

Infrastructures...



Ras le bol !

L'A65, l'élargissement de l'A63, les lignes nouvelles TGV, le grand contournement de Bordeaux, la transnavarraise, nous croulons sous l'avalanche de grands projets dévastateurs.

Il est temps de dire qu'aujourd'hui, le critère déterminant d'un projet devient l'utilisation de l'existant, modernisé, amélioré parfois certes, mais l'existant. Nous n'avons pas de planète de rechange et il est temps non pas d'accompagner un transport boulimique et délirant, mais de le réduire. C'est pourquoi, ce numéro donne la parole à un bon nombre d'opposants à ces projets. (Voir pages 9 à 14)

2. Infos en vrac

3. Le chèque transport

4. Brèves sociales

5. Tchernobyl occidental ?

7. Le principe du rhinocéros

8. Déchets dangereux à St Martin de Seignanx

9 / 14. Les infrastructures qui nous gonflent !...

15. Le gêne du chômage

16. Littoral tarnosien... encore !

18. Programme Privilèges

22 / 23. Immigration choisie

24. Cultures : « Les Berkman se séparent »

BIMESTRIEL - 2,30€

N° 115-116

SEPTEMBRE/OCT. 2006

ISSN 0998 - 2787



... infos en vrac ...

À nos lecteurs

Vous n'avez pas reçu le numéro d'Ortzadar de juillet-août. En effet, notre n° de commission paritaire avait été résilié car nous n'avions pas renouvelé le dossier (encore fallait-il savoir qu'il y avait nécessité de le faire). Conséquence, nous n'avions plus droit au tarif presse. Après avoir payé plus cher l'envoi du numéro de mai, nous avons constitué notre dossier et sauté, faute de réponse, le numéro de juillet. Nous avons reçu début août notre certificat et pour rattraper le numéro de juillet, vous recevez aujourd'hui un numéro double.

Désormais c'est reparti pour Ortzadar en espérant que nos lecteurs nous renouvelleront leur confiance.

Dites nous qu'on vous a manqué. Oui, oui, encore !

Ah ! oui, Autre chose : sur l'enveloppe des abonnés, à droite du code postal, vous remarquerez 4 chiffres. C'est le code de la tournée facteur désormais obligatoire. Vous devez le retrouver si vous recevez d'autres publications ou des envois en nombre comme les journaux des mutuelles. Si vous constatez une erreur ou un changement, merci de nous le préciser lors de votre réabonnement.

Txingudi classée « Natura 2000 »

Le journal officiel a classé l'estuaire de la Bidassoa sous l'appellation Natura 2000. Il y a de quoi se réjouir. Cela devrait protéger la faune et la flore mais seul l'avenir nous dira si des manœuvres de contournement demeurent possibles.

L'île de Broc et les berges de l'Arday classées

Situées sur la commune d'Urcuit, l'île de Broc sur l'Adour et les berges de l'Arday ont été classées espaces naturels sensibles. Rappelons qu'en 92, l'île de Broc était pressentie pour servir d'appui au franchissement de l'Adour par le TGV. A suivre...

Toilettes d'Herri-Urrats

La société chargée d'évacuer les WC chimiques de la fête d'Herri-Urrats a déversé le contenu dans un canal alimentant le lac de St Pée ainsi que dans une bouche d'eau pluviale aboutissant à la Nivelle. Résultat : hécatombe de poissons morts. Voilà, pour cette société « espagnole » nous dit-on, une drôle de façon de respecter son cahier de charges. Il serait bien utile de connaître son nom afin de l'éviter soigneusement.

Toilettes du festival Euskal Herria Zuzenean

Encore un important succès pour ce populaire festival. Et cette année, en plus, nous aurons noté avec satisfaction la reconduction des toilettes sèches et le remplacement des verres plastiques jetables par des verres en plastique dur avec attaches et réutilisables.

Climatiseurs

La climatisation rafraîchit l'intérieur et envoie de la chaleur à l'extérieur. A Tokyo, l'été il fait ainsi 8° de plus à l'extérieur que dans la périphérie. Le gouvernement a donc interdit la clim en dessous de 28° et conseillé aux hommes d'affaires de laisser tomber le costard cravate et se mettre en chemise.

(Silence n°336)

Oui les OGM contaminent les autres cultures

On savait que la situation était déjà catastrophique dans l'état espagnol où les cultures OGM ont contaminé une très grande partie des autres cultures. Cela n'arrive pas qu'aux autres et le Collectif Aquitaine Avenir sans OGM en a apporté la preuve.

En 2005, un agriculteur de Grézet-Cavagnan avait planté du maïs transgénique sur 7 ha. Il a récidivé cette année sur 100 ha. Le Collectif Aquitaine Avenir sans OGM a décidé de mener une expérience qu'ils ont proposée aux pro OGM

qui l'ont refusée. Ils l'ont donc menée seuls. Ils ont semé 121 populations de maïs à 15m, 95m et 300m du champ OGM. Ils ont également implanté des ruches de 400 à 1200m du champ. Début août ils ont effectué des prélèvements en présence d'un huissier et les ont fait analyser. Des teneurs transgéniques ont été détectées à 15 et 95m. Pour les ruches, le pollen récolté par les abeilles a été analysé mi-juillet. Des teneurs en ADN transgénique atteignent 40% à 400m voire davantage à 1200m.

Les essais en plein champ seront-ils interdits à temps ? Les faucheurs volontaires ont donc raison. Curieusement dans la page du journal Sud-Ouest qui publie l'info, on trouve à côté un autre article qui signale une tournée mondiale du président d'Euralis, la plus importante coopérative de maïs et qui n'est pas hostile aux OGM. Il a une phrase pleine de saveur pour justifier ses voyages : « Il faut être attentif à l'effet papillon ». Nous suggérons de mesurer « l'effet abeille » tout près de chez lui.

Contamination

La moitié des cours d'eau et près d'un tiers des nappes souterraines de France contrôlés en 2004 étaient contaminés, d'après les données publiées jeudi 17 juillet par l'Institut Français de l'Environnement (IFEN)

Espagne

A la suite d'un débat national, José Luis Zapatero a annoncé le plan d'arrêt du nucléaire avant 2015.

Le Gaucho définitivement interdit

Insecticide utilisé sur le maïs, le Gaucho a été jugé responsable de la mort des abeilles. Il a été interdit en juillet 2004. La firme Bayer qui le fabrique a engagé une procédure judiciaire mais le 29 avril 2006, le Conseil d'Etat a confirmé l'interdiction.

(Silence n°336)

Fast food nation

«Fast food nation», c'est un film basé sur des faits réels. A partir de la découverte de viande contaminée dans un « Fast food Mickey's », un responsable remonte la filière et là c'est pire que tout. Si vous avez manqué l'avant première à l'Atalante le 8 septembre lors des journées Asunak, il sera projeté à partir du 22 novembre. Quand Ortzadar paraîtra, il sera trop tard pour le 8 mais on peut déjà aller jeter un coup d'œil dans le site www.fastfoodnation-lefilm.com et utiliser le dossier pédagogique.

Ceux qui sont partis

Ils sont partis aux beaux jours, brutalement et presque discrètement.

• **Jean Pierre Ghesquière** *infatigable du commerce équitable et du premier AMAP du coin. Il ne mâchait pas ses mots et savait garder son indépendance d'esprit. Du cinéma l'Atalante au marché équitable, il n'a pas compté ses efforts.*

• **Jean Marcel Dubos** *aussi est parti. Collaborateur de notre revue pendant des années, il était passionné de pêche et de littérature. Nous l'avions rencontré au bord de l'Adour, il venait de publier « Au bonheur de la pêche ». Cette année, les écrevisses près d'Oloron auront noté son absence.*

Colloque encore

Fin juin, la CCI avait organisé un colloque pour dire oui aux voies nouvelles TGV. Pour s'inscrire il fallait cliquer sur le net et on se retrouvait automatiquement dans la liste des signataires de la pétition pour la ligne à grande vitesse. Le CADE avait organisé un accueil des participants avec panneaux reprenant ses revendications.



Le FRELON ASIATIQUE AMENAGE

UN habitant du Lot-et-Garonne a observé avec intérêt, à partir d'avril 2005, la construction d'un nid et le développement d'une colonie de frelon asiatique *Vespa velutina nigrithorax*. En Europe, les colonies de toutes les guêpes sociales de la famille des Vespidae (guêpes communes, frelons et polistes) ne vivent qu'un an et seules les jeunes reines fécondées passent l'hiver cachées dans un abri. Le problème est que la variété *V. velutina nigrithorax* vit au Nord de l'Inde, en Chine et dans les montagnes d'Indonésie (Sumatra, Sulawesi). Elle est donc capable de survivre, en Asie continentale, sous des climats comparables à ceux du Sud de l'Europe. Mais l'installation de *V. velutina* en France peut avoir des conséquences graves car, dans sa région d'origine, ce frelon est un important ennemi des autres Hyménoptères sociaux (guêpes, abeilles) dont il attaque les nids pour se nourrir du couvain. Sans céder à la panique, il faut éviter à tout prix que le Frelon asiatique se répande en France et pour cela signaler au plus vite (aux services de la Protection

des végétaux notamment) la présence éventuelle de nids en Aquitaine (ou ailleurs) afin que des mesures d'éradication soient prises rapidement.

On le reconnaît à son thorax entièrement brun noir velouté et à ses segments abdominaux bruns, bordés d'une fine bande jaune orangé. Seul le 4^{ème} segment de l'abdomen est presque entièrement jaune orangé. Les pattes brunes, sont jaunes à l'extrémité. La tête est noire et la face jaune orangé.



Communiqué de presse FNE / RAC-F

Le chèque transport : le climat risque d'en faire les frais

Alors que l'Etat s'est engagé à diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 et que les épisodes caniculaires s'enchaînent, le gouvernement vient une nouvelle fois d'annoncer une mesure qui ne résout pas les problèmes énergétiques à long terme : un chèque destiné aux salariés pour compenser les coûts du transport, notamment ceux des carburants.

FNE et le RAC-F expriment aujourd'hui fortement leurs plus vives critiques à la mise en place du chèque transport sous sa forme actuelle.

Ce nouveau dispositif est symptomatique d'une vision à court terme des défis énergétiques. Le chèque transport, dans sa configuration actuelle, vise à remédier à la « flambée » du prix du pétrole. Mais cette flambée « conjoncturelle » n'en est pas une : il s'agit d'une augmentation structurelle du prix du baril due à la raréfaction des ressources. Que proposera le gouvernement lorsque le prix du litre à la pompe sera de deux euros et les transports collectifs en situation de sous investissement chronique ?

Si certains ménages dépensent plus de 30% de leur budget dans les transports, c'est en grande partie à cause d'une politique d'urbanisme et d'aménagement du territoire déficiente et basée sur le court terme avec pour résultante l'étalement urbain. Celui-ci provoque des déplacements fréquents et sur de longues distances, nourrissant ainsi la demande de transport, la dépendance à la voiture individuelle et la hausse des émissions de gaz à effet de serre.

Pour les utilisateurs quotidiens de la voiture qui n'ont pas accès aux transports en commun, il existe des solutions intelligentes qui permettent de réduire la « facture carburant » comme s'organiser en covoiturage, inciter son entreprise à s'engager dans un Plan de Déplacement (PDE) ou acheter des voitures moins énergivores.

Pour répondre à plus long terme aux défis énergétiques et aux engagements environnementaux de la France, FNE et le RAC-F souhaitent un changement de cap radical avec une politique ambitieuse de réduction de la demande de transport. Il convient de mettre l'accent sur la mixité fonctionnelle (et sociale) des territoires, pour les grands centres urbains comme pour les agglomérations moyennes : rapprocher progressivement logements, emplois, loisirs, et commerces les uns des autres permettra de limiter les déplacements quotidiens. L'étalement urbain doit ainsi être combattu par une politique de densification des espaces.

Afin de favoriser le transfert modal et l'intermodalité, il est urgent de renforcer la politique d'aide en faveur des transports collectifs et des modes de déplacements doux (vélo, marche), aussi bien en milieu rural qu'urbain.

Contacts presse :

FNE - Michel DUBROMEL :
02 38 62 49 24 — 06 82 52 11 81

Réseau Action Climat-F - Olivier LOUCHARD :
01 48 58 83 92 — 06 26 40 07 74



Par JM. FAYE

Brevés Sociales

Fragilisation accrue pour les salariés

Alors que le nombre de départs en retraite s'accroît (59 000 par mois cette année contre 51 000 l'an dernier), le gouvernement veut inciter les salariés qui atteindront 60 ans en 2007-2008 à continuer à bosser. La mesure prévue consisterait à garantir que ceux qui continueraient au-delà de 60 ans bénéficieraient des dispositions antérieures à la réforme de 2008 qui sera encore plus défavorable aux départs en retraite... C'est pas bon pour l'emploi des jeunes ça ! Par contre, se développe la précarité et l'intérim a progressé de 7,7 % sur un an et fin Juin 2006, 659 600 personnes étaient concernées selon l'UNEDIC. C'est le secteur de l'automobile qui est le plus « gourmand » dans ce type de contrats.

Et zéro charges sociales en projet

Le gouvernement prépare pour l'automne la suppression quasi totale des cotisations sociales patronales pour les salaires au SMIC. Actuellement, déjà, les entreprises bénéficient d'allègements de cotisations très conséquents pour les bas salaires au travers des dispositifs FILLON de 2003. En 13 ans, tous gouvernements confondus, le taux

de cotisations patronales au niveau du SMIC a chuté de 30,2 % du SMIC brut jusqu'à 4,2 %. Cette tendance n'a pas vraiment fait baisser le chômage mais a quelque peu tiré les salaires vers le bas.

Grève des médecins de cliniques privées

Les perdants, comptez vous... Les assureurs peuvent être tranquilles... Quelles que soient les hausses qu'ils imposeront à l'avenir aux praticiens des cliniques privées, c'est la branche maladie de la Sécurité Sociale qui paiera le gros de la facture : les deux tiers de la prime des médecins du secteur 1 et 55 % du contrat pour ceux qui relèvent du secteur 2 (honoraires libres). La collectivité va déboursier 20 millions d'euros. Il semble que malgré cela quelques assureurs trouvent encore que le cadeau n'est pas assez beau... Où va-t-on ?

BATERA : ça signe !

Fin Juillet, le Journal du Pays Basque indiquait que la plate forme BATERA avait recueilli 12 871 signatures dans sa campagne pour l'organisation d'un référendum sur la création d'un département Pays Basque. D'après les animateurs de la campagne, cela représenterait 62 % de l'objectif en Pays Basque et 28 % de l'objectif dans les Pyrénées Atlantiques. Ce n'est pas si mal !

L'Arche de Noé espère des fonds

La situation de cette crèche halte-garderie n'est pas au beau fixe. Le Conseil Général, un des financeurs de la structure tend à se désengager et la gestion de l'Arche est donc compliquée. Mais au début de l'été, la crèche, qui a pour spécificité de réserver un tiers de ses places à des enfants handicapés a pu plaider sa cause auprès des mairies du BAB, de la CAF et du Conseil

Général. Il semble que pour 2006, le financement soit assuré. Il faut absolument qu'il demeure pour une structure originale ayant à cœur le principe de non discrimination entre handicapé et normalité.

Marchés public... article 30

Le code des marchés publics reconnaît la spécificité des marchés de services juridiques, sociaux, sanitaires, culturels, sportifs, d'éducation, de qualification et d'insertion professionnelle. Ce même code accepte que ces marchés ne soient pas soumis à la libre concurrence... C'est l'article 30 alinéa 2... Mais malgré ces dispositions, le Conseil d'Etat demande que cette exception soit battue en brèche au nom du libéralisme rampant sans doute. Et pourtant, pour une fois, l'Europe est garante du principe de l'article 30 puisque conforme à une directive européenne de Mars 2004... Parfois, au sommet de l'état français, on se veut plus « libéral » encore que l'ensemble de l'Europe.

Croissance : Content le gouvernement... Mais...

DE VILLEPIN et Thierry BRETON ont qualifié de tout à fait exceptionnels les chiffres annoncés par l'INSEE concernant la croissance économique. Le PIB français aurait augmenté de 1,1 % à 1,2 % au deuxième trimestre après 0,5 % au premier et seulement 0,2% en 2005. Enthousiaste, le gouvernement table sur 2,5 % de croissance pour l'année en cours et Thierry BRETON affirme que 200 000 emplois vont être créés (essentiellement dans le privé) et que le pouvoir d'achat des français ne cesse de croître. C'est pas vraiment exact selon les syndicats qui jugent par exemple que dans la fonction publique, la revalorisation salariale est souvent en deçà de l'inflation alors que les prix s'envolent. La facture énergétique des ménages croît très

vite ainsi que le prix de certaines denrées (fruits et légumes par exemple).

