

Tout est fait, tout reste à faire

L'ANNÉE 2010 devrait être une année faste pour la réouverture de la ligne ferroviaire Pau--Saragosse par Canfranc. Mais chaque bonne nouvelle qui survient est aussitôt couverte par une mauvaise, ce qui diminue la précédente, quand elle ne la réduit pas à néant. Au CRÉLOC, tout comme parmi les partisans de la réouverture, et ils sont nombreux, nous sommes à l'image de ces montagnards qui crapahutent sur un éboulis : un pas en avant, trois quart de pas en arrière ! Qu'on en juge. Le jour anniversaire des 40 ans du pont de l'Estanguet, tout à la joie de fêter cet événement, nous apprenons, au détour d'un dossier de presse, que la remise en service du tronçon Oloron--Bedous est repoussée de deux ans, devis des passages à niveau obligent ! Un pas en avant, combien en arrière ? Le 30 avril, un colloque est organisé, sous les auspices de la mairie de Pau, pour débattre des « Nouveaux enjeux de la grande vitesse ferroviaire dans le Sud-Ouest », qui impliquent, au préalable, que soit remis en service le Canfranc. Le même jour, et dans la même enceinte, les quatre acteurs principaux de la réouverture du Pau--Saragosse, à savoir le ministre espagnol des Transports, le préfet des Pyrénées-Atlantiques, le président du Conseil régional d'Aquitaine et le vice-président de la *Diputación general de Aragón*, signent un accord pour que soit rouverte au plus vite la liaison internationale entre Pau et Canfranc. Quel grand pas en avant ! Au même moment, nous sommes plusieurs à entendre un virevoltant lobbyiste au service

de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Pau, ci-devant préfet, annoncer à une des invitées de marque au colloque qu'il possède plusieurs candidatures d'exploitants pour la future autoroute Pau--Oloron, toujours en projet, déjà en procès pour illégalité administrative, mais concurrente directe du ferroviaire à travers les Pyrénées. Combien de pas en arrière ?

Il en va ainsi de la remise en service du Canfranc : indispensable et sans cesse repoussée. Toutefois la situation se décante, nous y contribuons en apportant des éclaircissements quand il le faut. Les événements de ce début d'année 2010, posent trois dossiers à leur vrai niveau :

1. Les travaux de réhabilitation Oloron--Bedous se feront, dans la foulée du renouvellement voie et ballast (RVB) entre Pau et Oloron, prévu fin 2010. Assistera-t-on au spectacle surréaliste d'une ligne toute neuve et maintenue fermée à cause de quelques passages à niveaux ?

2. Le Canfranc une fois rouvert fait de Pau et de Saragosse deux carrefours ferroviaires majeurs de part et d'autre des Pyrénées.

3. Le projet de TCP, cher à tous les partisans de tout-camion-tout-goudron, car il leur permet de renvoyer la solution ferroviaire aux calendes grecques, est plombé par l'annonce de la remise en service du Canfranc.

À quand une avancée sans reculades, et qui soit celle de la réouverture jusqu'à Canfranc ?



Disparition d'un compagnon de combat

Pierre Despré, trésorier adjoint du CRÉLOC, nous a quittés en ce début d'avril, à l'âge de quatre-vingt-cinq ans. Il fut, au sein du Bureau du CRÉLOC, un compagnon discret, dévoué et militant. Il avait aussi en charge la gestion des adhésions et de l'envoi des circulaires. Nous savions bien qu'il avait eu une existence d'engagements militants et qu'il faisait partie d'une association travaillant au respect de la mémoire de Carl Einstein, militant antifasciste, neveu du célèbre savant et qui finit tragiquement ses jours en Béarn en 1940. Mais c'est le jour de ses obsèques que nous avons appris qu'il fut un Résistant, un officier supérieur républicain et un homme de conviction. Nous ne l'en aimons que davantage. Nous saluons sa mémoire.

