



# IKÉA

## Les voies d'accès ont été réalisées...

## avant la fin de l'enquête publique !

### Implantation d'IKÉA

#### Une enquête publique bidon ?

A quoi bon passer des heures à lire les études hydrographiques, les études acoustiques, les études de pollution et de trafic, si nos élus ne prennent pas en compte la contribution des citoyens pour améliorer le projet ? Quelle est la place de la concertation dans un projet qui va modifier durablement l'environnement de tout un secteur ? Quelle est la place des solutions alternatives (car elles existent, même concernant les voies d'accès déjà construites) ?

**Notre démocratie a de gros progrès à faire...**

2. Infos en vrac

---

4. Brèves Sociales

---

5. L'été de l'association ADIRH

---

6 - 7. **IKÉA** : une enquête publique pour quoi faire ?

---

8 - 9. **LGV** : suite du feuilleton...

---

10. La page d'ATTAC : le démantèlement du fret

---

11. Le groupe **CASINO** tremble devant "FAKIR"

---

12. **CULTURES** : "Cleveland contre Wall Street"

---



## ... infos en vrac ...

### Bientôt plus de centres commerciaux que de consommateurs...

Un article du journal Sud-Ouest du 30 août nous apprend « *qu'une partie de poker commercial est ouverte* ». En effet, sur l'A63 on prévoit des centres commerciaux à chaque échangeur routier. Ainsi au projet IKEA à l'échangeur d'Ametzondo (voir dossier), il convient d'ajouter un projet à une poignée de km au Nord, à Ondres où des moyennes surfaces et un hypermarché Auchan avec 10 000 m<sup>2</sup> pour la galerie marchande. Cela n'empêche pas qu'on se propose une autre poignée de km plus au nord à St Geours d'installer un hypermarché Cora. Tout cela composera avec les hypermarchés existants de Bayonne, Tarnos, Dax et Mont de Marsan. La religion selon laquelle un échangeur routier c'est le Pérou compte de nombreux adeptes. Les consommateurs comptent, eux, avec leurs sous et par les temps qui courent...

### Le Pays basque n'est pas à vendre !

Le 7 août plusieurs centaines de personnes ont manifesté à Ciboure contre la spéculation. Ci-dessous l'appel et la dénonciation du collectif. « La transition entre la fin du siècle et le nouveau, n'a pas entraîné en Pays Basque, loin s'en faut, un changement d'orientation politique, surtout dans le domaine touristique. Ainsi en 1996 les abertzale souletins, titrant la première partie de leur réflexion : « *Tourisme : le miroir aux alouettes* », affirmaient en préambule que « *le poids réel du tourisme dans l'économie souletine ne peut être chiffré avec précision, qu'il représente 20 % du chiffre d'affaire des commerçants et qu'il n'entraîne que la création d'emplois saisonniers et mal payés* ». S'appuyant sur les chiffres « *très optimistes de l'office du tourisme* », ils démontraient que seulement « *2,6 % des actifs vivent du tourisme et 44 % des fonds LEADER et PCD sont alloués au tou-*

*risme. Un million d'euros vont être attribués en 4ans à différents projets.* » Edifiant non ?

Pourtant le siècle nouveau n'a rien à envier à l'ancien et comme le sillon était tout tracé ce sont aujourd'hui 8 millions d'euros qui sont versés à la filière touristique. Comment s'étonner alors que les spéculateurs locaux et étrangers : agents immobiliers, notaires, sociétés, particuliers fortunés, mafieux de tout bord, se partagent notre pays mettant en exergue la possibilité de gagner facilement un maximum d'argent sur de simples transactions qui doivent bien entendu se passer le plus discrètement possible. Ainsi en Basse Navarre ce sont 30 à 40 hectares de terres que l'agriculture perd chaque année au profit de l'immobilier. Ce sont quelques 40 000 résidences secondaires, ce sont des propriétés entières qui se retrouvent aux mains de nantis qui n'ont que faire de l'avenir de ce pays et de ses habitants et qui n'aspirent qu'à devenir propriétaires d'un joli coin de verdure à 10 000 € l'ha et d'une chaumière restaurée... jusqu'à s'en lasser et trouver tout aussi attrayant de la revendre en faisant une confortable plu value.

Tout comme celle qui nous préoccupe aujourd'hui. Située à Larraine, moins de trois hectares de terre avec une grange que leur propriétaire désire mettre en vente. Le paysan qui les exploite depuis deux générations est, tout naturellement, prêt à les acquérir. Ces terres bien pentues, expertisées par la SAFER 20 000 €, mais dont la valeur agricole n'excède pas 6 000 €, après le passage du dit agent immobilier, atteindront 55 000 € (dont 5 000 € d'agence) puisqu'un client fortuné, d'origine souletine mais vivant à Ziburu désire les acquérir à ce prix là. Dans l'immédiat, même si la terre ne l'intéresse pas, il projette de transformer la grange en... habitation saisonnière.

Une transaction que la majorité du conseil municipal de Larraine est loin d'accepter puisque ayant pris conscience des dangers de la spéculation (perte des terres et des habitations, impossibilité de transmettre la propriété aux descen-

dants, installation impossible etc.), elle a voté à la majorité une nouvelle fois, une deuxième délibération pleine de bon sens et qui devrait servir d'exemple, pour que le prix de vente soit revu à la baisse et pouvoir exercer son droit de préemption. Pour l'heure, les ministères concernés ayant accepté le droit de préemption et même si la SAFER soutient la décision du conseil municipal nous dénonçons leurs « critères » d'expertise (ou le pouvoir qui leur est octroyé) qui entrouvrent la porte à la spéculation. Nous n'acceptons pas que la terre soit dissociée des granges et autres habitations et exigeons que le nouvel acquéreur se retire de cette honteuse spoliation-transaction.

**La terre aux paysans ! Le Pays Basque doit vivre ! »**

### Collectif de Soule contre la spéculation

### 21 août 2010 : le jour du dépassement

(Article de Christian Chevallier sur le site Agora Vox).

Le 19 décembre 1987, pour la première fois de son histoire, l'humanité vivait au-dessus de ce que la terre pouvait lui offrir en un an. Selon l'ONG Global Footprint Network, le jour du dépassement (Earth Overshoot Day) aura lieu cette année le 21 août.

L'humanité aura consommé le 21 août 2010 les ressources que la nature peut produire en un an. Incroyable non ?

L'an passé, c'était le 25 septembre, la capacité de la biosphère à se régénérer et à absorber nos excès fut le camp de plus en plus tôt.

« *Il aura fallu moins de neuf mois pour épuiser le budget écologique de l'année 2010. Si vous dépensez votre budget annuel en neuf mois, vous allez probablement être extrêmement inquiet : la situation n'est pas moins grave quand il s'agit de notre budget écologique* », précise le président de l'ONG, Mathis Wackernagel (Global Footprint Network). Pour inverser la tendance, il



n'y a qu'une solution, « *arriver à ce que la population mondiale commence à décroître. Les gens pensent que ce serait terrible, pour nous ce serait en fait un avantage économique. Mais c'est un choix. On n'en veut pas encore* ».

Un patrimoine socio économique et environnemental qui se dégrade salement

Actuellement, notre planète surexploitée, avec une consommation d'énergie toujours plus grande, dans un contexte d'accroissement des dérèglements climatiques ne parvient plus à suivre le rythme effréné de consommation des ressources naturelles et la demande dépasserait de 40 % la capacité de la Terre.

Il est plus que temps d'agir car la date d'épuisement des ressources annuelles naturelles de la Terre tombe de plus en plus tôt en raison de notre consommation qui ne cesse d'augmenter.

La course frénétique de mobilité des capitaux, des outils de travail, des marchandises et des personnes dans une guerre économique impitoyable, a pour effet de concentrer des fortunes démesurées, et une puissance financière, politique, médiatique, et technologique considérable entre les mains de quelques uns, tout en compromettant les capacités de survie d'une frange de plus en plus importante de la population mondiale laissée sur le quai de ce train de vie infernal, et cette guerre économique sans pitié.

