



PHOTO FRANÇOIS REBILLARD

CANFRANC

## La feuille de route jusqu'en 2020



Messagerie

[creloc@intermodalite.com](mailto:creloc@intermodalite.com)

Pages internet

[creloc.intermodalite.com](http://creloc.intermodalite.com)

Chère adhérente, cher adhérent, chers amis du CRÉLOC,

La Lettre du CRÉLOC revient vers vous après un an d'absence.

À l'époque où *La Lettre* d'automne 2012 aurait dû paraître, le CRÉLOC était accaparé par la commémoration du centenaire du tunnel du Somport. C'est finalement par notre site Internet que nous vous en avons rendu compte – à tort ou à raison ? à vous de nous le dire. En ce 13 octobre 2012, alors même que les prises de parole officielles et solennelles se succédaient aux micros à la tête sud du tunnel transfrontalier, nous remarquons qu'aucun élu ni dirigeant n'évoquait la moindre date de réouverture du Canfranc.

Depuis le 15 mars dernier, une date est enfin scellée dans le protocole d'accord entre l'Aquitaine et l'Aragon, fixant la reprise des circulations sur la ligne ferroviaire Pau-Canfranc--Saragosse à 2020. Ce document (publié in extenso dans la présente *Lettre*) est sous-titré : feuille de route du Canfranc 2012-2020. Cette feuille de route, nous la faisons également nôtre, tant qu'aucune autre institution ou organisation ne s'engage de façon irréversible sur des délais plus courts et

des coûts meilleurs. Nous nous engageons à veiller, et à rappeler haut et fort s'il le faut, que toutes les échéances convenues et actions programmées à partir du 15 mars 2013 soient réalisées comme il est désormais écrit et signé. À ce jour, le planning s'enclenche pour le mieux puisque l'enquête de déclaration d'utilité publique (DUP) pour la réouverture jusqu'à Bedous, inscrite pour le printemps 2013, se déroule de droit du 8 avril au 13 mai. Participez nombreux à cette enquête de réouverture de ligne fermée à tout trafic, procédure rarissime sur le réseau ferré national au cours des dernières décennies.

Si tous les feux sont au vert jusqu'à Bedous, il n'en est pas de même jusqu'à Canfranc. Bien plus ardu que le franchissement des fameuses rampes à 43 pour 1 000, est le bouclage financier de la réouverture totale du Canfranc et de la nécessaire modernisation de Pau à Saragosse. Le cadre budgétaire très contraint de la France, de l'Espagne et de Bruxelles nous oblige à prévoir une remise en service à moindre coût, mais sans négliger pour autant l'avenir en termes de mesures

conservatoires. Citons par exemple l'écartement des voies en Espagne (pose de traverses aptes à recevoir trois files de rails), l'électrification (mises au gabarit) ou les relèvements de vitesse (adaptation de la signalisation). Souvenons-nous qu'avant que les *TGV Duplex* n'arrivent à Marseille à 300 km/h, les « *TGV orange* » terminaient leur unique parcours à 260 km/h en gare de Lyon-Perrache.

Le CRÉLOC ne doit pas se contenter de rester dans sa vigie pour surveiller le bon déroulement des opérations décidées jusqu'en 2020. Au-delà des travaux envisagés, toujours excitants à concevoir et à suivre, il est d'ores et déjà de notre devoir de nous préoccuper des trafics à transférer sur la voie du Canfranc. Dans le climat de concurrence commerciale exacerbée que nous connaissons entre le rail et la route, sept années ne seront pas de trop pour amener, ou ramener vers le fer, les voyageurs et les chargeurs. C'est l'affaire de tous !

À bientôt avec vous pour poursuivre notre belle aventure !

FRANÇOIS REBILLARD  
président du CRÉLOC

# D. U. P.

## Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

suivi du texte affiché...

L'enquête préalable à la DUP de la « Reprise des circulations ferroviaires entre Oloron Sainte-Marie et Bedous » se déroule du 8 avril au 13 mai 2013 inclus.

Voici quelques renseignements de portée très générale :

Cette enquête est obligatoire. Son but est de permettre au plus grand nombre possible de personnes de faire connaître leurs remarques sur le projet, et d'apporter ainsi des éléments d'information qui pourraient être mal connus de l'Administration et qui sont utiles à l'appréciation exacte de l'utilité publique de l'opération.

Le dossier mis à l'enquête comprend généralement : une notice explicative, le plan général des travaux, les caractéristiques des ouvrages les plus importants, l'appréciation sommaire des dépenses et une étude d'impact.

C'est le préfet qui, par arrêté, ordonne l'ouverture de l'enquête et désigne un commissaire-enquêteur ou une commission d'enquête.

L'avis au public (avis d'enquête) précise les jours, heures et lieux (généralement les mairies territorialement concernées et même parfois apposé sur des panneaux sur les lieux des futurs travaux.

L'enquête doit se dérouler dans des conditions d'objectivité et de sincérité, sans pression. Le commissaire-enquêteur s'attache à recueillir le plus grand nombre d'avis et analyse les arguments développés par le public pour apprécier la notion d'utilité publique du projet.



PHOTO FRANÇOIS REBILLARD

Selon la loi, une affiche en vue de l'enquête d'utilité publique est placée aux endroits concernés, ici, au passage à niveau 42 de Lurbe-Saint-Christau.

Le public a la possibilité de déposer directement ses observations sur un cahier dit « registre d'enquête », ou bien peut les envoyer par écrit au commissaire-enquêteur.

À l'issue de l'enquête, le commissaire-enquêteur dispose d'un mois pour transmettre ses conclusions au

préfet, assorties de son avis, favorable ou défavorable au projet.

L'acte déclarant l'utilité publique de l'opération doit intervenir au plus tard un an à compter de la clôture de l'enquête.

FRANÇOIS REBILLARD.

### Liens pour accéder aux documents de l'enquête

Nous donnons ici les URL complets pour accéder aux documents sur les navigateurs Internet ainsi que les QR (codes matriciels à utiliser avec un portable). Bien entendu, des liens directs se trouvent aussi en page d'accueil de notre site.

