

Sommaire | Aurkibidea

- Introduction.

- Dossier LGV.

● Qu'est-ce qu'une LGV

● Acteurs du dossier.

● 5 bonnes raisons d'être opposé au projet de la Ligne à Grande Vitesse.

● Tribune libre aux associations de défense de l'environnement.

● Les différentes propositions d'actions à mener dans le village sur le dossier LGV.



Introduction:

Depuis le milieu de l'année 2009, une nouvelle association a vu le jour sur Ahetze. « Ahetzeko Herritarren Hitza », c'est-à-dire : la parole aux citoyens d'Ahetze. Cette association rassemble une poignée d'Aheztar soucieux de se faire entendre, en essayant d'apporter de nouvelles dynamiques au sein du village en défendant son équilibre car il est soumis à un dangereux déséquilibre de part de multiples projets que seul une poignée de personnes veulent nous imposer. Par ailleurs, cette plateforme citoyenne locale a également pour but d'intéresser l'ensemble des Aheztar à la vie locale.

Cette association s'est créée afin de devenir la plateforme citoyenne que les aheztar ont besoin et qui rassemblera sur les différents projets qui nous opposent ou rassemblent mais dont la finalité sera une décision participative des citoyens.

L'origine de l'idée de la création de cette plateforme a été notamment le dossier du projet de la LGV (Ligne à Grande Vitesse). En effet, depuis de nombreuses années, l'ensemble des projets techniques portés par plusieurs administrations publiques sous la directive de la classe politique est le foyer de transformations sociales importantes. Cependant, ces projets sont décidés sans, ou peu de concertations auprès des citoyens que nous sommes en nous laissant de côté excepté au moment de payer nos impôts ou d'aller voter !

Cette initiative citoyenne n'est que l'aboutissement d'un pouvoir politique en crise, d'un éloignement de prises de décisions locales, et le résultat de décisions marchandées entre certains élus locaux tout en nous mettant à l'écart, nous les citoyens.

Nous proposerons de nouveaux outils de con-

certations, de nouvelles formes de démocraties locales participatives et de gestions publiques, ainsi qu'un accroissement de la légitimité des citoyens, et enfin une modernisation du pouvoir participatif.

Ce premier journal d'information citoyen sur Ahetze, nommé « AHE-TZEN », sera l'occasion de débattre sur les vraies et fausses idées circulant sur la LGV afin d'essayer d'y voir un peu plus clair sur ce dossier.

L'ensemble de la plateforme citoyenne « Ahetzeko Herritarren Hitza » vous présente ses meilleurs vœux 2010, et souhaite une année de mobilisation à l'ensemble des Aheztar.

2009an, Ahetzen elkarte berri bat sortu zen, "Ahetzeko Herritarren Hitza". Elkarte horren nahia da herritar denen boza entzuna izaitzea eta gure herria lanjeran ezartzen duten proiektuetatik zaintzea.

Elkarte horrek herri dinamika berri bat abian ezarri nahi du, proiektuak eztabaidatuak izan daitezkeen nahi du, informazioa hedatu nahi du, eta nagusi, herritarren parte-hartzea indartzea nahi du. Arlo publikoan hartu behar diren erabakiak ez dira soilik hautetsien eskumenekoak eta herritarren egitekoa ez da soilik inposak pagatzea.

'Ahetzen' deituriko 1. aldizkari hau AHTri buruzkoa da. Informazioa herritarren eskura eman nahi dugu, AHTk Ahetzen eta inguruko herrietan zer-nolako eragina izanen duen jakin dezagun.

Ahetzeko Herritarren Hitzak urte zorionsua opa dizu eta espero du 2010a aheztarrak proiektu hauskorren kontra mobilizatzeke urte izaitzea.

Zer da Abiadura Haundiko Linea?

Euskal Herrian, jadanik bada Abiadura Haundiko Trein bat, Paris-Irun ibilbidea egiten duena. Trein horrek 320 km/h-ko abiadura har dezake, baina hortako, Abiadura Haundiko Lineatik iragan behar da. Gaur egun, Paris-Tour lotzen dituen linea bakarrik da Abiadura Handiko Treina-rentzat egokitua. Aldiz, Tour-Irun linea, linea klasikoa da eta, segurtasun-normak tarteko, treinak ez du 220 km/h baino abiadura haundiagoa hartzen ahal.

2010eko urtarrilaren 9an, Sud Ouest egunkarian, txat bi-dez Lamassoure jaunak erran zuen "hegazkina hartu beharrean AHT erabiliko dut Baionara AHT iristen denean". Lamassoure jaunak adierazpen horiek eginik, edo ez du informazio zuzena eman nahi edo ez dakit deus garraio publikoari buruz. Baionan bada Abiadura Haundiko Treina eta hori ez dakienak hobe luke garraio galetan ez balitz sartuko.