Cette puissance concentrée a tous

les moyens de manipulation : tout autant des règles du jeu international, des politiques d'Etats, que des opinions publiques.

Elle entraîne dans ce jeu pervers de croissance sans fin et d'augmentation de leur propre fortune, l'humanité tout entière en une voie sans issue de mobilité et de consommation / croissance.

#### **Croissance ou décroissance ?**

Cette croissance de consommation est en réalité **décroissance** de la capacité de l'humanité à assurer globalement son propre bien-être, un développement socio-économique et environnemental harmonieux et à transmettre aux générations futures ce même patrimoine enrichi. La prise de conscience de cette augmentation sans fin de l'agitation et de la boulimie humaine amène à changer tout autant nos modes de penser, nos modes de vie, nos modes de production, de locomotion, de consommation. Une recherche CROISSANTE de libération personnelle et collective de cette aliénation à la course de mobilité et de consommation sous toutes ces formes, vers une libération des puissances politico financières qui nous maintiennent dans cet enfermement suicidaire permettra le virage à 180 % de l'orientation de

notre économie, virage nécessaire à la survie de l'humanité.

#### **L'espoir est entre nos mains ?**

Plus de croissance dans les relations et la coopération humaine de proximité, plus de simplicité existentielle en harmonie avec notre environnement, plus d'énergie créative dans l'amitié, et la solidarité, et par voie de conséquence, sans avoir l'impression de nous priver, nos besoins en mobilité, en consommation, notre boulimie malade d'énergie et de marchandises vont décroître et nous vivrons tous bien mieux ensemble en conciliant changement personnel de mode de vie et résistance politique collective. Cette volonté de coopération éco citoyenne grandissante s'affirme déjà dans les résistances citoyennes de plus en plus conséquentes (15 000 manifestants à Hendaye en janvier 2010) contre les projets pharaoniques de LGV (ligne à grande vitesse) destructeurs de l'environnement au seul profit des gros groupes financiers, industriels et BTP (Bouygues, Eiffage, Vinci, etc.)... et dans la sage décision du parlement vietnamien de refuser d'investir dans un projet LGV aberrant imposé par son gouvernement sous la pression des lobbies étrangers.



## **Soirée de soutien à la CIMADE**

**Samedi 9 octobre aux Écuries BAROJA à Anglet**

**18 h :** « Mieux connaître la CIMADE », avec un film suivi d'un débat avec Laurence Hardouin.

**19 h :** Apéritif et sauts basques.

**21 h :** Concert avec NAT ET WATSON MIX GT

*Bar taloak et gâteaux - Venez nombreux !*

## **Dernière minute ! Le Conseil Régional annule l'achat de l'usine Fertiladour**

**E**N 97, le CADE dévoilait la contamination radioactive du site et le non respect par l'industriel des obligations de scaphandres pour les travailleurs et des cheminées « filtres absolus » pour les riverains. Depuis 13 ans le CADE a fait de ce combat un cas d'école. L'industriel n'avait eu aucune sanction et les services de l'État lui avaient complaisamment fourni des échappatoires... jusqu'au dernier dossier présentant un terrain impeccable. Le bureau d'études indépendant nommé par la Région en a jugé autrement, le Conseil Régional sagement tiré les leçons. C'est un désaveu de l'industriel et de la CCI, cela souligne les carences des services de l'État et c'est un succès pour le CADE qui a bénéficié aussi du reportage réalisé par un journaliste de EITB l'an dernier.

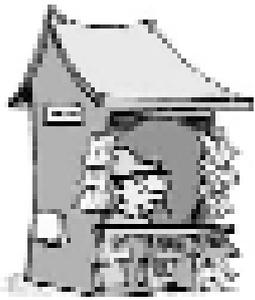
**Dossier complet dans le prochain numéro.**

*Vous avez raté un numéro  
d'Ortzadar ?*

Nous vous invitons à vous rendre sur  
notre page web :

**<http://ortzadar.free.fr>**

Vous pourrez consulter en ligne les anciens exemplaires jusqu'au N°104 (les numéros plus anciens seront disponibles progressivement).



# Brèves Sociales

## Les français se soignent moins

★ Selon une étude du CREDOC (Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie), 13 % des Français doivent se limiter en matière de soins médicaux en raison de leur coût, contre seulement 3 % il y a 30 ans. De plus, le sentiment d'être « mieux soigné » lorsqu'on a des relations et de l'argent s'est répandu année après année, ainsi que l'idée que l'on vit dans un système de soins à deux vitesses.

## CFDT et LAB au service des saisonniers

★ Pour la 11<sup>ème</sup> année, la CFDT s'est mobilisée pour informer les saisonniers de leurs droits. Quand à LAB, depuis sa création il y a 10 ans, il a entamé une démarche similaire y compris en direction des établissements des plages de la côte. La CFDT, de son côté, a édité un fascicule à destination des 4 000 saisonniers que compte le Pays Basque chaque année. Ce fascicule a pour fonction par exemple, d'identifier clairement les heures supplémentaires effectuées en sollicitant une co-signature de l'employeur afin d'éviter tout litige. LAB a, quant à lui, opté pour un système de permanence à Bayonne, Hasparren, St Jean Pied de Port, Hendaye et pour une présence sur certains marchés et fêtes.

## LAUAK perd aux prud'hommes

★ Le 3 juin dernier, la CGT débarquait au siège de la société LAUAK (à Ayherre) pour soutenir des salariés malmenés psychologiquement par la tyrannie d'une direction. Une ex-employée, licenciée pour « incompétence » en 2008 vient d'obtenir réparation aux prud'hommes. Depuis, les langues se délient un peu et le climat répressif « transpire » hors les murs. Les employés manifestent leur désarroi

quand ils le peuvent. Après l'incurSION cégétiste du 3 juin, la direction se montre, semble-t-il très gênée et lâche la bride et les salariés se sentent un peu moins « fliqués ».

## Les femmes gagnent beaucoup moins dans la CAB

★ Dans la Communauté Autonome Basque (CAB), le revenu moyen des femmes est inférieur d'environ de moitié à celui des hommes selon Eustat (équivalent de l'INSEE pour la CAB). C'est le Journal du Pays Basque en date du 27 juillet dernier qui nous l'apprend. Le revenu moyen par personne était de 17 362 euros annuels en 2009 mais dans le détail il est de 23 224 euros pour les hommes contre 11 857 euros pour les femmes. De même, Eustat révèle que 8,2 % des femmes étaient en 2008 en « risque de pauvreté » contre « seulement » 3,3 % des hommes.

## Adieu la poste à Villefranque ?

★ Depuis début juillet, officiellement, le bureau de poste de Villefranque devrait être transformé en agence postale. Pour la direction de la Poste ce bureau devrait fermer « en raison d'une faible fréquentation ». La commune a accepté, semble-t-il assez rapidement, la signature d'une convention avec la direction de la Poste pour finaliser cette transformation. Jean Michel GABARRUS, militant syndical Force Ouvrière relève que cela posera plusieurs problèmes : la non-assermentation de l'agent communal qui sera chargé de l'agence (problème de confidentialité), le surcoût pour la commune, l'impossibilité de prendre en compte les dépôts le jour même... Bref, les usagers ne retrouveront pas les mêmes services quoi qu'en disent les responsables de cette transformation... Encore un bout de service public qui disparaît ! A noter qu'à quelques kilomètres de là, à Boucau, la lutte des salariés du bureau de poste a payé et ils ont obtenu en partie,

après 8 jours de grève, le maintien d'un poste (un demi-poste) menacé de disparition. Il est sans doute regrettable qu'une mobilisation du même ordre n'ait pu se développer sur Villefranque.