#### L'affiche préfectorale de l'avis d'enquête :



<http://www.pyrenees-atlantiques.gouv.fr/Politiques-publiques/Amenagement-du-territoire-construction-logement/Enquetes-publiques/Circulations-ferroviaires-entre-Oloron-sainte-Marie-et-Bedous>

#### Le lien pour prendre connaissance du dossier complet d'enquête :



<http://www.rff.fr/fr/le-reseau/pres-de-chez-vous/regions/aquitaine-poitou-charentes/actualites-964/reprise-des-circulations-ferroviaires-entre-oloron-et-bedous>

**AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE**

Reprise des circulations ferroviaires entre Oloron-sainte-Marie et Bedous

Le public est informé qu'en application de l'arrêté préfectoral du 8 mars 2013, il sera procédé à une enquête publique unique relative à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la reprise des circulations ferroviaires entre Oloron-sainte-Marie et Bedous, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Asasp-Arros, de Bidos et de Gurmençon, avec ce projet et à l'autorisation de suppression des passages à niveau n°37,40,43,46,48,49,50,52,54 et 55.

Le maître d'ouvrage de ce projet est Réseau Ferré de France.

Du 8 avril 2013 au 13 mai 2013 inclus, les dossiers (comprenant une étude d'impact et l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement), ainsi qu'un registre d'enquête unique seront déposés dans les mairies d'Asasp-Arros, de Bedous, de Bidos, de Gurmençon, de Lurbe-saint-Christau, d'Oloron-Sainte-Marie et de Sarrance. Le public pourra en prendre connaissance aux jours et heures d'ouverture des bureaux, et consigner éventuellement ses observations sur le registre ou les adresser par écrit à la mairie d'Oloron-sainte-Marie, siège principal de l'enquête, au nom de M. Jean-Yves MADEC, magistrat à la retraite, président de la commission d'enquête.

Par ailleurs, Mme Michèle BORDENAVE, expert agricole et foncier et M. André BATIGNES, proviseur honoraire de lycée, ont été désignés membres titulaires de la dite commission.

Les membres de la commission d'enquête assureront les permanences suivantes :

**Mairie d'Asasp-Arros :**

- mardi 23 avril 2013 de 14h30 à 17h30

**Mairie de Bedous :**

- lundi 8 avril 2013 de 10 heures à 13 heures

- vendredi 3 mai 2013 de 10 heures à 13 heures

**Mairie de Bidos :**

- lundi 8 avril 2013 de 14 heures à 17 heures

- jeudi 2 mai 2013 de 14 heures à 17 heures

**Mairie de Gurmençon :**

- vendredi 19 avril 2013 de 9 heures à 12 heures

**Mairie de Lurbe-saint-Christau :**

- mardi 9 avril 2013 de 14 heures à 17 heures

- samedi 4 mai 2013 de 14 heures à 17 heures

**Mairie d'Oloron-Sainte-Marie :**

- lundi 6 mai 2013 de 9 heures à 12 heures

**Mairie de Sarrance :**

- lundi 15 avril 2013 de 9 heures à 12 heures

L'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être demandées est : Réseau Ferré de France- Direction régionale Aquitaine Poitou - Charente- Service des projets d'investissement- 88,89 quai des Chartrons - CS 80004 – 33070 Bordeaux cedex.

Numéro de messagerie : 0800 87 91 87

L'avis d'enquête sera publié sur le site internet de la préfecture : [www.pyrenees-atlantiques.gouv.fr](http://www.pyrenees-atlantiques.gouv.fr).

L'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement peut également être consulté sur le site internet de la préfecture

A l'issue de cette procédure, le préfet des Pyrénées-atlantiques sera l'autorité compétente pour prendre l'arrêté déclarant ce projet d'utilité publique et emportant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Bidos, d'Asasp-Arros et de Gurmençon.

La suppression de certains passages à niveau fera l'objet d'un arrêté d'autorisation préfectoral.

Toute personne intéressée pourra prendre connaissance en préfecture et en mairie d'Asasp-Arros, de Bedous, de Bidos, d'Escot, d'Eysus, de Gurmençon, de Lurbe-saint-Christau, d'Oloron-sainte-Marie, d'Osse-en-Aspe et de Sarrance, aux heures normales d'ouverture des bureaux, du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur. Ces documents seront mis également à disposition du public sur le site internet de la préfecture pendant une durée d'un an.

Fait à Pau le, 8 mars 2013

Le préfet,

Pour le préfet et par délégation,

Le secrétaire général

Signé Benoist DELAGE

# Signature du protocole d'accord entre l'Aragon et l'Aquitaine

## Un préalable indispensable attendu de longue date

suivi des textes faisant foi...

**L**e CRÉLOC et la CREFCO ont été invités le 15 mars 2013 à Bordeaux à assister à la signature entre la région Aquitaine et la province d'Aragon du protocole portant sur la réouverture totale, au fret et aux voyageurs, en 2020, de la ligne ferroviaire internationale Pau--Oloron--Canfranc--Saragosse (le tronçon Bedous--Canfranc a été fermé au trafic en 1970 par décision du ministère des transports).

Cet accord vient compléter le processus comprenant :

- l'inscription de la ligne du Transpyrénéen au projet de Schéma national des Infrastructures et des Transports (SNIT) par le gouvernement français et au PITVI 2012-2024 (*Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de Fomento*) côté espagnol.

- la rénovation des 36 km de la voie entre Pau et Oloron, terminée en janvier 2011 ;

- l'enquête d'utilité publique du 8 avril au 13 mai 2013 portant sur la reprise des circulations ferroviaires entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous ;

- les travaux de rénovation de la ligne ferroviaire Oloron-Bedous prévus pour commencer en septembre 2013 et terminer en décembre 2015 ;

- le rachat de la gare de Canfranc par la Communauté Autonome d'Aragon ;

- la poursuite des études de compatibilité de sécurisation des tunnels ferroviaire et routier du Somport.



**Luis Fernanda Rudi**, présidente du Gouvernement d'Aragon et **Alain Rousset**, président du Conseil régional d'Aquitaine lors de la signature du protocole d'accord, le 15 mars 2013, à 11 heures.

- l'avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la reprise des circulations ferroviaires entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous de janvier 2013, recommandant d'étendre l'étude d'impact au tronçon Bedous--Espagne.

Les choses vont dans le bon sens : la rénovation et la réouverture en trains diesel de l'ensemble de la ligne semblent promises pour 2020.

