

Mars 2012



CANFRANC

Impatience et courage

C'EST donc sûr : le Canfranc va rouvrir entre Oloron et Bedous. L'emprise de la voie est à nouveau débroussaillée. On voit des hommes en jaune et en orange mesurer le long des caniveaux, des engins de sondage forer sur l'emprise de la voie et aux abords des anciens passages à niveau qui doivent être transformés en ponts ou souterrains. Le Canfranc devient dorénavant visible dans les paysages de la vallée, tout comme il brille, avec son infrastructure flambant neuve et ses automotrices rutilantes, entre Pau et Oloron. Les débats publics en mairies sont programmés afin de présenter aux riverains le projet de reprise des circulations ferroviaires entre Oloron et Bedous. La presse locale s'en fait l'écho. L'enquête de DUP concernant Oloron-Bedous devrait commencer au début 2013. Quelques nimbyistes* riverains montent au créneau tant ils craignent pour la quiétude de leur jardin, vaine frayeur au demeurant.

Le processus de réouverture est donc engagé, suscitant, d'une part, nos craintes et soulevant, d'autre part, notre enthousiasme.

Au CRÉLOC, nous restons impatients. La remise en service, même jusqu'à Bedous, est actée pour 2015, échéance actuellement annoncée, après avoir été régulièrement repoussée, année après année. Qu'on se souvienne : le train devait arriver à Bedous... en 2010 ! Nous ne doutons pas de la bonne volonté du Conseil régional d'Aquitaine et de ses présidents, mais force est de constater que les délais s'effilochent dans un futur qui n'apparaît pas forcément certain. Le CRÉLOC a rencontré les équipes de RFF chargé de préparer la remise en service. Le constat s'avère patent : le temps a passé, il ne s'agit plus d'une réouverture, mais de la construction d'une infrastructure nouvelle. Seule la plateforme reste intacte, ou presque, ce qui est l'essentiel. Tout le reste est à refaire : travail énorme. Les préparatifs prennent d'ailleurs autant de temps que l'opération elle-même. Au CRÉLOC,



il nous tarde d'entendre siffler le train dans le bassin de Bedous, car nous avons été plusieurs fois échaudés.

Mais Bedous n'est pas Canfranc : il reste 32 km pour lesquels rien n'est programmé. Il s'agit de la partie haute montagne de la ligne. Lors de notre visite au ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement en mai dernier, nous avons certes senti de la part des conseillers de la ministre une volonté de voir rouvrir la ligne. Mais les crédits français ne sont pas débloqués tandis que l'Union européenne ne pourra pas tout financer. Malgré tout leur désir ne voir rouvrir le Canfranc, Aragonais et Espagnols ne peuvent pas mettre la main à la poche pour réhabiliter une infrastructure non située sur leur territoire, même s'ils ont des idées derrière la tête en ce qui concerne l'exploitation à venir, une fois l'infrastructure remise en état. Qui aura le courage de financer les quelques kilomètres encore sous la neige et les broussailles ?

Le CRÉLOC maintient donc la pression, d'abord pour que se concrétise ce qui est programmé. Ensuite, et surtout, pour que le rail neuf grimpe à Canfranc, pourquoi pas dans la foulée des travaux entrepris depuis Oloron.

(*) **nimbyiste**, voir article « Pas dans mon jardin ! » à la page 7.

Réunion RFF-CRÉLOC

Réseau Ferré de France rencontre le CRÉLOC le 17 novembre 2011

C'EST à l'initiative de *RFF* que s'est tenue une réunion avec le CRÉLOC à la mairie d'Oloron-Sainte-Marie. Le but était de débattre sur la réouverture d'Oloron--Bedous, projet dont l'intitulé officiel est :

Reprise des circulations ferroviaires entre Oloron et Bedous.

Distribution

- Maîtrise d'Ouvrage (MOA) : *RFF*.
- Mandat de MOA : *SYSTRA*.
- Maîtrise d'œuvre : *SETEC*.
- Financier : Région Aquitaine.

