

# Transnavarraise



## 5000 personnes !

à St Palais, le 30 décembre  
à l'appel de LEIA !

### Transnavarraise

*Après avoir fait semblant de céder il y quelques mois, M. Lasserre, président du Conseil général des Pyrénées Atlantiques, revient à la charge pour imposer le projet de couloir à camions Pampelune-Salies de Béarn.*

*Le dossier a été déposé en grande discrétion dans les mairies pour une mini concertation jusqu'à la fin décembre.*

*Mais pour ce passage en force discret, c'est foutu : le 30 décembre à St Palais, à l'appel de l'association LEIA, ce sont près de 5 000 personnes qui ont manifesté, soutenues par 130 tracteurs en folie !*

*Le couloir à camions ne passe toujours pas au Pays Basque !*

2. Infos en vrac

3. Projet ferroviaire : dernière ligne droite...

4. Brèves sociales

5. Le 10<sup>ème</sup> anniversaire d'ADA

6. Débat public sur les voies nouvelles TGV

7. La porcherie industrielle de Tasque

8 / 11. Dossier : Les «Bio-carburants»

12. Pays d'Abet - Lahontan : nos intérêts sont liés

13. Port de Bayonne : un mort de trop !

14. La Page d'ATTAC

15. La République bananière de St Pierre d'Irube

16. Cultures : « Cœurs »

Urte berri on  


BIMESTRIEL - 2,30 €

N° 118

JANVIER / FEVRIER 2007

ISSN 0998 - 2787



## ... infos en vrac ...

### Autoroute Langon-Pau : Montage financier ou subvention différée ?

Le ministre des transports et les élus locaux proclament aujourd'hui que la construction de l'autoroute A65 entre Langon et Pau : « ne nécessitera aucun apport financier de la part de l'Etat et des collectivités locales et sera donc intégralement prise en charge par l'usager ». Cette affirmation est démentie par le contenu du cahier des charges publié aujourd'hui, et la convention de financement passée entre l'Etat, le Conseil Régional d'Aquitaine, les conseils généraux des Pyrénées Atlantiques, des Landes et de la Gironde, et la société Aliénor concessionnaire désignée.

Ces documents précisent en effet qu'en cas de « déchéance » du concessionnaire, dans le cas où l'autoroute ne serait pas rentable, les 5 collectivités publiques devront indemniser Aliénor, c'est à dire lui rembourser les dépenses engagées pour la construction de la A65, pour un montant de 468 millions d'€. Cette déchéance étant prévue avant 2014, le montant estimé à cette date sera de 765 millions d'euros payés par le contribuable. C'est en effet le montant du déficit prévu pour cette autoroute dont le trafic sera très faible (entre 7 000 et 10 000 véhicules/jour) alors que le seuil de rentabilité est de 20 000.

C'est pourquoi le collectif d'associations opposées à l'A65 et plusieurs contribuables ont déposé aujourd'hui des recours demandant l'annulation des délibérations des collectivités locales autorisant ce financement. Il s'agit dans un premier temps de dénoncer cette manipulation qui vise seulement à retarder et camoufler le versement de fonds publics. Le collectif déposera ensuite un recours contre la DUP de l'A65, un projet coûteux, destructeur de l'environnement, inutile et d'arrière-garde à une époque où les changements climatiques et le renchérissement du pétrole devraient obliger les élus à faire des choix innovants et alternatifs plutôt que de persévérer dans de vieilles manies

**A** PRÈS avoir fait semblant de céder il y quelques mois, M. Lasserre président du Conseil général des Pyrénées Atlantiques, revient à la charge pour imposer le projet de couloir à camions Pampelune-Salies de Béarn.

Le dossier a été déposé en grande discrétion dans les mairies pour une mini concertation jusqu'à la fin décembre. Les deux tiers du tracé est en 3 voies et le tiers restant est en site nouveau. Les prévisions indiquent à l'horizon 2032

une multiplication par 18 du nombre de véhicules par jour et une multiplication par 34 du nombre des poids lourds. Pour le passage en force discret, c'est foutu : le 30 décembre à St Palais, à l'appel de l'association LEIA, ce sont près de 5 000 personnes qui ont manifesté. Une manifestation énorme précédée une heure avant le démarrage d'une impressionnante et bruyante procession de 130 tracteurs.

Le couloir à camions ne passe toujours pas au Pays Basque.

## Transnavarraise : le retour...



qu'ils ont aujourd'hui du mal à assumer.

*Alternative Régionale Langon Pau (ARLP) – Aquitaine Alternatives – APE des 9 fontaines Coimères Environnement - Fédération SEPANSO Aquitaine - SEPANSO Landes.*

### Kutzu condamné

Le journal satirique bayonnais vient d'être condamné à 800 € d'amende et 500 € de dommages et intérêts pour avoir qualifié le conseiller municipal du PNV de Bayonne, Aitor Arandia, de « basquignol de service ». C'est une condamnation lourde pour un journal associatif corrosif que nous vous recommandons. Nous, à Ortzadar, on a donné des consignes très strictes aux plumitifs. On ne traite pas M. Arandia de « basquignol de service ». On a même demandé aux correcteurs d'éviter la proximité de l'expression « basquignol de service » avec M. Arandia. On ne voudrait surtout pas qu'on nous reproche de trop utiliser l'expression « basquignol de service » en parlant de M. Arandia, ou l'inverse. On a des finances assez

fragiles pour ne pas risquer de se faire casser dans un procès sur le thème de « basquignol de service ». D'ailleurs, le mieux c'est de ne pas parler de M. Arandia. Qu'on se le dise dans la rédaction !

### Le Père Noël arrive en bateau

L'Emma Maersk est une belle métaphore de la mondialisation. Parti de Chine, ce gigantesque porte-conteneurs apporte aux Européens des cadeaux par milliers. Si un malheur était arrivé à ce géant des mers, aussi large qu'une autoroute et propulsé par le plus gros moteur Diesel jamais construit, il aurait fallu tout bonnement annuler Noël. L'Emma Maersk, dont l'équipage n'est composé que de 13 membres et dont l'hélice pèse 130 tonnes reflète aussi parfaitement ce qu'est la société de consommation à l'époque de Noël : tables de poker, jeux de bingo, batteries et jouets électroniques seront livrés en quantités incroyables. Et, sans l'Emma Maersk, la table de Noël des

Britanniques aurait été fort dégarinée. Les 11 000 conteneurs regorgent de milliers de poulets congelés, de citrouilles, et de quantités non précisées d'espadons, de thons, de nouilles, de biscuits et de pots de confiture. On y trouve également des presse-purée, des écumeuses, des râpes pour la cuisine, des cure-dents, des canapés en cuir où se délasser, de nouvelles paires de lunettes pour regarder la télévision sur de nouveaux postes et des pyjamas pour se mettre au lit. Le porte-conteneurs, le premier d'une flotte de sept navires, retournera bientôt en Chine. Mais, au lieu de transporter des jeux, de la nourriture pour chat et des ordinateurs, il emportera les déchets du grand gaspillage de Noël. Certains parlent de cercle vicieux, d'autres de cercle vertueux. Les déchets en plastique sont devenus l'un de nos plus importants produits d'exportation vers la Chine, et, une fois recyclés, ils se retrouvent dans le type de jouets et de décorations que l'Emma Maersk vient d'apporter en Grande-Bretagne.

*The Guardian via Courrier International 836 – 9 Nov. 2006.*

# La dernière ligne droite du débat sur le projet ferroviaire

**L**E mois de décembre aura été marqué par les conclusions de l'expertise indépendante le 9 décembre à Dax, mais auparavant on aura noté une très grosse participation à la réunion du 29 novembre à Ustaritz avec 95 % de la salle (500 personnes) qui se lève lorsqu'on demande aux opposants aux voies nouvelles de se dresser. Dans cette réunion, nous noterons que la SNCF énumère ses estimations voyageurs plus faibles que celles de RFF et souligne l'inutilité de la nouvelle gare prévue à Ustaritz. C'est dans cette réunion que le CADE collecte les nouveaux documents de RFF sur le trafic sur les voies existantes. Il s'aperçoit alors que RFF fait passer 34 trains de voyageurs imaginaires d'Hendaye à Bayonne et dénonce dès le lendemain ce nouveau trutage qui ramené à 300 jours ouvrables constitue une surestimation de près de 10 000 trains par an. Comme des trains de voyageurs, c'est facile à vérifier, le CADE vérifie les horaires sur le site SNCF d'Internet et demande au président de la commission du débat de la faire. Le président du débat le fait et

obtient les mêmes résultats que le CADE : une trentaine de trains par jour au lieu des 64 annoncés par RFF.

## Le 6 décembre à Dax

Ce soir-là les experts indépendants rendent leurs conclusions. L'expertise indépendante répond aux deux questions posées.

**Les estimations de fret sont surestimées**, notamment l'autoroute ferroviaire, pour les raisons suivantes :

- Trains trop légers, (les experts suisses préconisent des trains de 650t de marchandises en moyenne contre 418t pour le projet), une rectification de ce point entraînera donc une diminution du nombre de trains.(page12)
- Incertitudes de la situation industrielle espagnole les prochaines années pour les automobiles (page12).
- Restriction des évolutions des PIB utilisées pour les estimations ramenés de 2,3% par an à 1,9% pour la France et de 3% par an à

## Un tunnel sous la Rhune

*Une position exprimée dans le bassin Nivelle-Bidassoa évoque la possibilité d'un tunnel sous la Rhune de St Pée sur Nivelle à Biriattou. RFF ne s'est pas formellement engagé et son refus dans quelques années, signifierait qu'aujourd'hui, ils auraient reçu un chèque en blanc pour les voies nouvelles. D'autre part le représentant de RFF a été très clair à plusieurs reprises : la construction de la voie nouvelle n'empêchera pas une augmentation du nombre de trains sur les voies existantes. Du sud de Bayonne à Hendaye, il passe aujourd'hui 53 trains par jour (16 TGV et grandes lignes, 15 TER et 22 fret), M. Maudet de RFF annonce sur ces mêmes lignes 120 trains ( 20 TGV, 60 TER et 40 fret.) La construction d'un tunnel captera tous les financements de protection de nuisances, et les budgets pour les voies existantes seront réduits à la portion congrue.*

2,6% pour l'Espagne (page17). Mais surtout : manque de bankability (ce projet n'obtiendrait pas d'investissements bancaires), les prix trop bas au km ne seraient pas viables économiquement et leur ajustement diminuerait l'attractivité des transports routiers. (page21)

Concernant les voies existantes : **elles ont la capacité avec des travaux mineurs (signalisation entre Dax et Bayonne et constructions d'évitements) d'absorber la demande RFF (avec le fret surestimé) en trains à l'horizon 2020.**

Ces travaux sont estimés à moins de 300 millions d'euros contre 3 ou 4 milliards pour les projets RFF. Le fait que l'expertise ait répondu « oui » à la capacité pour accueillir la demande de RFF - alors que le fret annoncé est surestimé - permet de dire qu'il reste de la marge et donc du temps avant la saturation qui nécessitera alors « un saut » dans les infrastructures sans que cela soit automatiquement une voie nouvelle. Ils évoquent, alors, une troisième voie là où cela sera nécessaire et ainsi que des évitements supplémentaires.

