

**INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE
N°23**



C'EST LA RENTRÉE !

➤ **La LGV Lyon-Turin au sommaire du prochain « conseil de classes » franco-italien.**

François Hollande et Mario Monti, président du conseil italien, annoncent la tenue début décembre 2012, à Lyon, d'un sommet France-Italie avec au menu notamment le projet de LGV Lyon-Turin. Cette liaison ferroviaire passager et fret, pour laquelle 1 milliard d'euros a déjà été dépensé, suscite, comme vous le savez, des oppositions des deux côtés des Alpes. L'accord dit de Turin entre Rome et Paris sur ce dossier date du 29 janvier 2001. Il a été ratifié par les parlements français et italien en 2002.

Un avenant intergouvernemental, confirmant cet accord, a été signé le 30 janvier 2012 entre les deux pays.

Les premiers travaux ont débuté en juillet 2002 ! La LGV s'appuie sur un tunnel de plus de 50 km passant sous le massif d'Ambin !

La commission française en charge d'une enquête publique sur la LGV Lyon-Turin a rendu durant l'été 2012 un avis positif tout en émettant des réserves sur l'impact important du projet sur l'agriculture.



Ses promoteurs présentent la liaison Lyon-Turin comme « *le maillon manquant qui va permettre la mise en réseau de 5 000 km de lignes nouvelles et relier ainsi 250 millions d'européens* ».

➤ **La coordination anti LGV du Lot et Garonne « rend sa copie », elle dépose un recours.**

Coordination 47 avait déposé, fin mai un recours gracieux auprès de la ministre des transports et de l'écologie du gouvernement Sarkozy, pour demander l'annulation de la validation du tracé LGV Bordeaux-Toulouse.



Ce recours gracieux est demeuré lettre morte. après les deux mois de délai réglementaire, D'où la décision de la Coordination de déposer d'ici le 30 septembre un recours auprès du tribunal administratif.

L'intention est de dénoncer le fait que le délai maximal et légal de cinq années séparant le débat public et l'enquête publique a été dépassé.

➤ **Pas de nouvelle « session de rattrapage » pour la LGV Poitiers-Limoges : il n'y aura pas de nouveau débat public.**

Bonne nouvelle pour les défenseurs du projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Poitiers et Limoges : la commission nationale du débat public qui s'est réunie le 5 septembre a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser de nouveau débat public malgré l'expiration du délai de cinq ans depuis l'ouverture de l'enquête publique en janvier 2007. Alors que des doutes existent sur la volonté du gouvernement de mener à bien ce coûteux projet dont le financement n'est pas assuré, les défenseurs de la LGV Poitiers-Limoges précisent qu'il « figure – encore et toujours – au rang des projets prioritaires de LGV à réaliser d'ici 2020 ». Le lancement de l'enquête publique est attendu avant la fin de l'année.

A65 : aussi déserte qu'une cour de récréation pendant les vacances scolaires.

Les associations SEPANSO et Landes Environnement Attitude ont effectué sur une période de 24 heures, du 19 juin à midi au 20 juin à midi, un comptage simultané du trafic de l'A65 et de la RN 524 à l'entrée nord de Bazas, là où les trafics locaux vers le Sud Gironde, les Landes et la Bigorre s'ajoutent au trafic Langon-Pau.

5.500 véhicules ont été comptés sur l'A65 dont seulement 591 poids lourds.

Dans un même temps près de 9.500 véhicules dont 1.126 poids lourds ont circulé sur la nationale qui n'est toujours pas sécurisée.

En ce mois de juin 2012, on est encore bien loin des 20.000 véhicules/jour permettant de justifier ce type d'infrastructure ou même des 9.000 véhicules/jour nécessaires pour atteindre les très prudentes prévisions de chiffre d'affaire 2012 du contrat de concession.



L'A65 en mai 2012 à 11h du matin

Quand on compare le trafic réel au trafic promis, on aimerait connaître les chiffres des retombées économiques réelles afin de les comparer à la manne annoncée.

