

28 janvier 2008

## La réouverture commence !

En votant 60 millions d'euros pour régénérer la voie ferrée entre Pau et Bedous, le Conseil régional d'Aquitaine et son président, entament la réouverture du Canfranc. Nous saluons cette avancée, sans pour autant baisser les bras car d'une part il reste 30 km à ouvrir entre Bedous et la frontière et d'autre part le problème de la traction à venir reste posé, avec un questionnement préoccupant sur le maintien de la desserte pendant la durée des travaux.

Mais ne boudons pas notre plaisir : la réouverture est maintenant bel et bien enclenchée ! Depuis le 28 janvier, plusieurs engins de débroussaillage, partis de la gare de Bedous, descendent vers Oloron en coupant arbres, broussailles et arbustes. Toute l'évolution économique, énergétique, environnementale impose la réouverture du Canfranc. « Le chemin de fer sera le moyen de transport du 21<sup>e</sup> siècle, s'il survit au 20<sup>e</sup> », avait prédit Louis Armand, modernisateur exemplaire du rail français au début des années soixante. Tous les indicateurs montrent que la modernité passe dorénavant par le rail. Le pétrole toujours à la hausse, 100 dollars le baril pour aujourd'hui, ne fait que confirmer ce nouveau paradigme.

Mais tous les acteurs ne sont pas sur cette longueur d'onde, que ce soit dans un sens ou dans l'autre.

Il y a d'un côté les toujours adeptes du « tout-goudron-tout-camion » qui ne voient que par de nouvelles constructions routières ou autoroutières, élargissement de chaussées et corrections de tracés. Parmi eux, le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques n'est pas le dernier, lui qui voulait détourner les crédits du CPER pour la réouverture du Canfranc vers des travaux routiers au Pays Basque. Modernité implicite oblige !

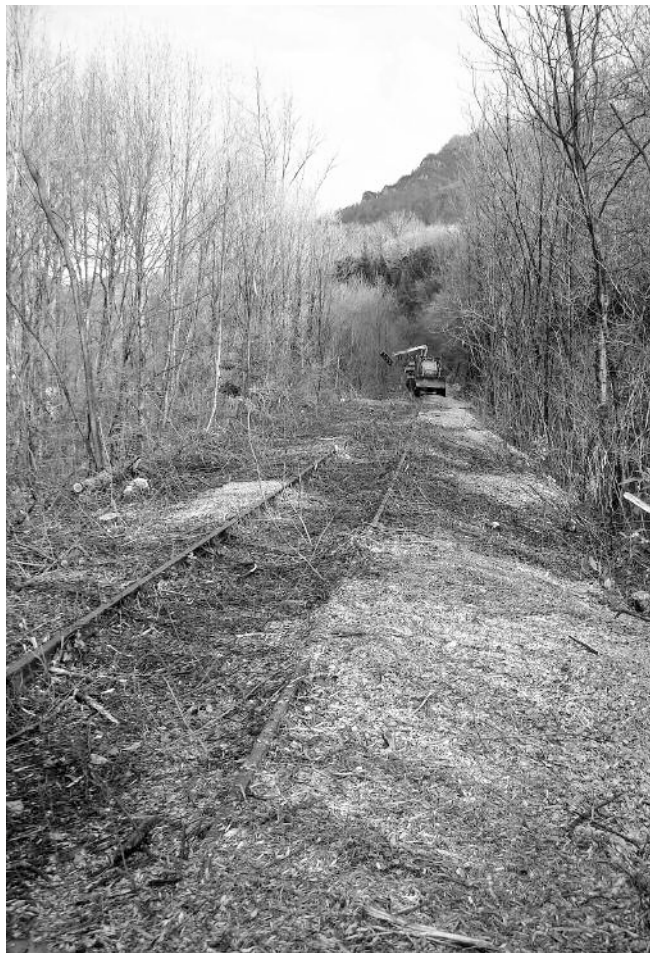
Dans l'autre sens il y a les adeptes de la fuite en avant, certainement inquiets de ne pas être « in the ouinde ». Alors que l'atout majeur du rail, dans la nou-

velle donne, est de disposer d'infrastructures existantes qui peuvent se connecter aux nouvelles, on entend quelques « visionnaires » proposer pour dans 30 ou 40 ans, une LGV à la place du chemin de fer actuel... qui partant de Pau franchirait les Pyrénées par un tunnel de basse altitude vers l'Espagne ! Le tout au nom d'une modernité qui serait amusante si cette proposition — déjà faite en son temps par le docteur Vaillant — ne contribuait pas à retarder la remise en service qui s'amorce.

