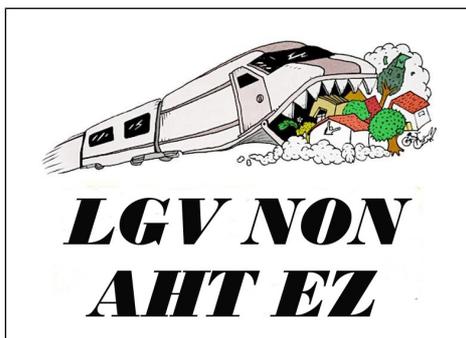


**INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE
N°21**



➤ **Prochaine réunion de Nivelles Bidassoa le lundi 6 août à 20H**

La réunion mensuelle de Nivelles Bidassoa se tiendra comme d'habitude le 1^{er} lundi du mois c'est-à-dire le 6 août à 20H à Kixoenea (maison des associations)

Pas d'ordre du jour précis mais une discussion autour de l'actualité de la LGV. Nous aborderons également les mobilisations futures : l'enquête « d'inutilité publique » dans les mairies et la grande manifestation d'octobre.

ENEZ NOMBREUX !

➤ **Ils reviennent, on les attend...**

ALERTE...ALERTE...ALERTE

Les études de la faune et de la flore se dérouleront sur la commune d'Urrugne

Du 25 juin (lundi prochain) au 31 juillet

Elles se dérouleront de jour mais aussi parfois de nuit.

Les cabinets intervenant pour ces études sont : ECOSPHERE, HYDROSHERE, ECOMED, BIOTOPE.

En principe ces études seront menées dans le fuseau tout le long du tracé retenu du ruisseau de Mamisum jusqu'à hauteur du mont Calvaire en passant par Kampobaïta. C'est en priorité ce secteur qui doit être surveillé.

SOYEZ TRES VIGILANTS

A la moindre alerte APPELEZ le 05 59 54 31 ou le 06 15 02 06 56

Une fois de plus ces études sont menées dans la plus stricte illégalité puisque les propriétaires n'ont pas été informés par courrier, comme l'exige la loi, de la pénétration dans leur propriété de techniciens.

Il faut impérativement placarder sur vos propriétés, sur les clôtures des champs, dans les champs non clôturés ce type d'affiche sous plastique

Propriété
Privée

Sondages
Interdits

Vous pouvez confectionner vous-même ce type d'affiche format A4 ou vous en procurer chez Pantxo Tellier, 770 chemin Kampobaïta à Urrugne

➤ **Une chaîne humaine contre la marchandisation de la nature le 20 juin sur la grande plage de Biarritz**

A l'initiative de 24 associations locales, quelque 200 personnes, dont des membres de Nivelles Bidassoa, ont formé sur la Grande Plage de Biarritz une longue chaîne humaine, afin de dénoncer "cette nouvelle étape dans la marchandisation de la nature et du vivant que constitue l'économie verte telle qu'elle est proposée par la Conférence officielle du Rio+20".

Nous étions porteurs du slogan : « LGV inutile, ruineuse et destructrice »



24 associations participaient à cette manifestation dont Nivelles Bidassoa, le Cade, la Coordination anti-LGV, Mouguerre cadre de vie, UDE (Ustaritz défendre l'environnement) Attac Pays Basque, Avenir Garazi-Baigorri, Bizi, EHLG, ELB, LAB, Surfider ...

=> [Voir la vidéo](#)

➤ **21 juin : Conférence de presse, sur « les lieux du crime », avant la marche de Saint Pée**

Une fois n'est pas coutume le Cade et Nivelles Bidassoa ont donné rendez-vous à la presse en pleine nature, sur les lieux mêmes que RFF s'apprête à dévaster dans la forêt de Saint Pée sur Nivelles. Là-bas ce sont des tranchées ouvertes qui vont dévaster le paysage pour faire passer la ligne mais aussi, sur 1,8 kilomètres, 5 voies de garage pour le stationnement des trains en cas d'incident dans un tunnel en amont ou en aval.