Avant-projet

L'avant-projet sera approuvé au printemps 2011 pour :

— un service de *TER* entre Oloron et Bedous, avec des *X 73500*, à raison de 4 allers-retours Oloron--Bedous + 2 allers-retours Oloron--Bidos ;

— une régénération de la voie (même voie qu'entre Pau et Oloron, c'est-à-dire apte aux 22,5 tonnes par essieu) et des Ouvrages d'Art (OA) ;

— la création de 2 haltes : Bidos et Lurbe. Elles sont le résultat d'études de déplacements ; malgré tout, Sarrance insiste pour avoir une halte ;

— la protection contre la chute des pierres ;

— une signalisation à compteur d'essieux à Oloron pour une exploitation de type « navette » (un seul train à la fois entre Oloron et Bedous) ;

— un budget d'une centaine de millions d'euros.

Planning

— mi-2012 : validation du projet + enquêtes publiques et études d'impact ;

— 2013 : mise à l'enquête publique pour obtenir la déclaration d'utilité publique (DUP).

— fin 2013 : appels d'offres ;

— 2014 : acquisitions foncières pour les chemins latéraux et les ponts + travaux ferroviaires ;

— 2015 : essais + mise en service.

Bases de travaux

Les chantiers de base des travaux seront proposées à Oloron, Lurbe et Bedous. Les entreprises les choisiront lors de leurs remises des offres.

Le maire de Lurbe-Saint-Christau est très motivé pour accompagner le retour du train : création de logements, activités économiques encouragées.

Les passages à niveau

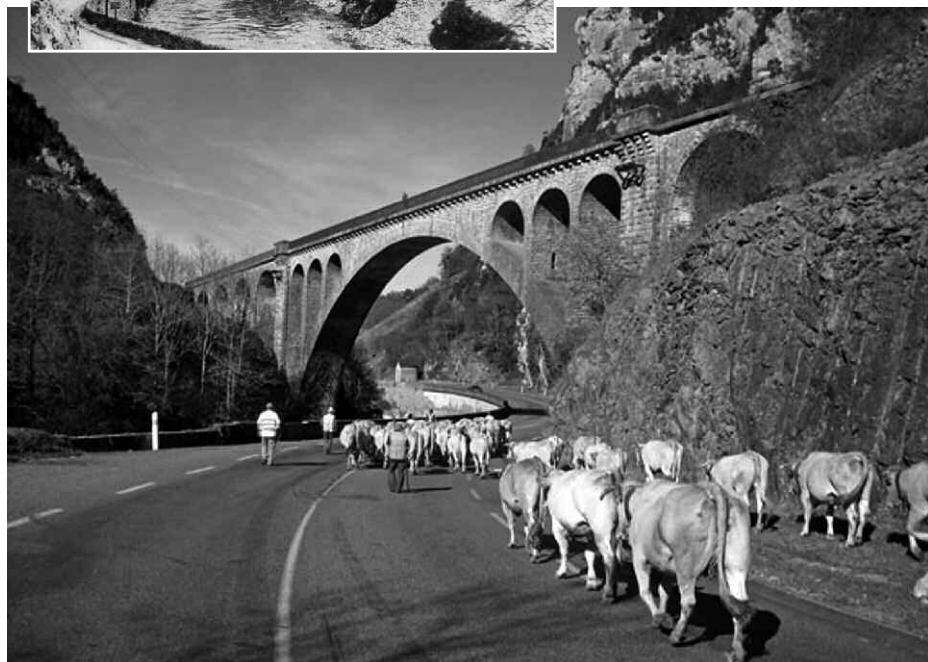
Sur 27 passages à niveau existants, 13 seraient maintenus. Quatre paramètres déterminent les choix : usage, acceptabilité, sécurité (réfrentiel standard de l'établissement public de sécurité ferroviaire basé sur les méthodes de gestion de risque) et coût.

