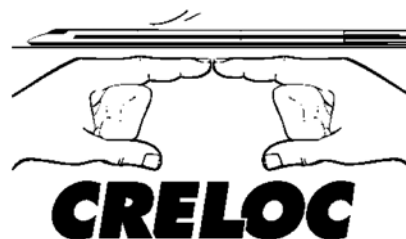


La lettre d'été

Juillet 2018



COMITÉ POUR LA
RÉOUVERTURE
DE LA LIGNE
OLORON-CANFRANC

www.creloc.fr

Éditorial

L'interminable attente

Elle court droit au sud, dorénavant débarrassée de ses ronces, taillis et chablis, la ligne Pau-Canfranc, entre Bedous et l'entrée du tunnel de faîte, là-haut, sous le Somport !

Dans la vallée on ne demande plus le narquois ou hypocrite : « Vous y croyez, vous, à la réouverture ? » Celle-ci est dorénavant actée dans l'opinion. Et de se complaire, chez quelques-uns qui aiment bien se camper en esprits forts, dans de graves commentaires sur la non-rentabilité de l'opération, le coût jugé exorbitant de la réouverture Oloron-Bedous : « Pour si peu de trains, et encore lorsqu'ils circulent ! », les rampes qui seraient aussi interminables que rédhibitoires. Mais plus personne pour oser dire que les wagons se coinceront dans le tunnel hélicoïdal, ni proposer un canal à écluses dans la vallée, boutade chère au regretté André Labarrère, maire de Pau, naguère !

Les études pour la réouverture du tronçon Bedous-Canfranc sont en cours. Le diagnostic sur l'état de la voie, rendu possible grâce au débroussaillage de l'emprise, mais aussi avec des mesures par photos aériennes, drones, sondages des ouvrages d'art, est maintenant établi. Les résultats entreront dans les études préparatoires. La dernière bonne nouvelle nous est venue d'Espagne lorsque, en avril dernier, le gouvernement aragonais a révélé que l'ensemble de la ligne, entre Pau et Saragosse, est inscrit au Schéma Européen de Transports ferroviaire et pourra ainsi bénéficier des crédits européens dans le montage financier, non seulement de la réouverture Bedous-Canfranc, mais aussi de la modernisation de l'existant, aussi bien entre Canfranc et Huesca que dans le reste de la partie française. Le 27 juin, le gouvernement aragonais a lancé la transformation de l'immense bâtiment voyageur de la gare de Canfranc et de ses annexes. Le CRÉLOC était invité à la fête, non sans un petit pincement au cœur, en voyant disparaître une gare devenue monument. Nous constatons que dorénavant de bonnes fées sont penchées sur la belle ligne, maintenant libérée de son carcan de végétation.

Mais il reste toujours les opposants structurels à la réouverture. Il s'agit, en premier chef, de forces politiques qui de Paris, Bordeaux ou Pau ne saisissent toujours pas l'utilité d'une telle remise en service, d'association qui sous couvert d'œuvrer à

l'harmonisation des différents modes de transport mène en fait le forcing en faveur de la route, d'hommes politiques qui caressent la partie la plus rétrograde de leurs électeurs en promettant de goudronner... jusque devant leur porte, comme d'autre font cliqueter les moulins à prière, de valléens qui croient que des déviations autour de leurs villages supprimeront d'un coup de baguette magique les nuisances de la noria des camions en Aspe et dans le piémont. Tous fonctionnent encore sur les mêmes schémas mentaux « tout camion-tout goudron », dont la faillite fait craquer une à une les coutures des milieux naturels et redouter un collapse économique-environnemental : réchauffement climatique, impasses énergétiques, fragilisation voire destruction des milieux montagnards, comme vient de cruellement le rappeler l'effondrement de la nouvelle route du col de Monrepos, entre Huesca et Sabiñanigo en Aragon.