Pour finir la soirée, le CADE dénonce les manipulations de RFF (voir plus haut) et le président de la Commission du débat en remet une couche : silence retentissant de RFF.

Pourtant, ignorant royalement les conclusions des experts que soi-disant il attendait, le Conseil de Développement du Pays Basque réunit en séance plénière (conseils d'administration des conseils des élus et du conseil de développement) adopte sous la houlette de M. Lamassoure qui n'a jamais mis les pieds dans le débat public, une position favorable aux voies nouvelles. On assiste dès le lendemain à une offensive médiatique des pro-TGV sur le thème « d'accord ça passe en 2020 mais pas après » ignorant volontairement les explications des experts suisses qui feront même un démenti dans le journal Sud Ouest du 8 décembre.

Le 19 décembre, final houleux à Bordeaux (voir plus loin). En Sud Gironde et dans le Nord des Landes, la bataille fait rage et nombre d'élus de tout bord se dressent contre les scénarios 2 et 3 (voies nouvelles). Au Pays basque la communauté des communes du canton de St Pierre d'Irube a pris position pour l'aménagement des voies existantes. D'autres communes doivent aussi faire connaître leur point de vue.

## Des trains plus longs

*Nous avons déjà évoqué le débat public sur les transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Nous y soulignons les estimations raisonnables de l'augmentation du fret international (multiplié par 3 en 2020 et le choix des trains longs de 1000m dits trains doubles qui en un seul passage feraient passer le double de marchandises). Les Suisses n'ont pas retenu ces progrès technologiques dans les critères de leur expertise car insuffisamment au point aujourd'hui, mais le communiqué de synthèse du ministère des Transports de l'Équipement du Tourisme et de la Mer et du ministère de l'Écologie et du Développement durable sur le débat précité l'aborde clairement :*

*« Le transport combiné présente de grandes potentialités. À cet égard, l'allongement des trains de transport combiné (de 750m à 1000m) sera engagé progressivement dès 2007, au fur et à mesure de l'aménagement de l'infrastructure, qui doit s'adapter à ces longueurs exceptionnelles, et en priorité sur l'axe Paris-Marseille. Cette augmentation de capacité renforcera l'intérêt de l'offre de transport combiné rail-route, qui s'avère particulièrement pertinente sur un axe massifié comme la vallée du Rhône et l'arc languedocien. » Si c'est pertinent là-bas, pourquoi ce ne le serait pas ici ?*



Par JM. FAYE

# Brevés Sociales

## Quelques chiffres

★ Le RMI, c'est toujours pas décent pour vivre : 433,06 euros par mois et 649,59 euros pour deux personnes (couple ou une personne avec un enfant).

Le minimum chômage, c'est pas extra non plus : 25,51 euros par jour.

Quand on est handicapé, ça vole pas haut non plus : 610,28 euros par mois.

Quant au SMIC horaire, il culmine à 8,27 euros brut (il était de 6,41 euros en 2000). Ça vous donne une rétribution mensuelle de 1254,28 euros brut. BERLUSCONI a une fortune équivalente à 9,10 milliards d'euros soit 606 666 années de SMIC. Ça rend compte de la différence des revenus en Europe dont 17,7 millions d'habitants sont au chômage.

## D'autres chiffres

★ L'ordonnance de 1945 sur les mineurs délinquants a été modifiée 5 fois depuis 2002. Tendence sécuritaire oblige !

75 % des jeunes présentés au juge des enfants ne récidivent pas et si globalement la délinquance juvénile a augmenté ces dernières années (117 000 mineurs mis en cause en 2001 et 200 000 en 2005), il faut surtout savoir que les mineurs sont la tranche d'âge la plus « victimisée » de France (15 % des mineurs victimes de violences ou d'agressions). Mais SARKO veille au grain et en 2008, il y aurait (si la tendance se confirme) 46 « centres éducatifs fermés ».

Voilà comment on règle le problème de la misère sociale.

## Expulsions

★ Daim SIDIBE a été interpellé le 15 novembre dernier lors d'un contrôle d'identité, placé en garde à vue et transféré en centre de rétention à Toulouse puis à Roissy. Âgé de 28 ans, il est titulaire d'un titre de séjour depuis 5 ans. Parfaitement intégré, syndicaliste étudiant, il s'est vu pourtant signifier son expulsion par le préfet de Haute-Garonne, au motif de la « non réalité » de ses études. Étant obligé de travailler pour vivre, il a pourtant obtenu une inscription en « régime long » (validation de chaque année en 2 ans). Pour preuve de son « sérieux », 30 enseignants-chercheurs ont attesté de ses capacités et de sa qualité. En France, aujourd'hui, un préfet dénué de compétence pour juger en matière universitaire, se permet d'invoquer des arguments oiseux sur ce registre pour motiver une expulsion du territoire.

## RUWEL - Les déboutés

★ Il y a quelques semaines, les 350 licenciés de l'ancienne usine allemande établie sur Bayonne, ont appris que la Cour de cassation validait le jugement de la Cour d'appel de Pau qui avait cassé la décision du Conseil de Prud'hommes de Bayonne qui leur était favorable. Défendus par la CFDT, les salariés ont appris que la cour suprême considérait la faillite de RUWEL comme non frauduleuse. Comment avoir confiance en la justice de notre beau pays dans des cas comme celui-ci (comme dans d'autres). En attendant, une majorité de

salariés se trouve encore dans une situation que l'on peut qualifier de précaire.

## Et KUTZU... La justice « passe » là aussi !

★ Le trimestriel satirique KUTZU a été condamné par le tribunal de Bayonne dans l'affaire l'opposant au conseiller municipal de cette même ville, Aitor ARANDIA. Comme le groupe Baiona Berria et quelques autres, nous exprimons notre soutien à l'équipe de KUTZU. Nous pensons, nous aussi, que si le ton satirique fait grincer des dents, il alimente le débat public contre Sa Seigneurie le maire de Bayonne. Rappelons que pour le fond, il n'y a pas de quoi fouetter un chat : KUTZU est condamné pour avoir qualifié l'élu du PNB de « basquignol de service ».

## La lutte paie

★ L'union locale CGT s'est félicitée il y a peu de l'issue de la lutte au magasin METRO d'Anglet. Lutte menée pendant 8 jours par 80 % des salariés de la structure. Ils ont obtenu : le retrait des sanctions, l'embauche de 3 CDI et de 3 CDD, une augmentation de salaires, la levée de l'interdiction de poser des congés pendant l'été. Reste pour le syndicat à organiser la solidarité pour financer les jours de grève et les procédures judiciaires qui avaient été engagées. Bravo en tout cas !

## Condition pénitentiaire

★ Même les prisons les plus récentes tombent dans la même difficulté. En fait,

une équation semble se vérifier : plus il y a de cellules, plus il y a de détenus. Ainsi le centre pénitentiaire de Meaux-Chaumont (Seine et Marne) construit il y a deux ans, affiche déjà un taux d'occupation de 142 %. Et il est devenu très vite l'établissement le plus surpeuplé d'Ile de France. Certaines cellules de 13,5 mètres carrés, prévues pour accueillir 2 personnes, voient arriver un troisième détenu à qui est attribué un matelas à même le sol pour dormir. De plus cette prison « moderne » est affligée d'une malfaçon concernant les douches dont la peinture non adaptée au milieu humide foute le camp par plaques. Pour effectuer les travaux (prévus pour 6 mois) 19 cellules du quartier des mineurs sont réquisitionnées. Magnifique !

## Prêt de main d'œuvre légalisé ?

★ On appelle cela un cavalier. Il s'agit d'intégrer un amendement ajouté à un projet de loi sur un autre sujet. Selon l'AFP, le prêt de salariés sera autorisé dans les 66 pôles de compétitivité par une manœuvre législative. Une mesure « glissée » dans la loi sur le développement de la participation et l'actionnariat salarié. Des établissements pourront à l'intérieur d'un même pôle, mettre des salariés à disposition les uns des autres.

Fini donc le délit de marchandage prohibé depuis 1848, qui veut que le salarié prêté ne soit pas exploité par l'intermédiaire. Dans le nouveau cas de figure, quelle convention collective sera appliquée au travailleur ? Du BOLKENSTEIN au niveau local !

# Le dixième anniversaire d'ADA

**M.** ARBERAS, actuel directeur de l'aciérie de l'Atlantique, ambitionne d'atteindre le million de tonnes de billettes d'acier en 2008. Après Sud-Ouest, c'est la Semaine du Pays Basque, qui relatait ses propos à l'occasion de la grande fête organisée pour célébrer le dixième anniversaire de cette entreprise et à laquelle étaient conviées tous les personnalités les plus représentatives de la région, qui bien évidemment, habitent le plus loin possible de l'Acierie, afin de ne pas avoir à en supporter les nuisances. Les riverains et les associations de protection de l'environnement avaient été judicieusement tenus à l'écart de ce raout.

Parmi ces associations, IDEAL, se serait associée avec plaisir à ces festivités, si les assertions de M. Arberas quant au bilan environnemental de son entreprise, étaient en phase avec la réalité. Le système de communication d'ADA est remarquable, les faits, malheureusement sont tout autres. On ne peut que s'interroger sur le crédit à accorder à ces certifications ISO 9002 et 14000.

En effet, si des améliorations ont pu être notées en matière de sécurité du travail, il faut dire qu'en 1998, On recensait déjà 81 accidents du travail, mais il s'agissait d'UCIN et non d'ADA et M. Mendiola, directeur de l'époque s'était illustré par sa gestion à la hussarde, son successeur, M. Sembrès, c'était l'ère ARCELOR, resserra quelque peu les boulons et les ambulances furent moins nombreuses à emmener en toute discrétion les blessés en Espagne toute proche.

Depuis sa création, ADA devait selon l'étude d'impact et l'arrêté préfectoral, rejeter des effluents atmosphériques filtrés à 99,6 %, ce ne fut jamais le cas et si effectivement la cheminée fut souvent d'une grande « discrétion », les émissions dites « diffuses » firent considérablement chuter ce chiffre et encore aujourd'hui, malgré quelques améliorations, la situation est toujours

très mal ressentie par les populations locales dont les poumons sont soumis à rude épreuve. Rappelons que ce type d'aciérie électrique figure avec les incinérateurs de déchets ménagers, comme les plus redoutables producteurs de dioxines. Les systèmes de filtration n'étant en aucune manière adaptés au traitement des dioxines, furanes et autres PCB et aucune analyse sur la recherche de ces molécules n'étant faite de manière sérieuse par la DRIRE, on ne peut qu'être inquiet pour la santé des populations riveraines.

