

Pour expliquer l'inexplicable, il faut dénoncer les responsables...

CONTRAIREMENT à ce qui était annoncé urbi et orbi par le Conseil régional d'Aquitaine et par son président Alain Rousset, la réouverture du Canfranc jusqu'à Bedous ne se fera pas début 2011. Les équipes et les engins du chantier de renouvellement de la voie entre Pau et Oloron terminent leur opération au nord. Ils s'apprêtent à repartir, alors qu'on pouvait raisonnablement penser qu'ils pousseraient jusqu'à Bedous.

La réouverture est bloquée, durablement bloquée ! D'atermoiements en explications fumeuses, le Conseil régional d'Aquitaine a fini par cracher le morceau : le rail n'arrivera pas à Bedous avant 2012, voire 2013. On nous annonce une énième étude : on peut ainsi nous promener pendant quarante ans, vieille habitude ! Les raisons du blocage sont aisément décelables : c'est à cause des passages à niveau que le Canfranc ne rouvre pas. Avec un zèle qu'on aimerait bien lui voir déployer quand il s'agit de renouveler l'existant ferroviaire, RFF s'est engouffrée dans la mise en œuvre de la directive Bussereau qui interdit tout passage à niveau sur un tronçon ferroviaire remis en service. Ce sont ainsi une dizaine d'opérations de réhabilitation de voies ferrées qui sont ajournées en France. À cause de cette directive imbécile, prise en instrumentalisant l'émotion suscitée par un accident d'autocar scolaire en Haute-Savoie, la suppression des passages à niveau entre Oloron et

Bedous double le devis de la réouverture. La Région Aquitaine, ainsi mise au pied du mur, ne peut pas mettre quarante millions d'euros de plus pour monter à Bedous. Sûr qu'elle trouvera un autre projet auquel affecter la ligne budgétaire votée pour le Canfranc !

Au CRÉLOC on s'interroge d'abord sur la valeur juridique de la directive Bussereau. Et nous avons des doutes, surtout en ce qui concerne le Canfranc. Nous demandons jusqu'à Canfranc une voie ferrée fret à un million d'euros le kilomètre. Les passagers qui, dans un premier temps, pourront aller et venir de Bedous, constituent un plus et nous savons qu'il existe des solutions pour maintenir les passages à niveau en toute sécurité. L'important, au sud d'Oloron, est de rétablir le lien ferroviaire pour autoriser un report modal à travers les Pyrénées et amorcer ainsi la pompe du trafic ferroviaire. Après les politiques verront s'il convient, ou non, d'améliorer, éventuellement, l'outil ferroviaire.

La parole et l'action du président du Conseil régional d'Aquitaine sont coincées par l'oukase qui s'abat sur le Canfranc. Alors le CRÉLOC se permet de dénoncer la responsabilité de l'État français qui, une fois de plus, a saboté la réouverture du Canfranc, avec la sinistre directive Dominique Bussereau, ci-devant secrétaire d'État aux Transports, du gouvernement François Fillon 1.

ALAIN CAZENAVE-PIARROT
président du CRÉLOC



Paysage ferroviaire suisse
utilisé pour la carte de vœux du CRÉLOC



Connecting Europ
train transalpin en Suisse



Passage à niveau Suisse

Ce n'est pas un hasard s'il est souvent question de la Suisse dans cette *Lettre*, en effet, ce pays de montagnes est dans toutes les applications ferroviaires exemplaire pour la modernité.

Le principe de démission

« À LA SUITE du dramatique accident survenu le 2 juin dernier (2008) au passage à niveau d'Allinges (Haute-Savoie), un rapport a été remis au premier ministre, le 26 juin, analysant l'évolution de l'accidentologie sur les 14 651 passages à niveau pour automobiles et les 799 passages à niveau pour piétons et proposant un plan d'action pour en améliorer la sécurité. Ce plan d'action comporte vingt mesures orientées autour de quatre axes visant à : poursuivre et développer l'information et la prise de conscience des conducteurs ; mobiliser les gestionnaires de voirie ; poursuivre et accélérer un programme systématique de traitement des passages à niveau ; proscrire toute nouvelle création de passage à niveau sur des lignes ferroviaires ouvertes aux voyageurs. »

Etc., etc.

Ce très beau texte est la réponse du ministère de l'écologie, de l'énergie du développement durable et de l'aménagement du territoire à la question n° 27711 de la 13^e législature posée par le député UMP de Haute-Savoie Lionel Tardy.

Il s'agissait de l'accident d'un car effectuant une sortie scolaire (deux classes de collégiens) ; 7 morts, 3 blessés graves 22 blessés légers. En moyenne, on déplore 40 morts annuels aux PN, moins de 1 % des décès dus aux accidents de la route, dont, soit dit en passant, 18 % sont imputables aux camions. Depuis l'accident de Port-Sainte-Foy en 1997 (13 morts, 42 blessés dans le train ; camion citerne d'essence), sur plus de 400 morts aux PN, tous sauf un (le mécano d'un train) étaient des usagers de la route.