Comment transformer 40 ans de fermeture, en espoirs de réouverture

CE samedi matin 27 mars, il pleuvait sur la vallée d'Aspe, la neige pas loin, avec un petit vent frisquet pour assaisonner le tout. Mais, avec nos amis de la CREFCO, nous avons marqué les 40 ans du pont de l'Estanguet, en transformant ce qui aurait pu être une séance mortuaire en projection vers l'avenir.

D'abord le calendrier était avec nous, puisque le jour correspondait pile-poil, ensuite il y a eu du monde tout au long des deux manifestations du matin et de l'après-midi, enfin la presse est venue en force ; l'aragonaise d'abord, qui avait annoncé très fort l'événement, avec un cahier spécial « Canfranc » dans le *Heraldo de Aragón* dès la veille, et mobilisait

presse écrite, radio et télé. La presse béarnaise était là aussi, même si les journalistes ne peuvent s'empêcher de nous moquer, le plus souvent plus affectueux que méchants : le président est « bouillonnant » bien sûr, on « harangue » au lieu de parler et nous sommes des « obstinés » quand les qualificatifs « opiniâtres » ou « persévérants » nous eussent largement suffi.

Le matin : conférences de presse sur deux sites, le premier au nouveau pont-route du nord de Bedous, le second devant la balafre opérée, en détruisant le remblai de la voie ferrée, par les casseurs de la DDE, afin de faire passer la déviation routière, au sud du vallon de Bedous. Dans les deux cas, CRÉLOC et CREFCO dénon-



Heraldo de Aragón | Sábado 27 de marzo de 2010
AVANCES EN EL VALLE DEL ASPE

Aquitania da un paso y reabrirá en 2011 el tramo entre Olorón y Bedous

La región sufragará la renovación, con un coste de 30 millones

Este año moderniza junto al Estado otros 34,8 km en servicio entre Olorón y Pau

OLORÓN. La región de Aquitania demostró sus hechos se agenció por la línea internacional de Cantabrico. Su presidente, Alain Rousset, pretende reabrir el tramo entre Olorón y Bedous para lo que permitirá el primer stu-

venio de 30 millones de euros en el momento de la finalización y la línea nacional de Cantabrico. Los trabajos se completarán en el verano de 2011, con un coste de 30 millones de euros, según el plan oficial. También se completará la conexión que se encuentra en la zona de la línea de Cantabrico (RNE 241) y de la línea de Cantabrico (RNE 242) hasta la terminal de Olorón. No hay abastecimiento desde octubre de 2006. El tráfico se cubre con trenes regionales», declaró.

En la actualidad, tres servicios diarios de mercancías unen los vales de Olorón y Pau, a los que se suman otros tres servicios de mercancías cada semana. «Son los trenes que se utilizan para el transporte de mercancías», declaró.

El secretario de Cantabrico para la Región de Aquitania, Francisco Rodríguez, indicó que la modernización del corredor comenzará este año por el tramo entre Olorón y Pau y Olorón. Con un presupuesto de 30 millones de euros, operado por el Estado, el Gobierno regional y la Red ferroviaria de España (RFE) y el Ministerio de Infraestructuras y Transportes de España y la vía. Los trabajos de modernización se iniciarán por etapas de 10 kilómetros, como se

hizo ahora en la vertiente española. «Los trabajos de 2009 y 2010 consisten en el tramo de 34,8 kilómetros», explicó Rodríguez en el acto de Olorón.

El secretario de Cantabrico para la Región de Aquitania, Francisco Rodríguez, indicó que la modernización del corredor comenzará este año por el tramo entre Olorón y Pau y Olorón. Con un presupuesto de 30 millones de euros, operado por el Estado, el Gobierno regional y la Red ferroviaria de España (RFE) y el Ministerio de Infraestructuras y Transportes de España y la vía. Los trabajos de modernización se iniciarán por etapas de 10 kilómetros, como se

hizo ahora en la vertiente española. «Los trabajos de 2009 y 2010 consisten en el tramo de 34,8 kilómetros», explicó Rodríguez en el acto de Olorón.