Des améliorations ont été récemment apportées par l'industriel au système d'aspiration, mais cela se traduit malheureusement, pour le moment par un accroissement considérable du niveau de bruit et les riverains habitant notamment à Boucau, rue Georges Lassalle, à proximité de la couronne boisée sont très fortement incommodés.

La qualité de l'air aux alentours de l'aciérie est donc mauvaise et les chiffres actuels doivent être reconsidérés en ce qui concerne les analyses, qui ne sont pas en adéquation avec les diverses simulations.

Les scories générées qui devaient être stockées sur une aire adaptée et étanche afin de ne polluer ni l'Adour, ni la nappe phréatique le sont en pleine terre ; ces mêmes scories sont largement utilisées en remblais et en sous couches routières sans que les analyses réglementaires soit effectuées afin de vérifier leur innocuité. Il est bon de rappeler que les pays scandinaves n'utilisent plus depuis vingt ans ce genre de scories du fait du risque de pollution des nappes phréatiques.

Les pompages dans la nappe phréatique initialement fixés par la DRIRE à 400 mètres cubes heure ont été considérablement augmentés depuis la création d'ADA pour atteindre voir dépasser les 800 mètres cubes heure avec l'accord de la DRIRE. La ressource en eau étant ce que l'on sait on ne peut que s'interroger...

Autre fait à signaler : les fréquents incendies intervenant sur le parc de réception des ferrailles provenant des navires à proximité d'autres navires fréquentant les quais LBC SOTRASOL pouvant amener des situations critiques du fait de la présence de produits explosifs ou inflammables et toujours toxiques.

Après ce tour d'horizon non exhaustif, relatif au fonctionnement très

imparfait d'ADA, quoi qu'essaient de nous asséner les campagnes de communication dans la presse locale, nous souhaitons à cette société un bon anniversaire et prenons acte des engagements de M. Arberas, son directeur actuel à s'engager dans une démarche plus respectueuse de notre environnement et tout ceci dans un esprit toujours constructif mais bien entendu critique de la part d'IDEAL.

## L'écologie et les affaires...

**U**N mélange des genres qui pourrait paraître incongru, mais quand écologie est accolée à politique, il n'y a plus aucun problème.

C'est ce que l'association I.D.E.A.L. a pu vérifier à ses dépens. En effet à l'occasion du litige l'opposant à la municipalité de Tarnos et à l'Office National des forêts pour le projet de parking sous couvert forestier en zone Natura 2000 ; relaté abondamment dans ces mêmes colonnes, le défenseur de l'ONF se trouva être Le Cabinet d'avocats HUGLO LEPAGE, soit Madame Corinne Lepage, ex-Ministre de l'environnement, la même personne dont l'écologie est aussi son autre fonds de commerce.

Nous savions que les gens de pouvoir ont perdu toute crédibilité, que leur sincérité et leur intégrité sont quasi nulles... (les promesses du sinistre Pasqua qui « n'engagent que ceux qui les reçoivent », ou celles de son digne héritier Sarkozy, qui jurait, il y a peu de temps, la main sur le cœur que GDF ne serait jamais privatisé). Mais nous avions la faiblesse de croire que ceux qui se targuent de faire de « l'écologie politique » pouvaient être différents. Erreur !

Le mélange des genres ne trouble pas Madame Lepage le moins du monde. IDEAL ayant été déboutée de son recours afin de faire arrêter les travaux, soit l'abattage des arbres effectué sans autorisation ; au motif que les arbres ayant été abattus, il n'y avait plus urgence, l'association fut condamnée à verser la somme de 400 € à l'ONF (art L.761-1 du code de justice administrative). Le Cabinet Lepage vient donc de signifier à l'association IDEAL d'exécuter la dite décision.

Ainsi nous trouvons nous en face d'une ancienne Ministre de l'environnement, ex-future candidate à la présidence de la république, en même temps à la tête d'un grand cabinet d'avocats, qui défend des gens qui sacagent la nature, bafouent les lois de la Nation et participent à mettre à genoux une association qui se bat avec les seuls moyens issus des cotisations de ses membres, pour la défense de l'intérêt général et le respect des lois, de notre cadre de vie et donc de l'environnement.

IDEAL précise avoir rencontré Madame Corinne LEPAGE lors d'un récent colloque en Gironde, laquelle avait déclaré à son vice Président qu'elle n'était pas au courant de cette affaire (c'était avant l'audience du Tribunal administratif), qu'elle était désolée et qu'elle se renseignerait. Dont acte ! les affaires sont les affaires, même insignifiantes pour des personnalités de cette « importance ».

# Débat Public sur le projet de voies nouvelles TGV

**M**ARDI 19 décembre 2006 19 heures, Palais des congrès à Bordeaux, réunion de synthèse de la commission particulière de débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne.

Evidemment, ce n'est pas facile de se rendre un jour en semaine dans les méandres de la périphérie bordelaise. Pourtant beaucoup d'opposants aux projets de voies nouvelles ont fait l'effort de venir exprimer leur désapprobation (il y avait plus de 500 personnes).

Cela témoigne de leur détermination, de leur engagement dans ce projet déstabilisant, d'une rupture avec le laisser-faire, d'une volonté de faire valoir son point de vue contre les bulldozers institutionnels. A notre avis, nous avons assisté là à un progrès des processus démocratiques de prise de décision. Les participants s'étaient munis de cartons rouges et verts qu'ils arboraient suivant les propos tenus.

Trois tables rondes ont eu lieu avec 24 intervenants issus des milieux politiques, institutionnels et du monde associatif pro ou anti-LGV. Outre J.P. Chaussade, le président de la commission, et les représentants de RFF, la parole a été donnée à divers participants dans la salle.

Nous n'essaierons pas de rapporter tous les propos. Cela a duré 5 heures ! Il sera fait seulement état des éléments qui nous ont paru les plus caractéristiques. Des liens avec différents sites Internet sont proposés pour compléter vos informations.

Vous pourrez trouver un aperçu des propos tenus sur le site du débat public :

• <http://www.debatpublic-projetferroviaire-bordeaux-espagne.org/actualite/compte-rendus-et-syntheses-des-reunions.html>

Vous trouverez aussi la vidéo de la plus grande partie des interventions sur le site de *Google video* en utilisant les mots clés « LGV BORDEAUX IRUN ».

Voici l'adresse de celle du représentant du CADE. Vous trouverez les autres juste à côté.

• <http://video.google.fr/videoplay?docid=-3778120927953884153&hl=fr>

## 1. Les interventions

La série d'exposés est ouverte par Alain Juppé qui se lance avec beaucoup de flamme dans un discours « Hi-Tech » où il exalte les valeurs des déplacements de personnes, de marchandises, toujours plus vite, toujours plus loin. Il est vite ramené à la réalité par les huées et les cartons rouges. Et c'est avec difficulté qu'il terminera sa présentation. Visiblement son staff ne l'avait pas informé de l'ambiance de la salle. Visiblement, sûr de sa version de la Vérité, il ne s'était pas donné la peine de suivre l'évolution des débats. Il quittera la salle dès le premier changement de table ronde.

Alain Rousset, président du C.R. et maire de Pessac, s'est empêtré entre son soutien pour les voies nouvelles et sa défense des citoyens menacés par les passages des axes de transport.

Il faut noter la déclaration depuis la salle de Mme des ESGAULTS députée de Gironde qui nous a appris que le financement des voies nouvelles entre Tours et Bordeaux était problématique, ce qui causait quelques soucis à Alain Juppé. D'après elle, ces difficultés seraient une des causes profondes du ralliement de la mairie de Bordeaux à l'option 3 (Mont de Marsan). Car dans ce cas, la région Midi-Pyrénées participerait aux frais du tronçon Tours-Bordeaux.

Si elle est vraie, cette démarche est inquiétante, car elle indique que les options après Bordeaux ne méritent pas une attention spécifique mais sont subordonnées au financement d'avant Bordeaux. Nous sommes loin ici d'un processus d'intérêt général.

Le déplacement à Bordeaux, espèce quand même permis de connaître l'opinion du Conseil de développement et des élus du Pays Basque. Toutes les réunions, jusque là, se sont déroulées avec une information retenue. A Ustaritz, M. Etchegaray, sans respect pour les auditeurs, avait pirouetté pendant son temps de parole, pour finalement avouer qu'il attendrait le résultat de l'expertise des cabinets suisses pour se prononcer. En fin jouteur, il avait compris que la réunion d'Ustaritz n'était pas

le lieu pour assumer ses choix. Telle n'a pas été l'attitude de Bernard Darretche qui a jeté le masque en se prononçant pour l'option 3, et il a été « bien reçu ». L'élu s'est englué dans des arguments loufoques tels que l'amélioration de la liaison avec Toulouse si on passait par Mont-de-Marsan. Nous avons même eu droit à une crise de jalousie : *Comment imaginer qu'il faille plus de 40 ans pour que le TGV arrive l'Aquitaine alors que les Marseillais l'ont déjà ?*

Nous avons eu l'impression que certains élus davantage habitués aux consensus mous des salons feutrés étaient sensiblement déstabilisés au contact des citoyens qui vivent de plein fouet l'aberration de leurs choix. On leur a tellement répété que le pays était dans un contexte de guerre économique, qu'ils se croient autorisés à prendre, par dessus nous, les décisions les plus contestables, en dépit des règles élémentaires de bon sens.

Telle était aussi la démarche du général Nivelles qui a jeté des armées de poilus dans les affres du chemin des Dames.

## 2. Situer le problème dans un contexte plus global

### 2.1. Pourquoi le réseau ferroviaire n'est pas mieux utilisé ?

Nous n'arrivons pas à comprendre le hiatus qui existe entre l'unanimité pour dénoncer le nombre de poids-lourds sur la RN10/A63 et l'incapacité de la SNCF à transporter plus de marchandises alors qu'elle dispose d'un outil performant très mal rentabilisé. On ne peut pas dissocier ces lacunes de la volonté de privatiser à plus ou moins long terme les activités de la SNCF. Témoin ce reportage diffusé courant novembre au journal de TF1 qui ridiculise le fret SNCF vis à vis de gestionnaires privés (1). Il apparaît que le problème des camions n'est pas une question de nouvelles voies mais plutôt celui de la volonté de changer les choses. Nous ne résistons pas là aussi à nous poser la question des liens qui existent entre les fabricants de camions, les compagnies pétrolières, le milieu du BTP et les décideurs.

