

Saumoduc des Landes



Victoire !

L'ahurissant projet de tuyauterie consistant à pomper l'eau de mer sur la côte landaise, l'envoyer sous pression à 40 kilomètres de là, à Pouillon, pour creuser dans le sous sol de sel afin d'y dégager des cavités pour stocker du gaz, puis renvoyer la saumure jusqu'à l'océan, cet ahurissant projet donc... a été abandonné. Il avait fait l'objet d'une intense mobilisation et prenait toute sa place dans le catalogue des projets inutiles et imposés (voir page 3).

2. Infos en Vrac

3. Saumoduc des Landes... la victoire !

4. Brèves Sociales

5. Mensonges pour YARA, qui passe en force !

5. Le "Robin des Banques" Catalan face à la justice

6 à 9. Les méthodes de Réseau Ferré de France

10. La Page d'ATTAC : contre la régression sociale

11. Pour un 8 mars de lutte et de solidarité !

12. Cultures : « Wadjda » et « Syngué sabour »



... infos en vrac ...

Bugangue... toujours vigilants

L'association « Les Amis de Bugangue » restent vigilants. Ils ont jusqu'à présent repoussé les appétits de ceux qui lorgnent sur le site splendide de Bugangue. Régulièrement les pro carrière remettent le couvert. Alors l'association qui vient de tenir son AG veille. Voici le dernier rapport à l'AG :

Après le refus du projet de carrière en l'état par la DREAL, novembre 2011, en février 2012, Lonné-Peyret constitue une société avec Laborde « Ophite du Barétous »

- Contact avec la DREAL mai 2012 : le dossier de l'entrepreneur s'affine, il sera consulté par la DDTM et ARS, courriers de l'association envoyés à ces Administrations pour signifier son opposition.
- Fin juin l'ARS donne avis favorable mais la DDTM renvoie le dossier à l'entrepreneur.
- L'association alerte l'ONEMA, l'Association des Milieux Aquatiques d'Oloron, la Fédération de Pêche. Pau : M. BARRANCO, ainsi que le syndicat mixte des gaves d'Oloron, Aspe, Ossau et Affluents.
- Novembre 2012 la DREAL indique que la DDTM renvoie le projet à l'entrepreneur pour éléments manquants.

- 31 janvier 2013 la DREAL nous apprend que le projet a été représenté avec un passage pour l'exploitation, et sera communiqué à la DDTM pour avis.

Les Amis de Bugangue reprécisent à M. le directeur de la DREAL, que ce projet portera atteinte :

- Aux sources d'Eau potable du secteur (disparition de sources lors du tremblement de terre 1967) qui plus est classé en zone sismique 4/5 depuis 1999.
- A la zone humide classée par le CREN
- Aux espèces protégées en faune et flore et répertoriées par ONEMA et Conservatoire Botanique d'Audenge.

La présidente précise aussi à M. Dejonghe que si le projet avance l'association le portera devant la Commission Européenne.

Le dossier reviendra début mars à la

DREAL. Selon l'avis de la DDTM il sera communiqué à l'Autorité Environnementale (DREAL Aquitaine) et l'ARS.

Notre Association a envoyé des courriers à tous ces services de l'Etat dès le 6 février indiquant notre opposition argumentée.

Selon la réponse de mars, les Amis de Bugangue réfléchiront sur la stratégie à adopter pour combattre ce projet scélérat et néfaste pour le secteur.

www.amisdebugangue.fr

Les deux tiers des arbres dans le monde sont menacés de dépérissement

Le journal *Le Monde* a publié un article le 23/11/2012 annonçant cette nouvelle alarmante : « Les forêts, poumons de la Terre, sont menacées de dépérissement. Les arbres se montrent beaucoup plus vulnérables à la sécheresse que ce que les scientifiques imaginaient. Quand ils manquent d'eau, ils font des embolies : des bulles d'air obstruent les vaisseaux de transport de la précieuse sève des racines à leurs cimes. Un dessèchement fatal les guette. Toutes les espèces sont concernées : feuillus ou conifères. Tous les climats également : humides ou secs. »

Initiative Citoyenne Européenne (ICE)

C'est la première fois qu'un tel outil est utilisé et le CADE encourage vivement ses amis à la signer. Ce type d'initiative pourra peut être utilisée pour d'autres causes et en ce sens cette expérience doit aller au bout.

La Confédération Européenne des Syndicats des Services Publics (EPCU) vient d'initier la 1^{ère} Initiative Citoyenne Européenne (ICE).

Elle est intitulée « L'eau : un droit humain » et doit recueillir pour être prise en compte 1 million de signatures émanant d'au moins sept pays avec des quotas minima de signatures affectés à chacun de ces sept pays.

À ce jour, plus de 1 100 000 signatu-

res ont été recueillies... mais seulement 2 000 pour la France alors que le quota qui lui est affecté en exige 55 500.

Le texte de l'ICE est le résultat de compromis entre syndicats européens et milite pour le droit à l'eau en défendant les services publics face à la montée de la concurrence et du marché.

Dans le prolongement de la CNCL du 9 février 2013 où s'est tenu un atelier Eau qui a validé cette demande, le CA d'Attac France appelle ses adhérents à signer et faire signer massivement cette pétition en se rendant sur le lien : <http://www.right2water.eu/fr/node/45/#que>.

Attac France, le 19 février 2013.

Fracking : au tour de l'Australie de s'inquiéter des fuites de gaz fugitives

Publié le 27 novembre 2012 par Valéry Laramée de Tannenbergl (Journal de l'Environnement)

Les faits commencent à donner raison à Robert Howarth. Le chercheur de l'université Cornell, à New York, avait calculé que le bilan carbone des gaz non conventionnels pouvait être moins bon que celui du charbon (alors que la combustion du charbon est près de deux fois plus émettrice que celle du gaz naturel).

En cause : le taux de fuite supposé du méthane extrait par fracturation hydraulique. Dans son article, publié en mars 2011 par *Climatic Change*, le scientifique évalue le taux de fuite entre 3,6 et 7,9 %. Une estimation contestée par le milieu des foreurs.

D'autres études vont pourtant dans le même sens que les travaux du scientifique new-yorkais. En février dernier, une scientifique de l'université de Boulder (Colorado) a publié dans le *Journal of Geophysical Research* les résultats d'analyses de la qualité de l'air réalisées à proximité de gisements de gaz naturel, exploités par fracturation hydraulique. Hors pertes imputables aux gazoducs, Gabrielle Pétron et son équipe estiment le taux de fuite des puits à 4 % : le double de ce qu'indiquent les inventaires officiels.

Semblable mésaventure est en train

de se produire pour l'industrie gazière australienne. La semaine passée, deux biogéochimistes de l'université South Cross (Nouvelle Galle du Sud, Australie) ont publié, par communiqué, les résultats d'une campagne de spectrométrie, réalisée à proximité des champs gaziers de Tara.

Dans ces gisements, la compagnie britannique BG, produit du grisou — le gaz naturel produit dans les veines de charbon — par fracturation hydraulique (fracking). Or le spectromètre des docteurs Damien Maher et Isaac Santos est formel : à proximité des puits, la teneur dans l'air de CO₂ est de 541 parties pour million (50 % de plus que la teneur atmosphérique); celle de méthane est proche des 7 ppm, plus de trois fois le bruit de fond naturel dans la région. Selon les calculs des deux chercheurs, le taux de fuite des puits serait donc proche des 4 %, déjà estimés par Gabrielle Pétron : près de 40 fois les taux admis par les gaziers australiens.

Très critiquée par le ministre de l'énergie Martin Ferguson, et par le patron du lobby pétrolier australien, l'étude de Maher et Santos ne pouvait plus mal tomber pour l'industrie gazière. D'une part, parce qu'elle contredit totalement une évaluation des émissions fugitives du champs de Tara, réalisée en 2010 par l'inspection du pétrole et du gaz du Queensland ; d'autre part, parce que les entreprises qui émettent plus de 25 000 tonnes équivalent CO₂ par an doivent désormais participer au marché australien du carbone. Chaque tonne de GES rejetée dans l'atmosphère doit être compensée par l'achat d'un permis d'émission dont le coût atteint 23 dollars (18,5 euros).

Si les données des deux chercheurs australiens étaient extrapolées à l'ensemble des 30 000 puits de gaz exploités dans l'île-continent, l'industrie gazière devrait acquiescer pour 3,8 Md\$ (3 Md) de quotas d'émission par an, estime Matthew Wright du centre de recherche Beyond Zero Emissions (BZE). De quoi changer la donne énergétique. Or l'Australie commence à réduire sa consommation de charbon, au profit du gaz, pour alléger son bilan carbone. Il va falloir climater les brèches.

Saumoduc des Landes : la victoire...



L'ahurissant projet de tuyauterie consistant à pomper l'eau de mer sur la côte landaise, l'envoyer sous pression à 40 km de là, à Pouillon, pour creuser dans le sous sol de sel afin d'y dégager des cavités pour stocker du gaz, puis renvoyer la saumure jusqu'à l'océan, cet ahurissant projet donc... a été abandonné. Il avait fait l'objet d'une intense mobilisation et prenait toute sa place dans le catalogue des projets inutiles et imposés.

Nous publions ci-dessous le communiqué des Amis de la Terre des Landes :

« Dans son communiqué de presse, EDF précise que le diapir ne répond pas aux besoins du projet, et que les conditions socio-économiques ne sont pas réunies. Nous saurons peut être un jour ce qui se cache derrière ces dernières raisons. En fait EDF se range derrière ce que nous disions depuis le début. Voir nos différentes études.

