

INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE N°64



LGV NON AHT EZ

➤ **Alain Rousset fait les poches de la MACS**

La MACS est une communauté d'agglomération du sud des Landes. Le 3 février, Alain Rousset s'est entretenu une heure avant le Conseil communautaire, avec les élus de Macs, l'occasion d'écouter les craintes de plusieurs maires, dont celles de Jean-François Monnet, édile de Bénésse-Maremne.

Le président Pierre Froustey a pesé sur les débats pour tenter de convaincre les élus de la Communauté de communes Maremne Adour Côte sud (Macs), afin que la participation financière de la collectivité au projet GPSO, à hauteur de 10 millions, soit votée.



Les opposants ont fait entendre leur voix pendant la réunion à Saint Vincent de Tyrosse avec le Président de région.

Résultats du vote : 20 pour, 19 contre et 18 abstentions. Le projet de LGV est loin d'être majoritaire dans cette région.

➤ **La Région « sécurise » le financement de la LGV**

Après des débats houleux, le 7 février, la région a voté un nouveau plan de financement modifié pour combler un trou de 225,6M€, sans saisir la commission transports. Les documents ont été transmis aux élus régionaux la veille et non 12 jours avant le vote ! Tout

ceci est-il légal ? La participation de Bordeaux Métropole engagé à hauteur de 865,2 M€ est ramenée à 505,7 M€ dans le nouveau plan sans nouvelle délibération de cette collectivité.

Le conseil départemental 64 figure pour 100M€ dans le nouveau plan alors qu'il s'était engagé pour 54M€ pour le projet et 16M€ pour la rénovation des lignes! Il avait conditionné sa participation « à un engagement financier de toutes les collectivités concernées ». Or, trois sont défaillantes¹et sa participation est maintenue !
Toutes les collectivités n'ont pas voté ce nouveau plan !



Dans l'urgence, elles s'étaient prononcées, en fin d'année 2021, sur un plan de financement de la LGV vers Toulouse et Dax. Au moment du vote, elles ne pouvaient connaître le montant exact de leur contribution. En effet, celui-ci dépendra du coût final de l'investissement qui n'est qu'une estimation, des frais financiers évalués à 10%, des frais de gestion de l'EPL, non évalués, de l'insuffisance probable des recettes fiscales et des subventions européennes estimées à 20% du coût par « hypothèse ». De plus, les collectivités étant solidaires, elles devront supporter les défaillances de certaines d'entre elles. Quels risques pris par nos élus et quelles charges pour les contribuables !

Alors que le plan de financement est bouclé, Alain Rousset continue à faire les poches. La Charente et la Charente Maritime proposent « spontanément » de participer au financement alors qu'elles ne sont pas concernées. Quelles contreparties recevront-elles ?

En revanche, SNCF Réseau ne s'engage pas financièrement pour le moment, il attend les avant-projets détaillés !

Pas très gentleman mais cambrioleur assurément, Alain Rousset trace son chemin...

➤ **LGV Bordeaux-Toulouse : les élus du Sud-Gironde organisent la défense**

Les maires de tous les bassins de vie du Sud-Gironde veulent s'organiser pour peser dans les discussions avec les grands élus, l'État et la SNCF

Une trentaine d'élus du grand Sud-Gironde ont posé les bases d'un collectif de vigilance contre la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse lors d'une réunion le 8 février.

¹ « Grand Dax », conseil départemental du Lot et Garonne, communauté d'agglomération Pays basque.

Parmi eux : les maires de Landiras, Origne, Saint-Médard-d'Eyrans, Escaudes, Bernos-Beaulac, etc.

Le président de la Région a demandé à son homologue socialiste de la Communauté de communes du Sud-Gironde de mettre la main à la poche pour la nouvelle ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse. Fin de non-recevoir

➤ **Le financement du GPSO est loin d'être sur les rails**

C'est ce qu'affirment une dizaine d'associations de protection de l'environnement anti-LGV dont le CADE.