Il est grand temps que ceux qui sont tentés d'imposer à notre région d'autres grands chantiers inutiles de tirer préalablement les leçons des promesses non tenues de l'A65 !

➤ **Travaux de la LGV Tours-Bordeaux : les riverains excédés par le bruit de la cour de récréation de Coséa**

Témoignage de Patrick Lantrès, président de Réaction TGV Jaunay-Clan :

« Exemple du lundi 20 août : réveil à 8 h au son assourdissant d'une pelleteuse. Le calme revient de midi à 14 h, puis le bruit reprend jusqu'à 18 h. N'oublions pas les camions bennes à raison d'un toutes les 2 minutes maximum. Le bruit qui oscille entre 92 et 102 dB est subi pendant 8 heures à un niveau bien au-delà du supportable raisonnable. [...] Nous supportons ce niveau de bruit sans interruption.

Et que fait Cosea pour nous ? Rien.

Avant de creuser si près des habitations, des merlons acoustiques auraient pu être dressés. Eh bien non ! Les responsables ont répondu qu'ils n'avaient pas les matériaux pour ! Donc Cosea ne veut pas. Une pelleteuse qui attaque le sol émet périodiquement des vibrations. Nous devons nous y habituer puisque, selon les études, les vibrations sont mineures. Quant à la poussière, lorsque le vent est dans le bon sens... Ce n'est pas le tombereau qui arrose la piste toutes les demi-heures qui fait beaucoup d'effet, au vu des nuages de fumée qui s'élèvent dans le ciel.

A partir de mardi 21 août, le réveil en fanfare devait se faire à 6 h du matin et le vacarme durer sans interruption jusqu'à 22 heures. C'est du moins ce que Cosea avait promis. Sauf que les engins jouent les prolongations de près d'une demi-heure. »



Interrogé par la rédaction de la « *Nouvelle République* » le consortium Lisea-Cosea précise : « *Concernant les aménagements antibruit spécifiques, cela a pu être réalisé par endroits, à la demande des communes. Comme à Fontaine-le-Comte, où un merlon a été édifié avant le chantier. Mais tout cela a été décidé bien en amont lors des nombreuses discussions préparatoires. Maintenant que le chantier est passé dans une phase opérationnelle, c'est plus difficile à mettre en place. Enfin, sur l'amplitude horaire, on peut effectivement être sur du 6 h-22 h quand on travaille avec deux équipes, mais c'est surtout l'été* » !!!

Voilà ce qui nous attend si nous ne mobilisons pas, prétextant : « ils n'auront pas les finances pour construire la ligne »

=> [Lire l'article de la Nouvelle République](#)

➤ **Autre témoignage : celui d'une riveraine non expropriée pour...
5 mètres !**

Maryse Viaud vit un calvaire: « *Dès le matin 7 heures, les travaux commencent et je ne peux plus rester dans la maison à cause des vibrations. Les portes sont secouées et ça me fait penser au tremblement de terre qu'il y avait eu quelques années plus tôt. Je vais être obligée de partir car je ne peux plus rester là. Je ne peux plus. Je pleure toute la journée...* »

Elle vit à 30 mètres de l'emprise de la LGV à Plassac. Cinq mètres de trop pour être indemnisée. Mais suffisant pour subir les nuisances du chantier.

Depuis deux mois, le chantier de la ligne à grande vitesse (LGV) a ouvert dans le paysage une entaille profonde qui éventre les collines sur plusieurs dizaines de mètres de large: des travaux spectaculaires sur lesquels s'agitent en permanence des tractopelles et d'énormes camions, des vibreurs aussi: «*La LGV va passer à une trentaine de mètres de chez moi et, au bout de mon jardin, il y aura un talus de terre de 14 mètres de haut.*» Un talus où passe et repasse un engin pour égaliser des déblais.





«On est venu chez moi. M Becker, de Cosea, m'a répété que je ne pourrai jamais rester là, que je devrais acheter ailleurs. Mais pour être expropriée, je ne devrais pas me trouver à plus de 25 mètres...» La maison de Maryse Viaud se trouve donc à quelques mètres de trop, comme celle de son voisin le plus proche.

