

Rien n'est gagné : Bedous–Canfranc reste fermé

Au courant de l'hiver 2010-2011, les trains remonteront à Bedous. Il restera alors 30 km à rouvrir pour atteindre Canfranc. Pour la première fois depuis l'accident du pont de l'Estanguet en mars 1970 de bonnes fées se sont penchées sur le berceau du Canfranc. Mais les embûches subsistent. Ainsi la saga des passages à niveaux. À la suite d'un accident de circulation routière consécutif à un non-respect de la signalisation, monsieur Bussereau, ministre des transports, toujours prompt à surfer sur l'émotion, vient de décréter que, dorénavant, sur toutes les infrastructures ferroviaires nouvelles ou rouvertes, les passages à niveau seraient systématiquement remplacés par des passages dénivelés. L'annonce plombe singulièrement le devis de réouverture jusqu'à Bedous. Devant l'explosion prévisible du devis, le CRÉLOC est aussitôt monté au créneau, d'une part en partageant les informations avec le Conseil régional

d'Aquitaine sur l'effet pervers de cette décision, d'autre part en prévenant la FNAUT. Celle-ci a fait circuler l'information. On s'est tout de suite rendu compte que de nombreux projets de réouverture de ligne étaient ainsi concernés partout en France. Le boulet n'est pas passé loin : une dérogation portant sur tous les passages à niveau du Canfranc vient d'être obtenue. La réouverture est donc maintenue, ouf ! Les camions de maïs continuent de tomber dans le gave d'Aspe. Il ne se passe pas une semaine sans un accident sur la RN 134 entre Pau et Oloron. Gros titres et dramatisation dans la presse, surtout dans la République des Pyrénées. Des élus de droite comme de gauche continuent chaque fois de demander l'autoroute entre Pau et Oloron. Demain, peut-être, en vallée d'Aspe ? Plus que jamais il nous faut continuer le combat pour arracher, la remise en service Bedous–Canfranc.

ALAIN CAZENAVE-PIARROT
président du CRÉLOC

Ligne de Toulouse à Latour-de-Carol : la preuve par le neuf

La ligne du transpyrénéen oriental offre beaucoup de similitudes avec notre Canfranc : époque de construction, tracé, profil, rampes, électrification, tunnel hélicoïdal... mais présente une différence : elle fonctionne, elle !

Pour qu'elle continue à connaître du trafic ferroviaire, la Région Midi-Pyrénées, RFF et l'État viennent d'investir 48 millions d'euros sur le tronçon de 65 km, de Tarascon-sur-Ariège à Latour-

de-Carol. Après quatre mois d'interruption totale de trafic, à partir du printemps dernier. Et voici une ligne nouvelle : des kilomètres de rails longs soudés ont été posés, 100 000 traverses changées, plus de 100 000 tonnes de ballast déversées, 3 ponts reconstruits, les platelages des passages à niveau refaits à neuf, 200 agents SNCF et d'entreprises mobilisés...

Et maintenant on y roule !



Assemblée générale 2009

L'Assemblée générale
du CRÉLOC aura lieu,

**Samedi
3
octobre
2009**

à 15:00 h

Château Fénard de Bedous



Le présent avis tient lieu de convocation.

Attention, ce n'est pas en mairie, elle est en travaux, voir le plan ci-dessus.

À 12 h 15 repas « Chez Michel ».

Réservation auprès de François, secrétaire du CRÉLOC :

au 05 59 39 71 98 ou 06 81 96 15 21

Fin 2010, le tronçon de Portet–Saint-Simon à Tarascon-sur-Ariège sera traité à son tour, pour un coût prévisionnel d'environ 30 millions d'euros.

Et pour que la fête soit encore plus belle, les nouvelles automotrices de Bombardier y sont affectées.

Pourquoi ce qui est possible sur Latour ne le serait-il pas sur Canfranc ?

FRANÇOIS REBILLARD,
secrétaire.

