

CANFRANC

Le temps de la raison

COMME bien souvent en début d'été, une certaine léthargie s'est abattue sur le Canfranc : si d'un côté les indicateurs positifs sont au vert, de l'autre rien de concret ne se fait dans l'immédiat.

Du côté des bonnes nouvelles, les faits positifs s'accumulent. Le CRÉLOC a été reçu au ministère des Transports et y a trouvé des interlocuteurs, non seulement informés du dossier et de ses enjeux, mais désireux de voir rouvrir la ligne. La présence, auprès du CRÉLOC, de deux des trois députés béarnais à l'Assemblée nationale est aussi la preuve que la réouverture du Canfranc est dorénavant prise en compte par les élus du Béarn. La Région Aquitaine pousse aussi en faveur de la remise en service. Le succès de la desserte Pau-Oloron sur une voie rénovée et avec du matériel neuf laisse augurer du succès à venir du Canfranc rouvert. Le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques a été sollicité pour participer au financement de la remise en service et de la modernisation de la ligne, tout comme il l'a fait au Pays basque. Nous attendons sa participation avec confiance. Au niveau national, enfin, la SNCF et RFF affichent leur volonté de remettre à un niveau convenable les infrastructures classiques et de promouvoir des liaisons internationales comme Belfort-Delle. Le Canfranc en suivant ?

Quant aux lourdeurs à tirer et aux mauvais coups à encaisser la liste

est longue, aussi. Pourquoi attendre fin 2013 pour engager les travaux sur Oloron-Bedous alors que tout aurait dû être terminé en ce début 2011 ? La directive « passages à niveau » a bon dos ! Où en est la demande de financement émise par le ministère des Transports auprès des autorités de Bruxelles ? Et si le Canfranc est dûment cité dans le dernier document SNIT (Schéma national des infrastructures de transport), celui-ci n'est pas financé. Enfin, le Conseil d'État n'a pas jugé recevable la requête que nous avons émise contre RFF et SNCF, pour abandon d'exploitation.

En nous raccompagnant après notre visite, le conseiller auprès de Madame la Ministre nous a glissé : « Le mieux est l'ennemi du bien » ! Laissons donc raisonnablement aboutir les processus engagés : ils vont dans le bon sens. Mais il ne faut pas s'assoupir pour autant ! Nous gardons dans la tête et dans le cœur, C comme Canfranc, dernière lettre de notre acronyme. Entre Bedous et Canfranc, rien n'est financé pour rouvrir : ni par la France, ni par l'Europe, ni par tout autre acteur. La raison exige de focaliser notre combat sur ces trente derniers kilomètres du chemin (de fer) jusqu'à Canfranc et que les travaux à venir sur Oloron-Bedous soient poursuivis dans la foulée : jusqu'en haut.

ALAIN CAZENAVE-PIARROT
président du CRÉLOC



Assemblée générale 2011

L'Assemblée générale
du CRÉLOC aura lieu,

Samedi

22

octobre
2011

à 15:00 h

Château Fénard de Bedous



Le présent avis ou le site Internet tiennent lieu de convocation.

Attention, ce n'est plus en mairie depuis longtemps, mais au château Fénard, le centre multiservices de la vallée d'Aspe (voir le plan ci-dessus).

Cette Assemblée générale sera précédée d'un repas au restaurant « Chez Michel » dans la rue principale.

Les inscriptions au repas sont à faire parvenir avant le 15 octobre au secrétaire :



François Rebillard
13, rue de l'Église
64400 Ledeux

francois.rebillard@orange.fr

L'assemblée générale est ouverte à tous, sympathisants et adhérents ; cependant, seuls ces derniers peuvent participer aux votes s'ils sont à jour de leur cotisation 2011.

L'ouverture à la concurrence dans les TER et dans le transport de voyageurs, une chance pour le Canfranc ?

Le point de vue de la FNAUT*

DANS le rapport sur les conditions d'ouverture des TER à la concurrence, le sénateur Grignon donne des pistes pouvant être expérimentées entre Bedous et Canfranc :

L'une d'elles propose **de privilégier la création de lignes nouvelles** (notamment transfrontalières) **ou de remettre en service des lignes**, en tenant compte de l'évolution des besoins des usagers.