Elles ont adressé une lettre au Conseil d'État lui demandant de refuser le plan de financement du projet de LGV vers Toulouse et Dax. En effet le Conseil d'Etat doit examiner ce plan le 15 février, à la demande du gouvernement.



Réunis autour de Denis Teisseire, le fondateur de l'association Trans'CUB qui fit dérailler dans les années 90 le projet de métro bordelais, et de Philippe Barbedienne, le président de la SEPANSO 33, onze associations, locales ou nationales comme France Nature Environnement, ont tenu une conférence de presse la veille pour évoquer le courrier adressé à la plus haute juridiction administrative.

L'objectif est de faire capoter le projet en dénonçant bon nombre d'irrégularités lors du vote (voir plus haut)

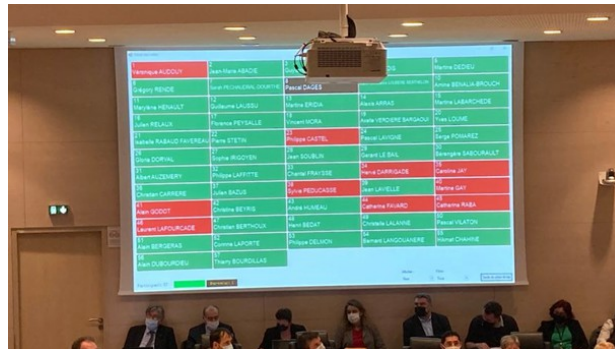
Le Conseil d'État ne rendra pas forcément public son avis. S'il valide le financement, « nous avons d'autres munitions », prévient Denis Teisseire qui rappelle l'abrogation du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. « Mais nous respecterons la légalité », promet Philippe Barbedienne.

➤ **La « reculade » du Grand Dax**

Le 14 décembre dernier, le Grand Dax, après plus de deux heures de débat, votait à une large majorité, **NON au financement de la future LGV** entre Toulouse et Bordeaux et Bordeaux et Dax. Le 9 février, rebondissement. Un communiqué de l'agglomération explique que le président a changé d'avis et sollicite un nouveau vote sur la cette question.

Le président du Grand Dax et sa majorité avaient conditionné ce financement à quatre conditions :

- La simultanéité des travaux entre Toulouse et Bordeaux et Bordeaux et l'Espagne
- La sanctuarisation de la gare TGV de Dax comme future gare LGV du Sud des Landes.
- Que les communautés de communes concernées (MACS) par la LGV mettent aussi la main à la poche.
- Et que les montants du précédent financement de la Ligne Tours Bordeaux soient pris en compte



Le 16 février, elle vote **OUI au co-financement du grand projet de LGV** dans le Sud-Ouest !

Les opposants présents n'ont pu infléchir ce revirement incompréhensible.




« C'est une grande satisfaction », se réjouit le Président du Grand Dax Julien Dubois. « Les conseillers communautaires ont constaté à une très grande majorité que nous avons été entendu que nous pouvons sortir gagnant de ces discussions. Nous avons eu des assurances écrites du premier Ministre Jean Castex, et du Président de région Alain Rousset sur le fait que la gare de Dax deviendrait un hub à grande vitesse pour les années à venir. Nous avons aussi eu des assurances sur la simultanéité des travaux entre Toulouse et Bordeaux et Bordeaux et l'Espagne. Il nous manquait des assurances d'un point de vue financier, c'est ce qu'a apporté la communauté de communes MACS avec son apport au financement. Donc le Grand Dax peut participer à ce projet structurant pour le territoire. »

➤ **L'EPL est créé, la LGV est désormais sur les rails**

Le président de la République a signé le 2 mars, trois ordonnances sur les projets de lignes à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, Montpellier-Béziers-Perpignan et Marseille-Toulon-Nice

Celles-ci permettent la création de trois Établissements publics locaux (EPL), nouvelle étape décisive dans les projets de grande vitesse qui doivent être mis en service dans les années à venir.