Les 2 ponts-rails métalliques sur le gave (Asasp et Escot) ne seront pas remplacés ; ils seront remis en état sur place.

Des réunions publiques ont été prévues en février 2012 pour présenter le projet aux élus et riverains afin de recueillir leurs observations et améliorer ainsi la reprise des circulations ferroviaires.



1908, la construction.



2011

L'emblématique viaduc d'Escot et ceux du Sarthou et d'Asasp seront maintenus après confortations.

ARCHIVES J. BRENOT

PHOTO FRANÇOIS REBILLARD

Comité de ligne Pau--Oloron

le 15 novembre 2011 à Oloron-Sainte-Marie

La réunion périodique destinée à veiller au bon fonctionnement de la ligne s'est déroulée à la date. Étaient notamment présents :

- Bernard Uthurry, maire d'Oloron-Sainte-Marie et premier vice-président de la Région Aquitaine ;
- Florent Kunc et Véronique Champion pour SNCF TER ;
- David Gaillard et Julien Glaria, pour RFF ;
- une vingtaine de participants, parmi lesquels le CRÉLOC.

Le comité de ligne a débuté par un exposé sur les raisons du chamboulement des horaires des trains à compter du 11 décembre 2011 : cadencement généralisé et grands travaux ferroviaires au plan national pour entretenir et moderniser le réseau.

Sur Pau-Oloron, le même nombre de trains est conservé (8 allers-retours par jour).

La grille des trains ne subit pas de profonds changements, car elle donne déjà pleine satisfaction aux usagers du quotidien qui sont en grande majorité des abonnés scolaires et du travail. Ainsi, en semaine, elle restera adaptée aux abonnés Oloron--Pau.

En revanche, les week-ends, elle sera adaptée au mieux pour les cor-

respondances avec les TGV qui eux-mêmes verront leurs temps de parcours allongés de 15 à 30 minutes entre Pau et Paris-Montparnasse.

Pour les 2 trains de nuit qui desservent Pau (*la Palombe* Tarbes-Paris-Austerlitz et l'Hendaye-Genève), pas de visibilité au-delà d'un mois, voire une semaine.

La Palombe, maintenue les week-ends et pendant les congés scolaires, passerait par Toulouse, sans changement de voitures.

L'étude du resserrement des correspondances en gare de Canfranc se poursuit, mais plus avec les bus exploités entre Canfranc et Huesca qu'avec les trains de la RENFE.

Interrogé sur le dossier du Canfranc, Bernard Uthurry a rappelé les échéances que nous connaissons déjà, à savoir :

- 2012 : enquêtes publiques
- 2013 : début des travaux RFF
- 2015 : réouverture d'Oloron-Bedous.

Enfin, s'agissant du ralentissement à 40 km/h à Buzy-en-Béarn, RFF n'a pas été en mesure d'indiquer les raisons de son maintien malgré les travaux de régénération de la voie en 2010 ; une étude est en cours... (rappelons que cette question avait été déjà soulevée au comité précédent de juin).

L'avenir de la ligne : du matériel récent sur une voie neuve.



PHOTO FRANÇOIS REBILLARD



Le CRÉLOC au Parlement européen à Bruxelles

À la demande du groupe des eurodéputés Verts, le CRÉLOC a été convié à participer à une réunion portant sur les liens ferroviaires transfrontaliers manquants. Cette réunion s'est tenue le 25 janvier ; le CRÉLOC était représenté par l'un de ses adhérents, Julien Rebillard. Ce fut une belle opportunité de rappeler les avantages économiques et environnementaux de la réouverture du Canfranc. Il appartient désormais au Bureau du CRÉLOC de transformer l'essai en sollicitant les eurodéputés aquitains et aragonais pour favoriser l'attribution de fonds structurels pour l'aménagement des territoires et le développement des régions.