Plus précisément, ce rapport contient un ensemble de « recommandations pour un programme d'actions », structuré en quatre axes, dont le quatrième se résume à la mesure 20 : « Veiller, lors de l'instruction des Dossiers préliminaires de sécurité (DPS) à ce que les projets de création, mais aussi de « réouverture » de lignes, qui créent de nouveaux services – en général par reconstruction complète de l'infrastructure – sur des sections peu ou plus fréquentées, ne conduisent pas à la création de fait de nouveaux passages à niveau (État, EPSF, RFF) » ; cet axe 4 étant lui même intitulé : « Confirmer la proscription absolue de tout nouveau PN sur des lignes voyageurs. »

Nous sommes donc en présence d'une simple directive ministérielle, qui vise à sécuriser les passages à niveau et qui intervient après le devis accepté sanctionné par décision d'engager la régénération en 2011, du tronçon Oloron–Bedous. Fait encore plus troublant, cette

directive, qui n'a pas force de loi, est interprétée afin de voir son application s'imposer rétroactivement à une décision d'ouverture ayant fixé de manière certaine les quantités d'emplois budgétaires du Conseil régional Aquitaine. Quel est la différence de coût ? 40 millions d'euros, soit plus du double du chiffrage initial (30 millions) ! Pourtant, dans le texte final on peut lire : « Une revue systématique des dispositions envisagées sur les projets de réouverture de lignes ferroviaires, initiés avant 2008, a été lancée pour intégrer la suppression du maximum de passages à niveau et le traitement (équipements de sécurité, rectification de voiries, mesures d'exploitation) des passages ne pouvant être supprimés dans ces opérations. »

Le texte final est donc bien une préconisation d'intégrer dans tout projet un maximum de suppressions de passages à niveau ; s'il oriente la réflexion, il évite d'être directif et laisse toute latitude à interprétation. Pourtant, RFF a appli-



Étonnant passage à niveau de montagne d'un pays où les citoyens se sentent responsables

On aimerait avoir les statistiques suisses des accidents aux passages à niveau.

Dans notre site, un dossier sur les passages à niveau montre aussi des solutions radicales pour protéger les voies lorsque les citoyens se sentent moins responsables (attention, c'est hard).

qué ce texte à un tel point que six passages à niveau sont à déniveler, induisant le surcoût ci-dessus. Et en cela, RFF remet en cause un chantier déjà budgétisé, au prétexte d'une simple directive, et non d'une loi, le tout après avoir assuré le Conseil régional d'Aquitaine qu'une simple remise en état de l'infrastructure, par régénération complète de l'installation, entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous, était possible !

Ce faisant, RFF annule donc purement et simplement une décision souveraine d'élus du peuple ! République, « res publica » : pas pour RFF ! Une décision ? Voire ! Chartres—Orléans, Carpentras—Sorgues, et bien d'autres réouvertures de « petites » lignes au trafic voyageurs sont ainsi bloquées.

Fait extrêmement surprenant, ce même RFF a autorisé sur la déviation de Bedous, au sud de l'agglomération, la réalisation par la DIRA (Direction des routes d'Aquitaine) d'une brèche importante dans le talus sans mettre en concordance le dénivélé pour dégager le gabarit routier lors de la mise en place d'un futur passage supérieur ferroviaire ! La route et la voie ne sont plus « à niveau », mais pas assez pour un pont rail ! Quel étrange mélange de zèle et de laxisme...

RFF, RFF, RFF, RF... et oui, RF, Marianne, l'État, son ministère des transports ! Car qui est dupe ? Qui donne les ordres à RFF ?

Force est de constater que face à ce coup de force de « RFF », un immense silence s'est fait à tous les niveaux politiques de l'Aquitaine. Et pourtant, cette directive imbécile (combien d'accidents supplémentaires sur route seule, dus aux non-réouvertures qu'elle induit ?) ne vise que les lignes voyageurs, sans tenir explicitement compte de la vitesse des trains. Donc, rouvrir jusqu'à Canfranc, simplement en marchandises, serait tout à fait possible, avec des PN ! Les 40 millions d'euros supplémentaires ne seraient-ils alors pas bien mieux utilisés ? Nous



Expérimentation d'un platelage moutonnier sur la ligne Pau—Oloron en réfection

De tout temps à jamais les passages à niveau ont été en premier lieu un marqueur du comportement social, plus on établira de mises en garde, plus l'utilisateur se sentira en sécurité et déplacera les limites de la raison.

C'est aussi bien valable pour les équipements de loisir ordinaires que pour le gouvernement des nations.

C'est la crainte qui garde le mieux les hommes comme disait La Boétie.

aurions enfin un lien ferroviaire Pau—Saragosse, certes « limité » au fret, mais tout de même bien utile en ces temps d'indispensable report modal des marchandises ! De « nouveau paradigme » ! Et d'ici la fin des travaux, il y a fort à parier que cette directive ne serait plus que le mauvais souvenir d'un des ultimes soubresauts d'un lobby automobile agonisant, contraint de pousser l'État à dépenser de l'argent public pour détruire de la richesse (autos en état de marche envoyées à la casse, au nom de l'écologie) pour retarder l'inéluctable. Quitte à limiter la vitesse des trains de voyageurs à 70 km/h au droit des PN les plus « préoccupants », voire à les gardiennier.

