licencié des collaborateurs refusant de voir leur contrat de travail modifié suite à une réorganisation. La juridiction suprême estime que les suppressions collectives d'emplois peuvent

être décidées au nom de « difficultés économiques à venir liées à des évolutions technologiques et leurs conséquences pour l'emploi sans être subordonnées à l'existence de difficultés économiques à la date du licenciement ». Désormais, au nom de la « réorganisation », un employeur pourra donc évoquer des difficultés à venir même si elles sont inexistantes à la date du licenciement... Être licencié pour la bonne cause, voilà ce qui attend des milliers de salariés...

Métallurgie : temps de travail allongé

★ Laurence PARISOT, s'en est félicitée. Dans sa logique guerrière contre la réduction du temps de travail, on comprend qu'elle jubile ! En effet, 3 syndicats de la métallurgie (CFE-CGC, FO et CFTC) ont donné leur feu vert à un accord signé avec le patronat qui porte à 220 le contingent d'heures supplémentaires autorisées. CGT et CFDT ont protesté mais le mal est fait. Cet accord majoritaire concerne en fait 1,7 millions de salariés. Les syndicats signataires disent avoir voulu préserver la rémunération des heures supplémentaires. Les opposants à l'accord dénoncent un retour aux 40 heures et une mise à mort des 35 heures. Cela paraît bien être le cas et Laurence PARISOT ne s'y est pas trompée.

Alain LAMASSOURE et BOLKESTEIN

★ Le 14 février dernier, le Journal du Pays Basque faisait paraître un entretien avec Alain LAMASSOURE, député européen. Ce dernier y plaidait pour l'avancée considérable selon lui apportée par la négociation d'un nouveau texte au niveau européen. Pour lui ? La preuve ultime que les considérations sociales ont imprégné l'accord entre PPE et PSE pour le vote d'un nouveau texte, c'est que BOLKE-

STEIN lui-même renie cette nouvelle mouture. Mais cela n'empêche pas LAMASSOURE, grand libéral devant l'éternel, de dire qu'il est impossible de revenir à l'idée que le pays d'accueil soit pris comme référence en ce qui concerne le droit du travail. Pour lui, c'est le contraire du marché commun et personne ne peut s'opposer au compromis actuel, sauf à être taxé par LAMASSOURE de xénophobe. Non monsieur, nous pensons, nous, que c'est vous qui êtes d'un archaïsme indémodable, boursoufflé de vos certitudes de libéral affairiste pour qui le « Marché » est la valeur suprême quels qu'en soient les conséquences. Pour vous au fond le marché a toujours raison face à l'humain.

Des ouvriers polonais chez RUWEL

★ Il y a quelques semaines, la CFDT Pays Basque a adressé des courriers à l'Inspection du Travail et à l'URSSAF pour le contrôle des chantiers de démantèlement de l'ex-usine RUWEL sise à Bayonne. Ce syndicat s'interrogeait sur le respect des règles de droit quant aux contrats de travail ainsi que des règles de sécurité sur un site fermé depuis 2002 mais ayant utilisé des produits à forte teneur nocive. Après la fermeture de l'usine 350 salariés sont restés au tapis et même pour le démantèlement on fait appel à de la main d'œuvre qui est sans doute exploitée pour en finir avec cette usine. Y'a de quoi être amer !

Perte de postes d'enseignants au Pays Basque

★ Au dernier Comité Technique Paritaire, à l'inspection académique à Pau, la déception était à l'ordre du jour. Le Pays Basque perd 18,5 postes dont demi-postes de basque dans les écoles bilingues et « gagne » 9,5 postes dont 5,5 demi-postes de basque.

Plusieurs classes vont fermer (une douzaine) pour la moitié d'ouvertures de classes. Le solde est donc négatif tant en postes qu'en classes. C'est assez difficile à comprendre quand on sait que le nombre d'élèves augmente de 300 au total. Sans doute là aussi l'imprégnation d'une logique « marchande ».

Une banque pas si sociale...

★ Certaines banques se revendiquent de l'économie sociale, c'est le cas de la banque populaire. Elle vient pourtant d'être condamnée pour abus de position économique sur instance introduite par l'UFC - Que choisir. C'est dans sa campagne contre les tarifications abusives que l'UFC a déclenché son action. La banque populaire avait laissé faire des prélèvements automatiques sur le compte à découvert de certains de ses clients ajoutant des frais à leurs difficultés. Le tribunal a jugé qu'en agissant ainsi, la banque n'a considéré que son « intérêt exclusif ». L'UFC considère que cette « première » judiciaire permettra à l'avenir de faire sanctionner toute « rupture d'équilibre contractuel au détriment du consommateur ».

Commerce équitable... Attention !

★ Il y a quelques temps, on découvrait que l'homologue anglais de Max Havelaar coopérait avec Nestlé. Un choix que critiquaient des organismes comme Artisans du Monde par exemple... Dernièrement, on apprenait qu'au prochain forum (en mars) sur le tourisme solidaire et le commerce équitable, ceux qui allaient se succéder à la tribune (à Tuxtla Gutierrez, en plein Chiapas) n'étaient pas forcément d'une grande « pureté » solidariste ni équitable. Ainsi, sont invités, notre ministre du tourisme, un Guyanais qui milite pour la pénétration par le tourisme de zones indigènes protégées et surtout le gouverneur de l'état du Chiapas, Pablo Salazar Mendiguchia, grand pourfendeur des zapatistes. Le capitalisme dans sa férocité cherche à tout récupérer. Cela en est sans doute une nouvelle preuve. ♦

Bolkestein, Directive sur les services, Néo libéralisme, TCI...

Une communication bien encadrée

DANS le Numéro 112 d'Ortzadar était évoquée «la victoire du Lobbying de la Chimie concernant la Directive «Reach». C'est maintenant au tour de la directive sur les services, dite directive Bolkestein, cell-ci vient d'être adoptée par le parlement européen sans avoir subi de changements majeurs ; seule la référence au pays d'origine ayant disparu. Notre député Européen local, l'éminent M. Lamassoure s'étant empressé de la voter, expliquant que tout dumping social était désormais exclu et que la libéralisation des services était une chance pour la France. Bien entendu, ce discours est le même qui est véhiculé par tous les médias, c'était déjà le cas avant le référendum sur la constitution européenne (TCI). Le lobbying avait déjà marché à plein avec fort heureusement le résultat que l'on connaît.

Lobbying ! Il faut bien revenir sur ce terme, que se cache t-il derrière ? A Bruxelles, de nombreux conseillers, associations à but non lucratif, groupes de pression, «experts» en tous genres vivent dans et autour du «village Européen», ils prodiguent leurs conseils éclairés et réussissent le plus souvent à imposer leur vision des choses aux décideurs, souvent en amont même des discussions proprement dites, en fait dès le stade du projet. Ils fournissent généreusement leur expertise et les arguments aux politiques, on parle à leur sujet de Task force, de Lisbon Council, de «Table ronde des industriels», de MEDEF européen etc. Bien évidemment, derrière ces lobbyistes se cachent les grands industriels et la haute finance internationale.

Ce fut le cas pour les discussions sur Reach, c'est également le cas pour la directive sur les services. Le Lisbon Council, par exemple, se définit lui-même comme une association radicaliste du centre, militant pour «une économie toujours plus compétitive et toujours plus mondialisée». Dans le cas de cette directive, le Lisbon Council consid-

ère que la discussion se traduit par un débat entre la France et le monde qui l'entoure et qu'il faut changer les mentalités (en France !) Pour cette association, il est par exemple anormal que des salariés qui ont déjà un emploi puissent revendiquer une amélioration de leurs conditions de travail ou de leur niveau de vie, alors-même qu'ils devraient se satisfaire d'avoir un emploi pendant que la précarité grandit autour d'eux...

Ces lobbyistes agissent aussi auprès des médias afin que ces derniers fassent passer vers l'opinion publique le discours expliquant que telle réforme est bien indispensable ; les journalistes jouant là, le rôle de «pom pom girls du capitalisme».

Le langage utilisé par les médias n'est évidemment pas neutre, lui non plus, chaque mot est pesé. A longueur de journée, l'auditeur ou le téléspectateur est plongé dans un langage aseptisé, constituant une sorte de propagande occulte qui ne relève pas du complot mais de la convergence de formation et d'intérêts des gens qui l'utilisent. Les mots comme croissance, suivis de chiffres fantaisistes, reviennent régulièrement, souvent associés aux termes : prix du pétrole... Cours du dollar..., impliquant l'absence de marge de manœuvre, l'impuissance des politiques. Les économistes et les publicitaires forgent et modèlent ce langage ; un va et vient s'installe entre la langue des publicitaires et des politiques (optimiser, positiver), qui passent des grandes surfaces au politique ! Le terme Sécurité, très «porteur» en politique, emprunte le trajet inverse et passe chez les lessiviers. Par exemple, pour un détergent qui sécurisera nos lainages ou un savon qui protégera la peau des bébés.

Cette manipulation du langage, également déterminante dans la manipulation des esprits, a toujours été utilisée, notamment, à l'époque du Troisième Reich.

Rappel : à Alang, un ouvrier désamianteur Indien gagne 1 euro 60 cents par jour. ♦

THALIE, «la verdoyante»

C' ÉTAIT le nom d'une grâce Grecque qui avait le pouvoir de faire croître et fleurir les plantes, c'est aussi le nom d'une nouvelle usine de compostage des boues issues des stations d'épuration, qui est située à Campet Lamolère, village landais proche de Mont de Marsan. Cette usine a été construite par le SYDEC (Syndicat Départemental d'Equipement des Communes des Landes) sur un site de vingt hectares.

Nous avons eu encore récemment, l'occasion dépingler le Sydec pour divers dysfonctionnements, c'est donc un juste retour des choses que de lui décerner cette fois ci, un satisfecit. La visite de cette unité qui fonctionne depuis maintenant quinze mois, nous a permis de vérifier qu'une installation de compostage peut être performante, respectueuse de l'environnement et de la réglementation, en bref tout le contraire de ce qui a été fait à Bardos pour le plus grand malheur des riverains.

Le but à atteindre était :

1. Traiter les boues des stations d'épuration par la mise en oeuvre d'un traitement adapté permettant leur valorisation.
2. Répondre aux besoins des collectivités disposant d'une station d'épuration et pour lesquelles aucune solution n'existait à ce jour.
3. Minimiser les nuisances olfactives et sonores.
4. Produire un compost normalisé répondant à la norme NF U44-095. Nous avons pu, quant à nous, vérifier que sur ces deux derniers points, les objectifs à atteindre l'ont été ; les nuisances olfactives étant à un niveau tout à fait acceptable ainsi que les nuisances sonores ; le site choisi étant de plus particulièrement adapté puisque assez éloigné de toute habitation et situé dans une clairière en plein cœur de la forêt de pins. Les boues sont

livrées par des camions bennes étanches et couvertes, un échantillon est prélevé, assurant ainsi une traçabilité parfaite ; les boues sont ensuite mélangées à des déchets verts (issus des déchetteries ou de l'élagage) et des coproduits recyclés. Il ya ensuite une phase de fermentation de 18 jours durant lesquels s'opèrent le séchage et l'hygiénisation. Durant cette phase, qui s'effectue dans des couloirs aérés, un robot procède à des retournements réguliers afin de maintenir une température homogène du mélange. Après une période de maturation de 21 jours, le produit est criblé à la maille de 10 ou 15 mm et stocké en vue de sa valorisation. Le compost obtenu nous a paru de qualité tout à fait correcte.

Toute ces opérations sont effectuées dans des hangars bétonnés et isolés et pilotées à partir d'une salle de contrôle par un système informatisé. L'usine de compostage est prévue pour traiter 16 000 tonnes de boues et déchets verts par an avec une possibilité d'extension ultérieure si besoin est.

Actuellement, de nombreuses communes landaises adhèrent au Sydec qui leur assure un service particulièrement compétitif par rapport à ce que pourrait leur proposer le secteur privé. Bizarrement, les plus grandes communes des Landes comme Dax, Mont de Marsan, Hagetmau, Aire sur Adour n'adhèrent pas au Sydec ; on y trouve par contre Tarnos et diverses communes du Seignanx et du Marensin. Il nous semble que cette usine démontre qu'une industrie aussi génératrice de nuisances que ce type d'unité peut être à la fois efficace, compétitive et respectueuse de l'environnement.