Emmanuel MACRON

Le plan de financement « revu », voté en urgence par la Région avait été remis au Conseil d'Etat dès le 15 février pour avis. Matignon n'a pas voulu commenter l'avis du Conseil d'Etat mais il va de soi que celui-ci est positif puisque, sans lui, le président de la République n'aurait pu signer les ordonnances.

Cet EPL n'assurera pas la maîtrise d'ouvrage de la LGV, confiée à SNCF-Réseau. Il définit seulement « le cadre juridique et financier nécessaire à la bonne réalisation de ces projets » dont la création d'un Conseil de surveillance dont la présidence qui reviendra automatiquement à un élu ainsi que les deux vice-présidences. C'est ce même Conseil de surveillance qui désignera le président du directoire, flanqué de deux directeurs généraux.

L'actuel directeur du projet GPSO, Guy Kauffmann, figure parmi les favoris pour occuper ce poste. Enfin l'EPL bénéficiera des ressources fiscales dédiées, notamment une Taxe spéciale d'équipement (TSE). Elle devrait rapporter 24 millions d'euros par an, sur une durée de quarante ans.

Reste l'incertitude du financement européen attendu à hauteur de 20% voire de 30% pour la branche Bordeaux-Dax.

Bruxelles dispose d'une enveloppe de 25,8 milliards d'euros pour financer des projets ferroviaires européens d'ici à 2027. La LGV vers Toulouse et Dax compte sur cette enveloppe mais rien n'est encore garanti

➤ **80 élus de Gironde appellent à la mobilisation populaire contre le projet de LGV**

Plusieurs dizaines d'élus girondins, parmi lesquels le président du Département de la Gironde Jean-Luc Gleyze, des conseillers départementaux, régionaux, une quarantaine de maires, cinq sénateurs, opposés à la LGV, se sont constitués en collectif afin de mobiliser l'opinion publique et de réorienter les budgets vers les trains du quotidien.

Le réveil du collectif, en sommeil depuis de nombreux mois, sonne comme une mobilisation générale pour empêcher la réalisation du projet de LGV vers Toulouse et Dax. L'objectif des élus est d'entraîner l'opinion publique contre ce projet et de réorienter les budgets vers le réseau des trains du quotidien, s'exclame Vincent Dedieu, qui faisait partie de la liste du président socialiste de la Région Alain Rousset.



Un appel a notamment été lancé en direction du maire de Bordeaux Pierre Hurmic.

« La période n'est plus à la gabegie d'argent public, a enchaîné le président du Département. Aujourd'hui, il faut répondre à la question de la mobilité du quotidien. Personne ne m'a jamais dit qu'il a besoin d'aller plus vite à Toulouse ou en Espagne. »

Alerter l'opinion publique, mobiliser comme dans les années 2000-2010 les populations, tel est le levier essentiel que veulent actionner les élus en organisant des manifestations publiques, en martelant des messages forts. Ils veulent aussi atteler à leur collectif les viticulteurs, les sylviculteurs, les chasseurs. Et faire converger la lutte avec les élus du Lot-et-Garonne.

Alain Rousset voit cela d'un mauvais œil, il avait convié son ancien colistier Vincent Dedieu à une entrevue. Celui-ci a décliné l'invitation comme les membres du collectif souhaitant qui proposent que ce soit plutôt le président de Région qui vienne à leur rencontre.

Les sénateurs Florence Harribey et Hervé Gillé ont assuré qu'ils porteraient le fer au niveau parlementaire. « Ce projet est en totale contradiction avec les textes, notamment la loi d'orientation des mobilités », a souligné la sénatrice.

Hervé Gillé estime que la bataille sur le plan de financement de GPSO n'est pas terminée.

➤ **Le CADE interpelle à nouveau JJ Lasserre**

Le 14 mars 2022, les collectivités territoriales ont signé le plan de financement de la première phase du projet GPSO, dont les Pyrénées-Atlantiques pour 70 millions d'euros sous conditions. Dans une lettre adressée au président du Conseil département Jean-Jacques Lasserre, le CADE et le collectif basque Bizi réclament des précisions.

