INFOS EN LIGNE… SUR LA LIGNE
N°30

ATTENTION !
PAS D'ACCORD A L'AMIABLE AVEC RFF et ses représentants

Le Préfet de Région et RFF ont décidé d'accélérer les procédures afin de rendre le projet de LGV Bordeaux-Espagne inéluctable.
Ainsi, RFF prévoit d'organiser « des réunions publiques de proximité » et surtout **« des contacts individuels avec les personnes directement impactées et les riverains les plus proches »**
De son côté la Région a débloqué 11,6 millions d'euros « pour débuter rapidement les études complémentaires préalables à la déclaration d'utilité publique et les **acquisitions foncières anticipées** ».

Faites connaître ce message autour de vous ainsi qu'aux personnes impactées dans le fuseau ou à proximité.

Il faut les mettre en alerte pour qu'elles ne répondent pas à ces prises de contact, qu'elles ne signent aucun document et qu'elles ne cèdent pas au chantage que ne manquera pas de faire RFF.

TOUTE PERSONNE CONTACTÉE EST INVITÉE À SE RAPPROCHER D'ABORD DE L'ASSOCIATION NIVELLE-BIDASSOA (**nivellebidasoa@gmail.com ;** 770 chemin Kampobaïta 64122 URRUGNE ; téléphone : 05 59 54 31 55)

Rien n'est décidé, la commission parlementaire n'a pas statué, RFF et la Région tentent de passer en force.

➢ Commission Mobilité 21 : les rumeurs se confirment mais restons prudents et mobilisés

Un article de Sud Ouest paru le 10 avril (=> A lire ici) confirme des « fuites » en provenance de la Commission de Mobilité 21 chargée de hiérarchiser les projets du SNIT dont les LGV.
Selon une source proche du dossier, plusieurs propositions feraient d'ores et déjà consensus. Le raccordement ferroviaire de Roissy à Creil dans l'Oise, l'interconnexion des LGV au sud de Paris ou le contournement ferroviaire de Lyon figureraient en tête des projets retenus comme prioritaires.

En revanche, les projets de LGV ne figureraient pas dans les réalisations à 10-15 ans et la commission demanderait aux porteurs de projets d'étudier plus sérieusement les solutions alternatives.
De plus, le GPSO serait dissocié en deux branches indépendantes étudiées séparément (Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne). L'article va plus loin en annonçant : priorité à la LGV vers Toulouse, la ligne pour Hendaye pourrait être différée.

Se fera ? Ne se fera pas ?

Ces « informations » doivent cependant être prises avec prudence. Il nous faut rester mobilisés et vigilants tant qu'une décision officielle n'est pas prise, avec notamment l'abandon de l'enquête publique prévue cet automne.
Michel Delpuech, préfet de la région Aquitaine, a précisé dans un communiqué que, « pour l'heure », la commission Mobilité 21 « n'a pas rendu ses conclusions, qui sont attendues pour le mois de juin ».
« Dans ce contexte, RFF et les services de l'Etat poursuivent leur travail et préparent le dossier d'enquête publique pour la globalité du projet, à savoir pour les deux branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. L'enquête publique est prévue à l'automne 2013 et les conditions de réalisation du projet seront mises au point dans les phases postérieures à la déclaration d'utilité publique, » a t-il indiqué.
La décision appartient au gouvernement qui suivra ou non les recommandations de la Commission. Entre temps nous savons bien que les présidents d'Aquitaine et de Midi Pyrénées continuent à œuvrer en sourdine dans les couloirs…

Alors « Kasu ! », laissez encore le champagne au frigo et restez chaussés car il faudra sûrement encore descendre dans les rues…

➢ Les élus landais montent sur leurs « grandes échasses » après la rumeur de différer la construction de la LGV Bordeaux-Espagne !

Si le projet de LGV entre Bordeaux et Hendaye était repoussé aux calendes grecques, pour les grands élus ce serait une catastrophe !
La commission Mobilité 21, aurait demandé que les lignes vers Hendaye et Toulouse soient étudiées séparément et priorité serait donnée à la branche vers Midi-Pyrénées.