Allocation de rentrée scolaire : fausse hausse ?

L'UFAL (Union des familles laïques) estime que l'allocation de rentrée scolaire (ARS) fixée en 2006 à 268 euros par enfant est insuffisante pour couvrir le coût réel des dépenses et demande qu'elle soit portée à 330 euros et à 763 euros pour les lycées professionnels. Le coût de la rentrée scolaire est passé de 29 % à 38 % du SMIC mensuel de 1993 à 2006 et le montant d'une bourse représentait 2,4 % du revenu familial en 1974 pour seulement 1 % aujourd'hui.

CNE : les floués comptez vous...

Le 2 août 2005, le premier ministre pondait six ordonnances dans le cadre du « plan d'urgence pour l'emploi ». Le Contrat Nouvelle Embauche (CNE) en faisait partie. En vigueur dans les entreprises de moins de 20 salariés, ce CDI avec période d'essai de 2 ans accroît la précarité et SARKO voudrait le voir élargi à l'ensemble des entreprises. Or, depuis quelques mois, des employeurs ont été condamnés aux prud'hommes et les contrats requalifiés en CDI « ordinaires ». Les conseils de prud'homme ont souvent jugé que la motivation du licenciement était indispensable. Ce que ne prévoyait pas le texte sur le CNE.

Le gouvernement, malgré cela, s'entête et crie victoire en annonçant le chiffre de 550 000 emplois créés grâce au CNE. Une étude commandée par le premier ministre montre au contraire que seuls 10 % des CNE correspondraient à des créations d'emploi... C'est maigre et la précarisation accrue n'assure pas une pérennité des emplois créés... L'entourloupe quoi !

**Allez ! Encore une
couche, s'il en fallait...**

**N'oubliez pas que notre survie
dépend de...**



**Votre
a-bon-ne-ment !**

Communiqué du Réseau Sortir du Nucléaire

Une étincelle suffit pour déclencher l'apocalypse nucléaire !

L'Europe est passée à deux doigts de la catastrophe nucléaire le 25 juillet 2006 à cause d'un court-circuit qui a provoqué le black-out d'un réacteur à Forsmark en Suède. Selon l'ancien responsable de cette centrale, «C'est l'événement le plus dangereux depuis Harrisburg et Tchernobyl». Alors que la panne gravissime du réacteur suédois fait la UNE de la presse en Europe, on en a très peu entendu parler en France. Le Réseau « Sortir du nucléaire » apporte donc la lumière sur le plus grave événement lié à un réacteur nucléaire depuis l'explosion de Tchernobyl, il y a exactement 20 ans.

Le 25 juillet dernier à la centrale nucléaire de Forsmark (Suède) un court-circuit dans le réseau électrique extérieur de la centrale a provoqué la perte d'alimentation électrique du réacteur n°1. Le réacteur a alors été arrêté d'un seul coup en raison de la coupure de courant. Tous les écrans de la salle de contrôle se sont éteints simultanément : les opérateurs se sont retrouvés sans les commandes face à un réacteur incontrôlé et incontrôlable. Une seule solution pour éviter la fusion du cœur : mettre en route les quatre générateurs pour alimenter en électricité les pompes de refroidissement du réacteur. Mais aucun n'a démarré spontanément comme il aurait dû le faire dès qu'une panne de l'alimentation extérieure survient. Il semblerait que les batteries des générateurs aient été affectées par le court-circuit. Le cœur ne pouvant plus désormais évacuer sa chaleur, s'est échauffé, le niveau de l'eau dans le circuit primaire a baissé de deux mètres et la pression a dégringolé à 12 bars alors qu'elle doit se maintenir à 70 bars. Dans ces conditions l'accident majeur n'est plus qu'une question de minutes. Or il faudra 23 minutes à l'équipe en place pour finalement arriver à

démarrer manuellement deux générateurs de secours. 23 minutes pendant lesquelles les opérateurs n'ont pas su si le réacteur était vraiment à l'arrêt et si leurs actions avaient les conséquences voulues. Pourquoi seulement deux générateurs sur quatre ont-ils finalement démarré alors que les quatre générateurs étaient de même conception ? On l'ignore toujours.

Que se serait-il passé si aucun des générateurs de secours n'avait fonctionné à Forsmark le 25 juillet ? La première phase de la destruction du cœur, selon les Suédois, se serait produite 7 minutes plus tard et la fusion, dans l'heure qui aurait suivi, produisant un dégagement colossal de radioactivité qui se serait disséminée dans toute l'Europe. Une fois le processus de fusion du cœur entamé, l'explosion du réacteur risquait de se produire à n'importe quel moment. Le réacteur de Forsmark est bien passé très près de la catastrophe nucléaire.

Un ancien responsable et constructeur du réacteur n°1 de Forsmark, Lars-Olov Höglund, confirme qu'il s'agissait bien d'un événement gravissime : « C'est un pur hasard si la fusion du cœur n'a pas eu lieu » a-t-il déclaré au journal suédois Svenska Dagbladet. Faut-il rappeler que l'organisme de contrôle nucléaire américain, la NRC, estime que 50 % des scénarios menant à la fusion du cœur ont une seule et même cause : la coupure de courant du réacteur ?

Comme un défaut générique est très vraisemblablement à l'origine de la panne gravissime, l'organisme de contrôle nucléaire suédois a fermé préventivement trois réacteurs. Si l'on tient compte des réacteurs fermés pour maintenance, la Suède a aujourd'hui la moitié de ses réacteurs en berne. L'Allemagne et la Finlande examinent de près chacun de leurs réacteurs nucléaires et la France, bien évidemment, ne fait rien, persuadée qu'elle est de son infailibilité. On pourra toujours nous raconter que cela ne peut pas arriver aux réacteurs français parce que leur conception est différente



« Un réacteur nucléaire n'est en réalité qu'une bouilloire géante... »

mais c'est un court-circuit hors du réacteur qui a mis à genoux le réacteur suédois. EDF et la DGSNR doivent impérativement démontrer que ce risque n'existe pas en France. Jusqu'à preuve du contraire, l'accident majeur nucléaire est possible en France en raison d'un court-circuit sur le réseau électrique. En attendant, les 58 réacteurs nucléaires français doivent être arrêtés et inspectés minutieusement pour déterminer s'il y a ou non un tel défaut générique.

Oui, on peut perdre le contrôle d'un réacteur occidental récent pendant plus de 20 minutes. Oui, on risque l'accident nucléaire à cause d'un simple court-circuit. Non, les tenants de l'atome n'ont pas tout prévu. Preuve en est la déclaration de l'AIEA rapportée l'année dernière par l'exploitant du réacteur suédois : « La centrale nucléaire de Forsmark est une des plus sûres au monde et il devrait être possible de la faire fonctionner pendant encore 50 ans ». Belle clairvoyance ! La technologie nucléaire est extrêmement fragile par essence parce qu'elle met en œuvre une infinité de procédés plus complexes les uns que les autres, rendant les sources d'accidents multiples et imprévisibles. Le nucléaire est par nature périlleux et ingérable. Forsmarks Kraftgrupp, propriétaire de la centrale de Forsmark, l'avait probablement oublié en affirmant en 2005 qu'« un réacteur nucléaire n'est en réalité qu'une bouilloire géante ». La crise nucléaire de Forsmark montre clai-

rement que les réacteurs russes RBMK ne sont pas les seuls à être dangereux mais que, bien au contraire, tous les réacteurs nucléaires sont menaçants même s'ils sont construits par une des nations les plus développées au monde, la Suède. Le nucléaire nous fait prendre des risques ahurissants sans pouvoir assurer notre sécurité. Le jeu en vaut-il vraiment la chandelle ?

Pour qu'on arrête de jouer nos vies à la roulette russe, exprimons notre refus de l'énergie nucléaire à nos gouvernants en rejoignant le samedi 17 mars 2007 les manifestations du Réseau « **Sortir du nucléaire** » contre la relance du nucléaire à Lyon, Toulouse, Rennes, Strasbourg et Lille.

Martin Leers

chargé de campagne
au Réseau « Sortir du nucléaire »

Courriel :

martin.leers@sortirdunucleaire.fr
Réseau « **Sortir du nucléaire** »
Fédération de 743 associations
Tél. : 04 78 28 29 22,

Site Internet :

www.sortirdunucleaire.fr



Compostage sur site à Vitoria-Gasteiz Un exemple de traitement collectif

LE 19 avril, des membres du CADE ont visité une installation de compostage des bio déchets installée sur le site d'un supermarché et d'une galerie commerciale à Vitoria (250 000 habitants). En octobre 2003, M. Abdon Beitia nous avait présenté le matériel qu'il proposait pour effectuer le compostage des matières organiques sur le site même de leur production. (voir informations détaillées dans Ortzadar N° 99 Nov 2003). Retirer les fermentescibles en évitant de les mélanger aux autres déchets est le premier geste à effectuer si l'on veut s'orienter vers une réduction des déchets et une production de compost de qualité. Il est facile pour tous ceux qui ont un lopin de terre d'utiliser un composteur individuel, le problème devenant plus complexe lorsqu'il s'agit de zone urbaine. A Victoria, le centre

commercial «El Boulevard» est un des plus grands d'Espagne. Tous les restaurants du centre ainsi que l'hypermarché participent à l'opération (denrées organiques périmées, restes de repas). Il est prévu d'installer 5 machines sur 80 m², dans la cour de service, près du parking. 2 machines sont déjà opérationnelles et 2 autres doivent être installées dans les tout prochains jours. Ainsi une tonne par jour de fermentescible pourra être directement valorisée. Les déchets séjournent environ trois semaines à l'intérieur des composteurs qui fonctionnent en continu à une température située entre 40 et 65° C. L'installation a été financée par le centre commercial avec l'aide de la commune de Victoria qui s'implique activement dans une sensibilisation des habitants en promouvant des activités éducatives et pédagogiques



auprès des écoles. Ainsi, chaque vendredi, une ou deux écoles, du primaire à l'université, visitent le centre. Chaque participant repart avec une poche de compost sur laquelle est imprimée l'analyse du produit. L'installation est ouverte aux visiteurs en permanence.

Les alternatives au réacteur nucléaire EPR : 2 fois plus d'électricité, 15 fois plus d'emplois !

Découvrez l'étude "Un courant alternatif pour le Grand Ouest"

«**A**VEC les 3 milliards d'euros prévus pour le prototype de réacteur nucléaire EPR, que pourrait-on faire dans la région « Grand Ouest » de la France, dans le domaine de la maîtrise de la demande d'énergie et des énergies renouvelable, et pour l'emploi ? »

Alors qu'un sondage de la Commission Européenne de janvier 2006 révèle que seuls 8 % des Français souhaitent voir développer l'utilisation de l'énergie nucléaire, cette question devrait être au cœur des débats. Pourtant, la décision de construire un réacteur EPR prépare la relance du nucléaire sans qu'aucune alternative n'ait jamais été sérieusement envisagée.

Et si l'on se donnait les moyens de soutenir le développement d'autres formes d'énergie ? Le Réseau « Sortir du nucléaire » a chargé les experts du bureau

d'étude « Les 7 Vents du Cotentin » de se pencher sur cette question.

Les résultats de leur étude montrent clairement qu'une alternative est possible. Avec 3 milliards d'euros, au lieu de construire un EPR, on pourrait pourvoir aux mêmes besoins énergétiques, développer des sources d'énergie locales, respectueuses de l'environnement, et créer des emplois au moins 15 fois plus nombreux et mieux répartis sur l'ensemble du territoire.

Cette alternative, par le biais de propositions concrètes, incite chaque personne, chaque collectivité territoriale à devenir un acteur de la politique énergétique, pour le respect des générations futures.

L'étude montre qu'avec la même somme (3 milliards d'euros) :

- On pourrait obtenir une capacité de réponse aux besoins électriques deux fois supérieure à celle de l'EPR, en ajoutant la



Il suffirait d'un peu d'imagination et de quelques moyens...

production d'électricité à celle qui est évitée.

- Le nombre d'emplois pérennes dépasserait les 10 000. Le projet EPR quant à lui comptera jusqu'à 2 300 personnes en phase de construction. Sur quinze ans, la moyenne cumulée est de 600 emplois créés.

L'effectif permanent sera de 250 à 300 emplois.

Vous pouvez vous procurer le document complet de l'étude ou

sa synthèse en les téléchargeant sur notre site :

www.sortirdunucleaire.fr
Ou en les commandant auprès du Réseau « Sortir du nucléaire » 9, rue Dumenge - 69317 Lyon Cedex-04 (chèque à l'ordre de Sortir du Nucléaire).
Prix port compris :

- Brochure grand public (16 pages couleur) : 2,5 € l'unité, 6 € les 5, 10 € les 10.



Organbidexka Col Libre et le principe du Rhinocéros

Nous avons repris dans la circulaire n° 50 d'OCL cet édito qui incite à se forger une opinion et balaye des idées reçues.

Le principe du rhinocéros, c'est quand tout le monde se met en tête une idée sans l'avoir examinée, et tant pis si elle se dégonfle, il suffit de passer à une autre. Or, plus le monde apparaît complexe et ses rouages insaisissables, plus l'ignorance et l'à-peu-près, érigés en savoir, font le lit des révélations, des comploteurs et des boucs émissaires ? Simpliste, démagogique, efficace.

PRENEZ un expert de la FAO, officine de l'ONU en charge de l'alimentation mondiale, et faites-en un porteur d'intérêt de la grande industrie agroalimentaire, celle qui plaide pour les « élevages intégrés » en Asie où les déchets de millions de volailles nourrissent la filière porcine dont les déjections engraisent les poissons d'élevage. Collez-y des canards qui, barbotant dans ce cloaque, s'en reviennent à la ferme perclus de contaminations. Une épizootie surgit. Des volailles agonisent. Les

premiers morts humains.

L'industrie, craignant pour ses profits, exporte à tour de bras, tandis que la presse rapplique, couvrant l'abattage mis en scène de cohortes de canetons. L'expert FAO, qui jamais ne se déjuge, levant les yeux au ciel y surprend le vol des migrateurs. Et suppose tout haut que ces derniers propagent le virus de la grippe aviaire de Chine en Europe et du Caucase en Afrique.

Au sein des rédactions, aucun connaisseur des oiseaux, ce qui est normal. Mais beaucoup de journalistes qui se satisfont de puiser sur internet des informations invérifiables, plutôt que d'inciter le lecteur à se faire une opinion en débattant des controverses. Ainsi, nul n'a relevé que les seuls volatiles qui migrent de Pékin à Moscou sont les poulets qui empruntent le Transsibérien, ni que les poussins d'un jour destinés aux grands élevages africains sont incapables de couvrir la distance, sinon en avion-cargo équipé dans ce but.

Furent également victimes de cette fièvre hivernale quelques nids d'hirondelles imprudemment revenues d'Afrique, et des classes vertes privées de sorties sous prétexte d'éloigner les enfants d'oiseaux pourtant observés aux jumelles. Tandis qu'à la même période, les braconniers du col de



Nouvelle plaquette de présentation d'Organbidexka Col Libre

« Véritable vitrine de l'association, elle vous explique le pourquoi et le comment de l'existence de l'association avec en prime une double page de silhouettes couleur des principales espèces contactées sur le programme d'étude accompagnées de leur calendrier de passage. Pour la recevoir, envoyez un courrier à Organbidexka Col Libre, accompagné de 0,58 euros en timbres pour l'expédition. »

L'Escrinet s'en prenaient aux ramiers, sans émouvoir la préfectorale mobilisée sur le front du CPE...

D'aucuns, dans les rangs officiels, font observer qu'il serait réellement temps de se préoccuper de grippe aviaire en prenant les décisions dans le bon sens, et d'arrêter d'imiter bêtement le rhinocéros, qui lorsqu'il charge corne à terre n'y voit rien droit devant et rate sa cible neuf fois sur dix.

