

INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE N°16



➤ Urte berri on : les vœux du président (le nôtre !)

Chers amis,

Cette nouvelle année va être la vingtième de notre combat contre le projet de LGV. Combien de réunions, de rassemblements, de manifestations durant toutes ces années pour montrer que nous avons raison. Même si au niveau de l'état il est de plus en plus admis que ce projet est de moins en moins défendable vu entre autres son rapport coût /bénéfice négatif ; la plupart de nos conseillers régionaux et généraux ne le perçoivent pas ainsi.

Les derniers travaux du CGEDD ont encore une fois reculé le délai de saturation des voies existantes (15 ans)

En raison de la situation des finances publiques, l'état a de plus en plus tendance à laisser ces projets dans les mains des collectivités territoriales.

La ministre des transports est en plein brouillard, tiraillée entre la forte opposition des populations, les recommandations des assises du transport et le lobbying de la région et du BTP réunis. Même notre conseiller général ne sait plus où donner de la tête et après avoir voté pour le tronçon Tours-Bordeaux, a voté contre son financement.



Mais, le projet de LGV n'est pas mort !

L'an prochain devrait voir sa mise à l'enquête d'utilité publique, alors que la preuve est faite qu'il est inutile, et ceci sans attendre les résultats de l'observatoire mis en place justement pour savoir si une ligne nouvelle est nécessaire.

Nous devons plus que jamais nous mobiliser cette année. Notre combat n'est pas terminé, il semble que celui-ci s'engage dorénavant pour longtemps.

Merci aux agriculteurs pour leur participation car leur outil de travail est mis en danger.

Merci aux jeunes qui sont venus récemment rejoindre nos rangs car ils ont pris conscience que c'est leur futur que l'on essaie de détruire ; ils devront sans tarder prendre la suite de notre combat, jusqu'à la victoire. Merci à vous tous pour votre mobilisation

Je vous souhaite à tous, une bonne année de combat anti-LGV.

Pantxo TELLIER

Kide agurgarriak,

Sortu den urte berri hau ospatuko du AHT aurkako borrokaren 20 urtebetetzea . Zenbat bilkur, zenbat elkarretaratze, zenbat manifestaldi taekintzak urte hoietan, irakusteko arrazoï genuela. Egitasmo hau ez delabaitezpadakoa, ez eta beharrezkoa, geroz ta gehiago onartua balinbada ereestatu mailean, gure lurraldeko eta kontseilu orrokorreko hautetsi gehienek ezdituzte gauzak hola ikusten.

Estatuko azken ikerketak tokiko trenbide gaintitzearen epea berriz ere aldatu dute 15urteko gibelatzearekin

Diru eskasaren gatik geroz ta gehiago estatuak lurraldeneskuetan utzi nahi ditu holako egitasmoak.

Garraio ministroa galdua dela irakutsi du azkenmintzaldietan, gure tokiko kontseilari orokorra bezala zeinek Tours Bordalekoegitasmoa onartuta ekainean, ez du horen finantzamendua bozkatu nahi izan joanden hilabetean

AHTren egitasmoa bizirik dago ! Helduden urtean onurapublikoko erabakia finkatu nahi dute oraintxe plazaratua izan den behatokiaren erabakiak ezagutu gabe.

Iñoiz baino gehiago mobilizatu beharko gira aurten ere. Gure borroka ez da bukatua etaiduriz epe luzeko borroka izanen dela. Eskerrak laborariei ekarri duten laguntzarentzat bere lurrak galtzorian zirela ikusita; eskerrak ereberriki lotu diren gazteeri bere geroa zela arriskuan ikusita. Jakiñez epeluzeko borroka batean sartzen garela orain, segida ahal bezain laster hartu behar dute ; irabazi arte!

Urte berri on eta borrokatsu bat deneri !

