

Le 17 novembre

Tous à Mouguerre !

Disons..

NON !
aux voies nouvelles

Le 17 novembre, les opposants aux voies nouvelles TGV devront envoyer un message fort et clair :

« Nous ne voulons pas de voies nouvelles TGV ! »

Alors que le débat a été dénaturé par des chiffres faux que RFF a du corriger, alors que, quelles que soient les recommandations de la commission du débat, RFF a le droit de les ignorer et d'imposer son point de vue, il est important que notre nombre et notre détermination signifient que tout cela ne se fera pas en méprisant les citoyens.

2. Infos en vrac

3. A Anglet, ça barbote !

4. Brèves sociales

5. « Dégage l'emballage »

6. Drôle de société

7. Un monde tragi-risible

8 / 9. Dossier : TGV : le « débat » ordinaire...

10 / 12. Quelques informations sur les effets TGV

13. Plan de Prévention des Risques d'Inondation

14. Le Manifeste d'ATTAC

15. Projet d'élargissement de l'A 63

16. Cultures : « BAMAKO »

BIMESTRIEL - 2,30€

N° 117

NOVEMBRE / DEC. 2006

ISSN 0998 - 2787



... infos en vrac ...

Le 17 novembre tous à Mouguerre

**Le 17 novembre à 20h 30
au complexe Haïtz Ondoan à Mouguerre,
il faut répondre présent.**

Ce 17 novembre, les opposants aux voies nouvelles TGV devront envoyer un message fort et clair : « Nous ne voulons pas de voies nouvelles TGV ! » Alors que le débat a été dénaturé par des chiffres faux que RFF a du corriger, alors que, quelles que soient les recommandations de la commission du débat, RFF a le droit de les ignorer et d'imposer son point de vue, il est important que notre nombre et notre détermination signifient que tout cela ne se fera pas en méprisant les citoyens.

obtenir l'arrêt des travaux de l'EPR. Le PDG d'EDF Pierre Gadonneix est attendu mardi sur le chantier pour une visite.

Fret maritime

Au cours de la réunion du débat sur le projet ferroviaire, à Hendaye, Christophe Planty, du Port de Nantes Saint-Nazaire a présenté un projet d'autoroute maritime, représentant une des solutions pour le fret en transit en Aquitaine.

Sur l'axe de Montoire (port situé à proximité de Nantes) à Bilbao, il s'agirait de mettre en place 6 navires qui assureraient 3 allers-retours quotidiens. Cela réduirait de 400 km le trajet entre Nantes et Bilbao. Ce sont 1 000 camions / jour qui seraient retirés de la route, pour une durée de traversée de 18 heures. Ce projet nécessiterait un investissement de l'ordre de 400 M€. Voilà qui a le mérite de jouer à fond la carte de la massification (ce qui n'est absolument pas le cas du projet ferroviaire).

19 juillet 2006 : 30 ans de loi sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

A cette occasion, Nelly Ollin ; ministre de l'écologie et du développement durable souhaite que soit engagée une réflexion sur la simplification des procédures « installations classées ».

Dans 90 % des ICPE, 2 plans du site et un engagement de l'exploitant à respecter l'environnement suffira ! Pas d'étude d'impact ! Pas d'étude de danger ! Pas d'enquête publique !

Pour info : les ICPE sont les activités industrielles ou agricoles dont l'exploitation représente des risques pour la santé humaine et l'environnement. Il y en a en France, 500 000 environ dont 58 000 soumises à autorisation préfectorale spéciale. Leur inspection est effectuée par les 1 146 inspecteurs (+ 10 en 2007) de la DRIRE ou par les services vétérinaires préfectoraux.

Y a du souci à se faire !

Claudine Pédurthe,
Sépanso Pays Basque

Abidjan poubelle de l'occident

Mi août, le navire Probo-Koala décharge près de 400 tonnes de pro-

duits toxiques. Une noria de camions citernes les répand dans une dizaine de décharges. 1 500 personnes seront intoxiquées et 6 mourront. Un raccourci saisissant des rapports avec le tiers monde. Le confort pour nous les produits toxiques loin de chez nous.

Dossier médical

Un lecteur nous signale les dangers d'un nouveau type de dossier médical informatisé détenu par un hébergeur informatique privé. Voilà qui soulève un doute sur la confidentialité des informations détenues. La Ligue des Droits de l'Homme de Grenoble organise une enquête nationale sur ce sujet. Deux cliniques bayonnaises sont susceptibles d'avoir mis en place ce type de dossier.

Six associations vont saisir la justice pour demander la suspension du chantier de l'EPR AP - 09.10.06 - PARIS (Associated Press)

Six associations, dont Greenpeace, la Confédération paysanne et le réseau « Sortir du nucléaire », avaient l'intention de déposer mardi 17 octobre un référé devant le tribunal administratif de Caen pour demander la suspension du chantier du réacteur nucléaire EPR, a-t-on appris lundi auprès de l'organisation

Greenpeace. Elles souhaitent ainsi obtenir la suspension du permis de construire délivré le 4 août pour le réacteur nucléaire EPR de Flamanville (Manche). Outre Greenpeace, la Confédération paysanne et « Sortir du nucléaire », le référé va être déposé par le GRAPE (Groupement régional des associations de protection de l'environnement), l'UFC-Que choisir-Manche et le CRILAN (Comité de réflexion, d'information et de lutte antinucléaire).

Pour les organisations, « le permis attaqué a été délivré en violation de règles élémentaires du code de l'urbanisme et en l'absence d'une enquête publique dédiée obligatoire selon ce même code et celui de l'environnement », souligne le communiqué de Greenpeace.

« Le préfet de la Manche a délivré dans la précipitation, et en violation des règles d'urbanisation du littoral, mais aussi de la consultation du public, un permis de construire qui est entaché d'illegalité », explique Yannick Rousselet, chargé de campagne Nucléaire à Greenpeace France. « Aujourd'hui, nous demandons à la justice de faire respecter la loi qui s'applique autant au simple cabanon de plage que pour un chantier comme celui-ci ». Les six associations se disent déterminées à



Du 2 au 5 novembre à la maison des Associations de Glain à Bayonne

A Anglet, ça barbote

• **Barboter** : (selon la définition du Robert) s'agiter, remuer dans l'eau et la boue.

C'est un petit ruisseau !

Il était une fois, le Barbot, ruisseau anglois, qui naissait sur le plateau au-dessus de la Chambre d'Amour, et jusqu'au milieu du XX^{ème} siècle, dévalait la colline, irriguait les champs, alimentait le moulin aujourd'hui disparu, récupérait ça et là les nombreuses sources qui sourdent dans ce quartier et tranquillement venait se jeter dans l'océan, sur la plage. Et puis, les champs ont été urbanisés, le moulin recyclé, les chemins goudronnés et chacun au fur et à mesure de l'aménagement de ces terres, a utilisé le ruisseau pour évacuer ses eaux usées, ses eaux pluviales... voire ses déchets ! Un jour, au grand dam d'un technicien éclairé de l'urbanisme, le ruisseau a été busé ! Et toujours tranquillement mais corseté, il venait se jeter dans l'océan, toujours au même endroit, avec ses eaux usées, ses eaux pluviales et ses rejets, là où les baigneurs aiment bien patauger. Tranquillement ? Pas toujours, car il lui est arrivé, comme en novembre 2005 par exemple, de retrouver son lit de surface et visiter au passage et... sur 1,50 m de haut, les maisons du voisinage, y laissant en cadeau branches et feuillages !

Sus aux colibacilles !

En 2002, la qualité des eaux de baignade laissant à désirer, la construction d'un bassin de décantation et d'infiltration, dans la bande littorale des 100 m, a été décidée. Il sera composé d'un ouvrage enterré dans les sables, de taille respectable dans lequel un système de filtres ralentira le courant encrassé, le dépolluera de ses colibacilles et les eaux aseptisées s'infiltreront dans la nappe. De plus, les corps flottants récupérés seront évacués, nuitamment par camions vers la déchetterie la plus proche. Tout y était :

• La réhabilitation des branchements des riverains non conformes :



Le moulin du Barbot autrefois...

65 % d'entre eux utilisaient alors ce réseau comme égouts et devaient se mettre aux normes ! C'était en 2002 ! Sous peu ils ne seraient plus que 5 % !

• Une expertise par la Sogreah sur la faisabilité des travaux, en particulier sur « la fluctuation de la nappe (phréatique), une reconnaissance géologique, des essais de pompage, une analyse granulométrique, et autres essais d'absorption et de détermination de coefficients de perméabilité... »

Ref. dossier enquête publique ! Pas de souci, ça marchera !

• L'enquête publique où seuls 4 intervenants ont fait le déplacement ! Tout va bien et, c'est décidé : en 2003 le bassin de décantation – filtration sera mis en service ! Budget prévisionnel : 1,7 Millions d'€ TTC ! Tout est prévu... même que ça fonctionne !

On prend les mêmes et on recommence !

Oui sauf que, aujourd'hui, cette superbe machine à assainir la plage des Sables d'Or ne marche toujours pas : la société d'expertise qui a validé la faisabilité s'est trompée... mais a été payée ! Les sables s'encrassent et les filtres ne filtrent pas.

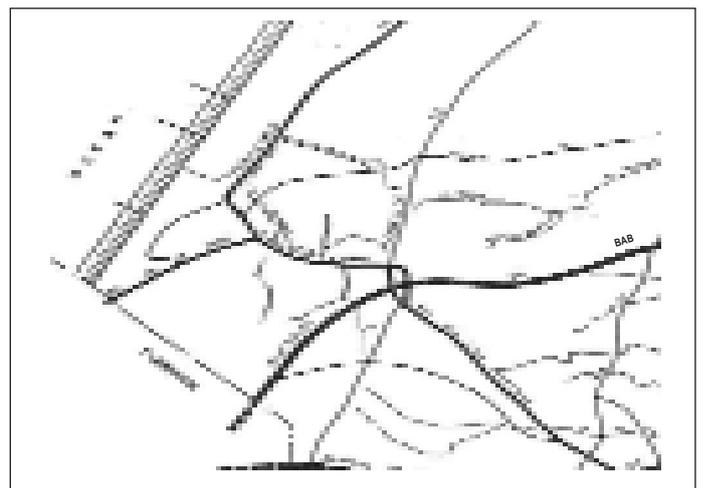
La solution ? Les experts (les mêmes ?) préconisent le creusement d'un 2^{ème} bassin (sera-t-il le dernier ?) en continuité du premier, pour améliorer la décantation et augmenter les surfaces de filtration en ralentissant l'arrivée des eaux du ruisseau.

Pas d'enquête publique ! Pas utile nous a-t-on dit en haut lieu ! Pas de permis de construire, les travaux souterrains n'en nécessitent pas ! Coût de cette dernière opération ? 1,38 Millions d'€ TTC de plus, engagés sur le budget communautaire ! Presque autant que le budget initial ! Et si dans un an l'ouvrage est toujours inefficace ? Qu'est-ce qu'on

fait ? Un 3^{ème} bassin ?

Amis ! Si d'aventure les beaux jours d'automne vous donnent envie d'aller voir la mer, évitez la Chambre d'Amour ! C'est aujourd'hui un paysage d'après bombardements où les sables stockés sur un espace sensible attendent d'être évacués et de longs et lourds piquets en métal sont enfoncés dans la dune résiduelle ! Quant aux ruines art déco voisines, ce n'est que la salle des fêtes démolie... pour être reconstruite à l'identique. Mais ceci est une autre histoire !