Qu'est ce qu'une Ligne Grande Vitesse (LGV) ?

Tout d'abord, le Train à Grande Vitesse (TGV) arrive dans l'ensemble des gares du Pays Basque en proposant une déserte locale assurée par 4 gares ; Bayonne, Biarritz, Saint Jean de Luz-Ciboure, Hendaye et même Irun. Ce type de train peut rouler à des vitesses allant jusqu'à 320 km/h, c'est le cas entre Paris et Irun ou le même train partant de Paris-Montparnasse n'a l'opportunité de rouler à cette vitesse que sur un tronçon Paris -Tours, de part une voie aménagée pour atteindre cette vitesse. Quand au reste du trajet, les voies n'étant pas aménagées, c'est-à-dire de Tours à Irun, il n'est autorisé qu'à une vitesse commerciale d'un maximum de 220 km/h.

Donc, on ne doit pas confondre LGV et TGV. Le TGV est donc un train qui circule à grande vitesse mais, lorsque il circule sur une ligne classique non aménagée, il est amené à réduire sa vitesse à 220 km/h pour des raisons de sécurité.

La LGV est la voie permettant de rouler au train (TGV) à la vitesse commerciale de 320 km/h. La Ligne à Grande Vitesse est strictement identique à une ligne classique.

Même rail, même écartement, l'alimentation des trains est toujours l'électricité.

Dernière minute :

Dans le Sud Ouest du 09 janvier 2010, lors du tchat entre les internautes et Mr Lamassoure (UMP) député européen, la question suivante lui est posée : « Comment se fait-il que vous preniez encore l'avion et pas le TGV... ». La réponse de Mr Lamassoure : « ..., je prendrai le TGV pour venir à Bayonne (...) quand il y en aura un ! ».

Une nouvelle fois, soit on a à faire à une campagne de démagogie et de désinformation ou alors on peut penser que ce député européen semble incompetent dans le domaine politique de transport.

Sachez, Mr Lamassoure, que le TGV arrive bien dans toutes les gares du Pays Basque et lorsque l'on connaît votre position favorable à la création d'une LGV, permettez nous de douter de vos connaissances en matière de transport au Pays Basque, abstenez vous sur le sujet !



Acteurs du dossier

Avant de rentrer dans le détail, il nous semble important de définir l'ensemble des acteurs de ce panorama afin de mieux cerner les rôles et intérêts des uns et des autres :

- L'Europe
- L'Etat français
- Le préfet de Région Dominique BUR
- Le préfet des Pyrénées Atlantiques Philippe REY
- Le Sous - préfet de Bayonne Eric MORVAN
- Le Président de la chambre et des commerces de l'Industrie à Bayonne Mr BERCKMANS
- Un maître d'ouvrage Réseau Ferré de France (RFF) : établissement public à caractère industriel et commercial crée en 1997 par une scission limitée à partie de la SNCF suite au traité signé par les différents états membres européens de séparer l'exploitant au propriétaire afin d'ouvrir ces marchés à la libre concurrence et créant ainsi la fin du service public. Donc RFF est responsable de l'entretien, du développement, de la construction, de la cohérence et des mises en valeurs des voies ferrées françaises suivant également les directives politiques données.
- La région Aquitaine, présidée par Mr Rousset (PS) et fervent défenseur d'une nouvelle ligne LGV.
- Le conseil général des Pyrénées Atlantiques présidé par Mr Castaings, acceptant et votant les financements pour la participation de la ligne LGV Tours-Bordeaux.
- La communauté d'agglomération du BAB (Bayonne Anglet Biarritz) dirigé par un président Mr Grenet (UMP) et assisté par pas moins de 9 vice présidents (UMP, PS...).
- Le député de la 5ème circonscription des Pyrénées Atlantiques : Mr GRENET.
- Le député de la 6ème circonscription des Pyrénées Atlantiques : Mr POULOU.
- Le député de la 4ème circonscription des Pyrénées Atlantiques : Mr LASSALLE (par encore prononcé sur le sujet...).
- Et surtout n'oublions pas, le médiatique PRO LGV local, manipulé par l'ensemble des institutions politiques centrales, le quotidien SUD OUEST.
- La communauté de commune Sud Pays Basque regroupant 12 communes dont Ahetze, et dirigée par un président Mr Michel Hiriart et toujours assisté par plusieurs vices présidents.
- La communauté de commune Nive Adour regroupant 6 communes, et dirigée par Mr Roland Hirigoyen et assisté de 5 vices présidents.
- La communauté de commune ERROBI regroupant 11 communes, et dirigée par Mr Baudry.