Un bon point pour le Sydec et le département des Landes. A suivre tout de même dans le temps et éventuellement à méditer par certains industriels implantés en pays basque... notamment à Bardos.

Urt

Épandage sauvage

CELA se passe à Urt, monsieur Sallaberry épand des boues de station d'épuration bien fraîches sur un terrain en pente. Quelques jours plus tard, Monsieur Monguillot, dont les vaches boivent dans le ruisseau en contrebas, constate que cinq d'entre elles sont mortes. Un échantillon d'eau est analysé par le laboratoire du département qui conclue :

« Présence d'une très forte contamination fécale... Eau déconseillée pour l'alimentation animale ».

On en est là. On attend le nom de celui qui a pompé la station d'épuration de quelle commune au fait ? Est-ce une pratique courante, les boues étaient-elles destinées à être traitées par la Lyonnaise ? Rappelons que l'épandage des boues est soumis à un plan d'épandage (totalement absent ici) qui doit prendre en compte une étude géologique ainsi que la nature du sol et qui doit respecter, bien entendu, des normes très strictes dont :

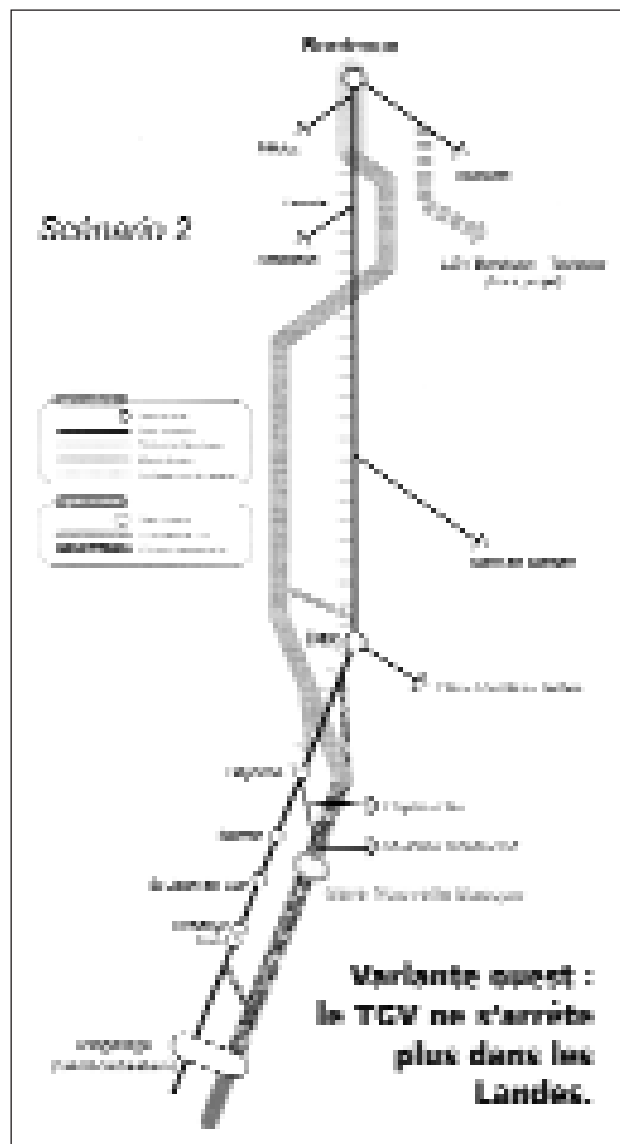
- L'interdiction sur des pentes de plus de 7 %.
- 100 m de distance avec un cours d'eau si la pente est de plus de 7 %, 35 m si moins et 5 m si moins de 7 % et immédiatement enfouies.
- Trois semaines d'attente avant la remise en herbe d'animaux ou les fenaisons.
- Dix mois avant une récolte de fruits ou de légumes consommés crus.

Évidemment, un cahier d'épandage et des contrôles sont prévus mais dans les faits, il n'y a pas de contrôle et il se fait donc n'importe quoi. En fait, chaque fois qu'une sale affaire remonte à la surface, c'est qu'un citoyen-témoin l'a dénoncée. Aussi, nous publions ci-dessous les noms de ceux qui ont accepté d'épandre les boues de l'usine de Bardos et les lieux prévus :

TGV : Préparation du débat public Le déclin des gares landaises

NOUS avons déjà dit tout le mal que nous pensions de l'étude « d'amélioration et de développement des services ferroviaires sur le corridor atlantique » dont Réseau Ferré de France a tiré une synthèse préparant le débat public sur le prolongement de la ligne grande vitesse entre Bordeaux et la frontière. Dans nos précédents numéros nous avons dénoncé la manipulation des chiffres puis les performances (une minute gagnée entre Bayonne et Bordeaux par rapport à l'amélioration des voies existantes). Aujourd'hui, nous nous pencherons sur le devenir des gares landaises.

Les trois variantes en ligne nouvelle rayent littéralement la gare de Dax. Dans la variante Ouest, les TGV du corridor atlantique ne s'arrêteront plus du tout dans les Landes, ni à Dax ni ailleurs. Seuls les trains qui vont vers Pau et Tarbes s'arrêteront à Dax en prenant une dérivation. Dans la variante Est et la variante 4, il y aura certes une gare TGV dans les Landes, mais à une cinquantaine de km au Nord-Est de Dax, avec ici aussi dérivation pour les trains en direction de Pau et Tarbes. Ainsi le document peut-il promettre de met-



**Variante ouest :
le TGV ne s'arrête
plus dans les
Landes.**

tre Dax à 43 minutes de Bordeaux, en occultant cependant qu'il s'agira de seulement trois trains-TGV contre cinq aujourd'hui. Le progrès ne vaut que s'il

est partagé disait une Pub TGV. Du côté de Dax on risque fort de se mordre les doigts.

Victor Pachon

M. St Martin, le GAEC Goxoki Harispure et le GAEC des Carrières Duro André : à Bidache. EARL du Lihoury Camon Denis : à Came. EARL Hourdillé Lomb

NON aux voies nouvelles TGV ! OUI à une politique des transports durable et cohérente !



montrait plus prudent et plus « social » que nombre de nos démocrates pour qui une ligne déficitaire mais socialement justifiée est une ligne à abattre.

Mais toujours dans le domaine de l'aménagement du territoire citons M. François Plassard, chercheur du laboratoire d'économie des transports de Lyon dans « *La vie du rail* », revue de la SNCF du 1 au 7 novembre 1990 :

« Le système TGV ne peut fonctionner qu'entre des villes de taille suffisamment importante pour générer un trafic qui justifie l'existence d'une nouvelle ligne (...) En ce sens, le TGV ne fait qu'accompagner une tendance lourde de l'évolution économique actuelle qui concentre l'activité entre quelques grands groupes rassemblés en des pôles stratégiques. Le TGV, de la même façon, contribue progressivement à une nouvelle structuration de l'espace autour de pôles de moins en moins nombreux et de plus en plus importants ».

On peut aisément imaginer que ces pôles attireront emplois et population au détriment des zones intermédiaires. C'est d'ailleurs ce qui s'est passé pour le TGV Sud-Est dont on vante les mérites pour Marseille, Lyon, et surtout Paris mais pour lesquels on ne cite pas les zones de Macon et Montchanin entre Paris et Lyon qui ont été sinistrées. **« Le TGV a agi comme une pompe aspirante pour l'emploi » se plaint le président du Conseil Général M. Beaumont.** La gare de Vendôme à 44 km de Paris, d'abord citée en exemple par les promoteurs du TGV, n'aura pas échappé à l'effet TGV. « La crise y a frappé deux fois plus fort qu'ailleurs » commente un reportage de télévision d'Alban Mikoksy et même la « Vie du rail » du 5 mars 1993 parle de « cité fantôme ». La SNCF ne fait plus visiter la gare « modèle »

Mais allons plus loin dans la définition de ces pôles. M. Billardon, président de l'association européenne des villes TGV dans *TGV et aménagement du territoire 1991*, p. 124 explique :

« C'est autour des gares TGV que doivent se concentrer les fonctions tertiaires supérieures, les structures de matières grises susceptibles de desservir l'ensemble du territoire régional tout en restant en communication avec l'ensemble du réseau de villes TGV dans le territoire national ».

Ici apparaît le rêve de mégapoles où des « centres tertiaires supérieurs » se bâtissent autour des gares, autoroutes et aéroports. L'élite circulatoire de ces cadres supérieurs constitue la clientèle visée du TGV. Voilà, pourquoi, contrairement aux conceptions allemandes et suédoises d'un train rapide raisonnable s'arrêtant souvent, on préfère ici une vitesse élevée et peu d'arrêts faisant du TGV un avion sur rail. Le TGV est un formidable outil d'accélération de la concentration et des restructurations.

Même dans sa politique tarifaire, la SNCF choisit de favoriser le TGV et d'accentuer l'abandon des trains régionaux. Le prix au km des billets TGV est deux fois moins cher que celui des trains de banlieue.

Le TGV ne crée pas de lien social, il le détruit à grande échelle entre les pôles, et c'est ici un autre critère de développement durable que le TGV bafoue. Et ces cadres mobiles à qui s'adresse principalement le TGV quelle conception de la société vont-ils véhiculer ? Cette élite circulatoire, ces décideurs de demain, ils vont donc dormir loin de leur lieu de travail, prendre le TGV avec leurs ordinateurs portables (et c'est effectivement l'image que renvoie la plupart des reportages sur le TGV). C'est exactement le contraire du slogan tant réclamé « vivre et travailler au pays ». Quelles attaches vont-ils garder de leur lieu de sommeil, quelles racines culturelles ces déracinés vont-ils garder ? Ils ne seront pas de quelque part, ils seront de nulle part. Y a-t-il un moyen plus rapide de former des technocrates froids... et destructeurs ?

Pour ceux qui voudraient approfondir la question, le journal Sud-Ouest du 3 octobre 2005 consacre une page entière aux « néonomades ». Une interview de Yasmine Abbas, architecte française installée aux Etats Unis, aborde le problème sous l'angle de « repenser l'espace et la ville ». Sous la photo de la dynamique architecte championne de la mobilité, le journal reprend : « C'est l'espace qui doit s'adapter à nous ».

3 - Les investissements

Autre critère de développement durable, le retour des investissements. Si au 19^e siècle, le train apportait les marchandises, les

voyageurs, les journaux, aujourd'hui à l'ère de la télévision et d'internet, cela change vite. Les investissements des siècles derniers ont été amortis sur plus de cent ans et le démantèlement d'une ancienne ligne pose peu de problèmes environnementaux. Il n'en ira pas de même pour le TGV. Les immenses tranchées bétonnées ne se démantèleront pas aussi facilement, mais surtout, au rythme où les choses changent, qui peut dire si dans 20 ans ce ne seront pas des dirigeables qui transporteront les marchandises. Qui peut prévoir aujourd'hui, à moyen terme, l'impact des autoroutes de la communication, d'Internet, des vidéos-conférences, du travail à domicile sur la clientèle bien ciblée du TGV ?

Les investisseurs qui n'ont aucun problème à investir là où on gagne des sous, se montrent d'ailleurs bien prudents pour le TGV en Pays Basque Nord. Comme le gain de temps est insignifiant de la Bidasso à Bayonne, le taux de rentabilité annoncé en 92 n'était que de 4 %. Ceci explique que l'on ait été tenté à un moment de faire appel à l'épargne populaire dans les colonies du journal Sud-Ouest.

4 - Espace et patrimoine

Autre critère de développement durable, le gaspillage d'espace. Au Pays Basque Nord, après les zones humides de l'Adour, c'est une série de vallonnements que les voies nouvelles couperaient transversalement. Après le viaduc sur l'Adour (5 km ou 2,5 km suivant le tracé, à 15 m de hauteur) très peu de tunnels sont prévus car les hauteurs sont faibles. Nous aurons des éventrations des paysages catastrophiques. En dévorant 7 hectares au km, la ligne nouvelle couperait en deux des exploitations de taille modeste, les condamnant irrémédiablement.