Lors de la deuxième réunion du débat public, Le représentant des Amis de la Terre demandait à EDF, s'ils avaient connaissance d'une étude du BRGM (Bureau de Recherche Géologique et Minière) commanditée par GDF en 1996 sur les diapirs Landais. Nous avons été stupéfaits de découvrir qu'ils l'ignoraient. Cette étude exprimait de très gros doutes sur la faisabilité de cavités salines sur le diapir de Pouillon. Nous leurs avons fourni les références à l'issue de la réunion. Lors des réunions suivantes les spécialistes d'EDF ont critiqué cette étude (sans trop l'avoir lue). Aujourd'hui, ils

confirment ce que nous leurs avions annoncé, en lisant simplement cette étude. Les données étaient confirmées par des géologues de l'université de bordeaux.

Lors du débat public, les Amis de la Terre annonçaient rapidement que ce stockage ne présentait aucun intérêt socio-économique, ni industriel. Il n'avait d'intérêt que dans l'aspect spéculatif.

Nous passerons sur la problématique écologique et environnementale, traitée par EDF longuement, mais avec le même manque de sérieux que le reste.

Si les experts mandatés par EDF avaient fait correctement leur travail, nous aurions pu économiser beaucoup de temps et d'énergie, et EDF beaucoup d'argent. Par contre les citoyens y ont gagné de nouveaux militants.

Cet abandon, que nous attendions tous, est de bon augure. Les associations traditionnelles de protection de la nature ont été au cœur du combat, **mais un coup de chapeau tout particulier est à donner au collectif "stockage-gaz-landes"**. Il est parti de rien, sans expérience.

Nous lui avons apporté l'aide que nous pouvions. Mais ce groupe de nouveaux militants, touché dans son art de vivre, a su mettre en œuvre une opposition constructive. Il a su fédérer les petits politiques locaux. Il a fait un forum citoyen remarquable à Vieux Boucau. Son travail a permis une forte mobilisation. Cette mobilisation a entraîné des élus locaux. Et tous, nous avons conduit Monsieur Emmanuelli sur la voie de la raison. En l'obligeant à se

déclarer opposé au saumoduc, nous l'avons poussé à agir, contre son idée première et conformément à la volonté de ses concitoyens. Qu'il se pare maintenant des plumes du paon, en s'accordant tout le mérite de la victoire, n'engage que lui. Le projet est tombé, c'est l'essentiel. »

Lahontan : la victoire aussi...

Depuis sept ans, l'association de sauvegarde et de valorisation du « pays d'Abet » se bat pour préserver les terres de la plaine de Bellocq-Saint Cricq du Gave. Nous avons imposé l'intervention de leur président pour illustrer les dommages collatéraux de la LGV à la réunion du débat public d'Ustaritz.

Deux sites d'exploitation de gravières avaient été ouverts simultanément pour un total de 170 hectares sur les 900 que compte la plaine.

Aujourd'hui l'association annonce sa victoire :

Nous avons gagné en appel...

Un premier arrêté préfectoral, pris conjointement par les préfectures des Landes et des Pyrénées Atlantiques avait donné raison à la Cemex pour exploiter un premier site de 140 hectares, entre Lahontan et Saint Cricq du Gave. Il a été annulé par la cour Administrative d'Appel de Bordeaux. Un deuxième arrêté, pris par la pré-

fecture des Pyrénées Atlantiques, avait donné autorisation à la GSM pour exploiter un deuxième site de 30 hectares, entre Lahontan et Bellocq, face au sanctuaire d'Abet et non loin de l'abattoir de porcs de la FIPSO. Il a été annulé par la cour Administrative d'Appel de Bordeaux.

Nous venons de gagner en cassation !

Gravière de Lahontan-Saint Cricq du Gave, exploitée par la CEMEX : le recours en cassation introduit par la CEMEX n'a pas été admis au Conseil d'Etat, en date du mois d'avril 2012. Ce qui signifie que l'autorisation initiale est bien annulée et que l'exploitation de la gravière CEMEX doit s'arrêter le 24 février 2013.

Gravière de Lahontan-La Bigalette /Abet, exploitée par la GSM : le recours en cassation introduit par la GSM n'a pas été admis au Conseil d'Etat, en date du mois de décembre 2012. Ce qui signifie que la GSM doit remettre le site en état.

Cela montre qu'il ne faut rien lâcher et que l'avenir de notre plaine et de nos villages dépend de notre seule volonté.

Nous vous invitons à nous rejoindre, si vous souhaitez être acteur de cet avenir. »

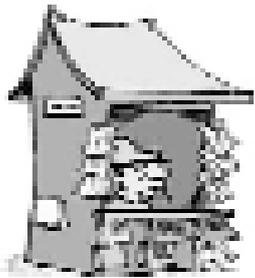
ASSODEF

42 rue du bois - 64270 Lahontan
06 80 87 36 80

christian.lasserre64@orange.fr



Manifestation à Messanges, le 22 janvier 2012, contre le saumoduc dans les Landes.



Brèves Sociales

Par Jean Maurice FAYE

Aurore MARTIN et Sud Ouest Dimanche

★ Le *Sud-Ouest Dimanche* du 27 janvier dernier consacrait deux pages à Aurore MARTIN. Deux pages faux-cul et nauséabondes sous la plume de Véronique FOUCADE dont on peut se demander ce qu'elle cherche à travers l'article qu'elle commente. En *Don Quichotte* scribouillard, elle veut sans doute rétablir une injustice (ce qu'elle croit être une injustice), celle de la création d'une icône. Dans un encart, est fait référence à Maurice Goldring, présenté comme spécialiste du terrorisme. C'est un fait qu'il se définit comme tel cet intellectuel qui cherche à mettre les même grilles de lecture sur tous les « *terrorismes* » au prétexte d'une objectivité scientifique. Il ferait mieux d'en rabattre le Maurice qui fut par ailleurs un grand soutien de DSK, qui pour lui était le paragon de ce que devait être un président de la République. Même après l'affaire de New York, Maurice Goldring a continué à essayer de justifier ses positions. Deux exemples pris sur son blog.

• **17 mai 2011** : « *DSK, le candidat qu'hier encore je soutenais pour les élections présidentielles est en prison, accusé d'avoir agressé sexuellement une femme de chambre. Faut-il en parler maintenant qu'il est à terre après l'avoir encensé quand il était tout haut ? S'il s'avère que toute l'affaire se réduit à un piège, mes paroles me reviendront en boomerang. Mais indépendamment de l'affaire, il y a ce que je savais et dont je me cotentais de parler entre amis comme s'il s'agissait uniquement d'une question privée et non pas politique. Il avait une attitude agressive et méprisante à l'égard des femmes qu'il croisait... Ce furent toujours des femmes en situation d'infériorité par rapport à lui* ».

• **20 Mai 2011** : « *Quand j'ai vu les photos de DSK, mal rasé, épuisé, hagard, j'ai pensé à ces centaines, à ces milliers, à ces millions de visages hagards dans les pays communistes, d'hommes et de femmes qui*

étaient arrêtés sans savoir pourquoi, sans avocat, dans d'horribles prisons enfermés, torturés, exilés. Oui, bien sûr, il y a de ces visages hagards dans bien d'autres régions du monde, des gens qui sont enfermés, mais généralement, ils savent pourquoi, parce qu'ils se révoltent, parce qu'ils ont écrit des mots de travers, parce qu'ils étaient juifs ou tsiganes. Mais dans les prisons du communisme, ils ne savaient pas pourquoi. Peut-être DSK savait-il pourquoi. Excusez-moi, j'ai pensé aux prisons du communisme. Là où les prisonniers étaient arrêtés sans savoir pourquoi ».

Alors là Maurice tu passes les bornes des limites. L'oie blanche (ou presque) DSK (le pauvre épuisé et barbu) d'un côté et de l'autre Aurore dont (nous dit Goldring) « *personne n'a donné le contenu exact des prises de position* ». Qui nie, cher Maurice, que Aurore est une militante abertzale de gauche ? Personne ! Il n'empêche que l'injustice dont elle fut victime (délit d'opinion) est indéniable et elle est à mes yeux beaucoup plus fréquentable que ton cher DSK dont on peut se féliciter qu'il ne soit pas à la tête de l'état français.

LAB contre l'accord du 11 janvier

★ Pour le syndicat basque, le « *compromis historique* » trouvé entre le gouvernement, le patronat et 3 centrales syndicales (CFDT, CFTC et CGC) n'est porteur que de très maigres avancées. Trois mois de négociations pour, au final aboutir à un assouplissement des conditions d'embauche et de licenciement. C'est vrai que si l'accord prévoit des choses positives : généralisation de la complémentaire santé, limitation des temps partiels, droits « *rechargeables* » à l'assurance chômage ; il ouvre aussi la voie à des tendances dangereuses : baisse des salaires consentie par exemple au nom de la « *flexisécurité* », introduction d'une espèce de CDI « *intermittent* » (sans prime de précarité).