Extrait de la lettre

« Le conseil départemental que vous présidez a, dans sa délibération du 12 décembre 2021, « approuvé le modèle du plan de financement » en ramenant sa quote-part budgétaire, hors fiscalité « à 54 M€ en totalité ciblé sur la seconde étape du projet », rappelle les intervenants. Il est précisé que le département « s'engage en substitution de la Région aux travaux d'amélioration des lignes Dax-Pau et Dax-Bayonne-Hendaye à hauteur de 16M€ ». Or dans le plan de financement définitif la participation de votre collectivité apparaît pour 70M€, hors fiscalité, (et non 54M€) fléché intégralement sur le projet lignes nouvelles alors qu'aucune convention en substitution de la Région n'a été signée ».

La participation du Département des Pyrénées-Atlantiques est conditionnée notamment à « un engagement financier de toutes les collectivités concernées par la présente délibération ». « Or les départements de la Gironde, du Lot et Garonne et la communauté d'agglomération Pays Basque ont refusé de s'engager financièrement », indique Bizi qui réclame, « afin de lever

toute ambiguïté », la communication du plan de financement signé par Jean-Jacques Lasserre le 18 février avec l'État.

➤ **Ils ne manquent pas de culot !**

« On ne peut pas dire que l'on veut sauver les petites lignes et en même temps ne pas mettre les moyens nécessaires et urgents »

C'est ainsi que Renaud Lagrave, vice-président (PS), chargé des transports et mobilités de la région Nouvelle-Aquitaine et Jean-Luc Gibelin, vice-président (PCF), chargé des transports et mobilités de la région Occitanie ouvrent une tribune libre dans Le Monde du 17 avril 2022.



Ils demandent que l'Etat tienne ses engagements en faveur de SNCF Réseau pour l'entretien des lignes de chemin de fer et qu'il investisse comme le fait l'Allemagne.

« La responsabilité du réseau revient logiquement à l'Etat et à l'établissement public SNCF Réseau. Mais les collectivités locales et prioritairement les régions sont appelées de plus en plus régulièrement à la rescousse pour boucler les plans de financement alors que ce n'est pas leur compétence. » écrivent-ils.

Faut-il rappeler à ces personnages inconséquents que l'Etat a repris à son compte 35 milliards d'euros de dette de SNCF Réseau (sur un total de 48,2 milliards d'euros à fin 2018), dont 25 milliards d'euros en 2020 et 10 milliards d'euros en 2022 ?

Faut-il rappeler à ces élus que la dette de SNCF Réseau est en grande partie due à la construction des LGV ?

Faut-il rappeler à ces deux pro-LGV qu'ils n'ont cessé d'agir ouvertement et en sous-main pour obtenir de l'Etat le feu vert pour la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ainsi que le prolongement vers l'Espagne ?

Faut-il enfin rappeler à ces personnages à la mémoire courte qu'ils ont engagé les collectivités locales à financer 40% de ces projets inutiles « alors que ce n'est pas leur compétence » ?

➤ **LGV Bordeaux-Toulouse/Dax : les opposants contre-attaquent en justice**

100 associations (dont Nivelle-Bidassoa appartenant au CADE) et 70 particuliers d'un côté, 81 élus de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie de l'autre, dont le maire de Bordeaux, ont annoncé le 28 avril avoir déposé des recours au tribunal administratif de Toulouse contre le plan de financement de GPSO (Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest).

Les motifs majeurs sont des « irrégularités » dans l'adoption de ce plan par les collectivités locales, et l'« irresponsabilité » de celles-ci, qui engagent des sommes colossales.

Des 14 milliards d'euros de coût du projet de LGV Bordeaux-Dax-Toulouse estimé à ce stade « à titre indicatif », ce ne sont pas 5,6 milliards d'euros que les collectivités d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine mais bien davantage. En effet, le coût final risque d'être plus élevé compte-tenu de l'augmentation du coût des matériaux, de l'incertitude de la participation de l'Europe attendue à hauteur de 20%, des frais financiers et de gestion liés à la mise en place de l'EPL (l'établissement chargé du projet) non budgétés à ce jour. Ces derniers pourraient s'élever à 10% de l'investissement final. Ces coûts supplémentaires seront à la charge des seules collectivités locales selon le plan signé.