La bande littorale, déjà soumise à une forte pression immobilière se trouverait matériellement coupée du Pays Basque intérieur et le phénomène aggravé. L'activité touristique traditionnelle s'en trouverait gravement affectée.

5 - Quel est l'intérêt de l'usager ?

L'amélioration des conditions offertes à l'usager pourrait être un motif de classement en catégorie « développement durable », mais là aussi l'examen de la réalité

NON aux voies nouvelles TGV ! OUI à une politique des transports durable et cohérente !



Chantier TGV Madrid - Seville
(à imaginer du côté d'Ahetze).

nous oblige à sanctionner le projet de voies nouvelles TGV.

Les études préliminaires publiées en 92 prévoient 39mn de gain de temps entre Dax et la Bidassoa. Ces gains étaient décomposés en deux tranches :

- 29 mn de la Bidassoa à l'éventuelle nouvelle gare bayonnaise.
- 10 mn de Bayonne à Dax.

Or, de l'aveu même de ces études, une grande partie de ce gain de temps n'est pas due à la grande vitesse.

Dans les 29 mn sont comptabilisées :

✓ La suppression du changement des essieux en gare d'Hendaye puisque l'écartement serait européen des deux côtés de la Bidassoa (10 mn minimum).

✓ La suppression des arrêts de Biarritz, St Jean de Luz et Hendaye (7 mn chacun soit 21 mn) (Le chiffre de 7mn perdues par arrêt est tiré du fascicule édité par les promoteurs du projet au cours du débat Tours-Bordeaux-Dax de 93).

Le gain de temps dû à la vitesse (pas grande puisque les gares de San Sebastian, Bayonne et Dax sont trop proches) serait donc exclusivement gagné par les suppressions des gares.

Entre Dax et Bayonne, les améliorations possibles des lignes landaises où la SNCF a battu les records de vitesse pourraient entraîner un passage de la vitesse moyenne qui est actuellement de 90 Km/h à 160 Km/h. Cela ferait gagner 9mn sur les voies existantes au lieu des 10 mn annoncées par la voie nouvelle.

Le gain de temps sur ce trajet n'est donc qu'une chimère. Le récent rapport de synthèse de Réseau Ferré de France fait apparaître 1mn de différence entre les solutions voies nouvelles et les solutions voies existantes au Pays Basque.

D'autre part, on imagine bien les voyageurs qui prenaient autrefois le train des grandes lignes au centre ville à Hendaye ou St Jean de Luz, désormais obligés de prendre la voiture et l'autoroute pour prendre le TGV à San Sebastian ou à Bayonne.

Où est donc l'intérêt pour l'usager ?

D'autant plus que la mise en place des TGV s'effectue en appliquant une stratégie de « rabattement ». Cette stratégie consiste en la suppression de plusieurs autres trains pour rabattre la clientèle sur le nouveau TGV. Un nouveau TGV, c'est donc plusieurs autres trains supprimés. Cela entraîne bien sûr des difficultés pour des usagers.

Voici ce qu'écrivait un usager de la Rochelle au moment de la mise en service du TGV ouest dans les colonnes de la « Vie du rail » de novembre 1990 :

« En 1989 ma fille, étudiante à Tours, pouvait quitter Tours le samedi à 12h 56 et arriver à la Rochelle à 15h 38. Durée 2h 42mn avec changement à St Pierre des Corps et Poitiers.

En 90 elle peut prendre une navette à 14h 43 à Tours puis un TGV à 14h 55 à St Pierre des Corps et après changement à Poitiers, arriver à la Rochelle à 17h 29. Durée 2h 46mn et après midi à la Rochelle compromise ».

Le jeudi 20 novembre 2003, le journal Sud-Ouest, sous un titre triomphant annonce : « Les trains seront plus nombreux pour toutes la région ». L'article nous apprend que la SNCF octroie un TGV de plus jusqu'au Pays Basque, 2 pour Bordeaux et un pour Agen et la Rochelle.

Le lendemain 21 novembre, le même journal publie sous le titre « Contre le désengagement progressif de l'Etat » un article où le président de la région Aquitaine envisage de porter plainte contre l'Etat en raison de nombreuses suppressions de trains corail et de dessertes régionales. Dans la charrette des suppressions : Bordeaux-Nantes, Bordeaux-Lyon, Bordeaux-La Rochelle, Périgueux-Agen et plusieurs Bordeaux Hendaye et Toulouse Hendaye.

La récente annonce de suppression des trains « Corail » ne fait que confirmer ce que nous répétons depuis 92. A cela, il convient d'ajouter que 2005 aura vu la suppression de trains de marchandises (bois vers Garazi, boissons vers Biarritz) et la fermeture de l'entreprise CEF qui chargeait du fret de la route au rail à Hendaye.

6 - Consommation d'énergie

Ce critère doit aussi être pris en compte dans l'hypothèse d'un développement durable. Or, comme l'ont démontré les opposants du Pays Basque Sud de AHT-Aren Aurkako Asanblanda, un TGV consomme 3 fois plus qu'un train de Grande Ligne actuel.

Train	TER	Grande Ligne	TGV	TGV
Vitesse km/h	120	160	300	400
Consommation horaire kWh	381	3 100	8 700	16 000

Trains	Consommation horaire (kWh)	Vitesse maximale km/h	Consommation par km (kWh)	Nombre de passagers	Consommation par passager et par km
Grande Ligne	3 100	160	19	640	30 Wh
TGV	8 700	300	29	350	83 Wh

De la même façon, les usagers de Valence, entre Marseille et Lyon ont 20 mn à faire pour atteindre la nouvelle gare et ceux d'Arles mettent plus de temps qu'avant car ils doivent attendre la correspondance.

Les tableaux ci-dessus résument pour chaque type de trains, la consommation horaire et la consommation rapportée au passager transporté.

Ce bilan fait donc apparaître que le TGV

NON aux voies nouvelles TGV ! OUI à une politique des transports durable et cohérente !



consomme 3 fois plus qu'un train de grande ligne actuel.

Il convient de faire remarquer ici que le TGV est le seul train qui continue à consommer et à faire du bruit à l'arrêt car le système de ventilation maintenu de 22h à 7h du matin dans les gares de dépôt, émet un sifflement perceptible à 500 m.

La surconsommation des TGV n'est pas neutre car cela signifie pour l'état français une production issue à 80 % de centrales nucléaires.

7 - Capacité à utiliser l'existant

Ce critère de développement durable est devenu pour le TGV un véritable handicap commercial.

Conçu pour être un produit de pointe à l'exportation, le TGV souffre, peut être à l'exception notable de l'état espagnol, du fait qu'en général, les pays qui ont une économie capable de supporter l'énorme coût d'une ligne nouvelle TGV ne disposent pas d'assez de territoires vierges et qu'inversement, les pays disposant de grands territoires peu habités sont en général des pays du tiers monde avec une économie trop fragile.

Ainsi, aux USA, deux projets étaient en cours : le TGV du Texas et celui de Washington-New-York-Boston. Le TGV Texas, prévu en voies nouvelles, a été abandonné et le deuxième a été conclu sur la base de 220 km/h maximum, sur les lignes existantes et avec le système «pendolino» qui permet de gagner environ 20 % de vitesse sur des lignes existantes. Or, comme en France on avait jugé que « le système "pendolino" est sans intérêt pour la France » (*Vie du rail* du 15 au 20 novembre 1990), on a été incapable de l'installer et c'est la société canadienne Bombardier qui l'a fourni.

Chez Alsthom, la société qui fabrique les rames TGV, on a commencé à tirer les leçons de ce bilan commercial et on a donc acheté la majorité des parts de « Fiat-Pendolino » (pendulaire) et il y a aujourd'hui trois ans et demi, le premier TGV capable de rouler à 350 km/h et de continuer en système pendulaire sur une voie existante à 220 km/h a été essayé avec succès dans la région d'Amiens.

On assiste ici, pour l'état français à la reproduction du syndrome « Concorde ». On a

conçu un bijou technologique qu'on ne peut pas vendre. Et le succès commercial est venu de l'Airbus plutôt que du Concorde. Le pendolino à 220 km/h sur les voies existantes risque lui aussi de connaître un meilleur sort que le TGV sur les voies nouvelles.

Inutile ici, de souligner qu'en plus d'être plus respectueux de l'environnement et des humains, le système pendulaire nécessite moins de milliards d'euros que celui des voies nouvelles.

8 - Le TGV dévore la SNCF

La mise en route de la conception TGV sur les voies nouvelles à la fin des années 80 et au début des années 90 a cassé la dynamique du rail en France. En captant 50 % des investissements au détriment des réseaux régionaux et de la marchandise, la SNCF s'est colossalement endettée et a sacrifié des morceaux entiers de ses réseaux.

• Si l'on examine l'évolution de la fréquentation en voyageurs/km de 85 à 92 dans plusieurs pays européens, on obtient les chiffres suivants :

Pays Bas	+ 42 %
Italie	+ 29 %
Autriche	+ 29 %
Suisse	+ 26 %
Moyenne des 13 autres membres de la communauté des chemins de fer	+ 17 %
Allemagne de l'Ouest	+ 12 %
France	+ 1,3 %

• Si l'on examine l'évolution du trafic marchandises en tonnes/km, on obtient :

Italie	+ 21 %
Autriche	+ 11 %
Espagne	+ 6 %
Suisse	+ 4 %
Belgique	+ 4 %
Total CCFE (Communauté des Chemins de Fer Européens + Suisse et Autriche)	- 11 %
France	- 28 %

La France traditionnellement exportatrice de matériel ferroviaire a vu, dans cette période, ses exportations baisser de moitié et ses importations augmenter de 80 %. Cela s'est traduit par une perte du tiers des emplois en 10 ans. Cette attitude qui s'apparente à du cannibalisme, le TGV dévorant la SNCF, est-elle due à des erreurs ou à une volonté ? Quand on sait que dans le même temps, la SNCF est devenue le premier transporteur routier de France, on ne peut s'empêcher de penser qu'il s'agit d'une politique délibérée.

En supprimant près du quart des gares et

près de 1400 km de voies dans cette période, en supprimant 4 500 emplois en 1992 et 6 300 en 1993, la SNCF s'est servi du TGV pour affaiblir un bastion du syndicalisme français et avancer vers une normalisation qui à terme verra la suppression de toutes les lignes non rentables économiquement mais rentables socialement, la privatisation des principales lignes et la location des voies aux plus offrants.

En jouant la carte du transport routier fer de lance du système avec une exploitation honteuse des chauffeurs, une politique de « juste à temps » et « zéro stock » qui a liquidé des milliers d'emplois et enlevé des moyens de pression aux luttes ouvrières, la SNCF joue à fond la carte de la restructuration, au détriment de l'intérêt général.

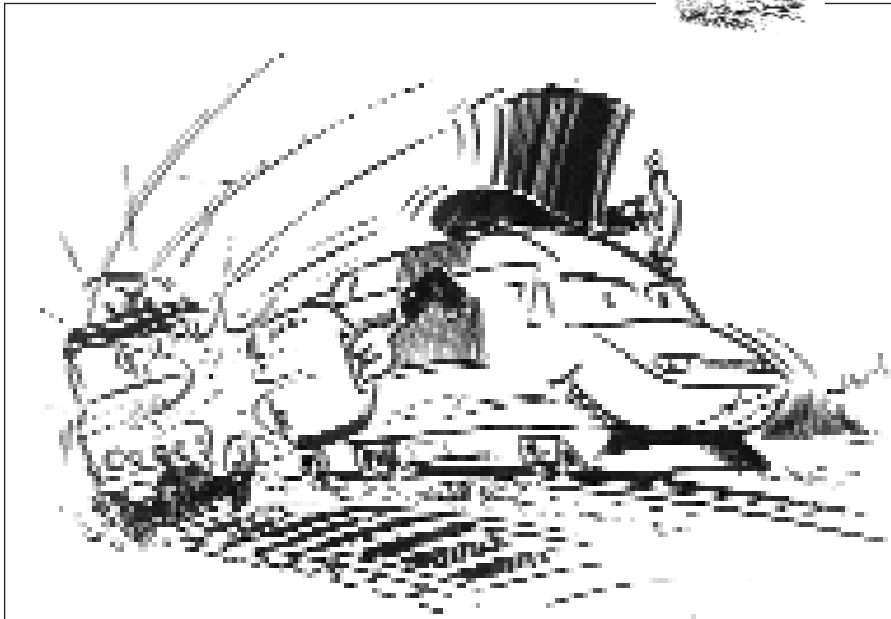
9 - TGV et démocratie

C'est aussi au regard des pratiques démocratiques engendrées par le choix TGV que l'on peut mesurer ce qui est «durable».