Position de la FNAUT

L'expérimentation est utile sur les lignes dont l'avenir est menacé. Il serait particulièrement intéressant d'expérimenter la concurrence sur de petites lignes. Les problèmes techniques sont minimisés car il y a un seul point de contact avec le réseau principal, les horaires sont facilement adaptables. Et une expérimentation sur une ligne de ce type concernerait peu de cheminots et de matériel roulant.

On reconnaît les éléments d'exploitation entre Oloron et Canfranc.

Une expérience avec un profil ligne de montagne fonctionne déjà en France :

Saint-Gervais-le-Fayet — 24 km — Chamonix — 41 km — Martigny (Suisse)

La ligne est gérée depuis 1997 par l'EMB, établissement multi-fonctionnel de la SNCF, employant une centaine de personnels permanents et gérant de façon autonome l'ensemble de ses activités, ce qui constitue un cas unique à la SNCF. La desserte est constituée de six allers-retours (sept l'été) Saint-Gervais—Martigny, sous le nom de « *Mont-Blanc Express* », cinq allers-retours Saint-Gervais—Vallorcine, deux allers-retours (trois l'été) Saint-Gervais—Chamonix et un aller-retour Saint-Gervais—Argentière. Elle compte en outre deux allers-retours Chamonix—Vallorcine.

Depuis 2005, l'accès au train est gratuit entre Servoz et Vallorcine pour les touristes disposant d'une carte de résident de la commune de Chamonix, ainsi que pour les habitants de la vallée.

Cette ligne transporte environ 500 000 voyageurs par an, avec une très grande variabilité : de 500 personnes par jour en période creuse jusqu'à 10 000 en période estivale et 2 500 à la saison des sports d'hiver. La clientèle est très diversifiée, depuis les voyageurs internationaux en correspondance des TGV jusqu'aux transports de proximité, scolaires notamment. C'est en même temps une ligne touristique et un service public. À noter le principe suisse des arrêts à la demande ; l'utilisateur provoque l'arrêt du train comme il le fait avec un bus en pressant un bouton.

En bref, des solutions existent, qui fonctionnent en toute sécurité.

Pourquoi pas demain entre Pau et Canfranc ?

(*) La FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports) a été créée en 1978. Elle rassemble aujourd'hui 150 associations implantées dans toutes les régions françaises. Le CRÉLOC est membre de la FNAUT.

par CHRISTIAN BROUCARET
vice-président du CRÉLOC

président de la FNAUT Aquitaine, membre du conseil national de la FNAUT

Les honneurs de *La République des Pyrénées*

Créloc : le Département doit financer la Oloron—Canfranc

Publié le 25 mai 2011 à 04:00 h.

Ligne ferroviaire « Nous demandons au Conseil général [...] de financer une partie de la remise en service, ne serait-ce que la modernisation et/ou le remplacement des passages à niveau », affirme le CRÉLOC (Comité pour la réouverture de la ligne Oloron—Canfranc) dans une lettre adressée à Georges Labazée, président du Conseil général.

« Ce projet serait d'autant plus équitable que le Département a déjà financé la modernisation de la ligne ferroviaire Bayonne—Saint-Jean-Pied-de-Port », ajoute Alain Cazenave-Piarrot, président du CRÉLOC.

Réunis pour en parler

Compte rendu du comité de Ligne Pau—Oloron—Bedous
du 9 juin 2011

CE comité s'est tenu à Pau sous la présidence de Bernard Uthurry, premier vice-président du Conseil régional d'Aquitaine et maire d'Oloron-Sainte-Marie.

À ses côtés, participaient notamment Philippe Gauzence de Las-tours pour RFF et Florent Kunc pour la SNCF. L'assemblée comprenait une cinquantaine de personnes (syndicats, usagers et associations, dont le CRÉLOC).

La fréquentation de la ligne du TER Béarn Pau—Oloron est en hausse constante : + 57 % depuis 2002, + 4,6 % depuis un an malgré la desserte en autocars pendant les 6 mois de travaux de régénération de la voie ferrée. Les 16 TER quotidiens transportent 136 000 voyageurs par an, avec un flux important dans le sens Oloron—Pau le matin et Pau—Oloron en fin de journée.

Depuis la fin des travaux de rénovation de la ligne (17 janvier 2011), la régularité des trains est quasi parfaite, avec un taux de 98,8 %.

