

LE PORTE-VOIX

La gauche debout !

EDITO:

Avant de vous laisser découvrir ce que cette "feuille de choux" réserve, revenons un moment sur les élections de mars dernier. **Lors du scrutin municipal, vous avez été 4037 citoyennes et citoyens à voter "Pour Brest, la Gauche Debout !" soit 9 % (8,99 % pour être précis !) des suffrages exprimés.** Si ce résultat ne nous a pas permis de nous maintenir au second tour (loi électorale oblige), il a reflété localement une poussée nationale des **listes de gauche qui ne se satisfont pas d'un pseudo accompagnement social des politiques libérales.**

Si La Gauche Debout ! n'a pas été très visible sur la place publique depuis le mois d'avril dernier, elle n'en a pas moins continué à avancer sur certains dossiers comme celui de l'eau, avec la participation au collectif pour un retour en gestion publique et comme celui du fichage informatique avec la participation au **collectif contre Base-élèves.**

Nous vous invitons à nous rejoindre si vous voulez faire "bouger les lignes" sur ces sujets ou sur d'autres comme celui des déplacements auquel est consacré ce premier numéro du porte-voix.

Unité pour défendre la gratuité du réseau de "voies express" en Bretagne !

Le patronat impose de plus en plus une mobilité forcée aux salariés avec des temps de trajet à rallonge. Les prix de l'essence explosent alors que les salaires stagnent, la lutte contre les émanations de CO₂ devient une préoccupation majeure. Et on menace de rendre payant le réseau gratuit de voies express, obtenues par la lutte au titre du désenclavement de la Bretagne (le plan routier breton date d'octobre 1968 !) pour le transformer en réseau autoroutier à 130 km/h et payant. Une telle mise aux normes autoroutières est socialement et écologiquement inacceptable.

Les sociétés privées d'autoroutes et leurs gros actionnaires ne supportent plus qu'il existe encore en Bretagne un tel réseau routier, socialisé de fait ! Ceux qui veulent changer les normes, ne le font pas seulement pour faire rouler plus vite et augmenter en conséquence la production de CO₂, ils vont au devant des exigences de ceux qui veulent instaurer des péages et PRIVATISER ces voies express. Tout doit être marchandisé, c'est la logique infernale des libéraux de droite ou de "gauche".

D'ailleurs, Pierre Coppey, le PDG de Cofiroute l'avoue clairement dans les Echos du 24 avril 2008 :

Il se déclare prêt à gérer pour le compte de l'Etat "le réseau autoroutier breton en échange d'un allongement de la durée de concession ou de l'introduction du péage sur ces liaisons actuellement gratuites pour l'utilisateur".



9% des électeurs ne sont pas représentés à la municipalité, cela représente au moins quatre sièges sur les 55.

suite ->

Le PDG de la société d'autoroute ajoute : "Au demeurant, une des principales conclusions du Grenelle de l'Environnement est que pour être durable, la mobilité doit être payante...". Ne l'est-elle pas déjà avec le prix des carburants ?

Pour la "Gauche debout !", ce Grenelle n'a eu d'environnement que le nom : un piège dans lequel malheureusement certains écologistes sont tombés. Il a fait l'omerta sur le nucléaire, ce qui est

très grave quand on voit les "incidents" répétés au Tricastin, par exemple. Et au même moment Sarko se fait le VRP de l'entreprise Areva dans le monde et envisage de la privatiser pour la brader au privé, à son ami Bouygues. Sur le reste, le Grenelle a accouché d'une souris, quand il n'a pas masqué la politique pro OGM du gouvernement (loi contre les faucheurs...), en lui donnant un brevet usurpé d'écologiste.

Le réseau de voies express avec

des vitesses limitées à 110 est moins accidentogène (études de la DDE de 2007), il limite les émanations de CO₂ si nuisibles au climat, il est adapté au peuplement de la Bretagne avec un échangeur tous les 7 km au lieu de tous les 23 km pour les autoroutes. La "Gauche debout!" participera aux initiatives unitaires contre le passage aux normes autoroutières, premier pas vers une privatisation.