L'ensemble de ces 3 communautés de communes, citées ci-dessus, est à l'origine de la demande d'une étude complémentaire appelé étude CITEC.

- Le Collectif d'Associations de Défense de l'Environnement (CADE) regroupant l'ensemble des associations et défendant l'environnement.

Gai huntan zer-errana duten aktoreak:

Europa, frantses estatua, prefeta, suprefeta, Frantziako Tren Sarea (RFF), Akitaniako eskualdea, Pirineo Atlantikoetako kontsellsu Jenerala, Baiona Miarritzeta eta Angeluko (BAB) aglomerazioa, 4., 5. eta 6. barrutietako diputatuak eta horien guzien mezulari den Sud Ouest egunkaria Abiadura Haundiko Treinarentzat Linea berria egitearen alde dira.

Aldiz, Hego Euskal Herria herri elkargoko 12 herriak, Urdazuri Aturrri herri elkargoa, Errobi herri elkargoa eta Ingurumena babesten duten elkarteak biltzen dituen CADE elkarteak defenditzen dute aski dela orainko lineak berri-tzearekin, Beraien Iduriko ez da beharrezkoa Euskal Herria suntsitu eta hondatuko duen profekturik.

Abiadura Haundiko Treinaren linea berriak gure bizi kalitatea deuseztuko du.

Suizako CITEC gabinete independenteak eginiko ikerketak erakusten du gaur egungo treimbidea aski dela heldu diren 50 urteetako garraioa soportatzeko. Hortakoz, ez dugu ulertzen zergatik egin nahi duten 950 km-ko bide berria, 15-20 miliar euroko kostua izanen lukeena.

Trein berria Madril eta Paris elkartzeko asmotan pentsatua da, euskaldunen bizi-moldearen bizkar. Baina ez gira ixilik egonen: azken 17 urteetan elkarte ainitz agertu da linea horren kontra eta hemendik aitzina ere mobilizazioek segituko dute.

L'Etat français et ses complices, Grenet, Borotra, La-massoure, Darcos, Poulou, Rousset, Espilondo, ceux qui tardent à se dévoiler et ceux qui souhaitent voir la LGV en Béarn, veulent imposer leur projet de ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV). Un projet démesuré et qui massacrerait notre cadre de vie et qui aura des répercussions sur notre vie quotidienne à tous que nous habitons en ville ou en campagne. Ce projet a pour objectif principal de satisfaire les appétits financiers sans limites des grandes entreprises du BTP et l'ensemble du lobbying ferroviaire.

Depuis, bientôt plus de 17 ans, les associations s'opposent à ces projets, en disant et redisant que la voie ferrée existante est sous utilisée et que sa capacité est suffisante à accueillir l'ensemble du trafic voyageur et fret pour plus de 50 ans.

En 2006, à la demande de l'ensemble des associations et choisis par la commission du débat public, les bureaux d'études suisses Prog Trans et SMA ont confirmé nos analyses, à savoir les surestimations de Réseau Ferré de France (RFF) et la capacité de la voie actuelle à accepter le trafic même surestimé de RFF. En 2009, trois communautés de communes représentant 29 communes du Pays Basque ont demandé une contre étude au cabinet suisse CITEC dont la compétence et l'indépendance sont unanimement reconnues. Les conclusions de ce bureau d'étude sont sans appel. Les lignes existantes pourront

largement accueillir le projet RFF qui, ne l'oublions pas est largement surestimé (du double) et cela pendant au moins un demi siècle, soit jusqu'en 2060. Cela sans même tenir compte de la crise du fret !

Ces conclusions n'ont pas été contredites lors d'une confrontation entre les experts de RFF et du cabinet SITEC le 6 novembre à Urrugne.

Comme pour la première étude, l'Etat, RFF et le conseil régional d'Aquitaine, le conseil Général des Pyrénées Atlantiques persistent et veulent passer en force contre l'avis des citoyens. L'ensemble de ces institutions et d'autres, notamment la Communauté d'agglomération du BAB, veulent imposer leur voie nouvelle.

Mais les chiffres sont là et nous font frissonner : près de 950 km de voie nouvelle, entre 15 et 20 milliards d'euros de budgets en prévision, générant la destruction de 9 ha au km en moyenne et engendrant près de 10 ans de travaux...