Le président de la SNCF sur le pont d'Escot



Mercredi 6 mai 2009, nous sommes venus en vallée d'Aspe, nous avons rendez-vous sur le pont ferroviaire à 8 heures du matin, au viaduc d'Escot, invités la veille par Alain Rousset. Les personnes présentes étaient :

— Alain Rousset, président du Conseil régional d'Aquitaine et son staff transport ;

— Jean-Louis Carrère ;

— les maires de Pau, d'Oloron, de Bedous, de Sarrance, etc. ;

— Guillaume Pepy, président de la SNCF ; le premier qui se soit rendu sur le Canfranc depuis le déraillement de l'Estanguet, en 1970 ;

— Philippe Laurin directeur régional SNCF ;

— Pascal Petel chef de projet de RFF ;

— Simon Casas Mateo, gouvernement d'Aragon ;

Alain Rousset confirme les travaux sur Pau—Oloron : juillet à décembre 2010. Et Oloron—Bedous 2011. Il parle beaucoup tourisme, patrimoine (classer la ligne à l'UNESCO) mais aussi fret. Il estime que Bedous-Canfranc se chiffre à 210 millions d'euros pour les 27 derniers km, ce qui relève du niveau national et européen. « Il suffit de regarder une carte pour voir que le chemin le plus court entre Bordeaux et Saragosse passe par Canfranc ». Alain Rousset évoque le problème des passages à niveau entre Oloron et Bedous.

Puis il y a eu conférence de presse à Bedous. À cette occasion, j'ai, devant la presse dit qu'il y avait assez d'études, qu'elles concluaient toutes à la faisabilité technique et à la rentabilité commerciale de la ligne. Et devant la presse, j'ai remis l'étude de Jürg Suter directement à Guillaume Pepy en expliquant rapidement les compétences de l'auteur et l'intérêt en lui montrant les pages avec les graphiques de circula-

tions appelés « sillons ». J'ai dit comment la ligne pouvait s'autofinancer en montant en charge. J'ai remis aussi à Pepy la brochure des CFF consacrée à l'inauguration du Lötschberg dans laquelle Jürg Suter fait une comparaison entre le Canfranc et le Lötschberg, la vieille ligne ayant amorcé le trafic et restant toujours très utile pour le fret alors que le tunnel de base du Lötschberg est surtout utile pour les voyageurs à grande vitesse.

J'ai parlé à part, un peu avec Simon Casas. Il dit être très critiqué par la CREFCO. En public il avait dit que les traverses à double standard d'écartement se posent entre Valencia et Canfranc.

Bref, ce comité des maires, que Victor Lopez, à l'époque maire de Canfranc, avait essayé de créer, se fait enfin.

— Le président de la SNCF est resté prudent, il n'est pas le décideur et on sait que Paris n'avance pas. Mais il affirme que la SNCF est prête à faire circuler des trains dès que la réouverture sera effective. Comme un journaliste demandait à Alain Rousset s'il songeait à un opérateur privé ou à un GEIE, Guillaume Pepy a repris la parole pour dire que la SNCF était disponible. Il rappelle que la SNCF fait circuler des trains en montagne : Savoie et Cerdagne (Train Jaune modernisé).

— Martine Lignières-Cassou annonce la création d'un comité pour la ligne des maires de Tarbes, Pau, Oloron, et de la vallée. Bref, ce comité d'élus que Victor Lopez avait essayé de monter est désormais réalisé.

— René Rose, maire de Borce et élu de la communauté de communes, a fait une intervention favorable au train, ce qui nous est apparu comme nouveau.

— La couverture médiatique a été bonne.

Le premier Comité de Ligne Pau—Bedous

L'ouverture des débats a eu lieu à 15:00 h, le 17 juin 2009 à la mairie d'Oloron. À la tribune les aiguilleurs du débat : Philippe Buisson, vice-président du Conseil régional ; Régis Chanteau, chef de service TER Conseil régional ; Bernard Uthurry, maire d'Oloron ; Florent Kunc, directeur adjoint à la SNCF, pour le TER Aquitaine.