Et le coût du ticket !

Le rôle de la voiture dans la pollution n'est plus à prouver, son coût annuel est évalué à au moins 5000 euros !^[1] Pourtant, les automobilistes rechignent à faire le pas du transport en commun y compris sur des lignes adaptées à leur travail ou pour aller au centre ville. Si le poids des habitudes est réel, il reste que le ticket de bus n'est toujours pas concurrentiel au prix de l'essence. Or c'est malheureusement ce prix qui détermine le coût "visible" de la voiture.

Une fois le véhicule dans son garage et l'assurance payée, le coût "visible" d'un aller-retour au centre n'est guère que celui de l'essence : même un euro cinquante pour 10 kms reste moins cher que deux tickets en carnet ! Cette "logique économique", que ne combattent ni les durées de trajet (bien plus longues en bus qu'en voiture), ni les possibilités de se rapprocher de sa destination (il y a bien plus de places de parking que de stations de bus), fait que le propriétaire d'une voiture est incité à ne jamais prendre le bus.

L'abonnement mensuel quant à lui équivaut à plus de 18 allers-retours soit presque la totalité des trajets liés au travail dans le mois ! Ainsi l'abonnement n'est pas du tout adapté aux utilisateurs occasionnels.

Avec les tarifs actuels la collectivité enferme les automobilistes dans leurs voitures. Elle remplit donc les bus avec les scolaires, les chômeurs et les personnes âgées, et en exclut les salariés et les familles.

Pour autant des tarifs significativement moins chers que le prix de l'essence rendraient sans doute l'activité de la billetterie (qui inclut les contrôles) non rentable. On voit bien alors tout la pertinence de la gratuité !

La gratuité, c'est-à-dire le financement collectif, est une réponse nécessaire pour que le transport en commun soit une véritable alternative à la voiture, concerne toute la population et permette d'inverser durablement les habitudes. La gratuité est aussi une réponse plus raisonnable qu'on pourrait le penser pour la collectivité. La billetterie de notre réseau de bus ne couvre aujourd'hui qu'un quart de ses coûts. L'essentiel provient du versement transport, payé par les entreprises de plus de 9 salariés^[2]. Ainsi, d'ores et déjà, nous ne payons pas



"le vrai prix" du service quand nous prenons le bus. Ainsi le passage de la gratuité n'est pas aussi insurmontable et même les tarifs les plus élevés (billet à l'unité et abonnement à 32€ par mois) sont subventionnés.

[1] voir par exemple l'étude annuelle sur : www.automobileclub.org/budget

[2] seuil menacé de passer à 10 !!

Le porte-voix est édité par le collectif "la gauche debout" constitué de militant-e-s associatifs, syndicaux, politiques et de citoyen-ne-s
Voir le site : <http://brestgauchedebout.org/>
Courriel : gauche.debout@listes.infini.fr

Le vélo fait partie des déplacements dits "modes doux"

Il a des adeptes pour les loisirs, mais il constitue notamment un moyen intéressant au quotidien ; très peu polluant, plutôt économique, bénéfique pour la santé... mais particulièrement dangereux par ici.

L'insuffisance des aménagements et le non partage de la rue sont flagrants :

- discontinuité des emplacements dédiés
- lisibilité difficile des itinéraires spécifiques
- manque de signalisation pour prévenir les automobilistes

Voyez le parcours d'un-e collégien-ne pour se rendre au collège justement, chez un-e ami-e, ou acheter du pain ... Pourtant les modes de déplacements se découvrent à l'enfance. Leur expérimentation permet à l'âge adulte de ne pas penser



uniquement par la voiture et de ne pas être hermétique à toute alternative.