Alors ? Pourquoi ce manque d'initiative des acteurs concernés ? Des « désenclaveurs » de tout poil ? Pourquoi avoir laissé partir le chantier basé à Oloron ? Peur de trop s'approcher de la réussite ? Cela interpelle d'autant plus que lors de la mise en œuvre de cette directive, l'État tout puissant, pour l'année 2008, a consenti un effort sur cette ligne budgétaire de 65 millions d'euros pour l'ensemble de la France. Donc l'État demande à la

Région Aquitaine, pour 28 kilomètres de ligne, d'engager deux tiers de la somme qu'il engage lui-même sur les 30 000 kilomètres du réseau dont il devrait assurer la pérennité !

Ils étaient pourtant venus nombreux accompagner Alain Rousset à Bedous le 31 janvier 2008, assister au débroussaillage de la ligne ! Enfin, les choses sérieuses ! Une vraie étude de réalisation ! Un inventaire technique avant travaux ! Le 6 mai 2009, Guillaume Peppy, le président de la SNCF, Philippe Laurin le directeur régional SNCF, Pascal Petel, le chef de projet de RFF étaient venus à Escot et en conférence de presse à Bedous n'avaient vu aucun problème à la réouverture, devant Alain Rousset.

Un simple papier sans force de loi, une simple recommandation et puis plus rien.

On ne meurt pas à Mirambeau comme à Allinges.

Le 10 novembre 1993, un violent accident sur l'A10 près de la sortie « Mirambeau » avait fait 15 morts et 53 blessés. Comme toujours, le « feroutage » avait été évoqué pendant quelques jours...

PATRICK MARCONI

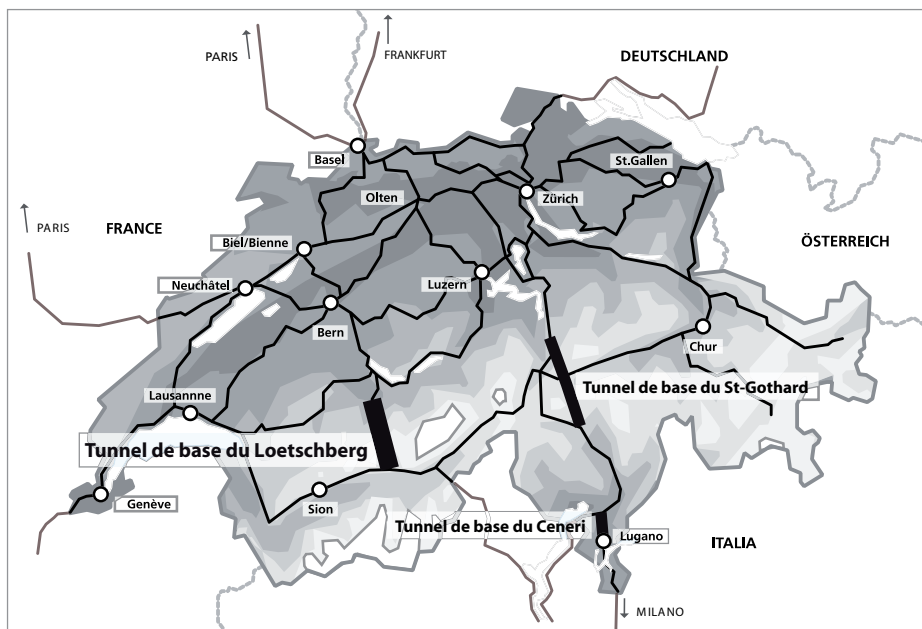
Comprendre le modèle suisse

Le 15 octobre dernier le plus long tunnel du monde, 57 km, était percé. Au-delà de la prouesse technique, il existe bien un modèle suisse pour la traversée des massifs montagneux. Il est significatif que la presse française, y compris La Vie du rail, soit passée à côté de l'essentiel : une politique des transports qui donne la priorité au ferroviaire. En deux mots, disons-le : la redevance poids lourds (PL) finance pour l'essentiel la modernisation ferroviaire et le but affiché est de diminuer de moitié les poids lourds en transit.

Or, cela nous concerne directement, nous Pyrénéens. En effet cette politique globale des transports se décline à travers divers concepts qui sont le contrepied de notre bien triste politique ou absence de politique de transport française.

1. L'objectif.

Le but premier demeure le « transfert » c'est-à-dire le report modal, des marchandises, de la route vers le rail. Et cela, même et surtout si la Suisse a inauguré un tunnel routier sous le Saint-Gothard en 1980, de 17 km de long. Car avec 20 000 véhicules par jour, elle en a vite vu les aspects négatifs. C'est bien dans un but environnemental que la Suisse, dans le cadre de l'Espace économique européen, a imposé à l'Union Européenne (UE), qu'elle renonce à son principe ultralibéral de libre circulation sur les routes (Accord Transports Terrestres du 1^{er} juin 2002). En effet, les poids lourds en transit devenaient une nuisance majeure pour ce pays, qui, rappelons-le présente la superficie exacte de l'Aquitaine.