## Sécu : perte d'effectifs

★ La Caisse Nationale d'Assurance Maladie (CNAM) s'apprête à supprimer 4 000 emplois d'ici à 2013. Soit 5 % de ses 75 000 employés. L'état veut faire passer son « dogme » de non-remplacement d'un départ à la retraite sur deux. Depuis 2003, plus de 10 000 emplois ont été supprimés à la CNAM alors que le nombre d'assurés sociaux a progressé de 14 % en 12 ans. Alors qu'il y a déjà de multiples retards dans le paiement pour les indemnités journalières des congés maladie par exemple, la situation risque d'empirer fortement. Certains départements voient les points d'accueil CPAM fondre comme neige au soleil. Ainsi, dans le Val d'Oise, ces points d'accueil sont passés de 240 à 32. Les missions de prévention dévolues autrefois aux caisses, sont en perte de vitesse et la CNAM devient un simple organisme payeur. Tout va bien !

## Fins de droits

★ Entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juin, le plan *Rebond* pour les demandeurs d'emploi arrivés en fin de droit en 2010, a du mal à se mettre en place. Avec seulement 230 000 courriers envoyés, le gouvernement se montre peu pressé de venir en aide aux 32 500 demandeurs d'emploi ayant épuisé leurs droits à l'assurance chômage. De plus, le taux de retour est des plus faibles et très vite certains chômeurs vont se trouver dans une misère noire. Le plan prévoit des formations ou des contrats d'insertion ; si le chômeur n'est pas éligible à ces types de prise en charge, une allocation d'environ 460 euros est prévue. Mais actuellement, seulement un millier de personnes l'aurait perçue. Un chiffre très inférieur aux

70 000 allocataires susceptibles d'en bénéficier. Bref, le plan *Rebond* ne fonctionne pas vraiment.

## Les amis de l'UMP

★ Yannick PATERNOTTE, a proposé à François BAROIN, ministre du budget, lors d'une réunion du groupe UMP de l'assemblée : « *Comme on ne compte pas beaucoup d'amis parmi les journalistes, qu'est-ce qu'on attend pour s'attaquer à leur niche (fiscale)...* ». C'est ça la Sarkozie ! Par contre, les amis sont protégés et choyés ! Ainsi Philippe PEMEZEZ député UMP qui avait été déchu de sa fonction pour avoir financé illégalement sa campagne électorale et qui n'avait plus, le pauvre, que ses indemnités de maire et de vice-président de conseil général (6 150 euros) s'était fait embaucher auprès de Christine BOUTIN (quand elle était ministre du logement) comme chargé de mission avec un salaire de 5 500 euros net. *Le Canard Enchaîné* a révélé que ses rapports mensuels étaient en fait la copie de documents glanés sur internet. Malgré cela, il est hors de question pour l'UMP que PEMEZEZ rembourse les sommes perçues. Ah ! les amis !

## Incrovable Frédéric LEFEBVRE

★ Dans une émission sur France 2, fin juin, le spadassin de Sarko a déclaré : « *S'il y a quelqu'un qui veut une république irréprochable, c'est Nicolas SARKOZY* » et d'ajouter que lorsque notre président fait un voyage officiel « *dans l'avion de la république française, il paie lui-même son dentifrice* »... C'est vrai que c'est important d'avoir la bouche propre et d'en être responsable sur ses deniers personnels dans un avion que pour le plaisir du prince la république a payé quelques 180 millions d'euros... Une question de principe me direz vous !

# L'ÉTÉ DE L'ASSOCIATION ADIRH

(Défense du quartier HARRETCHÉ-CASTELNAU de Saint Pierre d'Irube)

## Enquêtes publiques

### ▪ PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondations) :

Du 7 mai au 14 juin 2010 concernant le PPRI de la commune de Saint Pierre d'Irube.

La municipalité a mentionné le Secteur d'Ametzondo et Portou ainsi que la Vallée du Hillans mais a complètement omis d'ajouter notre secteur, le secteur HARRETCHÉ-CASTELNAU qui est régulièrement inondé (9/10 juin 2007, 18 septembre 2009, 17 juin 2010).

Depuis des années nous souffrons d'inondations, d'affaissements de maison, de terrains etc. et depuis la construction des immeubles à l'entrée du lotissement Harretche, au bas de la route des cimes, la situation s'est aggravée, des zones qui auparavant avaient été épargnées, se trouvent à présent en danger. En effet lors des inondations de septembre 2009, 30 foyers ont été sinistrés et plusieurs familles ont dû être relogées (dixit le bulletin municipal n° 22 de novembre 2009). Le 17 juin 2010, au petit matin, très discrètement, sans aucun bruit un camion était en train de pomper au bas des immeubles afin d'éviter que l'inondation ne se propage.

Le commissaire enquêteur Monsieur Pierre-Jacques LISSALDE, au vu des photos que nous lui avons présentées et après lecture du bulletin municipal, semblait partager notre avis sur la demande que notre secteur soit frappé de PPRI. A ce jour nous attendons toujours son rapport.

### ▪ SECTEUR AMETZONDO : (IKEA) du 21/06/10 au 26/07/10 et du 22/06/10 au 29/07/10

En tant que résidents à Saint Pierre d'Irube et adhérent au CADE (Collectif d'associations de défense de l'environnement du Pays Basque et du Sud des Landes) nous avons remis un rapport

développant nos arguments, nous avons souligné en conclusion :

- Qu'il est regrettable que les enquêtes publiques concernant cette zone soient lancées alors que nous n'avons pas encore les conclusions de l'enquête publique concernant le PPRI de Saint Pierre d'Irube et de Bayonne ;
- Qu'il est insensé de vouloir construire dans des zones humides, en champ d'expansion des crues et soumises à l'aléa inondation ;
- Que sur ses zones constamment inondées, des hectares de remblais vont naître, des hectares de zones humides vont être asséchées, des hectares d'habitats favorables au vison d'Europe, à la loutre et à une multitude d'espèces vont être détruits ainsi que des espèces végétales protégées *Angélica heterocarpa* et bien d'autres. Les compensations ne changent rien à l'état des choses et tout cela pour des intérêts privés.

### Quant à IKEA

En terme d'emploi quelques emplois vont être créés mais combien vont être détruits ?

Au niveau du bruit cela va très vite devenir intolérable.

Quant à la pollution aux hydrocarbures, on peut lire, dans l'étude d'impact : « En cas de pic de pollution, il est estimé probable le déclassement de la qualité de l'eau (ruisseau du Portou) ; ce qui conduit à envisager un rejet direct dans l'Adour ; l'analyse de cette incidence n'est pas abordée ».

Nous avons demandé l'évaluation de l'incidence Natura 2000.

Nous avons également demandé que soit appliqué le principe de précaution tel qu'il est défini dans la loi N°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.

Gisèle Mougnois

## L'ASSOCIATION ADECH ET LE CADE SONT EN COLÈRE

*Le rapport du commissaire enquêteur M. BUIS est tombé. Il porte sur la première enquête publique concernant l'usine mécano biologique sur le site de Batz, sur la demande d'utilité publique. L'avis de M. BUIS a été écrit comme suit afin que l'on comprenne bien que cela n'est pas discutable : « En conséquence, nous émettons un avis favorable » à la mise en compatibilité du PLU de la ville de Bayonne et à la dérogation à la loi Barnier ( art. L III- I- 4 du Code de l'Urbanisme ».*

*Ce rapport va uniquement dans le sens demandé par l'autorité administrative et ne tient pas compte des remarques pertinentes faites par les riverains, les élus et les associations. Dans ses conclusions, M. BUIS a relevé 4 associations contre ce projet mais a complètement omis de relever que le CADE, association agréée au titre de l'environnement, était également contre ce projet dans la mesure où il existe une solution plus satisfaisante. (voir Ortzadar N°139)*

*Il donne au syndicat 4 recommandations qui, si ce n'était pas si grave, porteraient à rire. Voir sur le site de l'ADECH [www.adech.fr](http://www.adech.fr)*