### 2.2. Le réchauffement de la planète

Longtemps minoré par les lobbies pétroliers, le réchauffement de la planète, au vu des dernières analyses, devient très préoccupant. Même des institutions aussi peu interventionnistes que l'OCDE tirent la sonnette d'alarme. Voici ce que disait son secrétaire général Angel Gurría le 21 octobre à Madrid : « *Le changement climatique est l'un des plus grands défis auxquels nous sommes confrontés tant en raison de ses répercussions potentielles sur nos sociétés et sur la planète, que par l'ampleur de la coordination et de la coopération qui seront nécessaires au niveau international pour y faire face.* »

*Les preuves scientifiques sont accablantes. Les températures atmosphériques mondiales augmentent d'environ 0,2 degré Celsius par décennie. Le carottage des glaces de l'Antarctique montre que les concentrations de dioxyde de carbone et de méthane n'ont jamais été aussi élevées depuis 650 000 ans. »*

### 2.3. Il ne faut pas perdre de vue le coût de ce projet

Le budget est de 4 milliards d'euros ce qui correspond au prix hallucinant de 40 000 (quarante mille) logements. Aujourd'hui dans un contexte de raréfaction des énergies fossiles et de diminution des gaz à effet de serre, l'heure n'est plus à créer des voies impériales pour relier les mégapoles. Il faut penser au petit citoyen qui a construit son petit pavillon loin de la ville et qui travaille aussi loin de son domicile. Comment va-il vivre si le prix du carburant est multiplié par 10 ? **Aujourd'hui l'urgence est dans la création d'un maillage de transport public qui permette de « vivre sa vie » de tous les jours indépendamment des contraintes des ressources en pétrole.**

Toutes ces observations nous amènent à penser qu'en stratégie, le plus dangereux, c'est ce dont on est sûr, mais qui en fait est faux !

CRL

(1) L'extrait du journal télévisé est visible à côté des autres vidéos.

# Porcherie industrielle de Tasque

Contacté par l'association « Tasque Environnement », le Collectif des Associations de Défense de l'Environnement soutient encore une fois une association contre une porcherie industrielle dont le fonctionnement a fait si tristement ses preuves dans certaines régions de l'Etat français, la Bretagne notamment. Ci-dessous le détail du projet présenté par l'association.

sances et les anomalies du dossier. Nous avons organisé une réunion d'information avec des intervenants spécialisés sur ce genre d'élevage, à ce propos l'information a fini de persuader les habitants, nous avons reçu beaucoup de nouvelles adhésions. Ainsi notre lutte comporte plusieurs volets.

Tout d'abord parlons des nuisances :

## L'atmosphère empuantie

Le village devrait supporter les transports de lisier vers les champs d'épandage, 30 jours par an. Il faut savoir que ces trente jours ne sont pas consécutifs, les périodes d'épandage obéissent au paramètre temps elle ne sont possibles qu'en période sèche, cela veut dire que ce temps autorisé peut être entrecoupé, les trente jours peuvent être comptés sur une période de 6 mois à la meilleure saison pendant laquelle les habitants choisissent de vivre davantage à l'extérieur.

## Le patrimoine dévalué

Qui voudra s'installer dans un espace empuanti ? Mais aussi sur des terres polluées pour de longues années, utiliser l'eau directement dégradée par les épandages. Le lisier de porc est le plus polluant ! Nous avons choisi d'habiter dans cet endroit en ayant vérifié qu'il n'y avait pas de nuisances, aujourd'hui nous refusons cette pollution qui n'a d'autres raisons que l'enrichissement supposé d'une seule famille au détriment de tous les autres habitants.

## Le tourisme vert freiné

Le Gers rural et préservé ne sera bientôt qu'une légende et l'on peinera à trouver des produits du terroir véritablement naturels. Le bonheur n'est plus dans le pré ! Nous sommes à moins de 20 Km du village de Marciac qui organise un festival magnifique dans une ambiance chaleureuse et authentique. Et en plus, il nous faudrait subir des pollutions.



98 % des porcs français sortent des usines à cochons !

## Nitrates et phosphates

Les nitrates et les phosphates se déversent dans l'eau des rivières et des nappes, il faut savoir que la porcherie est implantée dans le lit majeur de l'Arros c'est-à-dire en zone inondable depuis 30 années, il fut un temps où, les réglementations étaient moins prudentes et certaines villes ont payé un lourd tribut se comptant en vies humaines, ici certes il s'agit d'animaux mais aussi de fosses remplies de lisier polluant. Par ailleurs un bon nombre de communes a installé des puits de pompage le long de l'Adour, les populations utilisent cette eau chargée de produits nocifs que l'on arrive difficilement à éliminer...

## Métaux lourds

Les métaux lourds vont souiller les sols drainés, le lisier n'a jamais été classé parmi les engrais contrairement à ce que l'on croit.

L'absence de fermentation expédie directement ces composants dans les nappes et les rivières, d'autant plus que les sols drainés déversent tout ce qui est liquide dans les cours d'eau.

Les animaux sont condamnés à respirer l'ammoniac qui se dégage de leurs effluents car ils disposent d'une surface sur caillebotis de 0,70 m<sup>2</sup>, tout juste la place d'un

corps d'animal adulte ! Ils sont « bourrés » de produits médicamenteux car fragilisés par cette situation contre-nature, la France est à « la traîne », ce type d'élevage a été abandonné dans de nombreux pays.

Mais telles des sirènes chantant aux oreilles d'Ulysse, la FIPSO charme les propriétaires des porcheries vétustes et leur fournit clés en main des installations rutilantes moyennant une productivité de plus en plus exigeante qui enferme l'éleveur dans une cadence infernale ! à l'autre bout de la chaîne, le consommateur achète le jambon de Bayonne labellisé de qualité ! Les consommateurs sont trompés, aucun renseignement sur la traçabilité.

Notre association se charge d'informer et d'engager des démarches contre ce projet auprès du préfet. Le 18 décembre lors d'une manifestation à Plaisance du Gers, il a accepté de nous recevoir. Le projet fait l'objet d'une étude attentive au sein des services vétérinaires de la préfecture au sujet des surfaces d'épandage. Il y a un frémissement du côté de l'administration, de plus en plus de personnes nous soutiennent, les habitants contestent en plaçant des banderoles près de leurs maisons, nous continuons la lutte...

**N**OUS avons été alertés par l'enquête publique mise en place à la mairie. Elle avait pour objectif de présenter le projet d'agrandissement de la porcherie, c'est-à-dire : 2 080 porcs, production annuelle : 3 600 porcelets et 3 400 porcs à l'engraissement sans oublier les 350 truies de reproduction égale **5 080 m<sup>3</sup> de lisiers annuels**, sachant que le lisier est 100 fois plus polluant que les eaux usées des habitations.

Le conseil municipal de Tasque s'est prononcé contre et les habitants ont été majoritairement contre le projet d'agrandissement; en effet, une pétition a réuni 102 signatures contre, sur 170 votants.

Les conseils municipaux des 4 communes voisines recevant les épandages de lisier se sont opposés au projet, d'où la nécessité de créer l'association Tasque Environnement.

Depuis, l'association prend de l'importance et draine les volontés de ne pas laisser faire ! Merci aux associations de nous avoir guidés, nous avons écrit aux responsables dont le préfet, en dénonçant les nui-



# Les «bio» - carburants...

*Les Amis de la Terre (Friends of the Earth International) sont une fédération internationale, d'associations écologistes autonomes, avec un fonctionnement démocratique. Les pays du Sud y sont de plus en plus nombreux et influencent fortement les positions communes de la Fédération. Aujourd'hui, nos collègues du Sud sont très inquiets face aux maints projets d'agro carburants (1) et tirent la sonnette d'alarme. Cet article reprend en partie, le texte qui doit servir de base de réflexion, lors de la prochaine Assemblée Générale Mondiale, pour élaborer une position commune des Amis de la Terre des 5 continents, sur les carburants végétaux (2).*

## **Chaude ambiance**

Les changements climatiques et la responsabilité des humains dans ces changements sont devenus une réalité que peu de personnes mettent encore en doute. Comme une crise peut en cacher une autre, la fin du pétrole bon marché a déjà sonné. Pendant quelques décennies encore, nous aurons du pétrole, mais comme la demande explose et que l'offre ne suit plus, les prix vont inexorablement grimper. De plus, avec la signature du Protocole de

Kyoto, la France comme d'autres pays industrialisés, s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Elle prévoit de les réduire de 75 % d'ici... 2050, mais sans échéance précise d'ici là ! La Commission Européenne vient de faire passer une directive obligeant l'utilisation de 5,75 % de carburant végétal en 2010. Les Etats-Unis, le Japon prévoient aussi d'utiliser et développer les agrocarburants. Mais comment ?

L'exemple d'un pays comme l'Espagne est significatif. Ce pays consomme annuellement environ 27 milliards de litres de diesel. Pour répondre à l'objectif de la Communauté Européenne de remplacer 5 % de la consommation de carburant fossile par du carburant végétal à partir de 2010, il faudrait produire 1,35 milliard de litres d'agro diesel. Un rendement approximatif de 1200 litres d'agro diesel par hectare exigerait l'utilisation de plus d'un million d'hectares de terres agricoles fertiles, exclusivement pour la production de plantes pour le diesel végétal, ce qui signifie environ 5,5 % de toutes les terres agricoles. A cela, il faut ajouter un calcul semblable pour le remplacement de l'essence qui représente, dans ce pays, 25 % de la consommation totale de carburants. Aux Etats-Unis, la situation est encore plus dramatique. Des chercheurs du Minnesota ont publié dans le journal de l'Académie des Sciences une étude qui démontre que, en tenant compte de l'énergie nécessaire à leur production, l'ensemble du soja et du maïs produit aux Etats-Unis ne couvrirait que 5,3 % des besoins en carburants du pays !

## **Colonialisme vert**

Suite à des conditions spécifiques (injustices historiques

héritées du colonialisme et conditions environnementales), une grande partie des agrocarburants consommés dans le Nord sera produite dans le Sud. L'augmentation de la demande en carburants végétaux va alors s'ajouter à la pression foncière déjà existante dans les pays du Sud où les monocultures sont déjà en pleine expansion pour fournir les vastes marchés du Nord (essentiellement pour la production de cellulose, d'huile de palme et autres produits agricoles, soja notamment). Afin de remplacer partiellement la demande actuelle en carburant, plus particulièrement dans les pays du Nord, il faudrait semer de vastes territoires de terres agricoles arables dans le Sud. Ou inversement, si les agrocarburants sont produits dans le Nord, il faudra les terres agricoles du Sud pour produire des aliments ensuite exportés vers le Nord. Dans les deux cas, la pression sur les écosystèmes naturels du Sud augmentera ainsi que les pressions sur les communautés vivant dans ces régions. On risque d'assister à une aggravation des conflits fonciers déjà existants plutôt qu'à leur résolution en faveur des communautés locales.