➤ **Les réactions des conseillers régionaux aux propos de NKM**

Ce sont les propositions du rapport d'une commission des assises nationales du ferroviaire organisées la semaine dernière à Paris et reprises par la ministre des transports, Nathalie Kosciusko-Morizet (NKM), qui ont mis le feu aux poudres.

La ministre a en effet demandé que tous les projets ferroviaires, en dehors des TGV Bretagne, Est et Tours-Bordeaux, fassent l'objet d'une évaluation financière économique afin de juger de leur « pertinence économique ».

Les élus s'interrogent sur les conclusions des assises ferroviaires et sur le risque éventuel de la suspension, pour des raisons financières, de la construction de la ligne à grande vitesse (LGV) au sud de Bordeaux.



« Il serait inconcevable que le TGV s'arrête à Bordeaux », a d'emblée annoncé Alain Rousset. Sous la plume de son président, le conseil régional d'Aquitaine a été adressé un courrier à la ministre de l'Ecologie, les élus y plaident pour un strict respect du calendrier du projet GPSO, dont l'enquête publique pourrait être lancée en 2013. Les Verts et le Front de gauche ont refusé de co-signer cette lettre.

La région Midi Pyrénées n'a pas tardé à réagir à travers un communiqué signé par Pierre Cohen, maire de Toulouse, Pierre Izard, président du conseil général de la Haute-Garonne et Martin Malvy, président du conseil régional.



« Nous demandons au Premier ministre que la LGV Tours-Bordeaux-Toulouse constitue un seul et même projet, qu'il est inscrit au programme des grandes infrastructures et que le calendrier, notamment le démarrage des premiers travaux en 2017, sera respecté. Comment comprendre qu'aujourd'hui le gouvernement doute de la pertinence de ses propres projets ? Pour ce qui est de Tours-Bordeaux-Toulouse, l'intérêt économique et la rentabilité de cette ligne ayant été démontrés à de nombreuses reprises, la déclaration de la ministre est évidemment sans objet.

Les études ont déjà montré que la liaison Toulouse-Paris en trois heures n'est possible qu'avec la création d'une voie nouvelle. Toute autre solution doit être écartée puisqu'elle ne permettrait pas la circulation et du TGV et du fret et des autres trains de voyageurs ».

- => [Voir article le Post: "Les assises du ferroviaire font dérailler les élus d'Aquitaine"](#)
- => [Voir article de Aqui: "NKM fait beaucoup d'effet de Bordeaux à Toulouse et Hendaye"](#)
- => [Voir article de Sud ouest: "Toulouse mieux placée qu'Hendaye pour la LGV"](#)

➤ **Labazée réagit à son tour au nom du conseil général**

Georges Labazée fait part de sa surprise à l'égard de cette prise de position de NKM, alors qu'un comité de pilotage est convoqué le 9 janvier prochain pour approuver le tracé de la ligne entre Bordeaux et la frontière espagnole.



« Je ne peux pas envisager un seul instant que cette grande partie du Sud-Ouest, qui va de Bordeaux à Bayonne, puisse être délaissée quand nos voisins espagnols seront en situation de connexion en 2017 »

C'est ce qu'il écrit dans un courrier au Premier Ministre en demandant éclaircissements et confirmations. Faute de quoi il menace de suspendre le paiement de la part départementale du tronçon Tours-Bordeaux. Dossier lié, selon un principe de réciprocité, à celui de la poursuite de la LGV au sud de Bordeaux.

S'il mettait cette menace à exécution cela lui éviterait d'avoir à répondre devant le tribunal administratif où il est assigné.

En effet, l'association Nivelle Bidassoa a déposé un recours en annulation à l'encontre de la délibération du 28 Avril 2011 par laquelle le Conseil Général des Pyrénées Atlantiques approuve la convention de financement de la LGV Tours-Bordeaux fixant la participation départementale à 79 879 811 € (valeur 2009). Les plaignants estiment que l'Assemblée départementale « a commis une erreur manifeste d'appréciation sur les différents enjeux de cette décision »

➤ **NKM revient en partie sur ses déclarations**

Il est sans doute difficile de résister à la pression des lobbys pro LGV, surtout en période préélectorale...

