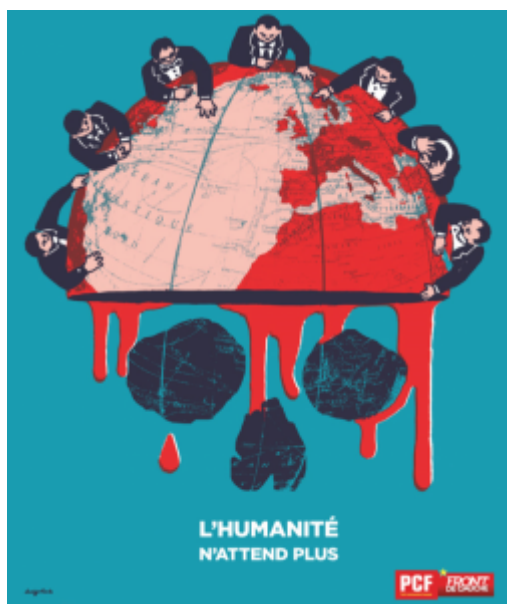


Phosphine à Brest : pas un sujet de santé publique pour la Préfecture !

Déclaration de la section de Brest et de la fédération du Finistère du PCF

25 500 tonnes de maïs traitées à la phosphine et stockées dans le port de Brest : ce n'est pas un sujet de santé publique pour la Préfecture !



Depuis bientôt un mois, 25 500 tonnes de maïs importées de Roumanie pour le compte du groupe breton Triskalia et destinées à l'alimentation animale, restent stockées dans le port de Brest en raison d'émanations toxiques résultant d'un traitement à la phosphine, **un pesticide extrêmement dangereux pouvant entraîner de graves conséquences neurologiques, respiratoires et cardiaques.**

L'alerte a été donnée par les dockers de Brest et par des collectifs de soutien aux salariés victimes des pesticides, et des contrôles de services de l'État ont eu lieu, révélant que

la teneur en gaz toxiques reste anormale.

Pourtant le représentant du préfet estime que ce n'est pas un sujet de santé publique !

Qu'en pensent les marins qui ont convoyé cette cargaison à haut risque ? Les dockers qui l'ont déchargée et selon lesquels il aurait suffi de respirer le gaz au-dessus de la cale pour « partir en un quart d'heure » ? Qu'en pensent les chauffeurs appelés à transporter ce chargement qui représente l'équivalent de 830 camions ? Et les ouvriers qui manipuleront ces produits toxiques dans leur usine, alors que plusieurs cas de graves contaminations par ces pesticides sont en cours de jugement depuis plusieurs années ?

Sans oublier les paysans qui recevront ce maïs pour leurs animaux, tout cela finissant dans la chaîne alimentaire et donc dans l'assiette du consommateur.

Dans l'immédiat, nous exigeons que toutes les précautions soient prises par les services de l'État pour surveiller et contrôler ces gaz toxiques, pour protéger la population de tout effet nocif, et que le maïs ne soit pas livré tant que la preuve de son innocuité ne sera pas apportée.

Il faut rechercher aussi les responsables de cette situation qui doivent assumer leurs responsabilités financières dans le coût de ces opérations, voire pénales s'il y a lieu.

Au-delà, ce triste épisode pose plusieurs questions de fond.

Il souligne avec force la nécessaire réorientation des pratiques agricoles. Il est urgent de tourner le dos à cette agriculture intensive polluante qui s'est développée sous la pression de la finance, et d'engager une transition écologique vers une agriculture paysanne, relocalisée, permettant aux agriculteurs de vivre de leur travail et aux consommateurs d'accéder à une alimentation saine et de qualité.

Est posée aussi la question de la protection des salariés au travail. Et l'on ne peut que s'inquiéter de la mise en application de la Loi Travail et des graves reculs qu'elle porte en matière de médecine du travail.

Enfin est mise en évidence une nouvelle fois l'importance pour la sécurité de la population de services publics de qualité. Or leur capacité à remplir leurs missions a déjà été affaiblie ces dernières années par les politiques d'austérité et certains candidats à la présidentielle ne cachent pas qu'ils ont fait le choix idéologique de les démanteler.