Chambre d'agriculture

★ La FDSEA a encore gagné les élections à la chambre d'agriculture. Mais elle ne peut plus plastronner car elle passe désormais sous la barre des 50 % de voix. Par contre, la Confédération Paysanne et ELB peuvent se réjouir de leur progression. FDSEA d'une part et Confédération Paysanne associée à ELB d'autre part, perdent des voix mais en pourcentage la FDSEA perd 5 points alors que la Conf en gagne 2. Le syndicat basque ELB passe devant la FDSEA en Basse Navarre et en Labourd. L'agriculture paysanne éco-responsable fait de mieux en mieux entendre sa voix.

La doctrine PAROT... beurk !

★ La doctrine 197/2006 (dite « *Parot* », du nom du prisonnier basque qui fut le premier à se la voir infligée) est une disposition appliquée par l'état espagnol et qui permet le maintien en détention de prisonniers ayant accompli toute leur peine. Le 20 mars prochain, le mouvement Herrira organisera une manifestation pour protester contre une telle saloperie. Le 10 juillet 2012, la *Commission Européenne des Droits de l'Homme* (CEDH) a condamné l'état espagnol pour avoir appliqué ladite doctrine à une prisonnière. Le gouvernement espagnol, malgré cette condamnation, a refusé de remettre en liberté cette femme. D'après Herrira, 73 prisonniers basques auraient accompli l'intégralité de leur peine et se trouveraient encore en prison quel que soit leur âge (parfois avancé) ou leur état sanitaire. Le grand « *état démocratique ibère* » a des progrès à faire comme l'état gaulois d'ailleurs (voir le cas de G.I. ABDALAH).

CARREFOUR condamné !

★ Un litige opposait la direction de *CARREFOUR* Anglet aux salariés au sujet du nettoyage des tenues de travail. Ces tenues, explique Viviane DICHARRY, déléguée CFDT, sont imposées par la

direction qui refuse de prendre en charge leur entretien. L'affaire portée aux prud'hommes par le truchement de l'organisation syndicale, vient de trouver son épilogue avec le prononcé d'un jugement qui condamne l'employeur à verser à ses salariés 470 000 euros. Les sommes variant selon chaque employé entre 2 200 euros et 8 900 euros. Comme quoi, lorsque les rapports de force sont défavorables aux salariés dans l'entreprise, la justice prud'homale se voit contrainte de prendre le relai.

Crèche familiale... Conflit social

★ Début février, les salariés de l'Association d'*Aide Familiale et Sociale* se sont mis en grève. Toutes fonctions confondues (assistantes maternelles, puéricultrices, éducatrices, administratifs) ces personnels revendiquent une revalorisation de leurs métiers et des augmentations de salaire. « *Nous sommes payés à minima et le décret petite enfance n'est toujours pas appliqué malgré un rappel à l'ordre de la protection maternelle infantile* » déclare la déléguée CGT. Le directeur général de l'association dit comprendre ces salariés mais la situation n'en est pas moins bloquée. A signaler que le SMIC d'une assistante maternelle est fixé à 2,65 euros brut par heure et par enfant. A l'AAFS, elles sont à 3,39 euros bruts rappelle le directeur. C'est pas vraiment la fortune !

Le climat social à Lur Berri

★ Il n'y a pas que les histoires de SPANGHERO et le scandale de la viande de cheval rebaptisée viande bovine qui mine la coopérative basque. La CFDT de l'entreprise a mené la bagarre pour le paiement de participations non versées pour un coût global de 1 856 694 euros. Un climat social déplorable et dénoncé par l'organisation syndicale. D'un côté la « *coopérative* » agricole accumule des résultats positifs ; de l'autre 50 % de ses salariés bénéficient d'un salaire net de moins de 1 300 euros. On marche sur la tête !

Le « Robin des banques », seul devant la justice espagnole

POUR avoir extorqué 500 000 euros à des banques entre 2006 et 2008 au profit des mouvements sociaux, un militant autogestionnaire espagnol est jugé cette semaine. Il encourt 8 ans de prison.



« Robin des banques »

Le trentenaire revendique un acte politique, destiné à montrer les failles d'un système "irresponsable". « Il s'agit d'une action individuelle d'insoumission à la banque que j'ai menée à bien de manière préméditée pour dénoncer le système bancaire », écrit-il.

Sur les 492 000 euros extorqués, il dit avoir dégagé 360 000 euros, une fois soustraits les frais de remboursement engagés pendant l'année et demie qu'a duré son arnaque. L'intégralité de cette somme est investie dans la *Coopérative intégrale catalane*, un vaste plan autogestionnaire que Duran a contribué à mettre sur pied en Catalogne. Cela lui vaut le sobriquet de « Robin des banques », dans les rares articles de presse à son égard, et une notoriété dans les milieux autonomes, qu'il visite à l'étranger.

L'affaire engendre peu de retombées du fait notamment de la discrétion des banques, plongées en plein discrédit par la crise des subprimes. Le juge qui instruit son dossier finit par archiver 4 plaintes d'organismes bancaires, sans émettre de mandat d'arrêt.

Le 17 mars 2009, six mois après son larcin, Duran s'offre un retour tonitruant. À l'université de Barcelone, au cours d'une conférence de presse, il se montre à visage découvert et lance une

deuxième publication, *Podem !* (Nous pouvons) tirée à 350 000 exemplaires. Il est arrêté sur-le-champ avec un total de 18 plaintes sur le dos. Il est libéré deux mois plus tard, grâce au versement d'une caution de 50 000 euros, réunie par ses proches.

Au sein des mouvements autogestionnaires, son acte suscite de l'admiration : « Ils ont amorcé la transition écologique et postcapitaliste. Aujourd'hui la *Coopérative intégrale catalane* bénéficie à 15 000 personnes, grâce à des mutuelles, des offices HLM, des banques alternatives, un centre de santé et plein de petits "éco-réseaux" fonctionnant comme des *Systèmes d'échanges locaux (Sel) améliorés* », raconte Sarra, une militante nantaise qui est entrée en contact avec Enric il y a trois ans, après la lecture d'un article de CQFD.

[<http://cequifautdestruire.org/spip.php?article1809>]. « Nous pensons que l'insolvabilité est une force, car la banque est un système qui rend dépendant. Il faut s'en extraire », raconte la Nantaise qui milite aujourd'hui pour faire parler de l'action d'Enric Duran.

Huit ans de prison

Jugé à plusieurs reprises au tribunal administratif depuis 2008, Enric ne s'est présenté qu'une fois, fin 2011. Insolvable et sans propriété, il n'avait rien à perdre et pas grand-chose à craindre. Mais le 23 novembre 2011, le ministère public réclame une peine de huit ans de prison pour falsification et insolvabilité.

Extraits d'un article du journal *Politis*

Mensonges pour Yara qui passe en force

LE 29 JANVIER, les deux premiers trains de l'entreprise Yara sont arrivés au port de Bayonne pour être chargés sur un navire à destination du Maroc. Les associations et les maires des communes de l'estuaire sont opposés à ce transport dangereux. Le préfet se faisait fort de faire de ces premiers trains une opération exemplaire. C'est raté évidemment. Ci-dessous le communiqué des associations du CADE (Collectif des Associations de défense de l'Environnement).

Aujourd'hui 29 janvier 2012, l'industriel Yara vient de procéder à son premier transbordement de Nitrate d'Ammonium sur le port de Bayonne en passant outre l'opposition des élus et des associations. Tout cela bien entendu sous couvert de l'arrêté préfectoral ayant donné accord à l'industriel. Tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes. Hormis les mensonges et manquements que nous pouvons déjà relever.

D'après les informations dont nous disposons, le cahier des charges n'a pas été respecté

- Le train est resté en gare de triage de Bayonne toute la nuit avant d'être acheminé vers le port ;
- Le train de wagons a été séparé en deux convois avant d'être acheminé ;
- Le train est parti d'Artix directement sur Bayonne sans transiter par Dax.

Une réelle opacité entoure ce transport et son coût

- Les associations n'ont eu aucune information « officielle » sur le protocole qui engage l'industriel ; le SPPI où elles siègent n'a pas été saisi de la teneur de ce protocole.
- Relayé par Sud-Ouest aujourd'hui, le directeur de Yara informe que ce transport pourrait coûter plus cher qu'il ne le pensait ;
- Informés par les cheminots, nous apprenons que le coût initial serait augmenté du prix d'une seconde motrice nécessaire au transit sur le port ;
- En nous rendant sur place nous avons constaté la présence de personnels supplémentaires le long de la route ainsi que la présence de 3 voitures de police et gendarmerie. Nous nous demandons qui assume ces coûts supplémentaires : la SNCF, la CCI, les citoyens ?