L'ensemble de la classe politique française et européenne souhaite relier l'ensemble de la péninsule ibérique par le projet de ligne à grande Vitesse appelée Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (SEA) afin de relier Paris à Madrid, en desservant Bordeaux et Toulouse sans demander l'avis des citoyens Basques.



5 bonnes raisons d'être opposé au projet de la Ligne à Grande Vitesse.

Son inutilité:

Le rapport du cabinet suisse CITEC arrivent aux conclusions suivantes : la ligne actuelle, après aménagement techniques, peut absorber la totalité du trafic fret (même surestimé) et passager jusqu'en 2060. Par ailleurs, le choix de la gare de Bayonne, comme gare TGV, impose l'utilisation des voies actuelles aménagées au Nord de Bayonne, sur 20 km, pour rejoindre cette gare. Pourquoi alors, ce qui est possible au Nord de Bayonne, ne l'est pas également au Sud pour rejoindre Hendaye ? Pourquoi également, ce même type de raisonnement n'est pas valable au Nord de Bordeaux et au Sud de Bordeaux où la Ligne à Grande Vitesse passera sur des voies existantes aménagées ?

Ez da beharrezkoa

Baiona iparraldeko oraiko bidea egokitzen ahal bada, zergatik ez Baiona hegoaldekoa? Leku batzuetan oraiko treinbidea ballatzen ahal da eta beste batzuetan ez?

Ingurumena suntsituko du:

- 5 tunel eta tunelak aireztatzeko tximiniak
- 5 biaduktu
- lekuz mugtu beharreko lur andana
- lur azpiko uraren bide naturalen hondatzea eta urarem poluzioa
- 1000ka kamioi lanek iraunen duten urte luzeetan

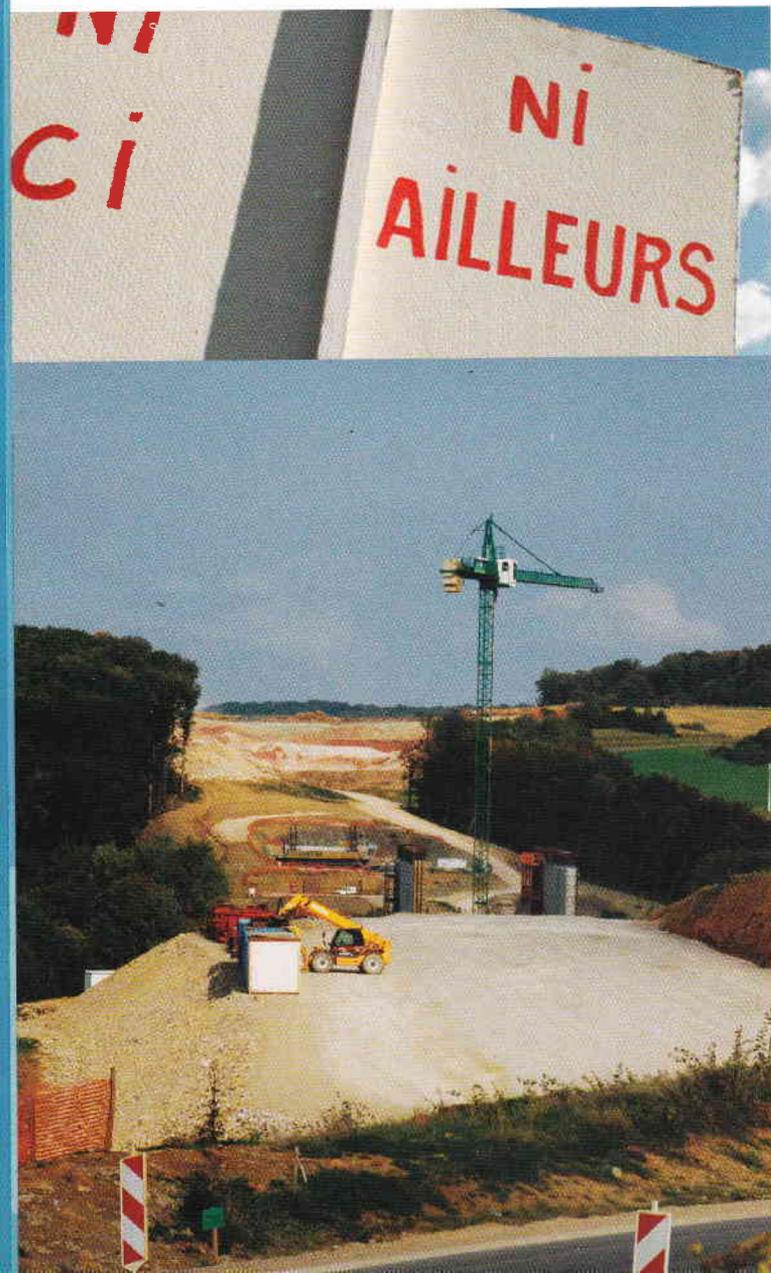
Destructeur au niveau de l'environnement :

Le Pays Basque, est traversées par la voie ferrée actuelle, les autoroutes A63 et A64, la Route nationale 10, la ligne à haute tension, et le gazoduc. Le Pays Basque doit rester en équilibre et garder son patrimoine environnemental.

