

**INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE
N°18**



- **N'oubliez pas de régler votre cotisation (10€) pour cette année**

Faites nous parvenir votre règlement par la poste à l'adresse suivante : Nivelles-Bidassoa, chez Mr Pantxo Tellier 770 chemin Kampobaïta 64122 URRUGNE. Vous pouvez également déposer votre chèque à notre permanence le 1^{er} lundi de chaque mois à partir de 20h à Kixoenea (maison des associations).

- **Du nouveau à Nivelles-Bidassoa**

Le Conseil d'Administration vient de mettre en place le dispositif suivant :

**Une commission animation et une commission communication
Une permanence ouverte chaque premier Lundi du mois à Kixoenea**

**Votre participation est indispensable, inscrivez-vous auprès de Sarah Gotainer
Ikustoki2@wanadoo.fr 06 86 80 35 94**

- **Enveloppes contre la LGV**

Vous pouvez toujours passer vos commandes à Nivelles Bidassoa (nivellesbidassoa@gmail.com)
7euros le paquet de 100 enveloppes

Pour ceux qui ont passé commande :

Vous pouvez récupérer vos enveloppes le premier lundi de chaque mois à Kixoenea maison des associations à partir de 20H ou chez Pantxo Tellier. 05 59 54 31 55.

Honorez vos commandes, ne nous laissez pas d'inventus, pensez aux finances de votre association !

- **Mémoire de deux étudiantes de l'ISIGE sur la LGV au Pays basque**

Odile Aristaghes et Cécilia Pascal, deux étudiantes de l'ISIGE* ont enquêté au Pays basque et à Bordeaux pour rédiger leur mémoire de Mastère portant sur « la controverse autour du projet de LGV Bordeaux-Espagne, et plus particulièrement sur son tronçon Bayonne-Hendaye, où se cristallisent les tensions. »



L'objectif était d'analyser comment s'articulent les arguments et positions des acteurs autour du projet.

A cet effet elles ont rencontré deux membres du Cade dont Pantxo Tellier et se sont inspirées de notre livre « Les rails de la déraison ».

* Institut Supérieur d'Ingénierie et de Gestion de l'Environnement

➤ **Odile de Coral répond au réseau des jeunes contre la LGV dans le JPB**

Extraits : « Je ne peux que vous rappeler le combat que nous menons à la mairie d'Urrugne, et ce depuis plusieurs années, contre le projet de la LGV en Pays Basque ! »

« Nous nous battons sur tous les fronts avec les associations. »

« Vouloir rencontrer Alain Juppé qui souhaite développer la ville de Bordeaux ne remet pas en cause notre opposition au projet. Nous l'avons dit, les lignes existantes réaménagées sont la solution, y compris dans les Landes »

=> [Voir article du JPB](#)

➤ **2^{ème} réunion du comité scientifique de l'observatoire des trafics**

A l'ordre du jour l'analyse de l'étude Citec. RFF était présent prêt à en découdre, les élus aussi mais un absent important, Mr Buri, ingénieur de la Citec. Ironie du sort, il était bloqué dans un TGV entre Belfort et Paris. Cette présentation est reportée à une date ultérieure.



L'essentiel de la réunion sera consacrée à valider le périmètre d'observation, les différents indicateurs et les sources de renseignements avec une difficulté majeure de la part d'un opérateur, la SNCF. En effet celle-ci soumise à la concurrence depuis 2008 ne communique plus ses chiffres pour se « protéger ». Et cela est légal !

Pourtant RFF continue de recevoir ces informations de la SNCF mais confidentiellement ce qui ne l'empêche pas de communiquer. Colère du Cade et belle joute verbale ! Résultat : à l'avenir personne ne pourra communiquer sur des chiffres qui n'auront pas été avalisés au préalable par l'Observatoire. Première petite victoire.

En préambule de cette réunion Pantxo Tellier a fait une déclaration demandant un moratoire sur la LGV, un arrêt des études et de l'instruction de la DUP. Ceci pour redonner un sens à la mission de l'observatoire celle de déterminer la date à laquelle la ligne existante risquerait d'être éventuellement saturée.