Cl. P. Cinq Cantons Barre





Par JM. FAYE

B r è v e s S o c i a l e s

BAYROU l'ambigu

Dernière ambiguïté en date : le transfert de six UMP vers l'UDF parmi les conseillers municipaux toulousains. Trois adjoints et trois conseillers, anciens de Démocratie Libérale se sont encartés à l'UDF. C'est un retour vers la « famille d'origine ». Parmi eux, Serge DIDIER, avocat de BAUDIS, qui a fréquenté l'extrême droite dans sa jeunesse, n'est pas vraiment dans la ligne de pensée que prétend tenir BAYROU. Mais ces ralliements paraissent avoir été négociés par le béarnais lui-même qui marque un signe d'intérêt pour la ville rose. Des ralliements qui préfigurent aussi des ambitions municipales dans une grande ville à ravir à l'UMP. Jean Marie CAVADA pourrait pointer son nez pour œuvrer dans une telle stratégie. Comme on le voit, BAYROU fait de la politique autrement ! C'est frais, c'est nouveau !

Les voix d'AHOTSAK

AHOTSAK est une plate forme créée en Avril dernier et regroupant environ 200 femmes du Pays Basque de toutes sensibilités politiques à l'exception de la droite. Ce rassemblement pour la paix qui s'était fait entendre en conférence de presse à Saint Sébastien, est présent maintenant en Pays Basque Nord. Une quarantaine de femmes de ce côté ci de la frontière, viennent de s'y inscrire. Huit mois après sa création, la plate forme comprend maintenant des femmes du Parti Socialiste d'Euskadi, du Parti Socialiste de Navarre, du Parti Socialiste Français, des Verts (des deux côtés de la frontière), des communistes, de Batasuna, d'Abertzaleen Batasuna, du PNV, d'EA, d'IU, d'Aralar, mais aussi des syndicalistes (ELA, LAB, UGT). Ces femmes revendiquent le rôle « d'agents actives pour la paix ». Trois principes les guident : l'exigence collective de la paix, l'idée que tout projet politique doit pouvoir se défendre sans être imposé et enfin le principe du respect des

garanties démocratiques pour que le choix de la société basque soit respecté.

Caissière licenciée, Prud'hommes en cours...

Caissière depuis 17 ans au magasin CHAMPION de Hendaye, Martine s'est faite lourder. Elle est accusée par sa direction de « négligence fautive ». Les faits : en Septembre 2005, 3400 euros sont volés dans le coffre-fort du supermarché en « moins de 4 minutes ». Martine a laissé la clef du coffre dans la salle qui l'abrite et la caissière avait pris soin de fermer cette salle. A l'usage, les responsables des dépôts ne gardaient pas la clef avec eux car elle mesure 30 centimètres. Le conseil de Martine (délégué syndical de LAB) insiste sur une carence de la direction quant à la sécurisation de cet objet. Depuis les faits, la direction a apporté les modifications nécessaires et reconnaît donc implicitement ses défaillances au point que l'avocat de l'employeur plaide ainsi : « *alors que la procédure de sécurité est défaillante et que la salariée en est consciente, c'est à elle de redoubler de conscience professionnelle* ». Belle logique patronale qui se prévaut de ses propres turpitudes pour sanctionner une salariée. On croit rêver.

Baïona Berria veut clarifier la donne municipale

Le groupe d'opposition bayonnais s'élève contre l'absence de concertation dans sa ville et dénonce la position autocrate du maire. Selon le groupe abertzale, rien n'est clair dans les messages émis à l'adresse des administrés. Les articles des publications municipales ont caractère abscons, et les réunions d'information du maire relèvent du « one man show » peu didactique. Baïona Berria propose d'organiser la consultation des habitants sur le devenir de l'habitat dans la cité avant d'élaborer le « *Plan Local d'Urbanisme* » qui devra être

soumis à enquête publique. Le groupe souhaite une démarche toute aussi démocratique dans le domaine de la politique linguistique de la ville. Pour lui, la « *capitale du Pays Basque Nord* » mérite mieux que des passages en force, mieux que des décisions déconnectées des besoins.

Précarité chez DUCASSE

Le syndicat LAB s'est mobilisé contre la précarité des emplois chez l'aubergiste de luxe, Alain DUCASSE. Selon cette organisation, « *économies et rentabilité sont les deux mots d'ordre qui rythment le travail du personnel d'Ostape, de l'auberge Iparla et de l'hôtel du Pont d'Enfer* », trois structures appartenant à Alain DUCASSE. LAB a dénoncé, lors d'une manifestation à Bidarray, les heures supplémentaires excessives, les recours nombreux aux CDD, les pressions sur le personnel. Mais aussi l'usage un peu trop répandu des stagiaires des différentes écoles hôtelières, sans rémunération... Pour la direction qui reconnaît que des choses doivent être améliorées, « *la précarité est inhérente à cette activité singulière* ».

Des chiffres qui parlent

Ils parlent si on veut bien les entendre... 20,7 %, c'est le taux de chômage des 15-59 ans dans les zones urbaines sensibles (ZUS). C'est le double de la moyenne nationale. 10 540 euros, c'est le revenu fiscal moyen dans les ZUS contre 17 184 euros pour la moyenne nationale. 40 %, c'est le pourcentage des filles de moins de 25 ans au chômage dans ces mêmes zones. Mais... 1,34 % c'est le pourcentage de logements sociaux à Neuilly (chez Sarko) alors que ce pourcentage peut monter à 46 % à Bagnolet (Seine St Denis). Enfin, 7 %, c'est la proportion d'élèves des ZUS ayant un retard de 2 ans et plus en classe de sixième (3 % sur l'ensemble du pays)...

Qu'on se le dise !

AXA ne désarme pas...

POLITIS indiquait récemment que l'ONG belge, Netwerk Vladeren avait révélé il y a un an les liens économiques entre 5 groupes financiers (Dexia, Fortis, ING, KBC, AXA) et des industries productrices de mines anti-personnel et de bombes à sous-munitions. A la suite d'une campagne de l'ONG, 4 des groupes ont changé leur politique d'investissement mais pas AXA qui de manière détournée continue à favoriser des investissements « *pour le compte de tiers* ». Amnesty International lui demande de se dégager de l'ensemble de ses positions « *dans les entreprises faisant commerce des mines anti-personnel* »... Qu'en pense Sarkozy, lui qui refuse de répondre aux questions sur la prolifération de ce genre d'armes ?

La science n'est pas (toujours) neutre

Les savoirs scientifiques sont comme toute création humaine, soumis à des enjeux politiques, économiques et sociaux. La troisième édition du « *Festival des Sciences en bobines* » a été dédiée au thème : « *Fête ou défaite de la science* » du 11 au 14 Octobre. Des sujets portant sur Tchernobyl, l'amiante, les fraudes scientifiques, les épidémies, les déchets nucléaires, ont été développés. La Confédération Paysanne, Greenpeace et le réseau Sortir du Nucléaire ont fait partie des organisations. Une initiative plus qu'utile. Nécessaire !

Répression et dialogue

A l'heure où l'on « *commémore* » la flambée des banlieues et où les médias n'ont de cesse d'interroger les représentants très droitiers du syndicat Alliance, un autre discours est possible. Ainsi l'Humanité en date du 20 Octobre, interviewait le secrétaire général adjoint de l'UNSA police (Francis MASANET) qui pointait l'impasse du tout répressif et plaidait pour le retour à une police de proximité. Selon lui, il y a 24 départements possédant des cités dites « *sensibles* » pour lesquelles il est nécessaire de mettre les moyens en effectifs et renouer le dialogue avec la population. Pour lui, la politique médiatique et va-t-en guerre du ministre de l'intérieur est inacceptable et produit les fruits de ce qu'il sème. « *La politique du rendement, axée sur la seule répression n'est pas possible* » ajoute-t-il. On est bien d'accord !

« Dégage l'emballage »

Le 14 octobre à St Jean de Luz, Le CADE s'est associé à l'action « Dégage l'emballage » organisée par l'association ACE (Action Citoyenne, Environnementale), afin de pointer le doigt sur ce gaspillage : le consommateur achète 20 % plus cher un produit à cause de son emballage (un « surplus » qui ne sert qu'à faire vendre), et en tant que contribuable, il paie encore pour son élimination en fait, il paie 2 fois pour un déchet ! Le nombre d'emballages continuera d'augmenter si « le consommateur, usager, contribuable » ne manifeste pas son refus devant de tels excès ; par ailleurs, eut égard à leur courte durée de vie leur réduction revêt une importance certaine dans une optique d'économie des ressources. Cette action constitue le pendant de notre lutte contre tout projet d'incinération de nos déchets, la réduction des déchets ne pourra être résolue que par une approche préventive.

L'association ACE a adressé une lettre ouverte à M. le Maire d'Hendaye

Lettre ouverte à Monsieur le Maire de Hendaye

Objet : demande d'abandonner la Taxe des Ordures Ménagères (TEOM) et de mettre en place la Redevance incitative (REOM) pesée embarquée ou équivalent comme sacs prépayés.

Monsieur le Maire,
La collecte et le traitement des ordures ménagères ont entraîné des augmentations considérables (36 %) du montant des factures et des injustices inacceptables entre les usagers d'un même service public. Pour expliquer cet état de fait, vous invoquez notamment l'accroissement du volume des déchets collectés et les coûts supplémentaires générés par l'introduction de la collecte sélective. Pourquoi ne pas appeler un chat, un chat ? Les véritables causes de cette situation viennent en fait, de vos dictats : abandonner Bizi Garbia pour vous tourner vers un projet d'incinération des déchets ménagers avec les municipa-

lités de Irun et Hondarribia, ceci sans aucune concertation avec les usagers, sans étude d'impact et sans justification comptable. Les conséquences financières ne se sont pas fait attendre : la ville de Hendaye est passée du stade d'adhérent à celui de client au sein de Bizi Garbia et en tant que tel, doit payer le prix fort, soit 70 euros la tonne au lieu de 45 euros. Nous refusons d'être fiscalement « vampirisé » à cause de vos erreurs.

La Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères (TEOM) a, en toute logique, le caractère d'une imposition et non d'une redevance pour service rendu, ce qui permet aux services fiscaux d'y ajouter 8 % de frais de recouvrement. De plus, elle n'a pas de rapport direct avec le service rendu puisqu'elle est calculée sur la base foncière du bâti : le montant de la taxe est totalement indépendant du volume de déchets collectés. Elle est donc « déconnectée » de la réalité. Parmi les services publics locaux mettant en œuvre des procédés et des méthodes du « monde industriel » (eau et assainissement, transport...), l'élimination des déchets est le dernier dont le prix ne tient pas compte du service rendu.

Il est essentiel de recentrer le débat non seulement sur ce qu'il faut faire de nos déchets, mais sur les moyens à mettre en œuvre pour produire moins de déchets, et pour les rendre moins nocifs. Si on positionne le débat en ces termes, on peut résoudre l'équation de la baisse de la quantité de déchets produits. Concrètement, que faire ? Une des solutions envisagées est d'agir à la source, auprès des ménages, et d'appliquer le principe pollueur payeur grâce à la Redevance d'Enlèvement des Ordures Ménagères (REOM) dite « incitative », qui permet aux usagers de modifier le montant de leur facture en jouant sur le volume de leur poubelle. Ce concept (« Pay as you throw » c'est-à-dire « Payez selon ce que vous jetez »), né aux Etats-Unis dans les années quatre vingt dix, permet aux usagers de modifier le montant de leur facture en changeant leur comportement. Pour cela, il doit y avoir une assiette représentant la quantité de déchets produits, et sur laquelle les usagers ont un moyen d'action. De nombreux

dispositifs existent. La pesée embarquée : à chaque levée, un dispositif électronique identifie le bac et le pèse. L'usager est facturé en fonction du poids des déchets produits. Le volume du bac : l'usager choisit le bac qui lui convient le mieux et le montant de la REOM dépend de la taille du bac choisi. La fréquence de présentation du bac : la REOM est calculée en fonction du nombre de fois où le bac est présenté à la collecte. Le sac prépayé : les déchets ne sont collectés que dans des sacs spécifiques que l'usager peut acheter auprès de la collectivité. Le prix du sac comprend le prix de la collecte et du traitement.