Mais pour le CRÉLOC, même si les machines thermiques modernes ont fait beaucoup de progrès, le profil de la ligne nécessite des aménagements futurs indispensables pour une exploitation efficace du tracé :

- l'électrification en courant industriel 25 000 Volts (permettant

de diminuer le coût des sous-stations et de la caténaire) ;

- la mise à l'écartement standard européen des voies côté espagnol, évitant une rupture de charge en gare de Canfranc.

Et pourquoi pas, pour favoriser le tourisme et la vie des habitants, la possibilité d'arrêts à la demande pour les trains de voyageurs, comme sur la ligne Saint-Gervais Le Fayet--Chamonix--Martigny, ligne dont le dynamisme commercial pourrait être un référence en vallée d'Aspe ?

CHRISTIAN BROUCARET  
& JACQUES COURATTE-ARNAUDE

## DÉLIBÉRATION DU CONSEIL REGIONAL D'AQUITAINE

**Commission permanente du lundi 11 février 2013**

<b>N° délibération : 2013.99.CP</b>		Accusé de réception – Ministère de l'intérieur : 62479442	
		Envoi Préfecture : 19/02/2013 Retour Préfecture : 19/02/2013	
D - EQUIPEMENT, INFRASTRUCTURES, TRANSPORTS D01 - INFRASTRUCTURES ET TRANSPORTS 07 - Infrastructures ferroviaires		N° Ordre : D01.10 Réf. Interne : 53266	
Montant Proposé AE : 0,00€	Montant Proposé CF : 0,00€	Montant Proposé AP : 0,00€	Montant Proposé CP : 0,00€
Montant Annulé AE : 0,00€	Montant Annulé CF : 0,00€	Montant Annulé AP : 0,00€	Montant Annulé CP : 0,00€

### **OBJET : Protocole d'accord bilatéral - feuille de route 2012 2020 – Pau Canfranc**

Vu la Convention Cadre Européenne sur la Coopération Transfrontalière entre les Communautés ou autorités territoriales, adoptée par le Conseil de l'Europe à Madrid le 21 Mai 1980,

Vu le Traité entre le Royaume d'Espagne et la République Française sur la Coopération Transfrontalière entre les Entités territoriales, fait à Bayonne le 10 mars 1995,

Vu la délibération n°2012.2373 (P) de la Séance Plénière du 17 décembre 2012, portant sur la convention de coopération transfrontalière Aquitaine-Aragon.

Vu le G.I.A. "Equipements - Transports" réuni et consulté

#### **Contexte**

En conclusion du XX<sup>e</sup> sommet franco-espagnol du 10 janvier 2008, du XXI<sup>e</sup> sommet franco-espagnol du 28 avril 2009, et du XXII<sup>e</sup> sommet franco-espagnol du 10 octobre 2012, les chefs d'Etat et de Gouvernement de la France et de l'Espagne ont exprimé leur résolution de développer à court et moyen terme la grande vitesse sur les nouvelles liaisons ferroviaires atlantique et méditerranéenne, d'étudier un projet de traversée transpyrénéenne à grande capacité et, enfin, de rouvrir la ligne ferroviaire Pau-Canfranc.

Convaincus par la pertinence de cet itinéraire, le Gouvernement d'Aragon et la Région Aquitaine unissent leurs efforts depuis longtemps afin de permettre à ce projet d'aboutir. Il est en effet un préalable à la dynamisation des coopérations socio-économiques et culturelles transfrontalières, et notamment au rétablissement à court terme de relations ferroviaires entre les villes et territoires des piémonts dans la partie centrale des Pyrénées.

#### **Groupe quadripartite**

Cette coopération transfrontalière forte, historique entre nos deux régions, toujours soutenue par les Etats français et espagnol, s'est traduite par la création et la réunion d'un Groupe de travail quadripartite, le 16 janvier 2008 à Madrid. Les travaux de ce groupe de travail ont permis la signature, le 30 avril 2010, du « Memorandum-cadre pour la réalisation des études complémentaires du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc ».

#### **Subventions FEDER - POCTEFA**

Les études franco-espagnoles inscrites dans le mémorandum-cadre et qui concernent l'ensemble de l'itinéraire entre Pau et Canfranc, ont fait l'objet d'une programmation au POCTEFA, suite à la « convention transfrontalière de partenariat pour la réalisation du projet Canfraneus » signée le 15 avril 2011 entre la Région Aquitaine et la Gouvernement

d'Aragon. Une subvention européenne de 2, 378 M€ a ainsi été attribuée à la réalisation du projet.

### **Reconnaissance du projet, état d'avancement**

Côté Aquitain, après l'inscription de la ligne Pau-Canfranc au SNIT par l'État français, 2011 a vu également la Commission européenne proposer son inscription dans le futur réseau transeuropéen de transport, RTE-T. Après la reconnaissance de la voie au niveau national, c'est donc à la reconnaissance européenne qu'elle accède désormais.

De plus, la Région Aquitaine a engagé 105M€ en octobre 2011 pour engagement global des financements des travaux sur la section Oloron-Bedous. Cet engagement, preuve de volontarisme de la Région s'accompagne sur ce dossier d'une recherche d'un partenariat financier avec l'Union Européen qui est en cours. Aujourd'hui, les études de phase Projet sont terminées. Les travaux débuteront à l'automne 2013, permettant la mise en circulation du tronçon Oloron-Bedous fin 2015, après la régénération en 2010 de la section Pau-Oloron.

Du côté aragonais aussi, le dossier s'accélère avec le rachat programmé de la gare de Canfranc par la Communauté Autonome d'Aragon, et la poursuite des études de sécurisation des tunnels du Somport. La ligne est aussi inscrite au PITVI par l'Etat espagnol.

### **Coopération Aquitaine - Aragon**

Enfin, la longue tradition de coopération entre l'Aquitaine et l'Aragon se traduit par la volonté de signer une « convention de coopération transfrontalière entre le Conseil régional d'Aquitaine et le Gouvernement d'Aragon », par laquelle les deux Régions décident d'établir des relations institutionnelles permanentes en matière de coopération.

