

Réouverture plombée, réouverture évidente !

SIX mois se sont écoulés depuis la parution du dernier numéro de notre *Lettre*. C'est certainement beaucoup trop, mais ce délai reflète la situation paradoxale de la réouverture du Canfranc qui apparaît d'une part comme inéluctable car nécessaire mais d'autre part complètement bloquée par les mauvais vouloirs mais aussi une masse d'inertie.

La remise en service est plombée par les jeux d'acteurs à différents niveaux. Nous ne reviendrons pas sur le rôle calamiteux de la *SNCF* (et auparavant du *PO-Midi*) que nous dénonçons à longueur d'articles et qui dure depuis l'ouverture de cette ligne avec la ferme détermination d'en faire une ligne non rentable. Le vide du sommet franco-espagnol de Saragosse constitue le premier des blocages actuels. Au cours de celui-ci le président de la République française a omis de parler du Canfranc pour enfoncer solennellement une porte ouverte : « l'itinéraire de la TCP passera forcément par Zaragoza ». Une Traversée Centrale des Pyrénées qui reste très hypothétique. Le président aragonais Iglesias a préféré mettre en avant l'organisation de l'exposition universelle de Saragosse en 2008. Le projet *Ferromed* dévoilé par la presse aragonaise d'une liaison ferroviaire à grande capacité Algésiras-nord de l'Europe et qui laisse de l'Aragon et le Canfranc, pourrait aussi servir de prétexte pour ne rien faire. Il s'agit pourtant d'une utopie.

À l'opposé éclatent d'évidents atouts. Ils devraient permettre de briser le signe indien qui pèse sur la réouverture du Pau-Saragosse. Tout d'abord *RFF*, se rend compte

que pour gagner de l'argent il faut faire fonctionner les nombreuses lignes en déshérence de son réseau, le Canfranc en fait partie. Avec un autre exploitant que la *SNCF* il sera possible d'y gagner de l'argent. Ensuite l'Espagne a besoin de portes de sortie ferroviaires supplémentaires vers le nord. Le Canfranc comme le Puymorens existent et sont opérationnels immédiatement pour l'un, dans de très brefs délais pour la ligne de la vallée d'Aspe. Par ailleurs la montagne n'arrête pas de glisser en vallée d'Aspe, dispositif géologique oblige, et coupe les routes par des éboulements quand elle ne provoque pas des affaissements. L'emprise réduite du Canfranc, l'excellence de son tracé, les nombreux passages en souterrain en haute vallée mettent le chemin de fer à l'abri de ces aléas, alors que la RN 134 de la haute vallée d'Aspe est coupée depuis le mois de février. Enfin le prix du pétrole n'arrête pas de grimper. Depuis un an il a augmenté de 40 % et son prix fait actuellement le yoyo entre cinquante et soixante dollars le baril. Nous entrons dans une période d'énergie chère qui sanctionne le tout camion, surtout en montagne, et donne toute sa pertinence au chemin de fer, particulièrement sur Pau-Saragosse.

Les faits sont là, têtus, qui nous donnent raison. Le déclic doit s'opérer. Il nous appartient, avec tous les autres acteurs qui prennent en compte la réalité économique, politique, environnementale, de le provoquer. Continuons le combat, il est en passe d'être gagné.

ALAIN CAZENAIVE-PIARROT, président du CRÉLOC.



La mort d'un ami

La disparition de Robert Balangué a soulevé une vive émotion dans toute la vallée d'Aspe et au-delà. Robert Balangué fut de tous les combats pour la réouverture de la ligne après l'accident de 1972 qui emporta le pont de l'Estanguet. Conseiller général de la vallée d'Aspe, maire de Bedous, il ne ménagea jamais sa peine pour la réouverture. Lors de la création du CRÉLOC en 1986, il accueillit tout naturellement notre association à Bedous. Notre siège social est, depuis les débuts, en mairie de Bedous. Il participa aux nombreuses manifestations en faveur du chemin de fer qui rythment la vie de la vallée depuis de nombreuses années. Tant que sa santé le permit, il assista à chacune de nos Assemblées générales d'automne en mairie de Bedous, avec toujours des paroles de bienvenue marquant ses espérances aussi bien pour la vallée d'Aspe, pour le chemin de fer que pour les relations avec l'Aragon et l'Espagne voisins. Mais au-delà de ses rôles officiels et militants, même s'ils furent primordiaux pour l'action du CRÉLOC, je retiendrai son immense gentillesse, la pertinence de ses analyses, les conseils judicieux qui ont tempéré notre militantisme parfois trop ardent et, surtout, cette vision optimiste et humaniste des Hommes et des choses qui était sienne et qu'il savait faire partager à tous ceux qui l'ont approché.