Seule peut triompher de ce nouvel obscurantisme la force et la raison, et avec elle les observations précises et les analyses fouillées. C'est dire l'importance des études de terrain, et particulièrement celles que mène Organbidexka Col Libre en dénombant les oiseaux migrateurs depuis 1979 dans l'objectif d'éclairer la connaissance du monde vivant. Dans la circulaire n° 50 d'OCL, vous découvrirez les tendances évolutives des principales espèces. Vous ferez le constat que si certains oiseaux se portent mal, d'autres heureusement vont mieux qu'hier, et cette bonne

nouvelle vous incitera certainement à venir nous rendre visite cet été.

Mais que ceux d'entre-vous qui n'en n'auraient pas le loisir se rassurent : le fisc confirme que 66 % des dons versés à Organbidexka sont déductibles des impôts. « *Les faits sont têtus* », affirmait en son temps un révolutionnaire célèbre. Notre trésorier aussi, qui aime à rappeler que votre aide est, plus que jamais, indispensable. Soyez-en chaleureusement remerciés.

Jean Stéphane

Nouveau site Internet : risques majeurs dans les Pyrénées

Le département français des Hautes-Pyrénées vient de créer un site Internet qui recense les principaux risques et sources de dangers dans tout le département. Les citoyennes et citoyens trouveront sur www.risquesmajeurs-hautes-pyrenees.pref.gouv.fr des renseignements sur les dangers d'inondations, d'avalanches, de séismes, de feux de forêt, de ruptures de barrages et sur les risques industriels. Le site propose aussi des informations sur les mesures de prévention à appliquer et sur le comportement à adopter en cas d'urgence. Les données disponibles sont classées en fonction des 474 communes du département.

**On peut évidemment
aider OCL, en envoyant
votre soutien à :**

Erdoia

64120 - LUXE-SUMBERRAUTE

Téléphones :

- 00 33 (0)5 59 65 97 13
- 06 76 52 46 46

Courriel :

ocl.jeanpaulurcun@neuf.fr

St Martin de Seignanx

Centre de regroupement de déchets dangereux en quantité dispersée (DDQD)

C'est dans la zone artisanale d'Ambroise que l'entreprise « BAB Assainissement » projette d'implanter cette installation. Comme souvent dans les dossiers sensibles, l'enquête publique s'est déroulée pendant l'été et, est donc passée inaperçue pour de nombreux habitants du village. Le CADE et l'association IDEAL, informés par un militant, ont donné leur avis au commissaire enquêteur. Pas moins de 11 pages énumèrent les déchets et produits acceptés sur le site. Déchets provenant de l'agriculture, de la transformation du bois, du raffinage du pétrole, teintures, produits phytosanitaires, produits pharmaceutiques, détergents, colle, mastic, peinture, déchets de l'industrie photographique : pellicules, appareils photos jetables, piles...

Un site naturel sacrifié

Le projet s'étalerait sur une surface d'un hectare en bordure de boisements humides de fonds de vallons alimentant le ruisseau d'Ambroise et distant de 230 mètres d'une ZNIEFF.

Le ruisseau d'Ambroise est un affluent du ruisseau de Northon lui-même affluent du ruisseau de la Palibe qui se jette dans le lac de Garros à Tarnos pour terminer sa course dans le Boudigau. Ce bassin versant est extrêmement fragile et une pollution issue de la plate-forme aurait donc des conséquences jusqu'à Capbreton.

La DIREN qualifie ce milieu humide comme extrêmement riche en espèces végétales et animales.

Les risques de pollution

Outre les odeurs et la pollution de l'air par les COV (composé organique volatile), le dossier reconnaît des risques de pollution par épandage de liquides lors des lavages des contenants vides souillés, ou par accident. Des produits toxiques tels que mercure, cyanure, gou-drons... contenus dans les déchets pourraient contaminer la zone humide.

D'autre part, l'exploitant souhaite rejeter les effluents prétraités dans le réseau public. Or une station d'épuration ne peut traiter que ce qui est biologique. Certaines chaînes carbonées (solvants d'origine benzénique) ne sont pas biodégradables. Il en est de même pour d'autres produits recueillis sur le site (mercure, cyanure, chlore) et dont une fraction se retrouvera dans le réseau public polluant les boues de station d'épuration qui seront alors impropres à l'épandage dans les champs agricoles.

Est-il normal que le réseau public prenne en charge les insuffisances de l'industriel ? Nous pensons que celui-ci doit fonctionner dans ce domaine en autonomie totale.

Il n'est pas précisé où et comment seront acheminées les boues de

pré-traitement en décharge de classe 1. Il faut dire qu'une évacuation en classe 1 coûte très cher, et qu'un exploitant peu scrupuleux peut chercher à faire des économies. Nous nous rappelons, il y a peu de temps, qu'à Bacheforés (Bayonne), des déchets de l'incinérateur devant être acheminés au CET classe 1 de Bellegarde, avaient tout simplement été enterrés dans des sacs sur le site même.

Les dangers : incendie et explosion

Ainsi sur des sites identiques on a répertorié des cas d'incendie avec émissions de gaz irritants ayant des effets sur la population, et des explosions.

Il a été constaté qu'un nombre important d'accidents mettait en cause des piles usagées et principalement des piles au lithium. La plupart des accidents ont pour origine des incompatibilités entre les produits acceptés.

Or le rapport déclare « *Compte tenu de la palette très large de DDQD susceptibles d'être reçus par l'établissement, l'inventaire des incompatibilités paraît illusoire* ».

Cela veut dire que l'on fait confiance à l'exploitant pour former du personnel qui sera ensuite chargé de déterminer la nature des déchets et d'appréhender d'éventuelles incompatibilités ! Le spectre d'AZF n'est pas loin...

Les insuffisances du dossier d'enquête publique

- ✓ Absence d'enquête publique au titre de la loi sur l'eau alors que le site borde une zone humide.
- ✓ Absence des moyens d'intervention en cas de pollution de la zone humide par accident.
- ✓ Absence de la prise en compte de l'embrasement du massif forestier lors d'un incendie ou d'une explosion.
- ✓ Absence d'une étude géologique.

L'arrêté du 30 décembre 2002 rela-

tif au stockage de déchets dangereux stipule que « le niveau de sécurité passive est constitué soit du terrain naturel en l'état, soit du terrain remanié d'épaisseur 5m ». Or le dossier ne comporte aucune étude des sols.

Une entreprise bien connue des associations

En septembre 98, nous avons été amenés à saisir les services de la DRIRE. Les camions de l'entreprise déversaient sur un terrain de la zone d'Ambroise les graisses des assainissements autonomes du district au lieu de les évacuer vers une décharge de la Gironde comme prévu. On imagine l'économie réalisée !

Actuellement, l'entreprise BAB Assainissement déjà implantée sur le site d'Ambroise est en train de remblayer une zone humide... Sans état d'âme !

Les déchets acceptés sur le site viendraient d'une aire géographique large : BAB, Mt de Marsan, Tarbes et bientôt d'ailleurs.

Le problème des déchets est un problème grave et nous pensons que le meilleur déchet est celui qui n'existe pas.

● *Comment faire prendre conscience aux gens qu'il faut réduire les déchets parce qu'ils sont dangereux pour notre santé si nous allons les déverser ailleurs, chez nos voisins ?*

● *Comment parvenir à réduire les déchets si ceux-ci sont considérés comme marchandise et source de bénéfice ?*

Il faut que chaque communauté gère ses déchets en responsabilisant la population qui doit donc être partie prenante.

Une gestion en régie s'impose afin d'opérer une surveillance efficace et sans profit.



TGV : le débat redémarre

Après un dossier de saisine présenté à la commission nationale du débat public qui devait déclencher ce débat, RFF (Réseau Ferré de France) a fini par jeter ce dernier aux orties et présenter un nouveau dossier au public, de septembre à fin décembre. Signalons au passage ce qu'il y a de singulier à saisir la commission sur un dossier et en substituer un autre en cours de route. Signalons aussi que ce procédé a raccourci le débat de un mois puisque le débat devait débuter en juin et faire une pause en été.

Le dossier

Nous avons donc passé un mois d'août studieux en épluchant ce nouveau dossier. Trois types de scénarios sont désormais présentés (voir carte page 11) :

- **Le doublement** des voies existantes.
- **Des voies nouvelles TGV de Bordeaux au Sud de Dax en passant à l'Ouest de Dax** puis une ligne nouvelle mixte (voyageurs et fret) au Pays Basque.
- **Des voies nouvelles TGV de Bordeaux au Sud de Dax en passant à l'Est de Dax** puis une ligne nouvelle mixte (voyageurs et fret) au Pays Basque.

En réalité, les documents techniques annexés font apparaître plusieurs combinaisons qui portent à 12 le nombre de scénarios possibles.

N'en doutons pas, c'est la ligne nouvelle mixte au Pays Basque que l'on s'apprête à nous vendre.

Pour les nouveaux tracés, on se contente d'évoquer de possibles jumelages avec l'A63, l'A64, ou le couloir électrique des lignes haute tension. Mais pour ceux qui ont espéré que la ligne nouvelle mixte dévorerait moins d'espace, il faudra déchanter : on confirme nos chiffres de 7 ha dévorés au km pour la ligne TGV des Landes, mais on nous annonce 9 ha par km au Pays Basque. On annonce également des remblais nécessaires de l'ordre de 30 000 à 40 000 m³ par km. On ne dit rien des déblais à évacuer mais on signale qu'au Pays Basque ils s'équilibreront. Ce qui veut dire qu'on comblera les creux avec les bosses qu'on aura grattées. Comment croire alors la promesse de nombreux tunnels et ouvrages d'art ?

Voyageurs

Toujours dans le cadre de cette ligne nouvelle mixte, on s'aperçoit que deux types de TGV circuleront au Pays Basque : les **TGV « internationaux »** qui ne s'arrêteront que dans la nouvelle gare de Bayonne du côté d'Arcangues-Bassussarry (notez qu'on n'a pas encore dit du côté de la ferme Ste Barbe acquise par le président de la CCI et ses amis) et les **TGV de « desserte locale »** qui au Sud de Dax reprendraient les voies existantes pour s'arrêter comme aujourd'hui à Bayonne gare ancienne, Biarritz, St Jean de Luz et Hendaye. Vers Bordeaux et Paris, les temps de parcours seraient pratiquement identiques (à peine une minute de différence !) de Bayonne gare ancienne et de Bayonne gare nouvelle.

Pour être plus précis, et apprécier l'éventuel progrès, notons qu'aujourd'hui les 4 gares du Pays Basque voient passer 8 trains grandes lignes par sens et par jour (dont 5 TGV), en 2020, suivant les scénarios, elles en verraient passer 7 ou 8 seulement alors qu'on nous annonce 4,5 millions de voyageurs supplémentaires. Deux à quatre autres TGV ne s'arrêtant qu'à Bayonne gare nouvelle. Un train direct pour Madrid ne s'arrêterait plus au Pays Basque. Au prix minimum de 3,5 à 4 milliards d'euros, on peut rêver mieux en matière de desserte locale.

Pour Dax c'est pire, on passerait de 10 grandes lignes par jour et par sens aujourd'hui à 3 ou 5 TGV par jour et par sens en 2020.

Rentabilité

Enfin nous voyons apparaître des notions de taux de rentabilité. Ils sont de 4,4 % pour le scénario de doublement des voies existantes, 7 % pour le scénario des voies nouvelles TGV à l'Ouest de Dax et 6 % pour celui passant à l'Est. Notons que sans le fret, le taux de rentabilité passe respectivement à 0,8 %, 3,5 % et 2,6 %. Ceci nous amène évidemment à évoquer le fret.

Le fret

Ce projet que la région Aquitaine nous présente comme la fin du mur de camion sur l'autoroute contient un volet fret important. Ce n'est pas nous qui ne cessons de répéter que les marchandises doivent passer par le rail qui nous en plaindront. Cependant, si la solution fret est démagogique, irréaliste et non compétitive, ce n'est plus une solution, c'est une élimination

du fret qui à terme nous guette. C'est pourquoi nous nous montrons particulièrement vigilants sur cette question.

Disons tout d'abord que dans le meilleur des cas présenté, (15 à 21 millions de tonnes transportées par le train en 2020), il passerait encore 12 000 camions par jour à la frontière en 2020. Ce qui veut dire qu'il ne suffit pas d'accompagner le trafic mais qu'il faut aussi le réduire (en taxant fortement des échanges artificiels du type crevettes des pays nordiques décortiquées et mise en boîte au Maroc etc..., en réduisant les déchets à la source, car un camion sur trois transporte des déchets et en favorisant une agriculture de proximité).

Il faut également rééquilibrer les prix de revient routiers et ferroviaires en prenant en compte les dégradations des routes et l'impact polluant des camions dans son prix et aussi en incitant financièrement les transporteurs qui choisissent le rail en diminuant, par exemple, les taxes.

Le dossier prévoit la nécessité de 130 à 165 trains (deux sens confondus) à la frontière et 165 à 200 au sud de Bordeaux pour transporter 15 à 21 millions de tonnes par an. A raison de 300 jour par an (méthode conseillée par RFF) cela donne une moyenne de trains chargés à 400 t. Cela nous semble insuffisant pour que le rail soit compétitif avec la route (voir encadré p. 11). Le rail ne rivalisera pas sur la souplesse avec la route, il rivalisera sur la massification. Les Suisses transportent 1000 t pour franchir le St Gothard, nous devons faire au moins aussi bien (sachant que des trains de céréales peuvent transporter 3600 t et des trains d'acier 2000 t). Imaginons ceci : on construit une voie nouvelle mixte ●●●



Nous avons demandé, puisque invités à intervenir sur la thématique du fret le 19 sept à Biarritz, un certain nombre de chiffres dont le tonnage des marchandises passant annuellement sur notre corridor ferroviaire pour 2004 et 2005. Nous savions qu'ils étaient largement en dessous des prévisions et curieusement, RFF ne les a pas publiés. Voici la réponse de la commission du débat : édifiant !

« J'ai transmis vos questions à RFF et à la SNCF.

Pour autant la Commission a jugé qu'il serait apporté une réponse à vos questions dans le cadre unique du système « Questions / Réponses », comme tout autre demandeur ou acteur. En conséquences vos questions recevront une réponse sous trois semaines après l'ouverture du débat.

Désolé de ne pouvoir vous donner satisfaction plus tôt. »

●●● fret-voyageurs, on se plante complètement car le train ne capte pas assez de marchandises, on continue de supprimer le fret ferroviaire comme on le fait depuis plusieurs années, on finit par le liquider, qu'est ce qui nous reste ? **Une ligne nouvelle TGV !**

Sommes nous trop méfiants, trop alarmistes ? Rappelons que dans l'étude d'impact de l'acierie on nous a promis plus d'un train d'acier par jour. Une fois l'usine construite : **zéro train ! et le tonnage espéré sur le rail, de prendre la route...**

Mais examinons plus en détail. Sur quoi se base-t-on pour prévoir 21 millions de tonnes par an pour le fret ? Sur une étude annexée au dossier menée par la société Géode. Cette étude fait, après des calculs très complexes, des estima-

tions de croissance du fret qui donnent, à la page 7 des scénarios enthousiastes pour 2020 (voir graphique p. 11). Or, il se trouve que nous sommes en 2006 et que, par exemple en face de l'estimation géode pour 2003 (page 79) pour un total de 2,3 millions de tonnes, nous sommes en mesure de fournir, non pas une autre estimation mais les chiffres officiels de 2 millions de tonnes. (15 % de différence). Pour 2004 et 2005, les chiffres ne sont pas encore fournis et nous les avons demandés (voir réponse de la commission du débat) mais ils sont « sans doute en dessous de 2 millions » nous a dit un jour un représentant de RFF.

Enfin, les estimations sont sujettes, d'après l'étude, aux contraintes en capacité et en marchandises du réseau de l'Etat espagnol.

• **Contrainte en capacité** : l'autoroute ferroviaire prévue entre Vitoria et Tours puis Lille prévoit des trains de 500 m de long alors que l'on peut faire des trains de 700 m de long en France. Ceci constitue une contrainte de capacité qui modère les prévisions. Sur le réseau classique espagnol la mise à l'écartement international avec un hypothétique troisième rail sur une ligne assez vétuste est à l'étude et influera ou non sur les tonnages prévus.

• **Contrainte en marchandises** : Cette autoroute prévoit principalement des remorques voire des poids lourds entiers de trains transportant des voitures. Ces trains gigognes (nous suggérons de mettre 4 voyageurs par voiture et deux valises par coffre) sont très légers, de l'ordre de 156 tonnes. Ceci modère encore les prévisions.

Voilà encore de bon motifs pour dire que le projet fret est bien plombé.