Nous savons, au CRÉLOC, que seul le train garantit en Aspe, en Aragon, dans les piémonts versant nord et versant sud de la chaîne, le maintien des biotopes, des paysages et de la place des Hommes, mais garantit aussi le meilleur bilan carbone, la régularité et la sécurité en toutes saisons des acheminements, surtout pour les matières dangereuses et les pondéreux. Mais une telle conviction est assurée la crainte au ventre, car parmi les acteurs de la réouverture figurent, toujours et encore, les opérateurs ferroviaires nationaux, dont celui-là même qui provoqua la mort de la ligne en ne reconstruisant pas le pont de l'Estanguet après l'accident de mars 1970. Comment être certain de leur loyauté dans le processus actuellement engagé ?

Alors, il nous faut attendre : la décision d'abord, les travaux ensuite, la réouverture enfin. Et c'est long ! Il convient, cependant, de replacer un tel délai, non pas dans le temps forcément court de la vie associative au jour le jour ou des agressions quasi-quotidiennes de ceux qu'on désigne, génériquement, comme le « lobby routier », mais dans celui de la réalisation d'un projet mûrement réfléchi et d'un combat mené sur des décennies, grâce à l'opiniâtreté des militants du CRÉLOC et d'autres associations. Dès lors l'attente semble moins longue, même si nous pensons que la date 2024, avancée ici et là, pourrait être raccourcie de deux, voire trois ans. Donc, attendons que le premier coup de pelle soit donné, sans plus tarder !

Alain Cazenave-Piarrot
Président du CRÉLOC

Une commande centralisée du trafic CCT pour la ligne Pau-Canfranc-Saragosse

Nous avons évoqué dans une précédente lettre les nombreux avantages que procurent les systèmes de commande centralisée du trafic et de l'énergie appliqués aux installations ferroviaires. À l'évidence, la ligne Pau-Canfranc-Saragosse se devra d'en être dotée, afin d'assurer une exploitation sûre, efficace, régulière et réactive, permettant d'anticiper la survenue de possibles incidents ou, lorsqu'ils surviennent, d'en limiter leurs conséquences. Certes d'aucun pourrait objecter que la commande centralisée engendre un investissement supplémentaire, investissement qui se voit fort heureusement compensé par un amortissement rapide en quelques années grâce en particulier aux gains de productivité obtenus en termes de coûts d'exploitation.

Que propose le CRÉLOC pour la ligne Pau-Canfranc-Saragosse ?

Le retour du rail à Bedous en juin 2016, obtenu grâce au financement apporté par la Région Aquitaine et à la pugnacité de son Président Alain Rousset, constitue une bonne amorce pour la réouverture complète de la ligne internationale Pau-Saragosse. Les autorités régionales et nationales, françaises, espagnoles et européennes ont enfin reconnu l'utilité de cet axe. Pour autant, le CRÉLOC demeure vigilant, afin que la liaison internationale soit rétablie dans les cinq ans à venir. Les études du maillon manquant Bedous-Canfranc vont être lancées incessamment. Le programme devra rendre la ligne internationale exploitable et attractive aussi bien pour le fret que pour les voyageurs.

À ce jour, aucune installation capable d'accueillir du trafic fret n'est réalisée, la ligne autrefois électrifiée ne l'est plus. Il conviendra, outre la reconstruction de la section de ligne de Bedous à Canfranc de réaliser des gares de croisement en nombre suffisant, ainsi que les voies de service et les installations terminales embranchées (ITE) qui s'avèreraient nécessaires.

Afin d'assurer une bonne fluidité du trafic, la ligne doit être dotée de gares de croisement de longueur suffisante, aptes à recevoir les trains de marchandises et pour certaines de permettre les évolutions des locomotives. Ces installations

devront être réalisées ou adaptées à Buzy, Oloron, Lurbe St-Christau, Bedous, Urdos et les Forges d'Abel. Tant que l'électrification ne sera pas réalisée, la ligne devra être dotée de Pau à Canfranc de la seule commande centralisée du trafic CCT. La mise en place d'un opérateur dédié à la ligne est souhaitable comme c'est par exemple le cas des opérateurs des lignes TGV internationales (Thalys, Lyria, etc.). Le CRÉLOC formule le même vœu pour ce qui concerne le gestionnaire d'infrastructure en charge de la maintenance de la voie et des autres équipements, dans le but de procurer à cet axe la meilleure autonomie possible. Pau-Canfranc-Saragosse constituerait ainsi une entité totalement autonome, possiblement filiale commune de SNCF et RENFE, en interface avec ces deux entreprises nationales. La CCT devrait prendre en compte à minima les installations de Pau à Canfranc. Il est évidemment hautement souhaitable qu'elle soit étendue à la section espagnole de l'axe Pau-Saragosse.