Dans une interview donnée dans « Sud ouest » le 2 janvier, NKM revient en parties sur ses déclarations. Extraits :

« Pour la liaison Bordeaux-Espagne, comme pour Bordeaux-Toulouse, nous avons un engagement de mise à l'enquête publique courant 2013, avec une déclaration d'utilité publique (DUP) en 2014. »

« Le préfet me remettra début janvier les projets de tracés pour les deux lignes, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Hendaye. Je les attends pour leur instruction à l'échelon central. Nous tiendrons les délais », complète-elle.



Malgré ces déclarations, la ministre a accepté la création d'un observatoire indépendant des trafics qui pourrait différer la construction de la ligne Bayonne-Hendaye, ce qui pourrait laisser planer le doute sur sa volonté de pousser la ligne jusqu'à Hendaye. Une simple volonté de "concertation avec les habitants", explique NKM... et une façon de trouver des cofinancements. *"On ne fera pas une LGV contre la volonté des élus.*

« Je ne renonce pas à cette liaison avec le réseau à grande vitesse espagnol, qui est un engagement du gouvernement, mais je cherche les voies et les moyens modernes d'un accord local. On ne fait pas le bonheur des gens malgré eux », explique la ministre.

=> [Lire l'interview de NKM dans le journal Sud Ouest](#)

=> [Lire le communiqué du CADE suite à l'interview de NKM](#)

Roland Ries, conseiller pour les transports de François Hollande donne, le 19 décembre, une interview à « Mobilicités » Extraits :

« Nathalie Kosciusko-Morizet a fait en quelque sorte un état des lieux. Elle a pointé du doigt les problèmes, clairement et courageusement, je le reconnais. Elle a donné quelques pistes, mais beaucoup de sujets restent encore à préciser.



« A la lecture des recommandations finales, j'ai compris deux choses : d'une part, la priorité sera donnée à la régénération du réseau ferré existant. Ça me paraît raisonnable pour éviter qu'il ne se dégrade encore plus. On a réussi, provisoirement, à retrouver le niveau de 1 000 km de lignes remises à niveau par an. C'est un minimum. »

D'autre part, qu'il faut maintenant sortir des effets d'annonce pour la création de nouvelles LGV alors que l'on n'a aucune idée de la manière de les financer. La ministre a clairement indiqué que les projets de TGV inscrits au SNIT (Schéma national des infrastructures de transport ndlr) devront être hiérarchisés. Il ne faudra les lancer que si l'on a au moins une hypothèse de financement. Sinon, on aboutit à des projets en apesanteur financière, ce qui introduit beaucoup de confusions. »

=> [Lire l'interview du conseiller transport de F. Hollande](#)

