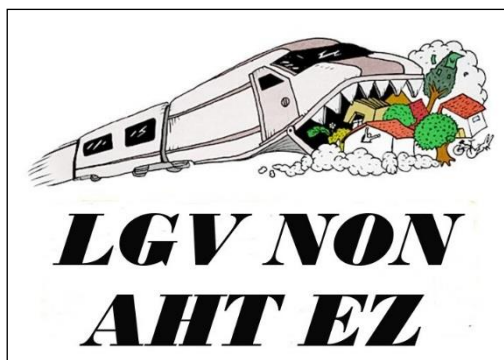


INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE N°61



➤ LGV Bordeaux-Toulouse : début des travaux en 2022...

Le calendrier de la ligne à grande vitesse Toulouse-Bordeaux a été dévoilé le 21 janvier. **Les premiers coups de pioche de la LGV Toulouse-Bordeaux sont prévus pour 2022** et les travaux doivent durer sept ans. Ce sont les annonces sur France Bleu Occitanie de Jean-Louis Chauzy, président du conseil économique social et environnemental régional et d'Eurosud Team.



En juin dernier, l'Assemblée nationale a voté un amendement du gouvernement prévoyant la création de "*sociétés de projets de financement*". Cet amendement va permettre aux collectivités d'organiser le financement et la réalisation des travaux de la future LGV. À ce sujet, les négociations sont en cours précise Jean-Louis Chauzy : "*Ce projet [des sociétés de projets de financement, ndlr] va être porté à la connaissance des ministères [...] Nous avons deux mois pour le faire puisque la loi prévoit que l'ordonnance sera prise au bout de deux ans pour créer cette société de projet*".

Les collectivités ont donc deux ans pour "*régler tous les problèmes, le tracé, l'achat du foncier*", explique Jean-Louis Chauzy.

Les travaux de la LGV entre Bordeaux et Toulouse sont estimés à **7 milliards d'euros**. Pour ce faire, le recours à un emprunt "sur quarante ou cinquante ans", sera réalisé précise Jean-Louis Chauzy.

Jean-Louis Chauzy confirme la création d'une **taxe sur les bureaux des sociétés** pour financer le projet. "Pour renforcer la position de la Région Occitanie, avec Alain Di Crescenzo, Président de la CCI Occitanie, nous avons co-signé un projet dans lequel les entreprises accepteront le principe d'une taxe sur les bureaux [...] qui sera dédiée au remboursement de l'emprunt", détaille Jean-Louis Chauzy.

<https://www.francebleu.fr/infos/economie-social/lgv-bordeaux-toulouse-debut-des-travaux-en-2022-1579593374>

Un avertissement pour tous ceux qui pensent que le projet de LGV est enterré

➤ **La réponse cinglante des opposants du Lot et Garonne**

Ils ont adressé au président du CESR d'Occitanie un courrier acide, avec copie aux membres du gouvernement chargés.

« Le texte de la loi sur les mobilités, de décembre 2019, valide le scénario "2" comme référence pour les grands projets d'infrastructures » écrit par exemple Jacques Dousset, pour la coordination 47 des associations d'opposants. « Le scénario "2" précise que la LGV Toulouse-Agen se fera entre 2028 et 2032 et que la LGV Bordeaux-Agen entre 2033 et 2037. »



Les opposants poursuivent sur le même ton : « Alors que l'Etat a donné le calendrier de ce projet : entre 2028 et 2037, que les collectivités territoriales n'ont pas encore été sollicitées pour le financement, que la société de projet n'est pas constituée, pour qui vous prenez vous Monsieur Chauzy pour faire une telle déclaration ? »

Raymond Girardi, élu des Landes de Gascogne, rappelait que sept collectivités d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine « doivent encore 85,47 millions d'euros sur le financement de la LGV Tours-Bordeaux et qu'elles ne souhaitent pas ou qu'elles sont dans l'incapacité financière de faire face à cette nouvelle dépense. » De plus, Jean-Louis Chauzy est aussi soupçonné de vouloir "créer de nouvelles taxes et impôts pour un montant de 4,2 milliards d'€ (60 % du

projet), les 40 % restants, soit 2,8 milliards d'euros, « *demeurant à la charge de l'Etat et de collectivités territoriales* » exsangues.