La CCT de Pau à Canfranc, implantée à Canfranc, pourrait être relativement simple et performante au travers des fonctions suivantes à réaliser :

- Suivi des trains sur l'ensemble de la ligne en temps réel ;
- Télécommande des six postes de signalisation, le cas particulier de Pau restant néanmoins à étudier avec la SNCF ;
- Radio téléphone sol/trains ;
- Téléphonie directe fixe CCT/signaux, gares, points d'arrêt et PN ;
- Indication de l'avance/retard des trains à partir du seuil de la minute ;
- Alerte de défaut de fonctionnement des passages à niveau ;
- Alerte concernant les chutes de pierre sur la voie ;
- Alerte de défaut de fonctionnement des compteurs d'essieux ;
- Alerte de franchissement intempestif des « carrés » (signaux impératifs d'arrêts non franchissables) ;
- Eventuellement programme des circulations de la journée, avec intervention possible de l'opérateur du CCT pour la gestion de circulations facultatives ou inopinées ;
- Gestion optimisée automatique des circulations en particulier pour les croisements de trains ;

- Gestion du personnel des trains ;
- Eventuellement, gestion de la maintenance des automoteurs et des locomotives ;
- Analyse en temps différé du déroulement des incidents survenant en ligne ;
- Possibilité d'utiliser un poste de travail en simulateur pour la formation du personnel ;
- Gestion automatique de l'affichage des heures de passage des trains dans les gares et PANG (point d'arrêt non géré) ;
- Information sonore et visuelle des voyageurs en station et éventuellement à bord des trains ;
- Consignation d'itinéraires pour travaux de maintenance, etc. ;
- Eventuellement, caméras de supervision des zones de manœuvre.

La gestion de ces différentes fonctions qui sont offertes par le CCT ne nécessiterait plus la présence d'agents de circulation en ligne. On saisit ainsi tout l'intérêt d'un tel système tant en termes d'efficacité de l'exploitation qu'en termes d'effectif en personnel.