2. Les moyens.

- Un plan d'ensemble est lancé : *Alptransit*, avec les Nouvelles Liaisons Ferroviaires Alpines, NLFA, le tout est décidé par une votation du 27 septembre 1992. L'objectif est ambitieux : faire passer les poids lourds en transit de 1,5 millions à 0,6 par an. Mieux encore, le principe *Alptransit* est carrément inscrit dans la *Constitution* sous l'article 84 en 1994. En 1998, nouvelle votation sur le financement. C'est pourquoi, aujourd'hui encore, chaque citoyen helvétique est parfaitement informé. Ainsi, paradoxalement, pour raison environnementale, voilà le pays le plus libéral qui soit, qui organise la décroissance du trafic des poids lourds et la fait accepter, non sans mal à l'Union Européenne, l'inscrit dans la Convention alpine (les 11 États de l'arc alpin y souscrivent) ! Mais l'effet d'entraînement n'a pas encore touché les élus pyrénéens.

- La stratégie ferroviaire retenue est celle du réseau. En effet, suite à d'âpres débats et pour satisfaire Berne et Soleure, on préfère réaliser deux tunnels plutôt que le seul Gothard. Le tunnel de base du Loetschberg, 34,6 km est une garantie de fiabilité : c'est le principe du maillage. À retenir, nous qui avons deux transpyrénéens, deux potentiels inutilisés. Signalons au passage que le vieux tunnel de faite du Gothard (1882), en voie unique, voit passer cent quatre-vingts trains par jour qui grimpent à 1 150m d'altitude : à comparer avec le Canfranc et ses 1 212 m. Voilà pour notre potentiel.

- Le financement est programmé pour 30 ans et non sur 50 ans comme nos LGV ! Il est organisé « façon cash ». Il est décidé que désormais c'est 80 % des investissements de transports qui vont au chemin de fer. L'appel au privé est limité à 25 %. L'essentiel provient

de la redevance poids lourds, mais aussi des taxes sur les produits pétroliers et d'une part constante de la TVA, un pour mille. Autrement dit, les camions paient pour limiter le trafic camion ! Dès 2000 le principe de la taxe carbone entre dans les faits. Les poids lourds suisses représentent la grosse majorité de la redevance. Un « Fonds de financement des transports publics » est créé. À noter que l'Union Européenne ne verse pas un sou, alors que la Suisse finance en ce moment la LGV en Franche-Comté. Les deux tunnels de base, Saint-Gothard et Loetschberg auront coûté 24 milliards de Francs suisses (19 milliards d'€).

- Le concept « rail 2000 » : Les tunnels de base ne serviraient à rien sans la modernisation de l'ensemble du réseau organisé autour d'une dizaine de nœuds ferroviaires qui concentrent et répartissent fret et voyageurs. Tout est conçu pour que les voyageurs n'attendent jamais plus de 30 minutes dans les correspondances entre ces points vitaux. La gare centrale de Berne assure 1 500 mouvements de trains par jour. Les colis postaux, les collectes de déchets sont assurés par le rail. Un très fort pourcentage d'habitants souscrit au « Swiss-pass » annuel.

3. Les résultats :

- 61 % des marchandises franchissent les Alpes par le train : contre 2 % pour les Pyrénées.

- Le tunnel de base du Loetschberg, 34,6 km, ouvert en 2007, absorbe 200 trains par jour. Les trains de voyageurs circulent à 220 km/h, ceux de fret à 140 km/h. Une seule voie mais qui accepte des camions de 4 m de haut sur la route roulante. Les trains sont envoyés « en paquets ». Après Brigue, le tunnel du Simplon permet de déboucher sur l'Italie. C'est le BLS : Berne Loetschberg Simplon. Quant au tunnel de faite (1913, porté à deux voies), il continue à être très utilisé avec sa route roulante pour les voitures allant de Berne vers le Valais.

- Le tunnel de base du Saint-Gothard, 57 km de long, permettra les mêmes vitesses, mais comportera deux tubes, deux voies. La hauteur des camions sera limitée à 3,8 m. La mise en service est prévue pour 2017, celle du tunnel du Ceneri (15,4 km) pour 2019. Cela offre une capacité supplémentaire de 15 millions de tonnes. Le trajet Zürich–Milan se fera en 2 heures et 40 minutes.

- La décroissance du trafic poids lourds en transit est amorcée : de 1,5 millions on est descendu à 1,2 mais on est encore loin de l'objectif voté qui est de 0,6 million.