Le montant payé dépendant de la quantité de déchets produits, les usagers sont incités à mieux gérer leur déchets (tri, compostage individuel, déchetterie...) à les réduire (réparation, réutilisation) et à faire des efforts de prévention (modification du comportement d'achat/eco consommation). 27 millions de ménages nord américains sont soumis à un système de sacs prépayés. En Europe, la mise en place de la redevance incitative au tri des déchets ménagers a débuté en 1995, elle est généralisée en Suisse, en Allemagne en Autriche, en Irlande, en Belgique (à l'exception de Bruxelles) les sacs payants ou les conteneurs à puce sont quasiment généralisés en Flandre et en Wallonie (en respectant l'autonomie des communes). Elle est également présente en Finlande, en Suède, au Luxembourg, en Italie. Plusieurs pays ont inscrit dans leur législation que le financement du service public des déchets doit être conforme au principe pollueur payeur (par exemple en Suisse et récemment en Irlande). La redevance incitative est également généralisée en Corée du Sud et présente au Japon.

Aujourd'hui, une quinzaine de communautés de communes de l'Hexagone l'ont adoptée (cela représente 11 % de la population et approximativement 300 communes), dont les villes de Brest, Besançon (devant les bons résultats de la ville, des débats sont en cours pour l'extension de ce mode de financement aux 59 communes de l'agglomération), Châteaulin et une bonne dizaine de communes travaille dessus. La mise en place de la REOM incitative répond à un double objectif

en responsabilisant les ménages et les professionnels, qui paieront en fonction de ce qu'ils jettent. Elle vise à favoriser la réduction des quantités de déchets produits, la diminution des volumes confiés à la collectivité et l'augmentation des flux dirigés vers le recyclage et le compostage mais aussi « à maîtriser la hausse des coûts de ce service public et à améliorer la transparence » précise Rachel Baudry, économiste à la Direction déchets et sols de l'ADEME. Prenons l'exemple du Syndicat mixte Montaigu Rocheservière, qui abrite 15 000 foyers (près de Nantes). Entre 1999, date de la mise en place de la redevance et 2004, il a été enregistré une réduction de 25 % du poids des ordures ménagères, une augmentation de 80 % des emballages triés et une baisse de 45 % des ordures ménagères résiduelles.

La mise en place d'une REOM incitative fait peser directement les frais de gestion sur la collectivité en remplacement du coût forfaitaire de 8 % prélevé par le Trésor. Dans les collectivités étudiées, pour lesquelles les données étaient disponibles, les frais de gestion de la REOM s'élèvent en moyenne entre 3 et 6 % (impayés compris), soit un gain de 2 à 5 % sur la TEOM. Par exemple à Besançon, l'économie a été estimée à 5,25 euros/hab. (impayés compris). Même si l'économie de frais de gestion représente peu par rapport à l'ensemble des dépenses du service, elle constitue un facteur de décision en faveur de la REOM.

Dans les débats sur la redevance incitative, de nombreuses affirmations sont énoncées, mettant en avant les inconvénients de ce mode de financement, mais elles sont rarement étayées par des faits ou des chiffres. La relative marginalité des comportements déviant allant de la décharge sauvage au brûlage illégal ne semble pas en mesure de remettre en cause les effets bénéfiques de l'application de la redevance dans les deux collectivités étudiées. Aujourd'hui, avec un recul de cinq années, les chercheurs constatent un développement de la prévention et du recyclage, une stabilisation des finances et un comportement responsable des citoyens.

Sur le plan économique, elle est rentable pour la collectivité dès lors que le traitement résiduel est plus coûteux

■ ■ ■ Suite de la page 5

que la collecte sélective et le tri (soutiens déduits). Finalement, la REOM incitative constitue une étape importante dans le sens de la modernisation du service public des déchets et de la protection de l'environnement.

Le choix du mode de financement est laissé à l'appréciation de la commune en fonction de son historique et de ses moyens, mais dans tous les cas, les motivations qui poussent une collectivité à mettre en place une redevance incitative sont très souvent les mêmes : équilibre financier, responsabilisation des habitants, transparence et justice. Du côté des usagers, la redevance est globalement bien perçue parce qu'elle sous entend plus d'équité et de transparence dans les financements. En conclusion, si ces solutions sont peu mises en œuvre dans l'hexagone, c'est parce que les solutions du stockage (enfouissement/décharge) et / ou d'incinération rapportent beaucoup d'argent aux industriels des déchets qui en ont le monopole sans concurrence parce qu'échappant à la législation des marchés publics !

Partout à travers le monde, des collectivités décident de mettre en œuvre les moyens nécessaires à une politique de prévention, en remplaçant la taxe par une redevance. C'est pourquoi nous vous demandons, M. le Maire, d'œuvrer pour engager votre collectivité dans une démarche visant la suppression de la taxe et la mise en place de la redevance incitative. Nous vous rappelons qu'à la « *maîtrise* » la responsabilité est liée. Vos décisions doivent être conformes à l'intérêt général. Pour se faire, il convient, dès maintenant, de développer une politique de réelle concertation où les habitants se verront légitimement associés aux choix qui auront des conséquences sur leur environnement, leur santé et sur la fiscalité qu'ils subissent.

En espérant que vous serez soucieux des intérêts de vos administrés, nous vous adressons, Monsieur le Maire, l'expression de nos salutations distinguées.

Patricia Nicolas

Co Présidente
Usager, citoyenne, contribuable
Le 6 octobre 2006

Drôle de société...

Bientôt il va nous être interdit de transmettre les traditions ancestrales. (Il paraît que la loi a été mal interprétée...)

Les services de la Direction Nationale des Enquêtes de Concurrence, de Consommation et de Répression des Fraudes et le Service Régional de la Protection des Végétaux de Rhône-Alpes ont lancé une opération à l'encontre d'un paysagiste élagueur promoteur de traitements naturels pour le jardinage et l'agriculture. Considérant, au regard de la Loi d'orientation agricole de 2006, que l'enseignement de traitements naturels constitue une infraction, ces services ont procédé à une saisie de documents.

En effet, cette loi d'orientation agricole 2006-11 interdit la mise sur le marché, l'**utilisation et la détention** de produits phytosanitaires non homologués ainsi que la simple recommandation de ces mêmes produits.

Suite à ces aberrations, un collectif pour la défense et la promotion des produits naturels est né. Il regroupe des associations, des producteurs, des consommateurs... Le collectif juge que ces dispositions ne doivent pas s'appliquer en l'état pour les produits naturels, connus de longue date, fruit du savoir-faire paysan et qui n'ont jamais montré d'effet nocif pour l'homme et son environnement, que ce soit dans le cadre de leur commercialisation ou de leur fabrication pour son usage personnel.

Suite aux multiples réactions sur les produits naturels de protection des plantes, le ministère de l'agriculture vient de préciser l'interprétation qu'il convient de faire de la loi d'orientation contestée.

Aujourd'hui, le ministère précise que la loi vise à encadrer la mise sur le marché de produits phytopharmaceutiques contenant une ou plusieurs substances actives destinées au traitement des plantes, et qu'à ce titre les particuliers ne sont pas concernés. En conséquence, les préparations effectuées par un particulier pour une utilisation personnelle, telles que le purin d'ortie, ne rentrent pas dans le cadre d'une mise sur le marché, et sont donc autorisées. De même, la promotion auprès des particuliers de procédés naturels ou le fait de donner la recette de telles préparations ne sont pas interdites.

Au niveau des professionnels, les choses sont un peu plus compliquées, puisque selon le communiqué, si un professionnel a le droit de préparer et,

ensuite, d'utiliser des produits de traitements pour les plantes, il n'a pas la possibilité de les commercialiser ou même de les distribuer gratuitement, car dans ce cas ses produits tombent sous le coup de la réglementation et doivent être à ce titre autorisés.

Par ailleurs, selon le ministère, joint par téléphone, recommandation et formation concernant les produits non-homologués sont autorisées, pour les professionnels comme pour les particuliers, dès lors qu'elles demeurent dans un cadre général et qu'elles ne font donc pas la promotion d'une marque spécifique.

Tant qu'il est encore temps, notons vite les bonnes recettes avant qu'elles ne nous soient volées.

LES PURINS NATURELS

• **Le purin d'ortie**, riche en azote, éléments organiques, minéraux et en oligo-éléments.

Hacher grossièrement 1 kg d'orties pour 10 l d'eau et laisser macérer : 12 h à 24 h, puis filtrer et diluer à 5 % pour obtenir un effet insecticide et fongicide, pulvériser sur la feuille, préventif contre le mildiou, la rouille, l'oïdium et répulsif des acariens et pucerons.

10 à 15 jours, puis filtrer et diluer à 10-20 % pour servir d'engrais et de stimulateur de croissance, arroser au pied des plantes.

Mettre les feuilles dans le composteur.

• **Le purin de consoude**, l'engrais vert le plus précieux du potager, riche en éléments nutritifs azote et potasse il favorise la croissance et la floraison des plantes.

Hacher grossièrement 1 kg de feuille de consoude pour 10 l d'eau et laisser macérer 1 semaine puis filtrer et diluer 1/20 et pulvériser sur les feuilles ou à 1/4 pour arroser au pied des plantes. La consoude mise en tas produit en quelques jours un compost largement aussi riche que le fumier.

• **Décoction de tanaisie**, contre les pucerons, chenilles, altises, mouches des légumes, aleurodes (mouches blanches) et les larves des charançons.

Faire tremper pendant 24 heures 300 à 400 g de plantes fraîches dans 10 litres d'eau. Faire bouillir pendant 15 mn.

• **Le purin de fougère**, contre les pucerons, les escargots et les limaces.

Faire macérer entre 800gr et 1 kg de feuilles dans 10 litres d'eau de pluie pendant 1 semaine et pulvériser dilué à 10 % ou non dilué.

• **Décoction de prêle**, riche en silice, renforce la résistance aux maladies, rouille, la maladie des taches noires sur le rosier, la moniliose, la cloque du pêcher, le botrytis et le mildiou.

Faire tremper 1 kg de tiges de prêle finement coupées dans 10 litres d'eau. Faire bouillir 30 mn et laisser refroidir au moins 12 heures. Utiliser en pulvérisation diluée à 20 %.

• **Infusion de rhubarbe**, Contre la teigne du poireau et les pucerons noirs.

Plonger 1.5 kg de feuilles de rhubarbe dans 10 litres d'eau bouillante. Porter à ébullition et éteindre le feu. Laisser infuser au moins 24 heures. Pulvériser non dilué

• **Infusion d'ail et d'oignon**, contre les maladies cryptogamiques.

Hacher 50 g d'ail et 650 g d'oignons avec leur peau, Verser ce hachis dans 10 litres d'eau bouillante et laisser infuser 12 heures. Pulvériser sans diluer.

• **Le purin de sureau**, contre les pucerons, piéride du chou, teigne du poireau, altises, thrips et noctuelles et pour éviter que les rongeurs n'attaquent les racines des plantes et des arbres.

Faire macérer deux jours minimum 1 kg de feuilles, tiges, fleurs, fruits finement hachés dans 10 litres d'eau de pluie. Pulvériser non dilué

• **Le purin de tomate**, en préventif, contre les teignes des poireaux, les altises et les piérides du chou et en curatif contre les pucerons

Faire macérer 1 kg de feuilles et tiges de tomate hachées dans 10 litres d'eau de pluie de 12 heures à 3 jours. En prévention, pulvériser cette préparation non diluée tous les 4 ou 5 jours.