Sur tous ces terrains, les communistes et leurs élus sont et seront mobilisés, avec les salariés, avec les paysans, avec les citoyens, pour lutter contre les reculs sociaux et la mainmise de la finance, pour une société de progrès social et écologique, pour l'Humain d'abord.

Ismaël Dupont, secrétaire départemental du PCF

Jean-Paul Cam, secrétaire de section du PCF Brest

Yvonne Rainero, membre de la commission nationale santé du PCF et animatrice de la commission finistérienne santé-protection sociale du PCF

TRANSFERT DES PORTS



La loi du 7 août 2015 portant sur la nouvelle organisation du territoire -loi NOTRe- permet le transfert des compétences de gestion, d'aménagement et d'entretien des ports départementaux aux Régions.

La vocation maritime de la Bretagne n'est plus à démontrer.

Trois ports – Brest, Lorient , Saint-Malo- sont actuellement sous compétence régionale.

Le développement des activités maritimes – pêche, construction et réparation navales, énergies marines renouvelables, gestion des équipements portuaires – suppose une approche harmonieuse, non concurrentielle du dossier et l'organisation à l'échelle régionale d'indispensables synergies portuaires.

La conduite efficace d'un tel projet suppose la participation de tous les acteurs de la vie portuaire et notamment les organisations syndicales, les instances représentatives du personnel, les associations d'usagers.

C'est à l'aune de ces critères que nous appelons les Conseils Départementaux concernés à travailler avec les élus régionaux et les services compétents de la Région Bretagne.

Il est impératif, quelque soit le mode de gestion retenu, que l'ensemble des acteurs politiques et économiques se fixent comme objectif l'intérêt général des filières dont la dimension régionale ne peut être ignorée.

Brest le 27 mars 2016

Commission maritime Déclaration de la Fédération du Finistère Démolition du cargo Captain Tsarev



Pour une filière industrielle de déconstruction, de recyclage et de valorisation des navires

L'histoire, compliquée, du vraquier Captain Tsarev remorqué à Brest en novembre 2008 en avarie moteur et abandonné depuis à quai par son armateur, touche sa fin.

La Région Bretagne a obtenu en décembre 2015, à la suite d'un longue procédure contentieuse, la déchéance de propriété du navire, ouvrant droit à la vente pour démolition d'un bâtiment devenu dangereux.

Le chantier de déconstruction a été confié à la société spécialisée «Les recycleurs bretons ».

Huit ans pour en arriver là.

On pourra se questionner sur la longueur du délai, la

complexité de certaines procédures, la frilosité peut être à les activer, la méfiance devant la stratégie malhonnête de pseudo armateurs... On mettra cependant en balance que dès son arrivée à Brest, le point de sortie était quasiment inéluctable et que le navire a neutralisé, pendant 96 mois, 200 mètres linéaires de quai. Une paille dans un port en pleine mutation.

On remarquera d'ailleurs que la clôture du dossier « Captain Tsarev » n'épuise pas le sujet à Brest puisqu'il reste à traiter les cas du « Karl », de « l'Antigone Z » et de « l'Océan Jasper ».

Au delà de ces remarques, largement partagées, le PCF se félicite de cette issue.

Ce chantier doit en appeler d'autres et il est grand temps que se construise en Bretagne et dans le Finistère une filière industrielle de déconstruction, de recyclage et de valorisation des navires en fin de vie.

Les enjeux sociaux, économiques, environnementaux ne sont plus à démontrer.

La flotte mondiale compte aujourd'hui 80 000 navires de plus de 120 mètres de long. 1 200 d'entre eux sont démolis chaque année.

90% le sont dans les pays du Sud Est asiatique, dans des conditions effroyables, pour les femmes et les hommes qui travaillent dans les chantiers et bien sûr pour l'environnement.

Ces enjeux sociétaux, environnementaux, territoriaux n'ont pas pour horizon indépassable « le combien ça coûte ? », le taux de marge ou les comptes de résultat de tel ou tel armateur.

Les pouvoirs publics, locaux, départementaux et régionaux, comme ils le font pour nombre de secteurs économiques, peuvent et doivent aider à l'émergence et à la structuration d'une

filière technique spécialisée dans ce domaine.

Brest le 18 mai 2016.