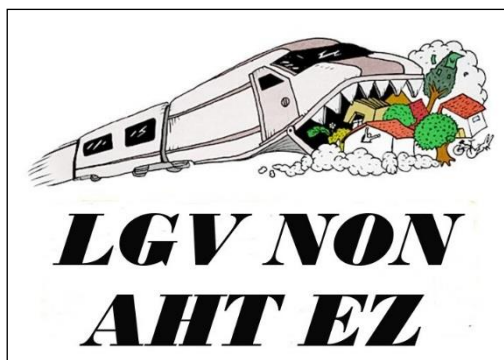


INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE N°62



➤ **LGV Bordeaux-Espagne : Alain Rousset ne lâche rien...**

Le 11 décembre dernier, le président de la Région Nouvelle Aquitaine était l'invité de Public Sénat en partenariat avec le quotidien *Sud-Ouest*.

Interrogé sur la LGV Bordeaux-Espagne, le candidat à sa succession a réaffirmé son souhait de voir « l'ouverture d'une ligne nouvelle au côté de la ligne existante » qu'il estime « saturée » !



99 trains par jour 2 sens confondus en 2018 (Source : SNCF Réseau) sur le tronçon le plus dense (Bordeaux-Facture pour une capacité de la ligne de 240 à 264 trains, 2 sens confondus !!!)

Où est la saturation ?

➤ **La gestion calamiteuse par l'Etat du fiasco de la LGV Perpignan-Figueras**

Fin décembre-début janvier, suite à une actualité récente nous avons rédigé une synthèse chronologique de la construction et de l'exploitation de la LGV Perpignan-Figueras pour laquelle nous demandions avec les opposants à la LGV Lyon-Turin la publication du bilan LOTI. Nous avons intitulé cette étude « la gestion calamiteuse par l'Etat d'un fiasco ». Cette publication est particulièrement importante pour nous car le succès annoncé de cette ligne devait, pour les tenants du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), préfigurer le succès de la liaison du GPSO avec l'état espagnol. Nous en avons assuré une large diffusion avec un envoi à la presse locale, régionale et nationale ainsi qu'aux élus : conseillers départementaux du Pays basque, maires des 3 anciennes communautés de communes impactées par le projet de

LGV Bordeaux-Espagne, députés (es), sénateurs (trices) du Pays basque, des Landes et de la Gironde.



« Le Canard enchaîné » s’est fait l’écho de ce sujet :

Attrape-moi si tu peux...

C’EST LA RÈGLE : cinq ans après l’inauguration d’une autoroute, d’un aéroport, d’une ligne à grande vitesse, surtout s’ils sont réalisés « avec le concours de financements publics », un bilan des résultats économiques et sociaux doit être établi. On l’appelle le « bilan

Loti », car issu de la loi d’orientation des transports intérieurs (Loti). Il permet de voir si les promesses ont bien été tenues, si les prévisions de trafic n’ont pas été gonflées, les coûts minorés... Début 2016, Françoise Verchère, alors farouche opposante à l’aéroport de Notre-

Dame-des-Landes, Daniel Ibanez, membre de la coordination opposée à la LGV Lyon-Turin, et Raymond Avriiler, militant écolo connu pour avoir provoqué la mise en examen du ministre Alain Carignon et avoir révélé l’affaire des sondages de l’Élysée sous Sarkozy, demandent au ministre des Transports que leur soit transmis le bilan Loti de la LGV Perpignan-Figueras. Pour eux, « c’est sûr, c’est un fiasco complet ».

fic fret) ». Le concessionnaire TP Ferro, détenu par les groupes de construction français Eiffage et espagnol ACS, fait faillite en septembre 2016. A la même période, Alain Vidalies, le secrétaire d’État chargé des Transports, répond aux trois enquêteurs que le bilan Loti de cette LGV sera bien mis à disposition, mais « d’ici à 2018 au plus tard ». Soit trois ans de retard.

Les trois compères crient à l’« excès de pouvoir » et saisissent le tribunal administratif de Paris. Lequel leur donne raison le 7 janvier 2020. Pour la justice, le ministère aurait dû établir ce bilan Loti « au plus tard le 19 décembre 2015 ». Il est donc prié de le faire « dans un délai de quatre mois ». Coup d’épée dans l’eau. Le 24 mai dernier, les trois casse-pieds demandent au tribunal d’exécuter sa décision et de coller des pénalités de retard au ministère. Toujours rien...