Dans la salle, environ 30 personnes, dont Cécile Rodier pour le RFF, Patrick Guagliardi pour la SNCF TER Pau, association BAP, Hervé Lucbéreilh, ancien maire d'Oloron, les syndicats SNCF, les journaux *Sud Ouest* et *La République*, et Michel Rodes, François Rebillard, deux observateurs du CRÉLOC mandatés par CREFCO et AUTRA.

Trains Pau—Oloron

La fréquentation est en hausse de 62 % depuis 2003 ; 400 voyageurs par jour ; moyenne de 26 voyageurs par train. Le trajet de 36 km se fait en 36 min. Régularité de 96 % ; le thermique coûte plus cher que l'électrique. « On pense même à une réélectrification AVANT la réouverture de Canfranc à cause de ce surcoût. » Le cadencement est prévu : fin 2011, y compris TGV, CIC et fret.

Cars Oloron—Canfranc

Constat de non-correspondance trains RENFE/cars SNCF à Canfranc : la CREFCO s'est exprimée par écrit sur ce point et félicite le président Rousset pour ses initiatives.

Réouverture ferroviaire Oloron—Bedous

— Oloron—Bedous est le premier maillon de la réouverture inéluctable du Pau—Canfranc déclare fermement Philippe Buisson. Mêmes déclarations très fermes du maire d'Oloron et de son premier adjoint.

— Annonce maintenue par la Région Aquitaine, dès l'achèvement des travaux Pau—Oloron (donc, engagement du chantier Oloron—Bedous début 2011)

Les questions et remarques issues de la salle

— Pas question de contournement ferroviaire d'Oloron par le Gabarn. Conclusion : Il n'est pas question de faire un contournement ferroviaire d'Oloron par le Gabarn.

Des élus prennent fermement position pour la réouverture : Bernard Uthurry, Pascal Boniface (adjoint Pau), Louise-Anne Mayerau (Conseil régional), Jean-Luc Palacio (élu de Sarrance).

Voir le compte-rendu exhaustif sur le site CRÉLOC.

Quelques images de l'activité ferroviaire sur la ligne Goya

François, notre fureteur du rail, a fait un petit tour sur la ligne afin de se rendre compte de l'activité qui y règne.

1. Train désherbeur en gare d'Oloron-Sainte-Marie. Cette unité fait partie du matériel d'entretien des lignes. On trouvera aussi des nettoyeurs de caténaires mais ce sera lorsque la ligne sera réélectrifiée.

2. Train de ballast en gare de Buzy-en-Béarn. C'est l'entretien — a minima, certes — mais pour que les trains continuent à rouler en sécurité. On a déjà vu la bourreuse stationnée en gare d'Oloron (*sur le site, voir Lexique à *bourreuse*). C'est la bourreuse qui cale le ballast sous les traverses.

François n'a pas vérifié si le ballast était d'origine aspoise ou si c'était de l'importation bretonne. Il est vrai qu'on ne lui a pas demandé.

3. Petit clin d'œil à la ligne de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port, qui connaît les mêmes vicissitudes que Pau-Oloron : les installations électriques ne voient plus passer que des engins thermiques !

Logiquement, la taxe carbone devrait nous faire revenir à l'électricité, à moins que ce principe ne soit que virtuel.

En tout cas, noter la composition d'été : 2 autorails X 2200 encadrant une remorque.

4. Autorails en gare d'Oloron-Sainte-Marie. Ces deux autorails sont garés sur la voie sécurisée qui les protège durant la nuit. En l'occurrence, ce jour-là, un mouvement de grève d'une certaine catégorie de personnel a « piégé » ces deux engins, contraints à l'immobilité de jour sur leur voie nocturne...



Colloque

Le jeudi 26 novembre, à Pau

à l'amphithéâtre de la
Présidence de l'Université

**Les déplacements de demain en Béarn
enjeux et changements climatiques**

organisé par CDIE-Béarn

www.cdiebearn.com

05 59 32 12 36

Brèves

Espagne

Miguel Angel Moratinos, ministre espagnol des affaires étrangères depuis cinq ans a déclaré à *Sud Ouest* le 26/08/09 : « Côté transports, outre les autoroutes de la mer, le dossier de la réouverture de Pau–Canfranc avance ». Le 1^{er} janvier 2010 l'Espagne assurera la présidence de l'Europe et nos voisins multiplient des déclarations très volontaristes.