Les études bidons parsèment tous les projets. Sur le TGV Nord on annonce le doublement du nombre de voyageurs, une fois la ligne réalisée on obtient 2 % de voyageurs en plus soit les chiffres de 10 ans auparavant (revue « le Point » confirmée par le rapport Martinand).

Pour le TGV Ouest, les études prévoient 3h 05 mn de temps entre Paris et Bordeaux

NON aux voies nouvelles TGV ! OUI à une politique des transports durable et cohérente !



au lieu de 3h 50mn pour le train Corail. Pour rendre les performances plus attrayantes, on ralentit les trains Corail pendant toute la durée des enquêtes. Ils mettront 4h 03 pour valoriser les performances du TGV.

Fin 95, début 96 le débat préalable (alors obligatoire en matière d'infrastructures) a lieu pour Tours-Bordeaux-Dax. Les associations du Pays Basque s'invitent, leurs 7 000 pétitions sont égarées, des documents officiels révèlent que le préfet réunit les institutions et les élus « pour ne pas laisser à la seule « coordination anti-voies nouvelles » la question de la traversée du pays Basque. La presse ouvre ses colonnes à la CCI, et verrouille pour la coordination. Pourtant le débat conclut à l'utilisation des voies existantes modernisées à 220 km/h de Bordeaux à Dax. Cette conclusion a été approuvée par décision gouvernementale du 24 octobre 1996. Aujourd'hui, les élus landais ignorent totalement cette conclusion et font pression pour une voie nouvelle.

Toujours dans le même débat préalable, le TGV est présenté comme créant 85 000 emplois par an avec une méthode de calcul sidérante qui fixe le nombre d'emplois créés proportionnellement aux millions investis. Plus on dépense, plus il y a d'emplois.

La loi prévoit aussi, en plus du débat préalable, un bilan économique après 5 ans de fonctionnement. Or, à ce jour aucun bilan n'a été fait sur les lignes où le TGV existe

déjà depuis bien longtemps. C'est la meilleure façon de pouvoir continuer à raconter n'importe quoi.

Sur Dax-Bayonne, sur une ligne sans aucune difficulté, on n'a toujours pas installé les Blocs Automatiques Lumineux (BAL) système de signalisation déjà très ancien qui permet aux trains de se suivre à 2,3 km de distance. Sur Dax Bayonne, les trains se suivent à 11 km de distance. La mise en place de ce système ferait gagner 100 sillons par sens mais on ne le fait pas. Mieux, à la suite d'un déraillement d'un TGV on n'arrange pas le ballast, on ne change pas les caténaires vétustes, on ralentit la vitesse au point que les TGV roulent désormais pratiquement à la même vitesse que les trains régionaux. Dans ce contexte, on n'aura plus aucun mal à diagnostiquer « l'absolue nécessité d'une voie nouvelle ».

A l'heure actuelle au Pays Basque, 5 TGV à vitesse traditionnelle et 3 trains de grandes lignes passent tous les jours. 7 trains régionaux et 10 trains de marchandises la nuit complètent le trafic. 25 trains par sens donc au total, pour une ligne dont même les plus ardents partisans des voies nouvelles TGV doivent admettre qu'elle fonctionne, au mieux, au tiers de sa capacité.

5 TGV donc par jour et par sens. Et pour ces 5 trains, on veut construire une ligne d'un coût pharaonique

Le 8 décembre 1999, le conseil de développement du Pays Basque annonce, dans la synthèse « Infrastructure et déplacements... » que l'on pourrait compter sur 6

TGV de plus en 2005 et 12 TGV de plus en 2015 sur la ligne actuelle. 18 TGV de plus ! quelle fabuleuse progression (360 % d'augmentation). Aujourd'hui, en 2006, rien n'a bougé si ce n'est un nouveau TGV de plus prévu à la place de plusieurs autres trains (20 et 21 nov 2003).

Le premier rapport de synthèse pour préparer le débat du TGV Sud Atlantique s'est déjà emmêlé les pinceaux, présentant, en toute mauvaise foi le trafic total France-Espagne comme passant entièrement à Hendaye. De la même manière, il occulte totalement que le précédent débat de 93 avait conclu à une ligne existante améliorée de Bordeaux à Dax.

Le rapport Martinand

Et nous pauvres diables bénévoles, nous consultons le « Débat National sur l'avenir du transport ferroviaire », étude commandée par le gouvernement en 96 et plus connue sous le nom de « rapport Martinand ». Et qu'y lisons nous ?

Concernant les transports de voyageurs à moyenne et longue distance, nous citons :

« Les données reproduites en annexe montrent la croissance régulière du trafic global jusqu'à la fin des années 1980 puis sa stagnation et même son recul. Ces chiffres recouvrent la montée en puissance des trafics à grande vitesse depuis 1981 et, simultanément, l'érosion régulière des autres trafics. La croissance du trafic TGV s'essouffle elle-même, elle est moindre que prévue sur le TGV Nord, et la rentabilité des nouveaux TGV se dégrade sous le double effet de la hausse des coûts de construction et de la concurrence accrue de l'aérien depuis sa libéralisation ».

Toutes ces pratiques s'accompagnant évidemment d'énormes dépassements des budgets et de scandaleuses affaires de corruption qui ont donné lieu à des condamnations.

La politique en faveur des voies nouvelles accroît ainsi un énorme fossé entre les citoyens et les décideurs. Mais cela ne pousse pas les élus et les institutions à la réflexion, les Chambres de Commerces (CCI) et la plupart des élus se lançant dans une coûteuse campagne de lobbying en faveur des voies nouvelles.



Réflexions pour une politique des transports durable

Pour le Collectif de Défense de l'Environnement et les associations contre les voies nouvelles TGV, penser le trafic, ce n'est pas simplement accompagner une augmentation, mais agir réellement pour infléchir une tendance qui dans quelques années nous conduira à un autre axe ferroviaire, à un autre élargissement de l'A63, à une autre autoroute, et ainsi de suite.

C'est pourquoi nous pensons que l'urgence ce n'est pas le transport ultrarapide des voyageurs des grandes lignes mais le transport des marchandises.

Et pour ce faire, nous le disons clairement : nous sommes en faveur du rail.

1 - Principes généraux concernant le fret

Une politique courageuse pour inverser la tendance :

Nombre d'entre nous voient passer des trains et des camions chargés de voitures, vers le Nord puis avec les mêmes marques de voitures vers le Sud. Cette image illustre l'inutilité du transport de certaines marchandises. Ce trafic artificiel tient aux délocalisations de certaines usines, au coûts sociaux extrêmement bas des entreprises de transports routiers (ne dit-on pas qu'Adidas envoie ses chaussures terminées d'Allemagne au Portugal pour y faire mettre les lacets !) C'est pourquoi, avant d'envisager en détail les problèmes posés, il nous semble utile de dire qu'une Europe qui ne serait pas sociale continuerait de créer un gaspillage et une destruction de la nature que nous ne pouvons accepter. Une harmonisation par le haut des droits sociaux européens supprimerait la concurrence déloyale des poids lourds en même temps que le véritable esclavage que subissent certains chauffeurs.

Il est donc urgent pour nous de distinguer les marchandises dont le transport est un besoin et les marchandises dont on a créé artificiellement le besoin de les transporter. (ici nous incluons bien sûr certains pro-

duits agricoles et nous pensons par exemple qu'il serait plus utile d'aider une agriculture de proximité que le maïs irrigué). Il nous faut aussi souligner qu'on considère aujourd'hui qu'un camion sur trois transporte des déchets. Une politique de réduction de déchets à la source, peut ainsi contribuer notablement à la diminution du trafic routier.

Enfin, nous considérons souhaitable que l'on impose progressivement un règlement européen de circulation des poids lourds sur la base la plus restrictive (nous pensons en particulier à la Suisse). Ce règlement devrait aussi prendre en compte la distinction entre marchandises urgentes et les moins urgentes pour lesquelles des obligations de ferroutage ou mer routage pourraient être prises.

A ceux qui seraient tentés de dire que ces mesures conjuguées amènerait du chômage chez les chauffeurs routiers, nous rappellerons que la politique pro-camions a détruit des dizaines de milliers d'emplois dans le rail et que les emplois supprimés sur la route seraient remplacés par ceux créés par le rail et autour des plates-formes multimodales.

Mettre les différents modes de transports sur un pied d'égalité :

De nouvelles pratiques (juste à temps, zéro stock etc.) favorisent le transport routier, mais nous pensons que la non prise en compte des coûts sociaux de la pollution, des coûts externes dont la détérioration des routes principalement due aux poids lourds, et les nuisances considérables que subissent les riverains, favorisent injustement le transport routier. Il y a là matière à agir pour rendre plus attractifs les transports de marchandises par la mer et par le chemin de fer. Une prise en compte de ces coûts externes rendraient le prix de revient de la route moins attractif. Une incitation par une baisse de TVA par exemple pour ceux qui choisiraient les alternatives mer ou fer serait aussi un élément de progrès.

Par ailleurs dans les décennies à venir, le coût du carburant risque fort de connaître une forte hausse. Devancer ici des décisions déchirantes serait bien plus judicieux que devoir le faire dans l'urgence.

Poser le problème du franchissement des Pyrénées de façon globale :

Aujourd'hui, dans les sphères décisionnaires, il est de bon ton d'entendre : « Si nous

n'avons pas le TGV, les Béarnais vont nous prendre de vitesse. Si nous n'élargissons pas l'A63 idem... » Nous ne pensons pas qu'un problème aussi complexe doit se traiter en termes de concurrence entre régions ou zones, mais en termes de complémentarité. S'il y a un consensus en vallée d'Aspe pour la réouverture de la ligne de fret Pau-Canfranc, tant mieux pour tout le monde et tant pis pour les camions qui seraient passés (passés seulement et sans s'arrêter, en vallée d'Aspe et au Pays Basque).

Nous pensons qu'il n'y a pas une solution mais une palette de solutions à harmoniser de la Méditerranée à l'Atlantique.

Voici pour quelques principes qui, s'ils étaient envisagés, pourraient sans nul doute diminuer et la quantité de marchandises et le nombre de camions de façon significative. Utopie aujourd'hui diront certains mais quand on aura épuisé les capacités du corridor de transports de la façade atlantique on sera bien obligé de chercher d'autres solutions, pourquoi ne pas y travailler dès aujourd'hui ?

2 - Pour entrer dans le détail

A. - Le fret :

Pour l'utilisation des voies fluviales, nous avons posé le problème de la Maiseca (entreprise qui stocke dans des silos et exporte le maïs sur le port de Bayonne). Voici une entreprise qui reçoit, en plus des trains, 30 000 camions par an. Cette entreprise s'appuie sur un réseau de silos qu'il nous semble utile de réétudier dans l'optique de remise en route de la péniche qui, il y a peu de temps encore, transportait de Guiche à la cimenterie du Boucau, des matériaux. Limiter le déplacement des camions, éviter des investissements routiers coûteux, voire des déviations inutiles (D85 à Tarnos) nous semble digne d'intérêt. Le directeur de l'entreprise nous a répondu que cette étude ne dépendait pas de son entreprise mais des services de l'Etat, et ces derniers présents à la même réunion on tapé en touche en pensant que cela ne serait sans doute pas intéressant. Dommage !