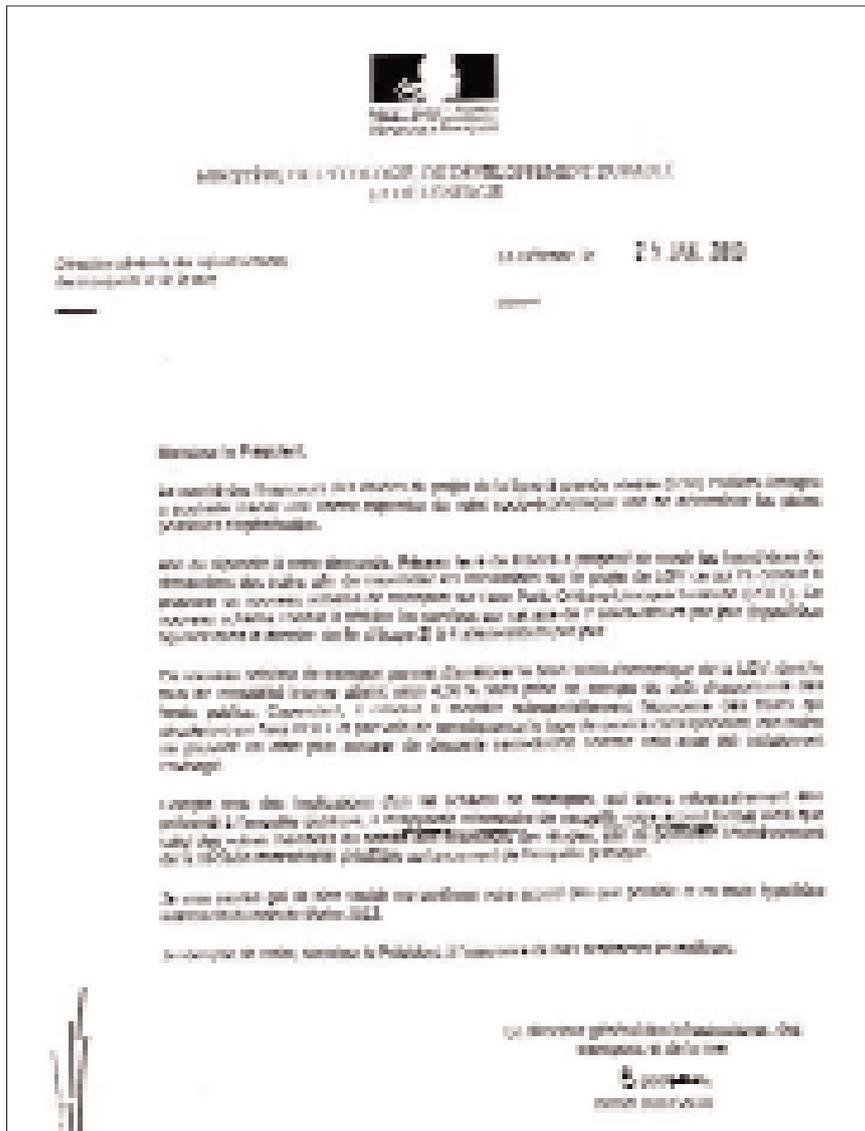
Pour le CADE, ce premier transbordement mené dans la plus grande discrétion et la plus totale opacité a été effectué alors que les conditions de sécurité pour accueillir cette manière explosive et dangereuse ne sont pas réunies. Une caserne de pompiers sur la rive droite fait actuellement défaut. En cas d'incendie, en combien de temps les pompiers d'Anglet pourront-ils intervenir ? Par ailleurs, sur les quais plusieurs matières combustibles (et explosives) sont déjà présentes formant un cocktail idéal pour déclencher une catastrophe sans précédent. ... Suite page 9

« J'ai emprunté de l'argent sous prétexte d'acheter une voiture, de réhabiliter mon appartement. J'ai aussi monté des boîtes fictives pour obtenir des prêts plus importants », racontera-t-il plus tard à CQFD. (<http://cequifautdestruire.org/spip.php?article1809>).

Il met un terme à son arnaque et la révèle publiquement le 17 septembre 2008, depuis l'étranger, et sort une publication éphémère, *Crisi (Crise)* tiré à 200 000 exemplaires, pour expliquer les raisons de son geste. La finance mondiale est alors en pleine implosion : deux jours avant l'annonce d'Enric Duran, la banque américaine Lehman Brothers se déclarait en faillite.

Les plaies s'ouvrent...

Mises à vif par un endettement énorme (qui a dit au sujet du TGV : « Il a été l'objet d'un aveuglement collectif. Les yeux s'ouvrent aujourd'hui, la belle croissance s'est faite sur de l'endettement (...) Plus on a fait de la grande vitesse, plus on a fait de la dette. » ? (le bras droit de Pépy, président de la SNCF, dans la Vie du rail du 22 septembre 2010) et par la crise profonde qui nous frappe, nombre de grands projets vont passer à la trappe. Afolé par les événements, RFF ne met même plus les formes pour tromper les citoyens. Ses relais au gouvernement affichent servilement mais ouvertement les vilaines méthodes. Ainsi, les élus membres du Comité des financeurs du projet LGV Limoges-Poitiers ont reçu une lettre signée de M. Bursaux, directeur général des infrastructures, des transports et de la mer (le même personnage qui avait déjà signé l'approbation ministérielle à la place du premier ministre et sans que le ministre des transports soit au courant en 2012 sous Sarkozy). Nous la publions ci-contre car elle révèle comment on procède pour imposer les projets.



Rappel du Polt

Le POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) est la ligne ferroviaire existante la plus directe entre Paris et Toulouse. C'est cette ligne qu'emprunte le train « Capitole ». De nombreuses voix, notamment associatives, réclament sa modernisation. Par contre, comme chez nous, de grands élus demandent une LGV de Poitiers à Limoges. Ce serait plus long (cap à l'ouest toute pour monter à Paris, au Nord), plus

coûteux et plus dévastateur mais les lobbies du BTP ont bien fait leur travail.

Le compte n'y est pas...

Pourtant le taux de rentabilité de ce barreau LGV reste très faible. A l'heure des choix rigoureux il serait donc menacé. Alors on a trouvé une solution pour faire monter ce taux de rentabilité : casser la ligne existante. Pour atteindre un taux de rentabilité interne de 4,58 on ferme tout

simplement des allers retours de la ligne existante. C'est le cœur de la méthode RFF : on fait varier un paramètre pour justifier l'injustifiable. C'est cette même méthode qu'on a utilisée au Pays Basque quand on a surestimé les trafics marchandises à l'horizon 2002 pour saturer artificiellement une ligne utilisée simplement à un tiers de ses capacités. Une expertise indépendante d'un bureau d'étude choisi et payé par le président du débat public nous ayant alors donné raison.

Et le compte n'y est pas quand même...

Le taux nécessaire à l'équilibre général du projet (investissement et exploitation) est estimé entre 6 et 8%. Lancer le projet sur une base de 4,58 sous entend qu'il faudra des payeurs (les contribuables).

L'édifice craque et les magouilles apparaissent au grand jour.

Le cœur de la méthode RFF

on fait varier un paramètre pour justifier l'injustifiable

Cette phrase qui nous sert de titre, empruntée à l'article de la page 6, nous allons la décliner à nouveau. Car les exemples d'une petite modification d'un paramètre pour dérouler le tapis rouge à une LGV inutile et ruineuse sont une constante à RFF.

Temps commercial...

Bien souvent pour faire briller son projet, RFF annonce des gains de temps énormes. Ainsi, si l'on regarde les temps de parcours annoncés entre Bayonne et Paris avec la LGV à 7,8 milliards entre Bordeaux et la Bidassoa, on peut lire 3h 03. Quelle précision ! Et curieusement on retrouve 3h 05 entre Toulouse et Paris, 3h 05 aussi entre Paris et Marseille. Ce seuil de 3h, RFF y tient comme à la prunelle de ses yeux en raison d'une étude sur le seuil de confort à laquelle elle se colle coûte que coûte, même au prix de mensonges par omission.

Justement observons qu'entre Bayonne et Paris, la ligne actuelle fait 774 km et fera, en raison du détour vers Mont de Marsan et Captieux pour reprendre une partie commune avec Bordeaux-Toulouse : 840 km. Observons également qu'entre Paris et Marseille, la LGV fait 777 km.

Dans ces conditions, il suffit de taper SNCF.com pour obtenir les fiches horaires des TGV Paris Marseille. Et que découvrons-nous ? Qu'il n'y a que 3 TGV qui font directement Paris Marseille sans aucun autre arrêt, dans le temps de 3h 05. La moyenne des TGV quotidiens étant de 3h 25.

Ainsi, en reportant ces performances à la ligne LGV Bayonne-Paris, même avec un train direct qui ne s'arrête-

rait nulle part, nous serions obligé de faire plus de 3h 05 car nous aurions 63 km de plus que Paris-Marseille.

Un TGV direct Paris-Marseille peut exister, vu la taille de ces deux villes, mais un TGV direct Paris-Bayonne qui ne s'arrêterait pas à Tours, Poitiers et Bordeaux au moins est impensable. Car il y a une règle incontournable : une fois que le train est sur les rails il faut le remplir et pour cela il doit y avoir des gares où les voyageurs montent.

Plus la destination de bout de ligne est éloignée de Paris, plus les contraintes commerciales imposent à la SNCF des arrêts pour compléter le remplissage.

Merde, il fallait y penser ! (et merci aux opposants de Bordeaux-Toulouse qui les premiers ont démonté cette manœuvre).

Fréquentation future de la gare de Bayonne...

Si on reprend la brochure RFF publiée au moment de la « consultation » sur les gares, on trouve les estimations suivantes : 37 allers-retours TGV divers. En y ajoutant les TER prévus qui sont passés depuis de débat public, sans explication (le petit paramètre discret qu'on vous dit...) de 50 à 80, on arrive à 117 trains de voyageurs pour 2,8 millions de voyageurs (chiffres de la même brochure)!

D'abord, vu la fréquentation actuelle qui est de 915000 voyageurs en 2011 avec en sept 2012 une baisse de 5% à la même période 2011, on peut avoir des doutes sur les 2,8 millions, mais passons et dépassons ce petit paramètre et faisons semblant d'y croire. Répétons pour bien garder cela en mémoire 117 trains pour 2,8 millions de voyageurs.