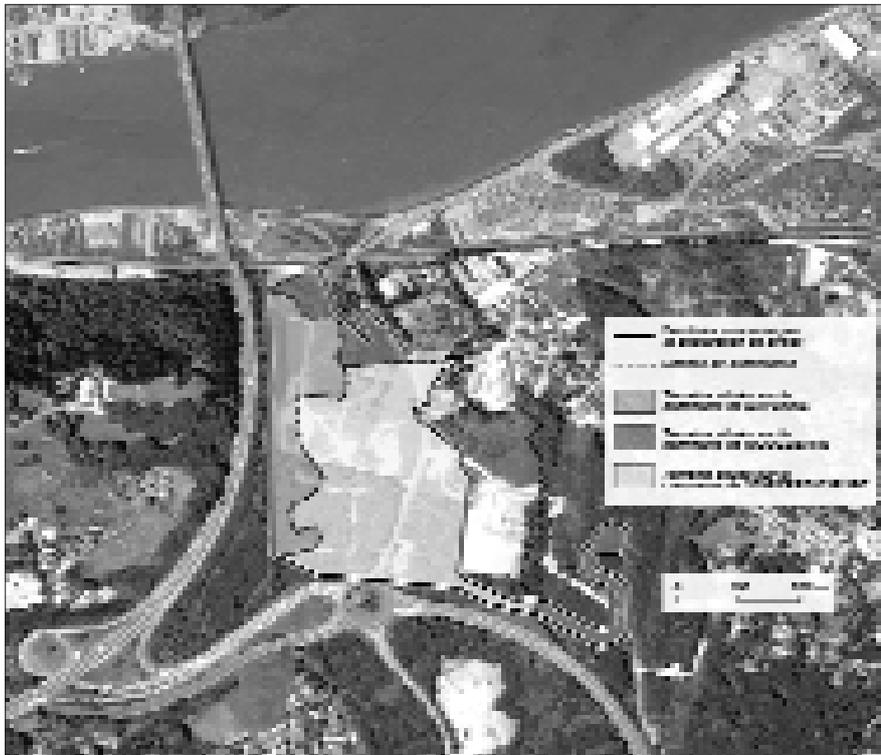
*Aussi, en réponse, l'ADECH a organisée durant l'été deux manifestations très symboliques.*

*La première, le 10 juillet, où nous étions une cinquantaine sur la RD 817, simulant une circulation alternée à la sortie du site. Dans son rapport, M. Buis a noté que la circulation ne serait pas entravée ; s'il était venu se joindre à nous, il aurait pu constater très rapidement l'apparition de bouchons.*

*La deuxième, le 22 juillet, devant la mairie de Bayonne, où nous étions également une cinquantaine dont plusieurs associations du CADE, tous habillés en noir et jaune, couleur des sacs poubelle avec, comme slogan favori, « nos élu(e)s déclassent un espace protégé, déclassons nos élu(e)s », slogan qui était inscrit sur 2 banderoles noires, inscription en jaune, en tout 80 m. On pouvait entendre au mégaphone « trions à la source surtout les fermentescibles » etc.. Cette manifestation se déroulait en même temps que la réunion du conseil municipal pour voter la mise en conformité du Plan Local d'Urbanisme. L'opposition n'a pas pu s'exprimer, le Maire ayant balayé d'un revers de la main les opposants. Quelle démocratie ! Les erreurs du passé se réitèrent.*

# Implantation d'IKEA...

## Une enquête publique sur IKEA



L'emprise d'IKEA constituera 15 ha supplémentaires imperméabilisés sur Ametzondo.

### Une annonce plus que discrète

Les automobilistes passant par le rond point d'Ametzondo (à la jonction des 2 autoroutes vers Toulouse et vers Bordeaux), et particulièrement attentifs, pouvaient remarquer au début du mois de juin une petite affiche jaune apposée à un poteau au *cédez le passage* du rond point : l'annonce d'un vide grenier ? Les prochaines fêtes d'un village ? La seule solution pour la lire étant de descendre de sa voiture (le texte étant trop petit pour être lu de loin), au risque au mieux de se faire klaxonner par les voitures accumulées derrière, et au pire de se faire écraser, il fallait être particulièrement curieux ou inconscient pour s'y intéresser.

Voilà comment on a pu apprendre que l'enquête

publique sur IKEA allait démarrer.

Évidemment, cela fait presque des années que l'on entend parler d'IKEA à Bayonne, et que l'on sait que la zone d'Ametzondo est un des sites pressentis. Mais d'autres communes des Landes annonçaient sa venue, et le site d'Ametzondo étant une zone de barthes inondables, les travaux des ASF sur la zone ayant en une année provoqué 3 grosses inondations sur les quartiers périphériques, devenus –de par le remblaiement– les nouveaux points bas du secteur, on espérait que la raison l'emporterait.

Bien sûr, rassurez-vous, l'affichage était réglementaire. D'autres affiches étaient mises dans le panneau d'affichage des 3 mairies concernées (et chacun sait que le citoyen « lambda » va très

régulièrement vérifier ce qui est affiché en mairie...) et en 2 ou 3 autres points du village. A l'heure d'internet, on ne peut que s'extasier devant la communication de nos élus vis à vis de leurs (con)citoyens. Et la presse ? Il y a certes eu une communication dans les annonces légales,

mais les articles annonçant l'enquête publique ont été déclenchés par le communiqué de presse de l'association *Mouguerre Cadre de Vie*, qui devant l'ampleur du dossier et les gros dégâts à venir sur l'environnement a déclenché une réunion publique d'information, en y conviant les élus.

### Un dossier fourni, très fourni... écrit pour le public ?

Pour tous ceux qui n'ont jamais lu une enquête publique, je peux témoigner de mon expérience : je l'ai fait ! Avant cette première expérience, je pensais que l'« enquête publique », c'était le moyen d'informer le plus grand nombre de citoyens des tenants et des aboutissants du projet, avec une sorte d'analyse objective des conséquences, sur l'environnement notamment, pour que chacun puisse contribuer et améliorer le projet.

En fait, à la lecture du dossier, il s'agit plutôt d'un argumentaire totalement subjectif, une sorte de gigantesque publicité pour le projet, où tout est parfait. On se demande bien qui pourrait penser autrement.



Le panneau déjà placé, avec la bretelle évitant le giratoire Nord et l'indication de la zone commerciale.

# A : pour quoi faire, à quoi bon ?

En plus de cela, pour lire un dossier d'enquête publique, il faut non seulement du courage (il y a bien 20 cm de dossier empilé), mais aussi des connaissances dans des domaines très variés (plantes et animaux protégés, hydrographie, pollution atmosphérique, urbanisme, calculs de décibels etc.).

Le dossier comporte plusieurs documents, le plus important et le plus volumineux étant l'étude d'impact (387 pages). Dans cette étude d'impact, la présentation qui est faite suit un plan très spécial : on traite d'abord de l'état existant sur tous les domaines (l'hydrographie, les paysages, l'environnement, le bruit, la pollution), puis on aborde les modifications du projet, temporaires, puis définitives en retraçant un à un tous les domaines. Cela fait que les informations données sont à la fois redondantes mais également très confuses. Une présentation par thème serait beaucoup plus facile à lire (par exemple, on parle du milieu naturel existant, puis on en expose tout de suite les modifications). Il manque des synthèses « contradictoires » pour donner aux citoyens des pistes d'analyse contradictoire.

Ce qu'il faut également, c'est du temps, beaucoup de temps. Le dossier reste en mairie 1 mois, il faut pouvoir s'y rendre aux heures ouvrables, et espérer ne pas être trop nombreux à vouloir le lire (il n'y en a qu'un). Personnellement, j'ai obtenu le dossier sur CD au bout de quelques jours, ce qui a permis d'y travailler tard le soir et le week-end. Mais franchement, c'est un boulot à temps plein que de lire et d'analyser un tel dossier. Il n'est pas conçu pour être lu par le plus grand nombre facilement.

## Mais finalement, une enquête pour quoi faire ?

Une annonce d'enquête des plus discrètes, un dossier présenté à la fois de manière redondante et confuse, soit on se décourage, soit on se demande bien ce que tout cela peut peut-être cacher, même sans disposition particulière à la paranoïa.