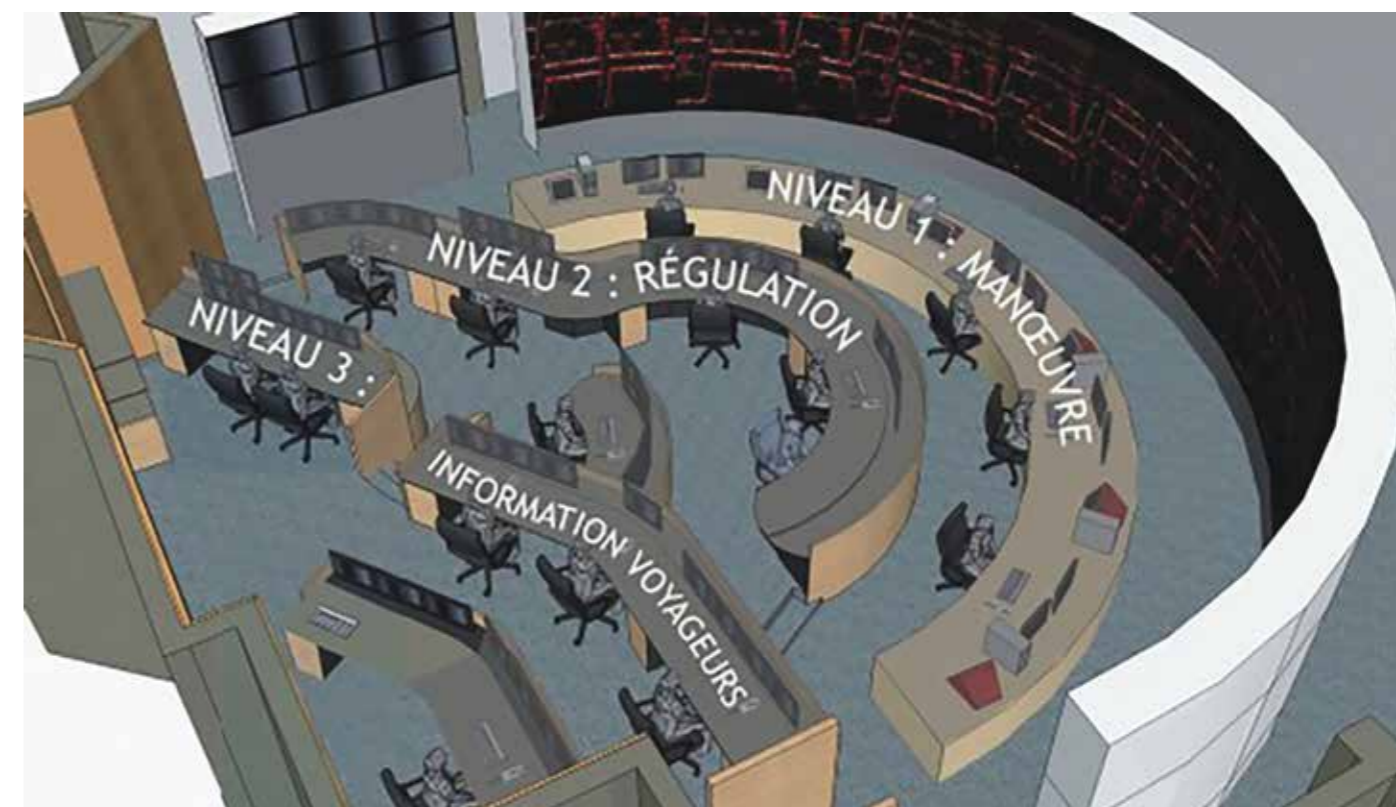
L'amortissement des équipements d'une CCT est à considérer sur une période d'une dizaine d'années pour ce qui concerne les équipements informatiques. Pour leur part les équipements au sol, tels que la fibre optique, sont amortissables sur des périodes d'une trentaine d'années, sachant qu'ils sont nécessaires même en l'absence de CCT. Pour ce qui concerne l'investissement à réaliser, on est en droit d'attendre par rapport à une exploitation sans CCT des gains de productivité (coûts de personnel) très substantiels.

Pour conclure

Ainsi dotée de la CCT, la ligne Pau-Canfranc-Saragosse disposerait d'une capacité de l'ordre d'une cinquantaine de circulations par jour. Soyons pour autant raisonnablement optimistes, le CRÉLOC se réjouira pleinement de voir dans un premier temps un trafic quotidien d'une trentaine de trains (dans les deux sens), trains dévolus aux TER, TGV ou Intercités et circulations marchandises. Face aux nouveaux enjeux de préservation de l'environnement, ce rêve ne pourra que devenir réalité !

Jean-Pierre Soustre

Commandes centralisées



Le train et l'inspiration littéraire

Dès le premier tiers du XIX^e siècle, avec l'avènement du rail, le train devient une source d'inspiration littéraire tant il entraîne de profondes transformations dans la vie quotidienne : le « cheval à vapeur » réduit considérablement le temps de voyage, les lignes de chemin de fer modèlent l'espace en opérant un bouleversement durable du paysage urbain et campagnard. La gare s'impose comme le nouveau lieu dans la ville. Symbole de la révolution industrielle, le rail apparaît pour les uns, dans le fil direct du Saint-Simonisme, une formidable promesse de progrès et de paix entre les nations, pendant que d'autres opposent une vive résistance à l'égard de cette invention naissante.

En 1830, Gautier lui réserve un accueil mitigé tandis que Lamartine se prononce très tôt pour l'industrie ferroviaire grâce à laquelle Jules Verne peut se permettre d'entreprendre *Le tour du monde en 80 jours* (1872). Dans « *La bête humaine* » (1890), Émile Zola ne peut manquer de peindre l'univers des chemins de fer comme de rendre compte de l'importance prise par le machinisme dans le développement industriel de la fin du XIX^e siècle. La machine incarne à la fois son optimisme dans la science et l'angoisse qu'elle peut générer. Qui ne se souvient de la Lison, au prénom féminin si évocateur, cette locomotive folle à la sensualité toute animale qui va conduire à la guerre les soldats de 1870 ?