►**Geneviève Darrieussecq** (Maire de Mont-de-Marsan et président du Marsan Agglomération)
«Je suis très en colère parce qu'on ne serait pas au niveau des enjeux du territoire. Pour moi, il est impensable de scinder en deux le GPSO et de faire Bordeaux-Toulouse sans faire Bordeaux-Hendaye[…] ce serait un énorme camouflet pour la région Aquitaine et ça creuserait encore les inégalités territoriales. Et je ne parle pas du Y basque qui arrive à la frontière. Ce serait une incohérence complète en terme d'aménagement européen, français et

régional doublé d'un non-sens quant à la politique de transition énergétique et de diminution du fret routier. »
« Chacun sait que l'État n'a pas d'argent mais s'il y a des choix à faire, c'est vers des projets de ce type qu'il faut se diriger. »
On ne connaît rien au projet, on ne fait que répéter ce que dit RFF mais on conseille l'Etat dans ses choix !

►**Jean-Marie Abadie et Gabriel Bellocq** (Président du Grand Dax ; maire de Dax et premier vice-président du Grand Dax)
« L'agglomération du Grand Dax a exprimé son attachement au projet de LGV Bordeaux-Espagne. Pour autant, l'important aujourd'hui est de rappeler qu'en 2017, quoiqu'il advienne, Dax sera à 3 heures de Paris grâce à la LGV Tours-Bordeaux. C'est ce tronçon qui est particulièrement important pour nous »il « confortera la position de la gare TGV de Dax, qui est aujourd'hui la seule gare TGV des Landes. »
«Nous avons investi plusieurs millions pour l'aménagement des quais de la gare. Le chantier des abords de la gare avance aujourd'hui de manière spectaculaire et sera achevé fin 2013. Nous travaillons au développement de ce quartier parce que, grâce au train et à la LGV Tours Bordeaux, ce secteur est porteur d'attractivité pour les populations et pour les acteurs économiques. »
Voilà qui est plus raisonnable et plus réaliste pour autant le département n'a toujours pas payé sa contribution à la Tours-Bordeaux !

► **Philippe Jacquemain** (Président de la CCI des Landes)
« Si ce projet ne passe pas, c'est une catastrophe pour notre territoire et notre région. La LGV, c'est une bouffée d'oxygène pour l'économie landaise. Depuis toujours, on est resté vigilant parce qu'on savait que ce n'était pas gagné. Actuellement, l'État est contraint de faire des économies sur ses charges de fonctionnement mais là, il s'agit d'investissement. Je ne peux pas imaginer que ce projet ne sorte pas, ce serait suicidaire. Avec la LGV, on aurait une autre vie. »
Une chose est sûre avec la LGV les Landais auront une autre vie…ils regarderont passer les trains, çà les distraira ! A part cela ils n'en tireront aucun bénéfice c'est pour cela qu'ils refusent de financer.

► **Henri Emmanuelli** (Président du Conseil général)
Il n'a pas souhaité s'exprimer à chaud sur ce dossier.
On sent la prudence du sage ou la rouerie du vieux briscard !

Tout ceci contraste avec le communiqué de la Région Aquitaine qui conteste l'idée selon laquelle RFF devrez découpler les deux branches du GPSO et« reste tout autant investi pour garantir la poursuite de la liaison LGV vers Toulouse que celle vers l'Espagne »

Alain Rousset rappelle que « GPSO intègre une logique d'ensemble qui ne peut pas se résumer à la seule branche entre Bordeaux et Toulouse. »

Quant au **préfet de Région**, Michel Delpuech, il emboîte le pas du « monomaniaque » Rousset en déclarant le projet « insécable » et « qui sera soumis à l'enquête publique et fera l'objet d'un décret d'utilité publique sur la totalité des trois sections : tronc commun Bordeaux-Captieux, Captieux-Toulouse, Captieux -Hendaye

Nos amis lot et garonnais redoublent de colère : « Honteux. Scandaleux. Révoltant. Choquant… »
« Méprisés, nos arguments ne sont pas entendus […] À quoi sert tout débat public si tout est statué d'avance. C'est une mascarade car les bases du dossier sont mensongères. Elles répondent au lobby des grands groupes industriels et à la mégalomanie des élus. Nous allons finir par perdre notre courtoisie habituelle. » prévient Catherine Aime, la vice-présidente de TGV en Albret.

Si le début de printemps a été froid, il risque d'être très chaud à l'approche de l'été !

=> Voir l'article de Sud Ouest

➢ LGV Tours-Bordeaux : Avec les tirs de mines, c'est la guerre pour les riverains !