Ici aussi allons vérifier là où on peut vérifier : sur le pont d'Avignon. En tapant « gare d'Avignon fréquentation » sur le net on obtient un article du journal La Provence qui souligne le succès de cette gare qui accueille les TGV. Mais les chiffres sont les suivants : 60 trains pour 2,7 millions de voyageurs. On aurait donc besoin au Pays Basque du double de trains ? Vous comprendrez ici que RFF a eu la main lourde et que l'objectif est de nous annoncer qu'avec 117 trains les voies existantes ne feraient pas l'affaire.

On a raison de se méfier, on a raison de vérifier...

C'est ce qu'ont fait les simples citoyens jusqu'à découvrir dans les propres études RFF des gains de temps Bordeaux-Bayonne de 21 mn avec la LGV et de 17 mn avec la modernisation des voies existantes. (4mn pour 7,8 milliards !). C'est ce qu'ont fait aussi les petits élus opposés à la LGV du Pays Basque. Après avoir commandité l'étude Citec qui révélait que les lignes existantes ne seraient pas saturées pendant un demi siècle au moins (et en prenant en compte la demande RFF surestimée), ils

ont récemment fait réaliser une étude qui démontre qu'en déboursant cinq fois moins que pour la LGV on peut rénover les voies existantes pour permettre :

De multiplier par 7 la capacité de transport de fret ferroviaire par rapport à 2010.

De doubler la capacité de transport de passagers.

De réduire le temps de parcours Bordeaux-Bayonne de 40%.

De réduire les nuisances sonores au minimum pour tous les riverains.

De préserver les 25 sites sensibles répertoriés sur le fuseau Bayonne-Hendaye.

Et l'autoroute ferroviaire ?

Morceaux choisis...

L'Autorité Environnementale a rendu son avis le 19 décembre 2012 sur l'autoroute ferroviaire atlantique Tarnos-Dourges.

L'avis prend la précaution suivante :

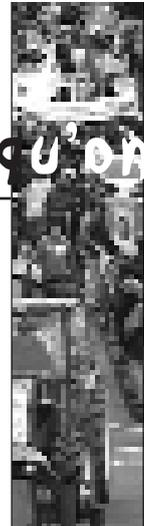
« Dans ces conditions, le degré de précision attendu d'une étude d'impact, pour les terminaux du projet ne peut être complètement atteint aujourd'hui, puisque seul le futur concessionnaire sera en capacité d'en établir le montage technique précis. »

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.



...Les méthodes de RFF !

On peut ensuite lire des avertissements nombreux et un doute certain que la première étude indépendante SMA-ProTrans avait déjà souligné, notamment en la jugeant non-rentable. On y retrouve aussi nombre de nos critiques. En tout état de cause bien des points restent hypothétiques et on peut légitimement penser que le projet ne correspondra pas dans son ampleur à celui projeté en 2006.

Voici aussi le lien pour consulter l'intégralité de l'avis (car d'autres passages sont aussi très éloquents):

http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/121219_RFF_AFA_-_avis_delibere_avec_annexe_cle7d8b88.pdf

Voici quelques morceaux choisis du rapport et nos commentaires

Où l'on révisé à la baisse le trafic de cette AF (Autoroute Ferroviaire) :

Le débat public de 2006 sur la LGV prévoyait 4 allers et retours dès 2007 et 20 allers retours en 2013 pour atteindre finalement 30 allers retours en 2020. Les chiffres repris par l'autorité environnementale sont bien plus modestes. Cela confirme bien nos propos : des chiffres surestimés pour saturer artificiellement les voies existantes et justifier une voie nouvelle. Le 19 février 2009, au cours d'une réunion de concertation sur la LGV Tours-Angoulême, Bruno de Montvallier, Directeur Régional de RFF à Bordeaux, ignorant qu'il était enregistré faisait déjà cette étonnante déclaration : « il dit mais ne l'écrira pas qu'il n'y aura pas 30 allers-retours quotidiens ».

On peut donc lire page 4...

« Entre 2014 et 2029, il est prévu de faire circuler des trains d'autoroute ferroviaire à raison de quatre allers et retours quotidiens sur l'axe Tarnos-Dourges. A la mise en service de l'autoroute ferroviaire atlantique, les trains utilisés feront 750 mètres de long. » (Page 4).

« A terme, l'autoroute ferroviaire atlantique pourra être prolongée au sud vers l'Espagne et au nord vers

le Royaume-Uni et la Belgique. Le nombre d'allers et retours quotidiens sera alors de 9 à 10. »

Où l'on confirme des travaux coûteux de rectification de gabarit :

Nous avons toujours préféré le combiné par caisse (containers transvasés du camion sur le wagon et vice versa) pour développer le fret ferroviaire car il ne nécessite pas l'achat de wagons spéciaux très chers (400 000 euros l'unité), il peut transporter une plus grande masse de marchandises que les remorques ou les camions qui gaspillent de la place, il revient moins cher aux transporteurs routiers (0,60 euros du km contre 0,95 à 1,2 pour l'AF), et il ne nécessite pas de retoucher les ouvrages du tracé. Les extraits ci-dessous confirment un surcoût de 188 millions d'euros pour retoucher les ouvrages.

« Sur l'ensemble du trajet retenu, il est prévu de réaliser des travaux d'adaptation au gabarit haut de cinq tunnels, de deux ponts-routes et de deux abris de quai (coûts de l'ordre de 110 millions d'euros) ainsi que plus de 3 800 interventions permettant la mise au gabarit bas de l'infrastructure ferroviaire existante (coût total d'environ 23 millions d'euros). Ces travaux de mise au gabarit bas consistent principalement en la suppression ou au déplacement d'obstacles bas (marchepieds, boîtiers électriques, etc.) répartis sur l'ensemble du trajet. Afin d'assurer le chargement et le déchargement des remorques, le projet comprend aussi des travaux d'aménagement des deux plateformes de transbordement à Tarnos et à Dourges (coût approximatif de 55 millions d'euros). » Page 4

Où l'on confirme que les trains longs sont judicieux :

On se rappellera que notre suggestion de trains longs à Hendaye lors du débat public de 2006 nous avait valu un « les trains longs ça se décroche » de la part de RFF. Voici donc que cela s'avère possible.

« A partir de 2018, le programme dans lequel s'inscrit le projet soumis à avis de l'AE prévoit l'utilisation de trains spéciaux de 1050 m de long sur le trajet Tarnos – Dourges via Niort. » (Page 8).

Où l'on doute du succès de la commercialisation :

L'AE (Autorité environnementale) reprend comme nous le dernier rapport de la cour des comptes sur les autoroutes ferroviaires, surtout au regard des évolutions de la politique ferroviaire récente.

« Un rapport de la Cour des comptes publié en 2012 sur les autoroutes ferroviaires en France tire plusieurs enseignements de ces deux projets. Il semblerait tout d'abord qu'un système d'autoroute ferroviaire ait plus de chance d'atteindre un équilibre économique à moyen terme lorsque celui-ci concerne de longues distances en plaine, ce qui est présentement le cas. Ce rapport estime par ailleurs que les avantages environnementaux d'un tel système restent modestes et que sa mise en œuvre « suppose une adaptation de l'organisation des transports ferroviaires et du report modal en France ». Il conclut ainsi que « sans elle (cette adaptation), pour l'heure, l'offre est difficile à commercialiser ». Enfin, le rapport précise que « une politique d'accompagnement et des incitations, directes ou indirectes, ont jusqu'à présent été nécessaires pour favoriser en Europe ce mode de transport dans des conditions de rentabilité acceptables ». (Page 9).

« L'AE rappelle que le report modal de grande ampleur ne prend tout son sens que dans le cadre d'une politique fortement volontariste et que la présente étude d'impact n'explique aucunement les conditions à réunir pour atteindre l'objectif affiché par le projet, notamment par l'équilibre entre les différents signaux adressés aux transporteurs routiers : la fiscalité du transport routier (dont l'écotaxe), le tonnage autorisé des poids lourds de plus de quatre essieux, les autres aspects réglementaires, la tarification de l'autoroute ferroviaire, les investissements en faveur du report modal, etc. » (Page 10).

Où on s'interroge sur le choix de Tarnos :

Des doutes sur le choix qui condamne Hendaye et Mouguerre.

« Le projet de terminal de Tarnos (environ 10 ha) se situe sur le site très artificialisé d'une activité de

stockage de transit de véhicules légers, dont le déclin d'activité permet de dégager les surfaces nécessaires au présent projet. Les rapporteurs ont toutefois pu noter la présence d'un boisement de plusieurs hectares et d'un cours d'eau à proximité directe de la zone de travaux. Les aménagements prévus pourraient également concerner des haies qui bordent l'actuelle plateforme. » (Page 13)

« L'étude d'impact (version d'octobre 2012) précise aussi que le site de Tarnos est situé à moins de 800 mètres d'un établissement Seveso seuil "haut" (dépôt de stockage d'hydrocarbures) et que la plateforme est et sera susceptible d'être fréquentée par des convois de fret transportant potentiellement des matières dangereuses. » (Page 14)

« Or le dossier n'apporte aucune information sur l'existence d'alternative étudiée pour la localisation des plateformes, alors même que l'appel à candidatures de la direction générale des infrastructures de transport et de la mer (DGTIM) mentionnait Mouguerre (et non Tarnos) comme lieu d'implantation du terminal Sud et que les rapporteurs ont été informés que le concessionnaire pressenti avait réfléchi à d'autres implantations possibles que Dourges, avant de se rallier à cette option figurant dans l'appel à candidature de la DGTIM. Les raisons du choix de l'option "autoroute ferroviaire", retenue par la loi Grenelle 1, par rapport à l'option "transport de conteneurs" mériteraient d'être développées, notamment au regard de la prise en compte de l'environnement. L'AE recommande d'expliquer l'historique des choix effectués ainsi que les raisons qui ont conduit au projet retenu en terme d'itinéraires et de localisation des plateformes, notamment au regard de la prise en compte de l'environnement. » (Page 15).