La lecture du dossier a révélé quelques surprises. Du point de vue des inondations bien entendu. En fait, le site lui-même –zone à vocation naturelle d'absorption des crues– est rendu non inondable en le remblayant à une altitude de 3 m. Pour donner un exemple de l'opacité du dossier, on découvre cette information (qui n'est pas mise en valeur) au détour d'une phrase, mais aucune altitude initiale de la zone n'étant donnée, on ne se rend pas compte de ce que cela implique. J'ai soulevé ce point précis lors d'une permanence du commissaire enquêteur, qui s'est donc renseigné et a donné cette réponse : on remblaiera la moitié du site sur 1,5 mètres de hauteur (une partie du site étant en fait déjà remblayée). Ce n'est pas rien. Cela va créer encore plus de nouveaux points bas. IKEA sera à l'abri en hauteur, mais les riverains présents autour ont du souci à se faire.

On découvre aussi par exemple que la demande faite par la CABAB et la SMTIC (qui gère les transports en commun sur le BAB) de créer un parc relais –puisque une ligne de bus est prévue jusqu'à IKEA–, est arrivée « trop tard ». Rappelons que le président de la CABAB est également le président du SMAZA. Il se répond en quelque sorte à lui-même qu'il aurait dû se manifester avant. On apprend aussi, par exemple, en lisant un tableau, qu'il



Le giratoire n°6 est déjà construit !

est prévu un embouteillage le soir de 140 voitures à la queue leu-leu près du nouveau collège de Saint Pierre (IKEA, c'est 3 400 voitures par heure). Le plus extraordinaire est survenu presque par hasard. Un dimanche, passant en voiture dans le secteur d'Ametzondo, et venant de passer la moitié de la nuit à lire le fameux dossier en vue de préparer la réunion publique sur IKEA, mon œil (désormais plus averti que la moyenne) est attiré par un panneau déjà placé dans le chantier des ASF et j'y remarque le dessin d'un giratoire tel qu'il est prévu dans le dossier d'IKEA. Le panneau étant trop loin pour être lu précisément, je reviens avec mon appareil photo et son zoom. Et je vois qu'est déjà indiqué « zone commerciale », avec une bretelle de déviation du giratoire, non prévue dans les travaux des ASF, mais présentée comme la solution pour désengorger l'arrivée sur IKEA. Déjà surprise qu'un panneau soit placé (alors que l'enquête publique ne faisait que démarquer), j'ai mis quelques minutes à me dire ... « mais il n'y a peut être pas que le panneau ? ». Et me voilà donc sur le chantier des ASF, désert le dimanche et par ailleurs accessible sans passer la moindre barrière ni la moindre panneau d'interdiction, dans une zone cachée par un petit

bois et où je constate que les travaux des voies d'accès vers IKEA, qui apportaient une modification aux travaux prévus initialement par les ASF, sont déjà faits ! Et, notamment, est déjà construit le giratoire n°6, qui fait pourtant partie intégrante de la définition du projet IKEA. Par ailleurs, outre la déviation du giratoire qui avait attiré mon regard sur le panneau, une voie (prévue dans l'étude publique des ASF à 2 fois 1 voie) a déjà été construite en l'élargissant à 2 fois 2 voies, ce qui est une modification liée à IKEA.

A quoi bon passer des heures à lire les études hydrographiques, les études acoustiques, les études de pollution et de trafic ? Qu'attendent les élus de la contribution des citoyens pour améliorer le projet ? Quelle est la place de la concertation dans un projet qui va modifier durablement l'environnement de tout un secteur ? Quelle est la place des solutions alternatives (car elles existent, même concernant les voies d'accès déjà construites) ? Notre démocratie a de gros progrès à faire...

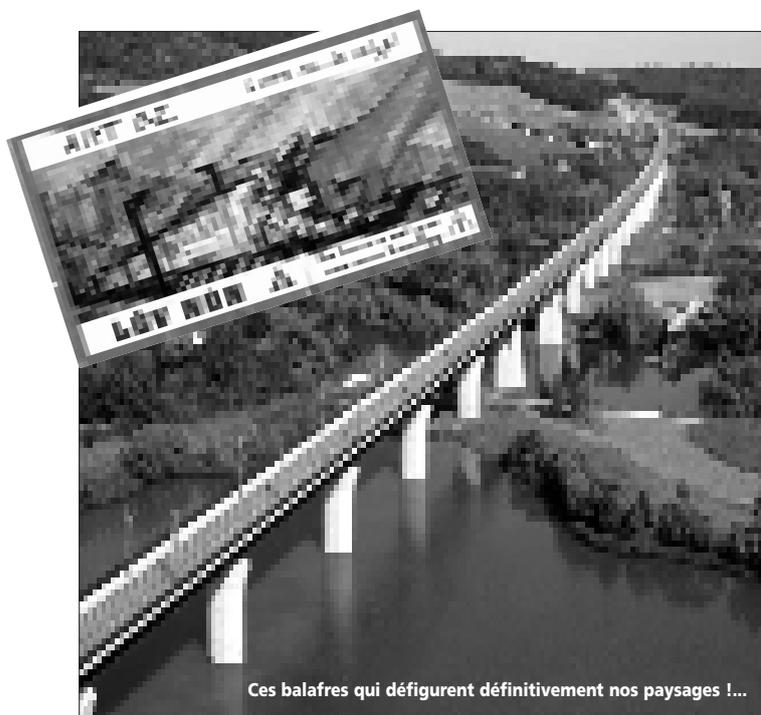
• Si vous voulez en apprendre plus sur le projet IKEA lui-même, rendez-vous sur le site internet : [www.mouguerrecadredevie.fr](http://www.mouguerrecadredevie.fr)

Martine Bouchet



...Implantation d'IKEA

# LGV : le feuilleton...



## RFF et les prévisions de trafic

Quatre ans après le lancement du débat public, il nous a semblé intéressant de cibler les évolutions des estimations de trafics pour 2020 présentées par RFF.

En septembre 2006, donc, au lancement du débat public, RFF sachant que les voies actuelles entre Hendaye et Bayonne ont une capacité de 264 trains par jour et qu'il n'en passe réellement qu'une cinquantaine, se fend d'un document intitulé « *Analyse de la capacité de la ligne existante Bordeaux Irun* ». On relève qu'entre Bayonne et Hendaye il passerait 282 trains par jour donc nécessité d'une nouvelle ligne. Ces 282 trains/jours se décomposent ainsi : 204 trains de marchandises, 50 TER et 32 TGV. Quatre mois plus tard, le même RFF fournit aux experts suisses nommés par la commission du débat public la demande suivante : 163 trains de marchandises, 50 TER et 18 TGV (diaporama de l'expertise). On perd 14 TGV et surtout 41 trains de marchandises pour un total de 233 trains quotidiens.

Au printemps 2010, dans le rapport confidentiel-qui-n'aurait-pas-dû-tomber-entre-nos-mains, fourni à la

médiatrice, RFF demande: 94 trains de marchandises, 80 TER et 22 TGV soit un total de 196 trains quotidiens (et encore s'agit-il ici, contrairement aux autres chiffres des passages sur le pont Adour où sont ajoutés les trains venant de la voie Pau-Bayonne et Garazi-Bayonne. Par rapport aux chiffres fournis à la commission du débat public pour obtenir la voie nouvelle, on a donc perdu plus de 86 trains, on a ajouté 30 TER pour essayer de compenser un peu la perte de 110 trains de marchandises.

On peut analyser la chose ainsi : en 2006 pour passer le débat on annonce 204 trains de marchandises, la fin du mur de camions sur l'autoroute, davantage de fonds européens pour les marchandises. On a annoncé 21 millions de tonnes de marchandises à Bordeaux, 13 à Hendaye dont 8 en 2009 (aujourd'hui on est passé de 2,4 à 1,6 à Hendaye).

