



MILA

BERRI

« Ce n'est pas parce que les choses sont difficiles que nous n'osons pas, c'est parce que nous n'osons pas qu'elles sont difficiles » *Sénèque*

Année 2, n° 4 mai 2009
ISSN : 1967-5232

Editorial Mai 2009

Dans ce numéro :

Editorial	1
LGV : un projet à l'utilité contestable et contestée.	2/ 3
Bayonne-St Jean Pied de Port : une richesse à exploiter	4/ 5
Aller travailler en train : pourquoi pas ?	5
Passage de l'autoroute à 2 x 3 voies	6
Elections européennes	6
Notre présence au Conseil Municipal du 19 janvier 2009	7/ 8
Le four à chaux de Mendi-burua	9
Agenda / Adhésion	10

L.G.V. : Non merci / A.H.T. Ez milesker !!

Chers Milafrangar,

Nous consacrons un article de fond sur le projet de ligne LGV, (nouvelle ligne de chemin de fer à grande vitesse), parce que le tracé toucherait probablement notre village de plein fouet et que nous y sommes opposés.

L'accélération de l'actualité, les multiples rebondissements et l'enchaînement des annonces nous obligent à consacrer aujourd'hui l'essentiel du Mila Berri à ce sujet, parce qu'il y a urgence.

Le calendrier annoncé par le préfet est clair :

- Automne 2009 : révélation du tracé à 1000 m près,
- Automne 2010 : révélation du tracé à 500 m près,
- 2011 : enquête publique,
- 2013 : début des travaux.

Le progrès lorsqu'il est bénéfique aux citoyens est nécessaire, mais en cas contraire sa légitimité devient contestable.

D'un coût colossal, d'une rentabilité économique catastrophique, destructeur de la faune, de la flore et de nos paysages, avec un impact humain dramatique du fait des expropriations,... ce projet cristallise bien plus d'aspects néfastes que bénéfiques pour les Milafrangar.

Ensemble, unis, au-delà des différences et des clivages, nous devons rassembler nos énergies, nos idées pour défendre notre village et notre qualité de vie face à ce projet destructeur.

Le dimanche 7 juin, lors des élections européennes, nous sommes tous appelés à nous exprimer sur ce sujet, par un référendum organisé par le C.A.D.E (collectif des associations de défense de l'environnement) et l'association Villefranque Cadre de Vie (adhérente du C.A.D.E.).

Notre premier geste citoyen pour la défense de Villefranque, sera donc de voter lors de ce référendum.

Une participation importante et un vote d'opposition à la LGV élevé, rendront notre combat crédible aux yeux des pouvoirs publics.

Alors, pour renverser le cours des choses, Unissons-nous !!!

Mila Berri :

Responsable publication :
Roger Harguindeguy

Comité de Rédaction :
Florence Beck,
Franck Voragen,
Françoise Mallé,
Marie-Do Daguerre,
Philippe Forsans,
Sébastien Duprat

Responsable diffusion :
René Gillet

Ne pas jeter sur la voie publique

Annie Vivier, Joël Caron, Sébastien Duprat

LGV : un projet à l'utilité contestable et contestée

Depuis plusieurs mois déjà, la presse se fait l'écho de la construction de la future ligne LGV entre la France et l'Espagne devant rallier Paris au Pays Basque en trois heures. Si sur le papier elle semble présenter un « progrès », certains diront « l'avenir », dans les faits tout n'est pas aussi clair que RFF (Réseau Ferré de France) tente de le laisser croire.

Avec un **coût pharaonique**, ce projet contraindra les collectivités à revoir à la baisse leurs autres projets d'investissements. En effet, une grande partie de son financement, incombe aux collectivités territoriales et notamment notre département, et certaines communautés de communes.

Pour les citoyens que nous sommes, il est évident que nos impôts vont inévitablement augmenter, mais en plus **notre cadre de vie va être bouleversé à jamais**.

Actuellement le périmètre d'étude de la LGV concerne 87% du territoire de Villefranque, **c'est dire si l'impact de ce projet est un enjeu crucial pour notre avenir**.

Le tracé à 1000 mètres près, serait connu au mieux à l'automne 2009, l'enquête publique serait prévue pour 2011, et les travaux devraient démarrer en 2013.

On le voit, ce projet est mené tambour battant.

Face à une telle précipitation, MILA BERRI se doit de vous informer car l'utilité même de ce projet est en question et nous nous devons de réagir, tous avec solidarité et au-delà des clivages.

Une utilité en question quant au trafic passager et fret.

* Sur le trafic voyageurs.

D'ici à 2020, RFF a prévu que la construction de la LGV permettrait un gain de temps de 41 minutes sur un trajet Paris Bayonne, soit 3 heures au lieu de 3 heures 41 minutes.

Il s'agit d'un investissement colossal, pour un gain de temps de 41 minutes. **Alors qu'avec l'aménagement des voies existantes le trajet serait réduit à 3 heures 16 minutes.**

Ce projet va entraîner à l'horizon 2020 le passage de 8 TGV au Pays basque, soit 4 allers-retours, dont un train direct pour Madrid qui ne marquera pas d'arrêt.