Où le choix de Modalhor interpelle :

On se rappellera que nous avons dénoncé en son temps le choix de Modalhor, entreprise qui construit ces coûteux wagons surbaissés mais pas assez. Nous avons dénoncé le lobbying acharné effec-

tuer par Philippe Essig, ancien président de la SNCF qui lors d'une réunion consacrée à l'AF « parlait au nom des ministres Bussereau et Borloo et du président de région Rousset ». Avec sa casquette « Modalhor » il s'exprimait pendant 1h 40 sur le sujet pour vendre ses wagons. Quelques temps plus tard il animait une nouvelle réunion sur le sujet mais avec cette fois la casquette « Ministère de l'Environnement » car membre du staf Borloo. Quelques mois plus encore, il était embauché officiellement comme lobbyiste par la région aquitaine. (Nous tenons à la disposition des personnes intéressées le compte rendu des deux réunions dont la rédaction a été confiée à... Philippe Essig).

Ici on s'interroge sur la compatibilité de cette technique dès lors où l'autoroute ferroviaire emprunterait des voies d'autres pays européens (qui devraient alors aussi retoucher les ouvrages au-dessus de la voie.

« Le potentiel de report du fret routier vers un service d'autoroute ferroviaire dépend fortement de l'interaction entre la technologie « Modalhor » retenue et le gabarit qui en découle pour les camions ou remorques pouvant être transportées. Le dossier n'apporte pas de précision quant à la compatibilité des gabarits prévus pour le présent projet et ceux existants ou à venir dans le reste de l'Europe, notamment sur l'axe « péninsule ibérique – Europe du Nord », dès lors que l'autoroute ferroviaire ne se limiterait pas à la seule traversée du territoire national. Aucune indication en découle sur les possibilités et limites, présentes et futures, de captage du trafic routier, offertes par le choix du gabarit retenu n'est fournie. Le dossier ne permet donc pas de savoir si, à terme, les travaux réalisés seront suffisants pour permettre le report technique d'une part suffisante du trafic routier de marchandises vers le fer, nonobstant les autres conditions à réunir pour faciliter ce report modal. L'Ae recommande de justifier le choix du gabarit retenu (dont découlent des travaux d'adaptation des infrastructures ferroviaires existantes) au regard des opportunités de report du fret routier vers le service d'autoroute ferroviaire qu'il représente. » (Pages 15 et 16).

Où l'étude se préoccupe de la rentabilité :

Oui on lit bien « le bilan actualisé net sur la période 2013-2062 est négatif ».

« L'étude socio-économique conclut au fait que les deux scénarios d'exploitation étudiés sont à la limite de la rentabilité : le bilan actualisé net sur la période 2013-2062 est négatif (-112 M avec la prise en compte du coût d'opportunité des fonds publics) ; le taux de rentabilité interne (TRI) serait de 3,6 %, c'est-à-dire presque au niveau du taux d'actualisation de 4 % qui est la norme de référence adoptée suite au rapport Lebègue de 2005. L'Ae note que le bilan de RFF comme celui de la puissance publique est négatif (-314 millions d'euros pour RFF ; -613 millions d'euros pour la puissance publique). Cette situation fragilise l'équilibre global du projet, et signifie que les bénéfices environnementaux attendus sont significativement dépendants de la volonté politique réaffirmée de soutenir le report modal. Du point de vue de l'environnement, et sous réserve des difficultés méthodologiques liées à un tel exercice, le bilan annoncé dans l'analyse socio-économique est positif.

En ce qui concerne les objectifs affichés de report modal, le concessionnaire pressenti a clairement situé, devant les rapporteurs, le projet dans le contexte du transit du fret international entre d'une part le Maroc et l'Espagne, d'autre part le Benelux, l'Allemagne et la Scandinavie. Le bilan socio-économique prend en compte les coûts d'un transporteur français, tout en précisant (annexe 2) que les coûts moyens espagnols sont de 7 % inférieurs aux coûts français. Or à la page 27, il est mentionné que les résultats sont sensibles aux hypothèses de coût de transport routier et qu'une diminution de 10% de ce coût provoque une baisse de 2,1 points du TRI, à 1,5 %, et que « l'autoroute ferroviaire peut se révéler rentable pour la collectivité dans les conditions prévalant en France, mais que le service le serait moins s'il acheminait des véhicules routiers originaires de pays à fort différentiel de coût ». (Page 16).

« Le bilan pour la collectivité est négatif dès que le taux de chargement passe en dessous de

80 %, l'hypothèse justement retenue sans argumentation, ni montée en puissance. La dépendance forte des résultats de l'analyse socio-économique par rapport au taux de chargement soulève de plus la question des effets induits sur les hypothèses retenues pour le présent projet par les différentes dispositions actuelles et futures qui concernent le fret routier*.

Concernant les coûts effectifs de maintenance des infrastructures découlant de la circulation de trains lourds de 1050 mètres, il n'est pas précisé la manière dont ils affectent concrètement le résultat, même s'il est mentionné de manière générale qu'une hausse d'environ 20% ferait baisser le TRI d'environ 1,5% et que le déficit de RFF pour cette opération augmenterait d'environ 34%. D'autres points pouvant influencer la rentabilité socio-économique globale du projet et l'objectif de report modal d'une partie du fret routier vers le fer mériteraient également d'être précisés*. L'Ae note que ces différents éléments peuvent jouer dans un sens ou dans un autre, et donc que les résultats synthétiques du bilan socio-économiques peuvent donner matière à discussion, alors même que le principe de l'autoroute ferroviaire est séduisant et que les bilans actuellement présentés, découlant d'hypothèses peu ou mal justifiées, sont aux limites de la rentabilité.

* Un décret du 6 décembre 2012 porte à 44 tonnes le tonnage autorisé des poids lourds de « plus de quatre essieux » alors que les précédentes dispositions imposaient des poids lourds de 6 essieux pour un tel tonnage. Par ailleurs l'Ecotaxe Poids Lourds Nationale sera mise en place en Juillet 2013, et concernera tous les

véhicules de transports de marchandises de plus de 3.5 tonnes, français et étrangers.

* Le trafic annoncé en nombre d'allers et retours par jour concerne-t-il 5, 6 ou 7 jours par semaine ? Le taux de chargement de 80% en moyenne est-il raisonnable dès l'entrée en service de l'autoroute ferroviaire ? La charge moyenne de 15 tonnes par remorque n'est-elle pas nettement sous-estimée au regard des résultats de l'enquête menée en 2010 aux barrières alpines et pyrénéennes ? Le coût de l'immobilisation du tracteur et du chauffeur pendant les phases de chargement et de déchargement est-il correctement pris en compte dans le tableau 3.8 ? Les parcours routiers de référence sont-ils partout raisonnables (cf. l'A10 plus longue en distance et temps de parcours que la RN 10, et payante ; hypothèse d'une vitesse de 70 km/h sur autoroute et sur route) ? Pourquoi la possibilité offerte aux clients d'autoroute ferroviaire de circuler avec des remorques chargées à 29 tonnes (et non plus à 25 tonnes) n'est-elle pas prise en compte ? Les coûts supportés par les gestionnaires publics d'infrastructures routières gratuites (routes nationales et autoroutes) ne devraient-ils pas être également pris en compte ? La valorisation de la décongestion routière ne doit-elle pas être également calculée pour les poids lourds qui en bénéficieront ? Pourquoi prendre en compte la TVA pour le bilan de la puissance publique, alors que les calculs concernant les entreprises privées devraient être menés hors taxe ? (Page 17).

Bref, ici aussi RFF a eu la main lourde dans ses estimations.

LES MENSONGES DE YARA : suite de la page 5

Le risque pris pour accepter cette activité qui ne représentera que 0,3 % du trafic portuaire est démesuré. Rappelons qu'en 2004, en Corée du Nord, l'explosion d'un train chargé d'essence et de nitrate d'ammonium dans la gare de Ryongchon (ville de 130 000 habitants située à 20 km de la frontière chinoise) a provoqué la mort de 161 personnes et plus de 1 300 blessés. La gare a été rasée,

ainsi que tous les bâtiments dans un rayon de 500 m, près de 8 000 logements ont été détruits ou endommagés.

Commission eau du CADE réunissant : ACE Environnement, ATTAC Pays Basque, Santé Environnement Pays Basque, Ideal, Zipadour, Sepanso, Ortzadar, Association des Victimes de Fertildour.

Contre la régression sociale pour les femmes et l'ensemble des salarié-es...

des activités prioritaires pour répondre aux besoins sociaux et environnementaux. Cela implique notamment la création d'emplois et de richesses socialement utiles, propices au développement de services sociaux libérant les femmes des tâches domestiques.