De Théophile Gautier (*Arria Marcella*, 1852) à Ray Bradbury (*Le Dragon*, 1948), le récit fantastique va aussi se nourrir de ces monstres en puissance, de ces trains fantômes, diaboliques et incontrôlables. Source légendaire de fascination, les trains de nuit et, plus largement, les grands trains mythiques vont également inspirer beaucoup d'écrivains. Parmi eux, Blaise Cendrars avec *La prose du Transsibérien* (1913) ou encore, dans le sillage de l'Orient Express, Apollinaire, Hemingway, Tolstoï, Graham Greene... sans oublier Agatha Christie dont le célèbre roman policier *Le crime de l'Orient-Express* (1934) a marqué l'imaginaire collectif. Propice à l'introspection, le déplacement en chemin de fer occupe tout le récit de *La Modification* (1957), le temps d'un trajet dans le rapide Paris-Rome. Michel Butor invite le héros à revisiter son existence, à

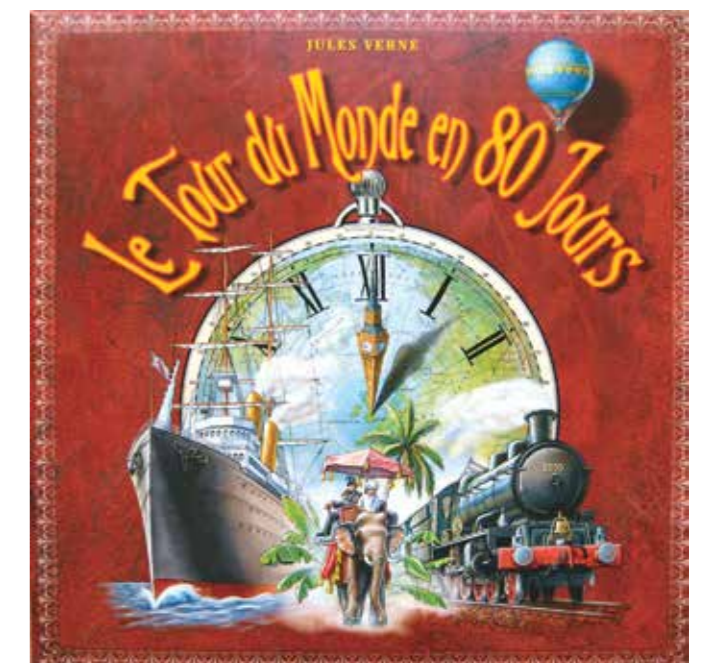
entreprendre un voyage intérieur qui remettra en question ses choix de vie. La vie encore... comme un voyage en train auquel s'accrochera *L'enfant qui attendait le train* (2009), un conte touchant de poésie signé Jean d'Ormesson. Ainsi, du roman à la nouvelle, en passant par la poésie, empruntant au genre réaliste, merveilleux, fantastique, policier ou à la science-fiction, la littérature va s'emparer de cette thématique. En développant un imaginaire propice au huis clos ou au voyage, aux rencontres les plus improbables et aux intrigues, le train et son environnement vont devenir les héros de fictions dont les exemples fourmillent. C'est pour récompenser un ouvrage en lien avec l'univers du chemin de fer, qu'un prix de littérature ferroviaire « Le prix Chatrian¹ » est créé en 1950. Avec *Les chevaliers du Chaudron*, Henri Vincenot, un Bourguignon amoureux du rail, devient en 1967 un des lauréats. « Et la littérature autour du Canfranc » me direz-vous ? Avant même la réalisation de la ligne, du fait de la lente gestation du projet, les écrits sur le sujet sont si nombreux qu'il serait illusoire de prétendre en donner la moindre idée ! De 1853 à 1904, s'empilent brochures et rapports, projets d'ingénieurs, vœux des Chambres de Commerce, des Arts et Manufactures... au gré des périodes et de leurs auteurs. En 1928, l'inauguration du Pau-Canfranc alimente de nombreux articles de presse dont celui, remarqué, de Raymond Ritter, *La route et le rail entre la France et l'Espagne*, dans les colonnes du journal *L'Illustration*. Mais point de fiction ! À ma connaissance, aucun roman n'émerge pendant toute la période d'exploitation où le Transpyrénéen connaît, malgré lui, bien des vicissitudes. Si ce n'est, en 1968, avec *Les voyages du professeur Lorgnon*, un personnage truculent et érudit, le double littéraire de son auteur Henri Vincenot, qui décline, lors de son tour de France ferroviaire des lignes délaissées, une véritable chronique touristique. Il lui consacre un chapitre qu'il baptise fort justement *La voie des durs* : « *Que la beauté du paysage ne vous fasse pas perdre de vue les réalités techniques, leur dit Pillsech qui tenait à la main le profil en long de la ligne. À partir de Bedous, ne vous en déplaise, la rampe est de 30 et 35 ‰, et voici la gare d'Etsaut où nous allons prendre, tenez-vous bien, du 43 ‰ que nous ne quitterons plus jusqu'aux Forges d'Abel, soit sur 12 kilomètres !* ».