El secretario de Cantabrico para la Región de Aquitania, Francisco Rodríguez, indicó que la modernización del corredor comenzará este año por el tramo entre Olorón y Pau y Olorón. Con un presupuesto de 30 millones de euros, operado por el Estado, el Gobierno regional y la Red ferroviaria de España (RFE) y el Ministerio de Infraestructuras y Transportes de España y la vía. Los trabajos de modernización se iniciarán por etapas de 10 kilómetros, como se

hizo ahora en la vertiente española. «Los trabajos de 2009 y 2010 consisten en el tramo de 34,8 kilómetros», explicó Rodríguez en el acto de Olorón.



Rousset, en la visita al tramo entre Olorón y Bedous. | Busto del puente de l'Estanguet reposa junto al río. | Estación de Sarrevoire, con su campo eléctrico.

Compromiso | Las dos coordinadoras por la reapertura del Cantabrico de ambos lados del Pirineo exigen un compromiso real para dejar atrás la política de "parchitos". Recuentan que los estudios confirman su rentabilidad, pese a que la línea está "muy lejos" de Madrid y París.

Hartos de remiendos y romanticismo

Las dos coordinadoras por la reapertura del Cantabrico de ambos lados del Pirineo exigen un compromiso real para dejar atrás la política de "parchitos". Recuentan que los estudios confirman su rentabilidad, pese a que la línea está "muy lejos" de Madrid y París.

que se están haciendo a nivel regional por recuperar el trazado. «No podemos alargar más 20 años de lucha. El tren no merece para respetar el medio ambiente», añadió. Pedro Barriola continúa que así como del "punto de romanticismo" que rodea al Cantabrico, como si fuera un ferrocarril de...

cent les méfaits du tout-goudron-tout-camion, la lenteur de la remise en service, d'autant que nous venons d'apprendre le matin même, dans le dossier de presse préparé par les services de la Région Aquitaine, que la remise en service Oloron-Bedous est différée de deux ans, à cause des passages à niveau. Dans les deux cas nous avons évité de parler de l'Estanguet et même de nous rendre sur les lieux. CRÉLOC et CREFCO restent résolument tournés vers l'avenir.

L'après-midi, grosse surprise : la salle du Château Fénard, mise gracieusement à notre disposition par le maire de Borce, président de la Communauté de communes de la vallée d'Aspe, est comble. Il manque même des chaises ! Bernard Uthurry, maire d'Oloron, et tout nouveau vice-président du Conseil régional d'Aquitaine, en charge des infrastructures, est là. Il excuse l'absence d'Alain Rousset en train de se faire réélire président de la Conférence des présidents de conseils régionaux. Est aussi venu David Grosclaude, occitaniste et homme de presse, nouvel élu d'Europe Écologie au Conseil régional, défenseur de longue date du Canfranc. On lui doit une des premières affiches en faveur de la réouverture. Elle date de 1975 et nous l'accrochons aux murs de la salle, ainsi que toutes celles de la collection de

La conférence de Pau

40 ans sans Canfranc...
rouvrons !
27 1970 — 2010
mars
à Bedous
Château Fénard
Centre multiservice

Débat
14:00 h — 18:00 h

Le Canfranc du 21^e siècle

Robert Claraco expert ferroviaire
Bernard Férié cinéaste
Luis Granell journaliste, Saragosse
David Grosclaude journaliste
Jürg Suter géographe ferroviaire