Il a demandé que cette déclaration soit actée dans le compte-rendu de la réunion et qu'elle soit transmise à la Ministre de l'Ecologie et du développement durable.

➤ **22 février : réunion en sous-préfecture sur les aménagements de la ligne existante**

Beaucoup de monde à cette réunion, de nombreux maires et élus opposés à la ligne, deux conseillers généraux (Alain Iriart et Kotte Ecenarro), Bernard Uthurry, vice président de la région, 4 représentants de RFF, le bureau d'étude Egis, un représentant de Citec et même la fantomatique association de riverains pour l'avenir de la voie existante. Nous étions 5 du CADE. Une longue description technique des nouveaux aménagements mais RFF ne communique pas sur les gains de temps, l'augmentation de capacité induits par ces travaux.



Les élus par la voix notamment d'Odile de Coral disent leur déception de ne pas voir traiter ce qu'ils réclament depuis longtemps à savoir les trafics possibles sur les voies existantes réaménagées. Le sous préfet leur répond que ce n'était pas l'objet de la réunion. Paul Baudry, président de la communauté de communes Errobi rétorque : « nous sommes pas venus pour assister à une nouvelle plaidoirie pour la construction d'une nouvelle ligne, ce n'est pas notre choix » A retenir une déclaration forte d'Alain Iriart maire et conseiller général de St Pierre d'Irube contre la LGV.

Le CADE a été autorisé à passer ses diapositives, à base de documents de RFF montrant qu'on peut gagner 17 mn entre Bayonne et Bordeaux sur les voies existantes contre 21 mn avec LGV et surtout le nombre accru de trains possibles (100 trains de plus sur Bordeaux-Dax par exemple). Sur l'autoroute ferroviaire 54 trains sont prévus sur les documents remis à la médiatrice mais sur un document interne confidentiel seuls 4 trains sont prévus ! RFF reste muet, gêné devant les sourires entendus de l'assistance. Une bien difficile matinée pour Etienne Picher et Jacques Coutou dont la « superbe » habituelle n'était pas au rendez vous !

➤ 7 mars : 3^{ème} réunion du comité scientifique de l'observatoire des trafics

Cette réunion a été entièrement consacrée à la dernière étude Citec. La présentation par Mr Buri a été suivie d'un débat. RFF a fait quelques remarques de détails mais n'a pas critiqué les résultats de cette étude.



Nous avons tous compris que si on veut garder une capacité suffisamment importante à cette ligne tous les trains doivent circuler à des vitesses voisines. Si on relève la vitesse de certains trains, les trains ne pouvant pas se doubler, globalement moins de trains circuleront et la capacité de la ligne diminue.

Nivelle Bidassoa et le Cade ont fait une déclaration en début de séance que nous retranscrivons intégralement.

« Sur la base des déclarations respectives lors du dernier comité scientifique de :

RFF : « *c'est à priori un démarrage des travaux avant la fin de l'année 2017* »

Conseil Régional : « *la saturation arrivera ou n'arrivera pas, on sera incapables de la prévoir et donc d'avoir les infrastructures nécessaires pour absorber l'augmentation du trafic, il est hors de question pour le Conseil régional de se contenter des chiffres à une date T* »

CCI : « *Il faut intégrer le principe de l'offre qui anticipe ou pré organise la demande* »

Nous constatons des prises de positions indiquant ne pas vouloir attendre et donc ne pas prendre en considération les conclusions de l'Observatoire, en opposition notamment avec les recommandations du CGEDD qui précise, « *Il existe un potentiel de trafic très important pour le fret ferroviaire sur la façade atlantique même si la matérialisation de ce potentiel est vraisemblablement appelée à s'effectuer de façon progressive en fonction de trois facteurs principaux :*

- *le raccordement en Espagne des grands chantiers de transbordement au réseau modernisé à l'écartement UIC*
- *la restructuration des chaînes logistiques par les acteurs de transport sur la base de l'intérêt économique constaté du fret ferroviaire à longue distance par rapport à celui du transport routier*
- *à la poursuite de la croissance économique de la partie occidentale de la péninsule ibérique à un rythme soutenu.*