Les déplacements domicile-travail se sont accrus et les investissements restent voués surtout à la voiture. Or, il devient urgent de favoriser les modes non polluants et d'y inciter. Des conséquences de l'effet de serre et des toxiques dans l'air sont

connus. Pourtant des réalisations récentes sur voirie comme devant l'hôpital Morvan ou au technopôle attestent du peu de cas qui est fait des cyclistes. Espérons que les vélos ne resteront pas à la porte du futur tramway, ce qui irait à l'encontre du nécessaire passage d'un mode de déplacement à un autre (l'intermodalité).

Mobilisons-nous !

Le Pays de Brest a ceci de particulier que toutes les communes sont dans la zone d'attractivité de BMO. De plus en plus de personnes se sont éloignées de l'agglomération. Face à l'accroissement des trafics, les décideurs ont choisi d'augmenter la surface de bitume, accompagnant, voire stimulant l'étalement urbain, sans pour autant désengorger le centre ville.

Les collectivités territoriales doivent inciter de façon volontariste aux déplacements en transports en commun pour diminuer les coûts écologiques et sociaux . Si l'on laisse de côté l'idée que la voiture serait la meilleure solution ... par habitude ou par signe extérieur de richesse, il est parfois difficile à son usage, par manque d'une alternative efficace, en termes de temps de trajet, de coût, de coordination. Le transport en commun doit être le moins pénalisant possible pour l'organisation personnelle.

Le service public de transport ne peut pas être de qualité quand les bus sont freinés dans la circulation automobile, quand la quasi-totalité des lignes est axée vers le centre, quand le tarif horaire est aussi élevé ! La "qualité structurante" annoncée du tramway ne sera qu'un pis aller si elle occulte les besoins en bus, si elle n'apporte pas l'intermodalité et la diminution des trafics de voitures, si elle n'ose pas la gratuité, si elle n'est pas ambitieuse et concertée.

Mais ne nous y trompons pas, pour réduire la part de l'automobile, il ne suffit pas d'améliorer l'offre en services collectifs. Les territoires doivent s'organiser en regroupant l'habitat, les services, et les emplois.



La solution du déménagement pour se rapprocher d'un lieu de travail est volontairement exclue de ce propos, car ce serait sans compter sur l'explosion des contrats à durée déterminée ou l'intérim. Et ce serait ignorer que dans le cas de couples, "les protagonistes" n'ont pas forcément la même destination.

Accompagner l'augmentation du trafic voiture pour polluer "durablement" et orienter vers des transports publics qui resteraient payants et confiés à des entreprises privées. Quels seront les choix de BMO ?

La gestion de l'eau sur BMO

Nous nous sommes engagé-e-s au moins de juin dans la constitution d'un "Collectif eau publique" qui regroupe des citoyen-ne-s, des associations, des groupes politiques et des syndicats.

Ce collectif réclame une gestion 100% publique dès la fin du contrat avec Veolia en avril 2012, que ce soit pour la production la distribution ou l'assainissement de l'eau.

Nous proposons donc une pétition à la signature de toute personne qui souhaite faire entendre cette volonté auprès des élu-e-s de BMO. la présence de militant-e-s et citoyen-ne-s dans les lieux publics pour présenter cet appel est aussi l'occasion d'une sensibilisation des habitant-e-s qui ne le sont pas à cet à ces enjeux de la fourniture d'eau potable et de son assainissement. Elle a déjà été signée par 2 500 citoyen-ne-s, vous pouvez signer cette

pétition et prendre des exemplaires à Ti ar bed (association pour le commerce équitable)
17 rue Danton – 29200 Brest
ou sur le site internet
<http://www.eaupublique.infini.fr/>

Nous devons être nombreux/ses et il y a urgence ! car les décisions doivent se prendre tôt afin que BMO soit prêt 2 à 3 ans avant.