Conclusion

À la différence de la France qui essaie de tout faire, route et rail pour finalement relancer 1 092 km d'autoroutes en 2010, en plein Grenelle, la Suisse, elle, a fait ses choix. Elle se retrouve dans une configuration économique proche de celle des grandes percées ferroviaires alpines de la fin du 19^e siècle qui représentaient pas moins de 2,5 % du PNB ! Rappelons que Jürg Suter dans un bel article de *SwissTraffic*, juin 2007 (CFF éditions), établit une comparaison entre Le Loetschberg et le Canfranc :

« La nouvelle ligne de base à travers les Pyrénées ne devrait pas remplacer la ligne de Canfranc mais la compléter. C'est un domaine de plus où les conclusions et les principes de la politique suisse des transports servent de modèle : Aujourd'hui il n'est pas question de supprimer la ligne de faite du Loetschberg ».

Seule la volonté politique peut l'emporter sur un prétendu marché du transport qui, en réalité, est la foire aux pires groupes de pression dans notre pays, pour les résultats que l'on sait, en Aspe et ailleurs.

MICHEL RODES
(envoyé spécial)

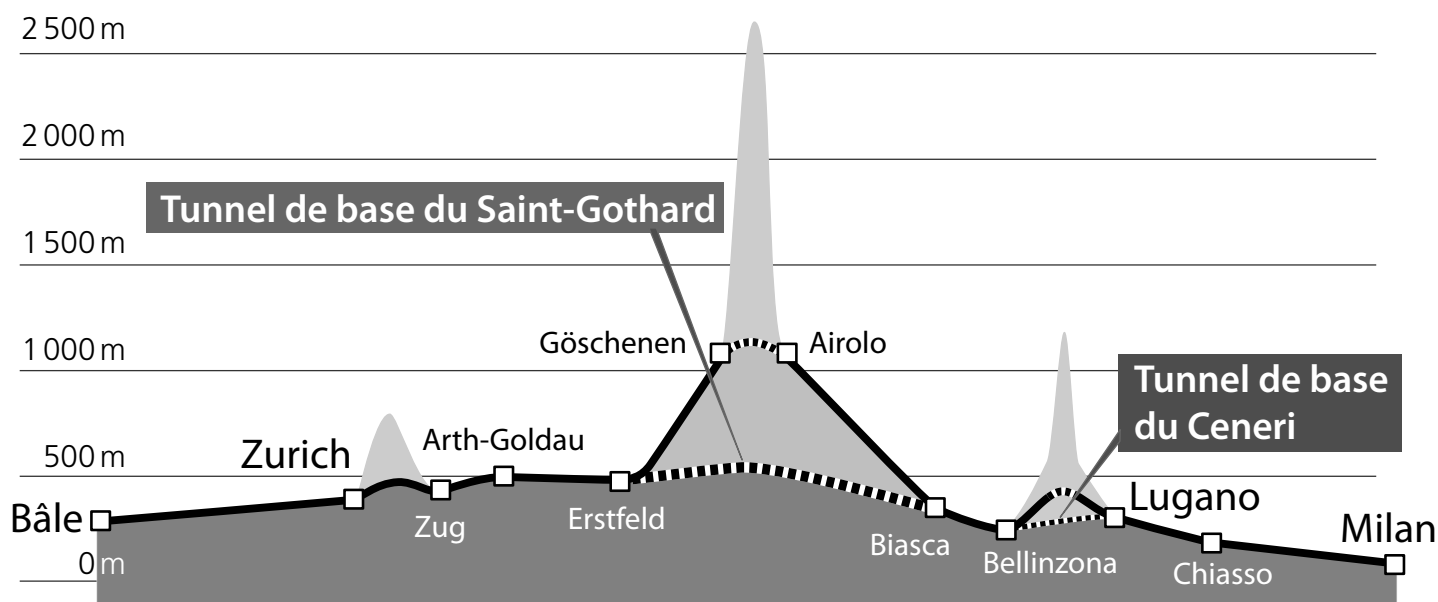


Diagramme de la coupe des reliefs et des tunnels suisses entre Bâle et Milan

LE PROJET DE ROUTE PAU—OLORON

C'est une vieille histoire qui ressurgit

D'ABORD maillon autoroutier pour compléter la liaison autoroutière nord Europe--Saragosse (axe E7) il a fait l'objet des luttes que tout le monde connaît autour du tunnel du Somport.

L'arrêt donné au projet A 650 suite au Grenelle de l'environnement a redonné vigueur aux forces politiques et économiques qui tout en s'affichant pour le rail se mobilisent d'abord pour les infrastructures routières.

C'est la raison pour laquelle fin 2009 s'est constitué informellement un collectif contre la relance du projet de voie routière départementale Poey-de-Lescar—Gurmençon. D'entrée nous avons voulu affirmer notre opposition responsable en revendiquant un large débat public sur les déplacements et en réfléchissant aux alternatives possibles.

En février 2010 nous avons constitué l'association **CODE Béarn** pour structurer notre collectif et lui donner une existence juridique. Nos actions les plus visibles :

- La création du site www.code-bearn.org outil collaboratif indispensable pour se faire connaître et communiquer.

- L'opposition à la création et aux objectifs du syndicat mixte pour l'étude de la (seule) liaison routière Pau—Oloron. 1000 signatures de la pétition et présence silencieuse de CODE à la séance constitutive du syndicat mixte.