• **Le purin de pissenlit**, stimule la croissance et améliore la qualité des légumes.

Faire macérer 1,5 à 2 Kg de plantes entières avec la racine dans 10 litres d'eau. Arroser le sol au printemps et à l'automne de ce purin dilué à 1/5.

• **Le purin de bouleau**, prévient la tavelure des arbres fruitiers.

Faire macérer 1 Kg de feuilles fraîches dans 10 litres d'eau. Pulvériser par temps humide dilué à 1/5. Toutes ces plantes sont soit proches de chez vous soit facile à cultiver. Bon jardinage...

Sources : Association les amis des orties, collectif Ortie et Cie — <http://perso.orange.fr/lgirard-guillem/purin.htm>



Un monde tragi-risible

La petite rubrique qui pique... des idées ici et là est de retour. Si vous avez des infos, cocasses ou non, qui vous semblent relever de cette rubrique :
jajpagaro@club-internet.fr

Merci

SOUPE AU CAILLOU

Peut-être connaissez-vous le merveilleux petit album pour enfants portant ce titre. C'est l'histoire d'un brave loup flegmatique qui débarque un jour dans un village avec un sac contenant un gros caillou destiné à faire une... soupe au caillou. Les villageois mi-inquiets, mi-intrigués vont proposer, qui d'ajouter de la citrouille, qui du chou, et ils vont finalement passer une chouette soirée autour de la soupe ainsi improvisée. Le loup reprend alors son caillou et part vers de nouvelles aventures. Ce conte n'aurait pu rester qu'un joli souvenir de parent ou d'institut, sans un passage du terrible livre de Jean Ziegler sur le lien entre dette et misère, " *L'empire de la honte* " (Fayard), qui évoque la " coutume " qu'ont les mères des favelas du nord du Brésil... de mettre de l'eau à bouillir dans une marmite où elles ont préalablement placé des cailloux. Elles expliquent à leurs petits affamés que le repas sera bientôt prêt tout en espérant qu'entre-temps les enfants se seront endormis.

Eh merde !

QUI A PERDU DES NEURONES ?

M. Lelay, PDG de TF1 avait déclaré cyniquement il y a un ou deux ans qu'il vendait du temps de cerveau disponible à la pub, autrement dit que son entreprise décervelait à tout va. Une des émissions phares de sa chaîne, *Qui veut gagner des millions*, vient d'en apporter une preuve éclatante, désastreuse, et faire craindre que ses objectifs sont en passe d'être

atteints. Ce jour-là, 13 juillet 2006, le candidat, lieutenant-colonel à la retraite, sèche lamentablement sur la question suivante: « *Quel est l'astre qui tourne autour de la Terre?* » Hubert Reeves n'étant pas de ses amis, il décide de demander l'avis du public. Et là, stupeur ! 46 % répondent la lune, 52 % le soleil. Et notre ignare de suivre l'avis d'un public tout aussi ignare que lui.

Les progrès des créationnistes anti-darwiniens aux Etats-Unis nous font volontiers ricaner en Europe, mais on peut se demander à la lumière d'un tel exemple, si le terrain n'est pas déjà prêt à accueillir des remises en cause encore plus fondamentales.

Un Pernaut ça va, un Pernaut et un Foucault bonjour les dégâts.

NEOLOGISME

Amis altermondialistes et autres, votre légitime révolte envers les OGM, Coca, MacDo et autres joyusetés venues du pays de l'oncle Sam, vous amène, dans vos justes diatribes anti-yankee à les traiter d'Américain. N'oubliez pas que le cocalero bolivien, le tourneur brésilien ou encore le Jivaro réducteur de têtes sont tout aussi Américains. Une solution ? Utilisez systématiquement le terme *Etatsuniens*. La langue espagnole a, elle, créé « *Estadounidense* » depuis bien longtemps.

PUB

On y apprend que la chaîne de supermarchés *Champion* s'associe à Disney pour « *faire aimer fruits et légumes aux enfants* ». Une intention louable certes mais une lecture attentive des pages consacrées à cette opération permet de constater que le prix des barquettes de tomates cerises, kiwis et autres délices... n'est pas indiqué (on nous annonce juste la seconde à moitié prix), et que l'espace est largement dévolu à la promotion de nuggets et autres poissons panés... en forme de tête de Mickey. Là les prix sont bien indi-

qués. Ouf ! On aurait pu croire un instant que *Champion-Disney* s'étaient mis à lutter sérieusement contre la malbouffe.

ET UNE POUR MA PROSTATE !

Certains amateurs de mousse ont cru rêver en apprenant que, selon

des chercheurs de l'Oregon, le houblon protège du cancer de la prostate. Mais, indique le " *Canard enchaîné* ", il faut s'enfiler pas moins de dix-sept demis par jour pour profiter pleinement de cet effet ! A ce régime c'est la mise en bière assurée.

André GARO

Déchets

30 foyers divisent le volume de leurs poubelles par deux

RÉDUIRE de moitié les 500 kg de déchets que produit un Français chaque année, c'est possible : 30 ménages d'Ille-et-Vilaine ont pesé leurs poubelles pendant un an pour le démontrer. « *Trier ses déchets, c'est bien. Faire qu'il n'y en ait pas, c'est encore mieux* », résume Gaël Virlovet, président de La Passiflore, l'association à l'origine de l'opération « *Je réduits mes déchets* ».

Transport, stockage et incinération des ordures ont en effet des conséquences environnementales majeures et personne ne veut d'une décharge ou d'un incinérateur à côté de chez soi, relève l'association, impliquée dans la *Semaine nationale de réduction des déchets* qui prend fin dimanche.

Trente familles volontaires de Fougères et ses environs se sont donc attelées à trier, regrouper leur déchets de cuisine pour en faire de l'engrais (compost), à boire de l'eau du robinet plutôt qu'en bouteille ou encore à essayer de limiter les emballages à l'achat.

Durant toute l'année 2005, les participants ont dû peser le volume de chaque type de déchets produits par leur foyer : ordures non recyclables, compost, verre, papier, etc.

Résultat : les 30 ménages sensibilisés (soit 92 personnes), aux origines sociales et aux compositions variées, ont jeté « *deux fois*

moins » d'ordures dans leur poubelle que la moyenne, explique M. Virlovet.

Mieux, les familles ont produit « *quatre à cinq fois moins de déchets résiduels (non recyclables) que les habitants non sensibilisés* » du Pays de Fougères, soit « *44 kg par personne et par an contre 250 kg* », précise Gaël Virlovet.

Selon La Passiflore, affiliée à la fédération *France Nature Environnement*, un Français produit en moyenne 500 kg de déchets par an. Sur le Pays de Fougères (quelque 50 communes, 70 000 habitants) où a été menée l'opération, ce chiffre atteint même 540 kg.

Malgré la contrainte de la pesée semaine après semaine, la plupart des familles ont suivi l'opération de bout en bout, notamment en adaptant leur intérieur pour mieux trier, comme Ghislaine Sourdin, une institutrice de 49 ans, ou encore en apposant une étiquette « *Stop Pub* » sur leur boîte aux lettres comme François Jardin, 59 ans, un habitant de Saint-Brice-en-Coglès. « *Le compostage, par exemple, est une chose merveilleuse* », témoigne Jean-Pierre Lebedel, un retraité de 67 ans. « *On rend à la nature ce qu'elle nous a donné et cela fait 20 à 30 % de déchets en moins dans ma poubelle* ».

FOUGÈRES (AFP)

13/10/2006 08h20

TGV : le « débat » ordinaire

Le débat public bat son plein, avec son lot de petites péripéties significatives. Nous vous en livrons quelques unes.

« Les chiffres sont récents, vous pouvez leur faire confiance »

Cette phrase est celle de M. Massenet directeur de la direction régionale de l'équipement à Bayonne le jour de l'ouverture du débat. Et comment qu'on leur fait confiance, c'est même pour cela qu'on demande une expertise indépendante. Mais en attendant, on vous compte la mésaventure du sieur Massenet : comme vous le savez, fidèle lecteur, une âpre bataille sur la fréquentation de la ligne existante Hendaye-Bayonne nous occupe depuis 10 ans. Nous disons qu'il y passe 50 trains par sens (8 grandes lignes, 7 TER et 10 trains de fret). RFF depuis 10 ans a inondé toutes les administrations et autres organismes de chiffres truqués pour le fret. Ainsi, au Conseil de Développement elle annonce 43 trains de fret (2 sens), elle récidive dans le dossier de saisine du débat public etc. Une semaine après cette phrase convaincante, donc, messire Massenet officiait à Biarritz et passait son diaporama avec 65 trains de voyageurs et 43 trains de fret sur la ligne actuelle.

Questions de la salle demandant les horaires des trains voyageurs ce qui est facile à vérifier (serveur vocal de la gare) mais surprise, RFF passe ses diapos et là, oui là, stupeur : 22 trains de fret (2 sens soit 11 par sens). Massenet lâché par RFF : un bon moment. Comme le CADE en a rajouté une cou-

che, messire Massenet a eu du mal à s'en remettre. 15 jours plus tard à Hendaye où RFF a officialisé par écrit les 11 trains par sens, absence de maître Massenet. « Les chiffres sont récents et vous pouvez leur faire confiance » qu'il disait.

La main dans le sac

Au cours de la même réunion du 19 septembre à Biarritz, M. Prat de RFF a aussi fait apparaître pour la première fois le tonnage fret international du corridor atlantique pour 2004 avec 2 millions de tonnes (voir ci dessous).

Quelques instants plus tard, M. Jeanselme de la SNCF a fait apparaître les chiffres de 2,3 millions pour 2004 et 2,7 millions pour 2005.

Le CADE est intervenu pour faire remarquer que M. Jeanselme avait ajouté le tonnage de la zone de fret de Mouguerre. Et que cela expliquait notamment la différence au sein même de la SNCF.

M. Prat a confirmé. Nous avons tenu à faire remarquer qu'ajouter le tonnage de la zone de fret de Mouguerre est une pratique condamnable car cela revient entre autres à compter deux fois des trains venant d'Hendaye et reconstitués en « trains complets » à Mouguerre au moins 2 fois par semaine. Jamais la SNCF n'a inclus la zone de fret de Mouguerre dans ses statistiques et le faire pour les 2 dernières années seulement modifie nettement les calculs et estimations ayant précédé le projet ferroviaire. Nous avons

demandé que ces chiffres soient corrigés. A Hendaye les chiffres officiels de 2004 ont été publiés à hauteur de 2 millions de tonnes mais rien pour 2005.

Les voilà les chiffres, les vrais

Enfin, nous avons les chiffres officiels du trafic international de marchandises sur le rail passant sur les voies Hendaye-Bayonne pour les années 2004 et 2005. Pour 2004, à la réunion d'Hendaye, RFF a distribué une note (posée sur les sièges de la salle) avec le chiffre de 2 millions de tonnes. Ce qui confirme nos chiffres et la stagnation au lieu de l'augmentation de 3,2 % par an prévu pour le projet. Ainsi, de 2000 à 2004, le tonnage a diminué de 13 % là où on estimait une augmentation de 17 %. Ecart de 30 %. Pour 2005 RFF est bien discrète.

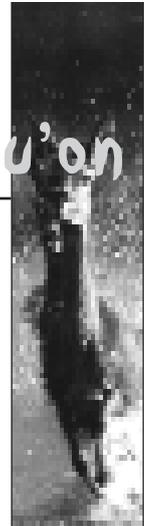
Les documents de l'observatoire franco-espagnol disponibles sur le site du débat indiquent : échanges ferroviaires totaux à travers les Pyrénées fer-fer 2005 : 4,563 millions de tonnes décomposés ainsi : 2,724 millions de tonnes sur le corridor méditerranéen et 1,839 à Hendaye. C'est une baisse considérable. Nous en sommes donc officiellement à moins 20 % là où on estimait une augmentation de 25 %. Ecart de 45 %. Au quart des estimations 2000-2020 du projet RFF il apparaît de plus en plus évident que les chiffres ont largement été surestimés pour parvenir à une saturation virtuelle des voies existantes.