Pour le fret ferroviaire, il nous semble intéressant de souligner quelques points :

◆ 1. La ligne existante (Bayonne-Hendaye) fonctionne à beaucoup moins de la moitié de sa capacité (7 TER, 8 TGV ou grande

NON aux voies nouvelles TGV ! OUI à une politique des transports durable et cohérente !



lignes entre 5h et 23 heures et 10 trains de fret par sens essentiellement la nuit (source SNCF hiver 95-96). Nous sommes donc loin de la saturation. Le point noir « potentiel » serait le pont de fer au-dessus de l'Adour. Rappelons que des travaux vont débiter sur ce pont et qu'on peut restituer au rail, la route accolée existante et que le « point noir » s'en trouvera soulagé. (il passe actuellement 41 trains par sens et par jour pour une capacité de 120 trains par sens et par jour)

◆ 2. Nombre d'améliorations sont envisageables (double voies dans certains tronçons, tunnel sous le village de Guéthary) ce qui augmentera encore la capacité des voies. Les progrès réalisés pour le changement d'essieux peuvent aussi assurer une plus grande fluidité. Un investissement conséquent devrait prendre en compte la diminution de certaines nuisances pour les riverains. Comme des améliorations sont également prévues de Dax à Bordeaux (pour faire passer le TGV pendulaire sur les voies existantes à 220 Km/h), les travaux au sud de Dax sur la ligne existante peuvent également, de la même manière, améliorer les conditions d'exploitation de la ligne.

◆ 3. Nous sommes aussi pour qu'à l'instar des recherches pour rentabiliser davantage certains TGV par des wagons à deux niveaux, on travaille également à la puissance et à la capacité des trains de fret (avec le corollaire de sécuriser l'emprise de la voie existante). Nous ajouterons que cette recherche doit aussi porter sur la diminution des nuisances, en particulier sonores, des wagons (un récent article du S.O. chiffrerait à 10 décibels en moins les progrès réalisables pour les freins). Plus long, plus lourd, mais aussi plus silencieux, le fret ferroviaire peut être plus attractif.

◆ 4. Nous sommes pour un réseau de gares multimodales plus dense pour capter plus efficacement les camions.

◆ 5. Nous sommes aussi pour une étude des activités des entreprises de la région, notamment des transports induits vers l'Espagne. Ainsi, nous avons pu, avec les chiffres de l'étude d'impact de l'aciérie ADA parvenir à la conclusion que cette entreprise générerait près de 187 camions par jour vers Azpeitia (à l'époque), cela peut se remplacer par 1,15 train par jour et par sens en moyenne. (le train quotidien de 2 000 t

présenté dans l'étude d'impact de cette aciérie n'a jamais vu le jour). N'y a-t-il pas là une piste à creuser ?

B. - Le transport en commun en site propre :

Nous sommes pour un transport en commun en site propre (TCSP) pour le district Bayonne-Anglet-Biarritz et pour la Côte Basque. Cependant nous ne l'abordons pas de la même manière que nos décideurs. Ils le voient en grande partie sur la voie ferroviaire existante saturant artificiellement la ligne et préparant l'inévitable nécessité d'une voie nouvelle TGV.

Nous pensons, nous, qu'il faut tenir compte des flux réels existants : vers les plages l'été, vers le travail, vers les établissements scolaires, vers les centres commerciaux. Or seule une partie des établissements scolaires (à certaines heures) peut nécessiter l'utilisation très partielle de la ligne (moins de 3 km de la gare actuelle à Cassin) à quelques heures très précises. Les centres commerciaux sont proches de la RN10 et éloignés de la ligne, les plages aussi. Quant au trajet domicile-travail, il est difficile à capter en raison de l'habitat diffus et de la dispersion des principaux centres d'emplois.

Cependant, la vallée de la Nive dispose d'une ligne ferroviaire spécifique et très nettement sous employée (et menacée de fermeture) qu'on pourrait réactiver avec une certaine volonté politique (des transports en commun routiers qui la concurrent sont actuellement subventionnés par le Conseil Général). Idem pour la rive Sud de l'Adour où la ligne Bayonne-Pau est ridiculement utilisée mais sur laquelle sont situées les communes en grand essor démographique de Mouguerre, Lahonce, Urcuit, Urt... (ceci également dans un créneau horaire très limité). La mise en place dans certaines grosses entreprises comme Dassault de l'horaire à la carte perturbe

déjà le ramassage routier et on peut penser que cela en sera de même pour le rail. Un TCSP doit donc à nos yeux utiliser d'autres axes. Nous avons demandé que les voies existantes du train du soufre soient gelées et ne subissent pas le sort de celle de Biarritz Ville - Biarritz La Négresse qui est aujourd'hui transformée pour l'essentiel en route. Le Conseil de Développement du Pays Basque l'a recommandé mais récemment encore une portion vient d'être confisquée en bordure de l'Adour aux Allées Marines. Un tramway mixte nous semble préférable.

Enfin en ce qui concerne la ligne Bayonne San Sebastian par un train cadencé comme il existe au Pays Basque Sud avec le Topo, il nous semble, pour les raisons ci-dessus (éloignée des flux), uniquement viable pour certaines heures seulement. Nous pensons que la culture du Pays Basque Nord n'est pas la même qu'au Sud où habitat et entreprise sont accolés au tracé et où l'habitat est moins diffus qu'au Nord. On peut ici envisager un essai aux heures les plus favorables (embauche et sortie du travail) en ajoutant un TER. Pour la RN10, plutôt que d'accompagner l'augmentation du trafic par des élargissements, nous sommes pour y installer une ligne réservée au tram et laisser se dégrader la situation des automobilistes afin de démontrer quotidiennement l'intérêt de prendre un tram qui en outre pourrait desservir le centre des villes désormais interdits aux voitures.

C. - Trafic sur la ligne ferroviaire existante :

Sur la capacité des voies ferrées existantes entre Bayonne et Hendaye. Issu du « Document de Voirie d'Agglomération » du Pays Basque et Sud des Landes édité en 96 par le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement du Sud-ouest, page 27, le document ci-dessous donne le détail du nombre quotidien de trains.

F₂ - La desserte ferrée HENDAYE-BAYONNE

Données S.N.C.F. :

- Intégrité des données : leur nombre de 2004 (mars à août) leur régularité
- Intégrité des données par TER et TGV (voir les Comptes Rendus des 15 et 22)
- Le nombre de voyageurs transportés par les TER est de 200 000 (200 000) et de 100 000 (100 000) pour les TGV.
- Les trains de fret sont essentiellement le soir (1 train par sens).

En période estivale, la S.N.C.F. met en circulation un matériel supplémentaire, le « train Basque », qui assure la desserte supplémentaire de la rive HENDAYE et BAYONNE.

C'est à partir d'une utilisation optimale de la ligne S.N.C.F. entre HENDAYE et BAYONNE, éventuellement au-delà jusqu'à BIHARROT de Hendaye, que se situent les propositions d'un transport collectif des personnes par itinéraires.

NON aux voies nouvelles TGV ! OUI à une politique des transports durable et cohérente !



Un simple coup de téléphone au serveur vocal de la SNCF (36 35) pour prendre le train de Bayonne à Hendaye permettra de compter le nombre de trains proposés : 15 ; confirmant les chiffres ci-dessus.

L'utilisation réelle de la voie ferrée est donc de 25 trains par jour et par sens (la ligne comprend 2 voies et les trains se croisent). **C'est vraiment peu n'est-ce-pas ?** A reporter aux 230 trains quotidiens de Coutras au Nord de Bordeaux où la saturation est réellement à l'ordre du jour.

Pourtant, la SNCF, dans ses documents, indiquent que 74 sillons par sens et par jour sont inscrits au graphe théorique et que sur une capacité de 132 trains par sens, on peut encore créer 58 sillons par sens.

Entre les 25 trains/sens/jour et les 74, il y a 49 trains de différence.

Explication : Ces 49 sillons sont disponibles et non-utilisés. Ils sont utilisés si un train de supporters sportifs ou de manifestants est organisé par exemple. Ils doivent donc être comptés comme **disponibles**.

Ces 49 sillons, comme les 58 possibles sont donc utilisables. Cela fait 107 trains de plus possibles que nous accepterons bien volontiers de ramener à 100, pour faire un compte rond et pour tenir compte d'éventuels travaux sur la voie. **On peut donc envisager, sur les voies existantes, 100 trains de plus par jour et par sens entre Bayonne et Hendaye.**

Il y a donc place pour des trains de voyageurs et des trains de marchandises.

Sur la portion Dax-Bayonne, les documents de la SNCF admettent qu'un passage aux BAL (Blocs Automatiques Lumineux, système qui permet aux trains de se suivre à un peu plus de 2 km de distance au lieu de 11 comme maintenant) permettrait de dégager 100 sillons par sens.

Plus de marchandises sur le rail :

A l'heure actuelle, les 10 trains quotidiens de marchandises par sens transportent 400t en moyenne, ce qui est ridicule. Deux pentes un peu raides entre Bayonne et Hendaye obligent les cheminots à scinder en deux des trains venant de Dax. Des travaux sur les deux pentes, pour les atténuer, l'utilisation de locomotives plus puissantes en service dans le Sud-Est peut améliorer les performances.

Les travaux déjà programmés sur Hendaye et Irun vont permettre de former des trains beaucoup plus longs, de l'ordre de 700 m. Il

nous semble donc raisonnable de tabler sur une moyenne de 1000 t par train (c'est, heureuse coïncidence, ce qui se fait actuellement en Suisse pour franchir le St Gothard où la pente est plus raide).

A 1000 t de moyenne au lieu des 400 t actuelles, le trafic de fret des 20 trains (2 sens confondus) ferait 20 000 t par jour, soit 7 millions de tonnes sur 350 jours. Il suffirait de 33 trains de fret de plus par jour et par sens pour obtenir 30 millions de t par an ce qui constitue la capacité la plus optimiste envisagée par le rapport Becker pour l'ensemble des échanges entre la France et l'État espagnol à travers toutes les Pyrénées. Et cela remplacerait 7000 camions par jour (un camion passe la frontière avec 12 t de moyenne).

Les chiffres du trafic routier à Biriattou en 99 : 2 063 000 poids lourds par an dont 23 990 vides à destination internationale éloignée (soit 3 %), 34 250 vides à destination nationale éloignée (soit 5 %) et 216 000 vides dans le flux d'échanges proche de la frontière (soit 36 %). Au total donc 274 240 poids lourds vides passent la frontière tous les ans. Tout ceci confirmant donc la faible massification du trafic routier signalée par les associations. (Cellule Economique Régionale des Transports - Septembre 2001).

Le rapport Becker donne 66 millions de tonnes de marchandises transportées en 99 à travers l'ensemble des Pyrénées par 15 000 camions par jour. Un simple calcul permet donc d'affirmer qu'un poids lourd transporte 12 t en moyenne à chaque passage (11,6 t à Biriattou).

Comme il existe aussi un corridor méditerranéen, il est fort probable que nous n'atteindrons jamais les 33 trains de fret supplémentaires. La conclusion logique du CADE est donc la suivante : il n'y a pas besoin d'une voie nouvelle. Il faut optimiser les voies existantes, améliorer le passage de l'Adour. Cela peut se mettre en chantier bien plus rapidement que des voies nouvelles.

Le problème essentiel n'est pas celui des capacités ferroviaires, mais celui qui consiste à trouver comment inciter les industriels et leurs transporteurs à choisir le rail.

Ajoutons, qu'optimiser les voies existantes, c'est aussi se préoccuper des riverains par l'application aux trains de marchandises des techniques de pointe réservées jusqu'ici au seul TGV (freins au carbone etc...), mais aussi en mettant enfin en chantier la couverture des voies à Hendaye, le passage en tunnel à Guéthary, en atténuant les déclivités, en utilisant des locomotives plus puissantes etc. ♦

Rappel de nos principales revendications

Voyageurs :

- Nous sommes pour un TGV pendulaire passant sur les voies existantes au Pays Basque et s'arrêtant dans les gares actuelles.
- Nous sommes pour un transport en commun en site propre mais opposés à son passage cadencé sur la ligne actuelle Hendaye Bayonne (ce qui n'est qu'un moyen déguisé de la saturer artificiellement).

Fret :

- Nous sommes pour un transfert massif des marchandises sur les voies ferroviaires existantes.
- Nous affirmons notre préférence pour le transport combiné plutôt que le ferroutage.