- Soutien de CODE aux procédures juridiques engagées par la SÉPANSO et la Mairie de Poey-de-Lescar.

- Première AG à Oloron réunissant de nombreux participants.

- Adhésion à la FNAUT et participation à la création du collectif national « Stop autoroute, sortir du tout routier » aux côtés de collectifs locaux et d'organisations nationales (Green Peace, Agir pour l'environnement...).

- De nombreuses distributions de tracts dans les communes proches du tracé.

- Réunion publique à Arbus le 10 novembre avec plus de 200 personnes et le Conseil municipal.

CODE a commencé à s'organiser en commissions de travail techniques, juridiques et communication et maintenant en comités territoriaux pour faciliter une organisation collective et de proximité des habitants. Ces comités fonctionnent déjà sur Arbus, canton de Lasseube, Poey et Oloron/Aspe.

Nous engageons maintenant une nouvelle phase d'information et de débat en vue des prochaines cantonales. Rappelons que c'est le Conseil général qui s'est porté maître d'ouvrage de ce projet de route.

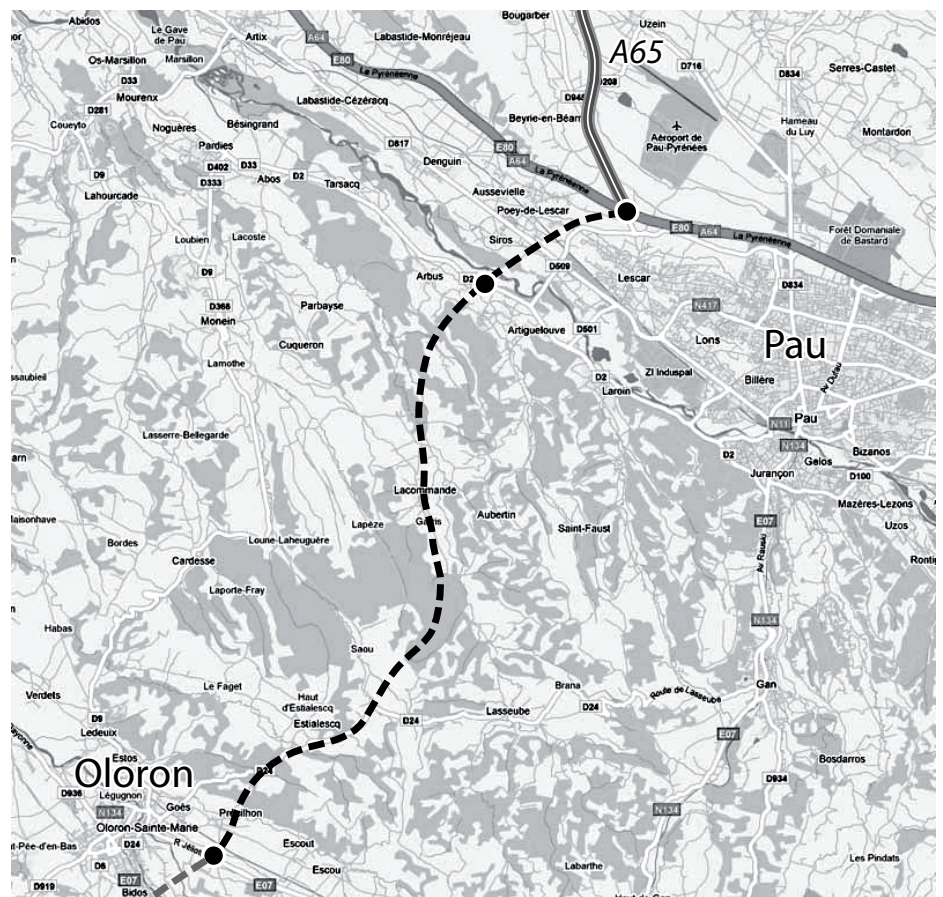
Des réunions publiques organisées par les comités CODE Béarn : Arbus déjà cité, Lasseube le 24

novembre, Pau le 10 décembre, Oloron le 13 janvier et une réunion à Lescar où nous inviterons les candidats à s'exprimer.

Nous invitons nos militants et sympathisants à exprimer leur opposition à la nouvelle route et à faire connaître nos propositions lors des réunions des candidats lors de la campagne officielle.

CODE Béarn reprend ce combat déjà ancien, remobilise les anciens opposants et les nouveaux venus dans la lutte. Il se veut complémentaire des associations existantes qui militent pour des transports écologiquement responsables et soucieux des besoins réels des habitants et du développement territorial que sont le CRÉLOC et la SÉPANSO. Nous tentons également d'associer les forces politiques et syndicales à notre (votre) lutte.

YVES LEPEL-COINET
président de CODE Béarn



Le rapport moral

présenté par le président à l'Assemblée générale du 16 octobre 2010

(extraits)

Actions et réflexions

Nous répétons à chaque assemblée générale que nous ne baisserons pas la garde tant que le train ne circulera pas à nouveau en Aspe. L'an passé, même endroit, même date, je lançais que le CRÉLOC, vivait une de ses dernières assemblées générales. Le RVB Pau--Oloron, la remise en service annoncée pour début 2011 d'Oloron--Bedous, engageaient l'espoir que rouvre enfin le dernier tronçon vers, ou depuis, Canfranc.