Au terme de l'article 2.2 de cette convention, les parties s'engagent en particulier à « favoriser la réouverture la plus rapide possible de la ligne ferroviaire internationale Pau-Oloron-Canfranc-Saragosse ». A cet effet, le Gouvernement d'Aragon et la Région Aquitaine souhaitent aujourd'hui promouvoir un cadre qui garantisse la bonne réalisation du projet, en dressant son calendrier et en réaffirmant leur volonté de voir ce dossier présenté à l'appel à projet RTE-T pluriannuel 2012 de la Commission Européenne.

**Sur proposition de Monsieur le Président du Conseil Régional d'Aquitaine,  
et après en avoir délibéré,**

**La COMMISSION PERMANENTE décide :**

- **d'AUTORISER** le Président du Conseil Régional à signer le protocole d'accord bilatéral joint en annexe

Décision de la commission permanente :

Le Président du Conseil Régional,

Adopté à la majorité



ALAIN ROUSSET



**PROTOCOLO DEL GOBIERNO  
DE ARAGÓN Y DE LA RÉGION AQUITAINE  
HOJA DE RUTA 2012 – 2020  
RECUPERACIÓN DE LOS TRÁFICOS DE LA  
LÍNEA FERROVIARIA PAU-CANFRANC-  
ZARAGOZA**

**Preámbulo**

Como conclusión de la XX Cumbre franco-española de 10 de enero de 2008, de la XXI Cumbre franco-española del 28 de abril de 2009 y de la XXII Cumbre franco-española de 10 de octubre de 2012, los jefes de Estado y de Gobierno de Francia y España expresaron su determinación de desarrollar a corto y medio plazo, la alta velocidad en los nuevos enlaces ferroviarios atlánticos y mediterráneos, un proyecto de travesía transpirenaica de alta capacidad y, por último, volver a abrir la línea de ferrocarril de Pau-Canfranc.

Convencidos de la importancia de este itinerario, el Gobierno de Aragón y la Región de Aquitania trabajan en cooperación desde hace mucho tiempo para que este proyecto vea la luz. Es vital para la revitalización de las cooperaciones socio-económicas y culturales transfronterizas e incluso para la recuperación a corto plazo de las relaciones ferroviarias entre las ciudades y territorios de la parte central de los Pirineos.

Esta fuerte e histórica cooperación transfronteriza entre nuestras dos regiones, apoyada siempre por los Estados español y francés, se tradujo en la creación de un Grupo de trabajo cuatripartito, el 16 de enero de 2008 en Madrid. Los trabajos de este grupo de trabajo han permitido la firma, el 30 de abril de 2010, del "Memorando-marco para la realización de los estudios complementarios del proyecto de reapertura de la línea ferroviaria Pau-Canfranc".

**PROTOCOLE D'ACCORD DU  
GOUVERNEMENT D'ARAGON ET DE LA  
RÉGION AQUITAINE  
SUR LA FEUILLE DE ROUTE 2012 – 2020 DE  
LA REPRISSE DES CIRCULATIONS SUR LA  
LIGNE FERROVIAIRE  
PAU-CANFRANC-SARAGOSSE**

**Préambule**

En conclusion du XX<sup>e</sup> sommet franco-espagnol du 10 janvier 2008, du XXI<sup>e</sup> sommet franco-espagnol du 28 avril 2009, et du XXII<sup>e</sup> sommet franco-espagnol du 10 octobre 2012, les chefs d'Etat et de Gouvernement de la France et de l'Espagne ont exprimé leur résolution de développer à court et moyen terme la grande vitesse sur les nouvelles liaisons ferroviaires atlantique et méditerranéenne, un projet de traversée transpyrénéenne à grande capacité et, enfin, de rouvrir la ligne ferroviaire Pau-Canfranc.

Convaincus par la pertinence de cet itinéraire, le Gouvernement d'Aragon et la Région Aquitaine unissent leurs efforts depuis longtemps afin de permettre à ce projet d'aboutir. Il est un préalable à la dynamisation des coopérations socio-économiques et culturelles transfrontalières, et notamment au rétablissement à court terme de relations ferroviaires entre les villes et territoires dans la partie centrale des Pyrénées.

Cette forte et historique coopération transfrontalière entre nos deux régions, toujours soutenue par les Etats français et espagnol, s'est traduite par la création d'un Groupe de travail quadripartite, le 16 janvier 2008 à Madrid. Les travaux de ce groupe de travail ont permis la signature, le 30 avril 2010, du « Memorandum-cadre pour la réalisation des études complémentaires du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc ».

Los estudios franco-españoles incluidos en el memorando-marco, y que comprenden el itinerario completo entre Pau y Canfranc, han sido objeto de programación en POCTEFA, tras el “convenio transfronterizo de partenariado para la realización del proyecto Canfraneus” firmado el 15 de abril de 2011 entre el Gobierno de Aragón y la Región de Aquitania. Este partenariado ha permitido el beneficio de una subvención europea de 2,378M€.

Además de la inscripción de la línea Pau-Canfranc en el SNIT por el Estado francés, y su incorporación en el PITVI español 2012-2024, la Comisión Europea ha reforzado también la importancia de este proyecto de permeabilización de los Pirineos, proponiendo su inclusión en la futura red de transporte transeuropeo, como proyecto autónomo. Tras el reconocimiento de la línea a nivel nacional, significa que ahora recibe el reconocimiento europeo.

Además, la Región Aquitania invirtió 105 millones de euros en octubre de 2011 para la financiación de la obra en el tramo entre Oloron-Bedous. Hoy, se han completado los estudios de la fase de Proyecto. Las obras comenzarán en otoño de 2013, permitiendo la puesta en funcionamiento del tramo Oloron-Bedous a finales de 2015, tras la regeneración en 2010 del tramo Pau-Oloron.

Por parte de Aragón también se está acelerando la puesta en marcha de esta línea, con iniciativas como la adquisición de la Estación de Canfranc y la colaboración con el Ministerio de Fomento para la rehabilitación de la vía.

La larga tradición de cooperación entre Aragón y Aquitania se refleja en la firma de un “Convenio de cooperación transfronteriza entre el Consejo Regional de Aquitania y el Gobierno de Aragón”, por el que las dos Regiones deciden establecer relaciones institucionales permanentes en materia de cooperación. Según el artículo 2.2 de este convenio, las partes se comprometen en particular a “favorecer la reapertura más rápida posible de la línea ferroviaria internacional Pau-Oloron-Canfranc-Zaragoza”.