Les 7 milliards cités par Jean-Louis Chauzy sont le montant de la facture prévisionnelle au début des années 2010. Les opposants à la ligne LGV Bordeaux-Toulouse estiment qu'elle est aujourd'hui de 10 milliards.

➤ **LGV Bordeaux-Toulouse. Les entreprises ne veulent pas être taxées**

Hors de question de payer des taxes supplémentaires pour financer la LGV Bordeaux-Toulouse. C'est en somme le discours de la CCI Occitanie et de la CPME 31. Pourtant, c'est bien ce qui avait été annoncé il y a quelques jours.

Après la publication de l'article Occitanie. Une nouvelle taxe sur les entreprises pour financer la LGV, Samuel Cette, président de la CPME 31 et CPME Occitanie, n'en revient pas : « j'apprends qu'une taxe sur les entreprises va être instaurée, et – le comble – que le plus dur a été de convaincre les entreprises ! Mais nous n'avons absolument pas été consultés, et par ailleurs, nous sommes clairement contre ! » fulmine-t-il.



Que s'est-il passé pour que la création de cette future taxe soit annoncée, sans que les instances de représentation des entreprises ne soient au courant ? Ni la CPME, ni le Medef, ni la CMA ni la CCI n'auraient été consultées à ce sujet.

Christian Jouve, directeur de la CCI Occitanie, pense avoir une partie de la réponse : « *Jean-Louis Chauzy préside un lobby, il fait son travail de lobbying. Il fait davantage part de ses intentions que d'une réalité. En jetant un pavé dans la marre, il fait avancer le débat.* »

« *Dans le courrier daté de 2018 et signé par Alain Di Crescenzo, aucune décision concrète n'est prise et la CCI donne son accord à plusieurs hypothèses de financement, cela marquait davantage notre volonté d'aboutir* », explique Christian Jouve. Il précise : « *À ce jour, les entreprises n'ont pas été consultées sur une taxe bureau et contrairement à ce qui a été annoncé par Jean-Louis Chauzy, rien n'a été encore décidé. Quand la présidente de région Occitanie Carole Delga aura rencontré Bercy et reviendra avec une proposition claire et chiffrée, nous serons autour de la table des négociations. Nous n'en sommes pas encore là.* »

Mais la position de la CCI Occitanie concernant une nouvelle taxe sur les entreprises est sans appel : « *nous sommes contre, même si nous avons une volonté affirmée de voir arriver la LGV. Mais tout ce qui est de nature à contrarier la croissance des entreprises n'aura pas notre accord* ».

Pour Samuel Cette, « *il convient de rappeler que les territoires qui ont appliqué ce type de taxe (la région parisienne avec la société du Grand Paris, NDLR) avaient établi des partenariats public/privé non prévus dans notre projet* ». Dans un contexte où la taxation des entreprises est déjà un sujet épidermique, il conclut : « *Nous ne considérons pas que la LGV puisse s'envisager par une couche supplémentaire de taxes ou de prélèvements sur les entreprises quand on connaît le niveau élevé des impôts de production, parmi les plus élevés des pays de l'OCDE* ».

<http://www.touleco.fr/LGV-Bordeaux-Toulouse-Les-entreprises-ne-veulent-pas-etre-taxeés,28021>

➤ **Un article éloquent : LGV Bordeaux-Toulouse : les collectivités locales s'impatientent** »

Jessica Ibelaïdene, le 02/03/2020



Deux mois après la promulgation de la loi d'orientation des mobilités, les collectivités locales impliquées dans le projet de ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse pressent le gouvernement de reprendre les discussions afin de créer au plus vite une société de projet.

Ils veulent aller plus vite. Beaucoup plus vite. Les conseils régionaux d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine et les métropoles de Bordeaux et de Toulouse interpellent à nouveau le gouvernement pour faire avancer le projet de ligne à grande vitesse qui doit traverser leurs territoires.

Lors des débats autour de la loi d'orientation des mobilités (LOM), promulguée fin décembre 2019, les pouvoirs publics locaux s'étaient montrés relativement satisfaits. En effet, le gouvernement avait fait adopter un article spécifique à la création de sociétés de financements.

Appliquer l'article 4 de la loi Mobilités

Cet article 4 de la loi mobilités prévoit en effet la mise en place d'un ou plusieurs "établissements publics locaux ayant pour mission le financement, sur un périmètre géographique déterminé, d'un ensemble cohérent d'infrastructures de transport terrestre dont

la réalisation représente un coût prévisionnel excédant un milliard d'euros hors taxe". Des établissements qui pourraient prendre en charge la conception et l'exploitation de ces infrastructures, et prévoir la création de ressources fiscales spécifiques pour aboutir à la réalisation du projet.