On obtient la décision et on commence les retouches : 22 TGV (dont 2 sur 3 s'arrêteraient à Bayonne) au lieu de 32, 94 trains marchandises au lieu de 204 et pour ne pas perdre totalement la face on gonfle les TER (8 par sens aujourd'hui entre Hendaye et Bayonne) en prévoyant une augmentation de 433 % en 2020.

## Si on parlait à nouveau de la saturation des voies existantes ?

Ce coup-ci nous ne ferons pas appel aux études indépendantes des Suisses SMA ProTrans de 2006 ni à la Citec de sept 2009 qui ont amplement validé nos arguments. Non ce coup-ci nous irons simplement sur le site de RFF (taper GPSO) et nous trouverons une étude intitulée : « *État et perspective du trafic sur les lignes existantes* ». Bien que la plupart des études RFF nous ont habitués à des chiffres de trafic ferroviaire « gonflés » artificiellement, les conclusions résistent parfois à ce traitement.

Au passage on tombe sur cette phrase : « *L'analyse de l'évolution récente de 2004 à 2007 montre un fléchissement des échanges internationaux de l'Espagne. Après une croissance à un rythme relativement élevé de 2000 à 2004 (6,5 % par an), on observe, entre 2004 et 2007, une baisse annuelle moyenne encore faible en tonnage de 2,1 % pour les importations espagnoles et de 4,2 % pour les exportations sur la période. Ce chiffre s'est probablement fortement accentué en 2008 au vu de l'évolution de la circulation des PL et de la baisse importante de l'activité de fret SNCF.* »

Cela confirme les tendances annoncées par le rapport Becker d'un plafonnement des échanges (qu'il prévoyait plutôt vers 2015) mais plus encore, cela s'inscrit dans une période 2004-2007 avant la crise et l'effondrement de 49 % de 2009. Passons et allons à ce qui constitue le noyau dur de notre opposition : les lignes actuelles ne sont pas saturées !

En page 13, RFF publie un tableau indiquant le taux d'occupation des différents tronçons. Il en ressort que sur Bordeaux-Hendaye, seul le tronçon Bayonne-Dax, et de 14h à 19h seulement, compte un taux d'occupation compris entre 65 et 75 %. Nous avons longuement développé notre position sur ce tronçon où le système de signalisation est un des plus préhistorique de l'état français. La mise en place d'une signalisation plus performante (BAL : Blocs Automatiques Lumineux) devant

porter la capacité à plus de 100 trains supplémentaires (travaux en cours), va donc effacer ce relatif point noir. Ce qui est confirmé par cette phrase du rapport RFF : « *La section Dax – Bayonne présente un problème de capacité durant la pointe du soir et la période creuse la précédant. Ceci est imputable directement au système de signalisation ne permettant pas un espacement court entre les circulations. En dehors de ce problème de signalisation qui sera résolu par les investissements prévus au CPER 2007-2013, cette section ne présente pas de problème de saturation particulière.* »

## Agriculteurs contre la LGV

Surprise cet été à Urrugne où la commission de la chambre d'agriculture chargée de faire remplir un formulaire aux agriculteurs touchés a vu arriver ces derniers en force et annoncer de manière fracassante leur refus. Le dimanche suivant à Espelette, les mêmes agriculteurs ont fait un brin de conduite à Alain Rousset président de la région et promoteur de la LGV, devant les caméras de F3. « *Vous serez indemnisés dit ce dernier* », « *on ne veut pas d'indemnités, on veut vivre et travailler sur nos terres simplement* » disent les agriculteurs. « *La LGV c'est une chance pour vos enfants* » dit Rousset, « *mes enfants me disent de ne pas laisser faire ça* » dit l'agricultrice.

La semaine suivante rebelote à Ustaritz où la salle est envahie par les opposants.

## Une LGV diminue-t-elle l'attractivité d'une ville ?

Les grands élus de nos régions et les promoteurs de LGV évoquent l'enclavement de leur territoire comme facteur contrariant de l'attractivité de leur métropole. Est ce une illusion, ou bien une idée vérifiable ? Si la desserte d'un territoire augmentait son attractivité, nous verrions une juxtaposition des LGV et des villes les plus attractives de notre territoire. Les villes les plus éloignées du réseau grande vitesse seraient les lanternes rouges de ce

palmarès d'attractivité des villes. Or une telle étude vient d'être réalisée et publiée dans *Les Echos*. Tenez vous bien ! En tête du palmarès Ajaccio, Bastia, Arcachon... Sur 3 villes gagnantes, deux sont en Corse ! Le clou de ce palmarès est que les villes les mieux desservies par les LGV sont les lanternes rouges de l'attractivité socio économique.

La carte est presque un négatif de la carte des LGV. Ce tiercé gagnant est inattendu pour les décideurs de l'aménagement du territoire. Des chercheurs de l'université Paris-Dauphine ont mesuré l'effet des politiques urbaines et l'attractivité d'une centaine d'agglomérations dans une étude dont *Les Echos* ont l'exclusivité. Cette nouvelle France est coupée en deux : les petites villes du Sud l'emportent et pas seulement pour leur dynamisme économique.

Il serait temps, grand temps, que nos grands élus régionaux et nationaux et autre décideurs politiques des CCI, CESR reçoivent un grand seau d'eau froide sur la tête pour sortir de cette illusion bornée qu'une

LGV prestigieuse suscitera le miracle socio économique espéré pour leur région, et leur métropole. Il faut en finir de cette politique de prestige économique désastreuse et ruineuse. Qu'ils regardent la réalité en face, qu'ils s'inspirent de l'étude réalisée déjà en 2006 à l'université de Reims sous la direction de Marie Delaplace sur les impacts socio économiques des LGV qui prouve qu'il n'y a pas de miracle socio économique à attendre d'une LGV. Qu'ils arrêtent de se faire et de nous maintenir pigeons de ce charme dépassé au profit des grands groupes d'entreprises financières des BTP.

De toute façon, le prestige TGV n'agit plus sur la population, comme en témoigne une étude réalisée pour le compte de RFF en région PACA. Une large majorité de la population ne rêve plus de TGV, mais de transports de proximité.

Le miracle LGV fera la ruine financière du Trésor Public dans ces infrastructures énormément coûteuses, non rentables pendant même que le service public de transport ferroviaire voyageurs et marchandises

ne cesse de se délabrer.

Il faudra que nos grands élus trouvent d'autres astuces prestigieuses pour asseoir leur pouvoir, sinon ils seront eux-mêmes entraînés dans cette fin annoncée du prestige du TGV.

(Article écrit par R. Legros, d'Attac sud des Landes).

### Lu dans la vie du Rail

Dans la vie du rail du 14 juillet 2010, un article intitulé : « *Entreprise : Guillaume Pépy face au malaise des cadres* » où on relate la conférence de presse du président de la SNCF du 5 juillet. M Pépy commente les réductions d'investissement et sur les infrastructures, l'article reprend : « *Sur un même registre, il a estimé qu'il valait mieux faire une ligne à grande vitesse en moins et avoir un bon renouvellement du réseau existant* ».

Pépy avec nous ! Pépy avec nous !

### Une anecdote

Voici une anecdote survenue à un ami breton :

« *La SNCF met tout en œuvre pour rentabiliser ses lignes LGV, le site <http://www.intermodalite.com> dénonçait ce problème de politique tout tgv au détriment des trains TER et intercitys. J'en ai encore fait l'expérience cet été : désirant me rendre du Mans à Roanne en train, j'ai donc recherché mes billets par internet (au guichet le résultat est le même), la SNCF me propose uniquement des trajets Le Mans-Paris (TGV), Paris-Lyon (TGV), Lyon-Roanne (TER), pour un total de 100 e l'aller et une durée de plus de 7h. J'ai donc demandé que mon train passe par Tours, résultat : le Mans-Tours (TER) + Tours-Roanne (Intercités), coûts 39 e l'aller, temps 6h.*

*Un bon nombre de trajets province-province sont identiques (exemple Angers-Toulouse, Strasbourg-Lille), les trajets proposés sont plus longs, plus coûteux, mais utilisent des lignes LGV et cela ne va certainement pas aller en s'améliorant... »*

**Victor PACHON**

## Comice agricole du 8 septembre à Urrugne...

*Le comice agricole d'Urrugne relevait cette année d'une empreinte anti-LGV remarquable.*

*A l'initiative des agriculteurs opposés à une LGV inutile, destructrice et coûteuse, même les vaches affichaient leur opposition.*



Présentation des vaches



Label Anti-LGV...