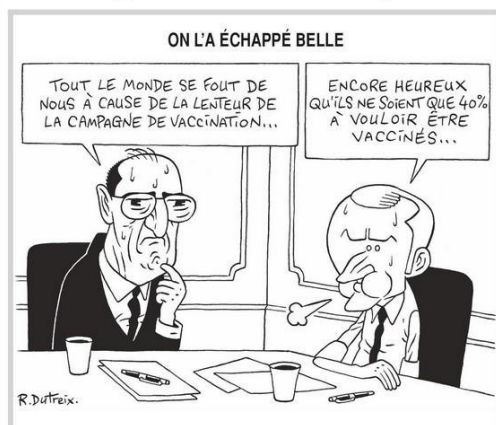
Hasard du calendrier ? Fin octobre, se hâtant lentement, Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué auprès de la ministre de la Transition éco-

logique, chargé des Transports, répond à une question écrite de la députée MoDem des Pyrénées-Atlantiques, Françoise Lasserre, déposée fin décembre 2018 (!). Elle aussi souhaite savoir quand sera publié le fameux bilan. Réponse ministérielle : « L’instabilité depuis la mise en service n’a pas permis à la ligne de fonctionner dans des conditions normales d’exploitation. Dans ces conditions, réaliser le bilan Loti ne répondrait pas à l’esprit de l’article L. 1511-6 du Code des transports. »

Mais, le 24 décembre à 16 h 56, brusque tête-à-queue ! Le trio des tenaces reçoit un message du tribunal administratif. Lequel leur communique une lettre de ce même ministère qui dit exactement le contraire du ministre : « Les études sont en cours pour que ce bilan soit achevé au premier trimestre 2021. » Le même jour, la même réponse a été faite au « Canard » par un conseiller com’ du cabinet de ce même ministre.

Au secours, le ministère déraile !

Professeur Canardeau



Grande vitesse vs lenteur administrative

Mise en service fin 2010, cette ligne longue de 44,4 km, concédée au privé, permet aux TGV de voyageurs et aux convois de fret de traverser les Pyrénées. Elle a coûté 1,1 milliard d’euros, dont 640 millions de fonds publics. Six ans plus tard, le rapport financier semestriel de SNCF Réseau chiffre le désastre. Le trafic réel est « très inférieur aux prévisions (15 % du trafic passagers prévu et 8 % du tra-

oooooooooooooooooooooooooooooooo

➤ **LGV Bordeaux-Toulouse : le ministre des transports répond à une interview de « La Dépêche » mais reste évasif...**

La Dépêche du Midi tente de secouer le cocotier en titrant : « LGV Bordeaux-Toulouse : de nouvelles étapes vont être franchies en 2021 » annonce le ministre des Transports.

Un ministre des Transports qui au royaume de l'ovalie a appris à taper en touche. Jugez-en par vous-même.

Morceaux choisis :

Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse est très attendu. Peut-on espérer qu'il avance cette année ?

Nous allons franchir de nouvelles étapes cette année. C'est un projet à plus de 10 milliards d'euros, qui se divise en trois composantes : le nœud ferroviaire de Toulouse, celui de Bordeaux, et la ligne nouvelle. Avec la loi d'orientation des mobilités, on s'est inscrit dans une approche par phases : priorité aux travaux qui amélioreront les déplacements du quotidien. Nous voulons donc d'abord « désaturer » les nœuds ferroviaires de Bordeaux et de Toulouse. Ils devront faire l'objet de travaux en avance de phase sur la partie LGV, afin d'améliorer leur capacité de circulation. Nous affectons 28 millions d'euros pour les études et travaux liés à cette première phase.



Qu'en est-il de la société de financement de cette LGV ?

Depuis l'automne 2020, l'Etat a convié les collectivités à des réunions de travail. Nous devons encore nous revoir au cours de l'année 2021 pour résoudre la question des ressources affectées au projet. C'est une condition sine qua non. Notre objectif, c'est de pouvoir créer la société avant la fin du quinquennat, comme prévu par la loi.

La présidente de la Région Occitanie a proposé qu'on démarre le chantier par la portion Toulouse-Agen, puis Agen-Bordeaux. Qu'en pensez-vous ?