En d'autres termes, cet article répond parfaitement aux demandes des acteurs publics locaux concernés par le projet de LGV Bordeaux-Toulouse. Réclamant au plus sa mise en œuvre, *"la mise en place de cet établissement public local permettra d'accélérer le calendrier et donc le lancement d'une phase opérationnelle"*, rappellent les collectivités dans un communiqué commun.

Rendez-vous reporté

Mais avant tout, elles doivent *"définir, avec le ministère de l'Economie et des Finances, les conditions de mise en œuvre précises d'une société de financement de projet"*. Or, leur dernière entrevue date du 23 janvier 2019. Depuis plus d'un an désormais, les exécutifs locaux regrettent que les rendez-vous soient continuellement reportés.

Le dernier était fixé en décembre 2019. Annulé une fois de plus, il *"tarde [encore] à être fixé, malgré nos sollicitations récurrentes"*, et les élus demandent au gouvernement de convenir d'une nouvelle date *"dans les plus brefs délais.(...) Une telle inertie de la part du Gouvernement contrarie un calendrier déjà mis à mal par les lenteurs administratives et empêche, à ce stade, la mise en œuvre de la LOM"*, ajoutent les élus.

Pour rappel, même sans la création de cette société de financement, le projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse fait partie de la programmation des infrastructures instaurée dans la loi Mobilités. Mais sa réalisation, en 5 phases, ne s'achèverait complètement qu'après 2037 (avec une priorité donnée au traitement des nœuds ferroviaires de Bordeaux et de Toulouse, à engager avant 2022). Une issue bien trop lointaine pour les acteurs locaux.

➤ Avec le confinement c'est « un silence assourdissant » pour les riverains de la LGV

Depuis près de trois ans, ils vivaient au bruit des TGV lancés à plus de 300 km/h. Le trafic ferroviaire étant réduit à la portion congrue avec le confinement, les riverains de la ligne à grande vitesse redécouvrent la tranquillité.



Les réflexions vont bon train : *« On peut à nouveau profiter de la terrasse, les chevreuils*

s'approchent à nouveau de la maison, alors qu'ils avaient arrêté » ; « Je dors mieux en ce moment. D'habitude les trains me réveillent vers 7 heures. Mais je crains la reprise, ça va être violent, comme à la mise en service en 2017 ».

➤ **JL Moudenc, maire de Toulouse, ment sur les modalités de financement de la LGV par crainte de ne pas être réélu.**

La tête de liste écologiste d'Archipel Citoyen, Antoine Maurice, aux élections municipales de Toulouse ferraille contre Jean-Luc Moudenc, maire sortant fervent défenseur de la LGV.

Les échanges entre les deux candidats relatés par La Tribune de Toulouse ([voir l'article](#)) montrent comment un élu peut travestir la vérité sur un sujet aussi brûlant que la LGV.

Pour se poser davantage en défenseur de l'écosystème toulousain, Antoine Maurice justifie sa position anti-LGV par son refus de voir les entreprises toulousaines concernées par une nouvelle fiscalité, lui qui promet "*la stabilité fiscale*".



Voilà ce qu'il déclare :

"Je me battrais pour améliorer la desserte vers Paris et à d'autres villes, mais je n'ai pas envie d'utiliser le registre de la LGV. Jean-Luc Moudenc doit dire aux acteurs économiques comment il compte la financer... Est-il prêt à créer un nouvel impôt ? Je n'ai pas envie de faire de faire une promesse intenable et surtout, une promesse qui ajouterait un impôt supplémentaire aux entreprises"



Jean-Luc Moudenc, le maire sortant, sans complexe, lui rétorque :

"Nous devons travailler avec l'État aux modes de financement, mais nous n'avons pas le droit de créer un nouvel impôt pour ce projet. Ce n'est pas une décision du maire et du président de la Métropole mais bel et bien de l'État, si nouvel impôt il y a".

C'est oublié volontairement certaines déclarations qui lui donnent tort comme celle de Gérard Darmanin, le ministre de l'Action et des Comptes publics, lors de de son déplacement à Toulouse le 2 octobre.