Cette ponctualité remarquable satisfait les usagers du quotidien, qui apprécient également le confort des nouveaux autorails mis en service (des X 73500 dont le 73773 est baptisé *Canfranc*). Bien sûr, un aller-retour supplémentaire serait le bienvenu aux heures de pointe, mais compte tenu de l'exploitation en navette avec un seul autorail engagé sur la ligne à voie unique sans possibilité de croisement (la voie d'évitement de Buzy-en-Béarn n'est pas active), il n'est pas possible actuellement d'augmenter le nombre de trains.

Sur le tronçon Oloron—Bedous assuré par autocars de la Région Aquitaine, le nombre de voyageurs quotidiens est de 50 environ. Le

projet de réouverture de ce tronçon a été rappelé avec insistance par la Région. Les premiers travaux de déviation de réseaux et de reprise d'ouvrages d'art pourraient commencer début 2012 ; suivraient les enquêtes publiques d'usage et la construction de trois ponts pour remplacer trois PN à fort trafic. La Région annonce la reprise du service des voyageurs pour 2015.

Le CRÉLOC a lu en séance et remis un document aux responsables du Conseil régional, de la SNCF et de RFF ; la teneur des demandes peut être ainsi résumée :

– initiatives tarifaires : réductions sur les trains quasiment « vides » du week-end ; billets groupés avec musées, cinémas... ; opération « Un jour à la mer » ; etc...

– accueil & services : de temps en temps, café, jus de fruits, journaux, à bord des trains ou sur les quais ;

– temps de parcours ramené à 30 minutes une fois supprimées les deux dernières zones à ralentissement (stabilité de remblais) ;

– réduction des temps de correspondances en gare de Pau pour les trains en provenance ou à destination de Bayonne, Bordeaux ou Tarbes.

– création d'une relation expresse quotidienne Pau—Saragosse et retour, avec son pendant Saragosse—Pau et retour (Pau—Oloron par trains directs ; Oloron—Canfranc par autocars ne s'arrêtant qu'à Bedous ; Canfranc—Saragosse par trains ne marquant que deux arrêts : Jaca et Huesca) : il s'agit d'amorcer le trafic des voyageurs préalablement à la réouverture complète du Canfranc. Faute de correspondance immédiate en gare de Canfranc, ce

parcours exige actuellement sept heures de voyage. Il faut viser un trajet en moins de cinq heures, alors que la route permet déjà d'effectuer la relation en trois heures et demie.

FRANÇOIS REBILLARD
secrétaire du CRÉLOC

Mauvaise nouvelle

LA requête que le CRÉLOC avait déposée devant le Conseil d'État contre la SNCF et RFF pour abandon de l'exploitation sur le Canfranc a été rejetée (Séance du 30 mars 2011 – Lecture du 10 juin 2011). Même si, dans ses conclusions, le rapporteur nous complimente d'un étonnant : « ...le Comité pour la réouverture de la ligne Pau-Canfranc est une association qui ne dévie pas de son objectif. Son unique but statutaire est d'obtenir, par tout moyen, la réouverture de la ligne Pau—Oloron—Canfranc entre la France et l'Espagne... », le Conseil d'État décide – on vous la fait courte, car il y a cinq pages – : « Les requêtes du Comité pour la réouverture de la ligne Pau—Canfranc sont rejetées. »

Nous entendons poursuivre notre action par d'autres moyens dont nous vous informerons dès qu'ils seront suffisamment affûtés.

En attendant, nous opposons – com' d'hab' – quand on ramasse un gnon, « l'optimisme de la volonté au pessimisme de la raison » (Romain Rolland, repris, sans trop de vergogne, par Antonio Gramsci).

R. P. LAFFÈS
envoyé spécial du CRÉLOC au Palais Royal

Le CRÉLOC reçu au ministère

Compte rendu de l'entrevue du CRÉLOC au ministère des transports

LE mardi 5 avril 2011, le CRÉLOC a été reçu au ministère des Transports, de 9 h 30 à 10 h 45.

Cette entrevue a été rendue possible grâce à l'intervention de monsieur David Habib, député des Pyrénées-Atlantiques et maire de Mourenx. Cette intervention faisait suite à un courrier du CRÉLOC adressé à trois députés : David Habib, Martine Lignières-Cassou et Jean Lassalle.