Hendaye sinistrée

Une bonne illustration de l'effet TGV est hélas celle de la ville d'Hendaye. S'il y a bien une commune ancrée dans l'activité fret ferroviaire au pays Basque, c'est bien Hendaye. Interrogée par nos soins, RFF explique que le fret national restera sur les voies existantes et le fret international passera sur la voie nouvelle. Mais derrière cette phrase bien arrondie il y a une réalité plus *hard*. Entre Hendaye et Bayonne, il ne passe que du trafic international. C'est donc toute activité fret ferroviaire d'Hendaye qui est liquidée. L'entreprise Wallon à Tarnos en payera elle aussi le prix (elle stocke les voitures qui arrivent d'Espagne par le train et qui ne passeront donc plus par là). Ira-t-elle s'installer au Sud de Bordeaux ? Une lumineuse illustration des voies nouvelles qui assèchent au lieu d'irriguer. Au fait, quel est l'avenir de l'entreprise Novatrans à Mouguerre (elle s'agrandit à l'heure actuelle car le combiné augmente après la fermeture de celui d'Hendaye l'an dernier) ? Sa desserte quotidienne vers la banlieue de Lille est-elle la même que celle annoncée au départ de Vitoria dans le nouveau projet ferroviaire ? Dans ce cas, le transfert joue perdant pour le Pays basque Nord. (cette question a été posée 3 fois sans réponse).

Dax sinistrée (aussi)

Nous publions ci dessous des informations tirées du CDrom du débat.



... le « débat » ordinaire

Dax-Bordeaux :

Trafic des trains grandes lignes en 2002 (documents du débat page 36 de la deuxième étude technique voyageurs du CDrom n°1 du débat) : sur le document les chiffres indiquent le trafic des 2 sens, nous les avons divisés par 2 pour obtenir les allers-retours : 6 allers-retours TGV et 4 allers-retours corail.

Même trafic selon les scénarios présentés dans le débat (pages 8 à 14 de la deuxième étude technique voyageurs du CDrom n°1 du débat) : sur le document les chiffres indiquent le trafic des 2 sens, nous les avons divisés par 2 pour obtenir les allers-retours :

- ✓ Scénario 1 : 11 allers-retours (il s'agit du scénario voies existantes aménagées)
- ✓ Scénario 2AC : 8
- ✓ Scénario 2BD : 6
- ✓ Scénario 3A et 3B : 3
- ✓ Scénario 4B : 5
- ✓ Scénario M1 : 5 (voies existantes aménagées au Pays Basque seulement)
- ✓ Scénario M2 : 8 (voies existantes aménagées Dax-Bordeaux).

Dax-Bayonne :

Trafic des trains grandes lignes en 2002 (documents du débat page 36 de la deuxième étude technique voyageurs du CDrom n°1 du débat) : sur le document les chiffres indiquent le trafic des 2 sens, nous les avons divisés par 2 pour obtenir les allers-retours : 4 allers-retours TGV et 2 allers-retours corail.

Même trafic selon les scénarios présentés dans le débat (pages 8 à 14 de la deuxième étude technique voyageurs du CDrom n°1 du débat) : sur le document les chiffres indiquent le trafic des 2 sens, nous les avons divisés par 2 pour obtenir les allers-retour :

- ✓ Scénario 1 : 6 allers-retours (il s'agit du scénario voies existantes aménagées).
- ✓ Scénario 2AC : 5
- ✓ Scénario 2BD : 2
- ✓ Scénario 3A et 3B : 3
- ✓ Scénario 4B : 0 (seuls les TER relieront ces 2 communes)
- ✓ Scénario M1 : 0 (voies existantes aménagées au Pays Basque seulement)
- ✓ Scénario M2 : 3 (voies existantes aménagées Dax-Bordeaux).

Cette importante baisse du trafic de la gare de Dax illustre bien l'avenir des villes moyennes dans un projet TGV.

« Le problème avec vous c'est que vous mêlez du vrai, du discutable et du faux... »

C'est cette appréciation que M. Maudet de RFF a adressé au représentant du CADE au cours de la réunion d'Hendaye. Outre que jusqu'à présent, le faux a plutôt été l'apanage de RFF, cette appréciation était une réponse à l'évocation de travaux envisagés de la gare de Bayonne jusqu'à Mousserolles par le représentant du CADE. C'était donc des sornettes inventées. Pourtant dès le lendemain, le « menteur » du CADE scanait et envoyait au président du débat et aux journalistes présents ce soir là, le passage des études techniques du dossier RFF où figurait noir sur blanc (et même avec un schéma vert) les travaux en questions. Comme un journaliste a eu l'occasion de le signaler à M. Maudet, ce dernier a répondu qu'ils faisaient des études mais cela ne voulait pas dire qu'ils feraient les travaux. Voyons, voyons, cela voudrait-il dire que on sait déjà ce qu'on va faire et pas faire et que les citoyens de merde ne vont pas leur casser

les pieds (oui, d'accord, c'est dit de manière plus crue mais au fond, hein ?)

Autre débat public

Une petite visite sur le site du débat public sur les transports dans l'arc languedocien et la vallée du Rhône nous a vivement intéressé. Pour ceux qui voudront y jeter un coup d'œil, une étude complémentaire sur le report modal apporte des renseignements sur les estimations de fret ferroviaire. Alors que dans cette région l'autoroute ferroviaire est prête, que le TGV au Nord de Barcelone est en construction, on se félicite, dans les estimations pour 2020, d'atteindre le triplement du tonnage de fret. Rappelons que chez nous, on vise ni plus ni moins qu'une multiplication par 10, ce qui du coup apparaît un tantinet exagéré. Par ailleurs, on nous explique dans le Languedoc, que l'on travaille avec des hypothèses de trains transportant 700 tonnes de marchandises et avec une option de 940 tonnes en 2020. Rappelons que chez nous on envisage des trains à 418 t de moyenne. L'étude du Languedoc nous explique que la SNCF a déjà mené des expériences en relation avec la Belgique et la Hollande pour mettre en route des trains de 1 000 m de long (actuellement 700 m maximum). Cela permet de faire passer un train au lieu de deux, c'est bon pour la massification atout majeur du rail et c'est bon pour les riverains qui voient les passages divisés par deux. Et lorsqu'on annonce cela à RFF à Hendaye, on nous répond que des trains trop longs peuvent se décrocher. Ah bon ! ils se décrocheraient chez nous et pas dans le Languedoc ? Estimations surestimées et nombreux petits trains légers, on voit bien où on veut en venir, c'est comme cela qu'on sature la ligne existante

et qu'on conduit *directo* aux voies nouvelles.

Tant qu'on y est

Tant qu'on parle de trains longs, observons que les Suisses ont essayé avec succès en conditions réelles, en janvier 2004 entre les villes de Muttens et Thoune un train de marchandise de 1,5 km de long pesant 4 000 tonnes. Signalons à RFF que cela s'est fait sans décrochage.

Ah ! ces Suisses

Quand les Suisses battent des records, ils n'y vont pas de main morte. Le 19 octobre 2000, ils ont fait passer 170 202 tonnes de marchandises en un seul jour à travers la chaîne montagneuse du St Gothard (avec des pentes trois fois plus importantes que chez nous). Le record d'un seul train au St Gothard est de 1 800 tonnes.

Pontonx-Bardos-Ustaritz

Décidemment, si on ne cherche pas, on n'apprend rien avec RFF. Mais voilà, quand on cherche... En allant sur le site du débat, dans les études complémentaires on tombe sur une variante hors couloir présenté dans le débat. Il s'agit de la variante Pontonx-Bardos-Ustaritz.

Cette variante présente pour RFF le double avantage de se coller à la A64 puis au couloir des lignes haute tension. Les cartes présentées sont explicites, les communes de Bélus, Biarrotte, Cagnotte, Cauneille, Hastings, Orthevielle, Pey, Peyrehorade, Port de Lanne, St Etienne d'Orthe, St Laurent de Gosse, St Lon les Mines, Ste Marie de Gosse, Bardos, Bidache, Came, Guiche, Labastide Clairence, Sames, Urt viennent s'ajouter aux communes déjà touchées.

Quelques informations sur les effets TGV

En plus des péripéties que vous avez sans doute trouvées à votre goût il y a des contributions et des nouvelles forts intéressantes dans le fond du débat.

Tout d'abord la SEPANSO nous a fait parvenir cette info sur l'effet " carrière " du TGV.

Une marche contre les carrières du TGV

Veillez trouver ci-joint un article qui montre que l'extraction des granulats nécessaires à la réalisation de la LGV Rhin-Rhône, suscite un mécontentement important en Franche-Comté.

On peut facilement imaginer les dégâts considérables en Aquitaine, si les 4 grands projets autoroutiers (A65, A63 basque, A63 landes et CAB) et les 2 lignes LGV prévus, sont réalisés : quelques 20 millions de tonnes de granulats seraient nécessaires, dont 5 millions de tonnes pour la LGV Bordeaux/Hendaye.

Le lancement des travaux de la partie Est du TGV Rhin-Rhône provoque ses premiers mouvements de protestation, qui ne devraient pas être les derniers. Hier, c'est une poignée de petits villages du Doubs ou de Haute-

Saône qui a lancé le mouvement. Une simple marche de quelques kilomètres entre les villages de Lauterne-Vertière et Burgille (Doubs) a rassemblé plusieurs centaines de manifestants. Origine du mécontentement : plusieurs projets plus ou moins avancés d'ouverture de carrières dans le secteur. La pierre extraite de ces différents sites sera utilisée pour combler le parcours du futur TGV Rhin-Rhône qui va traverser la région Franche-Comté pour relier Dijon à Mulhouse. « *Il faudra beaucoup de cailloux pour combler le terrain mou des zones humides traversées, explique André, venu de Besançon pour manifester. Moi, je connais bien cette région de la vallée de l'Ognon, c'est magnifique et assez préservé, je crains le massacre.* »

Une dizaine de projets

La parcours nécessitera 12 millions de tonnes de roche. Pour assurer la demande sur place, plusieurs carriers ont demandé une autorisation d'exploiter dans les communes. « *Dans un rayon de 15 km, on peut compter une dizaine de projets de carrière* », explique Daniel Gilbert, le vice-président de l'association qui s'est créée pour l'occasion. « *Le projet est de fédérer, grâce à cette manifestation, tous les mécontents.* » Principaux reproches : l'impact sur un environnement fragile et les nuisances faites par la circulation des camions dans les communes. « *Pour notre simple village de Burgille, on a calculé que cela représentait 160 allers-retours de camions par jours. Sans parler des explosions et des microfissures dans les maisons.* » La Préfecture a déjà fait savoir que

toutes les demandes de carrières ne seraient pas satisfaites et que leur nombre serait limité. « *Rien ne nous l'assure, répond déjà Daniel Gilbert. On nous dit que les carrières ne fonctionnent que le temps du chantier, mais on sait qu'il y a ensuite un gros risque de prolongation du bail jusqu'à vingt ou trente ans. On ne veut pas prendre ce risque pour nos villages.* » La marche d'hier a vu la participation d'élus et de représentants de nombreuses associations. Un âne tiré par les manifestants avait pris place dans le cortège, comme un symbole de l'obstination des pouvoirs publics.