Missing links in regional trans-border rail connections: GreensEFA experts meeting

Il existe un site en anglais détaillant les liens ferroviaires manquants, le lien complet se trouve sur notre site :

creloc.intermodalite.com



PHOTO FRANÇOIS REBILLARD

Bedous samedi 22 octobre 2011

Le CRÉLOC en assemblée générale annuelle

« Tout va pour le mieux, mais c'est pour plus tard, beaucoup plus tard. »

LE président Alain Cazenave-Piarrot s'est réjoui des prises de position des cinq principaux partenaires : « Pour la première fois, ils poussent tous dans la même direction ».

Le Conseil régional d'Aquitaine, et sa détermination farouche rappelée par Bernard Uthurry, premier vice-président en charge des infrastructures, présent avec l'assemblée,

La Diputación general de Aragón : la nouvelle présidente Luisa Fernanda Rudi Úbeda a indiqué sa volonté pour la réouverture.

Les gouvernements français et espagnol : le 28 septembre dernier, une déclaration conjointe des ministres français et espagnol confirme leur volonté de donner une impulsion au projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau--Canfranc [cette déclaration est sur le site internet du CRÉLOC].

La Commission européenne qui vient de proposer au gouvernement les projets d'infrastructures de transports et la nouvelle carte européenne des transports dans laquelle le Canfranc devient la traversée centrale des Pyrénées (la TCP).

« On revient aux fondamentaux du CRÉLOC, mais nous sommes trop impatients » car ces annonces ne se traduisent pas encore dans les faits.

La réouverture d'Oloron-Bedous est repoussée à nouveau, cette fois pour fin 2015 (2012 pour les études ; début 2013 pour la déclaration d'utilité publique ; fin 2013 pour le démarrage des travaux). [L'échéancier détaillé est visible depuis lors sur le site internet du CRÉLOC]

Aucune étude pour Bedous-Canfranc n'est prévue, mais le CRÉLOC

demande qu'elles démarrent pendant les travaux Oloron-Bedous. Bernard Uthurry rappelle qu'il n'y a ni échéancier ni financement à l'heure actuelle pour aller au-delà de Bedous.

La participation financière de l'Europe est indispensable : le CRÉLOC a bien l'intention de la solliciter.



PHOTO LA RÉPUBLIQUE DES PYRÉNÉES

De gauche à droite : Alain Dubourdieu, trésorier ; François Rebillard, secrétaire ; Bernard Uthurry, maire d'Oloron Sainte-Marie et Premier Vice-Président de la Région Aquitaine ; Alain Cazenave-Piarrot, président du CRÉLOC.

C'est cool mais la thune craint

COMME vous le savez sans doute, les bus qui assurent la liaison Oloron--Canfranc ne sont plus exploités par la SNCF mais directement par la Région Aquitaine, *Bus Oloron-Canfranc* : prix de oufs !

Ces bus sont de grande capacité, propres, climatisés, sonorisés, à l'heure, jamais en grève et conduits par des chauffeurs attentionnés envers la clientèle. Mais la tarification est exorbitante !

Qu'on en juge :

Oloron--Etsaut (pour aller se balader sur le chemin de la Mâtüre) : 14 € pour un aller-retour de 78 km.

Oloron--Gare de Canfranc (pour aller faire quelques emplettes made in Spain) : 20 € pour un aller-retour de 122 km.

Oloron--Espace nordique du Somport (pour aller skier) : 23,40 € pour un aller-retour de 140 km. (*)

Ces tarifications sont au double de ce que coûte en gasoil une automobile diesel de 5 chevaux fiscaux consommant 5 litres aux 100 km !

Que dire de quatre jeunes qui vont skier au Somport : leur transport va coûter 93,60 € ! Autant dire que la prochaine fois, ils se précipiteront tous les quatre dans une voiture !

Le bus, c'est très agréable, mais au prix où sont vendus les billets : vive la bagnole... en attendant impatiemment le train !