C'est une discussion que j'ai déjà eue avec la présidente de Région. Cela doit être vu à un niveau interrégional. Je renvoie ça aux discussions qui auront lieu dans les prochains mois avec les

élus et SNCF Réseau. Mais j'ai bien entendu la grande volonté de Mme Delga d'avancer au plus vite sur ce projet de ligne à grande vitesse.

Justement, Carole Delga espère cette LGV pour l'horizon 2030. Cela vous paraît-il envisageable ?

Si on refait un peu l'histoire : en 2017, nous avons trouvé un réseau ferroviaire vétuste, qui souffrait de sous-financement chronique. Nous avons décidé de mettre sur pause les grands projets pour nous en occuper, le remettre à niveau, désendetter la SNCF. Nous avons à la fois assaini l'entreprise publique et rattrapé le retard qui avait été pris sur la régénération du réseau. Aujourd'hui, nous ouvrons une deuxième phase. L'objectif, c'est de se remettre en capacité de poursuivre l'amélioration du réseau, en particulier grande vitesse, pour relier quelques grandes métropoles. C'est de se donner, à compter de 2030, un réseau grande vitesse compatible avec l'équité territoriale.

Pas d'engagement sur une échéance ?

Je demande beaucoup d'efforts à SNCF Réseau pour réduire les temps d'études. Il faut rester prudent sur les dates.

➤ **LGV Bordeaux-Toulouse : les opposants une fois de plus déboutés en Conseil d'Etat**

Deux associations demandent l'annulation de la déclaration d'utilité publique accordée aux travaux d'aménagement ferroviaires prévus au Nord de Toulouse (AFNT).

Le Conseil d'Etat va en effet devoir se prononcer sur la validité de la déclaration d'utilité publique des AFNT accordée en 2016 dans cadre de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse.



Saisi une première fois en juin 2018, le tribunal administratif de Toulouse avait annulé la DUP au prétexte que les inconvénients du projet - notamment le coût total et l'impact environnemental - l'emportaient sur ses avantages. Mais les juges d'appel de Bordeaux avaient inversé la tendance en mars 2020, remettant le projet sur les rails.

Les associations « Alternative LGV » et « Très Grande Vigilance en Albret » ont tenté de faire annuler cette dernière décision en se pourvoyant en cassation devant le Conseil d'Etat.

Le rapporteur public du Conseil d'Etat (le même qui nous a débouté) a passé au crible leur argumentaire, sans pour autant trouver de raison d'aller dans leur sens.

Il a en outre contesté le fait que l'évaluation financière du projet remettait en cause l'utilité publique de celui-ci.

Cette rentabilité s'installera à long terme (a priori en 2075 !!!), a-t-il précisé, ce qui représente selon lui un horizon tout à fait conforme aux projets de ce type.

Enfin, le rapporteur public a estimé que les impacts environnementaux des travaux feraient l'objet de mesures de compensation, et ne pouvaient donc constituer une base pour remettre en cause la déclaration d'utilité publique accordée au projet.

Le Conseil d'Etat suivra une fois de plus les « contorsions » du rapporteur public et débouterà les opposants.

➤ **LGV Bordeaux-Toulouse : L'Etat finance, Rousset en profite pour relancer Bordeaux-Dax et le prolongement vers l'Espagne**

Le Premier ministre Jean Castex a annoncé l'engagement financier de l'Etat à hauteur de 4,1 milliards d'euros en faveur de la ligne grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse le 28 avril. Sa présidente PS se réjouit d'une "victoire collective", après cette annonce Le financement dans son ensemble devrait être bouclé à l'automne. La région apportera un milliard. Le coût total est de plus de 7 milliards. Ce projet, qui mettra Toulouse, quatrième ville de France, à 03h10 de Paris (contre 04h10 actuellement).

Ceci constitue une réponse à tous ceux qui pensent que le projet LGV ne verra jamais le jour car l'Etat « n'a pas d'argent ».

Une décision qui fait écho dans la campagne des régionales en Nouvelle-Aquitaine où certains candidats défendent l'urgence d'une LGV entre Bordeaux et l'Espagne (Rousset, Darrieussecq, Nicolas Florian). En Nouvelle-Aquitaine, on attend la suite à savoir le projet d'une ligne à grande vitesse entre Bordeaux et l'Espagne via Dax.

Pour Alain Rousset, « l'engagement financier de l'Etat est un très bon signal en faveur du rail et une bonne nouvelle ». Il salue l'engagement de Jean Castex et lui demande de s'engager à présent dans la suite du GPSO.