Ce rendez-vous a eu lieu devant la sculpture de notre ami Jean Michel Denis qui restera sur place au bord de la route sur le tracé pour signifier à la population le saccage que RFF, les élus départementaux, régionaux et le gouvernement voudraient nous imposer.

➤ 24 juin marche à St Pée sur Nivelles

Dans la lutte contre la LGV, la forêt de Saint Pée sur Nivelles a été choisie comme un lieu symbolique. Cet espace naturel, préservé, à l'écart des habitations, va être balaféré par une plaie béante pour permettre le passage de la ligne et la construction sur 1,8km de voies de garage pour le stationnement des trains en cas d'incident ferroviaire dans un tunnel.

Deux groupes de marcheurs empruntant des itinéraires différents se sont donnés rendez-vous devant une stèle érigée en bordure d'un chemin sur le tracé de la ligne.



Plus de 300 personnes se sont rassemblées devant la stèle pour écouter le discours de Victor Pachon et faire serment de « s'opposer à ce projet inutile, ruineux et dévastateur ».

La stèle, œuvre de l'artiste Tellechea, a été inaugurée par des membres d'associations anti LGV mais aussi par les maires de St Pée et d'Ascain.



➤ **2^{ème} Forum des grands projets inutiles à ND des Landes**

Le deuxième "Forum européen contre les grands projets inutiles imposés" s'est tenu du 7 au 11 juillet à Notre-Dame-des-Landes (30 km au nord de Nantes).
Un succès avec près de 8 000 personnes dont 40 délégations venant de 15 pays différents.

Convergence des luttes!

2^e Forum Européen contre les Grands Projets Inutiles Imposés

Samedi 7 juillet

- Présentation
- Des luttes européennes
- Concert - Bred'irrie, Ke Ornda, Z.E.P.

Dimanche 8 juillet

- Grande action collective
- Plaque rouge
- Forums
- Concert - Préventy
- Champs de Récolte

Du 7 au 11 juillet

- Stands, débats, animations

Participation de soutien libre

Camping - Bar Restauration sur place

Notre-Dame-des-Landes (44)
Du 7 au 11 juillet 2012

Organisation : coordination des opposants au projet d'aéroport
http://forum-gpi-2012-nld.blogspot.com contact:forum.gpi@free.fr



Parmi les participants figuraient les Allemands de "Stuttgart 21 ", les Espagnols de "Eurovegas no", les Italiens de "No Tav".

Pour la France, Attac, Relocalisons, les Amis de la Terre, Greenpeace, Sortir du nucléaire , Le CADE et Ahtgelditu ...



Les discussions ont permis de préciser la notion "de grands projets inutiles" et surtout de rassembler des arguments communs et d'échanger sur les moyens de luttes. Le premier forum européen contre les "Grands projets inutiles imposés", organisé dans le cadre du Forum social mondial, a eu lieu en 2011 en Italie à Venaus. Nous y étions.

En mars 2013, une importante délégation sera présente au Forum Social Mondial de Tunis.

➤ **Frédéric Cuvillier, le ministre des transports, veut « mettre de l'ordre dans le SNIT »**

Les grands projets issus du Grenelle de l'environnement et répertoriés dans le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) sont irréalisables en l'état actuel des finances publiques, estiment les experts du secteur qui préconisent de les hiérarchiser et de trouver de nouvelles sources de financement. Même analyse du côté du ministre délégué aux Transports, Frédéric Cuvillier.



Le SNIT fixe à 245 milliards d'euros sur 25 ans l'enveloppe nécessaire pour moderniser et entretenir les infrastructures existantes tout en développant de nouvelles installations.

« C'est une charge insoutenable en termes de financement public. Cela impose de faire des choix et donc frustrer de nombreux élus », a expliqué à l'AFP Gilles Savary, député PS de Gironde et spécialiste des questions de transport, qui considère qu'il revient au gouvernement « de définir le champ du possible ».

