

Compte de l'assemblée générale

du 22 février 2013

Nous remercions vivement la municipalité de Labastide pour l'accueil et le prêt de la salle bien chauffée.

À l'ordre du jour de cette assemblée générale :

- Rapport moral
- Rapport financier
- Élection des membres du Conseil d'Administration
- Débat d'orientation de l'année future

Rapport moral

Les points forts de l'année furent :

En février Martin Malvy , président du Conseil régional de Midi Pyrénées, d'un côté, et Madame Rudi présidente du gouvernement aragonais, de l'autre, font du lobbying à Bruxelles auprès de la commission des réseaux de transport.

Le 16 février, nous avons reçu du Conseil régional le rapport de l'étude sur une Traversée Centrale des Pyrénées reliant Saragosse à Toulouse par l'itinéraire Lannemezan - Aïnsa. Le coût de cette étude était de 138 000 €.

Rappel historique

24 octobre 2008 : Délibération du CG65 décidant de réaliser une étude sur une Traversée Centrale des Pyrénées reliant Saragosse à Toulouse par l'itinéraire Lannemezan - Aïnsa. Le coût de cette étude est de 138 000 €. Elle devait être rendue fin 2009.

2009 - 2010 : pas de nouvelles des résultats de l'étude. Lorsqu'on interroge le CG65, il nous est répondu que l'étude a pris du retard et que l'on ne manquerait pas de nous informer de sa parution.

11 avril 2011 : Premier courrier d'EPINE au CG65 pour demander les résultats de l'étude. Pas de réponse.

25 mai 2011 : Second courrier d'EPINE au CG65 pour demander les résultats de l'étude. Pas de réponse.

13 octobre 2011 : Troisième courrier d'EPINE au CG65 pour demander les résultats de l'étude. Pas de réponse.

15 novembre 2011: Epine saisit la CADA .

14 décembre 2011 : Réponse de la CADA , notre demande est examinée par la Commission le 12 janvier 2012.

13 janvier 2012 : Commission, mais le CG65 "n'est pas en possession des documents demandés". Mais, "... Il lui appartient, en application du quatrième alinéa de l'article 2 de la

loi du 17 juillet 1978, de transmettre notre demande de communication, accompagnée du présent avis, à l'autorité administrative susceptible de les détenir, en l'espèce le président du conseil régional Midi-Pyrénées, et d'en aviser Monsieur Philippe Vergne."

Le 16 février 2012 : Le Conseil Régional nous fait parvenir le rapport de l'étude demandée. En fait d'étude, il s'agit d'un état des lieux (situation actuelle) socio-économiques, le côté environnemental n'est pas abordé. Cinq lignes, en fin de rapport, (Paragraphe H. 5.), nous renseignent sur ce manque :

« Les impacts potentiels de la Traversée Centrale des Pyrénées par Lannemezan et Saragosse Le Groupement européen d'intérêt économique (GEIE) créé par la France et l'Espagne fin 2009 est chargé des études préliminaires pour le tracé, les prévisions de trafic et l'impact sur l'environnement. Ces études permettront d'apporter les éléments actualisés et de comparer les différentes variantes possibles pour ce projet sous les différents angles techniques, économiques, environnementaux sociaux ... »

Cette étude ne met pas en évidence un flux interrégional susceptible d'approvisionner une Traversée centrale des Pyrénées. Comme elle ne correspondait pas à l'attente du Conseil général, nous comprenons pourquoi elle avait été mise dans un placard.

Le 25 février : une réflexion collective sur la problématique des transports a eu lieu à Argelès, lors d'une réunion de la coordination Transport Midi-Pyrénées qui regroupe Actival, Attac, Epine, TEG82. Elle fait suite à la manifestation du 22 décembre 2011 devant le conseil régional à Toulouse, au cours de laquelle M. Marziani, vis président de la commission transport, avait reçu ces associations. Cette réunion visait à préparer l'entrevue suivante avec Ch. Marziani. Été présent Benoît et Sylvain pour Epine. Entrevue qui n'a toujours pas pu se réaliser faute de réponse de la commission transport et malgré les nombreux courriers d'Actival.

Le 19 Décembre : La commission européenne ne considère pas la Traversée centrale des Pyrénées comme un projet prioritaire. Peut-être pour 2050 !

Le 20 décembre : Regroupement dans le cadre de la charte d'Hendaye devant le Conseil régional qui votait ce jour-là son budget pour les transports. Étaient présentes des demi-douzaines d'associations dont Epine représentée par son président et Actival. Elles n'ont pas été reçues cette année.

Quelques nouvelles du site

L'activité du site Internet est toujours en hausse :

Année	Pages consultées
2009	5 150
2010	8 112
2011	15 870
2012	20 859

Nous remercions Julien et Tristan pour le suivi du site et nous remercions également Philippe Villette pour sa veille documentaire qui nous facilite grandement la vie.