Depuis 1970, depuis qu'un déraillement a condamné à l'immobilisme cette ligne mythique, quelques publications historiques, sous forme d'articles, de mémoires universitaires ou d'ouvrages illustrés lui sont enfin véritablement dédiés. Fruit d'un travail collectif franco-espagnol, *Canfranc el mito*² (2008), retrace la longue histoire ferroviaire entre Béarn et Aragon, le passage du mythe à une réalité brisée. En 2014, une exposition permanente et son catalogue, conçus à partir du fonds photographique de l'ingénieur Denis, le constructeur du viaduc d'Escot, commémorent *l'arrivée du train en vallée d'Aspe* en 1914. Un coup de projecteur de l'association Mémoire d'Aspe qui éclaire la construction de cette ligne et la formidable aventure humaine qu'elle suscite dont les multiples facettes sont appréhendées dans *Le transpyrénéen en vallée d'Aspe* (2013) de Régine Péhau-Gerbet.

À la lumière de ces travaux de recherches, passer de l'Histoire à l'histoire, ce n'est jamais qu'un pas, franchi avec le roman *La Maîtresse des Forges*³ (2017) qui nous plonge en 1911, à travers le regard d'une institutrice, dans l'univers turbulent du chantier du tunnel ferroviaire du Somport. De même, la voie de chemin de fer devient le théâtre de péripéties pour *Le Héros d'un jour* (2016) de Bruno Nuñez, un jeune garçon invité à la fastueuse cérémonie d'inauguration du 18 juillet 1928... aux côtés des personnalités officielles ! Car la magie opère en gare de Canfranc. Ce bijou architectural presque irréel, niché au cœur des pics aragonais, incarne un lieu hors du commun, idéal pour y planter intrigues et chassés croisés... Et nul besoin de faire appel à la plus féconde des imaginations, l'Histoire s'en charge ! L'extraordinaire découverte de bordereaux attestant du passage de tonnes d'or nazi (en 1942-43) a révélé un obscur trafic jusque-là tenu secret, une sombre réalité qui dépasse la fiction. Dans ses *Chroniques ferroviaires* (2003), Jean Laille réserve un chapitre à cette étonnante trouvaille et à ces drôles de convois qui ont fait, notamment, l'objet d'un roman, *L'or de Canfranc* de Santiago Mendieta (2008). Le passé trouble de cette mystérieuse gare occupée par les Allemands, a également interpellé Rosario Raro dans le *Dernier train pour Canfranc* (2017), un train cette fois au goût de liberté, au service des réfugiés victimes de l'oppression nazie.

Avec son décor naturel grandiose, ses ouvrages d'art remarquables qui se fondent dans la montagne, son destin contrarié qui l'a voué à la solitude, victime de l'injustice et de l'incompréhension des décideurs, le Canfranc aurait presque tout du héros romantique, au sens littéraire du terme. Son histoire mouvementée restera sans doute une source d'inspiration pour les romanciers et les chroniqueurs en tous genres mais, qu'on ne s'y trompe pas, son destin n'est pas scellé ! Le CRÉLOC et les défenseurs de cette ligne s'y emploient. À cet effet, convoquons immédiatement la superbe bande dessinée de Robert Minguez, *Paul et le mystère du Pau-Canfranc* (2013), et laissons-nous transporter par la magie du dessin, dans le sillage de son automotrice jusqu'à la gare de Canfranc, pour y célébrer avec ses héros la renaissance tant attendue de la ligne !