«Du temps de RFF, on était venu estimer la maison, mais les choses ont changé depuis que c'est le concessionnaire... Avant, l'indemnisation qui m'avait été proposée n'était pas totalement correcte, mais elle me permettait au moins de construire ailleurs. Maintenant, les choses sont différentes et on ne me propose plus rien car pour être expropriée, je ne devrais pas me trouver à plus de 25 mètres...».

Plus rien, la maison et les bâtiments agricoles soit 600 mètres carrés construits, sont devenus invendables.

Elle a assisté à toutes les réunions préparatoires, mais elle a pourtant l'impression de ne pas avoir été informée correctement. Et même pas à propos des tirs de mines dont on évoque la possibilité et qui, eux aussi, pourraient ébranler la maison dans laquelle elle ne peut plus que tourner en rond en regardant monter les tas de terre qui viennent jusque sur sa clôture, et en écoutant le bruit de tous les engins qui s'affairent. *«Ils en ont même fait un dépôt de terre sur mon terrain, sans mon autorisation. Il sera enlevé plus tard, m'a-t-on dit. J'ai peur qu'ils le laissent...»*

(Extrait d'un article de la Charente Libre)

=> [Lire l'intégralité de l'article](#)

➤ **Les devoirs de vacances de G. Labazée.**

Georges Labazée est inquiet, aussi a-t-il adressé une lettre à François Hollande et à Frédéric Cuvillier, ministre des transports.

Dans sa missive, le président du Conseil Général rappelle « *l'intérêt crucial* » de la LGV qui « *reliera Bordeaux à la frontière espagnole* ». Après s'être engagé à hauteur d'environ 80 millions d'euros il veut être rassuré sur la position de l'Etat. Parmi ses arguments, celui des « *possibilités de report modal vers le fret ferroviaire afin de libérer des sillons sur le réseau ferré existant et de décongestionner l'A63* ». Toujours le « mur de camions » !!



Avec le plus grand sérieux Georges Labazée argue aussi du soutien populaire ! Et de s'appuyer sur les récentes élections législatives qui auraient « *confirmé la tendance* » au plébiscite de la population. « *Preuve en est la victoire de la nouvelle députée Sylviane Alaux, favorable à la LGV, face à Michèle Alliot-Marie, farouchement opposée au projet* » analyse-t-il. Quel culot !

« C'est une fumisterie de faire une analyse par rapport aux élections » estime, comme nous, Victor Pachon. Rappelons : « *Dans le Sud-Gironde, Alain Rousset est passé haut la main, par contre lors du référendum ils ont dit non au projet de LGV à 90%. En Pays Basque c'est la même chose.* »

A la Région nous avons Alain Rousset, au département nous avons « la Voix de son Maître », il s'appelle Georges Labazée !

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

➤ **Les devoirs de rentrée de Nivelles Bidassoa ...**

Le magazine internet « *Culture Mag* » a contacté le CADE pour la rédaction d'un petit article sur la LGV au Pays basque. Pierre Recarte s'en est chargé.



Culture Mag est le premier magazine culturel sur internet dont « *le credo est de défendre la liberté d'expression car, à travers le prisme de la culture* » il soutient « *que tout mérite d'être dit* ». Mais il fallait tout dire de façon très concise...difficile pour un dossier aussi lourd et complexe. Alors nous avons essayé de dire ce qui pouvait intéresser ce magazine.

=> [Voir l'article](#)

➤ **Le grand oral de Rousset : devin, psychanalyste et bonimenteur !**

Bordeaux et Toulouse, Aquitaine et Midi-Pyrénées, ont fait cause commune pour que la LGV Sud Europe Atlantique les desservent, Alain Rousset dans une interview dans « *Aqui* » reste confiant... Toujours autant de suffisance, de certitudes et de contre vérités...