Mettre de l'ordre dans le SNIT sera la tâche d'une commission prochainement désignée et chargée de « hiérarchiser les projets, de définir un mode d'emploi ainsi que sa faisabilité

financière »

Il reviendra à cette instance de passer au crible une multitude de dossiers comme la poursuite du programme de lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV), le développement des voies ferrées dédiées au fret grande distance ou la réalisation d'une quinzaine de projets portuaires et fluviaux.

➤ **Dernier rapport de la Cour des Comptes « La situation et les perspectives des finances publiques » les LGV sont évoquées**

Pour le plaisir à lire attentivement ces quelques extraits :

Tout d'abord un rappel à nos gouvernants

« Les études réalisées par les organisations internationales tendent à montrer que *le redressement des finances publiques est plus fort et plus durable lorsqu'il porte sur la maîtrise des dépenses*, plutôt que sur le relèvement des impôts et cotisations. »



Sur le financement et la rentabilité des investissements dans les grandes infrastructures

« Les projets adoptés dans des lois ou inscrits dans des schémas nationaux (Grenelle de l'environnement...) pourraient se traduire par une *forte croissance des investissements publics dans les prochaines années qui ne paraît pas compatible avec la situation financière du pays*. »

« *Pour être lancés, ces investissements doivent d'abord être rentables* dans une acception large, dite socio-économique, englobant toutes leurs retombées et tous leurs coûts. »

« Une vigilance particulière est nécessaire sur l'effet des partenariats public privé qui reportent la charge de l'investissement sur les dépenses de fonctionnement et sur de longues durées en rigidifiant ainsi les budgets concernés sans que leur soutenabilité pour les finances publiques ait toujours été examinée sur cette période. »

Sur les méthodes d'évaluation socio-économique et financière

« Elles sont *insuffisamment transparentes*, ne guident pas toujours efficacement les décisions. *Les évaluations a priori sont trop souvent réalisées par les maîtres d'ouvrage, sans contre-expertise indépendante* » « La Cour a montré dans plusieurs rapports, par

exemple sur le réseau ferroviaire en 2008, que la rentabilité socio-économique de beaucoup d'infrastructures s'avère *a posteriori* nettement inférieure aux estimations *a priori*. »

« Il ne s'agit pas pour autant d'abandonner ces évaluations, ***mais de les soumettre à une contre expertise indépendante.*** »

« Aujourd'hui, les évaluations des maîtres d'ouvrage, éventuellement de leurs ministères de tutelle, ne sont souvent examinées par les autres administrations concernées, financières notamment, qu'une fois le processus de prise de décision trop avancé pour arrêter les projets.

Pour les investissements publics à venir, il serait donc souhaitable qu'une instance puisse définir les méthodes d'évaluation et veiller à une contre-expertise des principaux projets indépendante des maîtres d'ouvrage. »



Sur le SNIT

« En matière ferroviaire, le programme privilégie l'extension du réseau à grande vitesse avec 14 nouvelles lignes (2 000 km) à construire d'ici 2020 et 2 500 km mis à l'étude. Les opérations déjà lancées ne concernent que trois des 14 lignes prévues. D'autres projets très coûteux sont en passe d'être engagés comme les liaisons Lyon Turin (dont le coût global pour la seule partie française est supérieur à 11 Md€)

Certes, le recours aux contrats de concession et de partenariat devrait contribuer à étaler dans le temps la charge financière pour l'Etat, mais avec les effets pervers mentionnés supra. »

« En outre, l'existence de cofinancements entre l'Etat et les collectivités territoriales peut conduire, en cas de rentabilité insuffisante, l'ensemble des partenaires à devoir augmenter encore leurs contributions respectives. »

« Par ailleurs, l'absence de hiérarchisation des projets a conduit la Cour, dans une communication de 2011 sur l'impact budgétaire et fiscal du Grenelle de l'environnement, à recommander de procéder à des arbitrages tenant compte de la situation des finances publiques. Elle s'est plus particulièrement interrogée sur l'ampleur des créations, envisagées dans le schéma national des infrastructures de transport, de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse qui ne sont pas budgétairement soutenables et dont ni la rentabilité financière, ni la rentabilité socio-économique, ni l'intérêt environnemental ne sont établis. ***Elle a rappelé qu'il était nécessaire d'accorder la priorité à la modernisation et à l'entretien du réseau ferroviaire existant.*** »

Commentaire : Combien de temps encore nos politiques resteront sourds à ces recommandations ???