Original par le
COMITÉ POUR LA RÉOUVERTURE DE LA LIGNE OLORON-CANFRANC

CRÉLOC
creloc.intermodatite.com

Michel Rodes. Nous retrouvons aussi nombre de copines et copains de la vallée aux côtés desquels nous avons lutté contre la construction du tunnel routier sous le Somport. Les solidarités nouées dans ces moments perdurent et dépassent même le combat pour le Canfranc. Après quelques déboires avec l'informatique apportée, nous démarrons une riche séance avec un passionnant exposé de l'ami cheminot, et suisse, Jürg Suter qui a fait sa thèse sur le Canfranc, un exposé de Luis Granell et une intervention de Robert Claraco. Questions-réponses avec la salle : le débat est riche, le brassage d'idées intense. Belle assemblée de femmes et d'hommes de bonne volonté : à ce moment-là plus que jamais, nous savons que le Canfranc va rouvrir. Si nous arrêtons la séance à 18 heures, c'est qu'il faut bien rentrer, que Bordeaux, Saragosse, Toulouse sont loin (sans le train), que la nuit va tomber aussi bien que la pluie qui, elle, a commencé dès le matin.

Quarante ans après le drame, que soient vilipendés les dirigeants de la SNCF et tous ceux qui ont tué la ligne. Plus de vingt ans de lutte pour CRÉLOC-CREFCO, ont permis de sauver l'emprise et de tracer un avenir qui anticipe intelligemment l'actuel quotidien.

Bientôt le train sera de retour, d'abord jusqu'à Bedous...

...pronto, hasta Canfranc. ¡Ya, hasta la victoria !

Le colloque organisé à Pau le 30 avril, sous l'égide de la mairie et sur le thème des « Nouveaux enjeux de la grande vitesse ferroviaire dans le Sud-Ouest » a réuni une assistance nombreuse et relevée, parmi laquelle on comptait madame Martine Lignières-Cassou, maire de Pau, monsieur Alain Rousset, président du Conseil régional d'Aquitaine, monsieur Bernard Uthurry, maire d'Oloron, premier vice-président du Conseil régional d'Aquitaine, chargé des infrastructures, monsieur Bernard Soulage, président de l'association des Villes et Régions Européennes de la Grande Vitesse, vice-président du Conseil régional de Rhône-Alpes, madame Fabienne Keller, sénatrice du Bas-Rhin. Assistaient également à cette journée importante de nombreux élus aragonais et béarnais, maires, conseillers régionaux et généraux, ainsi que madame Ballarín, présidente du Conseil économique et social d'Aragon. Nous avons regretté que monsieur Pabeuf, son homologue du Conseil économique et social d'Aquitaine, ne soit pas invité. Le CRÉLOC, quant à lui, était représenté par la presque totalité du Bureau. Nos amis de la CREFCO, n'avaient pas pu faire le déplacement pour des raisons professionnelles, nous avons excusé leur absence.

Si le colloque ne portait pas spécifiquement sur le Canfranc, la réouverture de celui-ci a pesé sur la journée aussi bien par la signature d'un accord quadripartite entre le ministre espagnol des Transports, le préfet des Pyrénées-Atlantiques, le président du Conseil régional d'Aquitaine et le vice-président de la *Diputación general de Aragón*, au même palais Beaumont où avaient lieu les débats et dans lequel les signataires s'engagent à rouvrir au plus vite le Canfranc que par les questions que nous avons posées au cours des débats. Bien sûr nous aurions aimé que l'accord quadripartite comporte une date fixée, mais une telle signature est déjà un grand pas en avant.

En fin de journée, ouverture d'une exposition sur le Canfranc, à laquelle le CRÉLOC, a fourni une solide contribution iconographique, tandis qu'il nous revenait l'honneur de présenter

l'exposition devant les personnalités encore présentes, correspondances aériennes obligent !

La journée permet de dégager cinq points essentiels :

— Le président Alain Rousset nous a assuré que la réhabilitation Oloron-Bedous, se fera en suivant de la RVB Pau-Oloron, fin 2010, début 2011.

— Montant de l'étude à mener sur le projet Canfranc : 850 000 €, dont 50 % sont déjà engagés par l'Espagne chez INECO pour définir la réutilisation ferroviaire du tunnel du Somport. Les 425 000 € restants ne sont pas exagérés s'il s'agit de coupler les études techniques et socioéconomique, y compris la mise en œuvre du chantier.