- Nous sommes pour une modernisation des voies existantes et du matériel ferroviaire.
- Nous réclamons des locomotives de fret plus puissantes capables de tirer des charges plus importantes qu'actuellement.
- IPCS de Bayonne à Biarritz au moins et amélioration du pont de Mousserolles.
- BAL de Bayonne à Dax.
- Nous sommes ouverts à l'étude de garages roulants là où c'est possible.
- Nous sommes également prêts à discuter de la couverture des voies sur Hendaye, l'éventuelle traversée de Guéthary en tunnel.
- Nous sommes pour qu'on applique au matériel de fret les récentes techniques de réduction de bruits (freins carbone etc...)

Émile Biasini réécrit l'histoire de la MIACA

“Biasini, le sauveur d'Aquitaine”, titre complaisamment le quotidien Sud-Ouest dans son édition du 14/01/06 qui lui accorde une pleine page d'interview. Ainsi commence l'article très critique paru dans le quotidien Enbata du 26/01/06, que nous reproduisons par devoir de mémoire, en quelque sorte.

En règle générale, ce n'est qu'après leur décès que l'on écrit ou clame le panégyrique d'un individu. Mais Émile Biasini fait plus fort, comme Mitterrand : il sculpte lui-même sa statue à 83 ans.

De 1970 à 1988, ce haut fonctionnaire qui avait commencé sa carrière dans les colonies (Bénin, Guinée, Tchad), présida la Mission interministérielle d'aménagement de la côte aquitaine (MIACA) et fut chargé de mettre en musique la touristification et le bétonnage sur la côte de la pointe du Verdon à Hendaye, en faisant appel à des investisseurs privés et en sensibilisant les élus locaux à ces questions pour financer les infrastructures et surtout disposer des terrains. Son but : faire venir des milliers de touristes chaque année, de mai à la Toussaint. Son arme : l'argent public. De 1970 à 1980, il aura déversé sur l'Aquitaine plus de 900 millions de francs – somme considérable à l'époque – et aura poussé les collectivités locales à investir cinq à six millions de francs, tout cela afin que les promoteurs misent à leur tour 10 milliards de francs sur la réussite de l'opération. Aujourd'hui comme hier, Emile Biasini se présente comme un humaniste soucieux de limiter le tout béton et de «protéger 20 000 hectares d'espaces naturels de toute spéculation foncière, ce qui pourrait s'appeler une belle opération écologique». Et il se paye le luxe, toujours dans cette interview, d'asséner un coup de patte aux écologistes qui se sont opposés à lui et le font «hurler de rire».

Amnésique

L'amnésie de M. Emile Biasini n'a d'égal que son ego surdimensionné et sa capacité à réécrire le rôle positif de sa Mission (...)
Notre grand commis de l'Etat oublie la marina de Talaris au bord de l'étang de Lacanau où un promoteur très astucieux s'approprié 150 hectares de forêt. Il n'a aucun souvenir de la sta-

tion balnéaire géante de Contis à Seignosse, avec ses 10 000 lits sur des kilomètres de dune. Il n'a jamais entendu parler des immeubles-barres de trois étages sur 600 mètres avec 2 500 lits dans les buildings Océanide à Lacanau :

«Style indigent, erreur monumentale, honteuse concession aux promoteurs...» dénonçait pourtant *Le Monde* du 20/11/76, sous la plume d'un de ses plus brillants collaborateurs, Marc Ambroise-Rendu. Aux oubliettes le projet de 21 000 lits prévus autour d'un site fragile de Hourtin-port, auquel s'opposa la fondation Espaces pour Demain en achetant des terrains. Emile Biasini prétend en 2006 qu'il «voulait respecter l'âme et le visage de l'Aquitaine, cette région si particulière», et d'évoquer le «cancer de l'urbanisation» commençant à ronger la côte, ou encore la nécessité «d'expliquer aux maires qu'il fallait mettre les promoteurs à la porte». Curieux ! Dans les années 70, E. Biasini ne faisait pas mystère de son intense activité à parcourir le monde pour dénicher les promoteurs. Effectivement, se sont succédé sur tout le littoral magnats de l'immobilier et autres hommes d'affaires britanniques, suédois, néerlandais, allemands, etc. appâtés par le président de la Mission en personne qui parle dès 1973 de «donner une vigoureuse impulsion commerciale et publicitaire à l'aménagement par des démarches multiples en France comme à l'étranger, destinées à intéresser une clientèle potentielle». Au nom du développement et de «l'intérêt général», bien sûr.

Trouvaille d'énarque

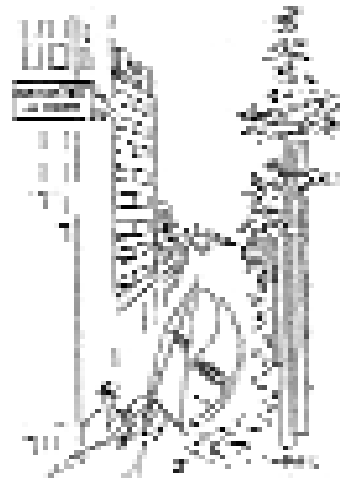
La loi littoral n'existait pas à l'époque, mais une simple instruction du 4/08/76 signée Jacques Chirac, concernant la protection du littoral. Il y était expressément interdit d'urbaniser les dunes, les forêts, les versants donnant sur la mer ou les lacs, de créer des ZAC en bordure du littoral, d'en créer à l'intérieur en matière de schéma d'urbanisme et de lotir sans POS. Nombre de projets de la MIACA se trouvaient compromis. Mais, miracle ! Une seconde instruction interprétant la première est arrivée le 3 novembre. Signée Raymond Barre, elle autorise la Mission à créer des ZAC ainsi qu'à urbaniser la forêt et les dunes. Emile Biasini ne nous révélera jamais l'ampleur de son travail de lobbying pour contourner la loi.

En 1978, les projets de construction de 5 000 logements à Ilbarritz-Mouriscot (pour assainir les marais...) et de 32 000 m² de béton, plage des Basques à Biarritz (pour protéger la falaise...) sont prêts à voir le jour. C'est compter sans le combat de ceux qui, sur le terrain, s'y opposent avec acharnement, comme ils se sont opposés en vain à la construction du Victoria Surf de Biarritz. Ceux qui aujourd'hui «font hurler de rire» Emile Biasini, ce sont les écologistes de Jeunes et Nature puis de Pays Basque Ecologie et les abertzale de Mende Berri, Enbata, EHAS ou Jazar. Ils tirent à boulets rouges sur le bras droit que Biasini missionne en Pays Basque, le Landais Louis Arretche qui nous explique doctement qu'il refuse de construire un mur de béton face à la mer, comme sur la Côte d'Azur... C'est pour cela qu'il propose des immeubles orientés perpendiculairement au littoral. Beau comme une trouvaille d'énarque ! Avec en prime un air connu : «Le rééquilibrage de la côte et de l'intérieur» nécessaire et urgent.

Alors que Biasini a le soutien des élus de droite et de gauche de tout Iparralde, les abertzale et les écologistes, éternels poil à gratter, alertent l'opinion, manifestent et pétitionnent contre les projets de l'Untxin et plusieurs ports de plaisance. Le projet touristique d'un Luna Park dans la gigantesque salle de la Verna au gouffre de la Pierre Saint Martin entre Soule et Baretous restera dans les cartons, comme la création de 34 000 lits prévue en Pays Basque intérieur. Nous avons pour porte-drapeaux un paysan de Haux, Jean Pitrau, et Pierre Lebaillif.

Jacques Ellul

A l'échelon de la Région, des personnalités aussi prestigieuses que le philosophe Jacques Ellul et Bernard Charbonneau prennent la tête de l'opposition à Emile Biasini et sa MIACA, au sein du Comité de défense de la Côte Aquitaine. Début 1978, ils obtiennent auprès du tribunal administratif l'annulation des déclarations d'utilité publique prises par le préfet pour assurer «l'aménagement babylonien» de 250 hectares et plusieurs milliards d'anciens francs à Port d'Albret. Et l'on pourra méditer aujourd'hui la question posée à Jacques Ellul dans une tribune libre du 8/06/78 et toujours d'actualité : «La MIACA ne veut pas opé-



Dessin de Chenez paru en 76 dans un supplément du Monde.

rer une reconversion redoutable en proposant un aménagement sur d'autres bases : par exemple, calcul de ce que peut effectivement supporter comme nombre de touristes un milieu naturel (lac ou forêt) sans être détruit et aussi de ce que peut supporter une population locale comme afflux d'estivants sans être déstructurée en tant que communauté. Comment, non pas adapter la nature au touriste, mais le touriste au milieu où il va venir ?» Celui qui fut professeur d'histoire et de sociologie à l'université de Bordeaux I, dès 1976, cloua au pilori la Mission et son président : «Elle a cédé au spectaculaire, à l'idéologie de l'argent, à la mise en exploitation du milieu naturel comme d'une ressource économique potentielle, à une image contestable du progrès.»

N'en déplaise à M. Biasini, beaucoup des projets pharaoniques de la MIACA ont échoué face à ses opposants déterminés, ou engloutis par les sables et les embruns de l'atlantique. Et c'est heureux !

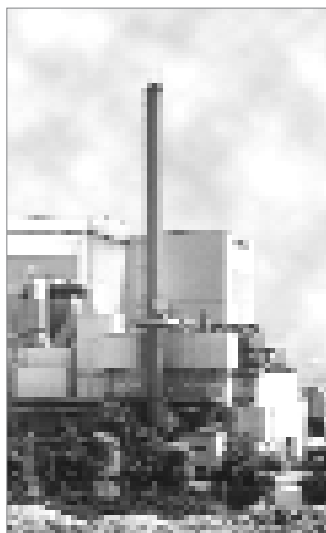
Toute honte bue, Emile Biasini affirme dans le récent entretien accordé à Sud-Ouest : «Je suis fier d'avoir toujours été fidèle au service public républicain». Ce membre éminent de l'élite dirigeante de ce pays qui a manipulé des milliers de m² de SHON, a la morgue infinie d'achever son interview-testament en essayant de nous apitoyer : «Je ne possède rien que deux mètres carrés au cimetière Montparnasse, où ma femme m'attend». Alors, disons-le lui crûment au risque de déplaire, nous n'irons pas «cracher sur sa tombe» parce que nous sommes bien élevés, mais nous n'irons pas non plus verser une larme dessus.

INCINERATEURS

Mise aux normes d'une technologie dépassée

I - Histoire d'un incinérateur : celui de Bacheforès à Bayonne

En 1990, les élus, les techniciens et la presse n'ont pas de qualificatifs assez élogieux pour le présenter : « la perle de la technologie », le « fleuron de la technologie ». Toute l'Europe vient voir le fabuleux bijou.



« La perle de la technologie »

En 1997, le quotidien «Sud-Ouest» titre : « l'usine de la honte ». Jean Grenet, maire de Bayonne, explique le fiasco de Bacheforès, par ces mots : « Je suis chirurgien, je ne suis pas technicien de l'environnement. Nous avons été otages des techniciens ».

Ainsi un élu reconnaissait avoir été dupé et avouait son impuissance devant l'échec de cette technologie. Cet exemple doit rester présent dans la mémoire collective afin de ne pas reproduire la même erreur, le même aveuglement.

Il est totalement irresponsable d'implanter un nouvel incinérateur en Iparralde comme le préconisent encore certains. Nous ne pouvons accorder aucun crédit aux incinérateurs « nouvelle génération ». Les « nouvelles » normes imposées par l'arrêté du 20 septembre 2002 donnent simplement un droit de polluer sans offrir aucune garantie sur les contrôles effectués. Ces « nouvelles » normes européennes d'émission,

comme toutes les normes de rejets de toutes industries, ne sont qu'un compromis entre les possibilités techniques de l'industrie et les impératifs économiques. Pour protéger efficacement la santé et l'environnement il faut tout simplement qu'il n'y ait aucun rejet.

Développer l'incinération, c'est refuser de prendre en compte le protocole de Kyoto et la convention de Stockholm.

II - L'incinération de 1000 kg de déchets ménagers génère 7440 kg de rejets

1. - Les rejets gazeux : 6700 Kg de fumées dont 980 kg de CO₂, gaz responsable de l'effet de serre.