El Gobierno de Aragón y la Región de Aquitania establecen por tanto los puntos siguientes:

Les études franco-espagnoles inscrites dans le mémorandum-cadre et qui concernent l'ensemble de l'itinéraire entre Pau et Canfranc, ont fait l'objet d'une programmation au POCTEFA, suite à la « convention transfrontalière de partenariat pour la réalisation du projet Canfraneus » signée le 15 avril 2011 entre la Région Aquitaine et le Gouvernement d'Aragon. Ce partenariat a permis de bénéficier d'une subvention européenne de 2,378M€.

Au-delà de l'inscription de la ligne Pau-Canfranc au SNIT par l'État français, et son inclusion au PITVI espagnol 2012-2024, la Commission européenne a aussi renforcé la place de ce projet de perméabilisation des Pyrénées, en proposant son inscription dans le futur réseau transeuropéen de transport en tant que projet autonome. Après la reconnaissance de la ligne au niveau national, c'est donc à la reconnaissance européenne qu'elle accède désormais.

De plus, la Région Aquitaine a engagé 105M€ en octobre 2011 pour le financement des travaux sur la section Oloron-Bedous. Aujourd'hui, les études de phase Projet sont terminées. Les travaux débiteront à l'automne 2013, permettant la mise en circulation du tronçon Oloron-Bedous fin 2015, après la régénération en 2010 de la section Pau-Oloron.

Du côté aragonais aussi, le dossier s'accélère avec des initiatives telles que le rachat de la gare de Canfranc par la Communauté Autonome d'Aragon, et la collaboration avec le Ministère de l'Équipement pour la réhabilitation de la voie.

La longue tradition de coopération entre l'Aquitaine et l'Aragon se traduit par la signature, d'une « convention de coopération transfrontalière entre le Conseil régional d'Aquitaine et le Gouvernement d'Aragon », par laquelle les deux Régions décident d'établir des relations institutionnelles permanentes en matière de coopération. Au terme de l'article 2.2 de cette convention, les parties s'engagent en particulier à « favoriser la réouverture la plus rapide possible de la ligne ferroviaire internationale Pau-Oloron-Canfranc-Saragosse ».

Le Gouvernement d'Aragon et la Région Aquitaine établissent par conséquent les points suivants :



## 1 – Calendario de las obras y estudios a realizar

El Gobierno de Aragón y la Región Aquitania desean establecer un calendario a consensuar con los Estados español y francés, de cara a la reapertura de esta línea en el horizonte 2020, recuperando así los tráficos ferroviarios en la línea ferroviaria Pau-Canfranc-Zaragoza, como línea ferroviaria Francisco de Goya.

### 1.1 – Propuesta de calendario de actuaciones

#### a) En Aquitania :

##### Tramo Oloron- Bedous :

- Primavera 2013 : Encuesta de Utilidad Pública
- Verano 2013 : Declaración de Utilidad Pública
- Fin 2013 : Inicio de las obras
- Fin 2015 : Puesta en servicio del tramo Oloron-Bedous

##### Tramo Bedous-Canfranc

- 2012-2013 : Estudios complementarios (en realización)
- Finales 2013 a 2015 : Estudios de Anteproyecto
- 2015-2016 : Encuesta de Utilidad Pública y procedimientos asociados
- 2017 : Declaración de Utilidad Pública
- 2016-2017 : Estudios Proyecto, Adquisiciones de terrenos
- 2018 : Inicio de las obras
- Finales 2020 : Puesta en servicio del tramo Bedous-Canfranc

#### b) En Aragón :

##### Tramo Alerre-Caldearenas

- 2014-2015: Proyecto de Renovación Integral de la vía
- 2015: Proyecto de Adecuación de las estaciones de Ayerbe, La Peña y Caldearenas
- 2016-2020 : Ejecución de la Renovación Integral de la vía
- 2016-2018: Ejecución Adecuación de las estaciones de Ayerbe, La Peña y Caldearenas

##### Tramo Jaca-Canfranc

- 2015 : Proyecto de Renovación Integral de la vía
- 2017-2019 : Ejecución Renovación Jaca-Canfranc

## 1 – Calendrier des travaux et études à réaliser

Le Gouvernement d'Aragon et la région Aquitaine souhaitent dresser un calendrier à valider avec les Etats espagnol et français, au sujet de la réouverture de cette ligne prévue à l'horizon 2020, permettant ainsi de reprendre les circulations ferroviaires sur la ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse, dite ligne ferroviaire Francisco de Goya

### 1.1 Proposition de calendrier des réalisations

#### a) En Aquitaine :

##### Section Oloron- Bedous :

- Printemps 2013 : Enquête d'Utilité Publique
- Été 2013 : Déclaration d'Utilité Publique
- Fin 2013 : Début des travaux
- Fin 2015 : mise en service de la section Oloron-Bedous

##### Section Bedous-Canfranc

- 2012-2013 : Etudes complémentaires (en cours)
- Fin 2013 à 2015 : Etudes d'Avant-Projet
- 2015-2016 : Enquête d'Utilité Publique et procédures associées
- 2017 : Déclaration d'Utilité Publique
- 2016-2017 : Etudes Projet, Acquisitions foncières
- 2018 : début des travaux
- Fin 2020 : Mise en service de la section Bedous-Canfranc

#### b) En Aragon :

##### Section Alerre-Caldearenas

- 2014-2015: Projet de Rénovation Intégrale de la voie
- 2015 : Projet de mise en conformité des gares de Ayerbe, La Peña et Caldearenas
- 2016-2020 : Exécution de la Rénovation Intégrale de la voie
- 2016-2018 : Exécution de la mise en conformité des gares de Ayerbe, La Peña et Caldearenas

##### Section Jaca-Canfranc

- 2015 : Etude de projet de rénovation intégrale de la voie
- 2017-2019 : Réalisation de la rénovation de

- 2013-2014: Proyecto de Remodelación de la playa de vías de la Estación de Canfranc y Nueva Estación
- 2016-2017: Ejecución de la Remodelación de la playa de vías de la Estación de Canfranc y Nueva Estación

2016-2017: Proyecto de señalización de la línea  
 2017-2018: Ejecución de las obras de señalización de la línea  
 2019-2020: Proyecto de electrificación del tramo Alerre-Canfranc

c) En la parte internacional :