Rapport financier

Compte d'exploitation 2012			
Recette		Dépense	
Adhésions	325,00 €	Moyens de communication	0,00 €
Dons, subventions	300,00 €	Timbres	66,03 €
		Divers	62,00 €
		Publicité	0,00 €
		Papeterie	14,95 €
		Assurance	163,54 €
		Internet	35,81 €
		Total	342,33 €
		Résultat	282,67 €
Total	625,00 €		625,00 €

Nos recettes se montent à 625 euros. Elles proviennent pour 48 % de la subvention reçue de la municipalité de Labastide, que nous remercions vivement et à 52 % des adhésions. Nous avons 23 adhérents sur 2012. Ce chiffre chute de 50% par rapport à l'année précédente. L'actualité s'est faite plus calme.

Nos principales dépenses ont été : l'hébergement du site Internet, la cotisation d'assurance et les courriers envoyés. Le compte d'exploitation est bénéficiaire de 282,67 euros et nous avons donc en caisse 2500 euros pour commencer cette année.

Bilan 2012			
Actif		Passif	
Banque	2069,39 €	Report à nouveau	2290,31 €
Caisse	503,59 €	Résultat	282,67 €
Total	2572,98 €		2572,98 €

Nous remercions infiniment la mairie de Labastide, pour son soutien. Notre but n'étant pas d'engranger et l'actualité nous donnant un peu de répit, nous nous proposons de demander à la Mairie de Labastide une aide plus modeste pour l'année 2013. Ces recettes permettront de couvrir les frais d'assurance, d'hébergement du site Internet, d'éventuels frais de déplacement.

Budget prévisionnel 2013			
Recettes		Dépenses	
Adhésion	300,00 €	Papeterie	50,00 €
Subvention	200,00 €	Timbres	50,00 €
		Impressions, photocopies	40,00 €
		Assurance	180,00 €
		Site Internet	50,00 €
		Frais de déplacement	130,00 €
Total	500,00 €	Total	500,00 €

Élection des membres du Conseil d'administration.

Statutairement les membres sont élus pour cinq ans, sauf démission.

Le conseil 2012 était constitué de

Philippe Vergne élu jusqu'en 2015

Benoît Grossin élu jusqu'en 2015

Christine Lacassagne élue jusqu'en 2015

Roland Alberny, élu jusqu'en 2013

Eric Lemarchand, élu jusqu'en 2013

Gilles Perefarrès, élu jusqu'en 2013

Michel Sanciaud élu jusqu'en 2017

Julien Laurent élu jusqu'en 2014

A ce jour les postes de Roland Alberny, Eric Lemarchand et Gilles Perefarrès sont remis en jeu. Gilles ne se représente pas. Eric et Roland sont réélus à l'unanimité.

Programme d'actions futures

Malgré la position de l'Europe, qui a décidé de reporter le projet de Traversée Centrale des Pyrénées, nous devons rester vigilants. Les associations : Eurosud Transport et Trans Pireneica et le gouvernement d'Aragon ne lâchent pas le morceau. Le GEIE (groupement européen d'intérêt économique) créé en 2010, cofinancé par la France, l'Espagne et l'Europe a mandaté un bureau d'étude en novembre 2011 après et malgré l'annonce faite par la communauté européenne, pour réaliser différentes études :

- Une étude sur les flux de transport (résultats attendus fin 2012) nous n'en avons pas entendu parler, peut être en 2013
- Une analyse du contexte local et des études sur les corridors (résultats attendus fin 2015)
- Une étude informative pour 2018,
- Le projet de construction serait finalisé en 2022,
- Le lancement des travaux en 2023,
-

Mme Rudi, présidente du gouvernement d'Aragon annonce 300 millions d'euros apporté par l'Europe pour les prochaines études sur la TCP. Nous n'avons trouvé aucune source confirmant cette rumeur.

Tout cela est en contradiction avec l'Europe qui n'a pas les finances pour investir dans des projets pharaoniques et dangereux pour l'environnement.

Un des arguments de NTP pour maintenir ce projet est que les régions côtières seront pourvues de moyens de communication moderne et que le sud de Midi-Pyrénées et le nord de l'Aragon sont tenus à l'écart du développement économique. Mais les conclusions du rapport demandé par le Conseil général et le Conseil régional ne justifient pas d'une TCP !!

D'autre part voici en vrac quelques infos qui donnent également une idée de la situation actuelle du transport et qui ne sont pas en faveur d'un développement de LGV, ni d'un développement du transport combiné.

. 95% des déplacements par le train en France sont inférieurs à 50 Km. Uniquement 7% des voyageurs prennent une LGV.

Le 26 septembre 2012 Novotrans, filiale de SNCF Géodis, spécialisée dans le transport combiné rail-route, est repris par Charles André. Novotrans a perdu 35 millions d'euros en 2010 et 18,6 en 2011 !!