➤ La France pourrait renoncer à certaines nouvelles lignes de TGV !

Ce rapport de la Cour des comptes aura eu le mérite de délier la langue de nos gouvernants. Ainsi Jérôme Cahuzac, invité de Télématin sur France 2, a déclaré le 11 juillet :

« L'Etat et ceux qui le dirigeaient en son nom ont prévu une multitude de projets sans avoir le début du commencement du moindre financement. Il y a eu un effet d'affichage ».

« Il faudra, je crois que la Cour des comptes a raison, élaguer dans les projets qui ont été proposés. (...) Le gouvernement n'aura pas d'autre choix que de renoncer à certaines des options qui ont été privilégiées », a-t-il ajouté.



Il a estimé que la SNCF devrait plutôt se concentrer sur d'autres missions et a mis l'accent sur certains épisodes récents de retards importants sur les lignes traditionnelles. « *On peut se demander si prolonger telle ou telle ligne TGV pour un gain de temps marginal est préférable à l'entretien du réseau secondaire de transport ferroviaire, indispensable car utilisé par beaucoup* », a-t-il dit.

De son côté, le ministre délégué aux Transports, Frédéric Cuvillier, a annoncé qu'une commission serait désignée pour hiérarchiser les projets et juger de leur faisabilité financière.

Après avoir emprunté « les rails de la déraison » l'Etat retrouverait-il la voix de la raison ?

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

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

➤ Réaction « épidermique » d'Alain Rousset

Le président PS de la Région Aquitaine, Alain Rousset, a réagi auprès de l'AFP « in petto » aux propos de Jérôme : « Aquitaine et Midi-Pyrénées ne peuvent pas être concernées. Le prolongement vers l'Espagne est non seulement une priorité, mais c'est aussi une obligation internationale puisque l'Europe ne financera que s'il y a une jonction avec l'Espagne. » Pour Alain Rousset, « qu'il y ait de la part du gouvernement des choix de priorité, cela me semble évident, mais je n'ai pas vu dans les arrière-pensées exprimées par M. Cahuzac ou d'autres ministres que la LGV Aquitaine soit mise en cause ».



Par ailleurs, sur les ondes de France Bleu Pays Basque, Alain Rousset a remarqué que MAM, qui était contre la LGV, avait été battue lors des dernières élections législatives et que Sylviane Alaux, qui était en faveur du projet, avait été élue sur la 6e circonscription en Pays Basque.

➤ Riposte de Nivelle Bidassoa par un communiqué de presse

De tels propos mensongers nécessitaient une réponse cinglante, Pantxo Tellier s'en est chargé !

Communiqué suite aux propos de Mr Rousset

La réaction épidermique de Mr Rousset aux propos de Jérôme Cahuzac nécessite une mise au point.

En effet, ses déclarations sur le rôle de l'Europe dans le financement sont proprement mensongères. L'Europe ne prévoit pas de financer les lignes à grande vitesse voyageurs, tout au plus financerait-elle 15% du tronçon mixte (marchandises/voyageurs) Dax-la frontière afin d'aider au développement du fret ferroviaire. Sachant que, au Nord de Dax la ligne nouvelle serait exclusivement voyageurs, sa construction serait entièrement à la charge des Aquitains, l'Etat se désengageant. Au Nord de Dax tous les trains de fret emprunteront la ligne existante et au Sud de Dax la majorité des trains de marchandises en provenance ou à destination du réseau conventionnel de la péninsule ibérique ne peuvent emprunter les nouvelles lignes, ni au Sud ni au Nord de la frontière pour des raisons techniques (dévers...). Le nombre de TAGV prévus par RFF sur Bordeaux -Hendaye et l'Espagne est dérisoire (une douzaine).