Les écosystèmes naturels, les zones humides et les forêts vont être encore plus menacés par l'établissement de nouvelles plantations dans les zones forestières, ou indirectement par le déplacement des communautés locales forcées à envahir des zones forestières ou d'autres écosystèmes naturels. L'expansion du soja et de la canne à sucre au Brésil et dans d'autres pays d'Amérique du Sud, ainsi que l'expansion des plantations de palmiers à huile en Indonésie et dans d'autres pays de l'Asie du Sud-Ouest et de l'Afrique, ont été une des cau-

ses directes les plus importantes de la destruction des écosystèmes forestiers qui contiennent la plus grande diversité biologique de la planète. Nous avons déjà assisté à l'expansion des monocultures dans les pays du Sud. Les projets actuels nous font craindre une aggravation de l'impact social sur les communautés indigènes, dû au non respect des droits des indigènes et des communautés locales, tels que le droit à l'autonomie, à la libre détermination et les droits territoriaux, ou au non respect de principes juridiques du droit international et des Droits Humains, comme le consentement après information préalable.

En Indonésie, par exemple, le gouvernement prévoit de détruire 16,5 millions d'hectares de forêt tropicale pour planter des palmiers à huile ! En Malaisie, ce sont 6 millions d'hectares. En septembre 2005, la Fédération des Amis de la Terre publia un rapport sur les impacts de la production d'huile de palme : « On estime qu'entre 1985 et 2000, le développement des plantations de palmiers à huile a été responsable de 87 % de la déforestation en Malaisie ». A Sumatra et Bornéo, quelque 4 millions d'hectares de forêts ont été convertis en plantations de palmiers à huile. Même le fameux Parc National de Tanjung Puting au Kalimantan a été mis en pièce par des planteurs. Des milliers d'habitants de ces régions ont été expulsés de leurs terres et près de 500 Indonésiens ont été torturés lorsqu'ils tentèrent de résister. Toute la région est en train de devenir un immense champ de "pétrole" végétal. Avec les immenses incendies de forêts, ce sont des milliers de tonnes de CO<sub>2</sub> qui s'accumulent dans l'atmosphère. De plus, les sols humides et tour-

beux, en s'asséchant, libéreront des milliers de tonnes de méthane, un gaz à effet de serre 28 fois plus efficace que le CO<sub>2</sub> ! (3) La totalité de cette huile de palme sera destinée au marché... européen ! En terme d'impact sur l'environnement, aussi bien local qu'international, l'huile de palme comme carburant végétal est encore plus destructrice que le pétrole brut du Nigeria (4).

## Ruée vers l'or... vert

Cette expansion des monocultures s'accompagne d'une concentration des terres, ce qui va encore plus bloquer les processus de redistribution des terres et de réforme agraire. L'histoire coloniale du Brésil, par exemple, a laissé de sérieux problèmes sociaux avec comme conséquence la concentration de la plus grande partie du territoire dans de grandes "fazendas" (46 % des terres agricoles sont en possession de seulement 1 % de la population rurale). Les populations rurales ont été constamment expulsées de leurs terres et ont dû migrer vers des zones forestières ou s'installer dans les ghettos à la périphérie des grandes villes. Des centaines de milliers de Brésiliens espèrent recevoir un morceau de terre, unique possibilité pour eux, d'avoir une vie décente. Ces 20 dernières années, un processus de réforme agricole s'est enclenché, soutenu par le Mouvement des Travailleurs Sans Terre (MST), un des plus grands mouvements paysans de l'histoire. Il y a eu de nombreux conflits dans plusieurs régions du pays, avec les grandes compagnies agricoles qui freinent les réformes agraires et la juste redistribution des terres.

Cela n'empêche pas des "experts" français d'estimer que 15 à 20 millions d'hectares

de surfaces agricoles sont disponibles à l'achat en Amérique du Sud. Le fond français Pergam investit au Paraguay où « *Les centaines d'hectares de maïs et de soja disponibles sont autant de barils dormants de carburant vert du style éthanol dont la demande mondiale devrait exploser dans les années qui viennent* ». Une étude récente de la BNP précise : « *Les matières premières agricoles sont des actifs extrêmement peu chers, pour lesquels la demande est en train d'exploser et pour lesquels l'offre s'affaiblira* ». Au Cameroun, le groupe Bolloré - qu'on appelle là-bas le "dernier empereur" - contrôle quelque 40 000 ha de plantations de palmiers à huile, notamment par l'intermédiaire de la société belge Socfinal. Cette dernière exploite 31 000 ha de palmiers à huile au Cameroun, ainsi que d'autres plantations de palmiers à huile en Indonésie et ailleurs en Afrique, totalisant une surface de plus de 140 000 ha.

## Leurs aliments ou nos carburants ?

Le commerce international actuel est basé sur le profit à court terme et sur des pratiques injustes qui favorisent la misère des uns et la surconsommation des autres. Le marché international des agrocarburants et de la biomasse qui se met en place, suit ces schémas. Ce marché repose sur l'expansion des monocultures sur de vastes zones de terres productives, concentrées dans les mains de quelques propriétaires ou de plus en plus, contrôlées par des multinationales. Pourtant la sécurité et la souveraineté énergétiques et alimentaires sont des droits inaliénables de tous les peuples. Si la production d'agrocarburants n'a pour unique objectif que la réduction des coûts de

production et de maintenir les modèles actuels de consommation, elle va confisquer de vastes espaces fonciers agricoles et menacer directement la sécurité et la souveraineté alimentaires au niveau mondial et local. Le cas de l'Argentine est exemplaire. Plus de la moitié des terres agricoles est déjà cultivée en soja pour l'exportation. Comme le bétail européen a un niveau de vie plus élevé que certains Argentins, la nourriture va vers le pouvoir d'achat le plus fort et des milliers d'Argentins souffrent de la faim. Et ce n'est pas fini : il existe des projets pour étendre encore plus la culture du soja et d'autres cultures énergétiques, destinées aux plus offrants... On peut être inquiet lorsqu'on sait que **la quantité de céréales nécessaire pour remplir un réservoir de 4x4, suffit à nourrir un être humain pendant un an**. Les biocarburants ne sont rien d'autre qu'un moyen sophistiqué de subventionner la combustion de nourriture pour faire marcher des voitures.

## Recommandations

Les Amis de la Terre lancent un appel urgent à la communauté internationale. Le modèle énergétique dominant est à revoir complètement afin de protéger l'environnement mondial et de rendre nos sociétés justes et durables. Nous devons, de toute urgence, définir un nouveau modèle énergétique ainsi que le rôle que la biomasse et les carburants végétaux pourraient jouer dans le cadre de ce modèle.

Il est évident que la consommation énergétique mondiale ne peut plus continuer d'augmenter. Mais un tiers de l'humanité doit, en priorité, avoir le droit d'accéder aux services énergétiques de base. Cela doit se faire, non pas en aug-

mentant la consommation totale, mais en réduisant radicalement la consommation des 15 % de l'humanité qui utilisent 60 % des ressources énergétiques mondiales.

L'utilisation de la biomasse comme carburant, dans le cadre actuel des modèles de consommation qui favorisent les inégalités, n'est pas une alternative durable. Au contraire, elle exacerbe des problèmes déjà sérieux, comme la pauvreté grandissante, les injustices sociales, les changements climatiques et la disparition des forêts et de la biodiversité.

Avant de commencer à penser au développement massif de la biomasse comme carburant végétal, mettons en place les bases d'un nouveau modèle énergétique mondial. Voici les premières mesures politiques à prendre, notamment dans le Nord :

- Redistribuer tous les fonds investis dans les exploitations pétrolifères du Sud et le nucléaire dans le Nord, pour développer et améliorer les sources d'énergie renouvelable et saine (solaire, éolien).
- Amplifier les mesures de diminution et de sobriété dans la consommation de l'énergie à usage domestique et professionnel.
- Réduire la surconsommation de produits qui ont un coût énergétique élevé comme le papier, l'alimentation animale...
- Réduire radicalement le transport aussi bien en ce qui concerne les véhicules individuels que les gros camions qui transportent les marchandises.
- Renforcer le transport public en commun et les formes alternatives de transports.
- Augmenter les processus de transfert technologique et l'appropriation des technologies propres par les communautés locales.



# ...Les «bio» - carburants



# Les «bio» - carburants...

L'utilisation de la biomasse peut être intéressante pour les pays du Sud mais tant qu'aucun modèle mondial équitable de consommation énergétique n'est opérationnel, les échanges d'agrocarburants entre le Sud et le Nord sont à proscrire. Il faut d'abord procéder à une réduction conséquente de la consommation de tous les carburants (au minimum 50 %).

L'utilisation de la biomasse doit respecter certaines règles. Sur le plan social, la production des agrocarburants doit se faire localement, dans le cadre de modèles énergétiques nationaux mais décentralisés et durables. Ces modèles doivent garantir la souveraineté et la sécurité énergétiques des pays et de leurs différents secteurs économiques. Les familles paysannes et les communautés agricoles doivent être intégrées dans les processus de décision puis de production des carburants végétaux. Elles doivent pouvoir profiter aussi des bénéfices tirés de leur transformation industrielle. Les droits communautaires des peuples indigènes et des autres communautés locales doivent être respectés et garantis. Finalement, il est important de limiter le commerce à des échanges inter-régionaux basés sur des accords régionaux pour une énergie durable.

Sur le plan environnemental, il est préférable de favoriser les projets qui utilisent la biomasse, plutôt que ceux qui produisent les carburants végétaux (5). L'exploitation et la destruction des écosystèmes naturels dans le but de produire commercialement de la biomasse sont interdites. Les monocultures doivent se réduire aux zones qui garantissent une durabilité écologique et sociale. Par ailleurs, on favorisera une agri-

culture diversifiée et moins intensive, grâce à une réforme agraire et à la restauration des écosystèmes naturels. Les cultures génétiquement modifiées sont totalement proscrites (6). De plus, il faut combattre les propositions de l'OMC d'éliminer les tarifs commerciaux et non-commerciaux sur les produits forestiers, y compris pour le papier. Ces mesures menacent les écosystèmes et les communautés locales, et réduisent les opportunités de produire la biomasse de façon durable.

**(1)** Les Amis de la Terre parlent de carburants végétaux ou d'agrocarburants. Nous refusons les termes "biocarburants" ou "carburants verts" car ces termes issus d'agences de communication couvrent en majorité des produits qui ne sont ni "bio", ni "verts". On ne roule pas "bio" avec de l'éthanol fabriqué à base de maïs bourré de pesticides ou de plantes OGM. Les pompes qui le distribuent ne sont "vertes" que par la couleur des dollars qu'elles encaissent.

**(2)** Pour voir le texte complet: [http://www.amisdelaterre.org/rubrique.php?id\\_rubrique=87](http://www.amisdelaterre.org/rubrique.php?id_rubrique=87)

**(3)** La déforestation compte déjà pour 21% des gaz à effet de serre émis, soit plus que le transport planétaire global ! Wetlands International a montré que la destruction des tourbières du Sud-Est de l'Asie et leur remplacement par des plantations de palmier à huile qui couvrent 0,2 % de la superficie mondiale, sont responsables de 8 % des émissions mondiales de CO2.