Philippe Sauter

Aujourd'hui en France 17/09/06

Nous reproduisons également la contribution de Stéphane Lhomme porte parole du Réseau « Sortir du nucléaire » car il constitue un rappel salutaire.

Halte à la fuite en avant

Contribution au Débat public de Stéphane Lhomme Porte-parole du Réseau «Sortir du nucléaire» Le débat public ne doit pas porter sur la question « *Par où doit passer la ligne grande vitesse ?* » mais sur celle-ci : « *Faut-il construire cette ligne ?* ». Et la réponse est NON.

J'entends déjà dire « *Mais que viennent faire les antinucléaires dans cette affaire ?* »

C'est simple : tous les projets de grands équipements (qu'il

s'agisse de centrales nucléaires, d'autoroutes, de lignes ferroviaires, etc..) sont «justifiés» par des statistiques qui «démontrent» que le trafic (ou la consommation d'énergie, etc.) va augmenter de façon inexorable.

Or, ces statistiques sont produites justement par les gens qui mettent en œuvre, ou soutiennent, la construction des grands équipements en question, et qui mettent délibérément en œuvre les mesures qui font augmenter le trafic routier (ou ferroviaire, ou la consommation d'énergie, etc.)

Ce processus est totalement irresponsable, avec à très brève échéance (c'est même déjà commencé) des conséquences irréversibles pour l'environnement et la santé des citoyens.

Pire : ce sont les mêmes «responsables» qui :

- imposent les mesures qui démultiplient les émissions de gaz à effet de serre...

et s'écrient ensuite « *Pour lutter contre le réchauffement climatique, construisons des centrales nucléaires* ».

Comme si les centrales nucléaires allaient absorber et détruire les gaz à effet de serre !

La seule solution

Au lieu de chercher (vainement) des solutions pour transporter des quantités (sans cesse grandissantes) de marchandises, sur des distances sans cesse plus longues, il faut tout simplement mettre un coup d'arrêt à ces trafics injustifiés.

Le transport routier est un désastre total (pour l'environnement et la santé publique), mais le transport ferroviaire et le

transport maritime ne constituent pas la solution : le trafic ferroviaire est lui aussi facteur de grandes nuisances et de consommation d'énergie. Quant au transport maritime, il est responsable de « dégazages » permanents qui, cumulés, représentent une marée noire par mois. Imaginez un « Erika » chaque mois : hé bien c'est ce qui se passe (mais sans faire scandale, car c'est un processus continu, sans accident spectaculaire).

La seule solution est de relocaliser l'économie : produire près des lieux de consommation, et transporter sur des distances les plus courtes possibles.

Cela n'a l'air de rien mais c'est... une véritable REVOLUTION : cela remet en cause toute l'idéologie dominante, les belles théories libérales imposées so-disant de Bruxelles alors que ce sont bien les gouvernements qui les élaborent.

Non, les marchandises ne doivent pas voyager sur des centaines, voire des milliers de kilomètres (qui plus est, c'est souvent pour être traitées ou emballées... avant de revenir au point de départ ! Allons nous accepter longtemps encore ces hérésies ?)

De fait, il n'est absolument pas nécessaire de faire des lignes à grande vitesse, qui plus est sous prétexte de permettre une augmentation du trafic de marchandise (prétendument « écologique » alors que, nous l'avons vu, ce qui est écologique est de ne PAS transporter ces marchandises).

De plus, il n'est absolument pas nécessaire de faire des lignes à grande vitesse pour que les cadres des entreprises gagnent 45 minutes pour aller à Paris se faire remonter les bretelles par leurs chefs : cela peut se faire par vidéo-conférence ! Et, de fait, il n'est pas besoin de centrales nucléaires pour alimenter ces inutiles superstructures ultra-consommatrices d'énergie. La production d'électricité doit elle aussi être totalement déconcentrée et, surtout,

réduite. Toutes les techniques existent (depuis longtemps) pour avoir des bâtiments qui n'ont presque pas besoin d'être chauffés l'hiver et pas du tout besoin d'être climatisés l'été. On commence quand ?

En conclusion, le débat public ne doit pas porter sur la question « Par où doit passer la ligne grande vitesse ? » mais sur celle-ci : « Faut-il construire cette ligne ? ». Et la réponse est NON.

Stéphane Lhomme

Jeudi 7 septembre 2006



L'association Landes Graves Palus Environnement a produit ce document extrêmement documenté sur les nuisances sonores :

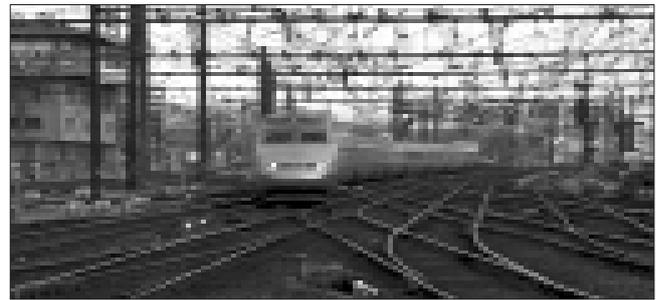
TGV-LGV

Nuisances sonores L'art de légaliser l'inacceptable

RFF le reconnaît : « Lors de la mise en place d'une LGV, le premier impact susceptible d'apparaître est la gêne acoustique ressentie par les riverains ».

En matière de bruit relatif aux infrastructures ferroviaires et en fonction de l'usage et de la nature des locaux riverains, la législation française fixe des niveaux de bruit à ne pas dépasser :

- De 60 à 65 décibels (A) pour le jour (de 6h à 22h) ;
- De 55 à 60 décibels (A) pour la nuit (de 22h à 6h).



Pour la plage 6h-22h, le seuil à ne pas dépasser sera de 65 décibels par exemple en rase campagne et de 60 décibels à proximité d'un hôpital.

• Le décibel n'est pas une unité facile à appréhender.

Au sujet de la réglementation...

Quelques explications sommaires sur les décibels (dB) :

- Le décibel n'est pas une mesure ;
- C'est le résultat d'un calcul sur une mesure ;
- Ce qui est mesuré, ce sont des « pressions acoustiques », celles qui s'exercent sur nos tympans ;
- La formule de calcul est telle qu'une augmentation de 3 décibels représente une augmentation de volume sonore beaucoup plus forte entre 70 et 73 décibels qu'entre 40 et 43 décibels ; l'échelle n'est pas linéaire ;
- Les niveaux de bruit sont exprimés en décibels (A), (A est un filtre pondérant le son suivant sa fréquence pour se rapprocher des caractéristiques de l'oreille humaine) ;
- À 110 décibels, on atteint le seuil du risque de surdité ;

Les fiches techniques du constructeur indiquent : « Pour les rames TGV Atlantique, un niveau d'émission sonore (instantané pendant le temps de passage) de 92 décibels (A) à 300 km/h et à 25 m de la source » (les rames prévues sur les projets qui nous concernent rouleraient à 320 km/h ; elles seraient donc beaucoup plus bruyantes). Ces 92 décibels (A) sont le volume sonore que subit effectivement le riverain à chaque passage de TGV alors que les 65 décibels (A) maximums de la réglementation sont encore le fruit, d'un calcul savant.

RFF indique :

« La réglementation actuelle pour la protection acoustique n'est pas basée sur les bruits de pointe ».
« La réglementation actuelle préconise d'évaluer le niveau sonore cumulé résultant du nombre de trains circulant sur une période donnée ».

Ceci donne les résultats du tableau ci-dessous.

C'est grâce à ce type de calcul que la norme peut être plus rigoureuse la nuit que le jour : les trains n'y sont pas moins bruyants, il suffit qu'ils y soient moins nombreux. Cette législation, derrière laquelle se retranche RFF, est récente : arrêté ministériel du 8 novembre 1999. Il est évident que son but est de légaliser l'inacceptable.

Bruit réel - Bruit calculé						
(en dB (A))						
Distance de la source (en mètres)	0	25	50	100	150	200
Bruit réel (pour un TGV roulant à 300 km/h)	92,1	88,9	85,0	81,4	78,0	74,7
Bruit calculé (pour 100 TGV roulant à 300 km/h entre 6h et 22 h)	64,0	61,4	57,9	55,0	52,4	50,0



Et de son application

Le problème de la répartition du bruit est loin d'être quelque chose de simple et RFF indique que « en fonction du profil de la ligne (rasant, remblai, déblai) et de la géographie environnante, la propagation du bruit varie beaucoup. Une zone de bruit inférieure à 60 dB peut se situer à une distance variant de 60 m à 180 m de la ligne »...

Il faut aussi savoir que RFF évalue, avant la réalisation de la LGV, le niveau de nuisances sonores que devront subir les riverains et c'est à partir de cette évaluation que RFF décide des protections acoustiques à mettre en place (merlons, murs antibruit, isolation des façades...)

Pour cette estimation RFF se livre encore à un calcul qui intègre de nombreux paramètres :

« RFF procède à la modélisation des niveaux sonores attendus après la mise en service de la LGV afin de définir les dispositions de protection nécessaire pour respecter les seuils fixés par la réglementation ».

Ces études seront menées « afin de prévoir l'augmentation des niveaux sonores et déterminer en conséquence les protections ».

« Le calcul de la contribution sonore d'un projet LGV prend en compte :

- Le nombre de trains circulant sur la ligne ;
- La vitesse de circulation des trains ;
- Les facteurs météorologiques déterminants : gradient de température, vitesse et direction des vents dans les conditions les plus défavorables ;
- L'ambiance sonore préexistante ;
- La distance des habitations ;
- Les modalités du terrain naturel et les caractéristiques techniques du projet.

Autre originalité : l'évaluation de la nuisance dans le cas de confrontation à deux sources sonores :

Comme dit précédemment, le décibel n'est pas une unité facile à appréhender. Les règles de calcul qui lui sont appliquées font que 60 décibels + 60 décibels = 63 décibels et que 60 décibels + 70 décibels = 70 décibels. Cela revient à dire que pour une habitation située par exemple entre une LGV et une autoroute, c'est la source la plus bruyante qui seule est prise en compte pour l'évaluation de la nuisance sonore subie ! Comme ils disent si élégamment :

« L'analyse de la gêne totale résultant de l'exposition à deux

sources de bruit confirme, dans certains cas, l'intérêt du modèle de source dominante : la gêne totale dépend du bruit de la source dominante ».

Reconsidérons le cas de figure : autoroute + LGV et supposons que l'autoroute soit évaluée la plus bruyante. Eh bien, c'est comme si la LGV n'existait pas !

Des contestations envisageables ?

Il est évident que la complexité des calculs et des évaluations a toujours pour conséquence de limiter ou rendre impossibles d'éventuelles contestations. Si, de plus, cela entre dans le cadre de la LOI, il est logique que le citoyen se sente plutôt démuné. Les contestations seraient d'autant plus difficiles à mettre en œuvre pour un particulier que le bruit émis au passage d'un TGV est imputable à deux sources : le matériel roulant et les voies. Or, la première relève de la SCNF, la seconde de RFF. Il est évident que cela risque compliquer, a posteriori, une éventuelle application du principe pollueur payeur.

Pour avoir une idée plus juste des véritables nuisances sonores consécutives au passage des TGV, on peut se référer à un travail effectué à Caumont sur Durance (5 000 habitants) sur le passage du TGV Méditerranée. Au niveau du village la LGV est établie sur un remblai de 10 mètres de haut sur une longueur de 3 kilomètres sans protection acoustique.

Le travail a consisté à établir des lignes théoriques équidistantes de 250 m, parallèles à la LGV et d'enquêter pour chacune des zones ainsi définies auprès des populations résidentes.

L'enquête a montré (aux variations près, dues à la géographie des lieux) que jusqu'à 500 mètres de la ligne la zone était jugée très bruyante. Aux alentours de 500 m à 1000 m : très

bruyante à bruyante. La zone estimée non bruyante commençait au-delà de 1500 m.