La CCI se déclare...

– pour 1 TGV sur le Canfranc ;
– pour 1 TGV Pau–Bordeaux en 35 min !
– pour une autoroute Pau–Oloron à 250 M !
Le clou de la réunion de la CCI du 29 juin fut l'affirmation catégorique de l'ancien préfet Poulit : « L'autoroute Pau–Oloron à deux fois une seule voie, engendrera une augmentation du PNB béarnais de 84 M d'euros par an, le bilan carbone ne serait pas affecté. » Huit jours plus tard un communiqué de RFF remettait les choses en place pour ce qui est des 35 min sur Pau–Bordeaux en TGV. Curieusement M^{me} Lignières-Cassou, qui a voté le Grenelle, et subventionné le CRÉLOC se déclara ralliée à cette autoroute finançable (?) par le Conseil général et les municipalités : 250 millions d'euros !

Conseils économiques et sociaux régionaux

Aragon

Le CESR d'Aragon a commandé une étude sur le Canfranc à INECO. Une partie des conclusions reste à publier. Le document est

favorable à la réouverture et envisage le Canfranc comme une étape vers un tunnel de base.

Aquitaine

Le CESR prépare un rapport sur les infrastructures régionales. C'est dans ce cadre que le CRÉLOC (FR et MR) a été entendu le 15/07/09, en présence de Luc Pabœuf, président, de P. de Stampa, président, de commission N° 1 et on le sait, président, de la CCI de Pau. Échange courtois avec RFF qui annonce tout bonnement avoir besoin de deux ans pour un accord international, juridique et technique sur la réciprocité des tunnels routiers et ferroviaires en matière de secours ! Alors que la décision de principe de réouverture date du sommet de Santander en 2000 !

Projets LGV Sud-Ouest :

- l'appel d'offres Tours–Bordeaux est lancé : 7 milliards d'euros
- études en pays basques relancées. Le CADE remet une contre-étude.
- le comité de pilotage exclut une gare à Pau–Uzein et une LGV Pau–Tarbes.
- les choix sont reportés : après les régionales.
- la demande de réutiliser la ligne classique de Morcenx est maintenue par Le CADE, la SEPANSO-FNE, des élus basco-béarnais : la ligne qui a vu du 333 km/h en 1955 peut absorber des TGV à moindre coût que Langon–Captieux. Bordeaux–Talence peut être élargie. Mais les toulousains sont prêts à payer...

Gérard Baloup

Notre président d'honneur, Gérard Baloup, fondateur de la Communauté de Travail des Pyrénées, directeur au Conseil de l'Europe s'est éteint ce printemps dernier. Homme de caractère, de courage et d'engagement (1936, FFI, etc.), il laisse un très bel ouvrage : *L'Europe, lointaine Jérusalem*.

2 tomes, BS Média à 33710 Samonac. Ses carnets de route sont précieux et passionnants. Il a travaillé avec les pères fondateurs de l'Europe pour des institutions fédéralistes dans une vision spirituelle et chrétienne d'une profonde sincérité. On lira aussi les articles de ce régionaliste convaincu dans « région d'Europe ». Travaillier acharné, il sut faire avancer son idéal.

Yvon Arrigas

Notre ami et vice-président, Yvon Arrigas nous a quitté en 2008. Originaire d'Osse-en-Aspe, il restait attaché et fidèle à notre cause. Il avait quelques points communs avec Gérard Baloup : une grande discrétion, une profonde humanité, et, nous ne l'avions appris que tard, son engagement dans la Seconde Guerre dans la 2^e DB qu'il avait rejoint très tôt à travers l'Espagne. À ses proches nous redisons nos sentiments de sympathie et de respect.

C'est volontairement que nous mettons la stèle commémorative de la fondation du camp de Gurs, près de l'hommage à nos deux confrères qui ont été résistants. C'est la gare d'Oloron, à 15 km du camp d'internement, qui recevait les Espagnols réfugiés puis, plus tard, constituait le quai d'embarquement pour la déportation. Cette plaque, a été placée pour le 70^e anniversaire de 1939.