Depuis, patatras ! Oloron--Bedous est remis en question à cause d'un surcoût dû à une directive ministérielle, faisant obligation de supprimer tous les passages à niveau pour chaque remise en service de ligne. Souvenez-vous ! Une série d'accidents à des passages à niveaux, a provoqué de la part du bientôt ci-devant ministre des transports Dominique Bussereau, une de ces réactions basées sur l'émotion, trop fréquentes en France quand il s'agit de gérer le quotidien politique. Pour Oloron--Bedous, c'est une ardoise de 40 millions d'euros supplémentaires qu'il faut aligner.

Dans un premier temps nous avons encaissé le choc : Oloron--Bedous passait aux oubliettes. Le train n'arrivera pas à Bedous, comme c'était prévu, promis, budgété.

Mais au CRÉLOC, nous sommes opiniâtres. Cet enterrement aussi soudain qu'arbitraire pour une risible question de passage à niveau à supprimer, nous a mis la puce à l'oreille. Nous avons donc demandé à un cabinet d'expertise ferroviaire, indépendant et à la compétence reconnue, de mener, pour le compte du CRÉLOC, donc moyennant finance, une « Analyse de la problématique des passages à niveau sur la ligne

Oloron-Sainte-Marie--Canfranc »*. La voici ! Les résultats sont accablants qui montrent de la part de RFF un excès de zèle ravageur, pour torpiller, une fois encore, la remise en service du Canfranc.

En onze pages d'analyse et vingt-trois pages d'annexes, le rapport du cabinet Claraco sur la problématique des passages à niveau entre Oloron et Bedous, démontre que, je cite, « La directive Bussereau n'est pas applicable entre Canfranc et Bedous, à cause de la configuration topographique contrainte et de la vitesse qui n'excédera pas 60 km/h ». Je continue de citer, « de Bedous à Oloron-Sainte-Marie une vitesse limitée à 70 km/h au droit des quatre passages à niveau relevés comme sensibles serait la seule contraint à envisager... ».

Je pose au nom du CRÉLOC, toute une série de questionnements.

Le rapport du cabinet Claraco, démontre que la réouverture Oloron--Bedous, étant budgétée, RFF a pris « prétexte a posteriori » (à la page 3), d'une directive ministérielle, pour remettre en cause un chantier déjà budgétisé.

Le rapport Claraco démontre que la directive Bussereau n'a pas force de loi en France. Par ailleurs, elle n'est reconnue ni par l'UE, ni par l'UIC.

Le même rapport, enfin, dénonce la position « intellectuellement équivoque » de RFF qui a multiplié les autorisations d'emprunt routier sur cette infrastructure, le plus grave étant le dernier en date sur la déviation au sud de Bedous, où sont aussi impliqués la DDE et le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, qui met beaucoup d'argent sur la route, sur le chemin de fer du Pays

basque entre Bayonne et Saint-Jean-Pied-de-Port, mais pas un sou sur le Canfranc. Il ne faudrait pas que M. de Montvallier, directeur régional de RFF, vienne nous raconter début 2009 « qu'il est devenu amoureux de la ligne » et qu'il sabote en 2010, la remise en service Oloron--Bedous !

Je remets solennellement un exemplaire de ce rapport à monsieur le vice-président du Conseil régional d'Aquitaine pour qu'il en prenne connaissance et le transmette au président Rousset. Ce rapport est sur notre site Internet. On peut le consulter, le diffuser et le citer ! Patrick Marconi, notre vice-président chargé des questions techniques nous en expliquera les grandes lignes.

Depuis cet été un puissant chantier se déroule entre Pau et Oloron : c'est bien. Nous demandons qu'il continue dans la foulée sur Bedous et, pourquoi pas, sur Canfranc. C'est par cet appel que je termine le rapport moral de l'année 2009-2010.

Le CRÉLOC continue ainsi en 2009-2010 sa triple action de vigilance, de proposition, de concertation avec tous les acteurs impliqués dans notre combat. Remercions ceux qui œuvrent dans le bon sens, mais comme « sans libertés de blâmer, il n'est pas d'éloge flatteur » (Beaumarchais), n'hésitons pas à dénoncer les opérations de torpillage.

Je vous remercie de votre attention.

ALAIN CAZENAVE-PIARROT

(*) Le rapport complet est téléchargeable sur notre site Internet :

[creloc.intermodalite.com/
pdf_archives/RCLA_contribution_pn.pdf](http://creloc.intermodalite.com/pdf_archives/RCLA_contribution_pn.pdf)

La lettre du secrétaire

Chers amis,

Notre site Internet donnait cet été 2010 quelques données chiffrées sur le RVB POL, le Renouvellement Voie et Ballast Pau—Oloron.