(*) Notez que les bus Oloron--Canfranc passent désormais par le tunnel du Somport, desservent ensuite la gare de Canfranc et montent pour terminer au col du Somport par la route espagnole. La liaison de gare à gare Oloron--Canfranc est ramenée à 1 h 13 pour 61 km (50 km/h ...).

C'est cool aussi, malgré le vent et la bise

POUR les travaux préliminaires qui consistent en la constitution des dossiers techniques nécessaires à l'enquête de déclaration d'utilité publique (DUP) pour la reprise des circulations ferroviaires entre Oloron

et Bedous. Après de nouvelles opérations de débroussaillage, en novembre et décembre 2011, les travaux des géomètres nécessaires aux relevés de terrain ont concrétisé la volonté d'action.



Théodolite en station aux abords de Lurbe-Saint-Christau.

PHOTO FRANÇOIS REBILLARD

En ce début d'année 2012, c'est une nouvelle campagne de sondages des sols qui est entreprise, et

qui se poursuit, et cela malgré une vague de froid inhabituelle par sa durée.



Carotteuse effectuant des sondages aux abords des Fontaines d'Escot.

PHOTO FRANÇOIS REBILLARD

Tras los Pirineos

Que se passe-t-il donc en Espagne ?

La crise y sévit, comme partout, et le moral a l'air de baisser dans le pays. Un chômage important, et des projets qui sont arrêtés ; l'Aragon n'est pourtant pas abattu, et le Canfranc refait surface.

Aux élections régionales et locales de juin dernier, l'alternance a porté à la présidence de la Diputación general de Aragón, Luisa Fernanda Rudi, du Partido Popular, qui a remplacé Marcelino Iglesias du PSOE.

Le groupe de travail sur la réouverture ne s'était pas réuni depuis janvier 2009. Le nouveau conseiller des travaux publics du gouvernement aragonais, Rafael Fernández de Alarcón a pris l'initiative de convoquer la Région Aquitaine, le ministère de l'Environnement et du Développement durable français et le ministère de Fomento espagnol, pour le 30 novembre 2011.

L'objectif annoncé était de prendre connaissance des dernières études sur la réouverture et de concrétiser un calendrier, la traversée centrale des Pyrénées étant renvoyée à 2050. Il appuyait aussi l'initiative de villes de Huesca, Jaca et Pau pour promouvoir la réouverture.

Au groupe de travail du 30 novembre à Saragosse, participaient Rafael Fernández de Alarcón, Bernard Uthurry, Premier vice-président pour la région Aquitaine, ainsi que des représentants des gouvernements espagnol et français.

La presse espagnole titre :

**« Aragon et Aquitaine
pensent rouvrir
le tunnel de Canfranc
entre 2016 et 2020. »**

Rafael Fernández de Alarcón souhaite que le calendrier de la réouverture du Canfranc soit avalisé avant la fin de 2012, grâce à plusieurs réunions du groupe de travail. Le financement semblerait acquis côté espagnol (en particulier le coût de la restauration du tunnel serait de 40 millions d'euros).

Bernard Uthurry insiste sur la rentabilité de la ligne. La Région a déjà réservé 140 millions jusqu'à Bedous. Il reste à financer 300 millions pour le tronçon Bedous-Canfranc, demandés à l'Europe et au gouvernement français.

La presse locale française titre : « Aquitaine et Aragon au diapason ». Bernard Uthurry se réjouit de l'enthousiasme manifesté par le gouvernement de l'Aragon et constate que l'alternative pour le transport des marchandises par le rail devient possible.

La CREFCO n'était pas invitée au groupe de travail. Elle a tenu à être présente aux abords de la DGA, pour montrer, avec une délégation du CRÉLOC, qu'elle appuyait les efforts pour la réouverture. Dans un manifeste remis aux autorités, la CREFCO attend la volonté politique de rétablir cette ligne internationale (rentable) vers le nord de l'Europe. Elle souhaite que tout soit fait pour que les travaux continuent après Bedous, sans discontinuité. Elle prône que l'Espagne continue la mise aux normes de la voie de Huesca à Canfranc.