- 2020 : Puesta en seguridad recíproca de los túneles carreteros y ferroviarios del Somport

1.2 - Coste estimado del proyecto

a) En Aquitania:

- Recuperación de los tráficos entre Oloron-Bedous: 102 M€ actualizado (90,5M€ valor 2011)
- Recuperación de los tráficos dese Pau hasta Canfranc en modo térmico : 369 M€ actualizado (270M€ valor 2012)

a) En Aragón :

- Tramo Alerre-Caldearenas: 45 M€ valor 2012  
 Tramo Jaca-Canfranc : 17 M€ valor 2012
- Remodelación de la playa de vías de la Estación de Canfranc y Nueva Estación: : 7 M€ valor 2012
  - Señalización de la línea: 4,53 M€ valor 2012
  - Adecuación de las estaciones de Ayerbe, La Peña y Caldearenas: 5,7 M€ valor 2012

b) En la parte internacional:

- Puesta en seguridad recíproca de los túneles carreteros y ferroviarios del Somport : 40M€

**2 – Convocatoria de proyectos RTE-T plurianual 2012 de la Comisión Europea**

El Gobierno de Aragón y la Región Aquitania se comprometen a utilizar todos los medios necesarios para que los dos expedientes completos RTE-T sean entregados en los plazos

Jaca-Canfranc

- 2013-2014: Etude de projet de restructuration des fuseaux de voies de la gare de Canfranc et nouvelle gare
- 2016-2017: Exécution de la restructuration des fuseaux de voies de la gare de Canfranc et nouvelle gare

2016-2017: Etude de projet de signalisation de la ligne  
 2017-2018: Exécution des travaux de signalisation de la ligne  
 2019-2020: Etude projet d'électrification de la section Alerre-Canfranc

c) Sur la partie internationale :

- 2020 : Mise en sécurité réciproque des tunnels routier et ferroviaire du Somport

1.2- Coût prévisionnel du projet

a) En Aquitaine :

- Reprise des circulations entre Oloron et Bedous : 102 M€ courants (90,5 M€ valeur 2011)
- Reprise des circulations de Pau jusqu'à Canfranc en mode thermique : 369 M€ courants (270 M€ valeur 2012)

b) En Aragon :

- Section Alerre-Caldearenas : 45 M€ valeur 2012  
 Section Jaca-Canfranc : 17 M€ valeur 2012
- Restructuration des fuseaux de voies de la gare de Canfranc et nouvelle gare : 7 M€ valeur 2012
  - Signalisation de la ligne : 4,53 M€ valeur 2012
  - Mise en conformité des gares de Ayerbe, La Peña et Caldearenas : 5,7 M€ valeur 2012

c) Sur la partie internationale :

- Mise en sécurité réciproque des tunnels routier et ferroviaire du Somport : 40M€

**2 – Appel à projets RTE-T pluriannuel 2012 de la Commission Européenne**

Le Gouvernement d'Aragon et la Région Aquitaine s'engagent à mettre en œuvre tous les moyens nécessaires afin que les deux dossiers complets

indicados por la Comisión Europea, en este caso el 26 de marzo de 2013.

Se podrá realizar la presentación dos expedientes distintos: un expediente de Obras y uno de Estudios, que incluirán todas las acciones a financiar y que deban llevarse a cabo bajo el impulso de las dos Regiones entre principios del 2013 y finales de 2015.

#### 2-1 Perímetro del expediente de convocatoria de proyectos Obras

##### a) Aquitania :

Obras en el tramo Oloron-Bedous estimadas en 102 M€ actualizado (90,5M€ valor 2011)

#### 2-2 Perímetro del expediente de convocatoria de proyectos Estudios

##### a) Aquitania

\* Estudio de la recuperación de los tráfico hasta Canfranc entre fin de 2013 y 2015: 6 M€ valor 2012 incluyendo:

- o los Estudios de Ante-proyecto, con el estudio de impacto, los estudios técnicos,
- o la constitución del expediente de Encuesta de Utilidad Pública

##### b) Aragón

\* Proyecto de Renovación Integral de la vía en el tramo Alerre-Caldearenas por importe de 1,35 M€

\* Proyecto de Renovación Integral de la vía en el tramo Jaca-Canfranc por importe de 500.000 €

\* Proyecto de Remodelación de la playa de vías de la Estación de Canfranc y Nueva Estación por importe de 200.000 €

\* Proyecto de Adecuación de las estaciones de Ayerbe, La Peña y Caldearenas por importe de 200.000€

Hecho en 2 ejemplares en Burdeos, el

Por el Consejo Regional de Aquitania, Alain Rousset

Por el Gobierno de Aragón, Luisa Fernanda Rudi Úbeda

RTE-T soient déposés dans les délais impartis par la Commission Européenne, soit à ce jour le 26 mars 2013.

Il pourra être procédé à la présentation de deux dossiers distincts : un dossier Travaux et un dossier Etudes, qui comprendront l'ensemble des actions à financer et qui seront à réaliser sous l'impulsion des deux Régions entre début 2013 et fin 2015.

#### 2-1 Périmètre du dossier d'appel à projets Travaux

##### b) Aquitaine :

Travaux de la section Oloron-Bedous évalués à 102 M€ courants (90,5 M€ valeur 2011)

#### 2-2 Périmètre du dossier d'appel à projets Etudes

##### a) Aquitaine

\* Etude de la reprise des circulations jusqu'à Canfranc entre fin 2013 et 2015 : 6 M€ valeur 2012 comprenant :

- o les Etudes d'Avant-Projet, dont l'étude d'impact, les études techniques,
- o la constitution du dossier d'Enquête d'Utilité Publique.

##### b) Aragon

\* Etude de projet de rénovation intégrale de la voie sur la section Alerre-Caldearenas pour un coût de 1,35M€

\* Projet de rénovation intégrale de la voie sur la section Jaca-Canfranc pour un coût de 500.000 €

\* Projet de restructuration des voies de service de la gare de Canfranc et nouvelle gare pour un coût de 200.000 €

\* Projet de mise en conformité des gares de Ayerbe, La Peña et Caldearenas pour un montant de 200.000€.