La délégation du CRÉLOC était composée d'Alain Cazenave-Piarrot, président, et de Patrick Marconi, vice-président en charge des questions techniques. Bien évidemment, le voyage aller a été effectué en train de nuit, celui-ci permettant d'arriver frais et dispos à Paris à 7 h 15 du matin, laissant ainsi une grande marge pour être dans la meilleure forme possible et à l'heure pour l'entrevue. Le retour s'est effectué l'après-midi même en TGV.

Nous avons été reçus par messieurs Jérôme Peyrat, conseiller auprès de madame la ministre (Nathalie Kosciusko-Morizet), par ailleurs conseiller régional d'Aquitaine et maire de La Roque-Gageac en Dordogne et Antoine Cordier, conseiller technique. Cette entrevue, prévue au départ pour une durée d'une heure maximum s'est en fait prolongée largement au-delà. David Habib, bien sûr, mais aussi Martine Lignières-Cassou étaient présents à la réunion.

Chacun a eu le loisir de s'exprimer, et les échanges ont été très équilibrés, tous les participants ayant eu à cœur tant d'écouter que de donner leur avis. En effet, nous crai-

gnions par-dessus tout que ce genre de réunion ne se résumât à un long monologue d'une seule des parties. D'emblée, il est apparu que monsieur Cordier avait bien le sujet en tête et que le document de support que nous avions envoyé quelques jours auparavant avait bien été lu et étudié.

Monsieur Peyrat a tenu à préciser que ce projet de réouverture n'avait rien de « folklorique » ou « fumeux » pour la ministre mais, bien au contraire, qu'il s'agissait d'un projet pertinent, qu'elle prenait à son compte en étant favorable à la réouverture. Ainsi, il a ajouté que la ministre avait enjoint RFF de faire diligence pour que soit menée à terme, avant la fin du printemps, l'étude de réalisation Oloron—Canfranc et que soient levés les obstacles techniques tels que les passages à niveau. Reste à boucler le financement des trente derniers kilomètres depuis Bedous et, sur ce point, il nous a été dit qu'il serait nécessaire de faire participer l'Europe. Il semblerait que la Commission européenne soit saisie par la ministre, suite à la demande d'Alain Rousset en ce sens. Le sujet du Schéma national des infrastructures de transport a également été abordé en séance ; il nous a été dit que la liaison ferroviaire par Canfranc venait d'y être citée et allait y apparaître lors de la prochaine mise en ligne.

De fait, le document* mentionne au chapitre II, « les actions ».

Axe 2. — « Améliorer les performances du système de transport dans la desserte des territoires ».

2.1. — « Améliorer l'accessibilité multimodale des territoires », le texte suivant : Mais l'amélioration de la performance du système de transport concerne aussi les espaces transfrontaliers avec leurs besoins d'accessibilité et de desserte qui s'étendent au-delà des frontières nationales.

Aujourd'hui, ces besoins conduisent à promouvoir des projets tels que l'amélioration de la liaison ferroviaire [...] entre l'Alsace et le Bade-Wurtemberg en Allemagne, [...], la réouverture de la liaison entre Pau et Canfranc en Espagne, [...] pour ne citer que les plus emblématiques des projets transfrontaliers non exclusivement urbains (page 20). En revanche, il a bien été précisé que le SNIT n'est pas financé.

À l'issue de la rencontre, nous fûmes même raccompagnés sur le perron...

*
* *

Aujourd'hui, au début du mois de juillet 2011, suite à une rencontre entre le RFF et la FNAUT d'Aquitaine, les dernières informations sont :

- Oloron—Bedous, début des travaux fin 2013, fin des travaux au mieux en juin 2015, plus sûrement fin 2015.

- Budget de 100 millions d'euros, y compris pour les passages à niveau.

- Bedous—Canfranc est sujet aux aides de l'Europe.

PATRICK MARCONI
vice-président du CRÉLOC
chargé des questions techniques

(*) Ce document est consultable à l'adresse :
http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/SNIT_08022011.pdf

Jean Brenot n'est plus

JEAN BRENOT, premier président et président d'honneur du CRÉLOC est décédé le 30 juin 2011, à l'âge de quatre-vingt-dix ans. Ses obsèques ont eu lieu samedi 2 juillet à Saint-Nicolas de Bordeaux, suivies de l'inhumation au cimetière de La Chartreuse.