Bien sûr, les femmes ne sont pas les seules à faire les frais d'une politique d'austérité et de régression sociale. Ainsi rarement un accord national interprofessionnel (ANI) aura entériné autant de reculs pour les salarié-es que celui conclu le 11 janvier 2013 entre le patronat et trois syndicats.

A l'initiative d'Attac et de la Fondation Copernic, un collectif d'organisations associatives, syndicales et politiques lancent un appel et une pétition pour dire *NON* à cet accord régressif. L'accord national interprofessionnel (ANI) du 11 janvier, ou «*accord emploi*», signé par le patronat et certaines organisations syndicales représente un recul social majeur. Les soi-disant «*nouveaux droits pour les salariés*» sont en réalité de portée limitée et comportent nombre de dérogations et de dispositions qui en permettent le contournement. Par contre, les mesures en faveur du patronat portent des coups sévères au droit du travail. Cet accord s'inscrit dans le droit fil des préconisations, appliquées partout en Europe, de la Troïka (Commission européenne, Banque centrale européenne, Fonds monétaire international) : démantèlement du droit du travail, chantage à l'emploi pour baisser les salaires et les droits sociaux au nom de la compétitivité. Il contribuera ainsi à la spirale dépressive dans laquelle les politiques d'austérité enfoncent l'Union européenne.

L'accord aggrave encore, après les lois Fillon de 2004 et 2008 qu'il faut abroger, la remise en cause de la hiérarchie des normes en permettant de nouveau qu'un accord d'entreprise soit moins favorable que la convention collective et que la loi : en cas de «*graves problèmes conjoncturels*» de l'entreprise (quelle entreprise ne connaît pas de problème conjoncturels et surtout qui en jugera ?), il ne laisse d'autre

choix au salarié que d'accepter la baisse de son salaire et l'augmentation de son temps de travail sous peine de licenciement. L'accord réduit considérablement les droits et les possibilités de contestation et de recours à la justice des salariés et de leurs représentants. Il remet en cause des prérogatives importantes des instances représentatives du personnel et renforce le pouvoir des employeurs, notamment celui d'imposer la «*mobilité*» des salariés (changement de lieu ou de poste de travail).

Loin de permettre «*la sécurisation de l'emploi et des parcours professionnels des salariés*» cet accord va, au contraire, aggraver la précarité du travail en libérant le patronat de nombre d'obligations. En dépit des promesses qui avaient été faites par le gouvernement, l'accord ne réduit pas les inégalités professionnelles entre les femmes et les hommes, alors même que la précarité de l'emploi concerne en premier lieu les femmes, prépondérantes dans le temps partiel (80 %) et plus souvent touchées par les CDD, le chômage et le sous-emploi. De même, à l'heure où près du quart des actifs de moins de 25 ans est au chômage, ces accords risquent de fragiliser les conditions d'emploi des jeunes. Que ce soit par la faiblesse de leur ancienneté dans l'entreprise, ou bien parce qu'on estimerait qu'un jeune a «*toute sa vie devant lui*», en l'absence de vraies mesures contre les contrats précaires qui les touchent massivement, les jeunes risquent de payer le prix du chantage à la mobilité et de l'assouplissement des licenciements.

Enfin cet accord est illégitime. Il a été signé par trois confédérations syndicales représentant une minorité de salariés, alors même que les règles de représentativité syndicale sont sur le point de changer. Les parlementaires de droite se disent prêts à voter ses dispositions telles quelles, mais ni le président de la République, ni la majorité de l'Assemblée nationale n'ont été élus pour faire reculer les droits des salariés. Transposer ces reculs sociaux dans la loi représenterait donc un grave déni démocratique.

Contre cet accord, signez la pétition sur le site d'Attac Pays Basque ; participez à la manifestation de Bayonne, le 5 mars à 10h30 à la Bourse du Travail décidée par les syndicats CGT, FO, FSU et Solidaires.

Agenda d'Attac Pays Basque

- Prochains **Attac café** à la Taverne de l'Atalante, à Bayonne de 19 à 21 heures les lundis 25 mars 15 avril et 20 mai : sujets en cours d'élaboration à vérifier sur le site d'Attac pays Basque.
- **Cercles de Silence** en solidarité avec les sans-papiers, le premier vendredi de chaque mois devant la Mairie de Bayonne. Le Cercle de 18 h à 18 h 30, puis discussion.

Attac pays Basque

Maison pour Tous
6 rue Le Barillier - 64600 ANGLET
• pays.basque@attac.org
• <http://local.attac.org/paysbasque/wordpress>



Signez la pétition pour que le Parlement ne transcrive pas dans la législation française l'accord de «compétitivité» entre le MEDEF et quelques syndicats !

Attac Pays Basque consacre chaque année un *Attac Café* à la lutte pour les droits des femmes à l'occasion de la journée internationale du 8 mars ; en février dernier, le Planning familial a animé le débat sur le thème : «*Les femmes : premières créancières de la dette publique !*»

Le féminisme et l'émancipation des femmes sont partie prenante des fondamentaux d'ATTAC, l'oppression des femmes étant transversale à l'ensemble des rapports de domination contre lesquels notre association lutte.

Pour ATTAC, construire une autre Europe implique de rechercher une convergence des forces qui s'opposent aux politiques d'austérité. Les femmes, qui sont particulièrement pénalisées, s'organisent dans de nombreux pays pour lutter contre ces politiques, et elles représentent un fort potentiel de mobilisation. Partout en effet les attaques contre la protection sociale et les services publics dans la santé, l'éducation et les services sociaux les touchent plus durement puisque ce sont elles qui assument l'essentiel des responsabilités au sein de la famille. Le secteur public étant majoritairement féminin, les coupes dans les effectifs et les rémunérations les concernent en premier plan. Ces facteurs amplifient la précarité qui caractérise souvent la situation des femmes, renforçant ainsi les inégalités entre les femmes et les hommes. La transition sociale et écologique ne saurait ignorer la dimension du genre : les femmes sont actrices à part entière dans la construction d'une autre société, dans le choix

Pour un 8 mars de lutte et de solidarité

CHAQUE année le 8 mars, journée internationale des femmes, est l'occasion de rappeler inlassablement que l'égalité reste encore à conquérir. Malgré des avancées législatives et la bonne volonté affichée du gouvernement les moyens ne suivent pas et les écarts continuent à se creuser entre les femmes et les hommes.

Aujourd'hui on assiste à un retour en arrière idéologique

• **Offensive des ultras de l'Eglise** qui s'organisent contre l'IVG (colloque de Biarritz initié par Marc Aillet). contestation tout azimut de la pilule en raison de l'imprudence des médecins sous influence des lobbies pharmaceutiques.

• **Promotion de la sacro-sainte famille** au moment de la campagne des anti mariage pour tous. Etait vanté comme modèle unique et sacralisé le partage sexué des tâches et des rôles au sein de la famille, replaçant la femme dans le statut de mère. La réalité biologique de la maternité est le premier prétexte de l'asservissement des femmes. Le genre féminin étant assigné au désir d'enfants, les tâches et les devoirs afférents, imposés et non rémunérés devraient se transformer en « joie », ou au moins en sacrifices dus naturellement.

• **Cette réactivation de l'ordre patriarcal** sert opportunément de support idéologique aux mesures d'austérité. Au nom des coupes sombres dans les dépenses publiques, les missions sociales qui étaient jusqu'alors assumées par la collectivité, sont transférées sur les familles, c-à-d. les femmes.

Les politiques d'austérité imposent les pires régressions sociales aux femmes :

1 - **Le démantèlement progressif des services publics** a une incidence catastrophique sur les femmes. En tant que principales usagères et salariées des Services Publics elles sont doublement affectées. Les femmes doivent se substituer à l'état providence et, plus que jamais, mener de front vie familiale et vie professionnelle.

• **La garde des enfants** de moins de 3 ans est assurée à 63 % par les

parents. Les crèches ne couvrent que 10 % des besoins, il en faudrait 500 000 de plus. En l'absence de mode de garde adapté ce sont les femmes qui acceptent cette charge : à 47 % par les mères seules, 2 % par les hommes.

• **Les Services aux personnes dépendantes** sont privés, coûteux, et consternants. 60 % des personnes de + 60 ans et vivant à domicile sont aidées régulièrement par leur entourage, surtout par une femme, 35 % des personnes âgées sont aidées par leur fille. Les femmes sont les aidants familiaux. Elles assurent gratuitement une charge très lourde qui les pénalise dans leur emploi.

• **La destruction des services de soins non rentables** dans les hôpitaux s'est traduit par la fermeture des maternités : le nombre a divisé par 3 depuis 1975 (de 1 369 maternités on est passé à 535 aujourd'hui). Les établissements pratiquant moins de 300 accouchements par an sont rayés de la carte. Plus d'une femme sur trois est à plus de 45 mn d'une maternité avec les risques inévitables : drame de Brive, de Port Royal, accouchements sur des parkings d'autoroute...

• **Une centaine de centres de planification ont été fermés** depuis 2001, créant une grave inégalité territoriale en matière d'accès à l'IVG et à la gratuité de la contraception (plus ou moins corrigé par la loi de janvier 2013 sur la gratuité de la contraception pour les mineures de plus de 15 ans).

Alors que les inégalités H/F sont de plus en plus criantes il est urgent de créer un service public de crèches et de service d'aide à la dépendance, et de renforcer les services sociaux de santé en personnel et en moyens.