Ces projections présentées par RFF lors du débat public peuvent paraître attrayantes pour les voyageurs que nous sommes.

Pourtant, il ne faut pas s'y tromper car elles tablent sur une augmentation importante du trafic d'ici 2020.

Or, sur ce point les doutes sont permis, car les prospections sur l'évolution du trafic voyageur ne sont pas aussi optimistes que le laisse entendre RFF, ceci sur plusieurs points.

En premier lieu, il est évident que l'élargissement de l'autoroute qui n'a pas été pris en compte dans l'analyse de RFF va modifier les prévisions. La route, offre bien plus de flexibilité que le rail et avec le covoiturage qui est en plein développement, il reviendra moins cher de faire à plusieurs le trajet par la route.

En second lieu, il est important de noter que les chiffres du trafic passager ne sont pas bons, si l'on prend les plus récents, à savoir le premier semestre de 2008 donc avant la crise, il y a eu une régression du trafic voyageurs en pays-basque avec moins 10 000 voyageurs à la gare de Bayonne, moins 23 000 à Biarritz, moins 17 000 à Saint Jean de Luz et pour le fret c'est une baisse de 8,7%. L'augmentation des tarifs n'est sans doute pas étrangère à cette régression.

En troisième lieu, il faut tenir compte de la politique volontariste du maire de Biarritz, qui favorise les lignes aériennes en low cost ce qui concurrence directement le train.

En fait, tout porte à croire que les prévisions de RFF sont surévaluées en ce qui concerne le trafic voyageur.

Aussi, faute d'affiner ses prévisions crédibles, l'utilité de la LGV se pose avec acuité.



* Sur le trafic de fret.

A l'heure actuelle le fret représente 2,1 Millions de tonnes. RFF avec son projet de LGV pense, qu'il passera à 21 millions de tonnes en 2020 !!

Là aussi, la projection de RFF est surdimensionnée.

Les projections de trafic routier font état d'une augmentation du nombre de camions par jour passant de 8 500 à 12 500, même en tenant compte de la construction de la LGV, et de l'élargissement de l'autoroute.

Ainsi, comme on le voit la LGV ne désengorgera pas le trafic routier.

En outre, une expertise indépendante a été menée par un cabinet spécialisé de Lausanne qui estime que cette prévision est irréaliste. Il faut tabler, sur une hypothèse plus modeste de 18 millions de tonnes de fret à l'horizon 2020, si le projet est réalisé.

Comme on s'en rend compte, les prévisions qui sous tendent ce projet de LGV sont sciemment surestimées.

En outre, des doutes sont permis quant à la rentabilité de l'autoroute ferroviaire en raison de son coût qui est trop élevé, entre 0,78 et 0,82 euros le kilomètre, parfois 0,90 euros pour un chargement entier, avec chauffeur et camion.

On le voit, là aussi, faute d'analyse réaliste de l'évolution du trafic du fret, l'utilité du projet de RFF se pose.

Ce projet de LGV pose bien plus de questions qu'il n'apporte de réponses, aux préoccupations des citoyens. C'est la question de sa légitimité et de sa rentabilité, qui se pose.

Enfin toutes les études de RFF ont été réalisées avant la crise économique, basées sur des hypothèses hautes qui ne sont plus aujourd'hui d'actualité : **« Avec la crise économique, il y a une chute du volume transporté, entre -20 et -30%, qui touche aussi bien la route que le fer. »** Qui dit cela ?

Guillaume Pepy, président de la SNCF !

(Sud-Ouest du 5 mai 2009).

La ligne actuelle pourrait à moindre frais absorber une grande partie du fret ferroviaire.

Par ailleurs, il convient aussi de s'interroger sur l'impact d'un tel projet au niveau de la vie des citoyens.

L'utilité en question au regard de son impact désastreux sur la vie des citoyens.

* L'impact sur la qualité de vie des citoyens.

Villefranque est un des derniers pommiers verts, en périphérie de Bayonne. La qualité de vie y est remarquable, tout en étant proche de l'agglomération du BAB.

Sur notre commune, il y a pour l'heure deux possibilités de tracés (le tracé définitif sera connu au mois de Septembre à 1000 mètres près).

Dans ces conditions, il est extrêmement difficile de prévoir un PLU alors que le tracé n'est pas connu. Il en est de même, dans toutes les communes du Pays-Basque. Ce projet va remettre en cause des constructibilités, de même il sera peut-être aussi destructeur de zones protégées.

Au niveau du SCOT, (schéma directeur de développement du Pays-Basque), comment prévoir les infrastructures, les investissements nécessaires au développement du Pays-Basque pour les années à venir, alors que personne ne sait où va passer la LGV ?

Il ne faut pas non plus oublier, que nos terres sont très peuplées et le tracé qui sera choisi va obligatoirement passer dans des zones d'habitations, ce qui aura pour conséquence des expropriations.

Ce projet porte en lui des drames humains. Une procédure d'expropriation est longue difficile à vivre et au bout du compte les indemnités ne sont que peau de chagrin.