De Jean Brenot on retiendra son caractère à la fois secret et très ouvert. Nous avons appris à connaître sa vie, sa famille, son métier, ses passions, par petites touches : souvenirs égrenés au cours de conversations, anecdotes sur l'un ou l'autre, références aux événements, entre autres ceux concernant le Canfranc, notations, toujours à propos. Et, à l'opposé, il y avait chez Jean l'ouverture, le sens de la décision, la justesse d'analyse, la vista aussi bien sur nos combats que sur la marche du vaste monde. Quand il s'agissait de définir une tactique, d'organiser une manifestation, de promouvoir la défense du Canfranc : le diagnostic tombait roide et juste, toujours calmement présenté. C'est ainsi que, depuis un quart de siècle, par touches précises et échanges diffus, une solide connivence s'est créée au CRÉLOC, à partir de Jean Brenot. Elle

constitue l'âme du CRÉLOC. Elle explique à la fois la durée de l'engagement associatif, notre pugnacité dans l'action, et aussi la profonde camaraderie qui existe entre les membres du Bureau.

Médecin et ami du chemin de fer reconnu et apprécié, Jean Brenot possédait d'autres centres d'intérêt que ce soit pour l'histoire, l'ethnographie, la musicologie ou la collection de timbres et autres cachets postaux. Il partageait ses richesses avec quiconque voulait bien cheminer à ses côtés, le temps d'une conversation ou sur la durée plus longue d'un échange d'idées, restant toujours à l'écoute de son interlocuteur. Mais toutes ces préoccupations le ramenaient très souvent à la vallée d'Aspe où il était né, à la vallée d'Ossau où il avait servi dans l'armée, à Bordeaux où il avait exercé et vécu une bonne partie de sa longue existence, trains et chemin de fer en fond de tableau.

Au nom du Bureau, au nom de tous les adhérents du CRÉLOC qui ont connu Jean Brenot, je présente à ses trois enfants et à toute sa famille nos condoléances attristées.

ALAIN CAZENAVE-PIARROT



BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES EN LIBRAIRIE

150 ans de Chemin de fer, de Bordeaux à La Teste et à Arcachon, suivi du *Manuel du voyageur de Bordeaux à La Teste*, 1895, reprint (Éditions l'Esprit du Temps, 2 vol. en encartage, 1991).

Canfranc El Mito, avec Santiago Parra, Bernard Barrère, Alberto Sablo et J. M. Perez Latorre, (Pirineum Editorial, Jaca, 2005).

Les Trois Vallées, avec Philippe Brenot (Sud-Ouest Editions, 2007).

OUVRAGE EN AUTO-ÉDITION

Lou Biscondau (La Vicomté d'Oloron), 1999.

ARTICLES DE PRESSE

Nombreux articles dans *Ferrovial-Midi* dont :

- Le Dépôt de Bordeaux.
- La Gare de Bordeaux Saint-Jean.
- Le Pont du Guit.



D'après une photo de François Rebillard

Coup de sang au CRÉLOC :

On nous ment !

Grave...

Ci-dessous et page suivante, photos de François Rebillard

ON nous ment quand le magazine de la SNCF de l'automne dernier annonce que la durée du parcours entre Pau et Oloron passera de 40 à 30 minutes. La réalité d'aujourd'hui est un trajet en 37 minutes, le même qu'en 1976, après 35 millions d'euros de travaux !

On nous ment quand le journal d'information du Conseil régional d'Aquitaine de mai-juin annonce que les travaux de la remise en exploitation du tronçon Oloron-Bedous viennent de débuter. La réalité d'aujourd'hui est l'absence de tout chantier ; seules les ronces progressent ! Il faudra attendre 2015 ?

On nous ment quand on rétorque au CRÉLOC que le faible trafic de marchandises en vallée d'Aspe ne justifie pas la réouverture du Canfranc. La réalité d'aujourd'hui est une noria de camions. Alors qu'on nous donne entre 300 et 400 camions par jour, les riverains de la RN 134 à Gurmençon (à 5 km au sud d'Oloron) en ont dénombré 700 en une journée ! Plus que jamais : halte aux camions internationaux en vallée d'Aspe ! Plus que jamais, mettons les marchandises dans les wagons du Canfranc !