Entre fuite en avant dans une attitude qui en fait date du positivisme de la fin du 19<sup>e</sup> et arrimage aux pratiques de pillage de la nature et des ressources qu'incarnent les lobbies routiers sous couvert de liberté de circulation et de



facilité, la modernité est aussi souvent malmenée qu'elle est citée comme référence. En revanche, le Canfranc réouvert s'inscrit dans le sens de la modernité qu'incarne le chemin de fer. Dès 2010 on pourra descendre de Bedous à Pau en trois quarts d'heure, à Oloron en vingt minutes de centre bourg à centre ville, avec un minimum d'énergie, sans traîner derrière un camion ou un camping-car pendant une heure et plus, toujours au risque de l'accident. Qui peut faire mieux ? Le Canfranc quand il sera entièrement rouvert !



### Ça débroussaille !

Voici une photo qu'on peut aller voir en couleur sur les pages du site du CRÉLOC.

Enfin ! Nous apercevons au bout de cette éclaircie, la grosse débroussailleuse qui vient d'ouvrir le chantier de nettoyage de la ligne aux environs de Bedous.

Selon le représentant de RFF, en mars prochain toute la ligne entre Bedous et Bidos sera dégagée.

Pour beaucoup, de membres du CRÉLOC, cette longueur de voie retrouvée leur rappellera la manifestation organisée dans les années quatre-vingt dans laquelle ils avaient d'autorité débroussaillé à grande-peine cent mètres de voie, ceci à la grande joie des automobilistes curieux qui réclamaient le tract !

# Vous avez dit OFP ?

## OFP = opérateur ferroviaire de proximité

Une mission créée à l'initiative du ministère des transports, en accord avec l'Association des Régions de France (dont le président est Alain Rousset) aboutit aujourd'hui à la tentative de créer en France des OFP.

« Le concept d'OFP ouvre la voie à une nouvelle approche décentralisée fondée sur la recherche systématique de synergies entre flux de toutes tailles, notamment réguliers, donnant une large espace à l'initiative et aux partenariats locaux. »

### Plusieurs registres

La diminution des coûts de drainage et de distribution

Organisation ferroviaire de terrain, type PME. Personnel roulant spécialisé et « sédentarisé » pour utiliser intensément un matériel adapté aux lignes et aux caractéristiques de cette fonction de drainage/distribution. Les fonctions techniques et commerciales en gare peuvent être assurées par du personnel mobile accompagnant la desserte. Facteur(s) d'efficacité, de réactivité, d'initiative.

### La création d'une logistique territoriale ferroviaire nouvelle

Le regroupement de flux commercialement hétérogènes, de toutes tailles, mais géographiquement homogènes permettra, en amont dans la chaîne ferroviaire, en partenariat commercial avec le tissu économique, de créer soit des trains entiers, soit des lots de wagons prémassifiés. La perspective de trains massifiés multiclents, concept aujourd'hui inexistant, ouvre un champ nouveau d'initiatives commerciales. Il s'agit de créer des synergies interclents ; hypothèse validée par l'étude faite par la CRCI d'Auvergne sur les flux tous modes sortant de cette région.

### Vers une relance du « petit » combiné

Les OFP rouvrent au mode combiné la possibilité de petits flux réguliers contribuant au bon taux de remplissage des trains massifiés multiclents, allant de pair avec l'innovation concernant des moyens de transfert de proximité simples et peu coûteux.

### La possibilité de traiter des trafics locaux via le ferroviaire

Ce traitement devient possible par la décentralisation des moyens matériels et humains de l'OFP.

### Le traitement en proximité de l'entretien des infrastructures fret capillaires

Il doit s'effectuer avec des méthodes adaptées à ce type de lignes, souvent très anciennes, sur la base de techniques plus adaptées que celles en vigueur sur le réseau plus récent. La polyvalence possible des personnels entre exploitation et infra sera un autre facteur de productivité.

Les OFP vont introduire dans le système ferroviaire, par nature centralisé, un réseau de PME décentralisées innovantes, structurellement liées au tissu économique local.