Alors la question reste posée, quelle est l'utilité d'une LGV qui va engendrer des expropriations de familles déjà durement touchées par la crise économique actuelle ?

Enfin, pour ceux qui ne sont pas expropriés, les nuisances sonores sont tellement insupportables qu'elles vont pousser beaucoup d'habitants vers le départ.

Par ailleurs, même, si RFF s'en défend, ce projet aura un impact totalement désastreux sur la faune et la flore. Des espèces vont disparaître à jamais, de nos campagnes, des forêts entières vont être dévastées.

Des zones protégées vont être réduites à néant. La construction d'une ligne LGV c'est une trouée dans l'environnement de plus de 90 mètres de large, 9 hectares par kilomètre détruits (en moyenne, mais beaucoup plus au Pays Basque à cause du relief), avec un chantier qui va s'étaler sur plusieurs années.

Sur nos terres vallonnées les collines seront arasées et les vallons remblayés. La ligne ne sera pas enterrée. La LGV construite, notre village ne sera plus le même.

Comme on le voit, l'utilité d'un tel projet sur la qualité de vie est tout à fait contestable.

* L'impact sur la vie économique des communes et des citoyens.

Avec plus de 3 milliards d'euros, le coût de la ligne est pharaonique. Au niveau local il représente pour le département 230 millions d'euros,

65 millions à la CABAB, et 26 millions à la communauté de communes sud Pays-Basque. En effet, la construction de la LGV représente à elle seule 10 ans d'investissement pour cette communauté de communes.

Le coût du kilomètre est de 25 à 28 millions d'euros au Pays-Basque contre 10 millions dans les landes du fait du relief.



Pourtant au mois d'Avril 2008, la **Cour des Comptes** a conclu que le lancement de projets LGV (dont la rentabilité socio-économique est insuffisante) est très inquiétant au vu des bilans des projets déjà réalisés qui se caractérisent par une sous estimation des coûts et une surestimation du trafic. Elle recommande de donner la priorité aux dépenses de renouvellement des équipements. Elle rappelle également le lourd endettement de RFF (41 milliards d'euros), et le

fait que les lignes rentables ont déjà été construites.

Car il ne faut pas se leurrer au final : ce sont nos impôts qui vont financer cela, et ils vont inévitablement augmenter.

En conclusion,

Pourtant d'autres solutions existent, les assises des transports à Ustaritz en 2008 ont permis de dégager des idées extrêmement intéressantes.

Mise en place de trains longs (tel que préconisé par le grenelle de l'environnement) de 1000 mètres sur le réseau existant. Pour permettre de désengorger le trafic du fret.

Travailler sur le report modal vers le rail et le bateau, La réouverture de Pau-Canfranc permettrait d'écouler 2,64 millions de tonnes par an, et la solution maritime entre Bilbao et Saint Nazaire permettrait de capter plus de 1000 camions par jour.

En outre il faut rappeler que le trafic actuel en Pays-basque est de 53 trains alors que la capacité est de 264 trains, alors pourquoi construire une voie nouvelle alors que l'existant n'est pas exploité.

On le voit des solutions durables existent, alors il est temps de réagir contre ce qui va être une fois de plus, un immense gâchis qui va détruire à jamais notre village.

Au-delà des clivages et parce que cette question nous concerne tous, unissons nos efforts pour dire :

NON A LA LGV !

ABIADURA HANDIKO TREN-BIDEARI EZ !

Mila Berri

Bayonne-St Jean Pied de Port : une richesse à exploiter

« Passer d'une stratégie d'abandon à une stratégie de conquête »

Ou comment réhabiliter notre ligne de chemin de fer Bayonne-Villefranque-Ustaritz-Garazi

Le développement de la ligne de chemin de fer Bayonne-Garazi, actuellement laissée presque à l'abandon, serait une des solutions à la problématique des transports de l'agglomération du BAB.

C'est une nécessité première et urgente que de réhabiliter ce train et cette voie pour en faire un mode de transport alternatif à une route surchargée.

C'est aussi un vecteur essentiel du développement du Pays Basque.

Elle n'est aujourd'hui que le fantôme d'elle-même.

La ligne de chemin de fer Bayonne-Garazi qui traverse une grande partie de notre commune a été mise en service en 1898. Elle est composée d'une voie unique électrifiée de 52 km, elle se sépare en deux à l'embranchement d'Ossès pour desservir également la vallée des Aldudes et St Etienne de Baigorry.

Elle dessert 11 gares de Bayonne à Saint Jean Pied de Port et notamment Villefranque et Ustaritz.

Elle court et se faufile dans les méandres de la Nive et présente un intérêt touristique majeur. Cette ligne a longtemps été exploitée en partie pour le fret et permettait d'éviter les longs cortèges de camions. Elle n'est aujourd'hui que le fantôme d'elle-même. Le fret est abandonné au profit de la route, les touristes sont proménés dans des bus, les usagers la fuient pour sa lenteur, pour l'absence de correspondance, pour ses horaires inadaptés et le manque d'aménagements.