Les travaux de construction de la future ligne à grande vitesse (LGV) avancent à grands pas en Charente mais à coups d'explosifs ce qui inquiète de plus en plus les riverains. « Une tonne d'explosifs permet de fragmenter 2 500 mètres cubes de rocher en trois secondes. Avec un brise-roche, il faudrait 250 heures. Les tirs permettent donc de faire des économies et de limiter les nuisances sonores. » explique Cosea, le constructeur.

Le problème c'est que les tirs de mines fissurent aussi les maisons ! Dans le Sud-Charente, les filiales de Vinci tentent de désamorcer les tensions en multipliant les réunions publiques ou en invitant les riverains à assister à un tir après avoir posé des sismographes chez des volontaires. Près d'Angoulême, les équipes locales ont mis en place des journées d'information sur les vibrations dues aux tirs de mines ou au passage des compacteurs.

Mais, plus que les explications techniques, ce qui intéresse surtout les habitants, c'est de pouvoir faire part de l'état de leurs murs, des sous-sols, des plafonds ou du carrelage de leur salle de bains. Un riverain est furieux. Depuis le passage du compacteur pour faire un chemin,

des chutes de plâtre ont fait apparaître les briques sur ses murs, et des fissures se sont agrandies. Il a demandé une expertise à son assurance… qui a finalement classé le dossier. « On me dit de faire venir un huissier. Vous fichez le bazar chez moi et c'est moi qui dois payer 380 euros pour faire venir l'huissier, avant et après les travaux ! Ma maison, c'est une vie de travail. Je ne viens pas vous embêter sur votre chantier, ne venez pas m'embêter chez moi ! », tempête-t-il, dossier en main.

Espérons que nous n'aurons pas à vivre de telles mésaventures, le projet de LGV Bordeaux-Espagne se « fissure », il finira bien par « exploser » !

=> L'article de Sud Ouest

- **LGV Tours-Bordeaux : L'Agglo de La Rochelle suspend son paiement…**

Tant que les études pour le contournement ferroviaire de l'agglomération rochelaise avec desserte du grand port maritime, ne seront pas lancées, la communauté d'agglomération ne participera pas au financement de la LGV. C'est ce qu'annonce Maxime Bono, le maire de La Rochelle. Il a écrit au préfet de région à Bordeaux et à RFF pour leur rappeler que la convention initiale prévoyait en contrepartie du financement de la CdA, la réalisation de ces études. Ce projet de contournement est une opération onéreuse, dont le coût varie entre 300 et 400 millions d'euros.

Bruno de Monvallier, directeur régional de RFF, rappelle que ce projet de contournement est « né de la volonté d'assurer de bonnes conditions pour l'acheminement vers le port. Mais on se rend compte que c'était ambitieux et que l'évolution du trafic a été surestimée. Cela dit, à terme c'est probablement nécessaire. Il faut s'y préparer mais rien ne justifie un investissement rapide » Il se dit toutefois disposé à lancer ces études lorsque l'État aura débloqué les sommes nécessaires. Pour l'instant, ce n'est pas le cas. L'affaire peut durer encore longtemps. Elle permet de mesurer le peu de crédit à accorder aux engagements de l'Etat et de RFF.

Georges Labazée, le président de notre conseil général, ferait bien de se méfier, il risque d'attendre longtemps le financement par l'Etat de la 2X2 voies Pau-Oloron !

=> Lire l'intégralité de l'article de Sud Ouest

➢ Rapports Bianco et Auxiette : qu'en est-il des LGV ?

Jean-Louis Bianco et Jacques Auxiette ont remis, le 22 avril, leurs rapports au Premier ministre. C'est Frédéric Cuvillier qui avait confié à l'automne dernier à Jean-Louis Bianco, ancien ministre des Affaires sociales puis des Transports (entre 1991 et 1993) la mission d'établir un rapport sur « la réforme du système ferroviaire français »

La presse a vite fait d'en faire les gros titres : «Le rapport Bianco porte un coup aux projets de LGV » (Radio Totem) « un coup de frein sur les LGV ? » et « Deux rapports contrent la course à la LGV » (La Dépêche).
L'expérience nous a appris à rester prudents, aussi préférons-nous vous livrer certains passages de leurs rapports.