➤ **Le Y Basque pourrait-il être remis en question ?**

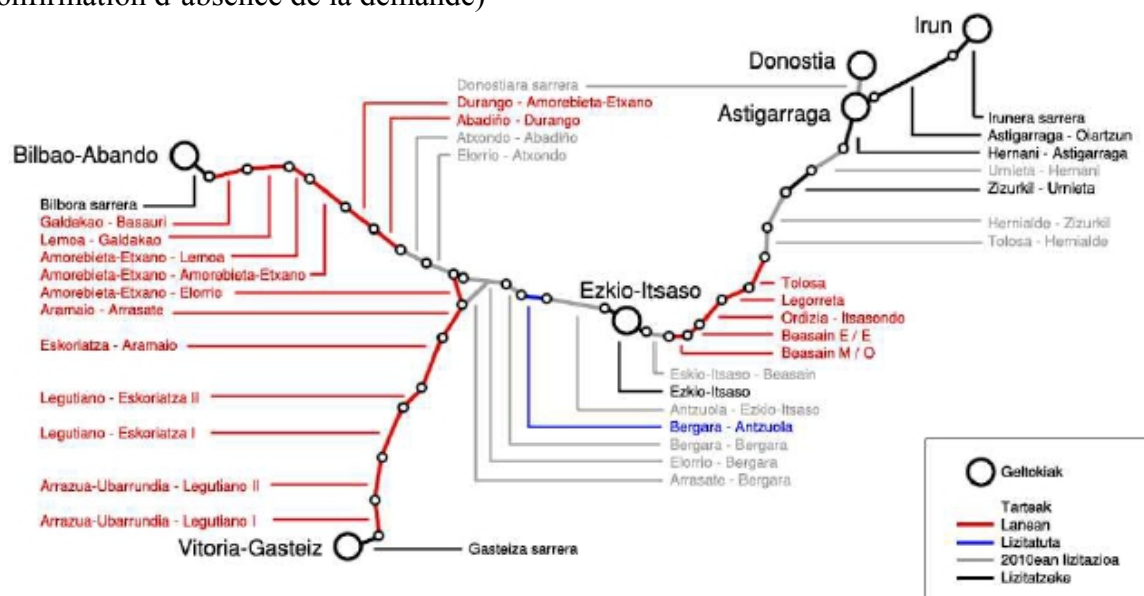
Si les assises du transport qui viennent de s'achever posent la question de la pertinence des nouvelles voies TGV, cette question se pose également outre Pyrénées.

Au pays Basque français, elle est déterminante sachant que la justification majeure d'une nouvelle voie est d'assurer la continuité du réseau ibérique vers le Nord de l'Europe et de pallier la saturation de la voie existante consécutive à un « tsunami » attendu de trains provenant ou à destination de la péninsule ibérique.

Une intéressante analyse a été réalisée par les opposants à l'Y basque.

La récession économique de 2007 laissait présager l'arrêt de la construction de l'Y basque pour des raisons financières. En mai 2010 les coupes budgétaires touchèrent les grandes infrastructures. Le ministre des travaux publics annonça que l'on réviserait toutes celles qui n'étaient pas exécutées à plus de 80%. Beaucoup de projets furent ralentis. Sous la pression des gouvernements autonomes et de la SEOPAN (association des entreprises du BTP) divers chantiers redémarrèrent fin 2010.

Durant le premier semestre 2011 plusieurs projets sont remis en question (TGV Sevilla-Marchena-Málaga ajourné bien que la moitié du chantier soit réalisé, TGV de la Cantabrie par Palencia, abandonné malgré la pression de son président, TGV Madrid Extremadure Lisbonne délaissé par Madrid après l'avoir été par le Portugal, service Albacete Tolède annulé après confirmation d'absence de la demande)



- En rouge les travaux en cours ou réalisés

Qu'envisager pour **les chantiers exécutés à 30, 40,50%** : les arrêter et perdre les sommes engagées ou les terminer et continuer ainsi à investir dans un puits sans fond ?

Le ministre reconnaissait de façon implicite la volonté du gouvernement basque d'insérer les travaux dans une politique du fait accompli sans possibilité de retour en arrière en annonçant par exemple des dates de fin de travaux. (2010, 2013, 2016) bien que ces échéances ont reculé successivement. Ceci permet tout d'abord de déclarer obsolète le débat social préalable en positionnant dans la conscience collective un fait établi et en alimentant la sensation d'inutilité de s'opposer vu la proximité de l'échéance de fin de chantier.

Pour autant, il convient de connaître l'état d'avancement du Y pour savoir si le gouvernement a un alibi de poids pour paralyser les chantiers avant qu'il ne soit trop tard.

On peut estimer que fin 2011 23,2% de l'Y basque a été réalisé. La branche du Gipuzkoa est à peine commencée et les travaux sont programmés sur 5 ans et demi. La branche Gazteiz-Bilbao serait construite entre 31,5% et 46,4%.