Pour des raisons de rentabilité le fret a été abandonné en 2004. Pour des raisons de sécurité sa vitesse maximale a été ramenée à 50 Km/h. Pour des raisons d'économie et par manque d'investissement la traction électrique a été remplacée en 2009 par une traction diesel (En contresens complet avec la protection de la nature et les directives du Grenelle de l'environnement) dont le plein quotidien est effectué... à Pau !!

L'Etat de la voie est très dégradé (rails, remblais, ballastes, caténaires) et RFF (Réseau Ferré de France) qui est chargé de la maintenance n'a pas fait les investissements nécessaires depuis des décennies. C'est un choix politique désastreux qui ne correspond pas du tout à la mission de service public du transport en commun.

Pourtant elle est irremplaçable.

Le Pays Basque a la chance d'avoir une voie ferrée déjà construite qui comme une artère irrigue une grande partie de son territoire. Quand on sait le prix à payer pour construire une telle infrastructure et que nous avons devant nous une ligne qui se meurt, on se doit de réagir.

Les populations importantes qui empruntent chaque jour la départementale 932 (Garazi-Bayonne) pour se rendre au travail, connaissent des grandes difficultés de circulations aux abords de l'agglomération du BAB. Certains d'ailleurs, pour fuir ce trafic, empruntent déjà massivement la D137 qui traverse Villefranque.

La route sature et le train est une bonne solution alternative.

Une meilleure exploitation de la ligne rénovée Bayonne-Garazi, permettrait de résoudre en partie l'accès à Bayonne.

Adapté aux besoins du plus grand nombre, cette ligne constituerait une réponse aux difficultés d'accès à l'agglomération du BAB. Aux heures de pointe les embouteillages quotidiens aboutissent à des situations insupportables pour les citoyens. Dans une optique de développement durable, le transfert de ces déplacements sur une ligne ferrée prendrait tout son sens.

C'est un bassin versant de près de 50 000 habitants qui est desservi par cette voie ferrée.

En 2007, le dernier chiffre connu, montre que la ligne était empruntée par plus de 70 000 usagers, en progression de 12%.

Avec un peu d'ambition, elle deviendra une infrastructure essentielle pour le transport en Pays-Basque.

Il faut s'appuyer sur l'existant, étudier en profondeur les possibilités et passer aux réalisations. Les partenaires sont nombreux : Etat, SNCF, RFF, Conseil Général, Conseil Régional, Cabab, Les communes périphériques, DDE, SCOT...Tous sont sensibles à un projet de réhabilitation de cette ligne, vecteur de développement territorial.

- Une étude sur l'aspect financier s'impose pour mettre la voie aux normes. Cette étude doit être réalisée rapidement. Les travaux doivent être engagés...

- Il faut diminuer le temps de parcours afin d'inciter les usagers à délaisser la voiture au profit du train.

- Des arrêts fréquents à Cambo, Larressorre, Jatxou, Villefranque, pour desservir tout le monde a des horaires adaptés. Des trains à 7 heures le matin à 7 heures 30, 8 heures...

- Aménager des grands parkings d'accueil à proximité de ces gares pour que les usagers puissent y laisser leur véhicule. (le prévoir dans le PLU).

- Prévoir différents arrêts à Bayonne avec des petites gares, d'abord au parking de Glain et un réseau de bus adapté.
- Organiser de la même manière l'ensemble du ramassage scolaire de nos villages via les collèges et les lycées du BAB.
- Inciter les touristes l'été et les groupes de voyages à préférer cette magnifique ligne plutôt que la voiture et l'autocar.

Les écoliers, les étudiants, les travailleurs, les vacan-

ciers, les riverains nous tous qui aspirons à délaissier nos voitures pour des modes de transport plus écologiques, plus rapides et pratiques et aussi moins onéreux, espérons qu'un jour prochain cette ligne de chemin de fer deviendra l'une des artères principales de communication entre l'agglomération BAB et le Pays Basque

L'infrastructure existe, il ne manque plus que la volonté politique qui n'a que trop tardé.

Sébastien DUPRAT

Aller travailler en train : Pourquoi pas ?

Savez-vous que l'employeur se doit de rembourser la moitié de l'abonnement à un mode de transport collectif de tout salarié qui en fait la demande, et ce, depuis le 1^{er} janvier 2009 ?

Le CADE propose la mise en place d'une navette régulière aux heures d'embauche et aux heures scolaires. Des parkings près des arrêts et l'utilisation par cette navette du tracé du train du souffre (qui doit cesser bientôt), peut mener à une gare légère située au centre d'un triangle formé par le lycée Cassin, le lycée Louis de Foix et l'hôpital de Bayonne (4). Ces trois établissements comptent chacun environ 2000 élèves ou employés. Des prix attractifs et le reversement des subventions du Conseil Général pour les transports scolaires en feraient rapidement **une ligne rentable et emblématique**, permettant d'illustrer positivement un changement de comportement.