Et préconise entre autres d' « *attendre le démarrage effectif du processus de transfert du mode routier vers le mode ferroviaire pour engager les travaux* »

Nous dénonçons cette remise en cause du bien fondé de l'Observatoire

Nous demandons à Mr le Préfet coordonnateur de bien vouloir spécifier si l'enquête d'utilité publique se fera en l'absence des conclusions de l'observatoire dont les objectifs sont, rappelons-le :

« *Collecter des données permettant de suivre l'évolution des trafics et de leurs déterminants côté Atlantique*

Alimenter les réflexions sur les prévisions de trafic transfrontalier sur la côte Atlantique »

Nous attendons une réponse claire et précise à cette demande à transmettre à Mr le Préfet coordinateur et à acter dans le compte-rendu de cette réunion.

➤ **Le Lot et Garonne refuse de payer pour la LGV Bordeaux Espagne et Bordeaux Toulouse**

Lundi 13 février, le président socialiste du conseil général du Lot-et-Garonne, Pierre Camani, a annoncé : *"Devant la nécessité de réduire nos dépenses et conserver nos capacités d'investissement, il n'est pas envisageable que le conseil général du Lot-et-Garonne participe au financement des tronçons Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse de cette LGV, dont le montant est estimé entre 90 et 100 millions d'euros"*



L'élu socialiste ne remet pas en cause l'intérêt de cette LGV pour autant. Le Lot-et-Garonne n'est pas le premier département à faire marche arrière. A la fin janvier, le Gers est revenu sur sa participation financière 2012 au financement de la LGV C'est une décision qui pourrait être lourde de conséquences.

Ce refus provoque l'ire des Midi-Pyrénéens qui menacent d'arrêter le paiement sur Tours-Bordeaux. Ainsi Martin Malvy, président de Midi Pyrénées, estime :

« S'il y a rupture du contrat qui fait de Tours-Bordeaux-Toulouse un tracé unique, pourquoi les collectivités de Midi-Pyrénées continueraient-elles à payer, si déjà des collectivités locales d'Aquitaine font savoir qu'elles se retirent ? »

La construction du barreau Bordeaux-Toulouse ne devant commencer qu'en 2017, il menace de stopper les paiements pour Tours-Bordeaux.

Alain Rousset n'a pas apprécié : *« on ne peut arrêter un tel projet, sinon le sud-ouest de la France sera la seule région d'Europe qui n'aura pas de ligne à grande vitesse ».*

==> [Voir article de Aqui](#)

==> [Voir article des Echos](#)

➤ **26 collectivités ont refusé de payer la LGV Tours Bordeaux : 300 millions manquants !**

Voici la liste des collectivités territoriales qui ont refusé de financer la Tours Bordeaux.

Les 300 millions manquants seront versés par l'Etat qui voit ainsi sa participation augmenter de 10% pour un total de 3,3 milliards d'euros.

Sur les 26 collectivités « rebelles », 14 sont de Midi Pyrénées



CG : Landes	35 030 163€	CG : Dordogne	14 785 212€
CC Sud pays Basque	9 271 818€	CA Grand Tarbes	7 250 665€
CA Bassin d'Arcachon Sud	9 413 066€	CA Grand Rodez	735 575€
CA Bassin d'Arcachon Nord	8 366 912€	CA Grand Cahors	420 328€
CA Agen	9 958 435€	CA de l'Albigeois	735 575€
CG Hautes-Pyrénées	17 023 300€	CA Castres Mazamet	735 575€
CG Tarn et Garonne	6 935 418€	CC du Pays de Foix	52 541€
CG Aveyron	1 996 560€	CR Poitou-Charentes	103 021 845€
CG Lot	2 732 135€	CG Deux-Sèvres	21 024 866€
CG Ariège	1 155 903€	CA de Niort	8 611 765€
CG Tarn	2 416 888€	CC du Pays Santon	1 916 015€
CA Sicoval Sud-Est Toulousain	6 094 762€	CG Indre et Loire	16 125 346€
CA Muret	3 782 956€	CA Tours Plus	12 049 709€

CR : Conseil régional ; CG : Conseil général ; CC : communauté de communes
CA : Communauté d'agglomération

Quelques remarques sur deux « financiers finasseurs »

Pour Agen, Dionis du Séjour paie finalement mais après la clôture du dossier. Donc s'il veut se retirer on ne pourra pas invoquer le fait qu'il a signé !