Pour l'Europe, une ligne de **LGV est justifiable** s'il existe une demande de 9 millions de voyageurs. Du côté espagnol, actuellement aucune ligne n'est rentable. Barcelone –Madrid représente 5,7 millions de voyageurs et Madrid Séville 2,79 Millions.

Baisse du trafic de poids lourd dans les Alpes, sans pour autant avoir un développement du transport combiné. Les chiffres sont inférieurs à ceux de 1990 pour les tunnels du Montblanc et de Fréjus.

Du côté du Lyon Turin, La Coordination des Opposants a adressé des mises en demeure recommandées aux principaux décisionnaires du dossier Lyon Turin ouvrant la voie à des procédures pour "erreur manifeste d'appréciation" et méconnaissance du "principe de précaution" financière et économique.

Les opposants rappellent notamment : "Les estimations financières avancées font état d'un coût de 8,5 Milliards d'Euro qui seraient répartis entre la France, l'Italie et l'Europe. " pour le tunnel international. (Montant confirmé par la réponse du Premier Ministre du 8 octobre 2012 à la Cour des Comptes)

Ils informent les destinataires des conditions de construction du tunnel Suisse : "La Suisse construit actuellement un ouvrage identique, de même longueur dans le massif alpin selon la même technologie de percement que celle projetée (tunnelier), pour la même utilisation sur une section destinée à connecter les réseaux suisse et italien pour une utilisation mixte dont la mise en service devrait intervenir au cours de l'année 2016." L'actualisation du coût du tunnel de base du Saint-Gothard serait de 12, 8 milliards de francs suisses, soit au cours du 31/12/2012 : 10, 6 milliards d'euro.

Ils mettent en garde solennellement les destinataires sur le fait qu'il n'est pas acceptable qu'une différence de 2 milliards d'euros ne soit pas clairement identifiée. Cela constituerait une méconnaissance du principe de précaution en matière économique et financière particulièrement grave dans la période actuelle et compte tenu des prévisions économiques pour l'année 2013." La copie de ces courriers est également adressée à la Cour des Comptes.

ANTICOR / FLARE / COORDINATION DES OPPOSANTS AU LYON TURIN, dans un deuxième courrier ont attiré l'attention de la Cour des Comptes et des Ministres sur la condamnation en première instance par le Tribunal de Turin, du Directeur Général, Paolo COMASTRI et du Directeur des travaux, Walter BENEDETTO de Lyon Turin Ferroviaire (LTF).

Ils indiquent également dans leur courrier, que des sociétés sous-traitantes de LTF sont désignées dans un rapport des « Carabinieri », comme étant en relation d'affaires avec l'organisation qualifiée de criminelle la N'Drangheta.

Ils indiquent dans le même courrier que les postes de travail mobilier et informatique ont coûté 3,67 fois plus cher en Italie qu'en France alors que les travaux n'avaient pas réellement débuté. Ils demandent l'explication sur une somme de plus de 7,5 millions d'euro pouvant être qualifiée de prêt sur une durée d'au moins cinq ans et sur des travaux inexistantes comptabilisés pour plus de 10,3 millions d'euro.

Dans un dernier mail, la coordination des opposants au Lyon Turin, nous informe que le site Internet « REPORTERRE.net » révèle qu'un chantier de Ligne à Grande Vitesse à Florence en Italie vient d'être arrêté notamment en raison de malversations et relations avec la MAFIA. On peut notamment y lire : « Les inculpés doivent répondre de sept chefs d'inculpation, dont escroquerie, corruption, et association de malfaiteurs. Des dizaines de perquisitions se déroulent dans toute l'Italie. Les écoutes téléphoniques ont révélé des échanges très explicites entre dirigeants des Ferrovie dello Stato et entrepreneurs : « il n'y a qu'à mettre des matériaux de mauvaise qualité, de toute façon là-dessous personne n'y verra rien ». Ces révélations donnent un relief particulier aux faits relatés dans le courrier précédent.

Les nouvelles informations sur la gestion des chantiers LGV en Italie ne peuvent que confirmer les craintes et conforter les inquiétudes des signataires, rendant impérieuses les demandes d'instruction faites auprès des Ministres.

Nous devons donc rester vigilants car les mêmes dérives sont susceptibles de se produire ici.

La problématique du Lyon Turin est identique à celle de la TCP et à celle de tous les grands projets inutiles et imposés dont les opposants sont regroupés par la charte d'Hendaye que nous avons signé, il y a deux ans : Une estimation excessive de la fréquentation estimée et une sous-estimation systématique des coûts financiers. Il en est de même pour l'aéroport de Notre Dame des landes. **L'assemblée générale a approuvé à l'unanimité l'adhésion d'Epine au collectif Haut Pyrénéen de soutien aux opposants contre cet aéroport.**

Une dernière question a été évoquée : le positionnement d'Epine par rapport **au projet de coulée verte** en vallée d'Aure. **L'assemblée générale s'est positionnée à l'unanimité pour.**