L'annonce des recours à la presse (SB/Rue89 Bordeaux)

Ensuite parce que pour ce qui concerne le tronçon vers Dax, « l'estimation du coût de la ligne (près de 2,5 milliards d'euros) est le fait des collectivités locales pas de SNCF Réseau », qui s'est refusée à s'engager sur un montant avant la réalisation des études.

« Ce plan prend en compte les recettes hypothétiques issues d'une taxe bureaux qui n'a pas encore été votée et une participation. « Si ces recettes n'intervenaient pas, ce seraient bien les collectivités signataires – et donc leurs contribuables – qui devraient compenser. » dénoncent les 81 élus locaux. De même, ils rappellent que « toutes les collectivités n'ont pas voté le même, ce qui entache sa légalité »,

Enfin, plusieurs collectivités (dont le Grand Dax et le conseil départemental du Lot-et-Garonne), mentionnées dans le premier « plan consolidé » ont disparu du plan définitif, adopté seulement par deux collectivités. Les 22 autres, dont Bordeaux Métropole, « n'ont adopté que des variantes présentant des différences considérables ».

Ainsi, la part de la Région Nouvelle-Aquitaine a augmenté entre les deux de 1 à 1,6 milliard, celle de la métropole bordelaise a reculé de 865 à 505 millions d'euros, celle des Pyrénées atlantiques est passée de 147,4 à 54 millions d'euros et 14 millions d'euros pour l'aménagement des lignes existantes. Mais dans le plan de financement la participation pour le GPSO des PA apparaît pour 70 millions d'euros. Quant au le Département de la Gironde, il participe contre sa volonté pour 243 millions d'euros ...

Philippe Barbedienne, président de la Sepanso Gironde porte notre parole en déclarant :

« Ce projet vise surtout à donner des gros chantiers au secteur du BTP. Il enrichira un peu certains habitants des métropoles qui profiteront de la spéculation immobilière liée aux LGV. Mais les personnes qui vivront à 200 ou 300 mètres de la ligne verront la valeur de leurs biens baisser des deux tiers, sans indemnisation, et seront obligés de payer la taxe spéciale d'équipement destinée à payer la ligne qui nuit à leur qualité de vie. »

➤ **30 avril : Meeting contre la LGV à Bordeaux**

Trois cents personnes assistaient à un meeting pour relancer la mobilisation, après le dépôt de deux recours en annulation du plan de financement du Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) devant le tribunal administratif de Toulouse.



À la mi-mars, Jean Castex espérait le début des travaux pour l'an prochain et les premiers trains vers Toulouse en 2032.

Les opposants veulent envoyer dans le décor et le calendrier, et le projet lui-même.

Local de l'étape, Pierre Hurmic a démarré par un mot de bienvenue offensif. Le maire écologiste de Bordeaux était l'avocat qui attaquait la DUP (déclaration d'utilité publique) des lignes à grande vitesse devant le Conseil d'État, il y a cinq ans. A la tribune de l'Athénée, il promet que *« le compte à rebours de la fin du projet est relancé. Nous nous engageons dans une bataille du rail pacifique et citoyenne »*.

Il prend au mot le candidat Emmanuel Macron qui, en meeting à Marseille le 16 avril, promettait une politique écologique pour les cinq ans à venir. *« J'en déduis que le projet ne se fera pas »*, avance Pierre Hurmic, qui ne voit pas en quoi ce projet destructeur de l'environnement pourrait prétendre à l'excellence écologique.