De même dans les Landes Emmanuelli laisse entendre qu'il pourrait payer. Il n'y est pas obligé puisque l'Etat a pris en charge sa part et s'il paie il ne sera pas tenu par une signature.

Malin non ?

Les plus gros contributeurs de Midi-Pyrénées (conseil régional, Haute-Garonne, Grand Toulouse,...) ont signé en 2011 la convention de financement mais ne paieront que 70 % de la somme si la déclaration d'utilité publique (DUP) de Bordeaux-Toulouse n'est pas lancée en 2014.

Malin non ?

- **Rousset et Malvy « font la manche » auprès de Fillon, ils craignent de ne plus pouvoir financer...**

Alain Rousset a écrit au Premier ministre pour l'inviter à revoir une partie du mode de financement de la LGV Sud-Ouest afin d'alléger la charge supportée par les collectivités

locales. Ce courrier fait suite aux récentes annonces des départements du Lot-et-Garonne et du Gers de retirer une partie de leurs financements.



Le président évoque la piste d'un allègement de « *la charge des collectivités locales en réintégrant dans le financement global du projet le montant des provisions constituées au titre de la variation des taux d'intérêt (...) qui s'élèvent à 332 millions d'euros* » et qui « *ne seront pas utilisées* ». Il espère ainsi que « *la fragilité du dispositif* » qui « *peut à tout moment être mis en péril par la défection d'une collectivité* », comme c'est le cas pour le Gers et le Lot-et-Garonne, soit renforcée.

De leur côté M. Malvy, le maire de Toulouse Pierre Cohen et le président du conseil général de la Haute-Garonne Pierre Izard [viennent eux aussi d'écrire au Premier ministre](#) pour lui proposer de revoir la formule de financement de Tours-Bordeaux et Bordeaux-Toulouse.

Ils ont confirmé leur engagement, mais essaient de « trouver des formules qui ne les mettent pas à la merci d'autres collectivités plus tard, quand il faudra entrer en chantier ».

=> [Voir article eitb](#)

=> [Voir l'article de la Semaine du Pays basque](#)

➤ **Le torchon brûle entre Alain Rousset et la SNCF, en cause : les TER**

Alain Rousset est de nouveau en colère ! C'est décidément une habitude !

Pas contre les opposants mais contre la SNCF cette fois.

La raison : les retards quotidiens et importants des transports express régionaux (TER) sur les lignes d'Aquitaine.



Le Président est tellement fâché qu'il se fait menaçant : ou le service s'améliore ou la SNCF s'expose à la riposte financière et juridique du Conseil régional, pour ne pas avoir, selon lui, respecté ses engagements en termes de qualité du service public.

Atmosphère, atmosphère...

=> [Voir l'article de 20 minutes](#)

➤ **Le TGV Est européen un succès...mais non rentable, en cause : les péages**

En juin 2012, cela fera 5 ans que le TGV Est européen a été mis en circulation en Lorraine. Mais si ce dernier s'avère un succès commercial indéniable, il n'est pas rentable !

Pourtant, le taux d'occupation des rames atteint 72 % et les taux de satisfaction et de ponctualité sont de 93 %, soit les meilleurs scores du réseau à grande vitesse français. La fréquentation a par ailleurs encore progressé de 4,5 % entre Paris et Metz et de 3 % entre Paris et Nancy.



Pourquoi cette ligne ne fait pas de bénéfice ?

Les raisons sont multiples.

D'abord les péages perçus par RFF. Ils ont augmenté de 500 millions d'euros en à peine 6 ans, pour atteindre un montant de 1,5 milliards d'euros en 2010. Et une nouvelle hausse de 7,5 % est d'ores et déjà programmée en 2013. Surendetté, RFF cherche à faire qu'à terme les péages représentent 50 % du prix du billet, contre 30 % actuellement.