Notre site Internet

Le site s'enrichit au fur et à mesure des événements, il complète la *Lettre*, il en est l'illustration. Un important lexique des termes employés dans nos articles à propos de la ligne Goya vous aidera sans doute.

Le site est consultable à :

<http://creloc.intermodalite.com>

Messagerie :

creloc@intermodalite.com

Le CRÉLOC a besoin d'adhérents nombreux

Cette année 2009 est marquée par un fléchissement du nombre de cotisants. On voit que l'annonce de réouverture jusqu'à Bedous est un signe fort, certes, mais on n'est pas encore à Canfranc !

Les adhérents cautionnent le succès de notre action et nous donnent aussi le moyen de financer nos projets. Si on mesure le militantisme d'une association à sa capacité d'investir ses ressources dans l'action, nous sommes bons : les fonds sont employés à fond. Merci de nous envoyer votre cotisation (si ce n'est déjà fait) et de faire adhérer ceux qui, autour de vous, veulent partager nos victoires et notre combat.

Pour 2009, c'est vingt euros, tarif modestement réajusté par rapport à l'an passé.

20 €

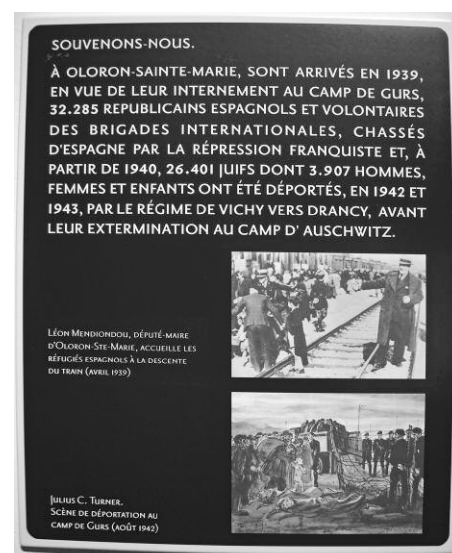
Chèques à l'ordre du CRÉLOC à envoyer à

Ivan Picau

39, chemin Trinité 64300 Orthez

ou bien à virer sur notre compte

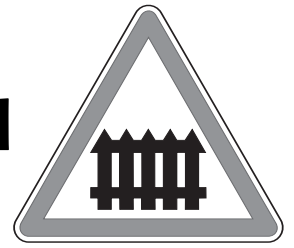
n° 03254200401, banque Pouyanne
12, place d'Armes, 64300 Orthez.





Les passages à niveau

des obstacles surtout psychologiques



Le passage à niveau (PN), comme son nom l'indique bien, est le lieu du franchissement d'une voie ferrée par une route (passage) au même niveau (à niveau) donc ni au-dessus (supérieur) ni au-dessous (inférieur). La première conséquence évidente en est la possibilité de collision entre les véhicules ferroviaires et routiers à cet endroit-là. Les véhicules ferroviaires ayant pour particularité un coefficient d'adhérence au sol largement inférieur à celui des véhicules routiers (raçon d'un très faible coefficient de frottement pour les premiers par rapport aux seconds, d'où leur célèbre sobriété énergétique), il leur est impossible de circuler « à vue », sauf à 30 km/h environ. L'extrême dangerosité d'une éventuelle collision a conduit dès les débuts du chemin de fer à choisir une solution radicale : l'interdiction temporaire du passage routier, souvent physiquement par des barrières, sauf dans les cas de toutes petites routes ou chemins. Pour ces derniers, le PN est traité comme une intersection routière, sans aucun mécanisme de barrière ni signalisation lumineuse ; un panneau routier dit « croix de Saint-André » joue le rôle du panneau « Stop » d'une intersection.