Les bertxulari improvisent aussi sur la LGV...

# Le démantèlement du fret ferroviaire français :

## une mascarade au nom de l'intérêt commun



**P**OURQUOI un trajet coûte-t-il moins cher par passager en payant l'autoroute, à 3 dans une voiture tractée par un moteur au rendement médiocre brûlant des hydrocarbures taxés à 80 %, qu'à 500 dans un train mû à l'électricité avec un rendement énergétique excellent ?

Les « nantis de la SNCF » absorberaient-ils la différence ? Pas tout à fait. Voilà l'une des questions qu'on a pu poser à nos intervenants cheminots, militants CGT, lors de l'ATTAC-café (1) qu'ils ont tenu à l'Atalante en février dernier.

Pas particulièrement sexy a priori, le thème du fret ferroviaire. C'est sans doute pour cela que, nourris de clichés péjoratifs sciemment portés par les médias, nous avons appris beaucoup de choses, parfois ahurissantes.

Par exemple, le gouvernement après avoir cassé l'outil public du wagon ferré pour mieux en dénicher l'inefficacité, après l'avoir bradé au privé, après avoir décimé et mis au pas les rangs des cheminots dégoûtés, désarmés, en plein désarroi, pourra aisément reconstituer ses marges.

Nous avons mesuré l'écart entre les gesticulations du Grenelle de

l'Environnement et le sabotage commercial des quelques lignes encore disponibles au fret. Notamment la politique d'arrêt du wagon isolé qui impose désormais à tout client de prendre un train complet, et non plus des wagons.

Nos animateurs nous ont expliqué leur nouvelle mission : expliquer à des industriels qui démarchent la SNCF avec un sincère souci écologique, que la ligne Toulouse - Pau, par exemple, doit être fermée, parce que non rentable. L'itinéraire de remplacement proposé est : Toulouse - Bordeaux - Bayonne - Pau. Les kilomètres facturés seront comptés à la roue, bien entendu.

Ou encore cette scierie de Saint Jean Pied de Port qui, capable de remplir un train entier et donc éligible à la nouvelle politique audacieuse de nos élites du train, qui souhaitent doubler leur usage du fret ferroviaire, se voit opposer la fermeture prochaine de la ligne.

Enfin, l'inutile LGV qui n'enlèvera pas plus de camions à l'autoroute que ne l'aurait fait la voie existante, à la condition de veiller au développement, et à l'entretien de cette dernière. Chacun retrouvera par ailleurs dans l'effort « public » à élargir l'autoroute, combien plus coûteux que l'amélioration des voies ferrées actuelles, une autre illustration du souci du gouvernement de préserver nos deniers et notre planète...

En résumé : les voies ferrées ne sont pas saturées, et cet outil merveilleux qu'est le train, qui nous a fait rêver enfants, bâti par des générations de gens dévoués à l'aménagement du pays dans l'intérêt durable de tous, est en passe d'être mis en pièces, sacrifié aux lobbies routiers et livré à la « libre concurren-

ce ». Des guillemets s'imposent, car des entreprises concurrentes pourraient nous imposer des LGV sans limitation, pour faire la course entre quelques grands pôles urbains. Une telle concurrence ne peut s'expliquer que par l'instrumentalisation des salariés, sur lesquels pèseront une fois de plus les lois de la concurrence dans un système entièrement dérégulé.

Voici la réponse à notre question initiale : *pourquoi un trajet coûte-t-il moins cher par passager en payant l'autoroute, à 3 dans une voiture tractée par un moteur au rendement médiocre brûlant des hydrocarbures taxés à 80 %, qu'à 500 dans un train mû à l'électricité avec un rendement énergétique excellent ?*

Parce que les usagers du rail – personnes et marchandises – financent les voies et les trains, alors que la route est virtuellement « gratuite ». Les camions ne payent que symboliquement la route qu'ils empruntent, tandis que le wagon paie intégralement son support.

Voici bien une entorse caractérisée à la concurrence libre et non faussée de notre idéal européen... Mais ce n'est pas drôle.

Nos intervenants, pourtant jeunes, témoignaient encore vivement de cet esprit de service public cher au cœur des français, qui ont su conserver, au-delà de l'individualisme moderne, le sens de l'intérêt commun. Pourtant on se résigne à ranger un à un nos nobles services nationaux au placard de l'histoire, au rayon des ringardises, sous les coups de la propagande libérale. Nous n'avons rien su répondre au dégoût de nos orateurs. « Les cheminots sont épuisés » nous dirent-ils, « de l'image de nantis qu'on pro-

jeté d'eux dans les médias ».

Maintenant que nous savons quel scandale se joue en silence à l'ombre du wagon, crions-le pour empêcher cette nouvelle spoliation de nos biens collectifs.

**N. Pierlot**  
Attac Pays Basque

### Attac pays basque :

Maison pour Tous  
rue Le Barillier 64600 Anglet.  
<http://local.attac.org/paysbasque>

(1) Les Attac Café sont des discussions informelles, ouvertes à tous. Ils ont lieu deux fois par mois, de 19 h à 21 h, à la Taverne de l'Atalante, rue Denis Etcheverry à Bayonne.  
C'est un moment d'échanges libres et toujours très riches, autour d'un bon verre !

### Prochains Attac Café

- **Mardi 14 septembre : la réforme des retraites : comment poursuivre et amplifier la mobilisation ?**
- **Lundi 27 septembre : le point sur le brûlant dossier de la LGV (Ligne à Grande Vitesse) par Eliane Pibouleau-Blain, membre du CADE et d'Attac Pays Basque**
- **Jeudi 16 septembre à 20 h 30, à l'Autre Cinéma de Bayonne, l'Atalante fait à nouveau confiance à Attac Pays Basque en nous invitant à animer le débat après le film de J.S. Bron « Cleveland contre Wall Street », sur la crise financière.**

# Le Groupe CASINO tremble devant Fakir (et réclame 75 000 €)

« Fakir » est un petit journal, en vente pour 3 euros dans les bons kiosques ou sur abonnement (25 euros pour dix numéros à adresser à Journal Fakir, 21 rue Eloi Morel 80000 AMIENS). On en parle pour signaler la parution récente de son numéro d'été, avec un reportage consacré à « Jean-Charles Naouri, l'économie casino ». Mais avant même la parution du numéro, le Groupe Casino a réagi... en déposant une plainte : le petit journal a reçu des assignations au tribunal, le Groupe Casino et son PDG réclamant 75 000 euros à la multinationale Fakir...

Bien décidée à ne pas se laisser faire, l'équipe du journal réagit à son tour en... diffusant le texte ci-dessous pour informer et lancer un appel à soutien :

« CASINO et son président, Monsieur Jean-Charles Naouri sont les victimes d'un véritable acharnement médiatique piloté par le journal FAKIR. »

Vous ignorez, ça, vous ?

Nous aussi.

On se croyait un petit canard militant, brinquebalaçant, entièrement rédigé, dessiné, mis en page par des bénévoles, essayant timidement depuis la Picardie, mais voilà qu'en dix minutes chez l'huissier, hier après-midi, mercredi 23 juin, d'un coup, il nous est poussé des ailes de géant. Mieux que l'Incroyable Hulk, hop, d'un coup, notre association se transformait en conglomérat médiatique, en super-lobby, capable de « piloter » un « véritable acharnement médiatique ». On est fortiches, non ?