La poursuite dans un second temps de cette ligne du souffre permet d'espérer des perspectives intéressantes puisqu'elle se poursuit par un tunnel, débouche près du dépôt de la STAB, se poursuit en passant sous la RN10 (5), la zone d'activité du forum (6), celle des Pontôts (7), celle de Jorlis (8) en croisant le boulevard du BAB et passe aux portes de Dassault (9). La possibilité dès lors de rejoindre les Allées



Marines peut donner une perspective, au moins saisonnière d'une liaison vers les plages d'Anglet. Le fait que cette ligne croise les axes les plus importants de l'agglomération (RN10 et Boulevard du BAB) ouvre d'autres perspectives. La ligne existante Garazi-Bayonne et la ligne Bayonne-Pau peuvent s'intégrer dans ce système qui leur permet d'arriver au pied de l'hôpital et à Glain. Le reversement des

subventions du Conseil Général pour le transport scolaire peut asseoir la viabilité de cette ligne qui devra être rénovée.

Ces différentes informations ont été recueilli en grande partie auprès du CADE et du site :

<http://www.voiesnouvellestgv.webou.net/>

Passage de l'autoroute en 2 x 3 voies

On en parle peu et notre presse régionale n'en fait pas grand écho ; pourtant à notre porte, un chantier gigantesque va à tout jamais transformer notre paysage et notre cadre de vie.

Il s'agit du passage en 2 x 3 voies de l'autoroute A63 (Hendaye-Bordeaux) et de son raccordement à l'A64 (Bayonne-Pau) par la construction d'un viaduc.

Les travaux viennent tout juste de commencer et déjà, toute une zone humide, naturelle a été rayée de la carte dans l'indifférence. (Zone humide d'Ametzondo dans le bas de Saint Pierre d'Irube et de Mouguerre).

Le chantier en est aujourd'hui la construction de l'échangeur et du viaduc et se prolongera jusqu'en 2012 par la construction d'un nouveau pont sur l'Adour et sur la Nive.

Bâtir de nouvelles infrastructures est un progrès à condition que les habitants du pays basque en bénéficient directement.

Pourtant, force est de constater que cet agrandissement est fait essentiellement pour satisfaire le trafic international de camions entre l'Europe du nord et du Sud. Il y a à ce jour, 8000 camions par jour avec une croissance de 10% par an du trafic.

Les retombées économiques pour le Pays-Basque sont nulles.

Les autoroutes concédées à des multinationales ne rapportent aucun bénéfice aux communes traversées qui n'en ont que les nuisances.

En outre, A63, traverse les communes les plus peuplées et parmi les plus belles de la Côte Basque. De Hendaye à Saint Pierre d'Irube, c'est une plaie ouverte qui va couper en deux nos villages.

Des nuisances sonores et des pollutions seront imposées aux riverains et habitants de nos communes. Malgré les promesses ce ne sont pas les murs antibruit qui protégeront du vacarme des accélérations des véhicules.

Sur un plan écologique cet agrandissement est destructeur des espaces naturels, et espaces protégés, de la faune et de la flore. Sur les seules communes de Villefranque et de Saint Pierre d'Irube, elle traverse et détruit la zone humide des Barthes pourtant classée

Zone Natura 2000.

Pourtant ces infrastructures sont nécessaires, il est seulement regrettable que les communes n'aient pas négocié avec les ASF des contreparties en matière de

protection de la nature et d'infrastructures.

En effet, il aurait été tout à fait possible de négocier un reboisement, un aménagement d'une zone artisanale, une sécurisation de nos routes, etc...

Mais au contraire la précédente mandature a préféré vendre aux ASF les terres communales sans aucune contrepartie. !!!

On ne peut que déplorer que pour de telles infrastructures les travaux aillent aussi vite avec de tels moyens financiers débloqués, alors que nos routes départementales sont si dangereuses et en si mauvais état sur l'ensemble de nos communes.

Jusqu'à quand faudra t-il subir sans rien demander en échange !!!

Mila Berri

Elections Européennes du 07 Juin 2009

Le 7 juin, nous avons rendez-vous une nouvelle fois avec l'Europe.

Elle nous paraît souvent loin cette Europe, que nous avons connu à 6 et qui maintenant voit ses frontières repoussées jusqu'aux confins de l'Asie.

Aujourd'hui, nous sommes 27. Combien serons-nous demain ? Aucune autre adhésion ne se fera sans une réforme institutionnelle préalable.

L'Europe ne nous dirige pas mais elle nous gouverne.

Mais surtout, nous avons l'impression que nous avons un peu perdu cette Europe.

Il va donc falloir retrouver notre Europe, lui permettre

de redémarrer. Certaines mesures politiques pourront être prises, et notamment créer un Président stable de l'Union européenne.

Il faudra en parallèle renforcer le rôle des parlements nationaux, coordonner les politiques économiques, mettre en place le principe de la préférence communautaire pour nos entreprises, modifier la politique européenne de concurrence.

Il faudra aussi créer un « SHENGEN » de la sécurité, créer une force d'intervention européenne de sécurité civile.

Nous n'oublierons pas bien sur les efforts dans les domaines de la jeunesse et à la formation, par exemple en permettant l'émergence d'universités européennes à rayonnement mondial, à la culture en créant un « Pass Culture » européen.

Voilà quelques uns des principaux enjeux de cette élection. Ce qu'il faut, c'est une véritable volonté politique pour parvenir à élaborer un texte qui scellera définitivement la dimension politique du projet européen.