Une fois créés, ils deviendront des entreprises à part entière, autonomes vis-à-vis des chargeurs.

Le 26 septembre dernier, un protocole d'accord a été signé à Orléans, entre l'Association Proffer-Centre, regroupant les principaux chargeurs de la Région Centre et la SNCF, en vue de susciter la création, dès le printemps 2008, d'un premier OFP en France (Proxirail). D'autres initiatives sont en préparation : Morvan, Auvergne, Languedoc-Roussillon...

Dans le fond, l'idée, c'est de tenter de rééditer ce qui fut fait (et a réussi) pour le transport régional des voyageurs. Et au passage, le retour du train de lotissement... *Toyral, Lindt, Messier, Euralis...*

PATRICK MARCONI

Voir le n° 141 de la revue *Le Rail*, nov. 2007.

## Fin programmée de la traction électrique sur Pau-Oloron

Le CRÉLOC ne reviendra pas ici sur les causes de l'arrêt de la sous-station RFF de Bidos, provoquant l'impossibilité d'exploiter la ligne Pau-Oloron avec des automotrices électriques. Cette désélectrification – rarissime sur le Réseau National – entraînera la mise en place d'auto-rails.

Selon ses propres termes extraits de sa lettre du 14 décembre 2007, la SNCF nous a fait savoir qu'elle étudiait « suffisamment en amont une organisation avec une mise en service robuste en mode thermique [diesel] de la ligne Pau-Oloron prévue pour septembre 2008, et garantir à l'échéance un service de qualité à nos clients. »

Au lendemain du Grenelle de l'environnement, le CRÉLOC ne cache pas son amertume.

Mais si l'utilisation d'engins diesels à la place d'engins électriques permet malgré tout de continuer à faire circuler des trains, alors... soit !

À condition toutefois que les autorails attendus en septembre prochain soient les meilleurs du moment en termes de confort et de fiabilité.

FRANÇOIS REBILLARD



Les abords de la gare de Bedous ont été eux aussi nettoyés.

# Quelques brèves

## Modernisation du bâtiment des voyageurs de la gare d'Oloron-Sainte-Marie

Commencée en octobre dernier, cette modernisation touche à sa fin. L'opération coûte 260 000 €. Grâce aux financements conjoints du Conseil régional (50 %), de l'État, de la Ville, de la SNCF et de RFF, elle a permis d'une part, de remodeler tout l'espace voyageurs : guichets, éclairage, sols, espace attente, portes... et d'autre part, de remettre en peinture les extérieurs du bâtiment et sa marquise. À la mi-janvier 2008, la pose de grillage est en cours en rive de la cour des voyageurs, et la signalétique sera très bientôt en place.

Au cours de 2008, la Ville procédera au remodelage de la cour des voyageurs, notamment pour améliorer le stationnement des bus desservant la gare.

FR

## Les vœux d'Hervé Lucbéreilh, maire d'Oloron-Sainte-Marie

Les voici, tels que rapportés par *La République des Pyrénées* dans son journal des 5 et 6 janvier 2008 [extrait] :

« Pour ce qui est du rail, le maire a une nouvelle fois plaidé pour la réouverture de la Pau-Canfranc. Il soutient à 100 % la position de la Région qui souhaite rouvrir une première partie Oloron-Bedous ainsi que la régénération de la Pau-Oloron. Il a cependant rappelé hier son souhait d'une gare au Gabarn et d'un tracé évitant les zones urbanisées. »

FR

## Quelques éléments du trafic des voyageurs

Entre Oloron et Pau, on compte en moyenne 400 voyageurs par jour, les trois quarts étant des abonnés avec des cartes de travail ou scolaires.

L'évolution de la fréquentation est remarquable : + 8 à 10 % par an ces 5 dernières années, classant la ligne TER du Béarn parmi celles ayant l'une des meilleures progressions sur la Région Aquitaine.

À cet égard, cette ligne est en cours de certification. C'est dire qu'un organisme indépendant note divers critères portant sur les éléments qui doivent concourir au confort du voyageur : information, signalétique, accueil, propreté des gares et des trains, etc., selon un référentiel adopté au plan national. Une fois la certification obtenue, le challenge consiste à conserver ce label. Notons que cette certification de la ligne Pau-Oloron serait la première délivrée sur la Région Aquitaine.