Les accès aux capitales n'ont pas encore fait l'objet d'études informatives ni d'estimations officielles et que selon qu'ils seraient « provisoires » ou définitifs leur estimation oscillerait entre 476 et 142 millions d'€ pour chacun

Il se peut que gouvernement ait décidé de finaliser le Y en le construisant à un rythme plus lent. Il se peut aussi qu'il réfléchisse à la décision de l'arrêter en maintenant les travaux jusqu'à la fin de son mandat, laissant ainsi la décision d'un possible abandon au prochain gouvernement. Ainsi, dans son discours d'investiture du 18 Décembre Mariano Rajoy n'a pas évoqué le problème des infrastructures dans les 12,5 milliards d'€ d'économies prévus pour 2012.

Face au renoncement de la droite portugaise à construire Extremadure –Lisbonne, José Blanco annonça sur un ton accusatoire que si la droite remportait les élections en Espagne, le TGV ne se ferait pas et elle en donnerait la responsabilité à l'héritage économique de Zapatero.

Depuis lors, on a entendu tant de la part du PP que du PSOE beaucoup de commentaires allant dans ce sens. La confirmation partielle est venue du porte-parole du PP au sein de la commission des Travaux Publics du Congrès : le ministère avait dissimulé un trou de 14 milliards pour la prochaine législature.

On peut penser que le prochain gouvernement revoie le projet de Y basque et le laisse en suspens.

Ces quatre dernières années force est de constater que les gouvernements donnent la priorité aux diminutions des budgets sociaux face à ceux des grandes infrastructures mais tout l'or du pays ne sera pas suffisant pour poursuivre ces travaux pharaoniques.

Il est également plausible que le prochain gouvernement renonce à la branche du Gipuzkoa et maintienne la Gazteiz-Bilbao afin d'atteindre au moins l'objectif de vertébrer le pays.

➤ 26 décembre manif contre l'Y basque qui jette un froid...

Le 26 décembre, à Bilbao, les militants anti-LGV organisaient un rassemblement devant les portes de la délégation du gouvernement basque pour dénoncer le gaspillage des ressources dans un contexte de crise économique.



Uniquement vêtus de couches-culottes, les militants brandissaient des pancartes arborant le message « La Y Vasca nos deja en pañales », comprendre « le projet de Y basque nous... laisse "en slip" ».

La dernière étude de Citec commandée par les élus est arrivée !

Les élus des 3 communautés de communes avaient commandé au cabinet suisse Citec une nouvelle étude portant cette fois-ci sur l'analyse des temps de parcours et la comparaison des projets de part et d'autre de la frontière du projet de LGV au Pays basque.

Bilan sur la comparaison des projets (trafic marchandises)

L'étude Citec confirme ce que nous avons toujours dit : l'Y basque achevé et après la pose du 3^e rail sur les voies existantes, le réseau espagnol ne pourra accueillir que 124 trains de marchandises traversant la frontière deux sens confondus.

« Rien ne permet d'affirmer que les voies existantes entre Bayonne et Hendaye constitueront un goulet d'étranglement » conclut ce rapport.



Analyse des temps de parcours (trafic voyageurs)

- Pour les liaisons locale (Bayonne-Saint Sébastien) la liaison est aussi rapide sans arrêt entre les 2 villes en utilisant la ligne actuelle.
- Pour les liaisons internationales (Paris-Madrid) et régionales longue distance (ex Bordeaux-Bilbao) le gain de temps permis par la LGV en Pays basque pour une dizaine de trains par jour (ne s'arrêtant pas au Pays basque) est marginal : 2 à 4% !!

On le comprend bien, l'Y basque et une desserte rapide Bordeaux-Bayonne (1H) permettent, selon Citec, de réduire de 3/5 les temps de parcours entre Bordeaux et les grandes villes basques espagnoles.