F. Voragen



Conseil Municipal : 19 janvier 2009

Absences : Christian Mailharrancin Jean-Marc Duhalde Dominique Dragon est nommée secrétaire de séance.

En préambule, Manu Martiarena donne à chacun des conseillers un tablier de service bleu marine avec le prénom de chacun, en vue du repas des anciens de dimanche prochain.

Signature du PV du dernier Conseil Municipal après lecture des délibérations par M. le maire.

Ordre du jour :

1- Intégration dans les comptes de la Commune des travaux du Chemin de Halage et de la passerelle.

Le trésorier payeur de Bayonne demande le passage d'une écriture comptable concernant les travaux du chemin de halage et de la passerelle de Villefranque aux communes du Syndicat Mixte de la Nive Maritime. Le montant total s'élevait à 1.192.926,49€ dont 308.615,27€ pour la Commune de Villefranque. Ces travaux ont été financés par 75% de diverses subventions (Région, Etat, CABAB, ...) et 25% par les membres du Syndicat (22.000€ de Villefranque apparemment).

Le trésorier payeur demande donc que ce montant apparaisse dans l'actif des Communes concernées en contrepartie de la subvention correspondante.

S. Duprat : qu'en est-il ensuite de l'entretien du chemin et de la passerelle ?

M. le maire : le syndicat effectuera les travaux nécessaires grâce aux subventions de chaque commune. Pour l'instant Villefranque n'est concernée que par la moitié de la passerelle. Si dans le futur, un chemin était emmenagé de l'autre côté de la Nive, Villefranque participerait en fonction du linéaire correspondant. Vote : unanimité.

2- Décision modificative N° 5.

Validation dans les comptes point n° 1. Unanimité

3 - Vente terrain Girbon / Luro.

Lecture de la délibération donnant pouvoir à M. le maire pour signer l'acte de vente d'un terrain communal au prix de 130.000€ à messieurs Girbon et Luro. Vote : unanimité.

4 - Vente terrain Elissalde / Larrenduche.

Lecture de la délibération donnant pouvoir à M. le maire pour signer l'acte de vente d'un terrain communal au prix de 130.000€ à messieurs Elissalde et Larrenduche. Unanimité.

5- SIVU Txakurrak : Modification de l'article 2 des statuts du Syndicat.

Lecture de l'article concerné : en fait l'association ne recueillera plus les chats errants.

Vote : unanimité.

Joël Caron signale également que la participation financière des communes au financement de l'association va évoluer (à cause notamment de frais d'assainissement à réaliser dans leurs locaux et de la rémunération nouvelle de la présidente) : de 1€/habitant actuellement, le BAB

va payer 1,25€/habitant, pour les autres communes (dont Villefranque), la contribution passera à 1,05€/habitant.

6 - Remboursement frais internet.

« M le maire : il s'agit de rembourser à Christian Mailharrancin les frais occasionnés par la création du site de la Commune. Qui est contre ?

S. Duprat : pourrait-on connaître le montant de ces frais SVP ?

R. Dufourcq : Ah oui excusez moi, j'ai oublié de vous le dire, bien sûr, c'est... 28,53€ !!... »

Vote : unanimité.

7- Recensement de la population - remboursement des frais de déplacement des agents recenseurs.

Il s'agit de voter le remboursement des frais occasionnés par les déplacements des 4 agents recenseurs. Vote : unanimité.

Colette Arnoux est la coordinatrice du recensement pour Villefranque

8 - Remboursement des frais de déplacement du personnel communal.

Il s'agit de voter le remboursement des frais occasionnés par les déplacements (formation, ...) du personnel communal avec effet rétroactif au 01/01/2008. Vote : unanimité.

9 - Personnel : procédure issue de la loi du 19 février 2007 relative à l'avancement de grade.

Ce point concerne un point reporté du C.M. précédent.

Mme Dragon s'est rapprochée de la Maison des Communes pour obtenir plus ample information.

Il s'agit de voter un taux de promotion par rapport au nombre de personnel communal susceptible d'être promu.

Pour l'évolution de carrière d'un personnel communal, il existe 2 procédures normales :

- l'avancement selon l'échelon dans le grade (l'ancienneté, 18 mois à Villefranque)
- le changement de grade en fonction de l'ancienneté et de l'obtention d'un examen.

et une dérogatoire : procédure rarissime, car nécessite une validation par la commission paritaire de la fonction territoriale qui peut durer de 3 à 5 ans.

Le changement en fonction de l'ancienneté et de l'obtention d'un examen est soumis à 3 filtres :

l'obtention par l'agent d'un examen (niveau établi sur le plan national), la Commission paritaire envoie à la commune la liste des personnes susceptibles d'être promues.

Si 2 personnes sont dans ce cas, on tient compte d'un taux qui est voté en C.M. Si un taux de 50% avait été voté : une seule personne sur 2 pourrait bénéficier de cette promotion. Avec un taux de 100%, les 2 en auraient bénéficié.

Conseil Municipal suite

L'autorité territoriale concernée (ici le Maire) choisit dans la liste selon des critères pré établis.