Affirmer qu'une nouvelle ligne est une obligation est purement mensonger. L'Europe exige d'assurer l'interopérabilité des réseaux afin de garantir la libre circulation des marchandises dans un contexte de libre concurrence entre les opérateurs ferroviaires rôle que la ligne existante peut parfaitement assumer.

Affirmer que les Aquitains ont montré leur accord sur ce projet inutile en destituant Mme Alliot-Marie, c'est du mensonge car c'est l'émergence d'une troisième force politique prônant le changement qui a permis l'élection de Mme Allaux ; laquelle bien que le petit doigt sur la couture du pantalon face à Mr Rousset et « personnellement » favorable, avait tout de même consenti à organiser un référendum puis une consultation sur le sujet.

Cette attitude est dangereuse pour l'avenir des Aquitains et Mr Rousset n'en est pas à une contradiction près. Il a entraîné la Région dans ce que nous avons dénoncé comme une véritable « arnaque » : le financement de la Tours-Bordeaux.

La solution miracle du PPP qu'il a défendu bec et ongles il n'hésite pas aujourd'hui à la dénoncer en ces termes : « *C'est une solution de facilité pour ne pas dire un poison insidieux (...) C'est surtout une fuite en avant aux conséquences imprévisibles en particulier sur le plan financier. Qui peut jurer que la collectivité nationale ne payera pas au final des sommes extravagantes au partenaire privé qui aura réalisé une ligne ferroviaire, un collègue, ou déployé des fibres optiques ?(...) Que pèseront demain les collectivités locales et l'Etat si les partenariats public privé se généralisent ? Plus rien. Leur capacité à imaginer et à concevoir des projets publics disparaîtra. Leur compétence à les gérer aussi. Il y aura alors un transfert, une sorte de « privatisation du patrimoine public » (...) Ma méfiance pour les PPP se nourrit d'un autre constat : ils profitent aux grands groupes et non aux PME voire aux entreprises de taille intermédiaire (...)* »

Aujourd'hui, tout se passe comme si l'expansion de nos grandes entreprises ne reposait ni sur le citoyen ni sur le consommateur mais sur l'endettement de l'Etat et des collectivités territoriales à travers le PPP. »

Mais ce n'est pas le seul exemple de sa mégalomanie, l'A65 qu'il a imposé aux Aquitains s'avère être un fiasco retentissant qui retombera sur leurs épaules.

Mobiliser l'exécutif sur ce dossier qu'à l'évidence il ne maîtrise pas, est un exemple de gouvernance propre à Mr Rousset.

Nous devons caresser l'espoir que nos élus « aux ordres » seront capables à l'instar de Mr Cahuzac, élu du Lot et Garonne, département farouchement opposé au projet, de mener une réflexion en profondeur et d'emprunter eux aussi le chemin de la sagesse, du pragmatisme en gardant un esprit critique et ce dans l'intérêt du plus grand nombre, sur les projets qui leurs sont soumis et parfois imposés.

Aucun critère objectif ne permet d'affirmer que les voies existantes seront saturées et ce ne sont pas des contraintes budgétaires qui déterminent la pertinence d'un projet mais son utilité et quand on sait que au bout de 30 ans la grande vitesse n'est utilisée que par moins de 8% des usagers du rail (au point que SNCF envisage des TGV low-cost, et pourquoi pas une troisième classe ?), il est plus que temps de remettre en question cette stratégie et arrêter tout de suite ces gaspillages dans des études faussées et dénoncées depuis fort longtemps par la Cour des Comptes, le Conseil économique et social ou les assises du transport .