L'électricité, autre charge supportée par la SNCF, a elle aussi augmenté de 15 à 20 %.

Enfin, l'usure des rails de la LGV Est est plus rapide que prévue.

Aujourd'hui, 80 % des voyageurs monteraient à bord d'un TGV à un prix réduit. Il faut savoir que si la SNCF n'était pas contrainte par l'Etat français elle appliquerait des tarifs bien plus élevés encore.

Autrement dit, le risque que le TGV devienne définitivement un produit de luxe est réel. Parallèlement, les trains Corail et Intercités ont été supprimés en Lorraine, prenant ainsi en otage les petits et les moyens budgets. Pourtant, les « anciennes » voies ferrées existent toujours !

➤ **« La grande ambition transports du Grenelle de l'environnement est abandonnée » selon le conseil économique et social**

Saisi par le premier ministre pour faire le bilan du Grenelle de l'environnement lancé par le gouvernement en 2007, le conseil économique et social a livré un verdict sans concession le 15 février dernier.

« Le recul sur le dossier du fret ferroviaire est révélateur de la difficulté du Grenelle à aller de l'avant (...) La promesse du Grenelle d'augmenter la part du fret ferroviaire d'un quart en 2022, pour passer à 25% du transport de marchandises, n'est pas tenue » estime Pierrette Crosemarie, rapporteure de l'avis.

Pour rappel, la part du fret ferroviaire était de 19% en 2007 et a reculé à 11,3% en 2010, largement devancée par la route.



Et la taxe censée soutenir le développement du fret ferroviaire n'est toujours pas encore en place. Prévue pour s'appliquer dès 2010, "cette taxe a tellement été différée qu'on se demande si elle verra le jour", s'interroge la rapporteure

Ce rapport a été voté à 180 voix (12 abstentions) et remis au gouvernement.

➤ **Communiqué de presse du Cade après les « difficultés » de Novatrans**

« Après les gesticulations des pro LGV à la CCI le 9 février et leurs annonces pour réduire soi disant le mur de camions sur l'autoroute, le CADE souligne qu'ils ont été les initiateurs de la non rentable autoroute A65 (avec, comme pour la LGV des taux de rentabilité garantis à l'exploitant avec l'argent des contribuables). Il souligne aussi que les difficultés de la société Novatrans qui charge des remorques camions sur les trains à Mouguerre viennent les mettre au pied du mur.

Le CADE, au cours de la dernière réunion de l'observatoire des trafics a interpellé M le Sous Préfet sur cette question lui demandant d'agir avant les élections. La CCI ayant déjà quitté la salle et le député Grenet n'y ayant jamais mis les pieds, seule RFF a émis des explications gênées et filandreuses.

Le CADE est prêt à se mobiliser pour sauver ce site qui capte effectivement des camions.

Avec ou sans maillot ridicule, il enjoint la CCI et les politiques qui ont paradé le 9 février à agir dès aujourd'hui. »

➤ **Incident grave dans le val de Susa, en Italie, le 27 février**

Après une manifestation géante de 80 000 personnes du 25 février entre Bussoleno et Susa, les événements se sont précipités le 27 à cause de l'extension du « chantier » de la Maddalena. Les militaires occupent toujours cette zone destinée à accueillir un hypothétique chantier.

Un groupe anti-émeute a fait irruption dans le campement résistant, connu sous le nom de « Baita Clarea », pour procéder à l'expropriation des terres qui entrent dans le projet du train à grande vitesse (TAV). Ces terres sont la propriété du mouvement NO TAV qui les a achetées de manière collective. Aucun des propriétaires du collectif NO TAV n'a reçu de notification officielle de l'expropriation comme l'exige la loi.



Pour retarder les manœuvres des forces de l'ordre, Luca Abbá, très actif dans le mouvement no TAV grimpe sur un pylône à haute tension. Il appelle une radio locale, pour intervenir en direct. Poursuivi par un policier, il tente de prendre la fuite mais touche les câbles électriques et s'électrocute. Il fait une chute de 10 mètres.