Jugez vous-même, extraits :

❖ **Un brasseur de grands concepts :**

« Pourquoi la grande vitesse ? Parce que d'une part on est dans l'ère de la mobilité, de l'organisation et de l'économie du temps, d'autre part, et sur le plan technologique sur des systèmes performants de lutte contre l'effet de serre, que ce soit en matière de report de l'avion vers le train, de la voiture vers le train, du camion et des marchandises vers le train. »

❖ **Un visionnaire qui s'arrange avec la réalité**

« Je crois au côté inéluctable de la LGV Sud Europe Atlantique ; pour des raisons européennes, parce qu'il existe un traité avec l'Espagne mais aussi par rapport à la mise en concurrence des courts courriers aéronautiques, par la nécessité de dégager de sillons, pour permettre aux TER de régler les relations domicile-travail... »

Commentaires :

- Il n'y a jamais eu de traité franco espagnol. Suite au sommet franco-espagnol de Saragosse en 2003, le Groupement européen d'intérêt économique (GEIE) Vitoria-Dax a été créé en 2005 par RFF et son homologue espagnol, l'ADIF. Enfin un accord a été signé suite au sommet franco-espagnol de Paris de 2008 relatif à la constitution d'une Commission Intergouvernementale (CIG)
- La concurrence des courriers aéronautiques : tous les spécialistes s'accordent pour dire qu'au-delà de 3 heures le train ne concurrence pas l'avion. Les vols Paris-Madrid ont encore de beaux jours devant eux.
- Les TER réglant les relations domicile-travail : ce mode de transport n'est pas adapté à la configuration du Pays Basque et à la dispersion de son habitat : 27 TER avec en moyenne 38 passagers par train !



❖ **Un manipulateur de contre-vérités**

- *« Le nombre de camions qui franchissent l'Aquitaine augmente de 5 à 6% tous les ans. S'il n'y a pas une logistique ferroviaire moderne nous allons être progressivement envahis de camions. »*

Commentaires :

« A Biriadou, le trafic d'échange dans son ensemble n'a augmenté que très légèrement depuis 2004 (+2%) » Conclusion de l'enquête CETE du sud ouest présentée à l'observatoire des trafics de juillet 2012 !

Sur la période 2009-2011, l'Espagne a perdu 21 000 entreprises de transport routier et 130 000 emplois dans ce secteur.

Une étude de Fomento précise que « un maximum de 11% du trafic routier international est captable par le fer. »

- « *Je pense au Pays basque où les tunnels vont être importants* »

Commentaires :

Importants : 12kms enfouis sur 35 et souvent en tranchées couvertes ! Belle connaissance du dossier.

❖ **Un devin ou un psychanalyste**

« *Oui, j'ai vu le Président de la République : dans son moi profond, son intime conviction, je n'ai pas l'impression qu'il ait envie qu'on remette en cause ce chantier* »

Commentaires :

Hollande était-il sur le divan ?

❖ **Un ministre potentiel recalé et pour cause...**

Lorsque l'on est capable de dire : « *Ce ne sont pas seulement des voies, c'est du matériel qui circule, de la technologie qui s'affine, la nouvelle génération LGV, les TER qui arrivent, l'amélioration des conditions de vie. Objectivement dans le calcul de bonne utilisation de l'argent public, de gain de pouvoir d'achat tout cela ne compte pas pour rien.* »

...on comprend qu'un gouvernement se passe de lui !

=> [Lire l'interview dans Aqui](#)

➤ **Les délégués de classe du CADE prennent la parole devant la presse.**

Le 12 septembre, les représentants du Cade ont donné une conférence de presse pour aborder deux thèmes d'actualité.

Tout d'abord l'observatoire des trafics qui est progressivement verrouillé par la Dreal et RFF. On n'aborde plus désormais que les sujets sur lesquels RFF veut bien débattre et l'on rejette tous les sujets délicats : les augmentations de trafic induites par les travaux sur la ligne existantes, étude de la brochure fret de RFF, évolution des PIB...