Pantxo TELLIER : Nivelles-Bidassoa/CADE

Ce communiqué a été adressé au cabinet d'Alain Rousset à tous les conseillers régionaux, aux conseillers généraux des P.A., des Landes, de Dordogne, de Gironde, du Lot et Garonne et de Haute Garonne, aux maires des 3 communautés de communes, aux élus aquitains EELV, aux membres de la CCI Aquitaine, à des journalistes de la presse nationale enfin aux adhérents et sympathisants de Nivelles Bidassoa.

=> [Voir la Tribune libre d'Aqui](#)

➤ **Le point sur la bataille juridique contre la LGV**

Ne peut-on pas s'opposer à la construction de cette nouvelle ligne sur le plan juridique ? Telle est la question souvent posée par nos adhérents.

Tant que la déclaration d'utilité publique n'a pas été faite, on ne peut attaquer ce qui n'est, en l'état actuel qu'un projet. Bien sûr la déclaration d'utilité publique sera attaquée.



En attendant des recours peuvent être déposés sur des points de détails.

Ainsi les élus (14 maires) ont déposé un recours sur l'arrêté préfectoral de sursis à statuer interdisant tout permis de construire sans l'aval de RFF et du préfet dans la bande de 1000 mètres correspondant au tracé. Il a été rejeté et les maires vont faire appel auprès du Conseil d'Etat.

Au mois de mai les élus ont déposé un recours gracieux contre la note signée par un haut fonctionnaire pour le compte du ministre des transports ayant pour objet « d'arrêter les orientations pour la poursuite des études » préalables à l'enquête d'utilité publique. Cette note est attaquée au motif entre autre qu'elle est entachée d'un conflit d'intérêt, en effet le conseiller transport du premier ministre, en charge du dossier, a été embauché à un poste de responsabilité par RFF !

S'ils n'obtiennent gain de cause, ils déposeront un recours contentieux.



De son côté l'association Nivelles-Bidassoa a assigné le Conseil Général des Pyrénées Atlantiques au Tribunal administratif au motif d'obtenir l'annulation de la délibération du conseil général approuvant la participation du département au financement de la LGV Tours-Bordeaux pour un montant de 79 879 811 € (valeur 2009). Ce recours a été jugé recevable et nous avons reçu le mémoire en défense de la partie adverse. L'affaire suit son cours...

➤ **La SNCF se lance dans les liaisons grande distance en ...autocar**

Les projets de lignes reliant les capitales européennes se sont multipliés ces derniers mois (Eurolines, Réunir...)

La SNCF n'est pas en reste : une cinquantaine de cars tout neufs vont filer vers Londres avec quatre allers et retours quotidiens, 3 rotations quotidiennes desserviront Amsterdam et 5 Bruxelles. Cette flotte d'autocars sera lancée à la fin du mois vers Londres pour les JO et vers le nord de l'Europe. Tous ces trajets passeront par Lille, hub routier de la SNCF, qui vient de recruter des chauffeurs pour conduire les quarante-six cars de sa flotte. Les prix offerts seront serrés et un haut niveau de confort assuré.



Décidément notre pays marche sur la tête : l'opérateur ferroviaire national organise sa propre concurrence, exit les engagements du Grenelle de l'environnement favorisant le ferroviaire... Est visée une nouvelle clientèle qui pourrait être tentée par les dizaines d'euros à économiser en échange d'un trajet un peu plus long nous explique-t-on.

Pendant ce temps RFF nous explique que la LGV est indispensable et Alain Rousset souhaite la LGV pour que les Aquitains « aillent à Bilbao au Guggenheim » (sic)

Alors des transports à 2 vitesses : le TGV pour la riche et minoritaire élite circulatoire et le bus pour le pauvre et majoritaire petit peuple !

➤ **La presse nationale va enfin relayer notre lutte et nos arguments !**

Alain Devalpo, journaliste indépendant avait réalisé pour RFI un reportage sur les grands projets inutiles centré sur la lutte contre la LGV au Pays basque et dans le Val de Suse en Italie. Mécontent de la façon dont RFI avait traité le sujet (voir Infos sur la ligne N°11) il a transformé son reportage en un long article qui a été validé par « *le Monde Diplomatique* ».