**(4)** Infos basées sur l'article de Georges Monbiot "Pire des énergies fossiles" : [http://www.amisdelaterre.org/article.php?id\\_article=2159](http://www.amisdelaterre.org/article.php?id_article=2159)

**(5)** On sait que l'utilisation directe de la biomasse par des

procédés de réchauffement ou de biogaz est beaucoup plus efficace que sa conversion en carburant végétal. La raison pour laquelle on la convertit en carburant végétal est que le parc automobile brûle du carburant liquide. Les huiles végétales pures sont intéressantes aussi, mais ne peuvent couvrir que des besoins limités.

**(6)** Bayer, Monsanto, Syngenta, et bien d'autres espèrent profiter de la demande grandissante d'agrocarburants

pour s'ouvrir des marchés supplémentaires pour le développement des cultures transgéniques. Tous vantent déjà les mérites de leurs maïs, sojas, colzas et autres arbres OGM, bien plus "rentables" et "adaptés" pour fabriquer agroéthanol et agrodiesel...

**Christian Berdot**  
des Amis de la Terre des Landes

## Une réalité maquillée... comme une voiture volée

En France, comme ailleurs, les intérêts privés passent avant l'intérêt général. Aujourd'hui, les deux principaux lobbies derrière les agrocarburants sont certains lobbies agricoles et le lobby automobile. Ce n'est pas un hasard si la personne choisie pour diriger la commission Flex Fuel 2010, n'était autre que l'ancien champion automobile Alain Prost... Voilà ce qu'il affirmait dans l'Express du 15 novembre : "Sur le plan environnemental, l'usage du bioéthanol permet un «cercle vertueux du CO2», c'est-à-dire que la matière première végétale utilisée consomme du CO2 dans l'atmosphère pour une quantité équivalente aux émissions à l'échappement. En ce qui concerne la consommation en engrais et pesticides, on n'en est plus aux méthodes artisanales. Il y a eu des améliorations incroyables, avec des techniques modernisées. L'agriculture est dix fois moins polluante qu'avant." Oui, l'agroéthanol redonne en CO2 ce que la plante a capté quelques semaines auparavant. Mais M. Prost oublie de parler du gaz et du pétrole utilisés pour fabriquer les engrais car nous mangeons littéralement du pétrole. Les quelques 1 million de tonnes de surplus d'engrais azoté qui ne sont pas absorbés par les plantes, se décomposent pour donner notamment le protoxyde d'azote, 200 fois plus puissant comme gaz à effet de serre que le CO2 ! Et alors même que la fabrication des engrais est décomptée dans la partie "industrie" des émissions de CO2 et que 60 % des engrais sont importés, l'agriculture représente quand même, en France, 21 % des émissions de gaz à effet de serre ! Quant aux pesticides, la France reste le second utilisateur mondial ! M. Prost terminait l'article par : "Le bioéthanol pourra donc constituer un nouveau débouché pour l'agriculture française" et il aurait pu ajouter "et permettre à l'industrie automobile de se refaire une virginité verte".



## Usine de bioéthanol à Pardiès : faire du blé avec du maïs !

**L**a première pierre de l'usine d'agroéthanol de maïs a été posée à Pardiès près de Lacq en juin dernier. Ce projet doit utiliser 500 000 tonnes de maïs. Nous retrouvons derrière ce projet, des protecteurs de l'environnement bien connus, l'AGPM (Association Générale des Producteurs de Maïs), Maisadour, Euralis, Lurberri, Lacadée, etc... La multinationale Abengoa détient 51 % des parts du montage financier de Abengoa Bioenergy France (ABF). Cette usine fonctionnera à partir de grains de maïs pour produire l'éthanol.

Même si le président de l'AGPM, Claude Terrain, estime que « produire des biocarburants à base de maïs, c'est à la fois écologique et économique » (AFP : 22 septembre 2003), les avis divergent ! Pour le Comité Consultatif sur l'éthanol du Manitoba, le décompte des émissions de CO<sub>2</sub> – calculé de façon exhaustive sur toute la chaîne : culture, récolte, transformation, transport et distribution – montre que la production d'éthanol à partir de grains de maïs, n'apporterait, pour un véhicule fonctionnant avec 10 % d'éthanol dans l'essence, qu'une réduction en CO<sub>2</sub>, d'environ 4 %. Mais ce calcul effectué dans le cas d'une production « douce » du maïs et par un organisme qui soutient cette technologie est à corriger vers le bas dans le cas d'une production intensive comme celle pratiquée en Aquitaine. D'autres études, moins parti-

sanes, sont plus sévères. La réputée Université Cornell de New York, affirme même que l'on arrive à **1,3 litres de pétrole utilisés pour livrer un litre d'éthanol, donc un bilan énergétique négatif !** Ses conclusions sont claires : ce carburant réchauffe davantage la planète que l'essence ! On peut rajouter à ce bilan déjà lamentable, l'action des surplus d'engrais azotés qui, en se dégradant, produisent du protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O) qui a un pouvoir de gaz à effet de serre 200 fois supérieur à celui du CO<sub>2</sub> ! D'autre part, pour obtenir un kilo de maïs, il faut 300 litres d'eau et il faut 3 kg de maïs pour produire un litre d'éthanol. Cela veut dire en clair que pour une petite voiture qui ne consommerait que 5 l d'éthanol aux 100 (c'est peu car l'éthanol a moins de rendement que l'essence !), chaque km parcouru aura nécessité 45 litres d'eau ! Voilà pour le côté écologique...

Pour ce qui est de l'aspect économique du bioéthanol à partir de maïs, voici des extraits tirés du rapport conjoint du Conseil Général des Mines, de l'Inspection Générale des Finances et du Conseil Général du Génie Rural des Eaux et Forêts. « Les effets sur les créations d'emplois (26 000) sont largement surestimés. En tout état de cause, l'effort fiscal par emploi "créé" ou maintenu est considérable : 60 000 euros par emploi au titre de la défiscalisation, auquel il faudrait ajouter une somme encore supérieure de l'ordre de 93 000 euros, au titre de la TAGP (Taxe

Générale sur les Activités Polluantes) dans les conditions de juin dernier » (...) « Il serait problématique que d'importants investissements soient consentis par les producteurs de biocarburants actuels alors que de nouveaux produits pourraient les concurrencer avant même que les investissements soient amortis. » « Tous les rapports démontrent aujourd'hui sans ambiguïté que la production d'éthanol à partir de grain de maïs est une solution du passé qui ne peut se perpétuer que dans des usines déjà existantes en partie ou totalement amorties. La construction d'une nouvelle usine serait donc une erreur qui risque de coûter cher à moyen terme soit par sa faille, soit par l'obligation de maintenir sa rentabilité grâce à des investissements publics ».

La seule utilité de ce projet, vous l'aurez compris, n'est pas la protection de l'environnement mais comme le disait Sud-Ouest (09/12/06) « une opportunité d'écouler une partie du maïs régional » et pour Michel Prugue, président de Maisadour, « un geste économique pour nos exploitations et l'agriculture régionale » et bien sûr pour les semenciers, chimistes et autres fabricants d'OGM qui poussent derrière...

Ce geste économique ne s'arrête pas à la TAGP ni à l'aide spéciale aux cultures énergétiques mise en place avec la réforme de la PAC de 2003, d'un montant de 45 €/ha, prévue avec une

superficie maximale garantie de 1,5 million d'hectares en tant que plafond budgétaire. Il faut y ajouter au niveau français, une partie de l'enveloppe de 200 millions d'euros de défiscalisation des agrocarburants pour l'année 2005, sans oublier une partie de l'enveloppe nationale de 148 millions d'euros de primes à l'irrigation...

Mais tout le monde ne profitera pas de cette manne car comme l'indique le rapport cité plus haut : « Le problème est qu'avec l'aide de 45 € l'hectare, on offre aux exploitants un prix d'achat au maïs énergétique plus élevé que celui dédié à l'alimentaire. Une question importante se pose avec cette aide : qui va choisir les agriculteurs qui vont fournir le maïs à l'usine et bénéficier de l'aide de 45 euros ? »

D'autre part, la commercialisation d'agrocarburants est un des thèmes prioritaires des principaux accords néolibéraux de "libre échange". Les négociations entre le Mercosur et l'Union Européenne vont bon train. Il est amusant de voir les mêmes dirigeants agricoles qui défendent la « vocation exportatrice de l'agriculture française », faire des pieds et des mains pour empêcher l'accès au marché français de l'éthanol brésilien...

Merci à Jacques Papon, conseiller régional Verts pour ses documents.

**Voir aussi :**  
[http://www.amisdelaterre.org/article.php?id\\_article=2340](http://www.amisdelaterre.org/article.php?id_article=2340)

...Les «bio» - carburants

# Pays d'Abet, Lahontan

## Nos intérêts sont liés

### Merci

Avant toute chose je voudrais remercier Victor Pachon de nous avoir permis d'intervenir lors du débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse du 29 Novembre à Ustaritz. Ce soir là, nous avons pu faire exister, un peu plus, notre territoire que nous appelons le « Pays d'Abet ». Je le remercie à nouveau de nous ouvrir les colonnes de ce journal.

La réaction chaleureuse du public à notre intervention à Ustaritz nous laisse à penser que nos objectifs sont communs et nous allons tenter de vous montrer dans quelle mesure l'avenir de notre « pays » et les vôtres (Pays Basque, Landes et Béarn) sont liés.

### Pays d'Abet, Lahontan

Notre Association de Sauvegarde et de Valorisation du « Pays d'Abet », s'est constituée, il y a un an, en réaction à l'ouverture de 2 enquêtes publiques simultanées pour l'exploitation de 2 gravières de chaque côté du village de Lahontan, sur un total de 170 ha, soit 25 % de la surface agricole de notre plaine.

Le « Pays d'Abet » regroupe les villages voisins de Lahontan, Bellocq, Saint-Cricq, Labatut, Habas, Puyoô, Salies, Carresse-Cassaber, aux confins des Pyrénées-Atlantiques et des Landes, soit un bassin de population de 3500 habitants.

Abet est le nom de l'ancien village proche de Lahontan emporté par le gave, autrefois.

Cela fait déjà 45 ans que ce bassin du gave est exploité pour l'extraction des « granulats alluvionnaires », 20 ans dans le lit du gave au pont de Saint Cricq, 25 ans sur les berges du gave à Labatut et Saint Cricq, soit déjà 130 hectares de terres d'alluvions.

C'est un bassin à vocation agricole (Kiwis, Pommes), agro-alimentaire : abattoir de la FIPSO à Lahontan (Porcs), usine Seretram à Labatut (Maïs doux), et c'est donc, historiquement, un bassin d'extraction de matériaux, Gravière Morillon Corvol



à Labatut, Plâtrière Lafarge à Carresse.

Vous pouvez apercevoir notre plaine à hauteur de la sortie de Salies de Béarn sur l'autoroute A63.