Dans une lettre adressée au Premier ministre ce jeudi 29 avril et cosignée par Alain Anziani, président PS de Bordeaux métropole, Alain Rousset insiste sur l'enjeu que représente une ligne à grande vitesse au sud de Bordeaux.

« On sait par des études scientifiques que le sud de Bordeaux est la partie la plus polluée de la région. Aujourd'hui, 10 000 camions transitent dans la zone. Par ailleurs, la seule ligne ferroviaire existante est totalement saturée à partir de la gare de Facture ».

Une contre vérité majeure !

Puis il reprend la sempiternelle antienne : *« L'enjeu est le report de la route vers le rail. Il faut une deuxième voie ferroviaire. Plus de fret, limiter les camions. C'est une question environnementale primordiale. »*

Une deuxième LGV en Nouvelle-Aquitaine entre Bordeaux et Dax au sud des Landes est aussi primordiale pour **Geneviève Darrieussecq**, candidate Modem-LREM aux régionales de juin 2021, qui se félicite de la décision du gouvernement.



« Pour moi, le GPSO doit être traité dans son ensemble et donc aussi entre Bordeaux et Dax. C'est le même projet dans la déclaration d'utilité publique. Il faut accélérer la construction de cette ligne et son financement. Côté Espagnol, les travaux avancent et seront terminés comme prévu en 2023/2024. Les Espagnols seront prêts pas nous. Nous ne serons pas au rendez-vous ».

Sollicité par France 3, **Nicolas Thierry**, candidat EELV aux élections régionales et opposé à une deuxième LGV en Nouvelle-Aquitaine, n'a pas encore réagi à cette date.

➤ **EELV demande au Président de la région que soit rendue publique l'étude sur le financement de la LGV**

Avec un certain retard les élus verts font cette demande. Rappelons que le CADE avait demandé à la région cette même étude et devant son mutisme avait eu recours à la CADA. (Commission d'accès aux documents administratifs) pour obtenir satisfaction. La réponse était de l'ordre du pur mensonge : *« Les régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie poursuivent à ce jour leur réflexion sur le financement du GPSO et donc n'ont pas achevé l'étude financière. De sorte, l'étude GPSO, en son état actuel, est une version qui précède le futur document définitif et ne peut, dans ces conditions, être communiquée »*

Les élus verts régionaux ont publié le communiqué de presse suivant sur ce sujet :

« Alors que le gouvernement déterre le GPSO par pur opportunisme électoral, le groupe écologiste au Conseil régional demande, dans un courrier adressé à Alain Rousset, que soit

rendue publique l'étude sur le financement de la LGV réalisée par les Régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie.

Votée en 2016 et financée par la collectivité, cette étude, qui a coûté 80 000 euros à la Région Nouvelle-Aquitaine et autant à la Région Occitanie, portait sur « l'ingénierie financière et juridique pour le financement du Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) », c'est-à-dire le projet de construction de nouvelles voies LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Mis en pause en 2018 par le gouvernement, qui estimait alors que la priorité était la régénération des lignes du quotidien, ce projet a récemment été ressuscité par l'annonce du Premier ministre d'y engager l'État à hauteur de 4,1 milliards, à parité avec les deux Régions et les métropoles de Bordeaux et Toulouse.

Il est donc temps que les élu·e·s et les citoyens puissent prendre connaissance de cette étude sur le financement, afin d'avoir des éléments concrets sur les prévisions d'utilisation de l'argent public.



Christine Seguinou, présidente du groupe des élu·e·s régionaux écologistes et présidente de la commission Transports, s'impatiente : « Ce ne sont pas les effets d'annonce pré-électorales sur les LGV qui vont résoudre les problèmes de déplacements quotidiens des néo-aquitains. L'État n'est pas capable d'honorer ses engagements financiers pour l'entretien des lignes existantes et promet des milliards pour ce seul projet, c'est irresponsable ! Nous réaffirmons que les finances régionales ne doivent en aucun cas participer à cette opération, qui va accroître les inégalités territoriales. Les investissements doivent aller sur la rénovation du réseau existant et permettre, par exemple, la réouverture de la ligne Blaye-Bordeaux et des travaux conséquents pour moderniser la ligne Angoulême-Limoges ».