Dinc a lèu, Robert !

ACP

Le CRÉLOC et le référendum

Le référendum sur le Traité établissant une Constitution pour l'Europe coupe la France en dehors des clivages politiques habituels. L'Espagne, quant à elle a adopté par référendum et à une large majorité le Traité, même s'il faut déplorer une forte abstention. Le CRÉLOC n'a pas pour rôle de rentrer dans les débats politiques, toutefois notre action en faveur de la remise en service d'un chemin entre la France et l'Espagne nous place à un poste d'observation particulier dont il nous faut indiquer les résultats et tirer les conséquences. Pour les besoins de notre action, nous allons dans les différentes mairies concernées, à Pau où siège le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, à Bordeaux et Toulouse sièges des Conseils régionaux d'Aquitaine et Midi-Pyrénées, à Saragosse siège de la Diputación d'Aragón, à Paris et Madrid et au moins une fois par an à Bruxelles, siège de la Commission Européenne. Si nous devons faire un bilan de ces visites de travail, soulignons que c'est à Bruxelles que souffle le plus fort ce que j'appellerai le vent de la Liberté. Au sens 1789 ou, mieux encore, 1776, du terme quand les Américains se sont débarrassés de la tutelle coloniale anglaise. Ce constat s'impose à chaque visite aussi bien par les contenus des échanges, que la qualité des interlocuteurs, ou les modalités des séances de travail. En sortant des bureaux de la rue des Lois ou d'une des annexes on sent que nos revendications sont en prise avec un appareil décisionnel efficace. Les hommes et femmes que nous avons rencontrés là-bas, commissaires européens, administrateurs, ingénieurs ferroviaires, chargés de mission ou simples employés sont tous porteurs de cette dynamique qui fait que chaque jour qui passe génère toujours plus d'Europe. Pour la réouverture du Canfranc c'est un « plus » primordial qui jouera à fond dès que les gouvernements espagnols et surtout français, auront eu la volonté de lever les blocages que nous connaissons.

Au CRÉLOC chacun connaît l'optimisme et la foi en l'avenir de monsieur Lamoureux, chargé des questions ferroviaires ! À côté de ce dynamisme, les blocages viennent toujours du même côté : Paris et la France. Sans sombrer dans un auto-dénigrement qui revient à se mépriser soi-même, force est de constater que les services et le personnel politique et/ou administratif français ne sont guère reluisants. Passe encore sur le ministre actuel des Transports et sur son prédécesseur qui ne prennent même pas la peine d'accuser réception de nos différents courriers, sur les préfets et autre directeur d'administration départementale ou régionale auxquels il faut demander des rendez-vous comme s'ils étaient l'empereur Gengis Khan ! Nous, CRÉLOC, constatons que les représentants des pouvoirs publics français accourent aux assemblées générales des transporteurs routiers privés mais ont du mal à nous recevoir !

Plutôt que de longues analyses, reproduisons ce que le CRÉLOC publiait dans l'éditorial de sa lettre d'été 2003, bien avant de savoir qu'il y aurait en France et en Espagne un référendum sur le Traité établissant une Constitution pour l'Europe : « À Bruxelles, dans ces plaines tellement nordiques qu'on ne les voit même pas d'en haut du Pic du Midi, on n'attend que l'annonce officielle de rouvrir pour apporter toutes les subventions qui doivent accompagner l'exemplaire opération d'aménagement du territoire à l'échelle de toute une montagne que constitue la remise en service du transpyrénéen occidental entre Pau et Saragosse. »

L'exigence de Liberté ne se partage pas et surtout ne résiste pas aux calculs politiques. Les prises de position pour le référendum illustrent à plein les enjeux, les ambiguïtés mais aussi la part des convictions dans le jeu politique. Le Canfranc sert ici d'illustration précise.