D'autres communautés urbaines d'autres élu-e-s ont fait ce choix politique. Ils ne devraient pas être qualifiés de courageux, puisqu'il relève de l'intérêt général d'un point de vue éthique, écologique, social et économique.

Mesdames et Messieurs les élu-e-s, sauf à vouloir éloigner vos responsabilités politiques derrière des multinationales ou des montages public/privé mi-figues, mi-raisins (mi-



raisons !), vous n'avez pas le droit, sans réelle et sincère concertation publique de faire perdurer la privatisation et donc la marchandisation de l'eau.

Nous vous demandons d'éloigner/de soustraire ce bien commun vital de toute recherche de profit financier.

Pour contacter le collectif :
contact.eau.publique.bmo@gmail.com

Nous somme tous fiché-es !!

"Base-élèves", EDVIGE, CRISTINA,... les fichiers informatiques se suivent avec un objectif commun, plus ou moins avoué et évident : la surveillance des citoyens.

"Base-élèves" est un système de gestion des données concernant tou-te-s les élèves des écoles maternelles et élémentaires mis en place par le ministère de l'Éducation nationale, permettant de fichier tous les enfants durant leur scolarité.

Si la mobilisation, notamment des parents, des enseignants et de syndicats, a permis de réduire les données conservées dans le fichier "Base-élèves" à la portion congrue, encore que l'on attende toujours le décret le confirmant et l'arrivée de la nouvelle version de l'application, il n'en reste pas moins que l'existence même de ce fichier national pose la question du fichage (terme si proche de flicage...) national des élèves de primaire (et du secondaire avec SCONET... pour lequel d'ailleurs la mention de la scolarité, retirée dans "Base-élève", demeure obligatoire...). Fichage qui n'a fait l'objet d'aucun débat national et dont on peut raisonnablement douter de la confidentialité.

La Gauche debout ! participe au collectif départemental "Non au fichage à l'école" [1] [2].

"Base-élève" ne pourrait d'ailleurs être qu'une sorte de prélude au, maintenant fameux, le fichier "EDVIGE" (Exploitation documentaire et valorisation de l'information générale). Ce fichier a été mis en place par décret et sans débat jusqu'à ce que les citoyen-ne-s s'emparent de ce sujet et exigent son retrait, notamment en signant massivement la pétition qui s'y oppose [3]. Mobilisation qui a forcé le gouvernement à amorcer une marche arrière.

Pour autant, la nouvelle mouture de ce fichier (EDVIGE 2.0 ou EDVIRSP) n'est pas plus acceptable que la précédente, en dépit de quelques "améliorations". Les enfants comme les adultes sont toujours susceptibles d'être fichés sur de simples suspicions ! [4]

Reste aussi l'obscur CRISTINA (Centralisation du renseignement intérieur pour la sécurité du territoire et les intérêts nationaux), si obscur que l'on n'en connaît que le nom ! Et également, dernière trouvaille, le fichier créé par décret le 13 août 2008 (!), permettant aux lobbies de l'énergie, du chauffage et de l'eau de fichier les familles pauvres [5].

Doit-on être surpris par cette succession de fichiers ? Certainement pas, ils s'inscrivent dans une démarche du tout sécuritaire et répressif qui passe en premier lieu par un contrôle social d'autant plus fort que les motifs de mécontentement et de révolte d'un nombre grandissant de citoyen-ne-s, s'accumulent.

[1] Collectif « Non au fichage à l'école » : clo Collectif anti délation, 1 rue de l'Harteloire, 29200 Brest.

[2] Voir notamment les liens vers les sites tenant à jour des informations sur "Base élève" au bas de l'article : <http://brestgauchedebout.org/spip.php?article102>

[3] <http://nonaedvige.ras.eu.org/>

[4] Les critiques formulées par le Collectif national « non à Edvige » sont notamment mentionnées dans l'article <http://www.gisti.org/spip.php?article1258>

[5] <http://seaus.free.fr/spip.php?article224>