► **Jean Louis Bianco** constate (p. 6): « D'ici 2017, les quatre prolongements des lignes à grande vitesse en cours de réalisation seront menés à leur terme […] En revanche, la France n'ayant pas suffisamment investi dans les infrastructures ferroviaires classiques au cours des vingt dernières années, un effort considérable de modernisation du réseau existant est aujourd'hui entrepris. Beaucoup restera encore à faire pour stopper le vieillissement du réseau classique, notamment sur les axes structurants. Aussi, cet effort de modernisation devra être prolongé dans le temps.
Par conséquent, en **termes d'investissements, une priorité absolue doit être donnée** sur la durée du plan décennal de retour à l'équilibre et de stabilisation de la dette, **à la rénovation du réseau existant** pour améliorer la qualité du service, **en premier lieu pour les trains de la vie quotidienne qui concernent 90% des voyageurs**. »

« Sur certaines liaisons d'équilibre du territoire, **il faut développer une nouvelle offre** de transport, s'articulant autour de **trains circulant à 200 km/h, utilisant le plus souvent possible les voies existantes** et offrant un niveau de service de très bonne qualité.
Ce maillon manquant entre les TER et les TGV permettrait par ailleurs aux métropoles et territoires actuellement non reliés au réseau ferroviaire à grande vitesse d'envisager des solutions moins onéreuses et donc plus rapidement disponibles que la construction de nouvelles lignes à grande vitesse, **sans pour autant abandonner définitivement ces projets. »**

Dans une interview donnée au journal *« Libération »* JL Bianco confirme : « **On ne va pas dire qu'il ne faut plus construire de lignes nouvelles, mais seulement des lignes pour lesquelles on aura trouvé le moyen de les financer.** »
Interrogé par le journal *« La Provence »*, il précise : « 90 % des gens ne circulent pas en TGV et c'est d'abord à eux qu'il faut penser. Le choix sera à faire par les élus régionaux et par l'État : soit la LGV peut être faite dans des délais raisonnables à des coûts acceptables, en ce

cas il ne faut pas hésiter, ou bien c'est tellement long, compliqué et coûteux qu'il vaut mieux améliorer la desserte régionale par des trains plus réguliers. Nous avons déjà des corails et des intercités : pas besoin d'un machin nouveau »

► **Jacques Auxiette**, président de la région Pays de Loire était chargé d'étudier « la place des régions dans le système ferroviaire ».Concernant les LGV voilà ce qu'il écrit (p. 39)

« Le développement des lignes à grande vitesse s'est appuyé sur le fort pouvoir de mobilisation des équipes lié au défi technologique qu'il représentait […] Pour autant, la mise en chantier concomitante de quatre lignes à grande vitesse en France ne doit pas faire oublier que **la très grande vitesse reste un marché de niche** et que la principale activité de l'ingénierie ferroviaire reste liée au fonctionnement du réseau classique.»

Comment ne pas rappeler que J. Auxiette est aussi vice-président de l'Association des régions de France, chargé des transports. Quand on sait qu'Alain Rousset est le président de cette même association il y a fort à parier que traiter la grande vitesse de « marché de niche » va sûrement le faire « aboyer » de rage !

➢ Malvy, le premier à réagir : « Pas de TGV au rabais »

Martin Malvy, président de la Région Midi-Pyrénées n'a pas tardé à réagir en rappelant que «Toulouse, 4e ville de France, ne peut pas rester à l'écart du réseau européen à grande vitesse» et souligné que «les travaux sont de toute façon commencés entre Tours-Bordeaux et notre participation financière - déjà engagée - a toujours été conditionnée au prolongement de la ligne à grande vitesse jusqu'à Toulouse. Il menace le gouvernement : « Si ce projet devait être remis en cause, nous nous retirerions immédiatement du financement de la liaison Tours-Bordeaux et nous demanderions le remboursement de ce que nous avons déjà payé »

Quant à la solution d'une alternative entre TGV et TER prônée par J. L. Bianco voilà ce qu'il en pense : «Midi-Pyrénées ne peut pas se satisfaire d'un TGV au rabais» estimant «qu'il bloquerait à jamais le développement du rail dans le Grand Sud.»

Les mégalos c'est bien connu ne se contentent pas de demi mesures !

➢ Rousset « impatient et inquiet » voit rouge !

Au sujet d'une éventuelle séparation des études sur les lignes Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse, deux projets de lignes réunies au sein du GPSO, Alain Rousset a redit sa farouche détermination à les mener de concert.
Critiquant certains aspects du rapport Bianco, il a fustigé les adversaires du projet LGV SEA, qui a-t-il rappelé, est pensé à l'échelle européenne. **« Refuser ce projet, c'est favoriser la décroissance »**
Bien qu'il attende avec **« impatience et inquiétude »** le rapport de la commission mobilité 21 qui doit se prononcer en juin sur la hiérarchisation de quelques 70 projets de transports, A. Rousset se montré très confiant : « ce chantier ira jusqu'à Hendaye et Toulouse ».