R. P. LAFFÈS

Le sommet franco-espagnol de Saragosse

LORS du dernier sommet franco-espagnol, le CRÉLOC était bien présent, d'autant plus que ce sommet avait lieu à Saragosse, en quelque sorte « sur nos terres ». Tellement présent que sa délégation a pu remettre en mains propres au premier ministre Raffarin un exemplaire du dossier du CRÉLOC, et serrer la main au président de la République française. À part cela, une fois de plus, et comme à chaque fois, il n'est rigoureusement rien sorti de concret de ce sommet concernant le Canfranc. Le gouvernement français a une fois de plus réussi une très belle démonstration de non-intérêt déterminé et sans faille à propos de ce sujet, tout à fait cohérente avec son attitude globale depuis des années : on s'inquiète du climat, du développement durable, de la sûreté des transports et on continue à financer l'hégémonie de la route et à laisser la SNCF finir de démanteler ce qui reste du réseau ferroviaire dit « classique » (soit, non TGV).

En réalité, dès juillet 2004 lors de la séance de préparation, les représentants du gouvernement français voulaient que le sujet du Canfranc soit retiré du sommet, ce qui a provoqué l'ire des représentants espagnols qui ont exigé qu'il n'y ait pas de conclusion écrite concernant les transports, afin d'éviter une conclusion écrite omettant le Canfranc, et de fait, admettant sa disparition. Au passage, si les régions espagnoles étaient bien représentées aux côtés du gouvernement central, l'État français s'était soigneusement passé des siennes...

Face à la hausse implacable des prix de l'or noir, qu'il faut maintenant partager avec d'autres, plutôt nombreux, l'administration française est fière de montrer à la face du monde incrédule et étonné le plus beau pont routier (100 % routier) du monde, au-dessus de Millau sur l'A75, ayant coûté à lui seul la modique somme de 425 millions d'euros, la remise en état de Pau à Canfranc étant estimée comme vous le savez déjà à l'énorme somme de 300 millions d'euros par RFF. Rassurez-vous, tout cela sera payé par un trafic passant de 1500 camions par jour aujourd'hui à 5 000 en 2010. Et nous avons signé Kyoto ! Au Japon ! alors, Saragosse, en Espagne...

PATRICK MARCONI

Nouvelles brèves

Huesca-Madrid en 2 h 40

Inauguration fin avril : le tout à écartement européen. Pas un mot dans la presse française, mais de solides développements dans la presse espagnole qui voit là une amorce de mise à écartement UIC vers Canfranc. Tandis que monsieur Morlan, haut responsable du ministère de l'Équipement (Fomento), a rappelé que son pays réclame toujours la réouverture, à l'occasion de cette inauguration.

Enquête publique ferroviaire Bordeaux-Toulouse

Nous apprenons que l'enquête pour cette ligne à grande vitesse commencera le 8 juin et durera jusqu'au 7 novembre. La future ligne à grande vitesse reliera la gare de Bordeaux Saint-Jean à la gare de Toulouse Matabiau. Plusieurs scénarios seront envisageables dont un qui comportera un tracé descendant à quatre-vingts kilomètres au sud de Bordeaux, sur la même voie que le Bordeaux-Dax LGV avant de quitter cette voie commune pour s'orienter plein est, vers Toulouse.

Du côté des finances

Nous avons reçu des subventions des mairies de Pau, Oloron et Bedous. Nous en remercions les maires et leur conseil municipal. Toutefois c'est de vos adhésions que nous tirons notre légitimité et notre indépendance. Comme vous pouvez le constater tout au long de nos articles rien n'est gagné et nous avons besoin de votre appui aussi bien moral que financier. Merci de cotiser, si ce n'est déjà fait ! 15 euros pour 2005, sans augmentation depuis plusieurs années !