Le 5 décembre, Benjamin Casanova, porte-parole de la CREFCO et Luis Granell ont rencontré le

conseiller aux transports, Rafael Fernández de Alarcón.

Il leur a fait le compte rendu de la réunion du 30 novembre, en précisant que l'étude pour l'adaptation du tunnel a été remise par le gouvernement espagnol. Celle pour l'aspect économique serait terminée par la France à la mi-2012. Une convention pourrait être signée à la fin de cette année pour fixer les conditions et les délais de la réouverture.

Bien que l'attitude du conseiller ait évolué positivement, le doute subsiste encore sur le calendrier des améliorations du tronçon Huesca-Canfranc.

Que penser du dossier du Canfranc de part et d'autre des Pyrénées ?

Parfois c'est la France qui est à la traîne et pose à l'Espagne des conditions impossibles pour la réouverture. L'Aragon y croit toujours malgré les promesses françaises non tenues.

À d'autres moments, l'Espagne se fatigue, et c'est là que la Région Aquitaine, avec Alain Rousset reprend l'initiative.

Revient-on actuellement à un véritable partenariat, où les deux entités majeures, l'Aragon et l'Aquitaine sont « au diapason » et vont mobiliser leurs gouvernements nationaux respectifs ?

Acceptons-en l'augure !...

Le CRELOC et la CREFCO ne sont jamais restés inactifs. Ils ont ensemble une bonne carte à jouer. Ils se retrouveront prochainement pour impulser des actions en commun.

Pas dans mon jardin !

L'attitude NIMBY se soigne-t-elle ?

VOUS avez peut-être observé ici ou ailleurs, une certaine attitude, existant certainement depuis toujours chez l'homme comme sans doute chez l'animal, voire le règne vivant. L'information la relève souvent maintenant, et même à tout bout de champ. Aussi, à défaut d'employer un mot scientifique de la psychologie, de la sociologie ou un terme de vocabulaire qui pourrait être blessant, on préfère utiliser un acronyme mystérieux : le NIMBY.

What is it ?

Oui, c'est de l'anglais et cela correspond à *"not in my back yard!"*, c'est-à-dire « pas dans mon arrière-cour ! » que les Français traduisent par « pas dans mon jardin ! ». La nuance qualifiant une attitude égo-centrique ou égoïste se comprend très bien : « Je suis peut-être d'accord pour le progrès, mais installez-le ailleurs plutôt que près de chez moi ! » En français on dirait une attitude PUMA : « Peut-être utile mais ailleurs ! » Ce qui est tout de même moins négatif que l'attitude NINA, « Ni ici, ni ailleurs » qui pour nous correspondrait au TGTC « Tout goudron, tout camion ». Cette attitude est un refus non pas de la localisation d'un projet d'aménagement, mais de son essence même ; il est parfois assimilé à un NIMBY de mauvaise foi.

La mauvaise foi vient toutefois souvent soutenir l'attitude nimbyiste, nous en avons de temps en temps de cruels spectacles lorsque les pouvoirs publics projettent d'installer une maison de soins, par exemple pour des handicapés, dans une commune. Il suffit d'entendre les arguments de ceux qui s'opposent au projet pour être désespéré de la nature humaine. Il en est ainsi

lorsqu'on cherche à implanter des maisons d'éducation fermées, des prisons ou des équipements, et, plus généralement, ce qui touche à l'environnement. Pour tout projet, il y a un parti de nimbyistes.

What it does ?

L'attitude NIMBY n'est pas forcément négative, il se peut que les arguments soient légitimes et bien documentés et que la contestation soit collective. C'est ce qui se passe lorsqu'on défend une voie ferrée dans une région contre une autoroute extravagante. Nous opposons alors des raisons étayées par de solides dossiers. Toutefois là, il ne s'agit pas de défendre un pré-carré local, mais de se placer dans une logique qui intéresse toute la société... et on le démontre.