Pendant de longues années, les PN étaient « gardés » : un agent était chargé de manœuvrer les barrières (lourdes barrières rouges et blanches), au moyen d'un mécanisme à manivelle lorsqu'elles étaient basculantes, directement lorsqu'elles étaient roulantes. L'arrivée d'un train étant signalé par le tintement d'une sonnerie elle-même déclenchée par d'ingénieux dispositifs électromécaniques placés sur la voie, actionnés par les roues du train. La présence de l'humain évitait, presque à coup sûr, un emprisonnement d'un véhicule entre les barrières, pourtant manœuvrées simultanément et de longueur égale à la largeur de la chaussée. L'humain(e) en question était logé(e) avec toute sa famille dans une de ses maisonnettes au charme discret sises à proximité immédiate des PN.

De nos jours, il n'y a pratiquement plus un seul PN gardé, et le « PN à

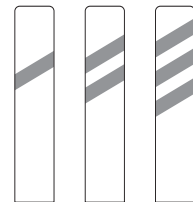
SAL » règne en maître sur les voies de France et de Navarre. SAL : Signalisation Automatique Lumineuse. Il s'agit donc d'un « robot », dont les barrières se ferment dès l'approche du train (détecteur placé à une distance cohérente avec la vitesse maximale des trains sur la portion de ligne concernée) et se réouvrent dès le dégagement par celui du segment de voie de quelques mètres croisant la route (« circuit de voie court »). Pour pallier à un éventuel (bien que très peu probable) non-abaissement des barrières, le PN est équipé de deux puissants feux rouges qui clignotent dès la détection de l'approchement du train, quelques secondes avant le début de la descente des barrières. Tant que les barrières ne sont pas en bas, une puissante sonnerie retentit. Le code de la route est formel : c'est le clignotement des feux qui à lui seul signifie l'interdiction totale de franchissement du PN. L'humain ayant disparu, parti à la ville dans son HLM manger du poulet aux hormones, le risque de coincement d'un véhicule entre les barrières devint réel. De ce fait, les barrières ne font plus que la moitié de la longueur de la chaussée, afin de permettre de continuer après un franchissement un peu « tardif ». C'est le PN à SAL 2 : PN à deux demi-barrières, chacune d'elles barrant la moitié droite de la chaussée en abordant le PN. Certains PN « importants » sont du type SAL 4, c'est-à-dire à quatre demi-barrières, les deux demies de gauche s'abaissant après les deux premières, le tout au prix d'un cycle plus long en temps.

Dernière subtilité : les demi-barrières droites (SAL 2 ou 4) sont équipées d'un lest au niveau du pivot dont l'effet est de les abaisser ; Elles sont maintenues ouvertes par l'action d'un frein, lui-même serré par un électro-aimant. Il en résulte qu'en cas de panne prolongée de l'alimentation électrique du PN (style tempête...), après épuisement des batteries, le frein se desserre, et les barrières s'abaissent, fermant le PN. Grand principe de base de la signalisation : la panne doit conduire à un état de sûreté maximal. Pour le SAL 4, les deux demi-

barrières gauche ont le lest placé de façon à ouvrir la barrière.

Détail pratique : tout PN est équipé d'un téléphone permettant d'appeler le service ferroviaire en cas de panne. Donc, même sans votre portable, vous pouvez avertir quand il est évident que le PN est en panne.

Pour les toutes petites lignes, parcourues à faible vitesse, il existe le PN à SAL FC, FC pour « fermeture conditionnelle ». Dans celui-ci, la fermeture est déclenchée par un bouton poussoir au bord de la voie près du PN ou par une commande radio, un panneau au bord de la voie « Cde Radio » signalant l'endroit d'envoi du signal. Le franchissement du PN par la circulation ferroviaire est alors subordonné à la présentation de deux feux verts fixes dont l'allumage est tributaire du contrôle de fermeture des deux demi-barrières.