Entre Oloron et Canfranc, le trafic est effectué par cars TER Aquitaine, avec une moyenne de cinq voyageurs par trajet. On notera qu'à l'heure actuelle, il est impossible de faire un aller-retour (soit 600 km) dans la journée entre Pau et Saragosse en utilisant les services des deux transporteurs publics !

Le CRÉLOC entend bien signaler cette anomalie très pénalisante pour les voyageurs de la relation Pau-Saragosse via Canfranc, d'autant que se tiendra, du 14 juin au 14 septembre 2008, l'exposition internationale de Saragosse

FR

FR

[www.expozaragoza2008.es](http://www.expozaragoza2008.es)

## Correspondances en gare de Pau pour les trains venant d'Oloron et partant sur Oloron

Hormis les correspondances relevant des TGV allant vers Paris ou venant de Paris, les autres relations (Bayonne, Dax, Tarbes) n'offrent généralement pas de bonnes correspondances : soit les délais d'attente sont excessivement longs (une heure et plus), soit — à l'inverse — les horaires sont quasi simultanés, un train partant lorsque l'autre arrive au même instant !

Le CRÉLOC portera à la connaissance de la Région — autorité organisatrice — ces anomalies, dans le but évident d'améliorer les dessertes et donc le remplissage des trains.

Rappelons que le succès du Canfranc passe d'abord par le succès de son premier maillon : Pau-Oloron.

Nous invitons nos lecteurs à nous faire connaître

- soit les difficultés de correspondances effectivement constatées,
- soit les améliorations de correspondances souhaitées en gare de Pau pour la ligne d'Oloron-Sainte-Marie.

Merci de faire remonter l'information sans tarder, par courrier ou par mail.

FR

### Adresse courrier

CRÉLOC, en mairie de Bedous, 64490 Bedous

### Adresse de messagerie

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

### Pages visibles sur

<http://creloc.nermodalite.com>

Alain Rousset lors du rassemblement sur les lieux du premier chantier de débroussaillage en préalable à la réouverture du tronçon Pau-Bedous.

Il voulait revenir ici sans faillir à sa parole.

Pour les membres du CRÉLOC présents, l'espoir venait de prendre corps.

Photo de Fr. Rebillard extraite de <http://creloc.intermodalite.com>



Dessin de Michel Ituria

paru dans *Sud Ouest*

du 10 janvier 2008, page 2.

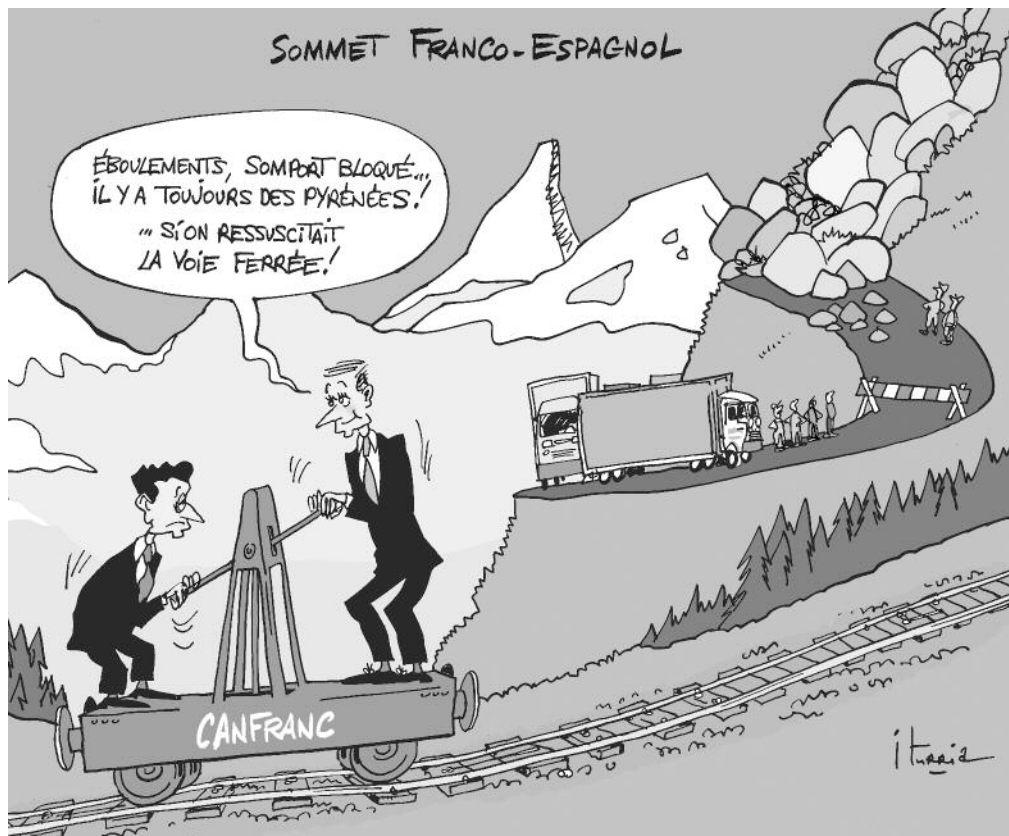
Rappelons l'actualité de ce jour-là :