Rappelons-les très brièvement pour ceux qui ne peuvent pas nous accompagner sur Internet :

- 35 km de voie unique totalement renouvelée ;
- 100 000 tonnes de ballast neuf ;
- 60 000 traverses en béton neuves ;
- 3 500 tonnes de rails neufs ;
- 35 M€ coût du chantier ;
- 6 mois, durée du chantier du 1er juillet au 31 décembre 2010.

Faisons un point rapide à fin novembre 2010

• avancement du chantier : on peut dire qu'il est quasiment à l'heure, malgré les intempéries de cet été dues à la chaleur (le thermomètre est monté à 40 °C le 26 août !) et aux pluies de cet automne. Les travaux de voies sont pratiquement achevés ; il reste notamment à équiper les PN de leurs installations de sécurité et les bordures de quai à mettre en place en gare d'Oloron-Sainte-Marie (où elles sont déjà stockées).

• La jonction avec la voie ancienne est réalisée à Pau dès la sortie sud du pont franchissant le gave, et à Oloron, 500 mètres plus au sud de la gare, très exactement sous le pont de l'avenue Charles-et-Henri-Moureu. C'est très précisément à ce point que démarre notre combat pour la réouverture vers Bedous et Canfranc !

• Le plan de voies en gare d'Oloron est constitué par les voies 1 (la future directe) et 2 (évitement) ; la voie 4 a été laissée en l'état (vestige Midi encore équipé du rail à double champignon) mais non raccordée à la voie 1, pour servir de voie de chantier dans le cadre du RVB Olo-

ron—Bedous... Toutes les autres voies ont été déposées et la fosse de visite comblée. Quel adhérent ou lecteur saura nous dire combien de voies comportait la gare d'Oloron du temps de son exploitation Pau—Canfranc ? À Buzy-en-Béarn, 2 voies sont en place : la 1 directe et la 2 d'évitement.

• Et la reprise des circulations des trains du TER Béarn ? elle est annoncée officiellement par la SNCF pour le lundi 17 janvier 2011. En revanche, à ce jour (27 novembre 2010), nous n'avons pas de précision sur la date exacte du baptême d'autorail accompagnant cet événement, mais nous apprécions toutefois que le principe de cette initiative du CRÉLOC soit retenu par la Région Aquitaine, la Ville de Pau et la SNCF.

À très bientôt, chers amis, pour vous donner plus de précisions sur ce dernier point.

FRANÇOIS REBILLARD

Le Bureau de l'association

Jean BRENOT • Président d'honneur.
Alain CAZENAVE-PIARROT • Président en exercice
05 62 94 18 55. • alain.cazenave-piarrot@alsatis.net
François REBILLARD • Secrétaire. Chargé des relations avec la FNAUT
05 59 39 71 98 & 06 81 96 15 21 & 09 79 04 37 58.
francois.rebillard@orange.fr
Alain DUBOURDIEU • Trésorier, collectage des cotisations. 24, rue de la Semie. 40130 Capbreton.
05 58 72 64 18
Ivan PICAU • Trésorier-adjoint, 39, rue de la Trinité.
64300 Orthez (qui fera suivre).

Vice-présidents A...Z

Bernard BARRÈRE • Chargé des relations avec l'Espagne.
Christian BROUCARET • Chargé des relations avec la Région Aquitaine.
Jacques COURATTE-ARNAUDE • Chargé des relations avec la vallée d'Aspe.
Ludovic GASNIER • Chargé de la documentation et de l'archivage.
Patrick MARCONI • Chargé des questions techniques.
Bernard THEIL • Chargé des relations avec la presse.

Consultant

Michel RODES • Géographe, conseiller environnemental.

Adresse postale

CRÉLOC S./c. François Rebillard
13, rue de l'Église — F-64400 LEDEUX

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

Appel du Trésorier

J'ai repris la trésorerie depuis la dernière Assemblée générale après plusieurs lustres de bons et loyaux services d'Ivan Picau à qui je rends hommage et qui reste trésorier adjoint. Travaillant depuis maintenant plus de 20 ans sur ordinateur et depuis 10 ans par télématique grâce à Internet, je souhaiterais développer les relations par ce moyen économe de temps et d'argent pour notre Association. Aussi, même si vous avez réglé votre cotisation pour 2010, je souhaiterais que vous me communiquiez, si ce n'est fait, votre adresse de messagerie ainsi que les changements éventuels de vos coordonnées, à l'aide du modèle de coupon réponse figurant ci-dessous.

Si vous voulez régler la cotisation, sa base reste fixée à **20 €**, mais vous pouvez toujours faire un don !

D'avance, au nom de notre bonne cause, je vous en remercie.

M., Mme, NOM, Prénom(s)

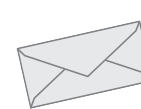
Adresse complète

Code postal / LOCALITÉ

Téléphone(s) :

E-mail :

.....@.....

 **Alain DUBOURDIEU**
24, rue de la Semie
40130 CAPBRETON

TÉLÉPHONE
05 58 72 64 18

MESSAGERIE

alain.dubourdieu@wanadoo.fr