Les ordres du jour sont cadencés et les comptes-rendus ne sont plus soumis à l'approbation des participants avant d'être publiés si bien que les interventions gênantes sont « oubliées »



Pantxo Tellier a ensuite présenté dans le détail le contenu d'EPINE (Enquête Publique sur l'Inutilité de Nouveaux Equipements) et les modalités de déroulement de l'opération en mairie

=> [Voir l'article du JPB](#) [et celui de Sud Ouest](#)

➤ **Vinci découvre les sciences de la nature : des tritons « bloquent » la LGV dans les Deux Sèvres !**

La découverte d'une espèce d'amphibiens a interrompu pendant plusieurs jours le chantier de la ligne ferroviaire à grande vitesse Tours-Bordeaux. A l'origine : une mare abritant des tritons de Blasius.

L'information parue dans le *Figaro* aurait pu rester dans la rubrique insolite si le directeur des ressources humaines du consortium Cosea, constructeur de la ligne, n'avait pas déploré l'impact sur l'emploi - seulement 400 embauches de chômeurs cet été au lieu des 600 prévues. Le secrétaire général des affaires régionales de la préfecture de Poitou-Charentes évoque le possible *«arrêt du chantier pendant cinq mois et le licenciement ou la mise au chômage technique de 1 300 personnes»*



Le triton de Blasius

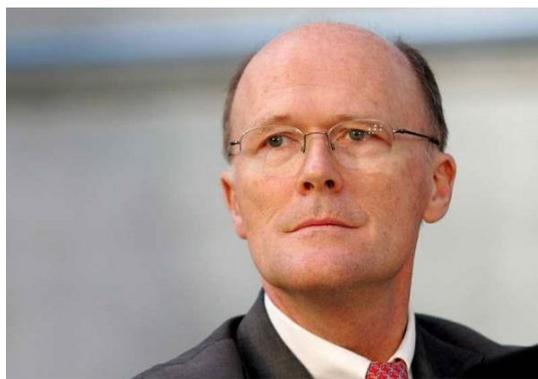


« L'eskualdun »

Ici, c'est un autre type de triton qui risque de faire capoter le projet c'est « l'eskualdun » une espèce protégée, rare et très résistante qui peut se reproduire rapidement et montrer des signes d'agressivité lorsqu'elle se sent menacée.

Epreuve de mathématiques pour l'Etat : boucher « les trous » de RFF avant la réforme.

La réforme du système ferroviaire devrait intervenir au deuxième trimestre 2013. En attendant, l'Etat joue la montre en maintenant à la tête de RFF un patron "par intérim" et en épongeant son imposante dette.



RFF se retrouve dans le rouge : pour le premier semestre 2012 il annonce : 29,6 milliards d'euros d'endettement et 19 millions d'euros de perte nette sur la période.

En amont, le gouvernement avait annoncé ce matin le renouvellement d'Hubert du Mesnil à la tête du Réseau ferré de France. Le temps pour lui de préparer la restructuration de RFF, jugée nécessaire dans un contexte de tension avec la [SNCF](#) et de libéralisation du marché des TER à l'horizon 2015. La réforme du système ferroviaire, longtemps exigée mais souvent repoussée, devrait intervenir courant 2013.

➤ **Les élus qui siègent à l'observatoire des trafics se plaignent au préfet de région qui devra jouer « le préfet de discipline » ...**

Lors de la réunion du 10 juillet du comité scientifique, Paul Baudry, Président de la communauté de communes Errobi a donné lecture en préambule de cette réunion d'un courrier adressé au Préfet de Région par les 3 présidents des communautés de communes.



En voici un extrait :

« Nous regrettons de ne pouvoir apporter notre contribution sur ces trois points essentiels de l'ordre du jour. En effet, les documents ne nous ont pas été transmis dans un premier temps, puis suite à un courrier de notre part, ont été adressés de manière désordonnée. Ceci résultants sans doute du fait que cette réunion a été organisée dans l'urgence.