Un cas d'école

Pour ma part, j'ai longuement réfléchi à ce problème, et incidemment à propos des éoliennes : le meilleur exemple de PUMA et même de NINA. D'évoquer la seule filière de l'éolien — en France — déclenche aléatoirement des flots d'arguties très peu maîtrisées alors que l'affaire est largement entendue ailleurs — hors de France. J'ai écouté les arguments des écologistes, très divers d'ailleurs, j'ai entendu le raisonnement des opposants, et surtout la mauvaise foi de ceux qui dérivent vers le délire, comme les protecteurs de ces chauves-souris qui se suicideraient dans le tourbillon des pales. Puis, une lumière définitive m'est apparue dans un voyage organisé en car vers Saragosse, où la moitié des passagers admirait des guirlandes d'éoliennes aragonaises tandis que l'autre moitié les décriait. L'accompagnateur arago-

nais pris à parti, ne voulant pas que nous l'écharpions, déclara :

— Moi, ça m'est égal, quand on n'en aura plus besoin, avec un simple tournevis, on les enlèvera...

Con un destornillador... Et tout le monde pensa instinctivement au sarcophage de Tchernobyl et au coût du démantèlement de nos centrales usagées. Et le silence se fit à nouveau.

Faut-il souffrir pour cela ?

Il ne fait aucun doute que les attitudes NIMBY peuvent être utiles, c'est ma conviction. C'est une attitude NIMBY du *penicillium* qui a permis de découvrir la pénicilline, encore fallait-il l'observer. On a intérêt à observer toutes les attitudes, les arguments de mauvaise foi permettent d'introduire l'argument définitif qui manquait, fondé sur des vues plus larges et sur un intérêt supérieur.

Les nimbyistes de la vallée d'Aspe ont pour principe de fermer les yeux sur la noria de camions pour accuser le train en évoquant toutes sortes de nuisances, dont la pire ne tiendrait pas la comparaison avec les dommages irréversibles de la route au regard de tous les bilans. Cependant, leur expression est à écouter attentivement, car d'une part nous devons distinguer les inquiétudes sincères des riverains, des craintes induites par les divers lobbys, et parmi eux le lobbyisme routier dont les arguments, il faut le dire, ne tiennent pas la route.

Enfin, les groupes de pression nimbyistes nous imposent de mieux structurer notre action commune, de renforcer notre comité, ce qu'exprime notre trésorier dans la page suivante.

Vous lisez peut-être plus attentivement cette *Lettre du CRÉLOC*, parce que vous n'êtes pas familier de l'Internet, ce qui est tout à fait respectable, surtout si vous êtes attaché comme nous à ce lien concret. Le bureau du comité a compris cela depuis le début, et notre trésorier nous autorise encore cette dépense. Toutefois, de nombreux adhérents accèdent à nos pages et les visitent périodiquement pour prendre le pouls de notre action.

Comment fonctionne notre site ?

<creloc.intermodalite.com>

Vers une réouverture complète



COMITÉ POUR LA
RÉOUVERTURE DE LA LIGNE
OLORON--CANFRANC

...[COMITÉ]--[DOSSIERS]--[ARCHIVES]--[LEXIQUE]--[LIENS]

CRÉLOC

• Assemblée générale du 22 octobre 2011 • [compte rendu]

Le 25 janvier 2012, le CRÉLOC a été convié à participer à une réunion au parlement européen de Bruxelles sur le thème des maillons manquants aux relations internationales ferroviaires, voir le site...



Le site est entièrement public, il n'y a pas de mot de passe. Il n'y a pas de publicité non plus car nous sommes hébergés par le serveur <intermodalite.com> le portail de l'intermodalité en matière de transports, tout comme y est hébergée notre homologue espagnole la CRESCO.