Il est hospitalisé dans un état grave, brûlé et atteint de plusieurs fractures. Il est dans le coma. Des manifestations de protestation ont eu lieu dans 50 villes italiennes. Le mouvement NO TAV a occupé toutes les autoroutes et les routes nationales de la vallée pour protester contre ces faits. Alors que cet incident fait la une des journaux italiens, il est difficile de trouver des informations en France. Le CADE a adressé un message de solidarité.

➤ **1^{er} mars visite mouvementée de Nicolas Sarkozy au Pays basque, nous étions présents à Itxassou**

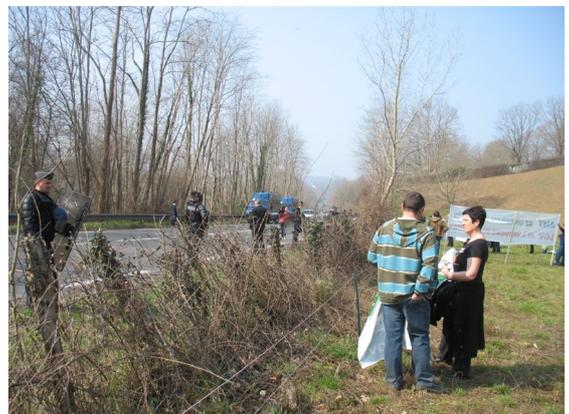
Le président sortant devait se rendre d'abord dans une exploitation agricole à Itxassou pour rencontrer des agriculteurs vers 13 heures. Nous sommes arrivés de bonne heure avec l'intention de nous approcher de la ferme. Très rapidement un impressionnant service d'ordre constitué de gendarmes mobiles en tenue d'intervention nous barre l'accès de la route entre Itxassou et Saint-Jean-Pied-de-Port.



Nous contournons le dispositif de sécurité pour atteindre un champ en surplomb de la route pour déployer des banderoles. Les militants de la gauche abertzale réussissent à s'approcher à une centaine de mètres de la ferme. Ils sont maintenus à distance par une centaine de CRS qui procèdent à 3 arrestations et font usage des lacrymogènes. Nous préférons rester sur place afin de ne pas brouiller les messages.



Nous nous positionnons au bord de la route sur le trajet du cortège présidentiel. Est-il passé ? Nous a-t-il vu ?



A la ferme Saint Esteven devant une MAM embarrassée, Nicolas Sarkozy déclare à propos de la LGV au Pays Basque :

« Personne ne veut que la LGV passe sur son champ, et en même temps, tout le monde veut que le Pays Basque soit désenclavé. On veut que son gamin puisse aller dans la grande ville à côté. Moi, je suis pour le désenclavement des régions comme la vôtre. On ne va pas vous faire vivre dans des enclos où personne ne pourra venir vous voir ! »



Plus loin sur le rond point de Planuya à Ustaritz nous redéployons banderoles attirant bien sûr très rapidement une escouade de gendarmes qui tente de nous déloger en nous intimidant. Devant notre détermination la maréchaussée locale n'insiste pas mais appelle des renforts. Lors du passage du cortège du « candidat », ce sont pas moins de 20 gendarmes qui font écran de leurs corps en se postant pour tenter de dissimuler nos banderoles. C'est une curieuse interprétation de la liberté d'expression. La suite à Bayonne sous les huées et les sifflets a été largement relatée par la presse.

A noter qu'en fin d'après midi une soixantaine de jeunes étaient encore retenus par une centaine de CRS à Itxassou alors que le candidat quittait Bayonne.

=> [Voir la vidéo tournée à Itxassou](#)

Parmi les nombreux articles, lire l'excellent résumé de la journée fait par le => [Journal du Pays Basque](#)

➤ 7 mars : Interview du Cade pour une émission de France culture

Pantxo Tellier et Pierre Recarte devaient être interviewés par Ruth Stegassy, journaliste de France Culture qui prépare une émission sur les grands projets inutiles. Avant de venir à Biarritz pour réaliser cette interview, elle avait lu leur ouvrage. Ce sont finalement Victor Pachon et Martine Bouchet qui développeront la problématique des LGV, la journaliste ayant écourté sa visite en Pays basque.