« Il convient de s'interroger sur l'intérêt d'un investissement de 2 milliards d'euros pour permettre à une dizaine de trains par jour ne s'arrêtant pas au Pays basque de gagner 14 minutes supplémentaires » concluent les 3 présidents des communautés de communes dans une lettre adressée au Préfet de région Patrick Stefanini.

➤ **La FNAUT hostile à un moratoire sur les LGV mais favorable à une modernisation des voies existantes entre Bordeaux et Hendaye**

La Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) est opposée à l'idée d'un moratoire sur les LGV.

Pour cette association, « une hiérarchisation des projets retenus doit être effectuée » et « la somme des intérêts régionaux ne fait pas l'intérêt national ». Ainsi note son président : une LGV se justifie si elle répond à au moins l'un de ces trois objectifs : désaturer le réseau existant, accélérer les trains de voyageurs, mailler le réseau ferré.



De plus, la Fnaut récusé l'argument souvent mis en avant par les élus selon lequel la desserte par TGV favorise le développement économique. « Il y a de nombreux exemples qui montrent qu'il n'y a pas de lien automatique »

C'est exactement ce que nous hurlons aux oreilles de Rousset et du conseil général depuis des années !

En tenant compte de tous ces éléments, la Fnaut a établi sa liste des projets à retenir et de ceux à éliminer.

Trois projets sont pour leur part jugés prématurés dont la **LGV Bordeaux-Espagne (pour rapprocher Pau et Tarbes de Paris et pour le fret)** qui « doit être mis en balance avec la modernisation de l'itinéraire classique ».

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

➤ **Le 9 janvier réunion du dernier Copil à Bordeaux**

Le comité de pilotage du "grand projet sud-ouest", le GPSO, s'est réuni pour arrêter les tracés précis des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Aucune surprise le Copil a validé les tracés proposés.

Les opposants au projet et notamment 80 élus du Pays basque ont fait le déplacement et ont manifesté pendant la réunion du GPSO. Les maires (une douzaine) ont pu être reçus quelques minutes pour échanger avec le préfet.



Rousset et Malvy « les 2 racketteurs »

Ce tracé devra encore être entériné par la ministre de l'Ecologie et des Transports à la fin du mois. Ce n'est pas une signature au bas d'un dessin qui transformera le projet en « coup parti » comme veulent le faire croire les 2 complices. Si tout va bien, l'enquête d'utilité publique pourrait être lancée, s'il n'y a pas de recours et surtout si tous les financements sont trouvés et c'est là la plus grosse difficulté, la déclaration d'utilité publique interviendrait. Ce ne serait pas avant fin 2014.

=> [Voir les tracés](#)

=> [Voir les vidéos de FR3 sur la réunion du Copil](#)

➤ Les vœux au Pays basque d'Alain Rousset : un vendredi 13 dont il se souviendra !

Après avoir entériné le lundi à Bordeaux le futur tracé de la LGV lors de la réunion du Copil, Alain Rousset venait présenter ses vœux au Pays basque le vendredi suivant. Une côte basque qu'il s'apprête à saccager avec son « projet » Alors inconscience ou provocation ?

Toujours est-il, ce vendredi 13 ne lui a pas porté chance !

Prévenus de cette visite, nous avons choisi de lui rendre une petite visite au lycée maritime de Ciboure, là où devait se dérouler la cérémonie en présence de quelques rares élus. Nous avons reconnu quelques uns de ses affidés : François Maitia, Kotte Ecenarro et Sylviane Alaux.

130 personnes derrière les banderoles et surtout 22 tracteurs qui déboulent pour bloquer toutes les issues du lycée. La police prise de court et un président « en garde à vue » malgré lui dans les locaux !



Pour « débloquer » la situation, le Président accepte de recevoir une délégation (Pantxo Tellier, Victor Pachon, Pierre Recarte, Ttote Elizondo représentant les agriculteurs et Jacques Girault représentant les Landes). Un dialogue de sourds pendant un quart d'heure. Un président à bout d'arguments qui a « la conviction » que cette LGV est nécessaire. Rendez-vous a été pris pour poursuivre cette discussion à Bordeaux au conseil régional. Attendons !