Orchestré par Denise Cassou du Sud Gironde, le défilé des orateurs visait ensuite à exposer les contrariétés des territoires traversés par le GPSO. Patrick Puech pour l'Alternative LGV Midi-Pyrénées, Alain Dewerdts pour la coordination 47 (Lot-et-Garonne), Pierre Recarte pour le Cade (Collectif des associations de défense de l'environnement du Pays basque et du sud des Landes) et Philippe Barbedienne pour la Sepanso ont contré tour à tour les raisons pour lesquelles une LGV serait devenue indispensable : la saturation supposée des lignes actuelles, les perspectives de développement du fret ferroviaire, le gain en temps de parcours...

Les opposants au projet de LGV ont répété leurs arguments, notamment en faveur d'une rénovation des lignes existantes. Ils jugent les minutes gagnées grâce à la LGV dérisoires (10mn sur Bordeaux-Dax) pour justifier un chèque de 14 milliards d'euros. Sont aussi très discutables pour les voyageurs les dessertes intermédiaires des nouvelles gares (Agen, Montauban, Mont-de-Marsan), aménagées à la périphérie de ces villes.

Alain Dewerdts a vanté l'environnement du Lot-et-Garonne, « une ressource économique importante et non un désert ». Il balaie d'un revers de main le report modal de l'avion vers le TGV, pour baisser les émissions de gaz à effet de serre. « *Le report modal utilisé pour remplacer l'avion, c'est internet et les réunions en visioconférence* », rugit-il sous les applaudissements.

L'association bordelaise Trans'Cub a poursuivi par un point de vue expert. Le point de vue de Trans'Cub a été développé par Germain Suys, ingénieur, retraité de la SNCF, ancien chef du poste de commandement Aquitaine Poitou-Charentes, puis directeur des grands projets d'infrastructures des deux ex-régions. Des propos véhéments sur les prévisions de trafic jugées fantaisistes, comparées aux bilans d'exploitation du TGV Est sur les temps de parcours, « *dégradés* » des TER Bordeaux - Langon si la LGV est construite.

Il démonte méthodiquement le dossier en montrant ses faiblesses et ses contradictions.

La salle applaudit et se dit prête à redescendre dans les rues...

➤ **Des entrepreneurs basques s'opposent à la LGV**

L'association Lantegiak, qui siège à la Chambre de commerce et d'industrie de Bayonne - Pays Basque et à la Chambre de métiers et de l'artisanat, s'est prononcée le 10 mai contre le projet de LGV.



De « *grands travaux inutiles* » : c'est la position de l'association Lantegiak, qui compte 40 entreprises adhérentes sur le territoire, sur le projet de LGV entre Bordeaux, Dax et Hendaye. Elle préconise plutôt d'investir dans le fret ferroviaire et de favoriser le développement de lignes TER qui desservent les villes intermédiaires.

« *La ligne actuelle accueille déjà le TGV et elle n'est pas saturée, ni en matière de voyageurs, ni de marchandises. En tant que chefs d'entreprise mais aussi en tant que citoyens, nous estimons que cette deuxième ligne n'a pas d'intérêt* », explique Beñat Elkegaray, membre du bureau de Lantegiak.

« *On est pour le train. On est pour relier Pays Basque Nord et Pays Basque Sud. On est pour des investissements, mais pour des investissements utiles* », poursuit le chef d'entreprise.

Les membres de Lantegiak rappellent que leur position est partagée par la majorité des élus de la Communauté d'agglomération Pays Basque qui, en décembre 2021, avaient largement voté contre le principe d'une ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Dax.

[Lire la tribune libre de Caroline Phillips dans Mediabask](#) (cliquez sur le lien)

➤ **Ils ne lâchent rien...nous non plus !**

Le collectif Stop LGV a manifesté devant la gare Saint-Jean de Bordeaux 4 juin contre « un projet dépassé », alors que, selon lui, c'est le réseau de trains express régionaux qui doit être développé.