C'est un site d'expression basique, nous évitons le clinquant et les pages trop lourdes dans la mesure où nous ne sommes pas certains que le haut débit soit généralisé.

L'opérateur de site depuis 2008 est Christian Lamaison, il assure le suivi de la forme établie vers 2006, sous le contrôle du Bureau.

Particularités

La page d'accueil montre les derniers sujets d'activité ou d'actualité, ainsi que des liens vers des pages permanentes d'informations utiles. Ne pas oublier que le CRÉLOC est une association à but non lucratif de type 1901, nommé « comité », il y a donc un compte rendu de l'Assemblée générale. On peut trouver également le but et les statuts dans le premier lien permanent [COMITÉ] :

...[COMITÉ]--[DOSSIERS]--[ARCHIVES]--[LEXIQUE]--[LIENS]

On y trouve entre autres la composition du Bureau, et des adresses utiles...

--[DOSSIERS]--

Ici se trouvent quelques sujets importants qui ont été traités en dehors de l'actualité et dont l'intérêt demeure, même si quelques problèmes semblent en voie de résolution. On cherche à étoffer cette section.

--[ARCHIVES]--

Elles regroupent les textes qui sont sortis de l'actualité afin qu'on puisse revenir sur des notions passées ou retrouver des situations ou des images anciennes.

--[LIENS]--

Les mots spécialisés dans le domaine ferroviaire sont expliqués, voire illustrés avec des

images prises sur la ligne. De même les sigles et les acronymes, parfois barbares, y trouvent leur signification. C'est à vous de nous signaler les barbarismes des ferrovipathes (ce lemme va être immédiatement introduit).

--[LIENS]--

C'est la partie la plus difficile à maintenir car les sites intéressants changent rapidement et sans préavis, alors que nous en ignorons involontairement d'autres. Cependant, cette page qui était là à l'origine doit être maintenue, vous pouvez nous y aider.

En bas de la page d'accueil ...[UNE]

On a accès à d'autres pages dont la plus intéressante (selon le trésorier ci-contre) est annoncée par un panneau ferroviaire spécial et automatique :



De même, toutes les pages ont un lien en bas vers la page d'adhésion ce qui est indispensable pour une association, surtout quand elle s'est donnée une mission d'information et de pédagogie.

D'autres accès sont aussi à explorer, par exemple les documents importants qu'on peut extraire pour éventuellement les diffuser soi-même.

Il est bien entendu que nos moyens ne permettent pas beaucoup plus. Il demeure un souci cependant, la réalisation de pages publiques demandent un travail de conception bien spécial. Si nous avons un photographe très actif, nous manquons de textes et de dossiers qui ne soient ni trop techniques ou hermétiques, ni trop éloignés du sujet qui nous occupe, un vrai casse-tête !

CHRISTIAN LAMAISON
infographe et opérateur de site

Appel du Trésorier

Avec cette lettre d'hiver-printemps 2011-2012, je fais à nouveau appel à votre générosité. Certes, la remise en service d'Oloron-Bedous semble maintenant en bonne voie, mais le but de notre action est de rétablir la ligne dans son intégralité jusqu'à Canfranc. Et sur le tronçon au-delà de Bedous, outre le pont de l'Estanguet, à reconstruire, d'autres ouvrages nécessitent de gros travaux de restauration et il y a là aussi quelques passages à niveau à sécuriser. Enfin, la ligne ne sera opérationnelle que lorsqu'elle aura été réélectrifiée pour constituer un itinéraire performant pour le fret et les voyageurs. Ce n'est donc pas demain que nous mettrons au vote la dissolution de notre association. Nous aurons donc besoin de fonds pour financer nos interventions auprès des responsables et éditer des documents à leur intention, à celle de nos adhérents et à celle du public.

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)

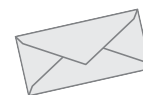
Adresse complète

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