Ces fumées révèlent la présence de métaux lourds (mercure, plomb, cadmium) ainsi que l'apparition de substances toxiques non présentes dans les ordures : les dioxines et furannes. Celles ci entraînent des perturbations du système reproducteur, du système nerveux, du système immunitaire et de la fonction thyroïdienne.

Ces substances ont été classées comme cancérigènes en 1997 par

Non-respect des conventions internationales

• Stockholm

En ratifiant la Convention de Stockholm, la France s'est engagée à minimiser la production des POPS (polluants organiques persistants) pour arriver à terme à l'élimination des dioxines et autres POPS, sous-produits de l'incinération. Il s'agit de protéger la santé publique et l'environnement. La France ne respecte pas ses engagements lorsqu'elle persiste dans l'exploitation d'incinérateurs. Les élus qui choisissent ce mode de traitement sont-ils vraiment soucieux de notre santé ?

• Kyoto

L'incinération, qui représente plus de 10% des émissions de CO₂ en France, n'est pas prise en compte par la norme, qui ne donne aucune indication (par pure complaisance). Alors que l'incinération n'est pas, comme on veut nous le faire croire, une énergie renouvelable et qu'elle contribue au réchauffement climatique.

le CIRC (Centre International de Recherche contre le Cancer) qui dépend de l'OMS.

Tout le monde est concerné par la contamination aux dioxines qui se fait à 85 % à travers notre alimentation avec une moyenne de 2,3 pg/kg de poids corporel, et par jour. En France nous dépassons donc la dose journalière admissible fixée à

1 pg/kg Nous n'avons pas besoin d'habiter près d'un incinérateur pour cela, il suffit de manger un produit laitier ou des légumes produits à proximité, ce qui, bien sur n'est pas noté sur les étiquettes...La dioxine s'accumule dans les graisses et il faudrait trente ans à la personne humaine pour s'en débarrasser complètement. Personne ne sait

Arrêté du 20 septembre 2002

Quantité de polluants recrachés par un incinérateur de 200 000 tonnes de déchets par an (en supposant que l'usine respecte les normes)

Polluants	Par m3	Sur 20 ans	Toxicité
Arsenic, plomb	0,5mg	12 tonnes	Cancer
Acide chlorhydrique	10 mg	240 tonnes	Intoxication
Dioxine	0,1 ng	2,4g	Cancer
Mercur	0,05mg	1200kg	Mutagenèse
Cadmium et sélénium	0,05mg	1200kg	Cancer
Oxyde d'azote	200mg	4800 tonnes	Intoxication
Acide fluorhydrique	1 mg	24 tonnes	Intoxication
Substances organiques	10 mg	240 tonnes	Cancer
Oxyde de soufre	50 mg	1200 tonnes	Intoxication
Hydrogène	10 mg	240 tonnes	Immunologique
Monoxyde de carbone	50 mg	1200 tonnes	Intoxication

Etudes scientifiques prouvant la toxicité des incinérateurs

□ En 2003, le professeur Jean-François-Viel, publie une étude réalisée autour de l'incinérateur de Besançon. Elle conclue à des risques 2,3 fois plus importants pour les riverains d'un incinérateur en ce qui concerne les cancers des ganglions et de certains organes (rate, foie).

□ A Angers, une étude menée par la DDRASS (Direction Régionale des Affaires Sanitaires et Sociales) révèle que les dioxines émises par l'incinérateur depuis 25 ans devraient à terme être responsables de 18 cas supplémentaires de cancers.

□ Une étude statistique réalisée en 2002 par l'INSERM (institut national de santé et de recherche médicale) sur les 70 incinérateurs de la région Rhône-Alpes, à la demande de l'ADEME, montre une augmentation significative des malformations chez les enfants vivant à proximité d'un incinérateur.

Ainsi les riverains d'un incinérateur courent un risque plus important d'anomalies chromosomiques (+20%), de malformations de la bouche (+29%), des intestins (+44%), et des reins (+51%).

quels sont à terme ou quels sont déjà, leurs effets, comme personne ne savait quels seraient les effets du DDT ou de l'amiante, produits interdits aujourd'hui. Suivant les estimations du Ministère de l'Environnement, la dioxine tue en France chaque année entre 1800 et 5200 personnes par cancer, sans prendre en compte l'influence sur la mortalité des autres maladies.

Métaux lourds, dioxines, furannes ont pour point commun d'être persistants dans l'environnement, de s'accumuler le long des chaînes alimentaires et dans l'organisme pendant des années (on les dit bioaccumulables). Les conséquences de leur ingestion peuvent se manifester

fort longtemps après le début de la contamination et même affecter des enfants nés des années après l'exposition de leur mère aux contaminants.

2. - 40 Kg de REFIOMS, contenus dans les filtres (Résidus des Fumées d'Incinération des Ordures Ménagères), hautement toxiques et évacués dans une décharge de classe I.

3. - 300 à 500 kg d'eau polluée (eau de lavage des mâchefers, des camions, etc.) : responsable de la pollution des nappes phréatiques et des cours d'eau alentours.

4. - 300 kg de mâchefers, scories restants après la combustion

Un rapport réalisé par le Ministère de l'Environnement conclue que l'on y trouve 9,2 ng de dioxines/kg de matière sèche, soit presque 100 fois ce qui est autorisé pour un m³ de fumée.

Les mâchefers peuvent être employés en sous-couche routière, polluant ainsi les sols et les nappes phréatiques (nos ressources en eau potable).

Une circulaire ministérielle du 9 mai 1994 définit, dans ses annexes, les caractéristiques des lieux où les mâchefers peuvent être effectivement valorisés. Les contraintes sont telles qu'il n'existe pas un seul endroit à part une décharge de

L'Hérault croule sous ses mâchefers

8 000 tonnes de mâchefers s'entassent au pied de l'incinérateur de Sète depuis un an. Personne n'en veut ! Auparavant, ils étaient stockés dans une ancienne carrière où la ville prévoit maintenant de construire 250 logements. On a bien tenté de les mettre sous la construction d'une future ligne de tramway... Mais les citoyens veillaient !

Dans un autre village, lors de la construction d'une départementale, une entreprise s'appête à effectuer un remblai avec... Une montagne de 2000 m³ de mâchefers.

classe 1 qui puisse les accueillir, mais les autorités ne sont pas légalement tenues de respecter une circulaire.

III - Que va-t-on laisser à nos enfants ?

L'incinérateur est une technique dépassée, qui, outre sa dangerosité pour la santé et l'environnement, ne s'inscrit pas dans une politique de développement durable. Les responsables ont le devoir de prendre en compte les demandes des citoyens et de mettre en place une politique de gestion durable des déchets ménagers. Les autorités ne peuvent plus occulter qu'en France, cette année, plusieurs communautés d'agglomération ou des départements, ont choisi de renoncer à l'incinération. En Dordogne, Lot et Garonne, des plans d'élimination des déchets sont élaborés sans recours à l'incinération. Dans le 49, le 71, le 33, on abandonne des projets d'incinérateur, rejoignant une liste déjà longue.

Dans la presse locale, certains décideurs ont estimé que le choix de l'incinération avait été écarté un peu trop rapidement. Que ceux qui veulent l'incinération aillent jusqu'au bout de leur logique : qu'ils implantent les incinérateurs chez eux, et qu'ils stockent les déchets toxiques chez eux. Mais le C.A.D.E. tient à dire qu'il restera toujours prêts à informer et aider ceux qui seront opposés à un choix aussi criminel. ♦

Pollution des incinérateurs

1. Incinérateurs « ancienne génération »

Exemple de l'incinérateur de Gilly sur Isère : Il rejetait 13 000 fois la norme légale de dioxines. Il ne sera fermé en 2001 que sous la pression des associations.

Conséquences connues

- 6875 bêtes abattues (bovins, caprins, ovins, équins) ;
- 2230 tonnes de lait (2 230 000 litres) et 24 tonnes de produits laitiers (fromages dont l'AOC Beaufort) détruits ;
- 365 exploitations agricoles touchées ;
- 10 000 tonnes de foin déstocké à détruire (tous jours là) et à remplacer ;
- 28 communes touchées ;
- Une zone géographique polluée dans un rayon de 10 à 20 Km ;
- Coût estimé du plan d'urgence : 18 millions d'euros ;
- Un nombre anormal de cancers répertoriés (72 pour une population de 1800 habitants dont 24

dans la même rue située sous les vents de l'incinérateur).

Un procès est en cours, le maire d'Albertville, 2 préfets et 10 personnes sont mis en examen.

2. Les incinérateurs » nouvelle génération »

A Lunel-Viel dans l'Hérault, des analyses effectuées par un cabinet indépendant font ressortir un taux de dioxine de quatre fois plus que la norme dans un poisson sédentaire, la carpe, ainsi qu'une augmentation inquiétante du taux de métaux lourds dans le raisin.

3. Incinérateur remis aux normes

A Mulhouse, des analyses effectuées en novembre 2005 ont révélé des taux de dioxines de l'ordre de 0,3 ng/m³ (3 fois plus que la norme) et ce malgré la mise en conformité des équipements.

Selon Christian Nazon, directeur général du Sivom de l'agglomération mulhousienne :

« Ce n'est pas un cas isolé en France ».

« Des usines connaîtront de temps en temps des incidents de ce type en France, aucune n'est à l'abri de difficultés ».

Le contre sommet citoyen de Bamako

la page
d'
attac

PARALLÈLEMENT au 23^{ème} sommet Afrique France s'est tenu à Bamako du 30 novembre au 4 décembre 2005, le Sommet Alternatif Citoyen organisé par les mouvements sociaux du Mali, d'Afrique et de France, et, entre autres le CAD Mali (Coalition contre la dette) et Survie. Peu de publicité dans la presse officielle, les médias, étaient bien trop occupés à suivre les chefs d'état et leurs épouses, Jacques Chirac lui-même ayant annoncé qu'en raison de son emploi du temps chargé, il ne recevrait personne. Les deux cents participants à cet espace de résistance au néocolonialisme et à la démocratie officialisée, n'ont eu que l'embarras du choix pour dénoncer les effets des politiques de la Françafrique. Réflexion et mobilisation étaient les mots d'ordre, les thèmes s'imposaient d'eux mêmes : la dette, les effets du commerce international, privatisations et délocalisa-

tions, lutte contre l'impunité, violations des droits de l'homme, crimes économiques et pillage des ressources, élections présidentielles et dictatures, émigration, santé, éducation...

Après l'hommage des organisateurs à François Xavier Vershave, fondateur de Survie, récemment disparu, Sayouba Traoré, journaliste et écrivain burkinabe a lancé le débat : « Dans les discours des hommes politiques occidentaux, nous avons été traités de pays sous développés, puis, de pays en voie de développement, de pays moins avancés ensuite, et enfin, de pays pauvres très endettés et demain ? certainement de pays très pauvres et très endettés... Refusons cette caractéristique insultante et raciste ! » Et de rajouter qu'au Mali, chaque bébé qui naît est déjà redevable d'une dette qu'il ne pourra rembourser dû-t-il y travailler sa vie durant.

Dénoncer les responsabilités des dirigeants et élites africaines, des réseaux d'amitié et lobbies corrompus de la Françafrique, complices de la spoliation des richesses au détriment des populations africaines, proposer des alternatives, lancer au niveau local, national et international des coalitions d'espace alternatif populaires en faveur des droits humains et plus précisément des jeunes et des



femmes... Ainsi se sont déroulés les deux premiers jours, de nombreux ateliers ont bouillonné de paroles, d'idées, de témoignages et de propositions. Ensuite, l'action s'est située à l'extérieur, dans les radios locales, la rue, les concerts et manifestations.