Mais ce système d'évaluation de la nuisance donne, à l'évidence, une image trop négative des LGV et il se trouve toujours des esprits supérieurs pour décider de ce que leurs congénères devraient supporter.

On ne construit pas une LGV pour 10 TGV par jour. Il faut obligatoirement des trafics conséquents pour la justifier et la rentabiliser. L'environnement bruyant qui en découle représentera toujours (même à des degrés divers) une gêne importante pour les riverains ; il entraîne automatiquement une forte dévaluation des biens et une maison qui pourrait se trouver à proximité d'une future LGV est aujourd'hui invendable !

Certaines conditions, sans les supprimer, peuvent atténuer le poids des nuisances :

- Les riverains de la LGV Méditerranée ont obtenu, après un dur combat, la possibilité d'être expropriés jusqu'à 150 m de l'assiette des voies au lieu des 25 m prévus par RFF.

- Divers aménagements peuvent contribuer à limiter la diffusion du bruit.

Mais tout cela a un coût et RFF en ferait volontiers l'économie. Les avis de ceux qui ont (ou ont eu) des affaires à traiter avec RFF sont unanimes :

Ne jamais traiter individuellement avec RFF !

Les succès qu'ils ont pu obtenir ont résidé dans leur capacité à se regrouper dans le cadre d'associations et à impliquer leurs élus locaux.

LGPE

Association Landes Graves Palus
Environnement, 33650 Saint-Morillon)
lgpe@tiscali.fr www.lgpe.fr

Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI)



Des phénomènes de plus en plus fréquents...

LE 19 octobre dernier, le Sous-Préfet en personne présentait à la population de Lahonce le PPRI de la commune, 8 ans jour pour jour après sa prescription, en 1998. Pour la première fois depuis la décentralisation de 1982, le caractère hautement inondable de la zone des barthes sera pris en compte dans le PLU en cours de révision : une mini-révolution en quelque sorte... après l'enquête publique et approbation par arrêté préfectoral en 2007.

Les barthes constituent, en termes géographiques, le lit majeur de l'Adour qui a donc pour vocation naturelle d'être tôt ou tard inondé. Il a été opportunément rappelé que le bas-Adour recueille en dernier ressort toutes les eaux provenant des nombreux affluents du bassin de l'Adour et qu'il est de plus soumis à l'influence de la marée, laquelle peut bloquer l'évacuation des eaux vers la mer en période de crue et aggraver les risques en cas de fort coefficient.

Un numéro spécial de Sud-Ouest en date de janvier 1998 rappelait les inondations survenues dans la Région et soulignait que les pluies torrentielles ne suffisaient pas à expliquer, certaines catastrophes : « L'imperméabilisation d'immenses surfaces pour les besoins de l'urbanisation et les aménagements des terres agricoles, sont montrés du doigt. » (...)

« Outre les questions liées aux constructions en zones inondables, on évoqua, mais sans trop s'y attarder, les problèmes posés par l'im-

perméabilisation des sols due à l'urbanisation et à l'accélération du ruissellement des eaux résultant des aménagements agricoles. Pourtant, il s'agit de deux facteurs de plus en plus aggravants en cas de précipitation record. »

Inventaire des nuisances

(...) « Tout ce qui accélère la circulation de l'eau aggrave la situation. On ne laisse plus au sol son rôle d'éponge, qu'il s'agisse d'aménagements urbains ou de techniques culturales. Il existe de multiples raisons pour qu'un simple champ, par exemple, se transforme en surface où l'eau ne peut que ruisseler. »

« En ville les égouts ont été canalisés, les ruisseaux et les fossés couverts, sans toujours s'assurer du bon dimensionnement des ouvrages, et surtout sans chercher à savoir ce qui se passerait en aval. Puis on a bétonné ou goudronné rues, places et parkings, autant de lieux où la présence d'une flaque d'eau est devenue intolérable.

À la campagne, c'est après la seconde guerre mondiale que l'agriculture moderne a balayé les fragiles écosystèmes. Pendant des millénaires, l'agriculture a vécu en symbiose avec la nature, mais depuis les années 50, elle a prétendu s'en émanciper et les résultats sont catastrophiques », affirme Simon Charbonneau, professeur de droit de l'environnement à Bordeaux 1. Malheur à ceux qui vivent en bas et que la vague submergera.

On connaît parfaitement les clés du problème, mais il y a d'énormes intérêts financiers en jeu, et de puissants groupes de pression pour les servir. Alors il faut toujours drainer, irriguer, faire tourner des engins et faire tourner du matériel.

La fin des haies

(...) « Les surfaces laissées nues pendant l'hiver par la maïsiculture sont l'illustration de ce problème dans notre région. L'eau court alors qu'il faudrait qu'elle puisse s'infiltrer pour ralentir son transit et recharger les nappes. Les haies, les prairies, les couverts végétaux jouaient ce rôle, comme les méandres des ruisseaux. Mais on supprime les uns et on recalibre les autres.

De la même façon, funeste bêtise, on entretient soi-disant les cours d'eau, en ne laissant sur leurs berges que quelques arbres pour faire

joli, alors que les buissons et les barrières arbustives servaient à ralentir et casser les courants en cas de crue. »

"Maîtriser la maîtrise" (Michel Serres)

« À cet état des lieux assez sombre, il faut pourtant ajouter encore la disparition de toute vie en surface sur des terres gorgées de traitements chimiques. Les vers, par exemple, avec leurs galeries, contribuaient à l'infiltration de l'eau. De la même façon, l'extension des terres labourées jusqu'au ras des ruisseaux ou des rivières, a fait disparaître les zones herbeuses pouvant servir d'ultimes tampons. (...) »

Pierre Verdet (Sud-Ouest du 12 au 17/01/98).

ADIL

03/02/1952 LA CRUE HISTORIQUE DE RÉFÉRENCE (ndlr)

LES FAITS — Des pluies torrentielles font monter tous les cours d'eau du Sud-Ouest, dès le dimanche 3 février. Alors que l'on espère une accalmie, la pluie revient et la situation s'aggrave. De nombreuses fermes et villages se trouvent isolés : pas de route, pas d'électricité et encore moins de téléphone. Dans certains cas, même l'eau potable manque, ainsi que les vivres. Le mardi, les Landes sont à leur tour touchées et les arènes de Dax transformées en piscine. Le mercredi, la décrue est enfin générale, mais le bilan est lourd : une dizaine de morts et de disparus, des milliers d'habitations ravagées par l'eau, certaines, minées par les flots, s'effondrent.

01/02/78 REDOUX SUR LES PYRÉNÉES

LES FAITS — Le redoux - la neige fond en-dessous de 1300m -, associé à de fortes pluies, provoquent des inondations au pied de la chaîne. Déjà, depuis 10 jours, en plaine, des précipitations presque continues ont gorgé les terrains qui sont à saturation lorsque survient le nouvel abat d'eau. Dans tout le Béarn, c'est l'alerte générale. (...) De même, le Pays Basque est progressivement atteint, l'Adour sortant de son lit.

12/12/81 SUD-OUEST : DEUX SEMAINES LES PIEDS DANS L'EAU

LES FAITS — C'est un début d'hiver comme les autres. Fait de froid et surtout de pluies. Partout les rivières montent, du nord au sud. Aucun département n'est épargné. Rien de spectaculaire, mais une lente avancée des eaux. Les riverains des rivières habitués aux caprices climatiques, prennent leurs quartiers d'hiver en s'installant au premier étage de leur habitation.

Source : Sud-Ouest du 12 au 17/01/98

Le Manifeste d'ATTAC*



A L'APPROCHE des élections présidentielles et législatives de 2007 ATTAC se devait d'être présente dans la campagne électorale. Mais à sa manière ; notre association n'est pas un parti politique et il ne lui appartient pas de donner des consignes de vote.

ATTAC se veut un espace de réflexion et d'action auprès des citoyens dans le but de leur permettre de mieux comprendre le monde dans lequel nous vivons et les enjeux écologiques, sociaux, économiques, politiques, dont nous devons être conscients avant de voter. Nous avons donc consacré l'année 2006 à préparer cette réflexion sur tous les problèmes qui touchent notre planète et notre pays, puis de livrer le fruit de ce travail aux élections nationales et municipales de 2007/2008, aux citoyens et aux candidats. Et pas seulement leur montrer un état du monde, mais surtout leur proposer des solutions concrètes, des alternatives de bon sens aux politiques que nous pouvons juger néfastes, aveugles, face aux problèmes de toutes sortes que nous devons affronter, aujourd'hui et demain. Et il n'en manque pas. Ainsi allons-nous manifester notre participation active à la campagne électorale, et c'est pourquoi nous avons nommé ce travail de fond «*Manifeste*» lors de l'assemblée générale d'ATTAC de décembre 2005. Une commission nationale du Manifeste a été chargée de coordonner notre ouvrage, elle a demandé à tous les adhé-

rents de l'association d'y participer, chacun dans son comité local – il existe 220 comités locaux en France, dont deux dans les Pyrénées-Atlantiques et elle a dressé une liste des thèmes qui exigent notre vigilance :

- Agriculture
- Culture
- Démocratie
- Développement
- Éducation, recherche
- Égalité Femmes - hommes
- Emploi, revenu, chômage, précarité
- Entreprise, Propriété, Production
- Environnement et Société
- Europe
- Globalisation Financière
- Guerre et Paix
- Laïcité
- Libre-échange
- Logement
- Médias
- Migrations
- Organisations Internationales
- Propriété Intellectuelle
- Santé
- Services Publics et Sécurité
- Sociale

(Liste non exhaustive).

Chaque comité devait puiser sur cette liste le, ou les, thèmes de son choix, en faire l'analyse, et trouver, des propositions alternatives propres à s'insérer dans le texte final du manifeste. La commission a recueilli nos fiches de travail, les a classées et commence à en faire une synthèse qui deviendra le « Manifeste », texte qui traitera de tous les thèmes de la liste initiale, et dont nous nous servirons ensuite ces prochaines années lors de nos rencontres avec le public et avec les représentants des partis engagés dans la campagne électorale.

Notre comité local Pays Basque quant à lui, a d'abord choisi quatre thèmes : L'éducation et la recherche, la culture, les médias, et le service

civique. Ils ont été étudiés par une commission désignée pour ce faire. Les résultats de ces travaux préparatoires ont été discutés avec les adhérents lors d'une journée organisée en mai dernier à l'IUT Darrigrand. Ensuite nous avons décidé de nous concentrer en priorité sur l'école, et après une seconde réunion à l'IUT de Bayonne notre première contribution au Manifeste a été adressée à la commission nationale.

Aujourd'hui les premiers échos des travaux des adhérents et de la commission nationale nous parviennent ; en voici quelques éléments, en vrac, et très, très résumés : « *Il faut scier les piliers du néolibéralisme dévastateur qui règne sur le monde ; réduire l'emprise des propriétaires du capital – les actionnaires – sur les entreprises ; faire obstacle aux règles et institutions mondiales – OMC, FMI, Banque mondiale etc.- qui avantagent monstrueusement les minorités privilégiées ; redonner priorité à l'emploi, à la protection sociale, aux services publics, à la préservation de l'environnement. Bloquer la mondialisation néolibérale au profit d'une autre mondialisation sans appropriation privée des biens publics mondiaux : Education, santé, eau, énergies.* »

Le manifeste accordera une grande importance à cette dernière thématique en affirmant « *Il faut construire un monde écologique et solidaire* ». Il est absolument urgent d'harmoniser l'écologie et le social, de porter une attention soutenue à la nature en péril et à l'humanité en déshérence, conjointement. S'il est un but à proposer aux humains, c'est bien de protéger le capital naturel que nous a offert la planète et pour cela il faut l'effort de tous, donc la bonne santé physique et mentale de chacun. On doit résolument se défaire des multiples rapports de domination qui règnent dans le monde

fondamentalement inégalitaire où nous vivons : domination du capital sur le travail, du Nord sur le Sud, des fous de la croissance sur la nature, des hommes sur les femmes, des armes sur la parole, du profit de quelques-uns sur l'intérêt de tous.