Un éboulement obstrua totalement la route aux environs d'Etsaut ce qui obligea les Valléens d'Aspe situés en amont d'emprunter le tunnel ferroviaire de Sens hâtivement aménagé pour les piétons. Au moins pour les écoliers et les travailleurs qui avaient leur emploi en aval, car les automobilistes avaient la possibilité de s'approvisionner... à Canfranc !

Cette catastrophe imprévisible eut lieu pratiquement à la veille d'un sommet franco-espagnol du 10 janvier.

On peut voir la suite à :

<http://creloc.intermodalite.com>



## Le Canfranc en ligne de mire ou mirage ?

Le magazine du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, dans sa dernière livraison (décembre 2007) révèle d'étranges conversions de cette institution. Au détour d'un paragraphe, le contribuable des Pyrénées-Atlantiques constatant que le parlement de Navarre a voté une subvention de 4,6 millions d'euros pour améliorer divers tronçons de voies ferrées.

Il ne saurait s'agir de la ligne de Canfranc, mais de la plus modeste Bayonne-Saint-Jean-Pied-de-Port qu'il convient de moderniser pour 165 passages quotidiens, alors que nombre d'Aspois, candidats voyageurs d'Urdois à Oloron attendent encore pareille manne.

Ce choix corrobore les nombreuses déclarations de M. Lasserre, président du Conseil général, et qui à l'encontre des décisions prises jadis pour cet établissement sous l'influence de Louis Barthou, a fermement fait d'autres choix et options, pariant sur la fermeture définitive de la vieille ligne. La ville de Pau fin 19<sup>e</sup> siècle et pendant une bonne moitié du 20<sup>e</sup> misait sur les relations avec son proche voisin, l'Aragon : ce choix s'est concrétisé lors des grands

travaux de Pau, dans les options de son urbanisation du boulevard des Pyrénées ou des places successives qui, du nord de la place Clemenceau au dit boulevard, s'ouvrent en éventail vers l'Aragon, la gare se distribuant dans cet axe, près du Gave et non loin du Conseil général.

Or, dès son élection monsieur Lasserre a non seulement condamné cette ligne internationale qui reliait Pau à Saragosse, la ville de 800 000 habitants la plus proche, jumelée de puis longtemps avec Pau et qui tout naturellement reliait Madrid en quelques heures et pour les rêveurs, via Gibraltar, le Maroc...

Dès qu'une aide conséquente a été attribuée à l'Aquitaine pour les travaux entre les deux pays et pour la réouverture, monsieur Lasserre, loin de s'en féliciter, n'a eu de cesse que de s'approprier les crédits du Contrat de plan État-Région et de multiplier les attaques contre monsieur Rousset. Or, un changement de son attribution était impossible puisqu'elle correspondait aux choix raisonnés de Bruxelles sur la faisabilité de la rénovation.

Coquecigrues, rêves, délires ? répètent certains. Réalité ? en tout cas cette

vieille ligne oubliée sous ses tunnels inutiles, ses ponts meurtris et d'admirables ouvrages d'art restés intacts a été réveillée lorsqu'elle a assuré le passage des habitants, commerçants, touristes, coupés plus de quinze jours de leur domicile, lieux de travail ou d'études, performante comme au premier jour.