Comme nous, ce collectif affirme : « *Ce projet est dépassé, il est dans le culte de la vitesse, il n'est pas ancré dans la crise environnementale. Contrairement à ce que dit Alain Rousset, ce projet n'est pas du tout écologique : il entraîne la production de gaz à effet de serre et la bétonisation de sites exceptionnels* »

Plusieurs élus locaux ont apporté leur soutien aux manifestants. Comme le député LFI Loïc Prud'homme, en campagne : « *Personne n'a besoin de cette ligne, en tout cas pas la majorité de la population, qui a plutôt besoin de trains du quotidien. C'est une question très politique : plutôt que de permettre à 3 ou 5 % de la population de gagner une demi-heure sur Bordeaux-Toulouse, ne faut-il pas permettre à 20 ou 30 % de la population de laisser sa voiture pour monter dans un TER ?* ».



Photo Sud-Ouest

Ce sont 400 personnes qui ont ensuite participé à une après-midi "festive" à Noaillan au milieu de stands locaux et d'associations.

Les anti-LGV du Pays basque se sont joint modestement à cette journée régionale contre la LGV. Localement des banderoles ont été déployées, « pour rafraîchir les mémoires ».



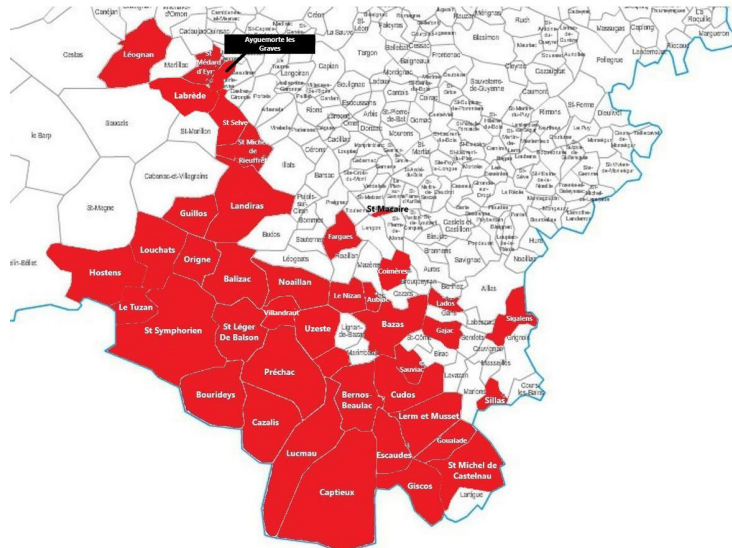
Photo Sud-Ouest

Rappelons que douze réunions publiques, ayant rassemblé près de 1 000 personnes, viennent de se tenir et que nous avons pu exposer les motifs de notre opposition à ce projet.

➤ **Sud-Gironde : le collectif des élus contre le tracé LGV s'organise**

Le maire d'Origne et président du Parc naturel régional des Landes de Gascogne, Vincent Dedieu fait partie du collectif des élus sud-girondins opposés au tracé des lignes ferroviaires au sud de Bordeaux (GPSO). Parmi les coordinateurs de ce groupe : les maires d'Origne, Landiras, Balizac, Sauviac, Bernos-Beaulac, Saint-Médard-d'Eyrans et Préchac.

Des élus d'une quarantaine de communes du Sud-Gironde se mobilisent contre le projet ferroviaire



En rouge, les communes dont certains élus sont opposés au tracé de la LGV.

Plusieurs grands élus du secteur font partie du collectif : la majorité des sénateurs de Gironde, la députée Sophie Mette (MoDem) ou les conseillers départementaux Jean-Luc Gleyze et Isabelle Dexpert.

Toutes les collectivités concernées par le tracé sont opposées à la LGV. Toutes, sauf la Communauté de communes du Sud-Gironde. Son président Jérôme Guillem est également conseiller régional dans la majorité d'Alain Rousset

Le maire de ce village rural pointe le grand paradoxe du projet : « L'État impose aux collectivités de sanctuariser des zones au nom de la biodiversité. Dans le même temps, il veut construire une LGV en traversant la forêt des Landes. L'État limite drastiquement l'artificialisation des sols. Règle qu'il ne respecte pas lui-même. J'ai déjà interrogé la préfète à ce sujet. Elle répond que « certains objectifs se percutent ». Cette réponse veut tout dire. »

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 :
.....