Nous reviendrons ici sur la logique qui prévaut dans ce dossier : Une offre très importante entraînerait un afflux automati-

Voici le déroulé du lancement du débat à Bayonne. Outre le déséquilibre abyssal entre pro et anti lignes nouvelles, on remarque que dans la salle, on a le droit de poser des questions écrites mais pas de donner son avis. Ahurissant pour un débat !

COMMISSION PARTICULIERE du DEBAT PUBLIC PROJET FERROVIAIRE BORDEAUX - ESPAGNE Réunion de lancement à Bayonne

Déroulé théorique :

- 19 h 00 : Accueil par Jean-Pierre CHAUSSEADE,
- 19 h 01 : Le mot de Jean GRENET, Maire de Bayonne : 3 mn,
- 19 h 04 : Intervention de Mr Marc CABANE, Préfet des P.A : 10 mn,
- 19 h 14 : Présentation des enjeux du débat public, présentation de la CNDP : 10 mn et de la PDP par Jean-Pierre CHAUSSEADE,
- 19 h 24 : Présentation des règles de la soirée par un membre de la CPDP : 6 mn,
- 19 h 30 : Questions de la salle sur l'organisation du débat et de la soirée : 10 mn,
- 19 h 40 : Présentation du projet mis au débat par le Maître d'Ouvrage : 20 mn,
- 21 h 00 : Questions de la salle (questions écrites) : 30 mn,
- 20 h 30 : Intervention du 1^{er} interpellateur : 7 mn,
- 20 h 37 : Intervention du 2^{ème} interpellateur : 7 mn,
- 20 h 44 : Questions de la salle (questions écrites) : 15 mn,
- 20 h 59 : Intervention du 3^{ème} interpellateur : 7 mn,
- 21 h 06 : Intervention du 4^{ème} interpellateur : 7 mn,
- 21 h 13 : Questions de la salle (questions écrites) : 15 mn,
- 21 h 28 : Intervention du 5^{ème} interpellateur : 7 mn,
- 21 h 35 : Intervention du 6^{ème} interpellateur : 7 mn,
- 21 h 42 : Questions de la salle (questions écrites) : 15mn...

Interpellateurs :

- M. Marc CABANE, Préfet des PA,
- M. Jean GRENET, Maire de Bayonne,
- Mme Michèle ALLIOT MARIE, Ministre, Maire Adjt de St Jean de Luz,
- M. José Manuel BUJANDA, Directeur de la plateforme logistique Aquitaine-Euskadi,
- M. Casimiro Iglesias PEREZ, Directeur Général de la Planification et de la Coordination Territoriale (Ministère du Développement),
- M. Jean-Marie BERCKMANS, Pdt de la CCI Bayonne,
- M. Marcel MIRANDE, Pdt de la Chambre d'Agriculture : la personne qui suit le dossier,
- M. Jean-Louis CARRERE, Vice-Pdt du CR,
- M. Jean-Jacques LASSERRE, Pdt du CG,
- M. Victor PACHON, Pdt du CADE,
- M. Bernard DARRETTE, Pdt du Conseil de Développement du Pays Basque.

que vers le rail. Outre qu'offrir tant de trains à un coût énorme, nous nous souviendrons des TER supplémentaires offerts tous les étés au Pays Basque. La mise en service de 6 TER, puis cinq est aujourd'hui de 4. Sur un petit nombre ça passe, sur 160 trains ça risque de casser. Dans la vallée de Susa en Italie où les manifs contre la ligne TGV ont réuni jusqu'à 80 000 personnes, les

opposants comme nous se sont penchés sur les voies existantes et lorsqu'ils ont évoqué une possible autoroute ferroviaire, ils se sont rendus compte qu'elle existait déjà et fonctionnait pratiquement à vide.

Il est donc important de bien définir la nature du fret que nous souhaitons pour adapter au plus près les investissements.



Et c'est le moment ou jamais de dire que nous préférons le combiné (container transférés de camion à train et inversement) au ferroutage (camions montant sur des wagons). Il gaspille moins de place et d'énergie, transporte des masses plus grandes et crée plus d'emplois. C'est aussi le moment de dire nos craintes de voir des usines installées dans l'Etat espagnol se délocaliser vers les pays de l'Est (Wolkswagen et Ford construisent déjà des usines en Russie et les ouvriers de Pampelune en ressentent déjà les premiers effets). Prendre le risque d'une certaine spécialité de l'auto-route ferroviaire nous semble dangereux. On peut aussi s'interroger sur cette autoroute ferroviaire, s'arrêtera-t-elle chez nous ? Où ?

Et suivant les conceptions du fret que l'on se fait, on aboutit à des conclusions différentes : si nous parvenons à des trains de 1000 t, 35 trains de fret par sens suffisent et les lignes ne seront pas saturées.

Nous rappellerons encore que les lignes existantes au Pays Basque peuvent recevoir 132 trains par sens et par jour (264 deux sens confondus) sans amé-

liorations, qu'il n'y passe que 25 trains par sens et par jour, et que 35 trains de fret de plus par sens c'est largement possible.

D'autre part il est d'ores et déjà prévu des modernisations qui vont augmenter les capacités de ces voies : blocs automatiques lumineux sur Dax-Bayonne (100 sillons de plus), une voie de plus de la gare de Bayonne à Mousserolles avec un doublement du tunnel sous la rue Maubec, un nouveau viaduc au dessus de l'Adour avec modification du tunnel et suppression du cisaillement vers Pau permettant de passer le pont sur l'Adour à 70 km/h au lieu de 40.

Avec tant d'incertitudes, il nous semble plus prudent d'opter pour le scénario des voies existantes, améliorées, voire doublées en certains points. Cela permet de maîtriser et s'adapter sans s'engager, sans retour possible sur des œuvres dévastatrices et sans doutes injustifiées.

Nous engageons donc nos lecteurs à intervenir nombreux dans ce sens pendant le débat.

Victor Pachon

• La première réunion de lancement du débat a lieu le 12 septembre à Bayonne à 19h maison des associations à Glain. Une dizaine d'interpellateurs pro voies nouvelles y interviendront et votre serviteur aura droit à 7mn dans le rôle du faire valoir démocratique ou casse pompon de service ?

Figure 5 : Scénarii de croissance des trafics ferroviaires par Hendaye, millions de tonnes

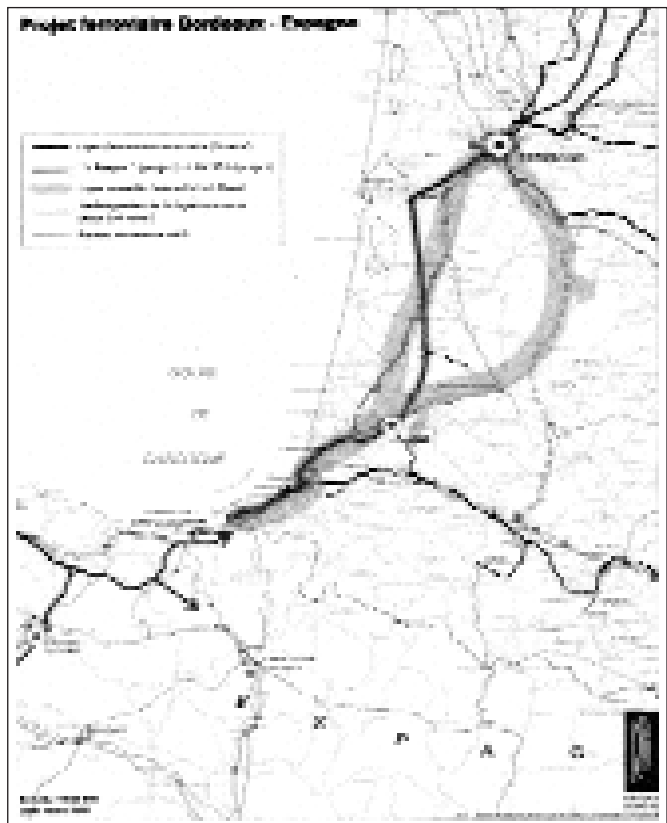
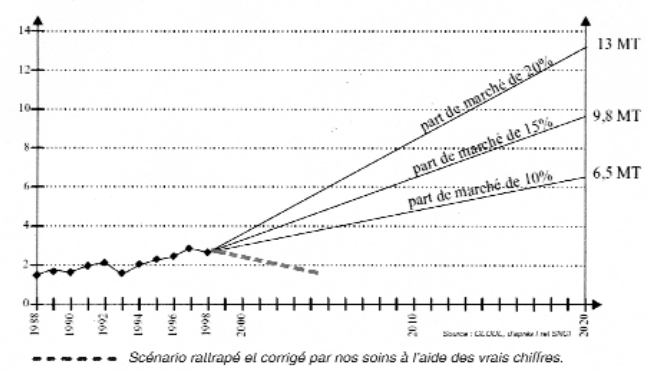


Tableau H.1. Changement des charges moyennes des trains, 1988 et 2020

Catégorie de trains	Chargement moyen 1988 (t)	Chargement moyen 2020 (t)	Évolution
Traffic automobile sur plateformes	180	200	11%
Traffic automobile (hors plateformes)	170	190	11%
Traffic marchandises sur	50	60	12%
Traffic marchandises (hors plateformes)	100	120	12%
Traffic marchandises (hors plateformes) et 2.000 t	200	400	100%
Traffic marchandises (hors plateformes) et 3.000 t	100	170	70%
Traffic marchandises (hors plateformes) et 4.000 t	100	170	70%

Chargements moyens aujourd'hui et 2020. A rapporter des indications tirées de la synthèse de l'étude « Franchissement des Pyrénées » – Mission Becker par la DRF Bordeaux ci-dessous, notamment la faible ambition des trains de céréales à 550 t maxi. La massification qui devait constituer le principal argument du rail devient ici un handicap suicidaire.

« Sur le parcours de Hendaye à Bayonne il existe des rampes de 12 mm/m en sens pair et de 10 mm/m en sens pair. Actuellement, cette situation n'est pas rhédictoire, mais pourrait poser des problèmes si l'évolution de la puissance des engins moteur ne suit pas la tendance naturelle d'augmentation de tonnage utile des trains de fret. **Le tonnage utile est actuellement de 1800 t environ (sauf trains spécialisés dits "hyper lourds" de 3600 t pour certains trafics, en particulier céréales) ».**

A65 : un projet périmé

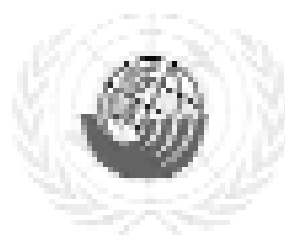
L'actualité Aquitaine est aux grandes infrastructures ; en plus des LGV, trois projets d'infrastructures autoroutières sont en cours d'élaboration : le grand contournement de Bordeaux, le passage en deux fois trois voies de la liaison Bordeaux-Bayonne et le projet –le plus avancé– de liaison Bordeaux-Pau via Langon (A65). Si tous ces équipements sont construits, cet exécutif Aquitain –et son président en tête– restera dans l'histoire comme un de ceux ayant le plus bétonné la région. Et certainement même celui ayant bétonné le plus bêtement, avec devant les yeux, le pétrole qui flambe et la planète qui s'étouffe.



EN 2006 en effet, alors que le prix du baril a franchit les 75 \$ et que les experts du GIEC (Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat) ont produit leur énième rapport alarmiste, l'exécutif de la Région Aquitaine et le Ministère de l'équipement font, en toute sérénité, les dernières retouches à un projet d'autoroute de 150 km que même leurs services ont jugé parfaitement inutile (voir rapport d'Audit 2003 de l'Inspection des finances et du Conseil Général des Ponts et Chaussés). La région Aquitaine a ainsi «la chance» d'avoir sur son territoire, à travers le projet d'A65, un exemple édifiant de politique publique périmée, conduite par des élus aux idées pas bien plus fraîches. Ignorant des nouvelles contraintes internationales, énergétiques et environnementales, ces élus gouvernent dans des schémas qui datent des trente glorieuses, une époque où la France s'équipait, où on croyait encore aux mérites des grands travaux, où l'essence ne coûtait rien, où la pollution n'existait pas...

Dans les arguments pour défendre ce projet on entend donc que l'Aquitaine est sous-équipée, que des villes y sont encore enclavées. Pourtant le Petit Robert nous rappelle qu'une

région enclavée est «isolée du reste du pays, sans voies de communication»; connaissez vous quelqu'un ayant dû recourir à un véhicule tout terrain, une pirogue ou un hélicoptère pour se rendre à Mont-de-Marsan ? Personne ne peut sérieusement dire qu'il y a aujourd'hui des endroits enclavés en Aquitaine.



Alors on entend que «l'autoroute c'est l'emploi», qu'attirées par ses bretelles, les entreprises vont s'installer à proximité de ce nouvel axe, que nos villes et villages soudain sinistrés par la crise vivront des lendemains radieux. Mais les experts de la Direction Régionale de l'Equipement, dans le document devant justifier ce nouveau projet rappellent les rêveurs à l'ordre: «les expériences montrent que le critère «desserte routière» ne constitue pas le caractère déterminant de localisation des entreprises». Ils ont lus les «experts», lus toutes les preuves accumulées depuis les années

70 par des économistes ou géographes des transports qui montrent l'absence de lien automatique entre la présence d'infrastructures de transport et l'activité économique². Si les porteurs du projet A65 avaient également lu, ils sauraient, comme leurs fonctionnaires, que tout ce que l'A65 peut apporter économiquement à la région c'est «un renforcement du phénomène de polarisation» entre Bordeaux et Pau. Mais ils n'ont pas lu, alors ils y croient, certainement parce qu'à l'époque on

disait ça comme ça...

Et puis la pollution n'existait pas non plus, pas plus que l'effet de serre, c'était avant que les écolos les inventent. C'était plus simple, on avait pas besoin de mettre «développement durable» dans les introductions de projets autoroutiers ou de payer des études sur la survie du vison d'Europe dans un écosystème routier. Et puis c'était tellement plus facile de parler à des administrés qu'à des citoyens ; mais les élus s'accommodent, et poussés par quelques vagues directives européennes ils ont organisé pour le projet d'A65 une «consultation publique» qui fut à la démocratie ce que les autoroutes sont au développement durable. De nombreuses associations locales, luttant depuis des années contre ce projet, ont participé à ces consultations. Elles en ont conclu qu'elles devaient se rassembler et s'organiser pour faire échouer ce projet devant le Conseil d'Etat, seule juridiction compétente en la matière. Elles ont ainsi créées au début de l'année 2006, avec l'aide de syndicats et de partis politiques, l'Alternative Régionale Langon Pau (ARLP).

L'objectif premier de l'ARLP est de récolter les fonds suffisants pour faire un recours devant le Conseil d'Etat afin de faire annu-

ler le projet A65. Les espoirs dans ce recours sont fondés par la jurisprudence A400, du nom d'un projet d'autoroute dans les Alpes annulé par la haute juridiction administrative le 28 mars 1997. Le Conseil d'Etat ne juge pas sur la clairvoyance des élus dans leur décision mais sur des éléments concrets qui définissent l'utilité publique d'un projet autoroutier. Les arguments de l'ARLP sont ainsi les mêmes que ceux défendus dans le cas A 400 : le trafic est trop faible pour justifier une autoroute, il ne répond pas à un besoin de sécurité particulier et il serait très coûteux pour la collectivité³. Les deux premiers points sont attestés par les documents officiels sur le projet et si on oublie les fantasmes de développement économique le seul argument restant est celui du financement. C'est effectivement celui qui occupe tout le débat aujourd'hui. A l'origine, c'est à dire jusqu'au mois de mai 2006, il était annoncé que les collectivités (locales et nationale) paieraient la moitié de l'investissement initial pour un équipement qui sera finalement concédé au secteur privé (soit 500 millions d'euros pour un projet d'un coût total d'un milliard d'euro). Cette «subvention d'équilibre» était justifiée par le fait que le trafic prévu n'était pas suffisant pour que l'infrastructure soit rentable (élément prouvant l'inutilité de cet axe...). Mais, surprise, au début du mois de juin 2006 un communiqué du Ministère de l'équipement annonçait que la société A'LIENOR (structure créée pour l'occasion par le groupe de BTP Eiffage et la SANEF, opérateur autoroutier récemment privatisé) avait remporté le contrat et ne demandait aucune subvention publique!