Ce projet destructeur ne sera qu'une atteinte de la biodiversité, une atteinte à l'ensemble des écosystèmes forestiers et aquatiques, une atteinte à l'ensemble de la faune et de la flore. Et nous avons de beaux exemples, le site de la Rhune, site inscrit depuis 1977, classé depuis 1980 NATURA 2000 et ses 642 hectares bio d'estives.

Et pourtant, ils ont pensé à faire un détour de quelques kilomètres pour gagner quelques minutes et des milliards, pour venir défigurer l'ensemble du paysage. Pas moins de 5 tunnels créés, autant de viaducs, des lignes de caténaires, des cheminées d'aérations de tunnels, des m3 de terres déblayer, pour défigurer un autre site permettant de stocker ces terres, des déviations des cours d'eau et de la pollution, de la poussière et bruit durant toutes la phase travaux, des passages par milliers de camions bennes sur les routes de nos villages...

Actuellement, aucune enquête n'a été réalisée sur l'impact provoqué par la modification brutale de cet environnement et la répercussion irréversible sur ces équilibres hydrologiques, hydrogéologiques, et notamment des nappes phréatiques...



L'aspect financier : Qui paiera la facture ?

L'ensemble des élus favorables à la LGV décréteront d'une part une hausse généralisée de la fiscalité locale, et procéderont à des endettements qui pénaliseront les futures générations. L'ensemble de cet argent débloqué pour cette infrastructure inutile empêchera tout type d'investissement dans l'éducation de nos enfants et la santé, les deux piliers fondamentaux de notre société.

Cet endettement sur plus de 100 ans, ne sera jamais rentable. Actuellement, aucune banque ne souhaite rentrer dans le capital de société d'exploitation du rail car, les pertes financières annuelles ne font que s'accroître d'année en année dû essentiellement par les lourds investissements à réaliser, le coût exorbitant à l'entretien de l'ensemble des équipements (exemple de la SNCF). Le citoyen sera encore « la vache à lait », et paiera soit par ses impôts ou par des hausses de tarifs pendant longtemps, un projet inutile, issu de décisions prises unilatéralement par certains hommes politiques irresponsables.

A titre d'exemple, un modèle de l'aberration du développement économique : en 1928, la construction de la gare de Canfranc, appelé aussi « la gare fantôme ». C'est la deuxième plus grande gare d'Europe et l'ensemble de ces installations entrepôts, dépôt de locomotives, 20000 m² de quai couvert se trouve en état de ruine !

On pourra croire alors un peu aux incompétences des décideurs et ceux qui se proclament experts, en voyant cette photo et un nouvel exemple du gaspillage d'argent public.

La LGV, un bel exemple du contre progrès:

Les LGV favorisent le développement des grandes métropoles au détriment des villes moyennes, elles favorisent la désertification des campagnes, elles concurrencent le trafic aérien entre les grandes cités sans pour autant faire diminuer le trafic routier.

Le progrès environnemental ? L'objectif du Grenelle de l'environnement était la baisse de 20% en 12 ans des émissions des gaz à effet de serre et en particulier le transfert de 25% du trafic fret routier sur le rail en 2012. Mais, actuellement, la politique du fret de la SNCF est à l'opposé de cet objectif, c'est la suppression de nombreuses lignes, la suppression des wagons isolés et, par la même, l'incitation à utiliser les transports routiers.

Diru-xahutzea

- 100 urte baino gehiagoko zorpetzea. Orain eta geroko jenerazioek ordaindu beharreko alimaliko faktura.

- hezkuntzan eta osasunean inbertsioak egiteko ez da gehiago dirurik izanen.

Hirien alde eta nekazarien kontra

Hiri haundiagoak eta mugimendu gehiago, hala, airean nola bidean. Ez da egia komertzioetako garraioa treinbidera eremanek bideko trafikoa txikituko dela.