On ne sait pas non plus si on ne nous mentirait pas une fois de plus lorsque le ministère des Transports nous fait comprendre que le Canfranc est digne d'être pris en considération, voire qu'il peut représenter une priorité, tout comme vaincre la maladie d'Alzheimer est en ce moment la priorité du gouvernement. Est-ce encore une étape programmée vers l'oubli ?



La cour aux marchandises de la gare d'Oloron-Sainte-Marie ; pas moins de cinq camions sont en cours de chargement de maïs ! le nouveau plan de voies de la gare ne comporte aucune voie fret : l'idéal pour le renouveau du Fret ferroviaire !



Et par la suite, un « train » de camions arrêté à l'heure du déjeuner sur une aire de repos de la RN 134, à Sarance ; à flanc de montagne, la ligne du Canfranc et la tête Sud du tunnel du Mail de Courret.

Mais...

Un coup de cœur du secrétaire

HEUREUSEMENT, nous avons un secrétaire qui positivise. Comme disait à peu près saint Augustin : « De ton malheur prends ce qui t'est utile. » Et lui, devant le malheur, il se sert de son appareil photo, ce qui aide bien le comité qui a bien besoin de ce remontant.

Donc il va donner du coup de cœur là où il pense que l'espoir demeure, ce qui apporte une ambiance franchement dynamique à notre action. Ce sont de petites touches d'évidence, de celles qui précisent la pertinence du combat, alors qu'on pourrait se satisfaire, pour le coup d'œil, de voir passer des vaches sous un viaduc.

Par exemple, il aime à se rendre souvent de l'autre côté des Pyrénées, le pays le plus montagneux d'Europe (avec la Suisse) où il y a autant de menteurs que chez nous, sauf que là-bas, le mensonge se paie cash comme on l'a vu plusieurs fois. Comme on le voit (placé ci-dessous à cause de la dernière minute) il est allé manifester le 17 juillet, pour la 5^e année consécutive en gare de Canfranc, avec Jacques Couratte-Arnaude, pour le 83^e anniversaire de l'inauguration de la ligne. Il se plaint que les photos sont mauvaises à cause de l'ensoleillement, nous trouvons que non, la lumière se lit bien sur les visages.



En gare de Jaca, l'autorail moderne de la Renfe de la série 594 (autorail CAF de 1700 cv apte à 160 km/h), engagé tous les jours sur la relation Zaragoza-Jaca. N'oublions jamais que les Espagnols continuent à desservir Canfranc par le rail, en voyageurs et en marchandises ! Bravo la RENFE ! – et ceci 41 ans après que l'État français ait déserté la ligne de Canfranc.



Ici, au viaduc d'Escot, la migration pastorale. Au lieu d'user leurs sabots sur le bitume, ces vaches ne s'accommoderaient-elles pas de wagons spécialement adaptés pour leurs transhumances en vallée d'Aspe ? Les anciens se souviennent des trains de brebis qui partaient de Bedous passer l'hiver dans le Bordelais... Remarquez la finesse du viaduc : culée de seulement 4,80 mètres de largeur !





© Guillaume Bonnaud

BORDEAUX

Exposition photographique Pau–Canfranc

DANS le cadre de la réhabilitation de la ligne Pau–Canfranc, 14 photos seront exposées dans le hall de l'Hôtel de Région du 1^{er} juin au 18 juillet 2011. Ces clichés pris par les deux photographes du Béarn : Guillaume Bonnaud et Marc Zirnheld illustrent l'ancienne ligne désaffectée Oloron–Bedous.

Pour accompagner les photographies, deux panneaux d'information expliqueront l'historique de la ligne, les projets ainsi que la détermination du président Alain Rousset pour sa réhabilitation.

Manifestation programmée du 1^{er} juin 2011 jusqu'au 18 juillet 2011, à Bordeaux.



Notre site Internet

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

Le site est consultable à :

<http://creloc.intermodalite.com>

Messagerie :

creloc@intermodalite.com

Appel du Trésorier

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

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

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

M., Mme, NOM, Prénom(s)

Adresse complète

Code postal / LOCALITÉ

Téléphone(s) :

E-mail :

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

TÉLÉPHONE

05 58 72 64 18

MESSAGERIE

alain.dubourdieu@wanadoo.fr