Si tout se passe comme prévu, il devrait être publié dans le numéro d'août sous le titre "L'art des grands projets inutiles". « *Le Monde Diplomatique* », c'est 2 400 000 exemplaires diffusés dans 92 pays en langue française et en 30 langues différentes via les éditions internationales.

Un bon coup de publicité que vous pourrez vous procurer dans tous les kiosques à journaux

➤ **Manifestation à Urrugne le 17 juillet avec nos agriculteurs qui a mis en fuite la Chambre d'agriculture !**

La Chambre d'agriculture devait organiser des réunions notamment à Urrugne et Villefranque destinées à informer les agriculteurs sur l'impact du tracé de la LGV et les conseiller sur les demandes d'indemnisations en cas d'expropriation. Pour les exploitants agricoles et les opposants, en agissant ainsi, cette institution se rend "complice de RFF".

Ils ont donc annoncé des manifestations devant les lieux de réunions, les dirigeants de la chambre ont préféré annuler, estimant que la situation était trop "tendue".



Malgré cette annulation, une centaine d'opposants se sont rassemblés, mardi soir à 21H, à Urrugne, devant la salle Posta.

Accompagnés de dix sept tracteurs, les militants ont répondu à l'appel de l'association Nivelle-Bidassoa et du Cade pour réitérer leur opposition à une nouvelle ligne et rappeler que « la terre n'est ni à vendre, ni à prendre mais à défendre » selon les mots prononcés par Pantxo Tellier.

➤ **Un mort et un blessé sur les travaux de l'Y basque**

Le « TGV espagnol » continue à faire ses victimes.

Le 16 juillet, un ouvrier a dû être transporté à l'hôpital de Barakaldo en Bizkaia après un éboulement à l'intérieur d'un tunnel dans lequel il travaillait sur la commune de Galdakao.

C'est en revanche le « détachement d'une pièce de béton », selon les informations fournies par le gouvernement de la Communauté autonome basque (CAB), qui a tué un ouvrier de 55 ans jeudi 12 juillet, aux alentours de 16 heures. La septième victime mortelle des travaux du TAV dans la CAB est décédée à Arrasate en Gipuzkoa.

Pour AHT Gelditu les conditions de travail sont « précaires » et correspondent à de « l'exploitation ».

➤ **Marche de protestation contre les LGV d'Urrugne à Hernani**

Une marche est organisée par nos amis d'outre Bidassoa pour « défendre la terre »

Comme nous ils dénoncent « le modèle d'organisation territoriale chaotique et destructeur imposé par nos politiques, la destruction du patrimoine naturel pour la construction d'infrastructures routières et ferroviaires avec tunnels et viaducs bouleversant les paysages »

Tout comme nous, ils s'interrogent : « Qu'allons-nous laisser à nos enfants de notre patrimoine naturel ? »

« Participent à cette destruction les LGV mais aussi les plateformes logistiques et intermodales, la construction de ports comme le super port de Pasaia et toute une série d'infrastructures »

➤ Enveloppes contre la LGV

Vous pouvez toujours passer vos commandes à Nivelles Bidassoa (nivellebidassoa@gmail.com)

7euros le paquet de 100 enveloppes

Certains d'entre vous ont commandé des enveloppes « anti LGV ». Nous les avons reçues et réglées. Soyez aimables de bien vouloir venir les récupérer soit chez Pantxo Tellier, 770 chemin de Kampobaïta à Urrugne (téléphone 05 59 54 31 55) soit le premier lundi de chaque mois à Kixoenea maison des associations à partir de 20H 30.

Commandez le livre de Nivelles 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

- **Ralliez de nouvelles personnes à notre cause et faites les adhérer à Nivelles Bidassoa.**
- 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.