Gare de Canfranc, Aragon

Les riverains de l'actuelle ligne :

Nous pouvons une nouvelle fois nous indigner des prises de paroles de certains élus et, notamment, de Mr Brisson (UMP) dans le Sud Ouest du 23 décembre 2009, qui tout d'un coup, prend parti de la défense des riverains. Une tactique politicienne et électoraliste pour opposer les citoyens. Mr Brisson, pourquoi cette soudaine attention portée aux riverains qui jusqu'alors, vous vous en n'étiez pas occupé ?

Ce sont les mêmes, les pro LGV, qui n'ont jamais répondu ou jamais soucie des demandes perpétuelles des riverains pour les protéger des nuisances, qui viennent maintenant les effrayer en agitant et balançant des chiffres de trafic ferroviaire ne correspondant pas à la réalité. Ce sont les mêmes encore, ces élus, se disant aménageurs et protecteurs du territoire qui distribuent des autorisations de construire à n'en plus finir. Alors qu'un périmètre de protection aurait pu être déclaré...

Oui, les riverains sont les biens venus et nous continuerons à les défendre pour réclamer un aménagement des voies existantes par la protection sonore, visuelle et l'amélioration de la sécurité de la voie actuelle.

Brisson jauna orain oroitu da oraiko treinbidearen ondoan bizi diren herritarrez. Orain arte ahantziak zituen, ez du sekula beraien eskaerer arroposturik eman. Orain, zifra ikaragarriekin izitu nahi ditu, erreallitatetik urrun diren datuekin. Brissonen nahia da herritarren artean kalapita sortzea, baina ez dugu onartuko.

Guk ere errespetatzen ditugu oraiko treinbidearen ondoan bizi direnak. Horiek ere entzun nahi ditugu eta ongi-etoerriak izanen dira, badugulako beraiengandik zer ikasia eta nehor baino hobeki dakitelako zer den treinbidea ondoan ukaitea.



Tribune libre aux associations de défense de l'environnement :

Suite à l'interview donnée par Mr Bercksmans, président de la CCI de Bayonne Pays Basque, dans le journal Sud Ouest du 05 janvier 2010, le CADE lui répond :

« Chez les inconditionnels de la LGV, il y a deux grands comiques. Mr Bercksmans est l'un d'eux. Sa plus belle blague c'est la création de 100 000 emplois pendant 4 ans pour la construction du tronçon Tours Bordeaux. Cela nous fait un personnel tous les 3 mètres, et à la louche 15 milliards d'euros de masse salariale pour un projet estimé tout compris à 7 milliards d'euros.

Ce plaidoyer publié par Sud Ouest est de la même veine. Chaque paragraphe contient son approximation, ou une contre vérité, voire un gros mensonge. Prenons quelques exemples :

- L'Y Basque et ses 4 voies à la frontière, comme si Mr Bercksmans, ne savait toujours pas que ce projet et la rénovation des voies actuelles du

PBS ne sont que la création d'un super RER, qu'il est tourné vers l'interne et non l'international comme l'est le projet Français. Si RFF maintient ses dires, nous aurons un énorme embouteillage à la frontière côté Français. Ces deux projets ne sont pas compatibles comme l'a fait remarqué le rapport DAVIGNON.

- L'enfer des riverains... Faudrait savoir Mr Bercksmans, vous nous parlez d'un Train TRAM cadencé, de TER, tout ça sur les anciennes lignes. Mais jusqu'à présent, on ne peut pas dire que l'on se soit soucié le moins du monde des riverains. Et ce n'est pas votre projet qui va changer les choses.

- La voie de 1842 ne permettra pas de faire passer des TGV. Celle là vaut son pesant de cacahuètes. Mr Bercksmans, sait bien que jamais un TGV ne passera ni sur l'ancienne, ni sur la nouvelle voie. Nous aurons à faire à des lignes au standard Européen, soit 220 km/h maxi, depuis Buglose dans les

Landes. Les TGV rouleront à la vitesse des TER rapides. Quand à la voie de 1842, je me demande ce qu'il en reste, peut être la gare du midi, très belle salle de spectacle au demeurant. Il conviendrait que Mr Bercksmans relise l'étude Sma Prog Trans si toutefois il l'a déjà lue, ce qu'il ne semble pas à le lire.