Pour l'observateur extérieur, le choc est de taille ! Le constat que ce continent aux énormes richesses humaines et naturelles en soit aujourd'hui réduit à la misère la plus profonde, à la violence orchestrée, au mépris ou à l'indifférence des pays occidentaux. Que l'Afrique n'ait représenté qu'un énorme réservoir de ressources pour les Européens colonisateurs, qu'un jardin où se servir indéfiniment en toute légalité, au mépris de ses habitants, que ses peuples n'aient eu d'existence qu'en tant que consommateurs potentiels, main-d'œuvre à bas prix (quand elle n'était pas gratuite) enrôlée de force et rejetée selon des besoins, instruments et soldats de guerres de pouvoir entre pays étrangers, peuples mis à genoux par des dirigeants complices des voleurs, victimes de génocides dans l'indifférence quasi générale... Que les pays riches ne l'aient endettée que pour faire tourner leurs propres usines... Que la misère imposée aux populations soit considérée comme une fatalité, ainsi que la violence, les épidémies et l'ab-

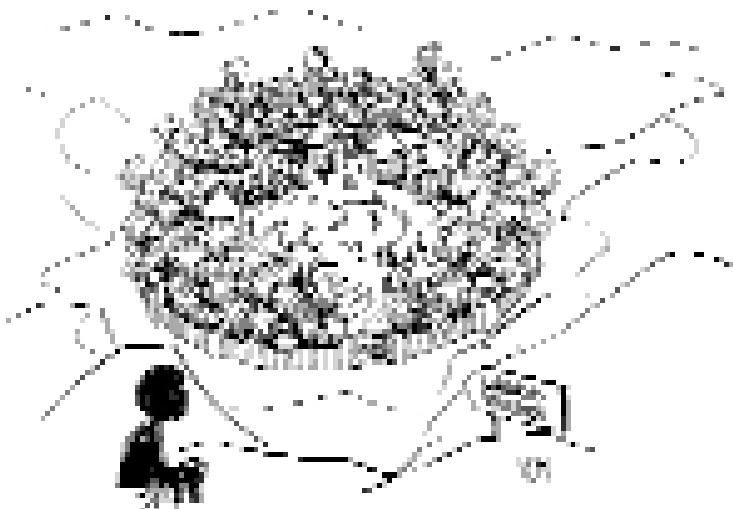
sence de démocratie. Que sa culture et son histoire ne soient toujours pas enseignées dans les pays mêmes... Que le scandale soit si grand que personne n'ose imaginer d'en inverser les effets, par peur des conséquences.

Juste un mot sur le Mali, classé comme l'un des pays les plus pauvres de la planète. Ce pays regorge d'or, le saviez vous ? Bien sûr les mines sont entre les mains des grandes puissances étrangères, USA, France, etc... On vient d'y découvrir récemment des gisements de pétrole importants... Inutile de dire que ça doit grenouiller sévère du côté d'en haut pendant qu'en bas, le riz de la région de Mopti est concurrencé par les importations de riz thaïlandais, le coton ne se vend plus, le réseau routier est réduit à l'essentiel, les rues de Bamako sont des égouts à ciel ouvert, que les filles continuent à ne pas aller à l'école et, par conséquent ne comprennent pas la langue officielle du pays, le français, que les garçons y vont à peine plus, que personne ne trouve du travail, que les soins médicaux sont inabornables, que les jeunes ne rêvent que d'aller en Europe etc.

Pour en savoir plus...

• www.cadmali.org/contresommet

Michèle SOLLE



La Pub...

du côté de ceux qui la distribuent

La journée anti-pub s'est déroulée cette année sur fond de conflit social et de répression syndicale dans le secteur des distributeurs. Car l'envers de la médaille du tout pub, c'est l'apparition de petits boulots extrêmement précaires, difficiles et très mal payés. Dans un souci d'avoir une vision large sur cette problématique, nous avons interrogé un distributeur, par discrétion, nous conserverons son anonymat.



Ortzadar : " Que pensez-vous de cette manifestation contre la pub dans les boîtes aux lettres ? "

« Dans le fond, je vous comprends, j'ai moi aussi une boîte aux lettres, envahie de publicité, je n'ai pas collé d'étiquette « Stop Pub » dessus. Je dois moi aussi trier tout ce qui sort de cette boîte aux lettres, pour ne pas perdre de courrier important entre les pubs. Et moi aussi toutes les semaines j'amène toute cette pub au container à papier.

Mais il faut bien travailler ! Même si ce travail n'est pas particulièrement bien perçu. »

" Vous dites cela à cause de la manifestation ? "

« Non, c'est le quotidien qui me fait dire cela. Il y a parfois quelques personnes sympas qui saluent, parlent un peu, encouragent, quand le temps est mauvais ; mais la majorité des réactions est hostile, voire agressive. Il n'est pas toujours facile de se défendre, mais personnellement je ne me laisse pas faire. Après tout je ne fais que mon travail, au mieux, je pense, sans "bourrer" les boîtes, sans laisser traîner des tas de papiers dans les halls des résidences, les habitants s'en char-

gent très bien dès que le concierge a le dos tourné, et après c'est nous, les distributeurs qui prenons, bien que je reconnaisse et je constate aussi que parfois certaines distributions ne sont pas "très ordonnées". Mais c'est vrai que ce n'est pas un petit job facile. »

" Quelles sont justement les difficultés de ce petit job ? "

« D'abord, le poids ! Cela pèse tout ce papier, dans la voiture, c'est impressionnant quand elle est chargée, toujours au maximum de ce qu'elle peut prendre, jamais au-delà, sinon "c'est pas légal", mais toujours au maximum autorisé. S'il y a plus à charger, il faut faire un autre voyage.

Après il y a le poids dans la musette, ou sur le chariot qu'il faut tirer, quand on peut l'utiliser. Là encore, charge maximum pour faire le plus grand circuit possible avant de retourner à la voiture qui n'est pas toujours stationnée au meilleur endroit possible... Quand la distribution se fait en campagne, c'est la voiture qui souffre, en plus des amortisseurs, le moteur avec les arrêts incessants. »

" Vous travaillez par tous les temps ? "

« Oui, les clients évidemment veulent leur pub avant le premier jour de la promotion, alors même s'il pleut,

c'est le plus dur quand il pleut, il faut prévoir de quoi se changer, plusieurs fois. Enfin, quand il pleut vraiment trop, là, j'attends, dans la voiture si je suis déjà sur le terrain, ou à la maison. Si le secteur s'y prête, on fait les résidences, puis les maisons entre les averses. De toutes les façons, il arrive un moment où même si ça ne s'arrête pas de tomber, il faut quand même distribuer. »

" Vous êtes rémunérés comment ? "

« Au SMIC horaire, plus frais de déplacements entre le domicile et le centre où l'on va chercher les pubs et entre le centre et le secteur à distribuer. Je crois qu'avant, les distributeurs étaient rémunérés uniquement en fonction de la quantité du poids total des pubs à distribuer. C'était peut être plus libre pour s'organiser, je ne sais pas. Par contre, ce que je sais, c'est qu'avec le nombre d'heures qui est donné, pas le temps de traîner pour admirer les monuments, les jardins ou les villas. D'autant plus qu'avec les contrôles, on donne l'heure et l'endroit de départ ainsi que l'itinéraire. Mais c'est vraiment juste, ce qui fait que les horaires libres, c'est un peu un leurre.

En été, il vaut mieux partir très tôt, pas le choix avec la chaleur, et c'est pareil en hiver, travailler l'après midi c'est pas la peine avec la nuit qui est là parfois à 17h.

Après un peu de temps, quand vous avez un ou des secteurs fixes, ça va un peu mieux, vous savez où vous allez, où vous stationnez, quelle quantité prendre entre chaque station, mais au début, c'est vraiment la galère. Il faut faire des va et viens incessants car il manque toujours une pub pour terminer une rue, et, ça dure parce que suivant les secteurs, il faut bien 4 ou 5 distributeurs avant de connaître la géographie mais aussi et surtout la population et ses habitudes, en particulier les concierges dans les résidences. A défaut de franche amitié, il faut nouer avec ces personnes qui elles aussi font leur travail, des relations de respect mutuel du travail de chacun, pas toujours évident et fragile car il y a plusieurs sociétés et plusieurs distributeurs sur les mêmes secteurs. »

" En guise de conclusion ? "

« Je commence à connaître pas mal d'étiquettes « Stop Pub » différentes, et certaines d'entre elles sont aussi des pubs, pardon, des outils de communication. »

• Cet article devait passer dans notre dernier numéro aux côtés de celui de la journée antipub, un incident informatique nous a empêché de le faire, le voici donc avec deux mois de retard.

« TOUT EST ILLUMINÉ »

UN FILM DE LIEV SCHREIBER

CULTURE

PAR CHANTAL POCHAT

UN premier film étonnant du cinéaste Liev Schreiber, adapté du premier roman du romancier américain Jonathan Safran Soer. Des débuts littéraires et cinématographiques prometteurs !

Jonathan Safran Soer (Elijah Wood) est l'un des héros du film. Petit garçon, puis jeune homme, de grosses lunettes dévorent son visage et camouflent une personnalité singulière.

Jonathan, entomologiste du sentiment et des émotions, collectionne des objets, des photos, des babioles, tout un bazar hétéroclite. Il les met soigneusement en sachet et les épingle sur un mur tapissé de tous ces trophées vétilleux.

Quand on lui pose la question du pourquoi, un peu plus avant dans le film, il répondra laconique : « Pour être sûr de ne rien oublier »...

Précisément, ce film témoigne de la lutte contre l'oubli, contre l'anéantissement de la mémoire, contre les secrets qui font obstacle à la vie.

Jonathan vit aux États-Unis. Il est le petit fils d'un émigrant juif ukrainien qui a fui son pays pour échapper aux persécutions nazies.

Safran, son grand-père, lui a

légué, pour sa collection, une photo qui le montre au temps de sa jeunesse aux côtés d'une jeune femme, Augustine. Qui est-elle ? Jonathan recueille quelques bribes d'information. Augustine, autrefois, a aidé Safran à fuir son pays. Il lui doit son salut.

Jonathan se charge, à son égard, du devoir de mémoire. Il part sur les traces du passé, à la recherche d'Augustine, dans ces lointaines contrées de la Mer Noire, avec pour tout viatique, une photo, un bijou et le nom d'un village ukrainien.

A Odessa, en Ukraine, Jonathan fait appel aux services de la famille Perchov, spécialiste en héritage. Raison sociale de cette étrange PME familiale : *conduire de riches juifs américains sur les traces de leur parentèle éliminée par les nazis.*

Choc des cultures ! Le jeune américain, pur produit de l'establishment yankee, version Côte Est, rencontre son homologue ukrainien, Alex, pur produit du prolétariat, version post-soviétique...

Personnages hauts en couleurs à la Kusturica, grossiers à la Ettore Scola, barrière des langues et de la culture, le film est plein d'humour et de cocasserie !

Une étrange communauté de destin lie le jeune américain, strict et compassé, à l'ukrainien loufoque fasciné par Samy Davis Junior et la culture américaine.

Tous deux, en effet, semblent traversés par le destin énigmatique de leur aïeul.

Alex est affublé lui aussi d'un grand-père, bien vivant celui-là, faux aveugle et vrai « emmerdeur » !

Le voyage de ce trio déjanté commence, dans une vieille Trabant, à la recherche d'une ancienne jeune fille, dans un

improbable village ukrainien.

Petit à petit, la fantaisie cède le pas à l'émotion, la truculence à la gravité.

Dans sa maison perdue au milieu d'un immense champ de tournesols, une vieille femme attend les voyageurs.

Lisa a gardé soigneusement rangés dans des boîtes les souvenirs de ces temps d'effroi et de douleur... Elle va lever le voile du passé et, ce faisant remettre chacun sur le chemin de sa liberté intérieure.

arc • en • ciel
Ortzadar

Tél / Fax : 05 59 31 85 82 — Courriel : ortzadar@bigfoot.com



Elijah Wood
dans le rôle de
Jonathan Safran Soer



Jonathan Safran et Alex Perchov (Eugène Hutz)

Abonnement à ORTZADAR
Bimestriel - 1 an : 13€
De soutien : 18€



NOM, Prénom

Adresse

CP.....Ville

Bulletin à retourner à :
B.P.4 - Mouguerre - 64990 St-Pierre d'Irube

Ortzadar - Alternative Pays Basque
est édité par l'association loi 1901 du même nom
Commission paritaire n° 69286
Directeur de la publication : Jean-Maurice FAYE
Mise en page et illustrations : José-Antonio AGUIRRE
Imprimé sur les presses de l'imprimerie Artisanale à Bayonne