Les écologistes soutiennent depuis des années les alternatives à la LGV. Le coût de la construction de cette nouvelle voie est estimé entre 8 et 9 milliards, contre 2 milliards pour la rénovation de la voie existante. Cette alternative permettrait d'éviter la destruction de 3 000 hectares de terres agricoles et naturelles.

« Nos Régions et l'État devraient se concentrer sur d'autres urgences, insiste Christine Seguinou. L'ensemble du réseau ferroviaire de Nouvelle-Aquitaine a besoin d'un investissement immédiat de 1,3 milliard, simplement pour le maintenir en l'état alors que beaucoup de lignes sont au bord de la rupture. Avec le double, nous pourrions améliorer significativement le réseau et ainsi permettre aux Néo-Aquitains de diminuer leur dépendance contrainte à la voiture individuelle, notamment pour les trajets domicile-travail. La rénovation des lignes TER profiterait, a minima, à quatre fois plus de voyageurs que la construction d'une LGV. »

Il est temps de penser l'avenir de notre réseau ferroviaire sur d'autres bases que le tout LGV. Utilisons l'argent public pour le bien public. »

Christine Seguinou,
présidente du groupe écologiste et citoyen EELV,
présidente de la commission transport

➤ Le positionnement sur la LGV des candidats aux régionales et aux départementales

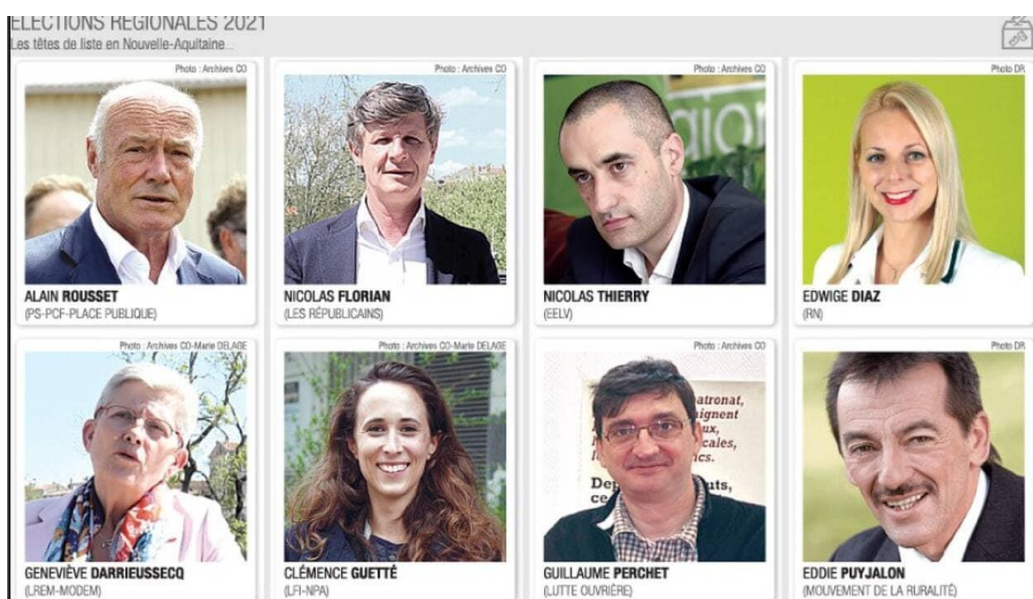
Avec le CADE, nous avons interrogé les différents candidats aux élections régionales et cantonales sur le projet de LGV en posant deux questions simples : êtes-vous favorables au projet de LGV traversant notre territoire ou à la modernisation des voies existantes.

La LGV reste un sujet d'actualité, tout récemment le gouvernement a donné le feu vert à la construction de Bordeaux-Toulouse et bientôt n'en doutons pas tout sera mis en œuvre pour obtenir la construction de la branche vers Dax et son prolongement vers l'Espagne.