Le livre « les rails de la déraison » sera cité et figurera sur internet dans la bibliographie de l'émission.

Ruth STEGASSY, journaliste et présentatrice de l'émission *Terre à terre* sur France Culture *Terre à Terre* est une émission dédiée à l'environnement qui propose débats et analyses sur toutes les problématiques de l'écologie présentes et futures.

Soyez à l'écoute, l'émission est retransmise, en principe le samedi 21 avril (à partir de 7h05). Elle dure 55 minutes.

➤ 14 mars, conférence de presse

Le Cade et Nivelles Bidassoa ont donné une conférence de presse pour faire le point sur l'observatoire des trafics qui n'est pas « *le lieu de transparence* » promis par le préfet coordinateur Patrick Séfanini. En effet, l'observatoire est confronté tout d'abord à la politique des secrets commerciaux de la SNCF et des opérateurs privés qui refusent de communiquer leurs chiffres. Ensuite c'est la position de RFF, de la Région et de la CCI qui affirment la nécessité impérieuse de construire la ligne sans attendre les conclusions de l'observatoire. L'Etat lui-même déclenchera l'enquête d'utilité publique sans tenir compte de l'avis de l'observatoire qui court le risque de devenir « une coquille vide ».



Pantxo Tellier a dénoncé devant la presse le fait que pour « anticiper » on se basera sur les éventuelles augmentations de trafics lorsque l'interopérabilité des réseaux sera effective côté méditerranéen en les transposant côté atlantique alors que ces trafics ne sont pas comparables et il en fournit les preuves. Victor Pachon reviendra sur la réunion en présence des élus où RFF a décrit les aménagements apportés à la ligne actuelle. C'est l'occasion de dénoncer encore la mauvaise foi de RFF qui affirme que ces aménagements n'influent pas sur la capacité de la ligne et les gains de temps. Il a communiqué à la presse les diapositives projetées par le Cade lors de cette réunion et issues de documents confidentiels de RFF qui montrent que le gain de temps entre Bordeaux et Bayonne est de 17mn (contre 21mn avec la ligne nouvelle) et que la capacité de la ligne est augmenté de 29 trains par sens rien qu'avec la nouvelle signalisation !

Dénonçant le lancement de l'enquête publique alors que l'observatoire ne fournit pas les éléments nécessaires, nous avons annoncé l'organisation de mobilisations au printemps et à l'automne.

Nous vous en reparlerons prochainement.

➤ 17 mars : Nivelle Bidassoa s'invite dans la campagne des présidentielles à Urrugne

Voici le commentaire fait par France Bleu Pays Basque :

« Une soixantaine d'opposants ont manifesté à Urrugne

Ils étaient rassemblés devant la salle où se tenait une réunion de l'UMP. Les manifestants ont exprimé toute leur opposition au projet de la construction d'une nouvelle ligne LGV. Ils ont également revendiqué la création d'une collectivité territoriale Pays basque.

La députée est passée devant eux sans un mot. L'ancienne ministre des affaires étrangères, qui s'est toujours prononcée contre la construction d'une nouvelle ligne LGV au Pays basque, a refusé tout dialogue. »



Ajoutons que Daniel Poulou, opposant déterminé de la première heure « prêt à se coucher sur les voies » et récemment converti à la grande vitesse après « avoir pensé à son petit fils* » était présent. Tout comme Alain Rousset à la CCI de Bayonne, il a fait preuve du même courage en empruntant une porte dérobée pour échapper aux manifestants!