### Notre gravier est indispensable à tous les projets

Nous sommes situés à l'extrémité Nord de la Transnavarraise Pampelune-Salies de Béarn en projet.

Ce projet nous amène à ce qui nous lie, à savoir les projets d'infrastructure en cours :

LGV, A63 Pays Basque, A63 Landes, A65, A650, Transnavarraise

La mise en chantier de tous ces grands projets augmente de 50 % les besoins en matériaux précieux dont notre sous-sol est riche : les granulats alluvionnaires, soit les sables et graviers. Matériaux nobles utilisés pour les couches supérieures des voies et des routes, et pour tous les produits préfabriqués en béton.

Aux 4 Mt annuels habituellement consommés dans les Landes et les Pyrénées Atlantiques viendraient

s'ajouter 2 Mt pour ces grands projets, soit 6 Mt.

La mise en chantier de ses projets rendrait indispensable l'exploitation massive de sites comme le nôtre, vu que notre bassin producteur de 1 Mt par an pendant 30 ans ne fournirait que 15 % de ces besoins. A cela s'ajoute le fait que les départements voisins ont déjà du mal à couvrir leur besoins habituels.

A titre d'exemple : les Pyrénées-Atlantiques seraient en rupture d'approvisionnement en 2010 s'il ne trouvaient pas de nouveaux sites



d'extraction d'ici là, soit dans 4 ans !

Donc nos graviers sont indispensables.

Donc notre Pays d'Abet est condamné à devenir une zone d'extraction prioritaire.

### Allions-nous !

**Condamnés**, sauf si nous arrivons à convaincre nos pouvoirs publics d'être plus raisonnables et de reconnaître que nous n'avons plus les moyens de mener tous ces projets de front.

Chacun sur son terrain tente de le faire de son côté sur les différents projets en cours. Mais ce n'est pas facile.

Notre site est indispensable à la réalisation de tous ces projets. Notre projet est le point commun à tous ces projets. Sans les ressources en matériaux, pas de projets d'infrastructure.

Allions nos efforts pour défendre notre ressource contre une exploitation abusive et nous influerons plus efficacement sur les pouvoirs publics.

A cette fin nous vous invitons à venir nous apporter votre soutien à la nouvelle manifestation que nous organisons le **10 Février à 14h30** à Lahontan.

Nous montrerons qu'il existe une autre voie que celle que nous avons suivie depuis 60 ans.

### La voix du bon sens

« La terre nous l'avons reçue de nos parents pour l'exploiter non pour la détruire, notre devoir est de la transmettre à nos enfants ou à ceux qui veulent la travailler » disait un de nos élus municipaux, agriculteur.

Le bon sens paysan rejoint aujourd'hui la voix de l'impérieuse nécessité de peser toute décision en fonction de son bilan environnemental.

Par exemple : le fait que les jeunes qui travaillent sur Pau ou Bayonne soient obligés de venir habiter nos villages à cause de la pression immobilière et qu'ils fassent 120 km par jour avec leur voiture. Est-ce un

bien sur le plan environnemental ?

Pour notre part, nous sommes décidés à les préserver. Lors d'une manifestation, nous avons écrit « **NON** » sur le sol en lettre d'hommes et nous l'avons filmé d'avion, en réponse à la proposition déraisonnable d'amputer notre territoire.

**Non**, sauf à nous prouver que tout a été fait pour économiser les matériaux et que les projets de construction sont globalement cohérents au regard de la protection de l'environnement et que cela relève de l'utilité publique effective.

**Merci à vous de nous écouter et de nous entendre.**

**Assodef Pays d'Abet**

☎ 05 59 65 26 87

<http://www.pays-d-abet.com>

## Un si petit village...

*Un si petit village que quelqu'un un jour a pointé du doigt. Un si petit village condamné à l'éventration. Un si petit nombre d'habitants ballottés entre résistance et découragement. Un si petit village au centre d'un énorme enjeu. Résister, ils ont choisi de résister comme les populations menacés par une nouvelle ligne TGV, un élargissement de l'autoroute, une nouvelle autoroute, un contournement démentiel etc. Ils représentent aujourd'hui, avec leur si faible force le cœur d'un développement cannibale qui dévore notre planète. Là, à Lahontan, au bord du gave.*

*Quel beau samedi ce serait, un 10 février si là, convergeaient ceux qui se battent en Aquitaine. Quel beau samedi ce serait si nous étions nombreux, si ce si petit village devenait un si grand symbole de l'opposition à l'aveugle marche en avant d'un « modernisme » emballé et irresponsable. Chiche !*

**V. Pachon**

## Un mort de trop sur le port de Bayonne

**Les cités, les banlieues ont leur délinquance, la période anniversaire actuelle de l'explosion de 2005 est là pour nous le rappeler.**

**L**A délinquance peut également se cacher ailleurs et notamment dans les entreprises ou des patrons voyous n'appliquent pas les règles de sécurité élémentaires sur leurs installations et n'assurent pas leur entretien minimum, mettant par là même la vie de leurs employés ou des intervenants extérieurs en danger. Il s'agit d'une délinquance plus feutrée, plus sournoise, mais tout aussi répréhensible. Dans ce domaine bien particu-

lier, les médias, si friands de sensationnel, se montrent particulièrement discrets. À Bayonne, précisément, le « piéton » du journal Sud-Ouest n'aurait jamais eu l'idée d'aller traîner ses guêtres sur le site de la société « Interfertil » à Boucau. Il aurait pourtant pu y découvrir beaucoup mieux que les déjections canines ou l'incivilité urbaine qui font son quotidien. Sur un site ressemblant d'avantage à une friche industrielle qu'à une usine High Tech, des ouvriers continuent à produire de la richesse pour le plus grand bonheur des actionnaires d'Interfertil qui doivent aujourd'hui compter leurs dividendes après la mort d'un ouvrier de maintenance et les très graves blessures subies par son compagnon. La passerelle sur laquelle ils travaillaient ne put supporter le

poids des deux hommes et les précipita plusieurs mètres plus bas où ils s'écrasèrent... Quelques lignes dans la rubrique locale et puis c'est tout ! Un banal accident du travail !

Et pourtant, SATEC, FERTILADOUR, RENO, INTERFERTIL, des sigles différents pour un même groupe qui « parle » à l'oreille des populations locales. SATEC a en effet rejeté pendant plus de vingt ans ses effluents pollués sur la plage de Tarnos à proximité de la baignade, en toute impunité et en infraction avec la réglementation en vigueur, sans doute en faisant jouer le chantage à l'emploi. FERTILADOUR, a, quant à elle, fait travailler ses ouvriers pendant 15 ans sans aucune protection en présence de poussières radioactives, répandant pendant la même durée les mêmes poussières

dans l'atmosphère, ne respectant pas l'arrêté préfectoral et mettant ainsi en danger les populations environnantes. Cette société stocke encore sur son site (actuellement appelé Interfertil) les terres radioactives contaminées qui attendent à ce jour qu'on les oublie avec la bénédiction de la DRIRE et de L'ANDRA. RENO continue pour sa part à contribuer à la pollution atmosphérique et déverse périodiquement de l'acide sulfurique et phosphorique dans l'Adour.

Un mort de trop sur une zone portuaire qui a déjà connu d'autres accidents graves, à ADA notamment, lors de la chute du pont roulant qui précipita son conducteur dans le vide, lequel, fut grièvement blessé. Plus récemment, à Maisica, un homme ●●● Suite page 14

# DIRECTIVE BOLKESTEIN un adoucissement en trompe l'œil !

la page  
d'  
**attac**

**L**es modalités du vote de la directive Bolkestein sont une leçon de choses pour ceux qui croient encore que le Parlement européen a un réel pouvoir démocratique. Des domaines aussi essentiels que l'agriculture, la fiscalité, la sécurité, la politique étrangère sont du seul ressort du Conseil des ministres européens.

## **Le système antidémocratique de la codécision !**

Concernant les autres domaines, il s'agit toujours de « **codécision** », ce qui revient à dire que le Parlement ne décide, ni ne légifère seul. Concrètement, le texte législatif, rédigé par la Commission Européenne selon les orientations des Etats membres, est soumis en première lecture aux députés européens, qui peuvent l'amender. La commission décide alors si elle intègre ou non les amendements votés par le Parlement au cours d'une seconde lecture au Parlement. En cas de désaccord maintenu, il est organisé une procédure de conciliation où le Parlement et le Conseil sont contraints de se mettre d'accord pour que la proposition de loi soit adoptée. Concernant la directive Bolkestein, il n'y a pas eu de majorité dans la « commission parlementaire du marché intérieur » (chargée de préparer l'organisation des débats parlementaires sur la directive Bolkestein) pour défendre le recours à la procédure de conciliation. C'est donc le texte du Conseil des ministres « pur

sucre » qui a été soumis au vote du Parlement. Le vote de ce texte a été largement majoritaire, associant en sa faveur la droite chrétienne-démocrate, les partis libéraux et les sociaux-démocrates dans leur grande majorité.

Pas de primauté des lois sociales et environnementales du pays d'accueil !

La première mouture de la directive avait entraîné une importante mobilisation unitaire sociale et politique à laquelle Attac avait pleinement participé.

Un des passages les plus provocateurs était la référence au « principe du pays d'origine ». Il a été enlevé mais sans pour autant affirmer la primauté du pays d'accueil ou de destination des services. Ainsi, le texte adopté donne libre cours à la jurisprudence de la cour de justice européenne qui privilégie le droit du pays d'origine.

## **Détachés et surexploités !**

L'adoption de cette nouvelle mouture de la directive Bolkestein ne doit pas nous faire oublier les anciennes directives qui permettent déjà le dumping social. Ainsi, la directive 1996/71/CE est appliquée à grande vitesse depuis 2000. Elle organise les conditions de « détachement » des salariés fournissant des prestations de service hors de leur pays. Cette directive précise qu'en matière de droit social (durée maximale du travail, congés, salaires minima, santé, hygiène...) ce sont les conventions collectives des pays d'accueil qui s'appliquent.

Mais ces considérations générales sont assorties de multiples dérogations en fonction de la durée de détachement

des salariés (huit jours, un mois, d'avantage). De même, les procédures de déclaration des salariés détachés peuvent être inexistantes ou contournées.

Dernièrement, le sénateur UMP, Francis Grignon, a rendu public (« Le monde » du 25 octobre) un rapport décrivant l'application de la directive 1996/71/CE, notamment dans le secteur du Bâtiment et Travaux Publics (BTP) qui emploie 80 % des salariés « détachés » soit plus de 150 000 personnes. Le sénateur note que « le BTP représente 81 % des interventions non déclarées identifiées » et que « les interventions des entreprises étrangères du BTP contrôlées se révèlent à 95% inconnues de l'administration ». Conclusion sénatoriale : l'administration française n'a pas les moyens d'exercer des contrôles conséquents et la directive 1996/71/CE se révèle « perméable à des fraudes, constitutives de concurrence déloyale, notamment en matière de salaire ». Le même

article du « Monde » cite le cas de 31 ouvriers polonais, travaillant en 2005 à la construction du tribunal de Thonon-les-Bains qui n'avaient perçu que 3,30 euros de l'heure pendant deux mois. No comment !