IVAN PICAU, Trésorier

Un nouveau projet de traversée pyrénéenne et de nouveaux enjeux

Le journal *Heraldo de Aragón* publie, le 4 mai, un article de sa correspondante à Bruxelles Beatriz Navarro, dont nous donnons les contenus principaux.

« Le siège du Parlement européen est le lieu retenu pour présenter aujourd'hui au public, un nouveau projet de transport de marchandises par chemin de fer qui pourrait remettre en question l'ouverture d'une nouvelle traversée à travers les Pyrénées centrales. L'idée est de favoriser un axe européen nord-sud, au départ d'Algésiras et par la Catalogne, en passant par Port-Bou. Le projet est soutenu par une association d'entrepreneurs français et espagnols appelée Ferromed, récemment créée pour faire du « lobbying » et obtenir des appuis et des subventions européens.

L'axe ferroviaire proposé est dénommé Rhin-Rhône-Méditerranée et unirait les principaux ports maritimes et fluviaux nord-européens avec ceux de la Méditerranée. Ses promoteurs affirment qu'il ont l'appui total du Gouvernement français. [...]. Le secrétaire général de Ferromed, Joan Amoros met en avant que « ce corridor ne nécessite pas de nouvelles infrastructures, mais entend utiliser l'existant en l'améliorant. » L'idée centrale est d'utiliser les lignes espagnoles qui vont se libérer des trafics passagers avec l'extension de l'AVE. Les principaux aménagements pour faire fonctionner la nouvelle liaison consisteraient à mettre au gabarit quelques tunnels, à résorber les goulets d'étranglement autour de Lyon, Metz, Nîmes et Montpellier et à mettre à l'écartement UIC en Espagne jusqu'à Algésiras. [...] Amoros met en avant qu'il s'agit « d'un axe naturel du nord au sud de l'Europe, le plus adéquat pour les marchandises, dans la mesure où il n'y a pas de dénivelés importants à franchir et que les pentes sont modérées. » Ces conditions favorables permettraient la circulation de train de 1500 mètres de long, double et triple de ceux qui circulent respectivement en Allemagne et en France. L'objectif des entrepreneurs est de mettre ce projet en service en 2025.

Les responsables assurent que le projet « ne va pas contre la TCP, ni d'aucun autre corridor » [...]. Dans les projets de Ferromed, l'Aragon est seulement mentionné par une connexion avec la plateforme logistique de Saragosse [...]. Jusqu'à maintenant le projet n'a pas déclenché de forts appuis politiques. »

Les analyses de la CREFCO.

Nous avons pris connaissance du projet Ferromed depuis quelques mois. L'idée a été lancée par l'Union patronale espagnole (CEOE). L'argument de départ est qu'un axe de ce type pourrait éviter le transit de 60 000 poids lourds par an. Il faut retenir que le port d'Algésiras est le plus important d'Europe quant au transport des conteneurs, principalement en provenance du Moyen-Orient et d'Extrême-Orient.

En Espagne, il est vrai que la construction des nouvelles lignes grande vitesse Séville-Madrid et Madrid-Lérida a bien délesté les lignes classiques (à écartement ibérique) effectuant les mêmes dessertes, pourtant capables d'assurer un important trafic fret ! Mais, celui-ci n'existe pas car la RENFE

suit depuis longtemps une politique d'abandon des trafics marchandises, tout comme la SNCF d'ailleurs. En outre, il est prévu que la voie standard n'arrivera à Barcelone qu'en 2007 et à la frontière française en 2009 voir 2010.

Dès lors, il est impossible d'envisager un axe dédié au fret sur cet itinéraire avant 2015-2020 et, même à cette date, la conversion de la partie espagnole à l'écartement UIC sera très difficile. Sur ces lignes circuleront non seulement les trains de fret internationaux, mais aussi les trains « régionaux » et surtout les trains de banlieue (*cercanías*), tous à écartement ibérique. Il en va de même pour les autres lignes espagnoles. Le Gouvernement espagnol envisage d'établir un calendrier pour le changement d'écartement de tout le réseau ferré espagnol, mais force est de reconnaître qu'une opération aussi ambitieuse demandera dix ans sinon plus.