► Au niveau régional :

Alain Rousset (PS PCF PRG) n'a pas répondu mais il est le principal instigateur du GPSO. Lors du débat organisé par "20 mn", "Placéco" et "Le populaire du centre" le 2 juin, il déclare à nouveau: *"Il faut poursuivre la LGV...", "une seconde voie vers le sud est la seule solution pour désenclaver la région..."*

Geneviève Darrieussecq (LREM, Modem et UDI) ne nous a pas répondu mais dans Sud-Ouest du 19/04/2021 déclare sa volonté de relancer le chantier LGV vers Toulouse et l'Espagne. Lors du débat du 2 juin, elle insiste aussi sur la nécessité que ce projet se fasse dans son ensemble, même si on ne parle plus que de Bordeaux-Toulouse dorénavant. *« Une fois que nous aurons construit le tronçon commun entre Bordeaux et Captieux, nous pourrons aller jusqu'à Dax »*



Edwige Diaz (RN) est restée muette mais déclare lors du débat : *« Oui au passage en deux fois deux voies de la route entre Limoges et Poitiers, oui au grand contournement de Bordeaux, et en même temps oui au RER métropolitain et à la LGV »*

Nicolas Florian (LR) n'a pas daigné répondre mais dans le Sud-Ouest du 18/02/2021 déclare: *"Je veux un TGV qui rapproche les grands pôles de Bordeaux: Brive, Limoges, Poitiers, Pau..."* et lors du débat est explicite : *" Le grand projet qui était porté par l'Etat, auquel nous étions associés, a toujours été d'aller jusqu'à Toulouse, et aussi vers le sud-ouest. Je préconise*

à ce sujet de relier Bordeaux-Dax dans un premier temps, et qu'à partir de Dax on regarde vers Hendaye et vers Pau. "

Enfin **Guillaume Perchet (LO)** n'a pas fait connaître son positionnement.

Les autres candidats : **Nicolas Thierry (EELV)**, **Clémence Guetté (LFI, NPA)** et **Eddie Pujalon (Mouvement de la Ruralité et Résistons)** se prononcent contre la LGV et pour l'aménagement des voies existantes.

► Au niveau cantonal : le détail des réactions en pièce jointe.

Plusieurs candidats ont préféré ne pas répondre peut-être pour ne pas être mis en défaut dans le futur (**en rouge**) la plupart des réponses est favorable à la modernisation du réseau existant (**en vert**)

HENDAYE COTE SUD

Iker ELIZALDE, Annie POVEDA EH Bai, Legardinier Claire, Teillary Jérôme

Chantal KEHRIG // Frédéric TRANCHÉ Gauche 64

Jean-Michel BERRA // Sylvie ESTOMBA SE

MELE Dominique // TARIOL Béatrice PCF

BELICARD Florence // MERIC Bruno RN

ST JEAN DE LUZ

LEIRE LARRASA, PEIO ETCHEVERRY-AINCHART, AURANE PAGES ALATZ

ELCANO EH Bai

ALZURI Emmanuel // ARRIBAS OLANO Patricia Forces 64

HUSTAIX Gilles // ROTH Virginie RN

BIARRITZ

FAUTHOUX Maialen// BETELU Serge EH Bai

Liste BIARRITZ ECOLOGIE : Ana EZCURRA, Mathieu CASTAINGS, Amina BONNEU, Christophe ABELLANO EELV/Génération.s

MARTINEAU Corine // DUSSAUSSOIS-LARRALDE Jean-Baptiste DvD

BRISSON Max // VALS Martine Forces 64

ABEBERRY Peio // AUZEMERY Isabelle DvCentre

GAZU Josette // PERRIN Frank RN

PETIT Sinclair // THOA Mahaut DvD

NIVE ADOUR

AYENSA Fabienne // DIRIBARNE Jean-Paul SE

BÉHOTÉGUY Maïder // SAINT-ESTEVEN Marc Forces 64

CASTRO-RODRIGUEZ Bernard // MARCHAL Christiane RN

ETCHEGOIN Martine // ELGOYHEN Mathieu EH Bai EELV

MONTAGNE BASQUE

LOPEPE Anita // CAMUS Frantxua EH Bai

MIRANDE Jean-Pierre // TROUNDAY-IDIART Annick Forces 64

Jean-Patrice BASSANO // Annie CAZABAN PCF

BAYONNE 1

ARESTEGUI Emma // CAVATERRA Giuliano EH Bai

GARCIA Daniel // RIVAS Marie-José PCF

La construction ou pas du prolongement de la LGV apportera-t-elle des réponses aux besoins des populations, à la préservation de l'environnement, ou bien va-t-elle satisfaire les profits ? Nous sommes favorables au développement du transport ferroviaire public comme alternative écologique au tout-routier et pour diminuer l'émission de gaz à effet de serre. Le véritable enjeu est là. Si le projet de la LGV s'inscrit réellement dans ce cadre complémentaire et de cohérence territoriale correspondant à une véritable réponse au besoin des populations, nous y sommes favorables.