Arrivé en retard, ne pouvant plus accéder à la salle, Max Brisson, un peu contraint a dû échanger avec les manifestants. Il a déclaré « *Je suis pour la LGV et j'assume* »

Un peu déprimé, il s'est confié au JPB : [voir l'article](#)

*« *Je suis député de la nation, de Biarritz comme du sud du Pays basque, je pense à mon petit-fils. Que dira-t-il plus tard s'il apprend que son grand-père s'est positionné contre la LGV ?* » (Sud ouest 01/12/2009)

➤ 19 mars : 2^{ème} réunion plénière de l'Observatoire des trafics

Cette réunion était présidée par Patrick Stefanini, préfet de Région. Beaucoup de monde et d'élus mais des absences de marque : les grands élus, le conseil général et nos amis espagnols. Il s'agissait d'une restitution en plénière des réunions du comité scientifique dont nous vous avons fait le compte rendu.

Quelques annonces que nous avons retenues:

- la demande faite à RFF de présenter les trafics futurs des TGV voyageurs avec les diminutions de capacité de la ligne si ces trains roulent rapidement, sans arrêt, entre Bayonne et Saint Sébastien (la voie doit être libre) ;
- l'intervention auprès des autorités espagnoles pour qu'elles soient désormais présentes aux réunions de l'observatoire ;
- la saisine de la SNCF et d'autres opérateurs pour qu'ils fournissent leurs données.

- la demande écrite aux autorités espagnoles de réponses aux questions suivantes : qu'entendent-elles par le long terme ? et surtout quelle est la capacité réservée au fret sur leur réseau existant et l'Y basque ? Ainsi 5 ans après le débat public on se préoccupe de savoir si les trains de fret que la France s'apprête à recevoir ou à envoyer pourront circuler sur le réseau espagnol ! On croit rêver !!!
- enfin le préfet accepte de recevoir et d'examiner de nouvelles propositions pour améliorer les performances de la ligne actuelle. Cette demande avait été jusque là refusée.

➤ **Portugal : la LGV Lisbonne – Madrid abandonnée**

Le Portugal, actuellement sous assistance financière, va « *définitivement suspendre* » le projet de construction de la LGV qui devait relier Lisbonne à Madrid en moins de trois heures, a indiqué le ministère de l'Economie. Cette LGV, initialement prévue pour 2013, devait permettre de relier les deux capitales ibériques et raccorder le Portugal au réseau européen à grande vitesse. Le gouvernement de centre-droit confirme ainsi sa décision de juin dernier, lors de sa prise de fonction, de suspendre le projet phare du précédent gouvernement socialiste, au nom de la réduction de l'endettement public. Cette annonce intervient de plus après que la Cour des comptes a estimé que le contrat accordé au consortium Elos, en mai 2010, pour la construction du premier tronçon de LGV, qui devait traverser le Portugal d'ouest en est sur une distance de 167 kilomètres de Poceirão à Caia (à la frontière espagnole), ne respectait pas le cahier des charges.



La LGV devait mettre la capitale portugaise à moins de trois heures de son homologue espagnole, tout en raccordant le réseau portugais au réseau européen à grande vitesse.

Les investissements prévus se montent à 3,3 milliards€ côté portugais et à 3,8 milliards€ côté espagnol.

Si le Portugal était encore empêtré dans les appels d'offres depuis mai 2010 et la première signature du contrat de construction, en Espagne, le chantier a démarré en 2007. Le tronçon ibérique devrait être livré comme prévu en 2013.

➤ **A lire :**

- dans le JPB :

["LGV: Après le synode de la CCI, les infidèles répondent" par Pierre Recarte](#)
["LGV, fret ferroviaire et trains régionaux, le rail au coeur du débat"](#)

- dans la Tribune

["Le partenariat public privé, un modèle à réinventer" par Alain Rousset](#)

- dans Sud Ouest

["Novatrans et à vendre"](#)

Commandez le livre de Nivelles Bidassoa « Les rails de la déraison »



21 €

=> Adressez nous votre commande par mail : [**nivellebidassoa@gmail.com**](mailto:nivellebidassoa@gmail.com)

=> Ou par téléphone : 05 59 54 31 55 ou 05 59 47 16 06

**La mobilisation continue plus que jamais !
LE PROJET EST FRÊNÉ PAS ARRÊTÉ !
LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE EST TOUJOURS
ANNONCÉE POUR FIN 2012-DÉBUT 201**