Quoiqu'il en soit et bien que les premières réunions se soient déroulées en confiance, **nous déplorons qu'au moment de rentrer dans les questions de fond, la méthode de travail change radicalement. En effet nous constatons avec amertume que les élus sont mis**

devant le fait accompli. Et que les PV de réunions ne nous sont plus adressés pour corrections éventuelles, avant leur diffusion définitive »

« Nous espérons que nous pourrions compter sur plus de rigueur dans la préparation et le déroulement de ces réunions de travail. **Il ne faudrait pas qu'elles deviennent des lieux de détournements des objectifs recherchés par tous** : une analyse objective des paramètres permettant de prendre les meilleures décisions pour l'intérêt général de nos concitoyens »



De notre côté nous avons fait les mêmes remarques dans un courrier adressé au sous préfet. De plus nos demandes d'inscription de certains sujets à l'ordre du jour tels que « l'examen de l'aménagement de la ligne ferroviaire actuelle » ou « le réexamen des chiffres de fret publiés par RFF » ont été catégoriquement rejetées au prétexte « qu'ils ne s'inscrivent pas dans les missions de l'observatoire »

En fait on parle dans cet observatoire de ce qui intéresse RFF ou la Région et on refuse tous les sujets qui peuvent les mettre en difficulté. Un observatoire sous surveillance, sous contrainte et aux ordres ! C'est le constat que l'on peut faire.

➤ **Journée de l'économie aquitaine: une presse silencieuse et une « dissertation » d'Alain Rousset sur la LGV, à savourer !**

Seul « Paysud Mag » magazine en ligne sur internet a relayé la 9^e édition de la journée de l'économie aquitaine du 20 septembre à Gradignan.

Au cours de cette session, Alain Rousset a appelé à la vigilance à propos de la LGV Sud-Europe, et souligné l'intérêt de celle-ci **notamment pour le flux de touristes espagnols en France!!!**

Ceux-ci ont déjà accédé au deuxième rang des visiteurs étrangers en Périgord !!!



Autre sujet: à ses yeux il est urgent de relier par fer Bayonne et San Sebastian. A cet effet il a indiqué qu'un accord a été conclu pour la mise en place d'un rail supplémentaire qui permettra aux trains aquitains de desservir la ville espagnole (le chemin de fer ibérique n'est pas aux mêmes dimensions)

De quoi nourrir des inquiétudes sur la façon d'appréhender l'avenir par le Président de Région.

Ce président ne sait plus quoi dire pour justifier ce projet !

Mauvais élève : l'agglomération de Bayonne ne veut plus payer pour la LGV Tours-Bordeaux !

L'agglomération Côte basque Adour suspend sa participation au financement de la Tours-Bordeaux (11M€ en 2012-2013, 25M€ au total) en attendant des « éclaircissements » sur le sort qui sera finalement réservé à la LGV Bordeaux-Hendaye.

Cette décision prise à la réunion du conseil communautaire du 26 septembre fait suite aux déclarations des ministres du budget et des transports relatifs à une hiérarchisation des projets de lignes à grande vitesse, rendue nécessaire par leurs coûts. Les élus redoutent notamment que la ligne Bordeaux-Toulouse soit privilégiée au détriment de Bordeaux-Hendaye.



Ils feraient mieux de réfléchir à ce qu'apportera la LGV à Bayonne : un gain de temps de 4 minutes depuis Bordeaux et une desserte « en crochet » de la gare. Les trains quitteront la nouvelle ligne à hauteur du marais d'Orx par une voie unique pour se raccorder à la ligne actuelle à hauteur de Labenne. Les trains ayant desservi Bayonne emprunteront la ligne en provenance de Pau ou de Saint Jean Pied de Port et à hauteur de Mouguerre circuleront sur une voie unique sur 7 km, pour rejoindre la nouvelle ligne. Etonnant aménagement qui sera emprunté par combien de TGV internationaux ?

Une question que ferait bien de se poser Jean Grenet et les élus de l'agglomération Côte basque-Adour !