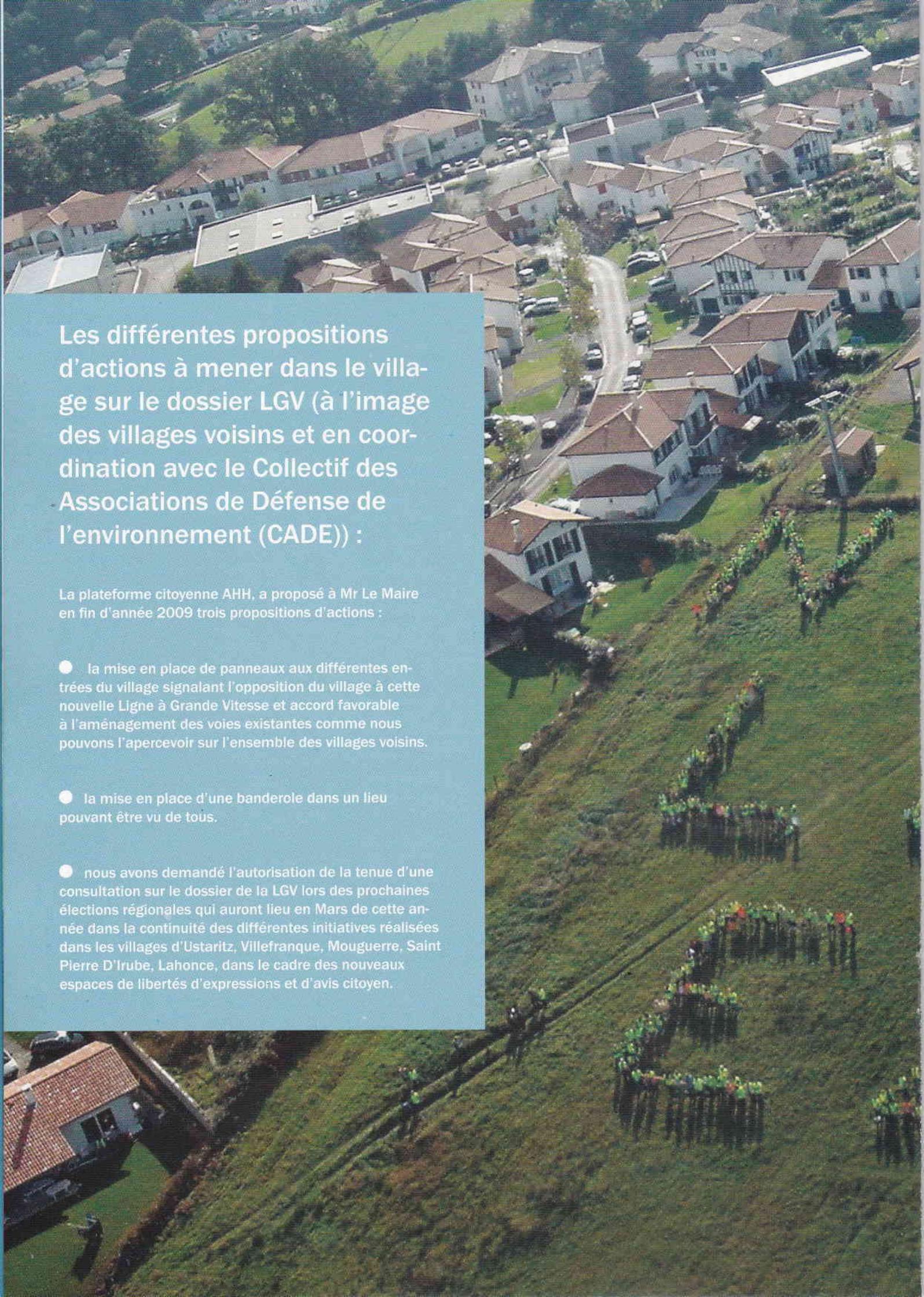
- Nous passerons sur le couplé pseudo écolo où l'on apprend que l'avion n'est pas écolo, mais les CCI le financent quand même, et il ne paye même pas de taxe sur le Carburant. Sans leurs subventions massives les aéroports comme celui de Biarritz fermeraient immédiatement leurs portes. Nous passerons également sur les données de répartition fret ferroviaires, fret routier...

- 85% des entreprises choisissent leur lieu d'implantation en fonction des infrastructures de communication. Mais très peu, en fonction d'un arrêt TGV. Les CCI ont suffisamment fait créer

de ZAC et autres, autour d'arrêts TGV dans des gares ex-urbanisées. Nous y trouvons beaucoup de ZAC vides. Je doute que le menuisier du coin, ou le patron de PME soit sensible à l'intérêt d'une liaison TGV. Surtout avec le développement des TICS, mais Mr Bercksmans ne connaît peut être pas.

- Les tunnels et traversées de 80% en pays Basque : c'est d'autant plus risible, que les Bordelais n'y auront pas droit, c'est trop cher pour eux. De plus, ici c'est l'état qui paye, et on sait qu'il n'a plus d'argent.