Suite à cette réunion, échange verbal en « « bilingue » entre Ttote Elizondo et François Maitia qui a fait le délice des journalistes présents de voir un élu incapable de se défendre et qui cherche désespérément un appui du regard.
Une cérémonie de vœux dont François, Alain et les autres se souviendront !

=> [Voir le journal TV Euskal Herri](#)

=> [Voir article Sud Ouest](#) et [Journal du Pays basque](#)

A noter que sur le site internet de FR3 Aquitaine toute la 1^{ère} partie du reportage où notre ami agriculteur invective François Maitia a été censurée !

➤ **Journée d'action le 9 février à Bayonne des pro-LGV**

Le président de la Chambre de Commerce de Bayonne, [André Garetta](#), sort son « Berreta » après la décision de NKM de réaliser une évaluation financière économique des projets de LGV.

Cette attitude de recul est qualifiée par le fougueux président de « décision irresponsable ». Rien que ça !



Les principaux acteurs socio-économiques d'Aquitaine et de Midi Pyrénées ont annoncé « une journée d'action » en début d'année 2012, probablement le 9 février, afin de marquer leur opposition à « une erreur stratégique ».

Retenez dès à présent cette date !

=> [Voir l'article du JPB](#)

➤ **Un site internet intéressant pour suivre l'actualité de la LGV**

La consultation quotidienne d'internet nous a permis de découvrir un site recensant tous les articles de presse traitant de la LGV Paris-Madrid. Il est actualisé tous les jours. Ainsi avec un simple clic vous pouvez consulter n'importe quel article.

Ce site se nomme : **LGV Scoop it** « Agrégation de contenu concernant la Ligne à Grande Vitesse Paris - Madrid et ses ramifications ». Voici le lien :

<http://www.scoop.it/t/lgv?page=1>

➤ **Assemblée générale de Nivelle Bidassoa le vendredi 3 février Salle Posta à Urrugne.**

Réservez dès à présent cette date. Nous ferons le point sur les événements et les actions menées lors de l'année écoulée. Cette réunion permettra de vous tenir informé sur les mobilisations et les actions que nous entendons entreprendre cette année.

Ne croyez pas que tout est joué, ne vous fiez pas à la mine réjouie d'Alain Rousset, beaucoup de chemin reste à parcourir et il faudra bien mettre la main à la poche pour se payer ces folies. Des difficultés en perspective avec l'Etat qui devra financer la moitié des GPSO dont le coût est estimé actuellement à 12 milliards d'euros dont 2 milliards pour le seul tronçon basque.

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



21 €

=> Adressez nous votre commande par mail : nivellebidassoa@gmail.com

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

**La mobilisation continue plus que jamais !
Dites vous bien que rien n'est joué malgré les annonces
LE PROJET EST FRÊNÉ PAS ARRÊTÉ !
LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE EST TOUJOURS
ANNONCÉE POUR FIN 2012-DÉBUT 2013**

- **Ralliez de nouvelles personnes à notre cause et faites les adhérer à Nivelles Bidassoa =>**[Bulletin d'adhésion](#)
- Signez et faites signer à vos parents et amis. =>[la pétition](#)
- Demandez nous banderoles et autocollants pour pavoiser vos maisons, vos propriétés, celles de vos voisins et vos voitures.

NIVELLE BIDASSOA

Association loi de 1901

w641001523 nivellebidassoa@gmail.com

Siège social chez M. Pantxo Tellier

770 chemin Kampobaïta

64122 URRUGNE

BULLETIN D'ADHESION

NOM : PRENOM :

ADRESSE :

CODE POSTAL : VILLE :

Adresse électronique :
.....

(Écrire lisiblement, merci d'avance)