Il est donc proposé un taux de 100%. Unanimité

10 - Convention prestation de médecine préventive avec le Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale.

Il s'agit de renouveler une convention (obligatoire) à la médecine préventive, pour un montant de 43€ par agent et par an (visite d'embauche, visite annuelle, visite complémentaire si nécessaire et visite de reprise après un arrêt de travail). Vote : unanimité.

11 - Personnel : prime de fin d'année.

Il est nécessaire d'obtenir une délibération pour que cette prime soit versée : 50€ pour chacun des 15 agents. Vote : unanimité.

12 - Personnel communal : augmentation du temps de travail de trois adjoints techniques 2^{ième} classe à compter du 1^{er} février 2009.

Il est voté une augmentation du temps de travail de 3 agents communaux (temps partiels) avec effet au 01/02/2009. Unanimité moins une abstention (JL Chouzenoux).

13 - Jeux pour enfants.

JL Chouzenoux nous présente de projet retenu pour l'installation de jeux pour enfants du côté de la cantine. Il faut voter le montant du devis car il y a des délais de 2 à 3 mois avant installation (prévue pour le printemps). Ce montant fera partie du budget d'investissement 2009.

Un montant de 26.004,13€ est donc voté. La moitié du montant concerne les jeux proprement dit (solides) et l'autre moitié concerne le sol coulé (choisi pour sa solidité et sa propreté). Unanimité.

14 - Vente de terrain(Non prévu à l'ordre du jour)

M. Laborde Christian (dernière maison à gauche en allant à St Pierre) demande à la mairie la possibilité d'acheter une bande de terrain à proximité de son terrain.

Ce terrain fait 602m² et est proposé par M. le maire à 0,50€/m² donc 301€ pour 602m² !

S. Duprat s'étonne de la faiblesse du montant de la vente (même pas le prix de terrain agricole) et il lui est répondu que c'est une estimation faite par les Domaines. Vote : unanimité.

Séance terminée.

Informations :

M. le maire fait part d'un courrier reçu par une habitante de Villefranque se plaignant de la vitesse excessive avec laquelle passe un camion orange et qui arrache les branches de ses arbres. Il ira la voir pour lui demander l'immatriculation du camion et

pour lui dire que s'il arrache les branches, c'est qu'elles sont donc sur la route départementale et qu'il conviendrait donc qu'elle élague ses arbres.

M. le maire signale une réunion de la commission travaux avec M. Iriart conseiller général concernant la sécurisation de la route départementale le jeudi 29 janvier.

M. le maire fait lecture d'un courrier d'un village navarrais : Amaiur, qui souhaite commémorer le 500^e anniversaire de la conquête de la Navarre (1512) le 01/02/2009 à 11h.

M. le maire fait circuler aux conseillers l'imprimé de pétition pour Euskal Herriko Laborantza Ganbara.

Questions diverses :

Annie Vivier : fait état de rumeurs concernant l'épicerie du multiservice. En effet, R. Dufourcq confirme que même si cela n'est pas officiel, le fond de commerce est à vendre. C'est très dommage et il fait ce qu'il peut pour essayer de trouver un successeur.

S. Duprat : quelle est la position de la mairie dans les syndicats URA et Ur Garbitze, alors que l'on parle de fusion possible ? R. Dufourcq indique que le président met en avant les économies possibles avec une fusion (sur le fonctionnement par exemple), qu'il a également reçu un courrier de Peio St-Esteben (président de l'association de défense des usagers de l'eau) mais qu'il n'a pas pu attentivement pour l'instant.



S. Duprat demande la position de la mairie concernant le style des maisons sur Villefranque, alors que beaucoup s'étonnent de certains projets (plutôt novateurs mais pas du tout dans le style local) qui prennent jour actuellement. M St Esteben indique que ces personnes ont profités d'un règlement ancien (POS) et qu'il est juridiquement très difficile de refuser un Certificat d'Urbanisme si les règles sont respectées.

Annie Vivier : pour le repas des anciens dimanche, comment s'organise t on ? RDV pris pour l'installation et le service pour dimanche.

Fin de réunion 22H15

3 Réunions du Conseil Municipal ont eu lieu entre celui du 19/01/2009 et la parution du Mila Berri. Nous vous en ferons part et les commenterons lors du prochain numéro.

Les échos de Landaxoko : Le four à chaux de Mendiburua

La plupart des fermes importantes avaient un four à chaux. Chaque fois que c'était possible, c'est à dire quand la nature du sol le permettait, on creusait donc le four à même le coteau. Le trou réalisé ressemblait à une sorte de grand puits de plusieurs mètres de diamètre. A la base de ce puits, une entrée en forme de voûte était aménagée. La hauteur du four pouvait varier selon l'importance de l'exploitation de deux à quinze mètres cubes. Les fours de petites dimensions où l'on produisait la chaux au gré des besoins, avaient pour inconvénient de nécessiter des quantités importantes de combustible (bois, thuya) pour amener la pierre à la température de 1000° indispensable à la transformation du calcaire en oxyde de calcium, c'est à dire en chaux vive.