Quant au côté français les bouchons de Narbonne et Montpellier, l'encombrement du couloir rhodanien sont bien connus. La même ligne devra assurer en même temps les trafics TGV (qui seront bien plus nombreux après l'ouverture de la ligne Figueras-Perpignan), ceux des Grandes Lignes, les TER, les banlieues et le fret... Que penser d'un sillon pour les trains fret en provenance d'Algésiras, s'il vous plaît !

À court et moyen terme, si le projet est pertinent au point de vue des transports, et pas seulement à celui d'investissements publics au bénéfice d'entreprises privées, il faut trouver des solutions intermédiaires.

Parmi celles-ci il faut préconiser l'utilisation de trains à écartement ibérique en Espagne, avec rupture de charge et passage à l'écartement UIC dans de nouvelles installations performantes dédiées à cette opération et où l'espace ne manque pas, comme à Cerbère. C'est ici que la nouvelle plateforme logistique de Saragosse (PLAZA) trouve toute sa pertinence. Dès lors, la seule possibilité d'ouvrir ce grand axe sud-nord dans un délai de moins de dix ans est de réouvrir le Canfranc (électrifié et avec voie UIC jusqu'à Saragosse). Non seulement pour traverser les Pyrénées, mais aussi pour éviter le tronçon hyper-saturé entre Perpignan et le Rhône.

Avec 3,5 millions de tonnes par an (étude *Systra*), soit l'équivalent de 80 000 poids lourds (face aux 60 000 envisagés par *Ferromed*), la solution Canfranc serait à la fois efficace et suffisante pendant 10-20 ans. C'est justement le délai nécessaire pour développer le projet *Ferromed* ! Dans cette perspective la question n'est pas tellement de savoir si la solution finale passe par Port-Bou/Cerbère ou par un tunnel de basse altitude au centre de la chaîne pyrénéenne, mais consiste à remettre le Canfranc en service, au plus vite. Il s'agit de plus d'une solution à court terme et qui peut se développer en fonction des besoins de chaque période. Elle est de plus la seule capable de transférer sur le rail un fret qui actuellement circule par route. On pourra ainsi éviter l'invasion des Pyrénées et, plus au nord, des autoroutes françaises par des kyrielles poids lourds en transit.

Pour une exploitation du Pau-Saragosse, tout de suite

De midi à quatorze heures.

C'est le temps qu'il faudrait pour aller de Pau à Canfranc simplement en ajoutant la « minute et quelque » que la SNCF va comptabiliser tous les jours sur le temps de travail de ses agents pour conserver le lundi de Pentecôte férié. De midi à quatorze heures c'est sur cette voie que les intellectuels planchent pour gérer les non-décisions. Enfin, de midi à quatorze heures, c'est la scène surréaliste qui pourrait inspirer les décideurs pour que sans intervention de l'esprit saint, ils retrouvent leurs esprits : Le bon sens de nos aïeux.

Que vouloir de plus sur cet axe Pau-Saragosse qu'une continuité ferroviaire qui déjà aurait été une bonne alternative à la discontinuité routière que la nature a provoqué en Aspe. Une continuité ferroviaire mue par l'électricité locale qui s'affranchira du prix du baril de pétrole. Une continuité toute simple qui permette à un train de partir de Pau et d'arriver à Canfranc sans une manœuvre, sans arrêt technique, sans installations sensibles ni à la neige ni au verglas. Une simple gestion de trafic par des batteries montantes et descendantes alternées, sans un seul croisement de Oloron à Canfranc, sans un seul aiguillage à entretenir qui serait de plus sensible à la neige.

Enfin et surtout une continuité ferroviaire dans un prix de marché compétitif qui permette par sa rentabilité d'autofinancer tous les développements techniques qui demanderont les hausses de trafic ultérieures.