A lire ce plaidoyer pro LGV, on peut se demander quelle est la crédibilité de la chambre de commerce et de l'industrie face à des industriels qui voudraient s'installer en Aquitaine. Je remercie Sud Ouest de faire peut être paraître cette réponse. Mais je ne me fais aucune illusion, je suis prêt à prendre le pari, qu'il y aura du dé-lai, des erreurs des bugs sans doutes »

An aerial photograph of a village with many houses and a road. In the foreground, a large group of people is standing in a line on a grassy hillside, holding a long banner. The banner is partially visible and appears to have text on it. The people are wearing colorful clothing, possibly a uniform or protest gear. The houses in the background are mostly two-story buildings with red roofs. The overall scene suggests a community protest or demonstration.

Les différentes propositions d'actions à mener dans le village sur le dossier LGV (à l'image des villages voisins et en coordination avec le Collectif des Associations de Défense de l'environnement (CADE)) :

La plateforme citoyenne AHH, a proposé à Mr Le Maire en fin d'année 2009 trois propositions d'actions :

- la mise en place de panneaux aux différentes entrées du village signalant l'opposition du village à cette nouvelle Ligne à Grande Vitesse et accord favorable à l'aménagement des voies existantes comme nous pouvons l'apercevoir sur l'ensemble des villages voisins.
- la mise en place d'une banderole dans un lieu pouvant être vu de tous.
- nous avons demandé l'autorisation de la tenue d'une consultation sur le dossier de la LGV lors des prochaines élections régionales qui auront lieu en Mars de cette année dans la continuité des différentes initiatives réalisées dans les villages d'Ustaritz, Villefranque, Mouguerre, Saint Pierre D'Irube, Lahonce, dans le cadre des nouveaux espaces de libertés d'expressions et d'avis citoyen.



¡APPEL A LA GRANDE MARCHE!

SAMEDI 23 JANVIER 2010 - 16 heures.

Gare d'HENDAYE

Notre premier défi :

Déjà, plus de 16000 personnes ont signé la pétition contre la nouvelle LGV et pour l'aménagement des voies existantes. La contre expertise indépendante financée par les trois communautés de communes (Nive Adour, Errobi et Sud Pays Basque) a une nouvelle fois donné raison à nos arguments. Réseau Ferré de France (RFF) veut malgré tout poursuivre son projet.

Nous appelons donc l'ensemble des Ahetzar à signer la pétition afin que notre village puisse montrer à l'ensemble de la classe politique et des décideurs, d'une part, notre forte mobilisation générale contre ce projet et, d'autre part, démontrer l'entière solidarité aux divers villages voisins hostiles à la construction de la LGV.

Nous devons devenir le premier village à signer l'ensemble de la pétition, pas un Ahetzar ne doit manquer à cet appel. Vous pourrez y contribuer :

- par internet : <http://www.voiesnouvellestgv.webou.net/accueil.htm>
- en remplissant la pétition d' Ahetzen et en le retournant à l'adresse suivante :
Ahetzeko Herritarren Hitza,
« Bizkiak » etxea,
31, Agerreko bidea,
64210 AHETZE

Notre deuxième défi :

Lors de la dernière manifestation à Bayonne le 17 Octobre 2009, certains Ahetzar étaient présent(e)s derrière la banderole. Lors de cette marche, répondons massivement en famille, chacun de nous est concerné, même les personnes ne se trouvant pas sur le tracé, montrons notre solidarité et unité entre Ahetzar et joignons nous avec les autres villages du Pays Basque. Le Samedi 23 janvier à 16 H, à la Gare d'Hendaye, regroupons-nous derrière la banderole.

Manifestazioa, urtarrilaren 23an, 16:00etan, Hendaiko geltokian.

La plateforme citoyenne a besoin de votre aide, de vos idées et de votre participation. Nous sommes tous les uns et les autres occupé(e)s par nos différentes activités et nous pensons ne pas avoir le temps nécessaire pour y contribuer. Cependant, les rivières font les océans et si chacun (es) de nous apportons une simple goutte d'eau à cet effort, nous réussirons à faire avancer nos idées. Alors, n'hésitez pas, rejoignez nous en complétant le bulletin d'adhésion que vous trouverez dans le journal d'information « Ahetzen ».

PLATEFORME CITOYENNE « AHETZEKO HERRITARREN HITZA » **Bulletin d'adhésion à l'association Elkarteko partaide izaiteko orria**

NOM I DEITURA :
Adresse I Helbidea:
Commune I Herria:
Tel. :
E-mail :

Prénom I Izena :

La cotisation est fixée à 10 euros (5 euros pour les étudiants et les personnes en recherche d'emploi).
Les statuts de l'association pourront vous être fournis à votre demande.