Il commence à fatiguer et…à nous fatiguer !

Quant à Bernard Uthurry en charge des infrastructures et des transports au Conseil Régional d'Aquitaine il se déclare confiant sur l'avancée des travaux et le bouclage du financement du Y basque malgré la baisse de 40% des subventions de l'Etat espagnol au gouvernement basque pour 2013.

C'est bien, ils gardent le moral…nous aussi !

➢ Michel Hiriart s'exprime à nouveau sur la LGV

Dans une interview donnée à « Sud Ouest », le 27 avril, Michel Hiriart, Président de l'Agglomération Sud Pays basque interrogé sur les rapports qui « fleurissent » sur la LGV répond :

« Notre opposition à la LGV porte essentiellement sur le fait qu'il existe une ligne largement sous-utilisée et qu'il convient d'abord de l'améliorer, en faisant les aménagements techniques nécessaires, avant d'aller créer une nouvelle ligne. Alors que l'on sait qu'elle serait également sous utilisée et qu'elle n'apporterait rien au territoire. Ces rapports nous confortent donc et vont dans le sens de ce que nous préconisons depuis l'origine.

Il est étonnant de voir fleurir ces rapports alors que la commission 21, mise en place par le gouvernement pour hiérarchiser les grands projets, ne rendra ses conclusions que fin juin. »

Prenons acte…

➢ LGV Lyon-Turin, les opposants ne lâchent rien…

Bien que décidée récemment au sommet de Lyon par Mario Monti et François Hollande, la construction de Lyon-Turin pose des problèmes. En effet nos amis italiens lors du 1er Forum sur les Grands Projets Inutiles qui s'était tenu dans le Val de Suse nous avaient fait découvrir la main mise de la Mafia sur les marchés de construction des lignes ferroviaires en Italie avec peut-être des prolongements en France.

Des opposants au Lyon Turin, élus et citoyens, portent plainte pour préjudice à l'intérêt public dans un appel d'offre de Lyon Turin Ferroviaire.

Daniel Ibanez, économiste, de la coordination des opposants au Lyon-Turin

Cette plainte ne vise nullement une augmentation des coûts mais la divulgation d'une évaluation du coût des travaux projetés, ayant pour conséquence de limiter la concurrence.
La divulgation de cette information secrète étant de nature à « orienter » les offres.
Les opposants à la nouvelle ligne Lyon Turin rappellent qu'un Directeur Général de Lyon Turin Ferroviaire, Monsieur Paolo COMASTRI et un Directeur des travaux Monsieur William BENEDETTO ont été condamnés en première instance à des peines de prison en Italie pour leurs interventions dans un appel d'offre public.
Ils demandent à différents Ministres et récemment au Président de Lyon Turin Ferroviaire d'expliquer :

- comment des travaux en cours, pour plus de 10 millions, se trouvent comptabilisés, alors que la galerie de VENAUS n'a jamais été creusée,
- pourquoi une somme de plus de 7,5 millions d'avance sur travaux apparaît dans les bilans sur une période d'au moins 5 ans,
- pourquoi l'investissement en postes de travail (informatique et mobilier) coûte 3,67 fois plus cher en Italie qu'en France …

A ce jour, aucune réponse n'a été apportée sur ces « bizarreries » comptables et financières pour une société financée par les deniers publics.
Dans une période ou la transparence devrait s'imposer à tous, ces absences de réponses et ces pratiques ne peuvent qu'interroger, voire inquiéter.
Enfin, ils rappellent que la presse a révélé des conflits d'intérêts découverts au sein de la Commission d'Enquête chargée de l'enquête publique des accès français au Lyon Turin.

➢ 21 avril : Marche le long du tracé de la LGV à Benesse Maremne

Le dimanche 21 avril 2013, l'association LGVBM et le Conseil Municipal de Bénesse Maremne invitaient à une balade le long du tracé LGV sur un parcours d'environ 4 km pour mesurer les impacts du projet. Vers 13H, les marcheurs se rassemblaient pour un pique-nique avec une participation musicale.

➢ Le 26 avril à Mouguerre, des riverains de la LGV Tours-Bordeaux témoignent… cela fait froid dans le dos !

Le CADE et Mouguerre Cadre de vie organisaient une réunion à la quelle étaient invités deux membres d'une association de riverains de la LGV Tours-Bordeaux.