Voilà ce que déclarait le ministre :

"Nous regardons les choses avec intérêt puisque cela va faire naître une fiscalité supplémentaire donc nous devons nous mettre bien d'accord avec tous les acteurs du système pour que cette fiscalité soit acceptée par les acteurs économiques et notamment la population de la région. Ce n'est pas forcément évident et ce n'est pas l'État qui le propose mais bien les collectivités locales"

Alors monsieur Moudenc pourquoi ne pas dire la vérité à vos concitoyens ? Sinon par peur de ne pas être réélu !

➤ Exit la LGV ? Pour la Commission européenne, la ligne existante rénovée est une connexion « efficace » avec l'Espagne

La Cour européenne des comptes vient de publier un rapport sur huit mégaprojets de transport à dimension transfrontalière cofinancés par l'UE dont le Y basque et sa connexion avec la France vers Bordeaux. Le CADE a été audité par cette instance en février 2019 à Bordeaux.



La Cour constate des retards considérables dans l'exécution, 13 ans pour le seul Y basque et « étant donné que, du côté français de la frontière, la liaison à grande vitesse reliant Bordeaux à l'Y Basque ne sera même pas planifiée avant 2037, l'entrée en service de ce dernier à sa pleine capacité sera retardée d'au moins 29 ans. »

L'audit dénonce des « prévisions de trafic qui risquent d'être trop optimistes » qui « n'ont pas fait l'objet d'une coordination entre toutes les entités au-delà des frontières » et « ne sont pas fondées sur des évaluations économiques rigoureuses ». Les rédacteurs constatent, comme le CADE, que « les anciennes projections de trafic de fret sont très supérieures aux volumes de trafic actuels ». Ils soulignent que « la Commission n'a pas réalisé ses propres analyses des besoins, indépendamment des évaluations effectuées par les États membres, avant d'engager des cofinancements ». Dans le cas de l'Y basque et de son prolongement vers la France, ils

rappellent que : « *les prévisions du trafic et les données sur la viabilité ont été remises en cause à plusieurs reprises par des universitaires du Pays Basque depuis 2004. Même si les documents avaient été rendus publics, les autorités centrales et régionales n'ont pas tenu compte des arguments des universitaires en question et n'y ont pas répondu.* » Ce que le CADE a toujours déploré.

Les auteurs analysent la viabilité économique des infrastructures ferroviaires à grande vitesse en s'appuyant sur la référence établie par les universitaires prenant en compte la population résidant dans la zone d'attraction à 60 minutes de trajet des lignes soit 9 millions de personnes. Pour la ligne Bordeaux-Vitoria la population est de de 6,8 millions d'habitants. « *Insuffisante pour assurer la viabilité à long terme* » conclut le rapport.

Les auditeurs jugent sans complaisance l'analyse coûts-avantages : « *Nous avons établi que les analyses coûts-avantages n'avaient été utilisées correctement comme outil de prise de décision pour aucune d'entre elles* » et regrettent que « *la Commission n'a pas exigé de prévisions communes du trafic au niveau des infrastructures de transport phares prises chacune dans son ensemble. En outre, elle ne collecte pas en permanence des données sur le trafic. Elle n'a effectué sa propre analyse approfondie des hypothèses du promoteur du projet, indépendamment des évaluations des États membres* »

Le rapport est sévère à l'égard de la Commission qui « *n'a évalué de façon critique ni la viabilité à long terme des infrastructures de transport phares, ni leurs coûts* ». Les coûts initiaux « *qui ont représenté un facteur de poids dans les décisions de lancement de la construction* » sont largement dépassés : 47 % pour les huit infrastructures, 39% pour le Y basque et sa connexion avec la France.

Les réponses de la Commission à ce rapport ont retenu l'attention du CADE particulièrement sur la liaison transfrontalière Vitoria-Dax et son prolongement vers Bordeaux :

« *La Commission confirme que, du côté français, le nouvel alignement de la frontière vers le réseau français à grande vitesse sera retardé [...] Il est très probable que l'Y basque sera terminé d'ici cette date. La France a en effet reporté au-delà de 2037 la nouvelle ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Dax, puis de Dax jusqu'à la frontière. Pour la deuxième meilleure option, toutefois, la Commission européenne a ouvert des discussions avec les autorités françaises et le réseau de la SNCF afin que la ligne existante soit mise à niveau à temps pour le démarrage de l'exploitation de l'Y basque. Cela permettra de disposer d'une connexion transfrontalière efficace de capacité suffisante.* »

Après avoir convaincu la commission d'enquête publique que la ligne existante rénovée pouvait constituer une connexion transfrontalière efficace et de capacité suffisante, le CADE constate aujourd'hui que la Commission européenne valide officiellement cette option.