Le miracle avait eu lieu et les élus, comme la presse, diffusèrent la bonne nouvelle: l'autoroute initialement si ruineuse ne coûterait rien au contribuable. Personne, néanmoins, ne pouvait expliquer comment un tel prodige avait pu avoir lieu: à coût et trafic identique les experts du ministère de l'équipement jugeaient que la rentabilité de l'infrastructure nécessiterait 500 millions d'apports publics et A'LIENOR rien, zéro euros, zéros centimes.



L'explication est pourtant simple et serait à méditer en ces temps de développements de partenariats publics-privés tout azimuts: sur ce type d'infrastructure le risque repose entièrement sur les épaules de la collectivité (a-t-on déjà vu une autoroute fermée pour cause de faillite?) qui, que ce soit avant ou après, finit toujours par subventionner les équipements non rentables. La leçon est même faite par le préfet des Landes qui le 8 juin 2006, interrogé sur la question en réunion publique précisa que le contrat passé avec A'LIENOR contenait une «*clause de revoyure*» qui stipulait que si au bout de 5 ans l'équipement n'était pas rentable, l'Etat devrait compenser... Nous sommes donc passés du miracle à la subvention d'équilibre différée, un changement qui bien que n'étant pas seulement sémantique, a malheureusement été oublié par la presse locale.

Investi dans la bataille réglementaire - qui ne débutera vraiment que début 2007 après la promulgation du décret d'utilité publique par le Premier Ministre - l'ARLP a également travaillé à diffuser ses arguments à travers de nombreuses réunions publiques, le développement d'un site internet (www.asso-arlp.org) et l'organisation le 10 juin 2006 d'une journée de sensibilisation, de débats et de concerts à Bostens, dans les Landes. Dans ce village, un ensemble d'étangs constituant un important patrimoine écologique et social serait traversé et détruit par l'A65. Cette journée permit de discuter et tisser des liens avec de nombreuses associa-

tions régionales et de lancer un appel à un moratoire autoroutier initié et signé par plus de 150 organisations luttant sur tout le territoire français contre des projets autoroutiers ou à vocation plus généralistes (FNE, Greenpeace, RAC, Amis de la Terre, Fédération des CGT Cheminots, etc.)⁴. Cette journée fut également marquée à l'autre bout de la France par une manifestation contre le grand contournement autoroutier de Strasbourg et marqua ainsi une impulsion nouvelle et nationale à la lutte contre les projets autoroutiers. La prochaine étape de ce mouvement aura lieu le 16 septembre à Valence, dans la Drôme, lors d'un grand rassemblement initié par la coordination associative VRAL⁵.

Julien Milanési

économiste, vice-président de l'ARLP

1. - Dossier d'enquête publique n°1/5
2. - Voir à ce sujet : Sud Ouest Dimanche, 3 juin 2006, «L'A65, projet contestable», Carte Blanche à Beñat Montel (économiste, enseignant à l'Université Bordeaux IV), et Julien Milanési (économiste, doctorant à l'UPPA)
3. - Pour plus de détail sur ces arguments voir : www.asso-arlp.org
4. - Voir Le Monde du 15 juin 2006, «Les écologistes veulent un moratoire sur les projets autoroutiers». Pour lire l'appel, le signer ou consulter la liste des signataires : www.asso-arlp.org
5. - Pour en savoir plus : <http://transportset-climat.metawiki.com/>

Menace sur les littoraux et lacs de montagne

Un amendement de la loi « développement des territoires ruraux » (23 février 2005) a supprimé le chevauchement des lois montagne et littoral dans les communes, autour des lacs de plus de 1000 hectares. Il ne reste donc que la loi montagne pour réglementer l'urbanisation de ces espaces. Or, du fait d'amendements parlementaires successifs, celle-ci est devenue de moins en moins contraignante. Les maires seront alors libres d'agir sur les secteurs sortis de la loi « littoral » sans obligation de concertation, ni d'évaluation des impacts environnementaux. Dans le cas du lac d'Annecy, par exemple, un audit indique que 6 000 hectares pourraient être urbanisés. Cette séparation des lois montagne et littoral n'est guère justifiée ; elle porte notamment préjudice aux agriculteurs et suscite l'appétit des promoteurs. Le décret d'application validant définitivement cette disposition n'a pas encore été adopté ; une dizaine d'associations environnementales de Haute-Savoie se mobilisent pour tenter d'éviter cette évolution regrettable du droit français.

Source :

http://www.amisdela terre.org/article.php?id_article=2545 (fr)

Le Contournement Autoroutier de Bordeaux ou l'art de refuser de voir le futur en face

C'EST une vieille histoire que celle du franchissement de la Garonne ou de son estuaire girondin. Il faut se souvenir que du fait de la géographie aussi bien que de son histoire, la métropole aquitaine a tardé à jeter des ponts entre ses deux rives. Le « Pont de Pierre », longtemps unique traversée, suivie de la vénérable passerelle Eiffel pour le chemin de fer, datent du XIX^e siècle, alors que des villes comme Rouen ou Nantes multipliaient les passages. Lorsque la bagnole et le camion ont opéré leur montée en puissance, après la 2^{ème} Guerre Mondiale, avec comme corollaire l'expansion éclair de la superficie urbaine, il a donc fallu agir. Le Pont d'Aquitaine en aval de la ville, et dans la foulée la « rocade » qui ceinturerait le Bordeaux des années 70, ont été la réponse ambiguë à l'impératif du « tout routier ». Sa position, ni vraiment « intra-urbaine », ni estuarienne (dans l'esprit que de ce que les aménageurs fanatiques de l'époque appelaient « la route des estuaires »), n'a satisfait personne. De là d'interminables querelles entre élus locaux, roitelets des deux rives, de la cité, et de l'aval comme de l'amont, chacun défendant son « fief », persuadé par les grosses têtes des Ponts et Chaussées qu'un nouveau pont amenait immanquablement la fortune, la gloire, et le très fameux « désenclavement »... L'Union Européenne mit son grain de sel là-dedans, qui exigeait des Etats membres la « libre circulation » des échanges, en aidant à l'assurer par des subsides savamment dosés. Mais l'affirmation croissante des libre-échangistes dans l'UE, à partir surtout des années 90/2000, ainsi que l'adhésion des pays d'Europe Centrale et Orientale a littéralement multiplié le recours aux délocalisations d'entreprises et à la main d'œuvre sous-payée et socialement non protégée de ces nouveaux venus. Le tout s'est traduit par une véritable explosion du transport routier en Europe.

Pourtant, deux problèmes ont peu à peu surgi, qui remettent en cause cette vague des transports.

- **Le premier**, très tôt dénoncé par les associations de protection de l'environnement, a été celui des dégâts occasionnés dans tous les espaces naturels par la multiplication anarchique des infrastructures. Autoroutes, TGV, aéroports, tous ont apporté, avec leurs avantages, un cortège d'inconvénients de plus en plus redoutables, insupportables même : effets de coupure, incitation à la vitesse à tout prix (y compris le prix « environnemental » !), enclavement (au contraire des prétentions de la plupart des « aménageurs »), et pollutions en tous genres, bien sûr. Et surtout, effet « d'aspiration », et donc de fuite en avant vers le « toujours plus »...

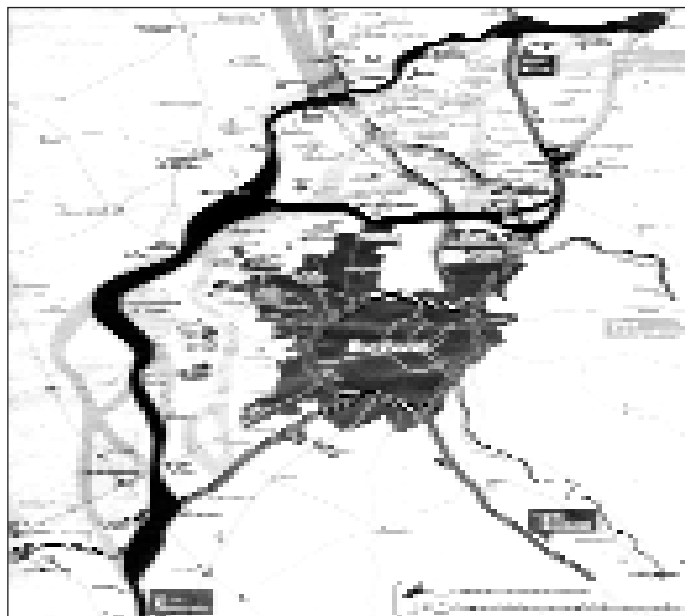
- **Le second**, perçu plus tardivement, mais qui se manifeste aujourd'hui de façon quasi tangible et récurrente, est le changement climatique, dû à l'effet de serre dans lequel certains modes de transport - ceux qui brûlent l'énergie fossile - ont une responsabilité majeure. Malgré ces problèmes très graves, les élus restent fidèles à leur remède d'hier: un regain d'infrastructures pour répondre au flux montant des poids lourds. De là le projet du Contournement de Bordeaux.

Certes, des solutions alternatives existent

Mais d'abord et surtout, il serait temps de s'interroger - pour arrêter cette dérive - sur les absurdités des échanges commerciaux en Europe. En un mot, sur l'idée de **réduire la demande de transport en amont et de favoriser la relocalisation de l'économie**, en privilégiant par des politiques publiques les structures de production et de distribution à petite échelle, moins gourmandes en transports, et créatrices d'emplois.

Ensuite, il conviendrait de favoriser un transfert modal vers les alternatives à la route :

- Le rail, bien sûr, lourdement handi-



capé en France par de multiples erreurs de gestion, par des contraintes malvenues de la Commission Européenne, par le véritable sabotage par certaines « élites » cramponnées à des concepts aujourd'hui dépassés, et par une vision à court terme qui préfère le transport des personnes (TGV, rentable) à celui des marchandises (fret, difficile à disputer à la route).

- La mer, où l'on attend toujours de voir se concrétiser les fameuses « autoroutes de la mer » du sénateur De Richemont. Rien ne bouge vraiment sur ce dossier, malheureusement.

Ce sont les principales propositions des associations fédérées contre le Contournement de Bordeaux - et aussi, pour beaucoup d'entre elles, contre l'absurde A 65 Langon-Pau, ou contre les solutions destructrices de l'environnement comme le « tronçon commun » TGV au Sud de Bordeaux que s'apprête à nous imposer RFF - au lieu, comme on commence à le faire pour tant d'autres domaines, de « **recycler l'existant** », c'est-à-dire d'améliorer les voies existantes (routières ou ferrées), au lieu de sabrer aveuglément dans les derniers espaces naturels qui font la qualité de l'Aquitaine.

Mais devant un Préfet d'un autre

âge, des élus bien souvent d'accord (pourvu que ça passe chez le voisin), des populations encore trop indifférentes (comment ne seraient-elles pas blasées, puisque quand on les « consulte », on n'attend même pas que la consultation soit finie pour décider ?), des lobbies socio-professionnels surtout soucieux de leur pré carré (mais sensibles à l'Autorité, qu'ils savent trouver face à eux, à chaque instant), le monde associatif s'interroge sur sa capacité à faire reculer cette machine infernale.

La lutte contre le CAB n'a été possible que par la volonté des diverses composantes associatives, socio-professionnelles, géographiques, politiques enfin, de mettre de côté leurs particularités au profit d'un objectif unique : faire front commun contre un projet qui ne résoud rien, « **ni ici, ni ailleurs** », comme le proclame notre slogan. Depuis des mois, cet ensemble de collectifs et de coordinations tient bon, malgré des tentatives pour le fissurer. Cette union citoyenne fait sa force - certes, mais l'union va-t-elle tenir ? Telle est la question, en cette veille de rentrée.

Pierre Delacroix
Président d'honneur
de la SEPANSO

17 Août 2006

«Le gène du chômage»

Excellent article de L'écologiste
N°19 - Vol. 7 N°2 JUIN -JUILLET-
AOÛT 2006 écrit par M. Teddy
Goldsmith (directeur de publica-
tion de L'écologiste).

POUR quelqu'un qui a un marteau dans la tête, le monde est un immense clou. Pour l'industrie des biotechnologies, qui aura bientôt breveté tout gène transgénique aux promesses thérapeutiques lointaines, le monde n'est rien moins qu'un gène défectueux.

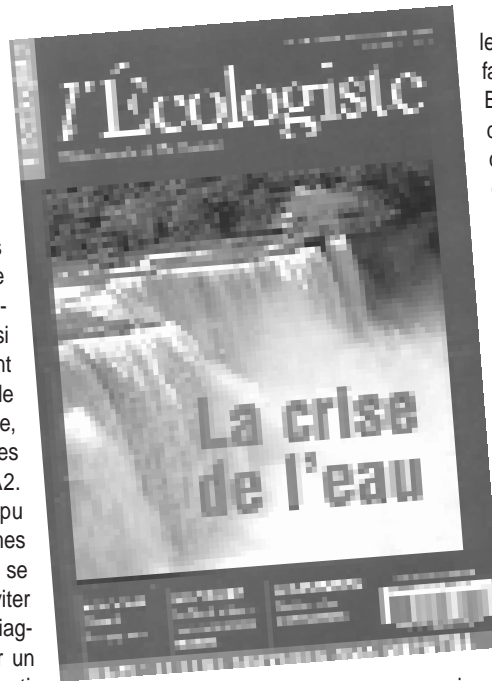
La recherche de gènes «*défaillants*» est devenue un commerce. Au tournant du millénaire en juin 2000, l'industrie des biotechnologies vantait le décryptage du génome comme une avancée scientifique et même religieuse «*unique*». Souvenons-nous que pour Bill Clinton, promoteur fanatique du génie génétique, il s'agissait bien plus que «du triomphe de la science et de la raison». «*Le code que nous apprenons, déclara-t-il pieusement, est le langage avec lequel Dieu a créé la vie*». La carte du génome est décrite comme «*le livre de vie*», et les gènes comme le note Genewatch, observatoire indépendant du génie génétique, «*sont la parole divine qui détermine notre avenir*.» (1)

Car les scientifiques prétendent découvrir les gènes responsables des caractères les plus divers. Ainsi le professeur Robert Plomin de l'institute of psychiatry du Royaume-Uni a annoncé avoir découvert le gène de l'intelligence. Les scientifiques travaillant pour le projet du génome humain annonçaient déjà en 1993 avoir découvert le gène de l'homosexualité. Le professeur Grimley Evans de l'université d'Oxford dit quant à lui avoir identifié le gène de la longévité, alors que le Dr Robert Freeman de l'université du Colorado prétend avoir isolé le gène de la cal-

vitie. Egalement découverts par nos éminents scientifiques : le gène de l'alcoolisme, de l'adultère, de la timidité, et, croyez-le ou non, le gène de la difficulté à se lever le matin !

Tout cela est divertissant, mais cela le devient moins lorsque des maladies graves sont interprétées de cette manière. Ainsi certains docteurs nous disent que le cancer du sein et de l'ovaire sont d'origine génétique, causé par un défaut dans les gènes BRCA1 et BRCA2. Certains médecins ont pu conseiller à des jeunes femmes porteuses de ces gènes de se faire retirer la poitrine afin d'éviter d'être atteintes d'un cancer, diagnostiqué comme inévitable. Or un défaut dans ces gènes peut effectivement être lié à une forme rare de cancer. Mais elle ne représente qu'entre 5 et 10 % des cancers du sein. Le fait que les femmes soient porteuses de ces gènes ne signifie pas qu'elles développeront un cancer. D'autres facteurs entreront nécessairement en compte. Seule une faible proportion de maladies est due à un seul gène (la maladie de Huntington ou la beta-thalassémie par exemple). Qui plus est, la thérapie génique, en dépit de tout un battage médiatique, a donné peu de résultats. Les quelques traitements ayant réussi sont douteux, et on soupçonne le traitement d'avoir causé des cas de leucémies. Encore plus dramatique, la thérapie génique a provoqué la mort de certains patients, ce que l'on entend moins. Toutefois, le décryptage du vivant afin d'identifier les gènes défaillants est devenu un commerce juteux. Tout comme la production de médicaments préventifs qui empêcheront un patient porteur du gène supposé défectueux de développer la maladie associée.