Fait en 2 exemplaires à Bordeaux, le

Pour le Conseil régional d'Aquitaine, Alain Rousset

Pour le Gouvernement d'Aragon, Luisa Fernanda Rudi Úbeda



**REINO DE ESPANA**  
**Ministerio de Fomento**

**Déclaration conjointe du ministre auprès de la ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, chargé des Transports, M. Thierry MARIANI, et du ministre des Travaux Publics et des Transports, M. José BLANCO LOPEZ sur les interconnexions de transport entre la France et l'Espagne.**

1. La France et l'Espagne réaffirment leur volonté de continuer à joindre leurs efforts afin de mener à bien les projets d'infrastructures et de services de transports pour faciliter les échanges au travers des Pyrénées dans une dynamique de développement durable et de respect des écosystèmes présents dans ce secteur frontalier.
2. Dans cette perspective, nos deux pays se sont engagés à travailler ensemble en vue de la promotion du transfert modal du transport routier vers d'autres modes de transport plus respectueux de l'environnement, tels que les modes ferroviaire et maritime.
3. La France et l'Espagne soutiennent pleinement les grandes lignes de la proposition de la Commission européenne sur la révision du réseau transeuropéen des transports (RTE-T) et considèrent que les projets ferroviaires d'envergure européenne qui vont relier nos deux pays doivent être inscrits dans le RTE-T, et doivent avoir l'appui de l'Union européenne.
4. Par ailleurs, la France et l'Espagne confirment leur volonté de donner une impulsion, avec la région Aquitaine et la Communauté autonome d'Aragon, au projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc, qui doit être inscrite au RTE-T.
5. Les deux pays réaffirment, également, la nécessité de poursuivre la modernisation et l'amélioration de la sécurité des liaisons routières frontalières inscrites au RTE-T.

6. Dans ce cadre, compte tenu de la priorité accordée aux projets ferroviaires et de la sensibilité des milieux traversés par les RN134 et la N- 330, ainsi que la RN125 et la N-230, la France et l'Espagne réaffirment qu'il n'y a pas lieu de procéder à l'augmentation de leur capacité.

Fait à Paris, le 28 septembre 2011, en deux exemplaires originaux, en langue française et espagnole.

Le Ministre auprès de la Ministre de  
l'Écologie, du Développement durable, des  
Transports et du Logement, chargé des  
Transports

Le Ministre des Travaux Publics  
et du Transport

Thierry MARIANI

José BLANCO LOPEZ

À l'heure où certains doutent de la capacité des gouvernements de la France et de l'Espagne à poursuivre la réouverture du Canfranc, il est utile de rappeler leur déclaration conjointe du 28 septembre 2011 mettant notamment en exergue leur volonté commune, d'une part en faveur de cette ligne, et d'autre part pour limiter la capacité de la *RN 134*.

# Le point de vue du trésorier

Mesurer la tâche...

Certes, la remise en service d'Oloron-Bedous semble maintenant acquise, mais le but de l'action du comité reste le rétablissement intégral de la ligne jusqu'à Canfranc, ce qui est loin d'être gagné.

Sur le tronçon au-delà de Bedous, outre le pont de l'Estanquet à reconstruire, d'autres ouvrages nécessitent de gros travaux de restauration, et il y a là aussi quelques passages à niveau à remplacer par des ponts, comme la déviation de Bedous, ou alors à sécuriser. La convention Aquitaine-Aragon l'envisage à l'horizon 2020.

L'agence sur l'environnement a remis son rapport sur le rétablissement de la

ligne ; entre autres, elle a émis plusieurs reproches ou observations :

– elle n'a pas été consultée pour autoriser les débroussaillages effectués récemment ;

– elle s'inquiète sur les risques encourus par le gros gibier et les ours qui traverseront la ligne lorsque les trains circuleront et, a contrario, elle critique la pose de clôtures et palissades qui empêcheront les mêmes animaux de traverser la voie où bon leur semble ;

– elle s'interroge sur le risque d'éradication de plantes identifiées comme espèces rares lors du désherbage de la gare de Bedous, ainsi que des risques de pollution

lors du désherbage à proximité des ponts et des passages à niveau.

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. Le comité sera sollicité à tout instant pour le suivi du projet de réouverture dont le principe a été signé. 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. Je vous renvoie donc à mon appel ou rappel, qui se trouve en dernière page. D'avance, au nom de notre bonne cause, je vous en remercie.

ALAIN DUBOURDIEU  
trésorier du CRÉLOC



À sa demande, le CRÉLOC a été reçu le 20 mars 2013 par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Pau Béarn. La CCI a confirmé son soutien à la réouverture de la ligne ferroviaire du Canfranc. Nous pouvons constater que le document ci-dessus mentionne cette voie ferrée et place Oloron-Sainte-Marie parmi les pôles industriels d'excellence grâce à Messier-Dowty et Lindt.

## Un rendez-vous à ne pas manquer !

**N**ous voici à la veille de l'enquête publique pour les travaux préalables à l'ouverture du tronçon Oloron-Bedous du Canfranc. Un moment vraiment particulier pour moi... Parce qu'il me renvoie à une partie de mon histoire personnelle, et parce qu'il fait écho à certains débats actuels en vallée d'Aspe, en particulier.

Dans la vie d'un homme ou d'une femme, la « première fois » est importante, quel que soit l'objet de cette première fois. La première fois où j'ai manifesté, c'était pour le Canfranc, en 1977 (si ma mémoire ne me trahit pas), à Oloron. Une belle « première fois »... Depuis, j'en ai fait bien d'autres, de manifs, mais aucune n'avait la saveur de celle-là.

Le Canfranc, alors, était synonyme de plaisir ; je venais à Sarraute, pour la fin de semaine ou pour les vacances. C'est le train qui me ramenait vers les amies et amis... que je n'ai pas quittés. Et même si les banquettes étaient un peu dures, cela n'avait aucune importance. Bien sûr, quand il fallait rentrer, c'était une autre histoire. Mais je savais que le train me ramènerait, un jour prochain, vers ce pays que j'aime tant. Pas de nostalgie, pourtant. Pas de regrets du temps passé, non plus. Seulement un petit arrière-goût amer du temps perdu pour voir à nouveau un train circuler en vallée d'Aspe.