On comprend qu'ils tremblent, en face. Ils sont si chétifs, si fragiles. Le pauvre Jean-Charles Naouri, seulement la 63<sup>ème</sup> fortune du pays, à la tête du petit Casino, 11 000 magasins dans le monde, 200 000 « collaborateurs », 26,8 milliards de chiffres d'affaires –et cette frêle société, contre l'énorme, la puissante, la gigantesque multinationale Fakir. Ce choc contre un titan de la presse doit leur donner des sueurs froides, la nuit.

On comprend, dès lors, que ces malheureux nous réclament plus de 75 000 €. C'est une



paille,

pour une holding comme la nôtre. 75 000 €, notre trésorière, Aline, elle va à peine s'en rendre compte : des chèques comme ça, avec plein de zéros, elle en signe deux trois chaque matin en prenant son café. Et au pire, en décembre, les dirigeants de la Fakirie diminueront un peu leurs stock-options...

On ne va pas pleurnicher. On le sait bien, en dix années d'enquête, que notre journalisme est un sport de combat. Que notre canard a frôlé la mort judiciaire, un paquet de fois, déjà. Et bizarrement, pourtant, de toutes ces batailles –dévoreuses de temps, d'énergie, d'argent– à chaque fois nous sommes sortis plus forts. Parce que vous étiez là, camarades lecteurs. Parce que vous serez là, on le devine déjà, enthousiastes, solidaires, combattifs. A la dernière Assemblée Générale de Casino, nous étions huit –et à huit seulement, nous avons perturbé le ronron. L'an prochain, prenons les paris : nous serons huit cents.

Pourquoi le cacher, enfin ? Il y a un soupçon de fierté. Jean-Charles Naouri, face à nous, c'est l'homme qui, dans les années 80, aux côtés de Pierre Bérégofoy, a libéré la Finance. Depuis, de

fonds de pension en « private equity » (il a d'ailleurs fondé le sien), de rentabilité à 15 % en super-dividendes, la dictature des actionnaires dévaste l'économie comme un nuage de sauterelles : la crise, c'est un peu, beaucoup, sa crise. Dans une démocratie normale, Jean-Charles Naouri devrait s'expliquer, en pleine lumière, au journal de 20 heures, devant des commissions parlementaires, sur les choix qu'il a opérés, dans l'ombre, il y a un quart de siècle. Mais il n'a pas à s'expliquer. Il trône tranquillement sur sa fortune, qu'il a bâtie depuis –grâce à la Finance. Alors, il y aura un espace public, maintenant, où cette histoire sera évoquée : ce ne sera pas son procès, ce sera le nôtre. Bon voilà.

Maintenant, c'est la rentrée. On va réfléchir à comment on se défend,

comme on contre-attaque avec une gigantesque campagne nationale. Si vous avez des idées, si vous souhaitez nous soutenir, envoyez un courriel à [laurent@fakirpresse.info](mailto:laurent@fakirpresse.info)

Et puis, on vous souhaite une bonne rentrée. Qui sera quand même plus belle avec un Fakir dans la boîte à lettres...

Sans vous, on ne peut rien. Avec vous, on peut tout.

Et c'est pour ça qu'à la fin c'est nous qu'on va gagner...

## L'équipe de Fakir

Dans le numéro d'été de Fakir, vous aurez trouvé surtout :

- **Gros pognon et ballon** : 50 ans de capitalisme racontés par le football
- **Petits budgets** : Bricolez votre sex machine
- **Dieu nous garde !** : Mes cousins sont des terroristes, comment réagir ?
- **Ecologie** : L'échec de la technique (la preuve par la chasse d'eau de BP)
- **Décomplexé** : La France fière de ses patrons
- **Agences de notation** : la Voix de la finance

# "CLEVELAND CONTRE WALL STREET"

UN FILM DE JEAN-STÉPHANE BRON

CLEVELAND est une ville du Middle West, durement touchée par le chômage et la crise immobilière. Les quartiers pauvres de la ville offrent un spectacle de désolation : maisons abandonnées et dévastées, jardins en friche jonchés de détritus.

En 2007, lorsqu'éclate la crise des « subprimes », Cleveland est touchée de plein fouet à l'instar d'autres villes américaines. Vingt mille familles, cent mille personnes ruinées par les banques sont expulsées de leur logement et jetées à la rue.

En janvier 2008, la municipalité de Cleveland assigne en justice vingt et une banques, accusées d'être responsables de ce désastre.

Mais le procès n'aura pas lieu, Wall Street et ses avocats bloquent la procédure.

C'est alors le cinéma qui va convoquer la justice.

Le documentariste suisse, Jean-Stéphane Bron, imagine un procès fictif, dont les protagonistes, juge, témoins, avocats, courtiers, victimes sont cependant impliqués dans l'affaire. Le film se déroule dans le huis clos d'une salle d'audience.

S'engage alors un passionnant débat qui doit aboutir à la vérité : qui est responsable, voire coupable d'une telle catastrophe ?

Petit à petit, dans une sorte de dramaturgie, se dévoilent les arcanes d'un processus complexe : le mécanisme des prêts hypothécaires, accordés à familles pauvres pour leur permettre d'accéder à la propriété.

Le procès est un face à face sans concessions : d'un côté, des victimes effondrées témoignent de leur vie dévastée, de l'autre l'avocat des banques sûr de son bon droit plaide la légitimité de ses clients.

Pourtant rien n'est tranché de manière caricaturale. Toute la force du film réside dans sa capacité à « décortiquer » ces prêts hypothécaires, leur création et leur utilisation.

Le spectateur, examinant les arguments des deux parties, peut et doit, tout comme les jurés du procès, se faire une intime conviction.

Ainsi se succèdent à la barre, ces victimes des banques, souvent noires, issues des quartiers déshérités de la ville, en proie à d'énormes difficultés matérielles, souvent peu éduquées et faciles à tromper.

Toutes ont en commun ce rêve américain, la propriété immobilière. Pour réaliser ce rêve, elles ont succombé aux offres alléchantes des courtiers bancaires venus les solliciter jusque dans leur demeure.

Des traders qui ont obéi scrupuleusement à la logique du profit dans un système capitaliste peu remis en cause outre-Atlantique.

L'avocat des banques assène son argument « massue », les gens ont acheté des maisons

Peu solvables, avec des revenus inférieurs au minimum requis pour obtenir un prêt immobilier, les candidats à l'accession à la propriété se sont vus proposer des prêts à des taux très élevés (souvent variables), assis sur la valeur de leur bien, dans un contexte de hausse continue de l'immobilier.

En cas de défaillance des emprunteurs, les banques pouvaient recouvrer leur mise en exigeant la vente de la maison.

Par ailleurs le risque pris par les banques était grandement amoindri par la revente de ces prêts titrisés.

Tout cela, jusqu'au jour où le marché s'est retourné, la bulle immobilière a éclaté et provoqué une grave crise financière. Les banques renflouées par les États, ont retrouvé une santé éclatante et leurs clients spoliés ont tout perdu.

L'immense mérite de film est de donner à voir les dégâts terribles provoqués par un système financier prédateur qui se déploie sans entrave.

Un film à voir absolument pour mieux comprendre cette fameuse crise des « subprimes ».

arc • en • ciel  
**Ortzadar**

Tel / Fax : 05 59 31 85 82 — Courriel : ortzadar @ bigfoot.com  
<http://ortzadar.free.fr>



beaucoup trop chères pour eux et ont voulu vivre au-dessus de leurs moyens. Ils ont cru s'enrichir tablant sur une hausse continue de l'immobilier. Ils ont joué, ils ont perdu... C'était le risque qu'ils ont pris volontairement.

Mais l'audition de certains témoins, un courtier, le créateur du logiciel utilisé par les banques soulève un coin du voile sur la véritable nature de l'opération « subprimes »

Les banques, ont en effet délibérément ciblé la population pauvre systématiquement démarchée.

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



NOM, Prénom .....

Adresse .....

CP..... Ville .....

Bulletin à retourner à :  
B.P. 90080 - 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 : José A. sAGUIRRE  
Imprimé sur les presses de l'imprimerie Artisanale à Bayonne