**ATTAC**  
Pays Basque

« Bonne Année  
et bon Abonnement\*... »



\*Répétez 10 fois à voix  
haute et à toute vitesse...  
Ça vous rappelle pas le ber-  
cement d'un TGV sur des  
voies existantes ?

♦♦♦ Suite de la page 13 / fut écrasé par un train qui manœuvrait. À LBC - SOTRASOL, un attentat à l'explosif sur un wagon de méthanol aurait pu tourner à la tragédie.

Il est maintenant urgent de sécuriser le port de Bayonne sur la zone de Boucau Tarnos, ses installations ouvertes à tous les vents ne sont pas dignes d'un port du 21<sup>ème</sup> siècle, des sites classés SEVESO, des quais sur lesquels transitent des matières hautement dangereuses ne doivent plus être accessibles à tout un chacun.

Une solution existe : ouvrir une nouvelle route qui existe d'ailleurs déjà, la route des dunes, il suffit de l'aménager et de la prolonger, réservant ainsi la route portuaire aux personnes et véhicules autorisés. Quand on veut, on peut, la déviation illégale de la RD 85 existe bien et en zone protégée !

Le conseil régional, nouveau maître du port et donc du jeu a, là, un défi à relever, puisqu'il a fixé l'excellence environnementale comme objectif (il a du grain à moudre !) Le défi est d'importance pour la sécurité des populations mais aussi des travailleurs de la zone industrielle et une véritable volonté de respect de l'environnement. Un deuxième défi consisterait à installer une station de dégazage pour les navires afin de leur éviter de dégazer en mer.

Respecter la mer ce serait bien aussi !

## La république bananière de St Pierre d'Irube

### Historique

Le 26 novembre 1998, le conseil municipal de St Pierre d'Irube avait décidé le classement du secteur Harretche-Castelnau en zone d'Urbanisation future (II NA), alors qu'il était en zone naturelle (ND).

Connaissant déjà des problèmes d'affaissement des sols, d'inondations dues aux eaux de ruissellement et même des glissements de terrain, les habitants du lotissement en contre bas, avaient créé en juin 98, l'association de défense des riverains du secteur Harretche-Castelnau (ADIRH) et avait contesté les décisions de la Mairie de St Pierre d'Irube devant le tribunal administratif de Pau.

Le 21 mars 2000, grâce au soutien du CADE, de M. IRIART (membre de notre association), de l'opposition « Hiriburu Maita » (dont les leaders étaient, M. S. BACARDATZ, A. IRIART (encore lui) et P. LARROQUE) et du rapport du commissaire enquêteur (qui avait donné un avis défavorable), le tribunal administratif de Pau, en audience publique avait donné raison à l'association en annulant la délibération du conseil municipal du 25 février 1999.

Texte du jugement : « *considérant qu'il ressort des pièces versées au dossier, notamment des conclusions du commissaire enquêteur, qui ne sont pas sérieusement contestées en défense, que le classement en zone II NA du secteur Harretche-Castelnau, jusqu'alors classé en zone ND, présente de nombreux risques, tant en raison des pentes que du sous-sol riche en galeries et ruisseaux souterrains ; qu'au surplus la déforestation qu'entraîne l'urbanisation défigure le site et accroît les risques naturels ; que, dès lors, le conseil municipal a commis une erreur manifeste d'appréciation en classant en zone II NA ledit secteur ; que ce classement doit être annulé* ». La Mairie ne faisant pas appel, le jugement est ferme et définitif devant la loi.

### Retournement de veste, tromperie et non respect du jugement

(Ou comment acheter des voix, pour les futures élections ?)

En octobre 2006, l'association est alertée par les riverains, qu'une entreprise est en train de déboiser sur le secteur Harretche-Castelnau. Nous rencontrons immédiatement Monsieur P. LARROQUE, chargé de l'urbanisme et M. IRIART, à présent Maire de St Pierre d'Irube, qui nous ont appris qu'ils avaient profité du changement du POS en PLU, pour déclasser une partie du secteur Harretche-Castelnau et de classer cette partie en zone d'urbanisation. Quelle ne fut pas l'indignation, de M. INDART, président de l'ADHIR qui a assisté à toutes les réunions publiques concernant le PLU et qui n'a pas relevé une seule fois ce fait et de plus, qui s'est rendu accompagné de la secrétaire de l'association, Mme MOUGNOS pour consulter les plans et registres lors du PLU où tout semblait normal (aucun écrit).

Devant l'urgence et la gravité d'actes illégaux, l'ADHIR a écrit au président du tribunal administratif de Pau le 20/11/06 et à M. le Préfet le 7/10/06, qui a transmis le dossier à M. le Sous Préfet. Sa réponse est incroyable, il trouve que le fait de déclasser 10 % de la surface, ne remet pas en cause le jugement. Il nous tarde de savoir ce qu'en pense la justice.

Rappelons que Monsieur HIRIART, devenu Maire de Saint Pierre d'Irube et normalement garant de l'application des lois, écrivait dans le bulletin municipal qu'il voulait réhabiliter l'image du politique ; et bien, c'est fait. Un politique ne pense qu'à sa réélection et ne respecte ni le citoyen, ni les lois.

Gisèle Mognos

## La révolte des travailleurs de METRO



**L** E conflit qui opposait l'entreprise Metro d'Anglet à son personnel était latent, il ne manquait plus qu'une étincelle pour qu'il éclate.

C'est le nouveau directeur, arrivé en septembre qui l'alluma. Non seulement les conditions de travail étaient déplorables mais ce personnage n'avait aucun respect des gens.

Aussi après avoir monté un syndicat CGT et nommé 4 délégués pour les négociations, le personnel s'est mis en grève le 2 novembre 2006. 80% des travailleurs étaient grévistes, les agents de maîtrise étaient très motivés puisque sur 14, 10 étaient en grève, le patronat ne pouvait donc plus manoeuvrer. Les négociations ont été fructueuses puisqu'elles ont abouti à la validation de 4 CDI, 3 CDD, l'engagement du respect humain, de meilleures conditions de travail dont achat de matériels et remplacement du personnel en cas d'absence, la revalorisation immédiate de 9 salaires qui étaient en dessous de la grille nationale et l'engagement de revoir individuellement chaque salarié en vue de revaloriser son poste et son salaire.

Cela fait plaisir de savoir qu'il y a encore des gens capables de se révolter et de comprendre que seul on est rien et que l'union fait la force et qu'il est important de ne pas tout accepter afin de ne pas revenir à l'esclavage. Félicitations (ça fait du bien).

Gisèle Mognos

• RECTIFICATIF •

Une petite erreur s'est glissée dans Ortzadar n° 117 en page 5 dans l'article « Dégage l'emballage » l'action organisée par l'association ACE (Action Citoyenne, Environnementale), s'était déroulée à HENDAYE, bien sûr, et non pas à St Jean de Luz.

# « CŒURS »

UN FILM D'ALAIN RESNAIS

UNE fois de plus, Alain Resnais a réuni ses acteurs préférés. Pierre Arditi, Sabine Azéma et André Dussollier tournent avec ce réalisateur depuis plus de 20 ans.

Plus récemment, Lambert Wilson, Elsa Morante et Isabelle Carré ont rejoint le groupe.

« Cœurs » est un film adapté d'une pièce du dramaturge anglais Alan Ayckbourn, intitulée

« Private Fears in Public Places » (littéralement : peurs privées en places publiques).

Vision lucide, désenchantée mais pas désespérée d'un vieil homme au soir de sa vie.

Le réalisateur a choisi de tourner son film dans un quartier du 13<sup>ème</sup> arrondissement, près de la Bibliothèque Nationale.

« Cœurs » est une histoire de couples, ou plutôt de personnages qui vont par paires.

Thierry (André Dussollier), célibataire emprunté et timide, cohabite avec sa sœur, Gaëlle, jolie jeune femme en quête d'amour. Agent immobilier,



Thierry travaille avec Charlotte (Sabine Azéma), une vieille fille bigote et pudibonde.

Lionel (Pierre Arditi), barman de nuit dans un hôtel, partage un appartement avec Arthur, son vieux père tyrannique, invisible dans sa couche de grabataire irascible. Dan (Lambert Wilson) traîne une idylle languissante avec une compagne désabusée, Nicole (Elsa Morante).

Les personnages de ce film se croisent et s'entrecroisent et les fils de leurs destins s'emmêlent parfois. Chacun tente à sa manière d'échapper à la solitude, expérience redoutée et si souvent subie.

Gaëlle ne désespère pas de rencontrer le Prince Charmant sur Internet. Thierry se hasarde à un flirt maladroit avec Charlotte. Dan et Nicole essaient de ravauder leur couple en lambeaux.

Tout se joue donc en catimini. On sauve les apparences mais sous la façade sociale, chaque personnage dissimule sa part d'ombre.

Cloisons, vitres, rideaux, comptoir, soulignent à l'envi la barrière entre les êtres et leur impossible complétude.

Malgré ce constat amer, la comédie prend le pas, l'humour protège de la désillusion... À l'instar de Charlotte chacun s'arrange comme il peut du malheur de la vie.

arc • en • ciel  
**Ortzadar**

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



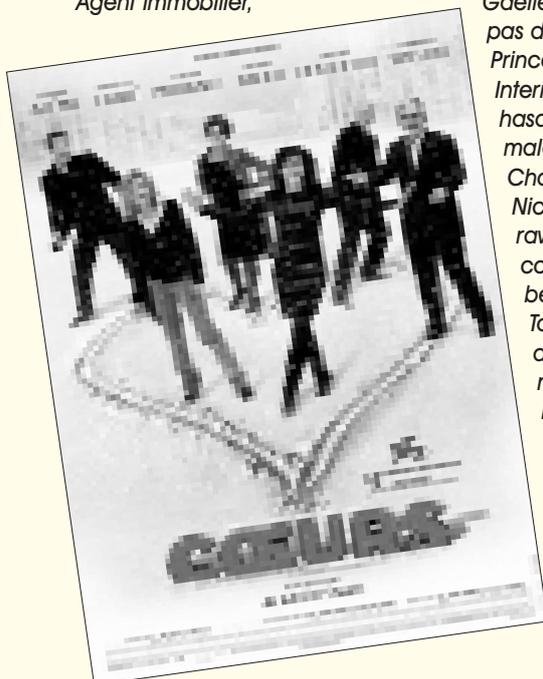
Abonnement à **ORTZADAR**  
Bimestriel - 1 an : 13€  
De soutien : 18€



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



CULTURE

PAR CHANTAL POCHAT