➤ **Les têtes de liste aux élections municipales interrogées sur la LGV**

Le CADE a ciblé quelques communes clefs du second tour des municipales et a interrogé toutes les listes en lice sur le projet de LGV (Bayonne, Biarritz, Saint Pée sur Nivelle, Ascain, Urrugne, Hendaye).

Sans surprise à part Henri Etcheto à Bayonne qui n'a pas répondu mais déclaré au journal *Sud-Ouest* être « plutôt pour » et deux candidats à Biarritz : Jean Benoît Saint Cricq qui n'a pas répondu et Nathalie Motsch qui « s'interroge encore », tous ont répondu être contre et pour l'aménagement des voies existantes.

La prise de position de Jean René Etchegaray, actuel maire de Bayonne et président de l'agglomération Pays Basque contre le projet est particulièrement intéressante.

Il rappelle en outre : « *Déjà en novembre 2017, dans sa contribution aux Assises Nationales de la Mobilité, la Communauté d'Agglomération Pays Basque, appelait à "la valorisation et à la modernisation des voies existantes plutôt que des projets de LGV dispendieux, pour des gains de vitesse limités, laissant le réseau existant en état de déshérence".* »

➤ **Le rapport de la Cour Européenne des comptes sur la liaison à grande vitesse Bordeaux-Vitoria va dans notre sens**

La Cour européenne des comptes vient de publier un rapport sur huit mégaprojets de transport à dimension transfrontalière cofinancés par l'UE dont le Y basque et sa connexion avec la France vers Bordeaux. Le CADE a été audité par cette instance le 26 mars 2019 à Bordeaux.

La Cour constate des retards considérables dans l'exécution, 13 ans pour le seul Y basque et « *étant donné que, du côté français de la frontière, la liaison à grande vitesse reliant Bordeaux à l'Y Basque ne sera même pas planifiée avant 2037, l'entrée en service de ce dernier à sa pleine capacité sera retardée d'au moins 29 ans.* »



L'audit dénonce des données relatives au trafic « *de qualité médiocre, notamment en raison de prévisions trop optimistes. Les prévisions de trafic n'étaient pas toujours fondées sur des évaluations rigoureuses du marché, et elles ne reposaient pas non plus sur des hypothèses fiables de développement économique.* » De plus « *elles n'étaient pas toujours actualisées et ne faisaient habituellement l'objet d'aucune révision* ». Les rédacteurs constatent, comme le CADE, que « *les anciennes projections de trafic de fret sont très supérieures aux volumes de trafic actuels* ». Ils soulignent que « *la Commission n'a pas réalisé ses propres analyses des besoins, indépendamment des évaluations effectuées par les États membres, avant d'engager des cofinancements* ». Dans le cas de l'Y basque et de son prolongement vers la France, ils rappellent que : « *les prévisions du trafic et les données sur la viabilité ont été remises en cause à plusieurs reprises par des universitaires du Pays Basque depuis 2004. Même si les documents avaient été rendus publics, les autorités centrales et régionales n'ont pas tenu compte des arguments des universitaires en question et n'y ont pas répondu.* » Ce que le CADE a toujours déploré.

Les auteurs analysent la viabilité économique des infrastructures ferroviaires à grande vitesse en s'appuyant sur la référence établie par les universitaires prenant en compte la population

résidant dans la zone d'attraction à 60 minutes de trajet des lignes soit 9 millions de personnes. Pour la ligne Bordeaux-Vitoria la population est de de 6,8 millions d'habitants. «*Insuffisante pour assurer la viabilité à long terme* » conclut le rapport.