Pire, tout cela détourne de plus en plus l'attention des politiques des vrais problèmes : la misère et la pollution, problèmes essentiels à résoudre pour une vraie prévention des maladies. C'est le cas du cancer, causé non seulement par la cigarette mais aussi par un nombre



croissant de cancérigènes auxquels nous sommes exposés. Cela a été bien documenté par le Dr Epstein de l'université de l'Illinois, même si l'establishment du cancer qui a les liens avec l'industrie chimique, le nie. (2)

En ce qui concerne les troubles psychologiques, une équipe de scientifiques a annoncé le 2 novembre 1994 avoir trouvé le gène maniaque-dépressif, alors qu'en décembre 1996, la mutation générique liée à l'anxiété et la dépression était aussi «découverte». Peut-être le plus irresponsable est-il encore l'identification génétique par des scientifiques de Trinity College à Dublin en août 1997 des «troubles déficitaires de l'attention avec hyperactivité» (AHDH), une expression inventée dix ans plus tôt par l'Association des psychiatres américains. Les symptômes incluent «*l'inattention, l'incapacité à fournir un effort mental, l'hyperactivité, l'agitation, le bavardage et l'entêtement*». Mais ces symptômes sont également ceux de «*l'instabilité émotionnelle*» frappant les enfants qui n'ont pas connu

les structures et l'amour qu'une famille peut donner.

Bien entendu, si les troubles du comportement psychologique ont une origine génétique, alors les conditions économiques, sociales et environnementales dans lesquelles les enfants sont élevés ne comptent pour rien, du moment qu'il y a de l'argent pour financer les bons «tests génétiques» et la thérapie génique !

Les nombreux maux qui nous affligent aujourd'hui sont malheureusement souvent abordés de cette façon. Ils sont toujours attribués à un problème qu'un groupe industriel

puissant va pouvoir résoudre, sans traiter des vrais causes. Voilà bien un processus non «*durable*».

1. - www.genewatch.org
2. - Voir les dossiers de L'écologiste numéros 1 et 13.

• Illustration de M. Richard Wilson, «*Le Dr Scrobanski vient de découvrir le gène du chômage... Malheureusement, il en est lui-même porteur...*»



LOI LITTORAL

Les attaques continuent

La municipalité de Tarnos détruit la forêt littorale pour parquer des voitures

Samedi 16 juillet 2005, Yan Wehring, secrétaire national des Verts, est venu sur la dune littorale de Tarnos, sur l'invitation d'IDEAL, dans le cadre de leur campagne : « Touche pas à la loi littoral ». Il y a urgence dans ce domaine depuis que des parlementaires de droite comme de gauche veulent assouplir certaines dispositions de la loi.

lors de leur université d'été. Allez comprendre !

Précisons que le Tribunal a refusé de sursoir à l'exécution des travaux au prétexte que l'abattage de la forêt était terminé et qu'il n'y avait plus urgence dans ce domaine. Résultat : 800 euros à payer à la municipalité. Mais le procès continue sur le fond.

Entre temps nous avons écrit au Procureur pour l'informer de la situation. Après consultation du préfet des Landes, il a classé sans suite ; il n'y avait pas matière à poursuivre selon lui.

Toujours est-il qu'une fois de plus, des élus installés dans des rentes de situation violent la loi en toute impunité avec la complicité des fonctionnaires de l'Etat. Et on s'étonne que les banlieux flambent alors que notre République bannière donne l'exemple de l'intouchabilité jusqu'au plus haut sommet de l'Etat. L'aveuglement des élites est un phénomène récurrent dans l'histoire. Il est surprenant d'observer qu'elles ne parviennent pas à voir ce qui est une évidence : l'imminence d'une catastrophe. A voir le niveau où la politique et la justice ont été rabaisées dans ce pays, un jour nous nous réveillerons avec un « petit moustachu » à l'Elysée.

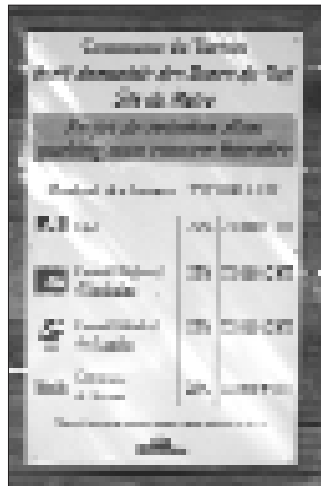
En attendant, à IDEAL, ils sont têtus et ils iront jusqu'au bout des recours administratifs ; comme d'habitude !

IDEAL a considéré que la construction d'un parking de 500 voitures en zone protégée par la loi littoral et par les dispositions de la directive européenne NATURA 2000, était symbolique du combat que mène l'association depuis plus de 15 ans pour la défense du littoral.

Aujourd'hui c'est fait ! le parking est terminé malgré le recours introduit devant Tribunal Administratif de Pau.

Après le projet de golf (annulé par la Conseil d'Etat en 1993), la déviation de la route industrielle (annulé trois fois !), les paillotes (permis annulé en 2002), nous revoilà encore en justice pour faire appliquer la loi. Il est inadmissible que ce soit aux associations de citoyens d'exercer le contrôle de légalité en lieu et place de l'Etat.

De quoi s'agit-il ? La municipalité de Tarnos, pour protéger le littoral (mais oui, puisqu'on vous le dit) a décidé de créer un parking de 500 places en détruisant la forêt protégée à double titre comme expliqué plus haut, sans autorisation et sans étude alternative comme obligée par la réglementation. La municipalité a laissé le sale boulot à l'ONF, puisqu'il s'agit d'une forêt domaniale, donc propriété de l'Etat. Et devinez qui défend les intérêts de l'ONF au tribunal ? Madame Corinne Le Page reçue en grande pompe en compagnie de M Nicolas Hulot par les Verts



Une superbe forêt de poteaux en... pin des landes !

Communiqué de presse du 12 juillet 2005

INSTALLATION DU CONSEIL NATIONAL DU LITTORAL

La mise en place d'une instance hostile à la protection du littoral. Demain jeudi 13 juillet, le Premier ministre installera le Conseil National du Littoral. Créé à l'initiative de parlementaires qui n'ont eu de cesse de remettre en cause la loi du 3 janvier 1986 relative à la protection et à l'aménagement du littoral, France Nature Environnement exprime son inquiétude quant à la composition et aux futures missions de cette nouvelle instance.

Sa composition assure une surreprésentation des élus du littoral hostiles à la maîtrise de l'urbanisation. France Nature Environnement, qui regroupe 3000 associations de protection de l'environnement dont la plupart sont agréées, n'est même pas assurée de voir son représentant élu à la commission permanente, lieu de décision du CNL. Ses missions demeurent par ailleurs très vagues(1), le risque est grand de voir le CNL devenir le lieu des revendications d'élus locaux désireux de modifier la loi littoral afin de favoriser leurs projets locaux. Certains de ses membres ont ainsi des intérêts personnels à ce que les terrains de leur commune soient ouverts à l'urbanisation.

Pourtant, le littoral français se transforme progressivement en une vaste frange urbanisée de manière continue du Nord à la Corse(2) ; l'urbanisation galopante est source de déséquilibres économiques (disparition des activités de pêche et d'agriculture au profit du tourisme) et de pollutions (disparition de la ressource halieutique, perte de biodiversité).

Ce sont ces défis que le Conseil National du Littoral devra relever. À ce jour pourtant, la crédibilité et l'intérêt même de cette instance demeurent posés.

Contacts presse :

Benoist BUSSON – 06.72.12.72.47

1. - Le CNL « est associé au suivi de la mise en oeuvre de la loi littoral » et « est consulté sur les priorités d'intervention et les conditions générales d'attribution des aides de l'Etat » sur le littoral (loi du 3 janvier 1986, article 43 créant le CNL, tel qu'issu de la loi n°2005-157 du 23 février 2005).

2. - 3,4 millions de personnes supplémentaires sont attendues sur le littoral d'ici 2030, v. rapport de la DATAR de 2004 (www.diatr.gouv.fr); v. également le rapport récent de l'Agence européenne pour l'environnement « Vu sous l'angle environnemental, le littoral européen est proche du point de rupture » (<http://local.fr.eea.europa.eu>).



Action Consommation Pays Basque

Voici donc un groupe nouveau chez nous. Nous avons demandé à Action Consommation de se présenter et de lancer dans nos colonnes le thème de leur première action sur l'irradiation des aliments.

Action Consommation a pour objectif de sensibiliser le consommateur à sa responsabilité et à son pouvoir, dans le souci du respect de l'humain et de l'environnement.

La consommation responsable, somme des comportements et engagements individuels, représente un pouvoir collectif considérable : levier économique et politique, facteur de transformation, individuelle et collective.

De l'effort et de l'implication de chacun dépend l'évolution concrète de notre société. Nos activités : diffusion d'informations (site Web, livret pédagogique, campagnes, conférences...), implication dans une économie solidaire et locale.

Un groupe local, Action Consommation Pays Basque, vient d'être créé.

Site Internet :

www.actionconsommation.org

Contact local :

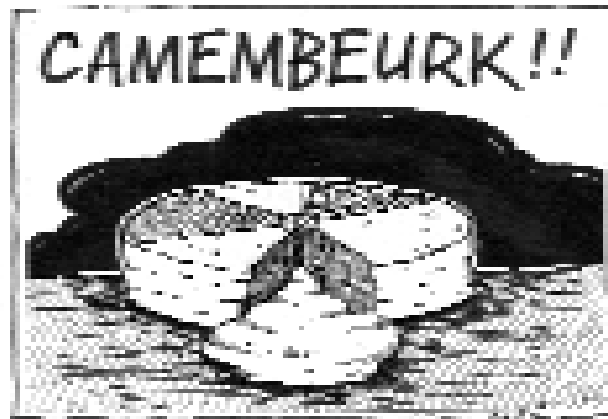
bayonne@actionconsommation

Adresse :

Fondation Manu Robles Arangiz
20 rue des Cordeliers
64100 BAYONNE
Tél. : 05 59 59 25 82.



L'irradiation des aliments



L'IRRADIATION des aliments, pudiquement appelée ionisation ou pasteurisation à froid, consiste à les exposer à de hautes doses de radiations, soit par rayons gamma issus de substances radio-actives, soit par électrons projetés à une vitesse proche de celle de la lumière.

En principe, mais cela n'a pas été testé, elle ne les rend pas radio-actifs.

En détruisant les insectes et les bactéries présents sur les aliments, elle permet d'en allonger la durée de conservation. Mais elle détruit aussi les nutriments et vitamines (notamment B1, C, A et E) et peut se substituer à des pratiques sanitaires rigoureuses en neutralisant les bactéries indiquant le pourrissement («recyclage» de produits atteignant leur date de péremption).

Plus inquiétant : les animaux de laboratoire nourris d'aliments irradiés sur de longues périodes souffrent de nombreuses maladies génétiques, de problèmes de reproduction, de déformations et de mortalité précoce. Une étude franco-allemande menée en 2002 sur une substance chimique (2 - alkylcyclobutanone) produite dans la graisse par l'irradiation a conclu que cette substance était toxique pour les bactéries et cellules humaines et stimulant les tumeurs cancéreuses chez le rat.

En 1999, deux directives européennes ont réduit la liste des aliments pour lesquels l'irradiation est autorisée à trois types de produits : herbes aromatiques, épices et condiments alimentaires. Ils doivent être étiquetés «traité par ionisation» ou «traité par rayonnement ionisant».

Les pays ayant déjà autorisé des listes plus

larges peuvent les maintenir; en France cela comprend : oignon, ail, échalotte, légumes et produits laitiers, farine de riz, gomme arabique, volaille, cuisse de grenouilles congelées, sang séché et plasma, crevettes, ovalbumine (blanc d'œuf), caséine et caséinates (additifs alimentaires).

Sept-centrales d'irradiation sont référencées en France et traitent au moins 5 000 tonnes par an qui sont déclarées à la DGCCRF (direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes).

Par contre, les quantités importées ne subissent quasiment aucun contrôle. L'utilisation et le développement à grande échelle aux Etats-unis mais aussi dans des pays à fort potentiel d'exportation (Chine, Brésil, Afrique du sud, Philippines, Inde) peuvent même faire craindre aux pays européens une plainte devant l'OMC si refus d'importation d'aliments irradiés.

Un collectif d'associations* mène campagne depuis début 2005 pour obtenir l'interdiction de ce procédé et, dans les plus brefs délais, l'étiquetage obligatoire de tous les aliments dont tout ou partie des ingrédients ont été irradiés.

Signez et faites signer la pétition, soyez vigilants dans vos achats!

* Action Consommation, Agir pour l'Environnement, Amis de la terre, AIDAS, Association Léo Lagrange, Attac, Bio Coop, Confédération Paysanne, CRIIRAD, Ecoforum, ERWO, Nature et Progrès, MDRGF, Public Citizen, Réseau Sortir du Nucléaire.



PROGRAMME « PRIVILEGES »

«Le défi contre l'effet de serre»

La ville de Chalon sur Saône (50 000h), engagée depuis 2002 dans le programme « PRIVILEGE » a déjà réussi à réduire de plus de 10,9% ses émissions de gaz à effet de serre (calculé par déduction entre les émissions fin 2004 et fin 2002) On estime ce chiffre à 20 % en 2005. Son objectif était celui du protocole de Kyoto soit 5.2 % sur trois ans. A quand toutes les villes

engagements de la France et de l'Europe sanctionnés par les accords de Kyoto signés en novembre 1997. Le programme PRIVILEGES vise à mobiliser tous les acteurs locaux d'un territoire : municipalité, services administratifs, établissements publics, entreprises, ménages, etc. Pour y parvenir, il sera coordonné par le WWF-France, la Maison de l'Environnement et la Ville de Chalon-sur-Saône, en étroite partenariat avec les entreprises qui en sont adhérentes, et l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) représentée par sa délégation régionale.

Déroulement du programme

Mise en place d'un Plan municipal de réduction des émissions de gaz à effet de serre avec quatre axes principaux.

✓ **La ville aménageuse de son territoire** : 2 exemples significatifs. Le premier est un urbanisme en conformité avec le plan municipal, avec la création d'un quartier HQE (Haute Qualité Environnementale), programme immobilier de 20 ha, dans un premier temps création de 180 logements entourés de 6000 m² de jardins ouverts avec maîtrise de la consommation d'énergie : le chauffage est assuré par une chaufferie bois dont l'objectif est de réduire de 94 % les émissions de CO₂ par rapport à une référence de chauffage individuel au gaz. L'éclairage public : sodium haute pression et iodures métalliques. Pour l'eau : un système de récupération des eaux de pluies, 700 à 1400 litres d'eau peuvent être stockés pour une maison individuelle. Cette eau est ensuite utilisée pour arroser les espaces verts. De plus, les logements sont fournis en appareils économes en eau. Et enfin priorité aux modes de déplacements doux : zones sécurisées réservées aux stationnements des deux roues, pistes cyclables et piétonnes. Le deuxième exemple est

un projet d'aménagement de 50 km de pistes cyclables dans la ville, avec une signalétique adaptée. Une vie citoyenne autour du vélo et des transports en commun a été développée «*fête du vélo*», «*En ville sans ma voiture*».

✓ **La ville productrice et distributrice d'énergie** : réseau de chaleur permettant de chauffer les bâtiments municipaux, la piscine et les logements collectifs au gaz naturel en cogénération (production d'électricité et de chaleur) et grâce à une chaufferie bois à laquelle 1000 logements ont été raccordés, elle a pu réduire le recours au fioul et au charbon soit 31 % d'émissions de GES en moins fin 2004.

✓ **La ville consommatrice d'énergie** : Pour réduire la consommation énergétique, la ville a eu recours à l'isolation des bâtiments, la rénovation des chaufferies, la mise en place de pré-diagnostic énergétiques, l'achat de produits moins énergivores et procède au renouvellement des véhicules municipaux, dont 22,7 % roulent au GPL. Pour l'éclairage, remplacement de 69 sources de ballons fluorescents par des sources de sodium haute pression (économie 40679 kWh/an). Renouvellement du parc automobile municipal et pour les feux de signalisation remplacement des ampoules par des lampes très basse tension et des sources à diodes (économie 14690 kWh/an).