Le bon sens, c'est de comprendre que le fret ferroviaire est un marché concurrentiel qui doit financer ses propres besoins. Le fret ferroviaire à simplement besoin de la remise en état de l'infrastructure détruite par une faute professionnelle de commettants de la SNCF qui s'est dédouanée de ses responsabilités couvertes par l'état. Sur Pau-Canfranc le fret rentable : « C'est possible ». C'est possible mais sans la politique ferroviaire inculquée à force de publicité par la SNCF. C'est possible si le bon sens fait décider de remettre les scénarios à plat. Scénarios qui généreront de l'emploi utile et ne seront pas des barrières aux protections d'emplois inutiles, scénarios qui privilégieront les trafics qui paient leurs coûts. Arrêtons de financer des cheminots à la française qui souhaitent toujours plus : des infrastructures, des trains neufs, des emplois supplémentaires mais toujours dans des domaines d'activités aux subventions toujours nécessaires et disproportionnées justifiées par Sécurité et Service Public les jours où le chemin de fer fonctionne.

Cette lutte contre le Pau-Canfranc ce ne serait pas simplement lutter contre une transparence européenne des coûts ? Ce ne serait pas vouloir retarder l'évidence ?

Confronter deux cultures serait simplement éviter de chercher de midi à quatorze heures, comment avec la moitié moins des moyens, payés au juste coût, l'Espagne sait faire ce que la France fait mal avec des moyens pléthoriques et dispendieux.

Une ouverture européenne de bon sens dans les Pyrénées, cela vaut la peine de la défendre à tous les instants de notre vie et non seulement de midi à quatorze heures. Alors debout, réveillons-nous !...

L'audit des études techniques de la réouverture du Canfranc

L'AUDIT est en cours, confié après appel à la concurrence à TTK de Karlsruhe (*TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH*). Le président Alain Rousset avait promis cet audit avant sa réélection.

Le motif de cette étude est simple et les adhérents du CRÉLOC le comprennent : le projet de réouverture avait été chiffré par Systra à 600 millions de francs (moins de 100 M€). Au lieu de mettre en œuvre le projet comme le lui demandaient le Contrat de Plan État-Région et le sommet franco-espagnol, le duo infernal SNCF-RFF s'était emparé du rapport Systra, leur propre filiale, pour aboutir à trois fois plus cher !

Le groupe TTK se présente sur Internet comme un groupe indépendant, novateur dans la conception du tram-train, exploitant le réseau ferré de la région de Karlsruhe et ayant à son actif de nombreuses études et travaux en France et dans le monde.

Avouons qu'au CRÉLOC, même si nous respectons profondément le choix du président Rousset mais que nous aurions autant aimé que le choix se porte sur « Robert Claraco Consultant », dont le devis était certes plus cher que celui de TTK mais qui s'était présenté en association avec les *Chemins de Fer Suisses*, avec *Thalès*, avec *INECO*, etc.

Les choix vont être simples : ou bien on va dans le sens de RFF qui souhaite un projet

usine à gaz, le plus coûteux possible en multipliant les surcoûts, du type : gare de triage à Bedous, aiguillages, voies d'évitement et autres relais de traction multipliant les locomotives et les emplois les plus variés... ou bien on se hâte de rouvrir en diesel sans arrêt à Bedous pour le fret avec des convois cadencés et une technique de base robuste permettant une deuxième étape qui sera l'électrification. Le résultat de cet énième audit qui donne le tour sera aussi l'occasion de voir le poids des politiques du CRA comparé à celui des technocrates de son administration. (Voir ci-dessous, 9 mai).

Canfranc reste, et pour longtemps, la seule interconnexion avec l'Espagne à écartement européen. Rappelons la dernière et bonne nouvelle : la liaison Huesca-Madrid par le train AVE a été inaugurée en avril : 2 heures 40 seulement, à écartement européen.

L'audit TTK devra conclure sur des aspects techniques mais aussi juridiques. Pour le CRÉLOC et la CREFCO, il doit y avoir un exploitant unique de bout en bout de Pau à Saragosse, quelle que soit la formule juridique : SEM, GIEE.