Ici tout était proche, et on choisissait un talus pour creuser un puits et le bâtir en pierre. La différence de niveau permettait de verser de plain pied, la pierre par le haut, et d'alimenter le feu par le niveau bas, souvent au bord d'un chemin, par une petite porte, il y avait aussi des ouvreaux, petites ouvertures pour accélérer ou ralentir le feu. On remplissait le four par le gueulard mais pour laisser un espace de 1m de haut pour le foyer, il y avait une grille, sinon on montait le premier niveau en voûte comme une arche de pont .

Le travail était considérable tant pour la pierre que pour le bois. Un petit four qui mesurait 1,50m de diamètre pour 2m de puits, il fallait : $0,75 \times 0,75 \times 3,14 \times 2 = 3,5 \text{ m}^3$, soit à raison d'une densité de 2, un total de 7 tonnes. Chaque tombereau de l'époque pouvait transporter 3 ou 400kg, comptez donc 15 ou 20 rotations, en



plus du travail d'extraction et le chargement fait à la main. Pour le bois, 3 ou 4 stères pour faire un feu d'enfer durant 4 jours, et si possible du thuya qui emballait le foyer. Et aussi des spécialistes, *kisu* ou *gisu egilea*, celui qui savait fabriquer le chaux était respecté. Et on faisait une fournée par an, sauf pour en faire commerce.

Le four était mis à feu le dimanche, et la température devait atteindre 800 à 1000 degrés, durant 4 jours en moyenne. Le calcaire perdait 40% de son poids en carbone et en eau. Quand la fumée devenait blanche (comme pour le pape) c'était cuit. On recouvrait le four de terre et quand la chaux était refroidie on la retirait par le bas pour la conserver dans des caisses ou dans un abri spécial, contre un mur de maison. Si elle avait perdu son poids elle gardait néanmoins son volume.

La chaux était utilisée jusqu'aux années 50, comme amendement, avec le fumier, elle avait l'avantage de neutraliser l'acidité des sols. On l'utilisait pour assainir, désinfecter des locaux, et bien sûr blanchir nos maisons. Elle servait, et elle sert toujours, de base au mortier. Car la chaux, si on la mouille se réapproprie le carbone et redevient calcaire dur.

Dans une époque antérieure, quand on décidait de construire une nouvelle maison, on abattait les arbres de la clairière. Le bois d'ouvrage était travaillé normalement, les branches faisaient du feu. En effet, à proximité les maçons creusaient un, voire deux fours temporaires pour produire la chaux nécessaire sur le chantier même. A la fin de la construction ces fours étaient détruits.

A Villefranque, il existait plusieurs fours, mais après les années 50, ils ont servi de maxi-poubelles, avant d'être bouchés. On en retrouve deux, à Irumberria, après le terrain de foot, avec une porte métallique qui ouvre sur le chemin. Et un en très bon état à la ferme Mendiburua, avec les deux niveaux, remplissage au chemin d'accès et allumage par une porte en pierre en contrebas. Chose curieuse, comme dans tous les fours il y a un figuier. Ce four pourrait être réhabilité comme celui de Héauritz, pas loin du chemin de halage, remonté par *Ur Begi*.



Avis aux bonnes volontés : Associations, chantiers de jeunes, à vos pelles, à vos truelles ! Landaxoko

Un petit mot de soutien pour Danièle et Peio Hirigoyen, en espérant que les actions menées porteront leurs fruits et qu'une solution à leurs problèmes soit rapidement recherchée.

De même, nous souhaitons bon courage à Arnaud Héguay : qu'il sorte de cette épreuve encore plus fort ! L'Aviron a besoin de lui !

Agenda

(n'hésitez pas à nous communiquer les dates des manifestations que vous souhaitez voir apparaître dans cette rubrique)

Date	Manifestation
Du 04 mai au 05 juin 2009	Enquête publique sur le PLU de Villefranque
Samedi 06 juin 2009	Marché artisanal de l'école Sacré Choeur
Dimanche 07 juin 2009	Elections Européennes + référendum sur le projet de LGV
Samedi 13 juin 2009	Fête de l'école publique
Samedi 27 juin 2009	Méchoui de l'école Sacré Choeur
Vendredi 03 juillet 2009	Défi Sport
Mardi 21 juillet 2009	Spectacle de danses folkloriques
Du 28 au 30 août 2009	Fêtes de Villefranque

Adhésion

Vous souhaitez participer activement à nos travaux ou simplement nous soutenir ?

Adhérez à l'association en remplissant le formulaire ci-dessous:

Bulletin d'adhésion

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____ Ville : _____

Tél. : _____

Mél : _____

J'adhère à l'association Mila Berri :

Membre: 10€

Domaine(s) sur le(s)quel(s) je souhaite m'investir dans l'association

Règlement par chèque bancaire à l'ordre de «Association Mila Berri»

Renvoyer ce bulletin et le chèque à :

Association Mila Berri

Philippe FORSANS

C.D. 257

64990 VILLEFRANQUE

Bulletin de l'association :
«Mila Berri»

Tirage du 15 mai 2009,
900 exemplaires

Contact : info@milaberri.com

Site : <http://www.milaberri.com>