✓ **La ville incitatrice des modes d'utilisation rationnelle de l'énergie auprès de ses habitants** : sensibilisation du personnel municipal, 230 personnes travaillent à la Mairie, chaque jour de la semaine, un message différent plaidant pour l'économie d'énergie était diffusé sous forme de fonds d'écrans (économie de 7 % de l'énergie). Un plan solaire : une prime de 100 euros par mètre carré de capteur solaire installé offerte au maître d'ouvrage. L'éducation à l'environnement : la mallette pédagogique « 1 degré de + » consacrée à l'énergie et au

changement climatique a été diffusée auprès de plus de 2 400 élèves de la ville, chaque école a été sensibilisée au moins une fois aux impacts du réchauffement climatique de la planète, et aux solutions permettant d'y échapper. Des expositions, des manifestations, des conférences ont été constamment proposées. Un recueil d'initiatives en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre a été compilé à l'occasion du Colloque «*Ma ville face au changement climatique*». Ce recueil constitue un partage d'expériences de villes de taille petite et moyenne, avec 100 témoignages concrets. Et enfin dès le début de l'opération, une trentaine d'entreprises ont souhaité bénéficier de ce conseil personnalisé et 18 ont fait réaliser un pré-diagnostic qui permet de visualiser les pratiques à mettre en place. Les entreprises sont réactives. Les mesures mises en œuvre portent sur l'isolation du bâti, l'entretien, les nouveaux matériels, les régulations et la sensibilisation du personnel. 445 tonnes de CO₂ sont économisées par an.

A chaque tonne de CO₂ supprimée correspond une économie d'énergie estimée à 55 par an. Au total, grâce aux actions conduites pendant les deux premières années, 5220 tonnes de CO₂ ont pu être supprimées en 2004, ce qui représente une économie d'énergie de 287 000 euros. Du côté du financement, le programme PRIVILEGES totalise un investissement de 711 711. Pour Gilles Manière, adjoint au Maire, le coût n'est pas monstrueux pour la ville au regard d'autres domaines qui nécessitent autant d'investissement mais desquels on ne retire pas autant de bénéfice.

Mais cela est surtout bon pour notre planète et pour les générations futures, tous les outils existent, il suffit, comme toujours, de beaucoup d'énergie (humaine) et d'une volonté politique forte.

Le CADE était présent à la conférence-débat sur le double défi Energie-Climat le 30 mai 2006 à Bidart. Cette manifestation était organisée par le conseil des élus du Pays Basque. Les thèmes abordés étaient : 1. - Energie : contexte et enjeux...du contexte énergétique mondial-national, du contexte réglementaire (loi POPE & plan climat...), les enjeux de la maîtrise des consommations. 2. - Que faire localement ? Les champs d'actions pour la collectivité. C'est ce dernier thème que j'ai choisi de vous exposer partant du cas concret relaté par M. Jean Stéphane Devisse : *la ville de Chalon-sur-Saône*.

Le programme PRIVILEGES (Projet d'Initiative des villes pour la réduction des gaz à effet de serre) s'inscrit parmi les projets de démonstration LIFE Environnement proposés par la Commission Européenne dans le cadre de la lutte contre les changements climatiques. Chalon-sur-Saône (Saône-et-Loire) a choisi d'être «ville pilote» du 01 septembre 2002 jusqu'au 31 août 2005, en vue de démontrer qu'il est possible, sur un territoire, de parvenir à diminuer les émissions de gaz à effet de serre plus rapidement et plus vigoureusement que ne le stipulent les

Pollution de la Nive

Extrait du bulletin N° 2 de l'association de défense des usagers de l'eau et de l'assainissement Nive-Adour

Pourquoi ? Comment ?

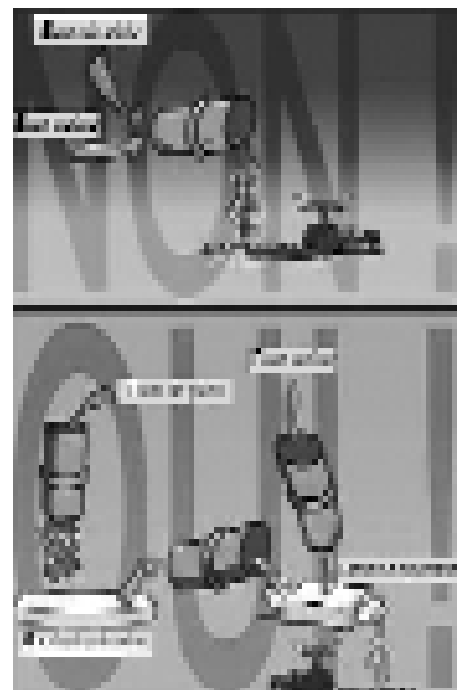
C'est une pollution bactériologique due essentiellement au facteur humain (matières fécales). Voici un élément de réponse parmi d'autres. Pour cela il faut remonter la rivière jusqu'en Garazi, plus exactement jusqu'au village de Saint-Jean le Vieux. Cette commune de 1000 habitants possède depuis 25 à 30 ans un réseau de collecte des eaux usées, c'est à dire un «tout à l'égout» qui recueille les effluents du Centre-Bourg et de 2 ou 3 quartiers relativement proches du Centre. Le problème c'est qu'au bout du tuyau de collecte il n'y a pas de station d'épuration et tout cela va directement dans la rivière Laurhibar, qui elle-même se jette dans la Nive à St Jean Pied de Port. Comme nous le savons, à Ustaritz se trouve la station de captage du SMUN qui, après traitement à l'Usine de la Nive, alimente en eau potable environ 150.000 habitants. **A votre bonne santé !** Bien sûr l'eau distribuée est parfaitement potable mais après des traitements dont les coûts sont proportionnels à la plus ou moins bonne qualité de l'eau de la Nive. Or, la législation en vigueur fait **obligation** à une commune possédant un réseau de collecte de «tout à l'égout» d'installer une station d'épuration. Une association d'usagers demandant au Maire la mise en place d'un assainissement collectif conforme à Saint Jean le Vieux s'est créée en 2005. Cette dernière a également alerté tous les services compétents. Le ministère a d'ailleurs confirmé le bien fondé de la requête de l'association. Après quelques tergiversations, le Maire, M. Gastellou et son conseil municipal ont décidé, à l'unanimité, de lancer la procédure d'études pour mise en conformité du réseau d'assainissement collectif. **Situation ubuesque !** Pour l'instant, tout le village est classé en «zone d'assainissement autonome».



La Nive à son passage à Ustaritz, au lieu dit «la Plage».

Ainsi, même les usagers qui ne possèdent pas de fosse septique et dont les effluents vont directement dans le collecteur d'égout, subissent le contrôle d'assainissement individuel. D'ailleurs quel contrôle le technicien peut-il réaliser dans ces conditions.

En conclusion : Il ne faut pas croire que Saint-Jean le Vieux est un cas isolé. La commune d'Ossès serait exactement dans la même situation. Les eaux usées collectées du centre-bourg vont directement dans le Laka qui se jette dans la Nive. La loi fait obligation de rendre tous les cours d'eau «propres» à l'échéance de 2015. Concernant la Nive, l'Agence de l'Eau Adour-Garonne estime, qu'à moins d'une prise de conscience et d'une démarche volontariste des élus, cet objectif ne pourra pas être atteint. Voilà quelques années, un comité de Rivière des Nives, regroupant toutes les communes du bassin versant de la Nive, a été mis en place pour que la Nive retrouve une qualité d'eau conforme à la législation. Il est certain que le syndicat intercommunal, présidé par Jacques ETCHANDY maire d'Anhaux, a du pain sur la planche !



MIS EN LIGNE lundi 15 novembre 2004 par Daniel MATHIEU - Points de vue - Plantes cultivées

«... adversaires des OGM : leurs craintes sont fondées : des chercheurs américains ont constaté que le pollen d'une variété de gazon transgénique avait parcouru 21 km pour aller féconder des herbes sauvages de la même famille sur 310 km².

L'OGM étant résistant à un herbicide total, plus moyen de se débarrasser des mauvaises her-

Des OGM dans le gazon...

Lu dans «Que choisir»

bes contaminées (...) Ce gazon a été mis au point pour que les terrains de golf puissent être arrosés d'herbicides sans risques et débarrassés du moindre brin d'herbe inesthétique. On constate que l'éradication de la famine dans le tiers-monde n'est

pas l'unique souci des producteurs d'OGM».

Qui aurait encore douté ? Levez le doigt ! La culture en plein champ sans risques est un leurre, une mauvaise farce à laquelle veulent pourtant croire des gens soi-disant intelligents...

On voit bien que Greenpeace et les faucheurs d'OGM de Bové continuent de gêner !

C'est bien ainsi. La mondialisation orchestrée par le pognon, et les multinationales «infiltrées» par beaucoup de nos hommes politiques, on n'en veut pas. Qu'on se le dise !

Cordialement STAUB Daniel Uttenhoffen / Alsace - France

<http://www.telabotanica.org/lactuel/article250.html>

PROCHE ORIENT

le règne de l'hypocrisie

• *Qui peut encore croire que le rapt de deux soldats israéliens à la frontière nord de l'état hébreux est le réel motif de cette guerre qui a fait plus de mille morts et des centaines de blessés ?*

• *Qui peut encore croire qu'Israël s'est lancé dans cette équipée vengeresse sans plan établi à l'avance et depuis fort longtemps ?*

• *Qui peut encore croire en la nécessité de la destruction d'un pays entier, de ses infrastructures, de ses usines, pour damer le pion à quelques centaines de militants barbus réputés terroristes et surarmés ?*

• *Qui peut encore croire qu'il suffit de mener ce genre de guerre pour remodeler cette région du monde à la mode démocratique ?*

EN fait rien de tout cela ne tient à une réflexion un tant soit peu approfondie. Derrière les fausses apparences, se joue la politique américaine qui veut qu'en fait la guerre des civilisations soit déclenchée. La « théorie des dominos » s'est mondialisée avec les effets que l'on connaît : difficulté en Afghanistan, borbier en Irak, tentative de déstabilisation en maints endroits (demain Cuba ?). Alors on mélange tout : le Hezbollah, le Hamas et Al Qaïda. Pourquoi ne pas ajouter à cela le castrisme, les régimes iraniens et syriens et les islamistes somaliens ?

Certes, dans ces mouvements politiques, ces régimes, il est souhaitable que des plus values démocratiques soient opérées. Mais la stratégie US mise en œuvre avec certains alliés inconditionnels paraît non seulement contre productive mais dangereuse pour la paix du monde.

Israël a le droit de vivre en paix, cela est évident, mais pour ce faire ce pays n'a pas le droit d'imposer sa loi au monde. Il n'a aucune légitimité à massacrer des milliers de civils au nom de son droit à l'existence. Il n'a pas non plus de légitimité à essayer de montrer que les arabes ne comprennent que la force et que les vaincre militairement entraînera de facto leur chute dans un bain « démocratique » dont Israël et les states seraient les garants. A cet égard, comme l'a dit un ancien ministre, la position est quelque peu raciste.

C'est méconnaître aussi l'ampleur du problème. Le Hezbollah comme le Hamas en Palestine est sociologiquement très ancré dans la population et aucune soldatesque ne pourra y changer quelque chose. Sans négociation globale prenant en compte en priorité le problème de la

Cisjordanie et la création d'un état palestinien viable, rien n'est possible. Mais les gouvernements israéliens successifs ne l'ont jamais désiré. Aucun gouvernement palestinien n'a trouvé grâce à leurs yeux et leur attitude a favorisé les extrémistes. Appuyé par les USA, l'état hébreux n'a jamais proposé que la création d'un état palestinien croupion mité par d'innombrables colonies juives. Quant à l'évacuation de Gaza, ce ne fut que l'instauration d'une immense prison à ciel ouvert entourée de tanks, de canons et sous le regard acéré de l'aviation.

Ce qui se joue aussi est une immense fabrique d'antisémitisme dont le monde se passerait bien.

Je ne résiste pas au plaisir de retranscrire ce que disait Bernard LANGLOIS dans un bloc note de Politis en date du 27 Juillet dernier :

11 règles

✓ **Règle n°1** : Au Proche Orient, ce sont toujours les Arabes qui attaquent les premiers, et c'est toujours Israël qui se défend. Cela s'appelle des « **représailles** ».

✓ **Règle n°2** : Les Arabes, Palestiniens ou Libanais n'ont pas le droit de tuer des civils de l'autre camp. Cela s'appelle du « **terrorisme** ».

✓ **Règle n°3** : Israël a le droit de tuer des civils arabes. Cela s'appelle de la « **légitime défense** ».

✓ **Règle n°4** : Quand Israël tue trop de civils, les puissances occidentales l'appellent à la retenue. Cela s'appelle « **la réaction de la communauté internationale** ».

✓ **Règle n°5** : Les Palestiniens et les Libanais n'ont pas le droit de capturer des militaires israéliens, même si leur nombre est limité et ne dépasse pas 3 soldats.

✓ **Règle n°6** : Les Israéliens ont le droit d'enlever autant de palestiniens qu'ils le souhaitent (environ 10 000 prisonniers à ce jour, dont près de 300 enfants).

✓ **Règle n°7** : Quand vous dites « **Hezbollah** », il faut toujours ajouter l'expression « **soutenu par la Syrie et l'Iran** ».

✓ **Règle n°8** : Quand vous dites « **Israël** », il ne faut surtout pas rajouter après : « **soutenu par les Etats Unis, la France et l'Europe** » car on pourrait croire qu'il s'agit d'un « **conflit déséquilibré** ».

✓ **Règle n°9** : Ne jamais parler de « **territoires occupés** » ni de résolutions de l'ONU ni de violations du droit international, ni des conventions de Genève. Cela risque de perturber le téléspectateur et l'auditeur de France Info.

✓ **Règle n°10** : Les Israéliens parlent mieux le français que les Arabes. C'est ce qui explique qu'on leur donne, ainsi qu'à leurs partisans, aussi souvent la parole que possible. Ainsi, ils peuvent nous expliquer les règles précédentes (de 1 à 9). Cela s'appelle de la « **neutralité journalistique** ».

✓ **Règle n°11** : Si vous n'êtes pas d'accord avec ces règles ou si vous trouvez qu'elles favoriseraient une partie dans le conflit contre une autre, c'est que vous êtes un « **dangereux antisémite** ».

Voilà comment on tente de nous coincer dans la logique étasunienne bien piètrement combattue par nos élites politiques françaises y compris à gauche... N'est-ce pas M. DRAY ?

« Union des Terres de Rivières Europe » ... répond à Ortizadar

Cher lecteur, il te faudra ressortir le n°114 sous peine d'être largué, car le Président de Union des Terres de Rivières, M. Jean-Louis LARRIEU-MANAN, Maire du Tourne (33), nous fait l'honneur de répondre à notre article paru au mois de mai.

« Monsieur le directeur de la publication,

J'ai quelque peu été surpris, en tant que président de l'Association Union des Terres de Rivières-Europe, par l'article paru dans votre revue, dernièrement.

Si notre association a en effet pour spécificité de ne pas être une structure de gestion de l'eau mais bien un organisme fédérateur pour les collectivités territoriales, elle ne peut prendre en considération les appartenances politiques des uns et des autres. Sur ce sujet, je vous engage à vérifier vos sources, vous y découvrirez peut-être que mon engagement politique ne me place pas vraiment en proche d'Alain Juppé !

Aujourd'hui notre réseau associatif regroupe près d'une centaine de collectivités territoriales ou groupements de collectivités locales, d'universités et d'associations originaires de 10 pays de l'Union Européenne.

Notre démarche, qui s'inscrit dans un concept de Développement Durable, nous conduit à soutenir des projets où la dimension écologique, humaine, économique et pédagogique va dans le sens de la préservation de nos ressources naturelles, pour les générations futures. Ceci nous amène donc effectivement et certainement à développer des sujets sur l'eau, mais

aussi, sur les différents thèmes couverts par le Développement Durable.

Nous ne pouvons que regretter qu'aucun de vos journalistes ou adhérents ne soit venu sur place nous rencontrer, il aurait pu constater que Union des Terres de Rivières-Europe fonctionne avec un secrétariat technique commun de 3 personnes (un directeur et une secrétaire tous deux trilingues et un secrétaire comptable), mais aussi grâce au travail bénévole de ses administrateurs.

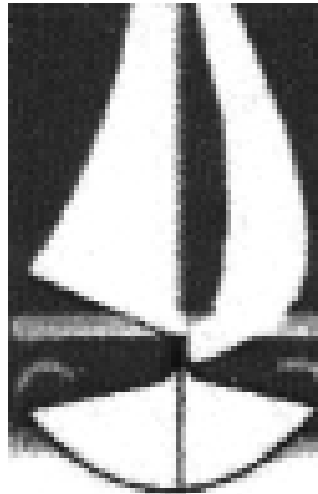
C'est grâce à notre existence que de petites communautés territoriales et notamment celles d'une population inférieure à 1000 habitants, peuvent inscrire leur développement local dans le cadre de la politique européenne et ainsi bénéficier de l'aide européenne. De par la complexité des dossiers nécessaires, cela était habituellement réservé aux Communautés urbaines ou aux grandes agglomérations.