Des témoignages qui font froid dans le dos !

Ces riverains nous ont détaillé les « déboires » que connaît le chantier, les promesses faites lors de l'enquête publique et non tenues par le constructeur, les nuisances prévues et imprévues, en un mot le calvaire qu'ils vivent au quotidien sans parler des actions en justice qu'ils mènent pour obtenir une indemnisation correcte de leurs biens. Cynisme de Coséa (Vinci) de RFF, abandon de la population par les élus, sous évaluation des biens par les Domaines, juges d'expropriation à la botte du constructeur…

Des promesses à la réalité

Les engagements de l'Etat issus de la Déclaration d'utilité publique non respectés :
Les promesses sur l'emprise foncière ne sont pas respectées, le concessionnaire a finalement besoin de beaucoup plus que l'emprise de 1 000 hectares prévue dans l'enquête pour déposer les déblais. Les aménagements anti-bruit prévus ne sont pas mis en place. Les riverains sont face à une dilution des responsabilités due à la « cascade de sous-traitants », « du coup, tout le monde se renvoie la balle et il est difficile de savoir à qui s'adresser ».

Les promesses des élus non tenues :
Les aides juridiques promises par les élus aux riverains expropriés ne sont plus d'actualité. De même oubliés le dégrèvement des impôts fonciers. Exit la concertation du concessionnaire avec les riverains et les entreprises recrutées pour les travaux…

Martine Bouchet présidente de Mouguerre Cadre de vie

Les déboires du chantier :

Le chantier a débuté sans autorisation, le projet n'était pas finalisé et bâclé par RFF pour tenir les délais. Ainsi 1000 ha d'emprise supplémentaire sur le tracé notamment pour les dépôts de déblais non prévus dans la DUP ont été annexés. Un nouvel arrêté loi sur l'eau a été pris pour permettre davantage de remblais en lit majeur et en zones humides.

La première campagne de déboisement a été calamiteuse réalisée par des sous traitants incontrôlés et les travaux ont été commencés avant expertise.

Le dossier bruit de chantier validé par le Préfet permet des horaires de travail de 6h00 à 22 h00 ! Des dizaines de chantiers simultanés, des responsabilités saucissonnées, une coordination déficiente.

Des déviations initialement non prévues sont mises en place sur plusieurs dizaines de Km et sur plusieurs mois.

Avant les tirs de mine, le périmètre d'expertise et l'état des lieux et des bâtiments avant travaux sont définis arbitrairement par COSEA. Certains bâtiments se fissurent.

Sans parler des vibrations des compacteurs, des routes défoncées et boueuses, des dépôts de matériaux qui occupent des emprises importantes et des hauteurs impressionnantes.

Le reboisement acté se fait donc ailleurs que sur les communes impactées voir dans des départements voisins !

Les riverains nous racontent leur quotidien et leur combat

L'expropriation

Les riverains dénoncent :

- l'évaluation des biens expropriés par le service des domaines (se fait avec les moyens disponibles du service et sans la présence des propriétaires pour les biens autres que des bâtiments : ex : les boisements)
- le comportement, le manque de compétence et/ou de temps et d'indépendance du commissaire du gouvernement

- le rôle des élus qui ne veulent pas s'immiscer dans la procédure d'expropriation considérant que c'est du domaine privé
- le comportement des opérateurs fonciers et des avocats travaillant pour l'expropriant
- les modifications du cadastre pour matérialiser l'emprise sans que nous en soyons informés et sans que soit organisé un bornage contradictoire

La nombreuse assistance était unanime à reconnaître qu'il ne fallait pas négocier « à l'amiable » avec RFF et ses représentants avant la déclaration d'utilité publique et de ne répondre à aucune sollicitation de leur part. Tout le monde reconnaissait que l'enquête d'utilité publique était déterminante et qu'il fallait s'y opposer !

==========

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

- **Enveloppes contre la LGV**

Vous pouvez toujours passer vos commandes à Nivelle Bidassoa (nivellebidasoa@gmail.com)
7euros le paquet de 100 enveloppes
Vous pouvez en prendre livraison 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

- Demandez nous banderoles et autocollants pour pavoiser vos maisons, vos propriétés, celles de vos voisins et vos voitures. Achetez des enveloppes « Non à la LGV »

NIVELLE BIDASSOA
Association loi de 1901
w641001523 nivellebidasoa@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)