Le 9 mai, le chef de cabinet d'Alain Rousset et Louissette Mayereau, élue Les Verts au Conseil Régional d'Aquitaine, reçoivent à Bordeaux le bureau du CRÉLOC.

MICHEL RODES

DERNIÈRE MINUTE

On y voit plus clair

Le 9 mai, le chef de cabinet d'Alain Rousset et Louissette Mayereau, élue Les Verts au Conseil régional d'Aquitaine, ont reçu à Bordeaux le bureau du CRÉLOC pendant deux heures. Nous avons appris que la phase 1 de l'audit TTK était achevée ; la remise en état de l'infrastructure, l'électrification en 25 kV et un équipement permettant de passer 1,5 millions de tonnes par an est estimée à environ 220 M€ (*Systra* : 128 M€, *RFF/SNCF* : 300 M€) pour le parcours complet Pau-Canfranc. D'autre part, la rentabilité « petit équilibre » est réalisable (couverture des frais d'exploitation sans subvention), le projet d'exploitation *Systra* étant confirmé. Voilà une bonne nouvelle. La ligne peut donc fonctionner, modestement d'abord et progresser ensuite. La deuxième phase de l'étude vise à définir des pistes pour la suite, c'est-à-dire la mise en place effective d'une entité d'exploitation. En principe, une réunion publique du « Comité consultatif » devrait avoir lieu en septembre à Oloron pour présenter les conclusions complètes de l'audit. Il nous a été confirmé que la Région est « seule » à porter le projet de réouverture, l'État français étant complètement défavorable (voir plus haut « le sommet de Saragosse »). En revanche, la Com-

mission européenne soutient toujours le projet et des fonds seront alloués au projet. La volonté de l'exécutif régional reste pleine et entière, et celui-ci a vivement l'intention de se rapprocher des pouvoirs publics espagnols pour boucler le budget, y compris côté français, face à la vacance étatique française. D'autre part, un sommet transfrontalier des régions est prévu pour le 23 mai à Barcelone et le président Rousset compte bien y défendre le Pau - Saragosse devant MM. Zapatero et Raffarin.

Les 12 et 13 mai un colloque ouvert se tient à Huesca avec J. Borrel, président du parlement européen et Victor Morlan ministre des infrastructures. À suivre !

Pour 2005, la cotisation de membre s'élève toujours à 15 €.

Vous pouvez envoyer vos chèques à l'ordre du CRÉLOC chez notre trésorier :

IVAN PICAU
39, chemin Trinité • 64300 ORTHEZ



Cortes d'Aragon

Motion du 7 avril 2005 pour la connexion ferroviaire internationale du Canfranc

Les Cortes d'Aragon demandent instamment au gouvernement d'Aragon d'impulser la réactivation ferroviaire internationale du Canfranc pour :

1°) Exiger du gouvernement central que soit créée au prochain sommet franco-espagnol, qui verra la participation de l'Aragon et de l'Aquitaine, une commission de travail spécifique pour impulser la réouverture de la ligne internationale de Canfranc-Oloron.

2°) Exiger du ministère de l'Équipement — *el Fomento* —, l'appel d'offre urgent du projet pour ce qui concerne le tronçon gare de Canfranc-tunnel international et la mise à disposition des espaces que libère la *RENFE* aux alentours de la gare pour pouvoir développer le projet global de réhabilitation.

3°) Exiger du ministère du Fomento la rédaction immédiate du projet définitif et opérationnel de la plate-forme et de la voie pour tout le tronçon de la variante de Huesca à Canfranc, comme cela est prévu pour passer en appel d'offre et être exécuté sur l'exercice budgétaire 2006.

Pour publication,
FRANCISCO PIÑA CUENCA,
président des Cortes d'Aragon

Notre site internet

Entièrement rénové dans sa présentation par PCP, notre maître de la toile, et régulièrement renouvelé dans ses contenus avec, en particulier, cette lettre en ligne, notre site est consultable sur :

<http://intermodalite.com/creloc/>
Mêl : creloc@intermodalite.com