Ainsi de par notre activité, l'argent de l'Europe peut parvenir plus facilement dans nos villages. Notre travail est reconnu par l'Union Européenne au travers notamment, du projet qui nous a été confié, dans le cadre du programme «Interreg3c.

Il me semble que compte tenu des éléments fournis vous ferez paraître cet article au titre du droit de réponse.

Il va sans dire que vous-même ou vos journalistes seront accueillis avec plaisir afin que nous puissions leur donner tous les éléments nécessaires à une appréciation objective de notre travail.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur de la publication, l'expression de mes sincères salutations. »



La réponse d'Ortizadar

La dernière phrase du courrier retient particulièrement notre attention car à aucun moment il n'est fait mention de projets concrets.

Nous sommes donc obligés de nous contenter d'écrits dont certains nous laissent perplexes.

Un exemple : «Participation à la construction citoyenne de l'Europe, par le développement de la coopération transnationale entre les collectivités locales et avec la société civile dans une démarche de "bottom up"» (v. Ortiz. n°114).

L'anglicisme "bottom up" est un terme utilisé dans la finance internationale qui signifie : "Méthode de gestion de portefeuilles qui consiste à sélectionner des valeurs en fonction de leur potentiel par rapport au secteur d'activité et aux prévisions macro-économiques. Ce type de gestion part du bas vers le haut. Si la valeur présente un potentiel important et que le secteur ne paraît pas ou peu risqué, on sélectionne cette valeur".

Faut-il en déduire que les "Terres de Rivières" seraient une valeur présentant un potentiel important sur un secteur pas ou peu risqué ? Bien évidemment si des aménagements peu rentables sont réalisés

avec des fonds publics (européens) tandis que des privés s'occuperont de la partie juteuse.

Un exemple sur les bords de l'Adour : le port de plaisance de Lahonce (1984-2005) qui a coûté 3 millions de francs et des brouettes aux contribuables Lahonçais qui payent justement cette année la dernière annuité de l'emprunt alors que la quasi-totalité du port a été démantelée l'an dernier. Bilan : investissement perdu à 100 %, plus catastrophe environnementale.

Le propriétaire privé riverain, lui, a construit un immeuble en bordure, fait fonctionner une activité commerciale autour du port, bénéficié d'aménagements (capitainerie, bloc sanitaire, plan incliné, éclairage, tout à l'égout) sur fonds privé. Il a par la suite vendu cet immeuble à sa guise.

Bilan : investissement dérisoire et bénéf sans doute conséquent (voir dossier paru dans Ortizadar n°102). Actuellement, ce même propriétaire a un projet de bâtiment d'habitation collectif avec commerce et de maisons, sur la parcelle voisine.

Ajoutons enfin que Madame et la belle-sœur sont conseillères municipales de Lahonce et... suppléante et déléguée au Syndicat des Berges de l'Adour, qui est partenaire de votre honorable association Union des Terres de Rivières Europe.

Et voilà, Monsieur le Président, la boucle est bouclée.

Pour répondre à votre aimable invitation, nous rattriquons dare-dare dès que vous avez un projet sur le feu, ou plutôt sur l'eau, du côté des Terres de l'Adour et affluents.

Dans cette attente, recevez nos sincères salutations,

L'équipe rédactionnelle
d'Ortizadar

Immigration choisie, immigration jetable



La loi sur l'immigration choisie est une loi applicable dès aujourd'hui. Mais ce n'est qu'une loi ; toute loi étant révocable par nature, il nous reste à nous mobiliser pour que les échéances à venir nous incitent à réfléchir sur un texte compliqué, dont le thème est souvent apprécié avec passion, cheval de bataille de l'extrême droite, traité souvent de manière politicienne par les uns et par les autres, sans humanité à droite, sans réflexion à gauche. Or le problème est global et relève étroitement de la mondialisation néo-libérale.

Le colonialisme des siècles passés a fondé les inégalités entre le Nord et le Sud, ses conséquences contemporaines les ont aggravées. La référence à la colonialisation n'est pas simple référence historique. A l'époque où il est de bon ton, pour certains, de s'interroger sur les méfaits de cette époque, et éventuellement de faire repentance, il nous semble plus utile et plus urgent d'empêcher qu'un néo-colonialisme ne s'installe visant cette fois à marchandiser les hommes.

Nous avons commencé en pillant les richesses des colonies et des pays nouvellement indépendants (matières premières, forces de travail...); aujourd'hui il est question de prélever dans les peuples les hommes qui nous sont utiles, ou plutôt, ceux qui sont utiles provisoirement à notre économie.

On nous dit aujourd'hui que nous avons besoin de techniciens, d'ingénieurs ; mais qui nous dit que demain nous n'aurons pas besoin de « petites mains » corvéables à merci, peu chères, et chartérisables vers leur désert économique d'origine, lorsque leur rentabilité laissera

à désirer, lorsque la bourse éternuera, ou lorsque le patronat décidera d'autres stratégies.

« Le séjour légal des étrangers deviendrait totalement dépendant du contrat de travail.

Le contrat durerait au maximum 18 mois et la carte de séjour aussi ; sauf exceptions elle ne serait pas renouvelée (article L. 313-10, 2°).

Licencié par son patron, l'étranger serait également expulsé (article L. 313-10, 2°). »

« Les cartes de résident seront presque toutes délivrées selon le bon vouloir de l'administration. Elles seront donc l'exception tandis que la règle sera la carte de séjour temporaire, c'est-à-dire la précarité administrative, statut beaucoup plus pratique pour se débarrasser des gens dont on ne veut plus.

La carte de séjour « capacités et talents » officialise la vision générale de l'immigration pour ce gouvernement. C'est le « mérite », les « talents » choisis et sélectionnés par l'administration qui donnent droit à séjourner en France, et non plus le fait que sa famille et ses att-

ches se soient construites dans ce pays. » (1)

La loi élaborée par le ministre-candidat Nicolas Sarkozy, permettra ce pillage des ressources humaines dans les pays du Sud. Les premiers à payer au prix fort ce pillage, sont d'abord les pays eux-mêmes qui vont voir leur population, la plus dynamique et la mieux formée, être invitée à venir nous fournir leur savoir et leur force de travail, perdant ainsi l'espoir de profiter de cette main d'œuvre qui aurait pu participer à leur développement.

On crée ainsi des pays une nouvelle fois dépendants du Nord, donc de nous. Des familles et des communautés qui voient partir, souvent des hommes, jeunes pour l'essentiel, deviennent dépendantes de la manne envoyée par ses émigrés, dont on oublie trop souvent qu'il s'agit de salaires misérables, ou en tout cas nettement inférieurs à ceux de leurs collègues métropolitains. Ces familles restées au pays n'auront plus droit au regroupement familial.

« Le regroupement familial connaîtrait un nouveau tour de vis. Les conditions pour pouvoir faire venir sa famille seraient plus strictes : on exigerait des étrangers qu'ils aient des conditions de vie que de nombreux français n'atteignent pas, notamment en termes de ressources et de logement. Ainsi le logement devrait répondre à des critères de superficie, de confort, d'habitabilité et même de localisation ! (modification de l'article L.411-5, 2°). Il est également prévu de refuser le regroupement familial si un membre de la famille se trouve déjà sur le territoire français (modification de l'article L. 411-5).

De plus le conjoint et les enfants mineurs entrés en France par regroupement familial devraient attendre trois ans pour pouvoir solliciter une carte de résident, délivrée au bon vouloir du préfet (modification de l'article L. 314-9, 2°).

Enfin, la personne entrée en France par regroupement familial serait totalement dépendante de son conjoint puisque si le couple se sépare, même plusieurs années



après le mariage, le titre de séjour serait retiré (modification de l'article L.431-2). »

Ces familles se retrouvent déstabilisées sur le plan humain par le départ de l'un d'entre eux, mais aussi en difficulté d'intégration économique et sociale dans leur propre pays. La situation des femmes des vieillards et des enfants ne risque pas de s'améliorer ces jours prochains. Privés de leurs éléments les plus dynamiques, les efforts des populations pour faire respecter leurs droits sociaux ont peu de chance d'aboutir, et les dictateurs soutenus par le FMI, l'Union Européenne, ont encore de beaux jours devant eux.

Si la situation des familles ayant vu partir l'un des leurs est difficile, que dire de ceux qui aujourd'hui ont rejoint leurs parents et vivent en France dans une situation pseudo-clandestine. La France reconnaît le droit d'instruction et, à ce titre, scolarise tous les moins de seize ans, quelle que soit leur situation. Depuis quelques mois le « Réseau Education Sans Frontières » s'inquiète, à juste raison, de la volonté gouvernementale de renvoyer chez eux ces enfants et leurs parents.

« La réponse du gouvernement à la demande de protection de jeunes étrangers dont les attaches et la scolarisation sont en France est de proposer de durcir les conditions de leur régularisation. L'âge en deçà duquel ils doivent être arrivés pour demander à bénéficier d'un titre de séjour est abaissé: il faudrait être entré en France avant l'âge de dix ans, au lieu de treize ans actuellement (modification de l'article L.313-11, 2°). »

La loi française exige (pour l'instant ?) que l'on ne sépare pas les membres d'une même famille, et donc ils ont « vocation » (dixit Nicolas Sarkozy) à retourner ensemble dans leur pays d'origine. 30 000 dossiers ont été établis entre juillet et août 2006 pour une demande de régularisation des familles d'enfants scolarisés sur le territoire. Le ministre de l'intérieur a fait savoir que seuls 6 000 dossiers recevront une réponse favorable. On peut s'interroger sur les critères qui permettent, à une personne de l'administration, de séparer les bons dossiers des mauvais.

« En légalisant le droit pour l'administration de choisir qui elle veut, en fonction de critères volontairement flous, le projet officialise comme règle générale le fait du prince et les faveurs (article L.317-1). »

La loi nous donne quelques indications sur les critères permettant de régulariser un sans-papier, parent d'un enfant scolarisé normalement. « La loi accumule des conditions qui rendraient de fait impossible l'accès à ce statut pour les familles qui nécessitent cette protection.

En effet, on exige d'un sans papier qu'il justifie de ressources au moins égales au SMIC, d'un logement répondant à des critères de superficie, de confort, d'habitabilité et de localisation et d'une intégration déterminée par la connaissance de la langue française, l'adhésion aux principes qui régissent la République française et leur respect dans son comportement quotidien (modification de l'article L.313-11, 7°). Ces conditions sont totalement absurdes puisque les sans papiers n'ont pas le droit de travailler: ils n'ont donc ni ressources déclarées ni la possibilité légale d'obtenir un logement, disposent souvent d'un simple hébergement.

De plus l'intéressé doit justifier de liens familiaux en France intenses, anciens et stables et expliquer la nature des liens qu'il entretient avec sa famille restée au pays (article 24 modifiant l'article L.313-11, 7°). »

Beaucoup s'interrogent aussi sur des idées aussi floues que « l'adhésion aux principes qui régissent la République française et leur respect dans le comportement quotidien »

S'agit-il de prétendre que la délinquance est uniquement étrangère ? (ce que les statistiques n'auraient pas de mal à contredire) ou s'agit-il d'empêcher tous les étrangers de participer à la vie sociale et aux mouvements sociaux alors même qu'ils participent à la vie économique de notre pays ?

Si on peut effectivement attendre d'un étranger qu'il respecte les valeurs profondes de la Déclaration des droits de l'Homme et du Citoyen, on doit aussi exiger d'un ministre d'état, français de la deuxième génération, candidat à la magistrature suprême, qu'il s'en souvienne et les applique.

...de quelques idées reçues !



Attac Pays-Basque

1. - Les parties en italique sont extraites de l'analyse de la loi par la Cimade.

Espace lecture

NOUS vous recommandons l'excellent livre de Jean Ziegler « L'EMPIRE DE LA HONTE ». Editions Fayard.

Jean Ziegler est rapporteur spécial des Nations unies pour le droit à l'alimentation. Il est l'auteur de nombreux ouvrages, parmi lesquels : *La Suisse lave plus blanc* (1990), *La Suisse, l'or et les morts* (1997), *Les Nouveaux maîtres du monde* (2002).

Ce livre est un plaidoyer pour l'annulation de la dette des peuples de l'hémisphère sud. Le garrot qui crée la faim et empêche le développement. Pour imposer la soumission des peuples aux intérêts des grandes compagnies privées, il est deux armes de destruction massive dont les maîtres de l'empire de la honte savent admirablement jouer : la dette et la faim. Par l'endettement, les Etats abdiquent leur souveraineté ; par la faim qui en découle, les peuples agonisent et renoncent à la liberté. Il y a une vraie hypocrisie consistant à dire que si les pays du Tiers-Monde ne payaient pas leur dette, le système bancaire mondial s'effondrerait. Or, les chiffres démontrent que c'est absolument faux. Lors de la dernière crise boursière, des capitaux qui étaient 14 fois supérieurs à l'ensemble de la dette des 122 pays du Tiers-Monde ont été détruits. L'économie a parfaitement digéré cela.

Cette hypocrisie profite aux cosmocrates (Les créanciers

étrangers) et aux membres des classes dominantes autochtones dites *compradores* (la bourgeoisie « achetée »). Nous vivons la reféodalisation du monde.

Cette formidable machine à broyer et à soumettre ne supporte plus aucune des limitations que le droit international prétendait traditionnellement imposer aux rapports entre les Etats et entre les peuples. Du coup, c'est le régime de la violence structurelle et permanente qui, partout, gagne du terrain au Sud, tandis que le droit international agonise.

Ce livre traque leurs méthodes les plus sournoises : ici on brevète le vivant, là on casse les résistances syndicales, ailleurs on impose la culture des OGM par la force.

Oui, c'est bien l'empire de la honte qui s'est mis subrepticement en place sur la planète. Mais c'est précisément sur la honte qu'est fondé le ressort révolutionnaire, comme nous l'ont appris les insurgés de 1789.

Cette révolution, est en marche : insurrections des consciences ici, insurrections de la faim là-bas. Elle seule peut conduire à la refondation du droit à la recherche du bonheur, cette vieille affaire du XVIII^{ème} siècle.

Jean Ziegler, qui témoigne ici d'une connaissance exceptionnelle du terrain, y appelle sans réserve en conclusion.

LES BERKMAN SE SEPARENT*

UN FILM DE NOAH BAUMACH

CULTURES

PAR CHANTAL POCHAT

Brooklyn, année 1980, un couple de la middle-class new-yorkaise, deux enfants, une belle maison, un train de vie cossu... Le bonheur américain sur papier glacé...

Et pourtant quinze ans de vie commune ont eu raison de cette belle image.

Ennui, lassitude, rancœur, Bernard et Joan Berkman ont décidé de se séparer.

Professeur de littérature, romancier, Bernard n'est plus guère édité. Joan, sa femme, commence à publier des textes avec quelque succès.

Tous deux optent pour la garde alternée de leurs deux enfants.

Walt, adolescent mal dans sa peau, se range délibérément du côté de son père qu'il admire profondément. Frank, plus jeune, traîne sa nostalgie du temps où la famille était unie.

Le cinéaste observe sans jamais s'appesantir les dégâts collatéraux de cette rupture.

Un geste, une réplique dévoilent un égoïsme et une immaturité jusqu'alors bien masqués.

Le vernis social et culturel s'écaille. Le temps des règlements de comptes mesquins arrive et n'épargne personne.

Les enfants, jetés brutalement hors du cocon familial, découvrent la solitude affective et s'en arrangent comme ils peuvent.



Les parents, essentiellement préoccupés d'eux-mêmes, s'essayaient maladroitement à une nouvelle vie.

Le cinéaste souligne très justement le décalage fréquent entre les convictions affichées et les actes. Avec humour et férocité, il écorne la belle image de ces intellectuels que leur culture et leur savoir ne préservent ni du désarroi ni du ridicule.

L'image du père en prend un sacré coup et celle de la mère n'est pas davantage épargnée, tandis que les enfants se cherchent en expérimentant la sexualité pour l'un, l'alcool et l'exhibitionnisme pour l'autre.

Un film qui sonne juste, servi par une mise en scène nerveuse qui ne s'attarde pas sur les scènes et par d'excellents acteurs, Jeff Daniels et Laura Linney.

* **Titre original** : « *The Squid and the Whale* » (*le calamar et la baleine*)

arc • en • ciel
Ortzadar

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



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° 0711 G 88241
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