Cet accident, heureusement révolu, a aussi souligné la supériorité de ce train nécessaire aux Aragonais que furent à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, dans le sillage de Joaquín Costa, grand défenseur démocratique de l'ouverture directe de l'Aragon à la France, les militants de la ligne internationale. Ce que de jeunes éditeurs de Jaca répétaient lors de la sortie de leur livre *Canfranc el mito* : « Entre la Catalogne et le Pays basque d'une part, Madrid d'autre part, nous avons le sentiment de ne pas exister ». À nous de tirer le mythe et de rendre « le Canfranc » à la réalité. Ne pas entendre ces requêtes et les nôtres, c'est s'aliéner aussi une grande Région naissante.

BERNARD BARRÈRE  
Vice-président du CRELOC  
Chargé des relations avec l'Espagne

# Réunion du comité technique

**Présents :** — Alain Rousset, qui préside ; Alfonso Vicente Barra, conseiller aux travaux publics ; M. Iglesias, Jean-Louis Carrère, vice-président du CR 64 ; Georges Labazée et Jean-Pierre Domecq, conseillers généraux des Pyrénées-Atlantiques ; Jacques Courrate-Arnaudie, maire de Bedous ; Bruno de Monvallier, directeur régional de RFF ; Natalia Blasquez, Fondation Pyrénées.

Dans la salle Presque tous les maires de la vallée, plusieurs membres du Bureau du CRÉLOC, deux représentants de l'ABAC (Association bordelaise des Amis des Chemins de fer).

**Alain Rousset.** — Le précédent Contrat de Plan État-Région, CPER avait mis 50 millions d'euros pour le Canfranc mais n'avait pas eu le soutien de RFF. Maintenant il y a unanimité dans le CPER 2007-2013 pour engager 35 M d'euros pour la régénération de Pau-Oloron :

- . État : 13,5 M
- . Région : 13,5 M
- . RFF : 8,75 M

De plus, la régénération d'Oloron-Bedous sera assurée par la Région seule pour 30 M. Les travaux seront faits en continuité : Pau jusqu'à Bedous c'est six mois de travaux en 2010.

La pertinence de cette réouverture nécessaire jusqu'à Canfranc s'impose. Sauf à casser la montagne et faire une autoroute, la *RN 134* est fragile. Le rail est une solution pour éviter trop de camions. Si nous ne mettons pas de transport alternatif, on sera dans la même situation. Cette voie ferrée sera utilisée par Bordeaux et Pau pour le ski etc, et pour le fret car on anticipe sur la TCP. »

**Vicente Barra.** — C'est un jour historique. On partage le même objectif de réouverture. Le rail est nécessaire pour les marchandises. Il faut éviter la saturation des camions ; c'est un projet commun pour la construction et le maintien des réseaux, ensemble. Le groupe de travail franco-espagnol du 16 janvier 2008 à Madrid le montre : pas besoin de nouvelles études mais de choisir le meilleur scénario. Pas d'ambiguïté. On félicite le pari risqué mais nécessaire. L'Aragon sera toujours auprès de l'Aquitaine.

**Bruno de Monvallier** (RFF). — Le PDG Dumesnil m'a dit : « Vas-y ! ». Il est très attaché à la qualité de ces ouvrages. Du reste je suis tombé amoureux de cette ligne. La première tranche me paraît

importante. À RFF/SNCF, on n'a pas l'habitude [de ce type de réouverture, NDLR], mais c'est motivant, particulièrement les délais à tenir. Dans le ferroviaire, tout est lourd. Les délais c'est important ; en 2010 on sera en bonne voie d'achèvement. Les études (de construction) sont ouvertes à la concurrence. Il faut du rustique, beaucoup de motivation et de détermination. »

**Alain Rousset.** — Il faudra aussi commencer au-dessus de Bedous ; je vais y aller ! En attendant, il faut faire un groupe de travail avec les maires pour préparer la desserte et les haltes nécessaires.

**M. Carrère.** — En septembre 2009 la ligne Oloron-Canfranc sera reconnue d'intérêt régional. L'objectif c'est bien les 25000 volts.

**Marc Perrez** (ingénieur TTK). — Nos propositions ne sont pas encore validées mais le chiffrage est de 275 M d'euros pour Pau-Canfranc, prix 2006. Les 65 M débloqués à ce jour pour Pau-Oloron représentent 25 % du coût français. Pour Canfranc-Huesca à 25 000 volts et écartement UIC, c'est 234 M.