Les propositions du CRÉLOC

Malgré toute l'ingéniosité déployée pour rendre le plus fiable possible le fonctionnement des PN, force est de constater qu'ils sont à l'origine d'un grand nombre d'accidents chaque année. À l'origine ? Voire ! En fait pas plus que les intersections diverses que l'on peut rencontrer sur le réseau routier, et ce pour la même raison : La capacité presque illimitée qu'a l'être humain à se considérer comme invulnérable et donc à adopter des comportements totalement déraisonnables. Et en particulier lorsqu'il se trouve au volant d'une automobile (ou au guidon d'une moto...) ; n'oublions pas ce que disait le regretté René Dumont : « La voiture, ça tue, ça pollue et ça rend c... ». Bref, dans l'immense majorité des cas, l'accident est dû à un non-respect du code de la route. Et c'est ainsi qu'après « l'accident de trop », notre

brillant ministre des transports a décidé de proscrire tout PN sur toute nouvelle ligne ferroviaire.

Autant cette initiative est raisonnable sur des lignes parcourues à des vitesses soutenues, et d'ailleurs déjà bien avancée (plus de PN sur les lignes à vitesse supérieure à 160 km/h, de moins en moins sur les autres, de nombreux PN étant supprimés chaque année du réseau) autant elle est contestable sur les autres lignes. En fait, elle revient à sanctionner le mode de transport qui n'est pas à l'origine des accidents, dans le souci de ne surtout pas pénaliser le mode routier ; Y a-t-il un texte interdisant la construction de

toute nouvelle route avec des croisements ? Généralisant l'usage de l'échangeur ? Non, bien sûr ! Résultat : les devis de réouverture de nombreuses lignes abandonnées font plus que doubler, enterrant définitivement ces projets, faisant même disparaître leurs associations de défense.

Dans le cas du Canfranc, il est remarquable de constater que le seul passage dénivelé construit l'a été par la Région Aquitaine, à ses frais, d'ailleurs sous les quolibets des « amis du Canfranc », l'administration des routes s'étant, elle, bien gardée de transformer les « emprunts » dits « réversibles » en passages supérieurs ou inférieurs...



Système russe de protection de passage à niveau. On voit d'abord que les demi-barrières sont éloignées de la voie, puis que les plaques qui se relèvent n'interdisent pas le dégagement. On trouve un système analogue sur les têtes des ponts mobiles.

Le CRÉLOC fait donc les deux propositions suivantes, non limitatives :

Ajouter aux barrières un obstacle physique supplémentaire, de nature à rendre presque totalement impossible le passage d'un véhicule routier lorsqu'il est activé, après l'abaissement des barrières bien sûr. C'est ce qui existe en Russie [voir photo], d'après sa configuration, il n'est d'ailleurs pas impossible que cet obstacle soit franchissable dans un sens, se rabattant sous le poids du véhicule ; dans l'autre sens, en revanche... bienvenue aux chicanes !

Équiper les PN d'un système de caméra numérique, ne filmant que lorsque le PN est activé (feux rouges) histoire de pouvoir envoyer le courrier

du Trésor Public aux audacieux, sans oublier la pompe à points, bien sûr. Système probablement bien moins cher que la construction d'un pont ! Car malheureusement, il se dit que les « chicanes » sont des habitués, coutumiers du fait. Et si vous avez la certitude que tout franchissement de PN dont les feux clignotent depuis x secondes se traduira par une somme rondelette à payer et quelques points en moins, nul doute que vous serez vigilant !

Petit calcul simple : si le cycle du PN dure quatre minutes, avec 20 trains par jour, cela fait 80 minutes par jour ; les passionnés d'informatique se feront un plaisir de calculer tous les combien il faudra récupérer la mémoire.

Les précautions



La MG 50

C'est la maison de garde n° 50 sur la RN 134 près d'Escot. Cette MG est en cours de restauration. Est-ce que cela veut dire, foin de toutes les technologies modernes en matière de PN sur Oloron-Bedous, que le ministère a enfin résolu le problème : les passages à niveau seront désormais gardiennés comme au bon vieux temps, avec une garde-barrière, comme le laisse penser le soin qu'on apporte à son logement de fonction ?



Précautions d'avance à Bidos

À Bidos, un passage piétonnier a été aménagé le long de la voie ferrée au droit des usines *Messier-Safran*. Le gabarit est préservé pour assurer la réouverture du tronçon Oloron-Bedous.



Passage en dessous

À 2 km au nord de Bedous, on a prudemment aménagé un passage en dessous plutôt que de rétablir le PN 57.