Régine Péhau-Gerbet



1- Alexandre Chatrian (1826-1890), employé de 1852 à 1884 à la Compagnie des chemins de fer de l'Est et reconnu comme écrivain, au même titre qu'Émile Erckmann avec qui il écrivait en duo sous le pseudonyme de Erckmann-Chatrian. Le prix a été décerné de 1950 à 1977.

2- Parra, Barrère, Brenot, Sabio, Pérez Latorre, Canfranc el mito,

3- Régine Péhau-Gerbet, Monhélios, 2017.

Le déboisement du tronçon Bedous-Somport

C'est sous la neige, le 1^{er} décembre 2017, que se sont retrouvés à Canfranc, M. Herald Ruijters (Directeur Transport innovant et durable à la Commission Européenne), M. Javier Lambán (Président du Gouvernement d'Aragón) et M. Alain Rousset (Président de la Nouvelle Aquitaine) pour signer la convention de financement des « Études pour la réhabilitation du tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Saragosse ».

D'un montant de près de 15 M€, cette convention a notamment pour but d'analyser les besoins en termes de remise en état de l'infrastructure et des équipements ferroviaires. Mais pour déterminer ces besoins, encore faut-il pouvoir accéder à la plateforme ferroviaire. Sans trafic ni entretien depuis 48 ans, la voie de chemin de fer est, par endroits, totalement envahie par la nature au point que même un randonneur ne peut passer entre la file des rails ! Or, il faut une vision très précise des lieux pour en dresser l'état. Il convient donc non seulement de débroussailler mais encore de déboiser les 25 kilomètres qui séparent la gare de Bedous de l'entrée nord du tunnel transfrontalier du Somport.

Dès le 8 janvier 2018, l'ONF (l'Office National des Forêts), titulaire du marché de déboisement, entré en action avec l'aide de l'entreprise spécialisée GBM. Un premier marché de 2 mois et demi a permis de défricher l'essentiel de la partie « haute » de la ligne, entre les gares d'Etsaut et des Forges d'Abel. Un second marché permettra de nettoyer la partie « basse », entre les gares de Bedous et d'Etsaut, de la mi-août à la fin octobre.

Cette discontinuité entre les 2 périodes de déboisement s'explique par les contraintes de protection de la flore et de la faune. Par exemple, il faudra attendre que le vautour percnoptère (espèce protégée par la directive oiseaux de l'union européenne) soit sur le point de migrer vers le sud en Espagne et Afrique du Nord pour que rentrent en action les tronçonneuses dans sa zone d'habitat.

Une fois l'emprise ferroviaire débarrassée de la végétation, une reconnaissance aérienne par hélicoptère interviendra pour faciliter les levés topographiques, et ce, depuis Pau jusqu'au Somport. Nul doute que c'est tout l'itinéraire de Pau à Saragosse qui va bénéficier des aménagements indispensables à la remise en service du « Canfranc ». Sans attendre ces interventions pour le moins spectaculaires,

des spécialistes de SNCF-Réseau et d'entreprises spécialisées parcourent déjà la voie pour ausculter notamment :

- les ouvrages en terre (déblais et remblai) ;
- les ouvrages métalliques (pont-rails et ponts-route) ;
- les ouvrages en maçonnerie (tunnels et murs de soutènement) ;
- les ouvrages hydrauliques (fossés, bassins, drainages, ...), si importants dans cette région aux fortes précipitations.

Le chiffrage des remises en état, confortations, reconstructions, suppressions et créations rentrera dans l'estimatif des travaux de l'avant-projet sommaire.

François Rebillard



© photos François Rebillard - CRÉLOC



Rassemblement à Canfranc

Ce dimanche 15 juillet, le CRÉLOC était présent à Canfranc au rassemblement annuel qu'organise la CREFCO pour revendiquer la réouverture et la modernisation de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse. Cette année, la manifestation était d'autant plus remarquable qu'elle marque les 25 ans de la CREFCO.