Rendre compatibles les aspirations actuelles des générations présentes avec leur intérêt à long terme et avec le souci des générations futures voilà ce qu'il nous faudra faire entendre à ceux que nous interpellons.

Le Manifeste comportera aussi un chapitre « *Si l'Europe voulait...* » L'Union Européenne, incapable de parler d'une seule voix, freinée dans toute initiative de portée mondiale par le poids des Etats-Unis et de l'OTAN, ne joue pas le rôle qui devrait être le sien, un rôle de pondération dans ce monde de déchaînements guerriers et d'exploitation économique forcée. Un rôle exaltant, exigeant, de défense de la démocratie, de la justice sociale, et du respect de la nature.

Ce sont ces valeurs qui devraient être au cœur de l'éducation que nous voulons donner à nos enfants, et non le culte de la puissance dévastatrice des armes et de l'argent. C'est ce qui nous a mené, lors de nos travaux sur l'école, ici, à Bayonne, à exiger que ce lieu public, où les enfants entrent dans la vie sociale, apprennent à vivre ensemble, soit résolument préservé de toute intrusion marchande qui accentuerait les inégalités, et de toute infiltration sectaire qui accentuerait les divisions communautaires.

Ce travail que nous menons avec ardeur est l'affaire de chacun. C'est la société humaine qui se fait, vous en êtes ; venez discuter avec nous, le Manifeste s'ouvre à tous.

***Par Michel Motti**
Attac Pays Basque

Projet d'élargissement de l'A63

le choix inacceptable du tout camion

La procédure d'enquête d'utilité publique pour l'élargissement de l'autoroute A63 à deux fois trois voies, se prépare depuis quelques mois, dans la discrétion la plus totale, sans concertation aucune. Cela fait un an que le dernier Comité de pilotage s'est tenu à la sous-préfecture de Bayonne, un an que les ASF, déjà peu prolixes en matière d'informations, travaillent maintenant silencieusement, oubliant ses grands principes de la transparence jamais appliquée. Pourtant, ces grands travaux de plus de 524 millions d'euros HT constituent sans nul doute le plus important aménagement réalisé sur le domaine public depuis ces trente dernières années, au Pays Basque. Alors que l'enquête publique doit durer un petit mois, avec étude d'impact, enquête parcellaire, dossier loi sur l'eau et liaison vers l'A64, il nous a fallu mobiliser d'importants moyens humains et financiers, durant quatre mois, pour mener à bien une contre-étude. Une équipe d'ingénierie interne s'est mise au travail, appuyée par un cabinet spécialisé sur les questions environnementales et maître Aramendi, avocat au barreau de Bayonne, pour la question juridique. Comment imaginer qu'un particulier ou une association, non informés à l'avance, puissent se saisir de l'ensemble du dossier d'enquête publique et y déceler des erreurs en un mois seulement.

Généralités futures

Quoi qu'il en soit, nous porterons aux commissaires enquêteurs nos conclusions démontrant les incohérences du projet d'élargissement tel qu'il nous est présenté. Voici la synthèse de quelques points relevés.

1 - Une autoroute toujours saturée après élargissement

Pour justifier l'élargissement de l'A63, le dossier évoque le rapport sur le franchissement des Pyrénées, de l'ingénieur général des Ponts et Chaussées, M. Dominique Becker, publié en 2000. Or, ce dernier souligne la croissance du trafic de poids lourds en indiquant que les deux passages autoroutiers par les Pyrénées (A63 et A9) seront saturés si une solution intermodale n'est pas mise en place. On compte actuellement 8 000 poids lourds par jour représentant 30 à 40 % du trafic global. La saturation est prévue quelques années après la fin des travaux d'élargissement.

2 - Barrières de péage inutiles à Biarritz et à Biriadou

L'enquête publique portant sur un projet d'amélioration de la fluidité du trafic étudie l'existence de "barrières" de péage et leurs conséquences, tant à Biarritz qu'à Biriadou. Ces deux "barrières" de péage si bien nommées ne sont pas analysées dans le dossier d'enquête. ASF n'apporte aucun élément d'études sur l'apport, en terme de fluidité du trafic, de la suppression des barrières de péage de Biarritz et de Biriadou. Il s'agit d'une grave lacune qui peut remettre en cause l'objet même de l'enquête.

3 - Deux grands projets dissociés et contradictoires

Le dossier d'enquête ne détaille pas les transferts possibles de marchandises sur d'autres modes de transport, le bateau, le train. Il étudie les reports possibles du trafic de poids lourds vers d'autres



modes de transport de marchandises. Plus grave, alors que RFF argumente son projet de nouvelle ligne TGV autour de la question du fret, ASF élude les "effets de la réalisation du TGV Aquitaine, car a priori marginaux en termes d'impacts sur les potentiels de transferts modaux".

4 - Risque sanitaire atmosphérique explosif mais minimisé

La part des poids lourds est très forte dans les émissions de polluants (30-40 %) du trafic de l'A63/E5 à l'état initial et 40-50 % à l'état du projet d'élargissement. Les oxydes d'azote (NOx) révélateurs de l'ensemble des émissions liées au trafic routier, illustrent ce potentiel énorme de pollution des poids lourds (PL) par rapport aux véhicules légers (VL) où 1 PL égale 30 VL dans une pente de 4-6 % et 13 VL sur du plat (CNRS-UPPA). En omettant de dire que la situation future de l'élargissement sera pire que l'actuelle et en l'absence de solutions en matière de pollutions cancérigènes en particulier, ASF porte une grave responsabilité qui ne permet pas d'accepter le projet d'élargissement tel qu'il est présenté.

5 - Des retombées économiques locales quasi-nulles

"Au final, l'élargissement de l'A63 crée 6 emplois annuels pour l'entretien de l'infrastructure à compter de la dernière mise en service. Il s'agit des emplois annuels correspondant à des travaux effectués par des entreprises extérieures au concessionnaire" (Pièce F Chapitre 5 - Les effets du projet - 5.2.2. Effets de l'entretien et de l'exploitation sur l'emploi). Pour un investissement HT de 524 M€, on

serait en droit d'attendre des retombées économiques pérennes plus importantes, pendant la durée de la concession.

6 - Une exposition acoustique faussée

Sur les 8 400 personnes initialement comptabilisées par ASF dans la bande des 300 m de chaque côté de l'A63, 62 % restent exposées à plus de 55 dBA (dont 33 % à plus de 60 dBA la nuit). La mise aux normes autoroutières en cas d'élargissement est sans effet pour un tiers de la population riveraine. Ce projet d'élargissement de l'A63 par ASF n'est pas acceptable. Il ne présente pas de caractère d'utilité publique avéré. Il interpelle sur une question essentielle pour notre avenir : peut-on poursuivre la logique du tout bitume et du tout camion avec ses conséquences sur le plan de la sécurité, de l'environnement, de la santé, du coût pour la collectivité publique ? En clair, quels sont les aménagements acceptables pour notre environnement et celui des générations futures ? Que ce soit en matière d'environnement, d'aménagement du territoire, de liaisons internationales, l'élargissement de l'A63 nous concerne tous.

À l'heure où les grands de ce monde débattent des accords de Kyoto, de la couche d'ozone, des pluies acides, de l'effet de serre, du réchauffement atmosphérique, le citoyen et ses relais associatifs se doivent de prendre position.

Synthèse simplifiée de l'expertise de Lurra Zain dirigée par Laure Dejardin, Jean Choignard et Mixel Esteben.

« BAMAKO »

UN FILM D'ABDERRAHMANE SISSAKO

Abderrahmane Sissako, cinéaste mauritanien, réunit dans la cour de sa maison natale à Bamako, un étrange tribunal, à ciel ouvert.

Un tribunal qui, dans la réalité, n'est pas près d'être dressé. Au banc des accusés, le FMI, la Banque Mondiale, et pour la partie civile, les représentants de la société africaine, la sociologue Aminata TRAORE, l'économiste Georges KEITA, et de nombreux témoins anonymes.

Le réquisitoire est terrible : l'Afrique se meurt, saignée à blanc par les plans d'ajustement structurel imposés par les puissances occidentales via le FMI et la Banque Mondiale.

L'Afrique est pillée, affamée. La pauvreté gangrène ce continent soumis à l'appétit prédateur des multinationales. Le remboursement de la dette absorbe une grande part du budget des Etats, au détriment des services publics de base réduits à la portion congrue, éducation, santé, transports... L'excellence du niveau de vie des puissances occidentales s'est construit sur le pillage des richesses de l'Afrique.

Pour une fois, les Africains ont la parole et témoignent, démonstrations brillantes des avocats, imprécations d'un paysan, cri de colère d'une femme, autant de signes d'une conscience aigüe des problèmes et de leurs causes.

Le procès fictif des institutions monétaires internationales se tient au milieu des gens affairés à leurs besoins quotidiennes. Une femme se faufile pour aller

faire sa toilette à l'unique point d'eau, une autre, chanteuse offre aux regards une beauté altière qui, on le devine, lui sert aussi de gagne-pain. On discute, on négocie ; les débats retransmis par hauts parleurs accrochent parfois l'intérêt, puis lassent les hommes revenus de tous les beaux discours

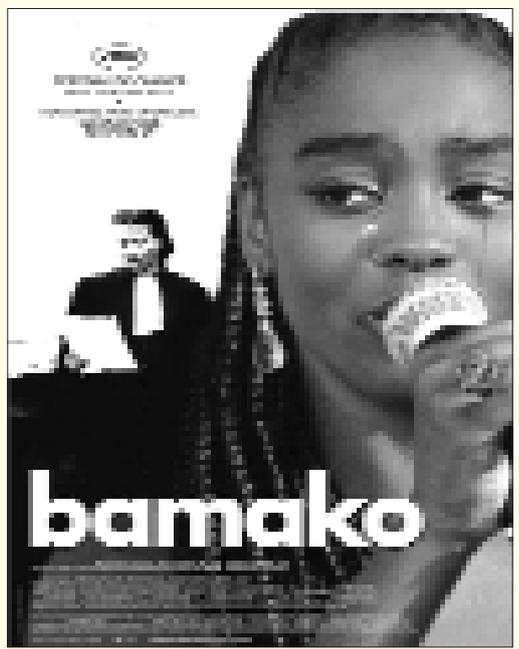
Le spectateur est plongé dans le bouillonnement de la vie africaine. Le désordre est là sous ses yeux. Le spectateur peut contempler à loisir les conséquences d'une politique cynique et égoïste : un malade se mourant faute de soins, un paysan empêché de cultiver ses champs, des jeunes candidats à l'immigration perdus dans le désert.

La pauvreté accule au désespoir et détruit le lien social. La pauvreté est synonyme d'acculturation et Sissako n'épargne pas ses concitoyens. Terrible image de ces fidèles qui trouvent un réconfort auprès d'un prédicateur américain, costume cravate et speech en anglais...

Et pourtant la vitalité du peuple africain résiste, en témoignent les femmes qui rendent à l'existence les couleurs de leurs étoffes multicolores.

Le film d'Abderrahmane Sissako est un cri de révolte avec l'espoir de faire entendre ceux qui souffrent et meurent dans l'indifférence du monde.

Le verdict du procès est sans appel, les instances internationales qui ont dépeçé l'Afrique, seront désormais condamnées à servir l'intérêt général.



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