Les auditeurs jugent sans complaisance l'analyse coûts-avantages : «*Nous avons établi que les analyses coûts-avantages n'avaient été utilisées correctement comme outil de prise de décision pour aucune d'entre elles* » et regrettent que «*la Commission n'a pas exigé de prévisions communes du trafic au niveau des infrastructures de transport phares prises chacune dans son ensemble. En outre, elle ne collecte pas en permanence des données sur le trafic. Elle n'a effectué sa propre analyse approfondie des hypothèses du promoteur du projet, indépendamment des évaluations des États membres* »



COUR DES
COMPTES
EUROPÉENNE

Le rapport est sévère à l'égard de la Commission qui «*n'a évalué de façon critique ni la viabilité à long terme des infrastructures de transport phares, ni leurs coûts* ». Les coûts initiaux «*qui ont représenté un facteur de poids dans les décisions de lancement de la construction* » sont largement dépassés : 47 % pour les huit infrastructures, 39% pour le Y basque et sa connexion avec la France.

La Cour des comptes recommande, entre autre, à la Commission Européenne de «*Réclamer une meilleure analyse avant de décider d'octroyer un cofinancement de l'UE à des mégaprojets.* »

Les réponses de la Commission à ce rapport ont retenu l'attention du CADE particulièrement sur la liaison transfrontalière Vitoria-Dax et son prolongement vers Bordeaux :

«*Le Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (ou GPSO, ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse et entre Bordeaux et Dax) a de fait été reportée unilatéralement par la France au-delà de 2037. C'est la raison pour laquelle une deuxième meilleure option est en cours de discussion entre la Commission et la France, à savoir la mise à niveau de la ligne existante entre Bordeaux et la frontière, de manière à ce qu'une connexion transfrontalière de plus grande capacité soit effectivement en place d'ici à 2030, composée du Y basque relié à une ligne conventionnelle améliorée entre Bordeaux et la frontière.*

Pour la deuxième meilleure option, toutefois, la Commission européenne a ouvert des discussions avec les autorités françaises et le réseau de la SNCF afin que la ligne existante soit mise à niveau à temps pour le démarrage de l'Y basque [...] Cela permettra de disposer d'une connexion transfrontalière efficace de capacité suffisante. »

Après avoir convaincu la commission d'enquête publique que la ligne existante rénovée pouvait constituer une connexion transfrontalière efficace et de capacité suffisante, le CADE constate aujourd'hui que la Commission européenne valide officiellement cette option.

➤ **Alain Rousset dans notre ligne de mire après ses propos...**

Nous avons publié dans Mediabask un article intitulé « Pour Alain Rousset tout est bon pour relancer la LGV » en réponse à un communiqué de presse paru à l'issue du chaos ferroviaire sur la ligne Hendaye-Bordeaux suite à des incidents d'alimentation électrique. Mediabask reprenait les passages les plus importants ([voir l'article](#)) dont celui-ci : « Cet incident montre de manière crue la vulnérabilité de la liaison Hendaye-Bordeaux-Paris, et la nécessité d'augmenter la capacité ferroviaire avec une ligne nouvelle. ». Copie de notre tribune ([voir notre article](#)) a été adressée à la Région.

➤ **Rencontre avec JR Etchegaray : sur la table, le fret ferroviaire**

Nous avons rencontré JR Etchegaray président de la communauté d'agglomération Pays basque avec ses collaborateurs. Un seul sujet à l'ordre du jour : le projet de l'autoroute ferroviaire Bayonne-Cherbourg avec les travaux à réaliser sur la plateforme de fret de Mouguerre pour l'adapter au mode de transport envisagé : le système Modalohr. Nous avons répété notre positionnement pour le transport combiné par caisse, mis en garde sur le risque de concurrence avec l'AF Vitoria-Dourges et émis de fortes réserves sur les coûts des aménagements peu élevés par rapport au projet Tarnos-Dourges abandonné. Nos interlocuteurs ont reconnu l'expertise du CADE en la matière et ont admis qu'il fallait analyser ce projet de plus près et apprécier sa pertinence. L'agglomération nous fournira les documents en sa possession et souhaite nous rencontrer à nouveau.

oooooooooooooooooooooooooooooooooooo

Venez-vous informer : REUNION TOUS LES 1^{er} LUNDIS du mois (20H 30) Maison des associations « Kixoenea » Urrugne

- Ralliez de nouvelles personnes à notre cause et faites les adhérer à Nivelles Bidassoa.
- Enveloppes « Non à la LGV »

Vous pouvez toujours passer vos commandes à Nivelles Bidassoa (nivellebidassoa@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 21H

- 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

BULLETTIN D'ADHESION

NOM : PRENOM :
ADRESSE :
CODE POSTAL : VILLE :

Adresse électronique :