Trente-cinq ans plus tard, nous y voilà. Voilà une promesse faite par un homme politique qui, contre vents et marées (pardon pour la métaphore marine... en pays de montagne), aura mené son projet au bout. J'ai accueilli la promesse de M. Rousset avec scepticisme en 1998. Et pourtant, le train va pointer, à nouveau, son museau en vallée d'Aspe, jusqu'à Bedous, trente-cinq ans après l'ar-

rêt de la circulation. D'ici quelques jours, une enquête publique va commencer pour les travaux préalables au rétablissement des circulations ferroviaires jusqu'à Bedous.

C'est long trente-cinq ans, très long, la moitié d'une vie d'homme au moins. Beaucoup d'eau a coulé sous les ponts. La vie en vallée d'Aspe ne s'est pas arrêtée en attendant le retour de la « belle endormie » (la ligne). Elle a été — et est encore — l'objet d'attentions plus ou moins intéressées de la part de beaucoup de personnes et institutions. Mais nous, ici, que pouvons-nous en attendre ?

Parce que je suis très optimiste, je réponds sans hésiter « Beaucoup ! ». Je crois que le train peut être un élément important du développement de la vallée d'Aspe. Je précise de suite que si j'ajoute « peut », c'est que beaucoup dépendra de notre capacité à nous saisir de cette très belle opportunité. Mais, sur ce point, je reste optimiste.

Aujourd'hui, pour se développer, la vallée a besoin d'accueillir de nouveaux habitants. Malgré la mise en œuvre de l'axe E7, la qualité de vie est reconnue. Et elle

peut convaincre, comme elle l'a déjà fait depuis quelques années, certaines familles à s'y installer. Et le train peut aisément être le trait d'union entre lieu de résidences et travail sur les bassins d'Oloron et de Pau... Comme l'inverse sera tout aussi vrai lorsque nous aurons réussi à créer de nouveaux emplois, en favorisant leur implantation.

Augmentation des énergies fossiles, sensibilisation aux questions d'environnement, voilà deux facteurs qui pourraient faire préférer le train à celles et ceux qui veulent séjourner en vallée d'Aspe pour leurs vacances. À nous d'organiser la mobilité infra-valléenne pour que cela ne constitue pas un frein insurmontable à un choix de déplacement plus respectueux de l'environnement, ici et ailleurs.

Voilà quelques-unes des raisons qui me feront participer à l'enquête qui s'ouvre. Pour dire à quel point nous avons besoin de la ligne entre Oloron et Bedous. Avant de lui voir franchir, à nouveau, dans quelques années, la frontière et nous rapprocher de nos voisins aragonais.

JEAN-LUC PALACIO



Activité de la gare de Canfranc cet hiver, gracias al *Heraldo de Aragón* por esta vista magnífica.

## Votre attention s'il vous plaît... !

Notre trésorier Alain Dubourdiu rappelle régulièrement votre attention sur la nécessité de payer la cotisation annuelle. À cette action ingrate – mais ô combien indispensable au CRÉLOC –, j'associe celle du président et ancien secrétaire concernant trois points, à savoir :

1. – Sur la recherche de nouveaux adhérents : nous sommes actuellement une centaine de membres au CRÉLOC. Ce nombre reste stable ces dernières années. Toutefois, un renforcement sensible du nombre d'adhérents, non seulement nous donnerait plus de poids auprès de nos interlocuteurs, mais encore nous apporterait des ressources nouvelles fort utiles pour payer notamment l'impression des plaquettes et lettres d'informations généralement appréciées de leurs lecteurs. Je compte sur vous pour augmenter notre nombre d'adhérents en intervenant auprès d'anciens membres, de vos familles, connaissances et amis. Invitez-les à envoyer leur contribution financière à Alain Dubourdiu, 24 rue de la Semie 40130 Capbreton.

2. – Sur le site internet du CRÉLOC <http://creloc.intermodalite.com> notre site internet, c'est notre porte constamment ouverte sur le monde. C'est par cette porte universelle qu'accèdent la plupart des personnes curieuses de nos activités. Pour

rendre notre site toujours plus attractif, je souhaite que vous le critiquiez, au sens large du terme. Faites-nous savoir ce que vous en pensez. Faites-nous part de vos suggestions constructives en nous écrivant aux adresses électroniques ci-après.

3. – Sur *La Lettre* : de même que je souhaite recevoir vos avis sur notre site internet, j'aimerais que vous vous exprimiez sur *La Lettre*. Ici aussi, dites-nous votre opinion sur son bien-fondé, sur sa périodicité, sur son contenu, sur sa présentation, etc. Et pourquoi pas ? proposez-nous des articles, des images, voire des dossiers de vulgarisation relatifs au Canfranc ! Le comité écartera toutefois les polémiques stériles qui trouveront facilement leur place ailleurs.

### Vos propositions seront bienvenues

- à mon adresse postale :

CRÉLOC  
chez François Rebillard  
13, rue de l'Église, 64400 Ledeuix

- aux adresses électroniques :

@ Le secrétaire  
[couratte-arnaude@orange.fr](mailto:couratte-arnaude@orange.fr)  
@ Le président  
[francois.rebillard@orange.fr](mailto:francois.rebillard@orange.fr)

Je vous remercie pour votre attention et votre contribution.

FRANÇOIS REBILLARD

Pendant ce temps, les trains espagnols sont toujours en gare de Canfranc



PHOTO FRANÇOIS REBILLARD

## Appel ou rappel permanent du Trésorier

Avec cette *Lettre* d'avril 2013, je persiste encore à faire appel à votre générosité. Certes, la remise en service d'Oloron-Bedous semble maintenant en bonne voie, mais le but de notre action est désormais de rétablir la ligne dans son intégralité jusqu'à Canfranc.

Nous montrons avec cet exemplaire de la *Lettre du CRÉLOC*, comme dans le site Internet [creloc.intermodalite.com](http://creloc.intermodalite.com) que les efforts consentis par les membres adhérents portent progressivement leurs fruits. Mais en même temps, nous comprenons que c'est dû à la pugnacité et l'entêtement du comité, et de son homologue aragonais. Les moyens que vous nous accordez nous permettent de maintenir notre présence citoyenne en toutes occasions.

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.

Vous pouvez aussi suivre ce signal sur notre site...



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.dubourdiu@wanadoo.fr](mailto:alain.dubourdiu@wanadoo.fr)