MARTI Bernard // WILBOIS Elise Gauche 64/EELV/Génération.s

OLIVE Claude // MEYZENC Sylvie Forces64

BOUVET Philippe // MARTINEZ Aurore RN

BAYONNE 2

Ihintza IRUNGARAY // Sébastien AGUER EH Bai

MARTIN Christophe // BROCARD Juliette Gauche 64

Marie Ange THEBAUD, Julien DELION, PERDREAUX Mathéo, DEBATS Raphaëlle

EELV/Génération.s

LESELLIER Pascal // GILLET Dominique L'Avenir Français/RN

ERREMUNDEGUY Joseba // EVENE-MATEO Monia Forces 64

ETCHEPARE Laurie // TALLARD Stéphane LFI

BAYONNE 3

ESTEBAN Mixel // DUPRAT Véronique EELV/Génération.s

ERASO Garbiñe // HÉGUY Peio EH Bai

ALLEMAN Olivier // LAUQUÉ Christine Forces64

ETCHETO Henri // DUPREUILH Florence Gauche64

MOUZAN Mallor // RABOTEAU Alban RN

ANGLET

MAZÈRES Florence // PIRÈS Jérôme Gauche 64/EELV/Génération.s

MANSO Corinne // LENGUIN Antoine EHBai

CHASSERIAUD Patrick // DARRASSE Nicole Forces 64

DOYHENART Jean-Jacques // FOUQUEAU Mireille PCF

ARGENTIN Sylvain // TECHENE Sylvette RN

USTARITZ VALLEES NIVE NIVELLE

IRIGARAY Joana // CAPENDEGUY Santiago EH Bai

ECHEVERRIA Philippe // LUBERRIAGA Bénédicte Forces 64

LOPEZ Sylviane // PINNA Serge RN

BRAND Léopoldine // SAVATIER Jérémy EELV/Génération.s

BAÏGURA MONDARRAIN

LARTIGUE Magali // HIRIART URRUTY Txomin EH Bai

HARRIET Jean-Pierre // PARGADE Isabelle Forces 64

MOITY Gérard // MOULIN Marlène RN

PAYS DE BIDACHE AMIKUZE OZTIBARRE

DUBOIS Emilie // LARRALDE Xabi EH Bai

BETBEDER Lucien // DOYHENART Michèle Gauche 64/EELV/ Génération.s

LASSERRE Jean-Jacques // BRUTHÉ Anne-Marie Forces 64

ABARRATEGUI Philippe // TRISTANT Béatrice RN

SEIGNANX

BELIN Eva // LESPASSE Jean-Marc
BRUTAILS David // DACHARRY Caroline: France insoumise
CLAVERIE Gérard // DELAVENNE Marie-Ange EELV
BARRIÈRE Olivier // LARRIEU Mylène SE

➤ **Ne vous rassurez pas en pensant: « la LGV ne se fera pas, il n’y a pas d’argent... »**

En Gironde, la SNCF fait un très gros chèque pour acheter un château et son stock de vin dans les Graves. SNCF Réseau a déboursé 6,4 millions d’euros pour acquérir une propriété viticole impactée par le projet de ligne à grande vitesse, à Ayguemorte-les-Graves. L’acteur ferroviaire a aussi acheté et revendu 50 000 bouteilles et mis le château Méjean sur le marché locatif.



« La vie de château à 20 minutes de Bordeaux. » L’annonce a de quoi aimer l’œil des amoureux de belles pierres. Les photos ont été publiées sur Internet début avril par un professionnel bordelais de la location de biens meublés : 460 mètres carrés, 15 pièces, terrasse et parc, trois niveaux. Il s’agit du château viticole Méjean. Loyer mensuel : 3 900 euros et 600 euros de charges. Un bien d’un tel standing, en location meublée, est rarissime.

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 paviser vos maisons, vos propriétés, celles de vos voisins et vos voitures.

NIVELLE BIDASSOA
Association loi de 1901
w641001523 nivellebidassoa@gmail.com

Siège social chez M. Pantxo Tellier
770 chemin Kampobaïta
64122 URRUGNE

BULLETIN D'ADHESION

NOM : PRENOM :

ADRESSE :

CODE POSTAL : VILLE :

Adresse électronique :