Pour cela elle avait décidé, en plus de l'acte revendicatif, de rendre hommage aux personnes, organisations et entités qui étaient déjà dans la lutte avant la création de la CREFCO en 1993, mais surtout elle voulait montrer sa reconnaissance à tous ceux qui appuient son action.

En raison des travaux de rénovation de la gare, cette manifestation s'est déroulée devant l'entrée du tunnel international, où nous avons ensuite trinqué (« cava » espagnol et champagne français) pour fêter cet anniversaire, en souhaitant lever bientôt le verre au passage du premier train dans le tunnel.



Brèves

Chère route !

Le Préfet des Pyrénées-Atlantiques a annoncé que, après études, l'estimation du coût de la déviation Gabarn-Gurmençon (3,6 km) passe de 77 M€ à 90 M€ (la presse locale, le 3 juillet). Les causes en seraient les normes sismiques des ouvrages et la nature géologique du terrain traversé. 3 remarques :

- curieux que cette nature géologique n'ait pas été prise en compte avant ;
- cette augmentation prévisionnelle de 16 % va entraîner une augmentation de la part de chacun des contributeurs, l'État et le Conseil départemental. L'accord s'était fait sur une répartition 50/50 (38,5 M€ chacun). Et demain, toujours 50/50 (45 M€ chacun) ? ;
- nous n'avons pas encore entendu les opposants au Canfranc s'inquiéter de la rentabilité de la route Gabarn-Gurmençon. Pourquoi ? Une angine blanche, peut-être ? Une extinction de voie ?

Rupture de charge !

« Quand on veut tuer son chien, on l'accuse de la rage. » S'agissant du Canfranc, ses opposants font de même. Ils aimeraient convaincre que le nouveau Canfranc ressemblera comme un frère à l'ancien. Celui d'il y a 48 ans. Funeste erreur !

La rupture de charge, qui avait cours lorsqu'il y avait des différences d'écartement entre la France (1 435 mm) et l'Espagne (1 668 mm), ne sera plus !

Demain, lorsque les travaux de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse seront terminés, on pourra relier directement Pau à Saragosse. Sans rupture de charge, pour le fret comme pour les voyageurs.

De quoi accuseront-ils le Canfranc demain ?

Jean-Luc Palacio



© Photo Jean-Éric Rose – 1^{er} juillet 2016.

Vie associative

Le 8 septembre 2018, le CRÉLOC tiendra son assemblée générale annuelle à la Mairie de Bedous à 10 h 30 (arrivée du train). Repas à 14 h au restaurant Le Mayabor de Bedous.

Le mot du Trésorier

Le CRÉLOC ne peut justifier son action militante que par un nombre élevé d'adhérents. Et nous avons d'autant plus besoin de votre présence au CRÉLOC qu'il nous faut pousser pour vaincre les derniers obstacles. Aussi, merci d'adhérer ou de ré-adhérer pour cette année, si vous ne l'avez déjà fait.

C.R.É.L.O.C. : Comité pour la RÉouverture de la Ligne Oloron-Canfranc
BULLETIN D'ADHÉSION / RÉ-ADHÉSION POUR 2018

NOM : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Téléphone : Adresse courriel :

TARIF DE BASE : 20 €

Je joins mon chèque à l'ordre de « CRÉLOC »

Je l'adresse à : CRÉLOC, Mairie de Bedous - 64490 Bedous

Pour suivre au plus près l'actualité du CRÉLOC vous pouvez vous connecter sur :
www.creloc.fr ou bien <https://www.facebook.com/groups/107924299234292/>

Les contacts :

Le président, Alain Cazenave-Piarrot - alain.cazenave-piarrot@orange.fr - Tél. 05 62 94 18 55 / 06 31 61 29 08
Le porte-parole, Jean-Luc Palacio - j-l.palacio@orange.fr - Tél. 05 59 39 71 88 / 06 81 96 15 21
Le trésorier, Christian Broucaret - christianbroucaret@free.fr - Tél. 05 56 40 98 38 / 06 80 15 07 48