Le Conseil Général est censé verser 80 millions d'euros sur 5 ans. Le président, Georges Labazée, a annoncé en ouverture de la session générale du Parlement de Navarre que le Conseil Général ne suspendra pas sa contribution.

➤ E.P.I.N.E. : un grand succès avec « mention très bien » ! Merci à tous.

Sur Urrugne, vous avez été 901 à faire parvenir votre contribution à EPINE, 44 provenant d'élus. Certaines contributions étant signées de plusieurs personnes, nous avons comptabilisé 912 signataires ! Un grand merci à tous ceux qui ont participé à cette réussite.

Sur les 3 communes du Pays basque qui ont participé à l'opération, ce sont 1963 contributions dont 153 provenant d'élus (dont 11 maires).



Accueil par une banderole

Au total, avec nos amis landais ce sont 2.646 témoignages (8 favorables au projet) dont 182 venant d'élus qui ont été collectés.

L'enquête, les études et rapports qui nous ont permis de la rédiger, vos contributions et la pétition ont été remis au sous-préfet des Pyrénées atlantiques le 10 octobre.



Vos contributions archivées

Nous avons ensemble planté une belle épine dans le pied des décideurs.

Une piqûre de rappel sera donnée avec la grande manifestation du 27 octobre à Bayonne.

Cette manifestation est importante, il faut qu'elle soit une réussite. Elle aura lieu pendant les travaux d'une commission parlementaire chargée de hiérarchiser les projets de LGV. Il est évident que l'Etat abandonnera ou différera les projets les moins rentables mais il est tout aussi évident que l'hostilité de la population à certains projets guidera aussi les choix.

Alors descendons massivement dans les rues pour redire haut et fort que nous ne voulons pas de cette LGV !

=> [Voir le reportage de Sud Ouest à Mouguerre](#)

➤ Les restrictions budgétaires touchent l'Y basque.

Le ministre des transports du gouvernement basque Iñaki Arriola vient de faire part de sa grande préoccupation face au budget 2013 du gouvernement espagnol. Le budget des infrastructures qui se situait à 1,35% du PIB est passé à 0,95 de 2012 à 2013.



Le ferroviaire est le grand perdant et le **budget alloué au Y basque initialement de 314M€ a été abaissé à 190 M€**, soit une baisse de 40%, empêchant de pouvoir amener la "grande vitesse" à Donosti ni en 2016 comme prévu ni en 2017.

Et RFF nous dit que la date de saturation se rapproche !

➤ **Se mobiliser à l'heure des décisions : Tous à Bayonne le 27 octobre (15h Lauga)**

- **Après les Assises du ferroviaire** qui conseillent une « *révision des projets de développement de LGV et un moratoire sur les projets non engagés* »
- **Après le dernier rapport de la Cour des Comptes** qui constate que les projets LGV « *pourraient se traduire par une forte croissance des investissements publics qui ne paraît pas compatible avec la situation financière du pays.* »
- **Le gouvernement hésite dans ses choix.** Une commission sera désignée prochainement pour « *hiérarchiser les projets* » et « *définir la faisabilité financière* » « *Il faudra élaguer dans les projets. Le gouvernement n'aura pas d'autre choix que de renoncer à certaines des options qui ont été privilégiées.* » déclare Jérôme Cahuzac, ministre du budget.

Est-ce gagné pour autant, même si la crise est là ?

NON ne laissons pas les coudées franches aux décideurs, fossoyeurs de notre avenir !

Les doutes sur la rentabilité et le financement peuvent retarder un projet de LGV.

MAIS SEULE NOTRE MOBILISATION CONTRE CE PROJET PEUT L'ARRÊTER !

Cette LGV est INUTILE, venez le clamer haut et fort

Tous à Bayonne le 27 octobre!

Des bus sont organisés au départ d'Urrugne (salle Iturbidea), nous contacter ou contacter la mairie.

➤ **A lire**

Un bon article de « Sud Ouest » de J.B. Gilles intitulé : « *Economie : à qui profite la LGV* »
=> [Lire l'article](#)