Le coût apparemment élevé de la réouverture de l'axe international permet de faire passer entre 3 et 4 Mt de fret. Or un tunnel de base, conçu dans la perspective de 30 à 40 Mt, coûterait environ 5 milliards. In fine, le coût à la tonne transportée du projet de réouverture est comparable, voir moindre que le tunnel de base. Le projet de réouverture permet de tester la pertinence d'un tunnel de base. Il faut d'abord réamorcer la pompe [expression forgée par le président du CRÉLOC et reprise par tous ! NDLC].

Pour Valence-Bayonne, c'est moins cher de passer par Canfranc. De plus, la mise à écartement UIC Saragosse-Pampelune-Bayonne ne se fera pas avant 2030. Il faudra faire une DSP, Délégation de Service Public, avec un Partenariat Public-Privé, un PPP. Si on prend l'option de la concession, il faut se lancer dans du fonctionnel. La ligne Perpignan-Figueras ne débouche sur rien. Donc il faut une gare de changement d'essieux. Le vrai fonctionnel c'est Pau-Huesca. Il faut un « projet interna-

tional unique » avec DSP, Délégation de Service Public, et un concessionnaire qui peut être intéressé au départ par une exploitation en diesel. Nous recommandons de mettre le tunnel routier en dot à l'exploitant concessionnaire du rail [tunnel routier à péage NDLC].

Le planning possible si le choix de la concession est fait :

- concertation entre les deux Etats,
- 6 mois pour le cahier de la DSP,
- préciser le pilote de l'opération,
- appel d'offre,
- contrat avec un concessionnaire fin 2010,
- travaux en 2013, ouverture internationale en 2014.

**René Rose** (maire de Borce). — Il faut associer la population. Je me réjouis de ce que nos demandes initiées avec le regretté R. Balangué aboutissent. Ne pourrait-on pas trouver 150 000 euros pour sauver la gare des Forges d'Abel ?

Alain Rousset dit oui aussitôt.

**Alain Rousset.** — Aujourd'hui ce sont des actes des travaux, un calendrier.

**Jean-Pierre Chourrou-Pourtalet** (maire de Sarrance). — Je suis très inquiet : les maisons réhabilitées près de la voie ferrée, qu'en est-il ?

**Alain Rousset.** — Ne rien faire, laisser passer, c'est comme pour *Toyal*, c'est mauvais. Partout en Europe, en Suisse, en Autriche, on promeut le rail et les activités vertes. Sauf à mettre une autoroute en Aspe, on ne peut assurer la perméabilité des Pyrénées ! Vous n'allez pas être le dernier maire à soutenir les poids lourds !

**M. Menjuzan** (pour Asasp-Arros). — Les camions, il y en a trop. Mais il faut faire la déviation au plus vite. Comment dire aux populations que les euros vont au train et non à la déviation ?

**Alain Rousset.** — Le Conseil régional n'a pas compétence sur voirie. Mais il doit dépenser 1,5 milliard d'euros pour la LGV, soit 1,5 fois son budget ! Par ailleurs, je suis d'accord [avec la proposition du Creloc, ndlc] pour des panneaux publics annonçant le programme ferroviaire et pour un document grand public. »

## La lecture du dernier numéro de l'année de

### **Ferrovía Midi**

#### constitue un excellent tour d'horizon

Dans le Puy-de-Dôme, la ligne de Lapeyrouse à Volvic (53 km) permettant des liaisons entre Clermont-Ferrand et Montluçon vient d'être fermée au service voyageurs (3 AR par jour) en raison de l'état inquiétant de son infrastructure. Le sort qui sera réservé aux relations fret n'est pas connu. Encore un bon exemple de la brillante gestion du patrimoine et de l'outil ferroviaire des 25 dernières années ; tous partis confondus, on est loin d'une gestion de bon père de famille...

[www.ferroviamidi.info](http://www.ferroviamidi.info)

#### Région Pays de Loire

La mise en service de l'électrification de 114 km de lignes (Nantes-La Roche-sur-Yon, 77 km, double voie, La Roche-Les Sables-d'Olonne, 37 km, voie unique) est prévue pour le 14 décembre 2008. Celle-ci va permettre la desserte de La Roche et des Sables par des TGV directs depuis Paris, mais aussi une importante amélioration TER avec du matériel neuf, y compris sur la courte relation périurbaine Nantes-Vertou (7 km) qui, profitant de l'attractive tarification TAN a eu un énorme succès

Un exemple à suivre... exemple, Lacq-Pau-Coarrazé ?