2 - **La baisse drastique des dépenses publiques rabote les prestations sociales** : réduction ou suppression de certaines allocations sociales affectent spécifiquement les femmes et particulièrement les mères : menaces sur les allocations familiales, baisse du nombre de bénéficiaires du CLCA (Complément de Choix d'Activité) depuis 2006 en raison des conditions d'accès plus rigoureuses, tandis que l'accueil à domicile pour les familles les plus aisées bénéficie d'une

prestation et donne droit à un crédit d'impôt de 50 % !

3 - **Les femmes sont les premières victimes des pressions sur les revenus du travail** : ces mesures restrictives et les contraintes familiales supplémentaires qu'elles engendrent conduisent les femmes à accepter un travail qui n'a plus rien d'émancipateur. Le taux de pauvreté des femmes a augmenté de 4 points entre 2001 et 2010, passant de 28 à 32 % alors qu'il ne s'est accru que d'1 point en moyenne pour la même période. Les 2/3 des salariés à bas salaires sont des femmes. Les femmes représentent 82 % des salariés à temps partiel, imposé le plus souvent. La probabilité d'occuper un poste non qualifié est 2,1 fois plus élevée pour les femmes que pour les hommes alors que l'écart n'était que de 1,8 en 1980. Les familles monoparentales (à 85, 8 % des mères avec enfants), sont confrontées à la pauvreté : soit une femme sur 3 seule avec des enfants est en dessous du seuil de pauvreté, et une sur deux dit ne pas arriver à boucler son budget. Qu'attendent les « anti-mariage pour tous » pour se préoccuper de l'incidence de la pauvreté sur les enfants ! Autre indice de paupérisation : 18,5% des femmes ne se soignent pas (12, 3 % H).

Travail flexible, précaire, pénible, informel, les femmes sont le terrain d'expérimentation de la dérégulation et des reculs sociaux. L'Accord National Interprofessionnel va généraliser la flexibilisation de la durée du travail et entériner par le biais des « compléments d'heure », des pratiques particulièrement néfastes pour l'articulation des temps de vie. L'Europe connaît les mêmes coupes sombres dans les services publics, la même dérégulation et l'insécurité, qui privent la femme de son autonomie financière, pèsent sur sa santé, l'assujettissent et la livrent aux violences.

Le changement ne se fera pas sans les femmes :

« L'égalité, ça ne se décrète pas et il y a encore un travail immense à accomplir » ! Il nous faut agir pour :

• graver le droit à l'IVG dans le marbre des Constitutions

• garantir l'accès gratuit à tous les modes de contraception, et accor-

8 mars

• **BAYONNE**, 18h30 Rassemblement devant la Mairie - 19h30 film rencontre et débat à l'Autre Cinéma : **SINGUE SABOUR**, Pierre de patience.

• **HASPARREN**, 7 mars 21h00 salle Haritz Barne : film-débat **WADJDA** - 8 mars 20h00 Eihartzea : *rencontre débat « Valeurs masculines / valeurs féminines ».*

• **BEHOBIE**, 19h00 : *Repas - Théâtre.*

• **TARNOS**, 20h30 Mairie : *soirée cabaret - débat avec Martine Caplanne.*

der la liberté de choix aux femmes, contre les lobbies pharmaceutiques.

• inscrire l'égalité des rapports sociaux entre les femmes et les hommes dans toutes les politiques éducatives.

• lutter contre le retour du modèle sacro-saint de la famille qui assigne la femme aux tâches maternelles et domestiques imposées et gratuites

• **accorder l'égalité d'accès des femmes à toutes les lois quelle que soit leur orientation sexuelle, notamment la PMA sans discrimination.**

• assurer l'égalité professionnelle des femmes en terme de salaire, de sécurité de l'emploi, de reconnaissance des qualifications et compétences, et aussi par des structures d'accueil adaptées aux besoins de toute la famille.

• protéger les femmes contre toutes les formes de violence en se donnant les moyens d'appliquer les lois déjà en vigueur, notamment en multipliant par 4 le nombre de places d'hébergement spécifiques pour les femmes victimes afin d'atteindre les standards européens (1 place pour 10 000 habitants) et en votant de nouvelles.

• favoriser l'épanouissement de la sexualité, dans le respect de la diversité, de la liberté et de la responsabilité

Cette lutte pour construire « un vivre ensemble » a besoin de la laïcité comme elle a besoin de s'appuyer sur les mobilisations sociales pour répondre aux attaques et faire avancer les droits. Faire et imaginer demain, c'est être force de propositions : **LE CHANGEMENT NE SE FERA PAS SANS LES FEMMES !**

Planning Familial

AD 64 Côte Basque - 06.22.62.76

WADJDA

UN FILM D'ATIK RAHIMI



Ces deux films récemment sortis viennent opportunément rappeler, chacun à leur manière, la longue et difficile libération des femmes, dans les pays du Moyen Orient.

WADJDA

« Wadjda » est la première œuvre d'une cinéaste en Arabie Saoudite, *Haifaa Al Mansour*.

A partir d'une histoire minuscule, elle laisse entrevoir la vie quotidienne des femmes, soumises à l'ordre patriarcal.

L'héroïne, Wadjda est une petite fille de douze ans, déléguée, espiègle, rétive aux injonctions coraniques, très envieuse de son copain Abdallah et de ses prérogatives. La caméra, furtivement, s'attarde sur ses « converses » gaiement décorées au feutre, qui tranchent avec l'austère tenue vestimentaire des écolières.

Par petites touches, la cinéaste évoque la vie des femmes sous la domination culturelle et religieuse des hommes.

Le casse-tête des transports, dans un pays où les femmes n'ont pas le droit de conduire, Le port du voile intégral pour sortir, la toute puissance masculine, relayée par les femmes elles-mêmes, qui veillent à la stricte observance des principes et des coutumes.

La polygamie qui laisse la mère de Wadjda seule avec sa détresse quand son mari prend une seconde épouse sans même l'en avertir.

Wadjda, poursuit un rêve : comme son ami Abdallah, elle veut un vélo.

Or, une fille en Arabie Saoudite ne peut pas faire du vélo. La menace est claire : si elle monte sur une bicyclette, elle ne pourra pas avoir d'enfant.

Mais Wadjda n'en a cure. Avec un aplomb tranquille, une détermination sans faille, elle va tout mettre en œuvre pour accéder à ses fins. Ce film, avec humour et finesse, encourage le droit à la différence et, sans en avoir l'air, subvertit l'ordre rigoriste qui emprisonne les femmes.

SYNGUE SABOUR

Atik Rahimi, avec l'aide du scénariste *Jean-Claude Carrière*, met en scène le roman pour lequel il a obtenu en 2008 le prix Goncourt. L'histoire se déroule dans un pays dévasté par la guerre, les luttes intestines des factions miliciennes, en Afghanistan, à Kaboul... Mais le décor vaut pour tous les pays en guerre.

Dans une pièce, une jeune femme, dont on ne connaîtra pas le nom, veille son mari, allongé sur des coussins. Il est dans le coma, atteint par une balle dans la nuque.

Sa jeune femme lui parle, espère qu'il va se réveiller. L'imam l'a promis. Elle désespère, seule, sans argent, sans soutien, avec ses deux petites filles. Comment va-t-elle survivre ?

Avec les moyens du bord, elle tente de le maintenir en vie. Puis, l'inquiétude et l'angoisse font place à la colère. Son mari, ce héros, n'a pas été blessé au combat, mais dans une vulgaire bagarre entre compagnons d'armes.

Elle se remémore son mariage. Elle a été unie à quatorze ans avec cet homme qu'elle ne connaissait pas et qui n'était même pas présent lors de la cérémonie.

Peu à peu tous les regrets, toutes les souffrances et les humiliations enfouis franchissent une barrière jusque là inviolable.

Les paroles surgissent, amères, pleines de reproches envers ce mari si peu présent, si peu aimant. Hors de ce huis-clos, la guerre fait rage, les violences menacent : rafales des tireurs embusqués sur



SYNGUE SABOUR

UN FILM DE HAIFAA AL MANSOUR

les toits, incursions de miliciens dans les maisons, massacres de familles entières. Le danger et la mort rôdent.

La jeune femme trouve un appui providentiel auprès de sa tante, prostituée qui prend en charge les enfants et lui donne de l'argent.

Elle retourne auprès de son mari et poursuit son voyage intérieur.

Emergent peu à peu, au gré de sa rencontre avec un moudjahidine, entré par effraction dans la maison, les désirs réprimés, la sexualité refoulée, le besoin d'amour et de tendresse, confiés *mezzo voce* au mari inerte, dans le silence de la chambre.

L'homme, dans le coma devient ainsi une « syngue sabour », une pierre de patience.

Selon une vieille légende perse, à cette pierre de patience, on peut confier ses malheurs et quand elle éclate, l'âme est libérée.

La jeune femme, se dépouille peu à peu de la gangue des interdits, du mensonge, de l'hypocrisie, pour accéder dans le lent cheminement de la parole à sa vérité et à son émancipation.

Ce film est porté par l'admirable et très belle actrice irakienne *Golshifteh FARAHANI*, elle-même *persona non grata* en Iran.

arc • en • ciel
Ortzadar

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



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° 0716 G 88241
Directeur de la publication : Jean-Maurice FAYE
Mise en page et illustrations : José AGUIRRE
Imprimé sur les presses de l'imprimerie Artisanale à Bayonne