Nantes, Saint-Gilles-Croix-de-Vie et Pornic (ligne en Y). — Pendant de longues années, ces deux lignes n'étaient desservies qu'en été. Avec la régionalisation, les trains ont circulé toute l'année sur Saint-Gilles à partir de 1982, puis depuis 2001 vers Pornic. Depuis 2000, la fréquentation est passée de 200 000 voyageurs par an à 800 000. Le million est attendu vers 2010-2011. Des travaux de modernisation vont être menés (CPER 2007-

2013), puis ultérieurement des relèvements de vitesses (140 km/h) mettraient Pornic et Challans à 40 minutes de Nantes, Saint-Gilles à 1 heure.

Niort-Fontenay-le-Comte. — Si tout va bien, la ligne pourrait rouvrir au trafic voyageurs au cours de l'année 2009 : 32 km, 110 km/h, 30 à 35 min.

Trains de fret privés en Bretagne et Pays de Loire :

Lamballe (400 000 t/an), Pontivy (150 trains, 200 000 t/an), Blois-Nantes. Tous assurés par Eurocargo rail (filiale du britannique EWS).

Explosion des coûts des « NLFA ». Un excellent article pour rappeler qu'en Suisse, les Nouvelles Liaisons Ferroviaires Alpines ont vu leurs coûts réels exploser par rapport aux prévisions : 12 milliards de Francs suisses votés en 1995, 24 milliards en 2007. 7 milliards de dépassements pour les seuls tunnels. Cela ne surprend aucunement les « hommes de l'art » (barrages, tunnels) : ces surcoûts sont classiques pour des travaux aussi longs et aux aléas géologiques si forts (2 000 mètres sous les crêtes). À méditer à l'heure où des « spécialistes » du rail bien connus en Béarn nous ventent un super tunnel sous les Pyrénées ; un excellent « truc » pour ruiner tout le système ferroviaire français, et ainsi faire gagner du temps (encore et toujours) aux pneumatiquomanes. Car, bien sûr, les Suisses ne renoncent pas.

Et donc un paysage contrasté, mais où l'espoir fait plus que renaître et où le travail des associations (dont la nôtre) commence enfin à porter ses fruits.

PM

## Notre site Internet

Tenu au mieux par notre webmestre et régulièrement renouvelé dans ses contenus avec, notre site connaît une fréquentation soutenue. Il est consultable sur :

<http://creloc.intermodalite.com>

Messagerie :

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

## Le CRÉLOC a besoin d'adhérents nombreux

Les adhérents cautionnent notre action et nous donnent aussi le moyen de financer nos actions. Si on mesure le militantisme d'une association à sa capacité d'investir ses ressources dans l'action, nous sommes bons : les fonds sont au plus bas. Merci de nous envoyer votre cotisation si ce n'est déjà fait et de faire adhérer ceux qui, autour de vous, partagent notre combat.

Pour 2008, c'est quinze euros, tarif inchangé depuis plusieurs années.

15 €

Chèques à l'ordre du CRÉLOC à envoyer


Ivan Picau

39, chemin Trinité 64300 Orthez

ou bien à virer sur notre compte

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

Le trésorier,  
Ivan Picau.



**CRELOC**  
COMITÉ POUR LA  
REOUVERTURE DE LA  
LIGNE  
OLORON-CANFRANC

### Le Canfranc

Depuis 1986, le CRÉLOC s'est fixé comme objectif de faire rouvrir le Canfranc pour rétablir les échanges internationaux ferroviaires qui prévalent toujours entre la France et l'Espagne

**Situation**  
Le tronçon de la ligne de chemin de fer Oloron-Sainte-Marie à Canfranc fait partie de la ligne internationale...

Vous pourrez maintenant trouver un document en couleur de quatre pages, mis à jour, qui résume la situation et les principaux arguments en faveur de la réouverture rapide de la ligne.  
Si vous ne l'avez pas reçu, vous pouvez facilement le télécharger en PDF sur la page d'accueil de notre site Internet.



**CRELOC**  
COMITÉ POUR LA  
REOUVERTURE DE LA  
LIGNE  
OLORON-CANFRANC