• Durée de l'étude : les deux années d'études annoncées ne sont acceptables que si elles intègrent les délais de mise en œuvre des travaux.

• Après l'attribution de l'étude sur la réutilisation du tunnel du Somport à INECO, les 450 M€, de budget résiduel sont attribués à RFF. Le CRÉLOC estime que cet acteur est à la fois juge et partie. Ce qui nous fait craindre des conclusions tendancieuses en fonction des intérêts à terme de RFF, héritier, aussi bien dans ses personnels que dans sa culture ferroviaire, d'une SNCF qui a bloqué systématiquement la remise en service du Canfranc.

— Dans l'étude de réouverture Bedous-Canfranc, ainsi confiée à RFF, il sera important que le réseau des villes de l'axe Pau-Saragosse soit associé au comité de pilotage. On peut se demander qui en seront les représentants ?

En conclusion, nous retenons que Pau devient la ville carrefour du développement ferroviaire du Béarn et du Transpyrénéen. Le tracé pressenti de la LGV/SEA n'a pas été remis en débat. L'aubaine de la grande vitesse a été reprise par Lourdes qui sera directement favorisée, mais aussi par l'Aragon qui a également montré dans la présentation de l'étude du conseil économique et social d'Aragon (CESA) par madame Ballarín, sa présidente, tout le poids que lui apportera, à moyen terme, l'utilisation du TGV français.

Le RVB

Renouvellement Voie et Ballast sur Pau--Oloron

CONFORMÉMENT au CPER (Contrat de plan État-Région), le RVB programmé sur les 36 kilomètres de voie entre Pau et Oloron-Sainte-Marie se déroulera du 1er juillet au 11 décembre de cette année 2010. Durant cette période, les circulations ferroviaires des TER Béarn seront remplacées par des cars.

Le chantier a un coût de 35 M€, il est cofinancé entre l'État, RFF et la Région Aquitaine.

Ces travaux, absolument indispensables au maintien de la ligne, ont été adjugés à l'entreprise COLAS RAIL. Le chantier démarrera en gare d'Oloron pour se diriger vers Pau en enlevant les rails (encore à double champignon pour la plupart), les traverses et le ballast. Une fois à Pau, le chantier retournera vers Oloron en posant les LRS, les longs rails soudés qui nous feront oublier le tactac-tactac si caractéristique des « petites » lignes, sur des traverses et du ballast neufs.

Ces travaux seront précédés de la dépose de la caténaire sur la totalité de la ligne, par l'entreprise espagnole *Electren*. Ils viennent de débuter le 10 mai 2010 en gare d'Oloron-Sainte-Marie et se déroulent de nuit.

À l'issue du RVB, les circulations des TER Béarn reprendront, assurées cette fois, non plus par les autorails actuels X2200 des années 1980, mais par des autorails des années 2000 – des X73500 – au confort nettement accru pour les 400 voyageurs quotidiens de la ligne.

Photographes, vite, à vos appareils pour les derniers clichés de la

fameuse caténaire MIDI, des rails DC et des X2200 entre Pau et Oloron.

D'ores et déjà, depuis la mi-mars 2010, les travaux préparatoires sont déjà bien perceptibles, ce qui interdit un retour en arrière :

- Renforcement de la voie 4 en gare d'Oloron, pour recevoir les trains lourds qui seront nécessaires aux chantiers (voir photo 1).

- Aménagement d'une plateforme d'accès rail-route, un kilomètre avant Oloron, pour faciliter le transbordement du matériel et des matériaux (voir photo 2).

- Installation d'une demi-douzaine de bungalows de chantier en gare de Buzy-en-Béarn, où le relief du débord a été arasé pour permettre les évolutions des engins routiers.



Opérations de renforcement de la voie 4 en gare d'Oloron

Plateforme de transbordement et d'accès rail-route à la sortie d'Oloron



Engins rail-route prêts à travailler, attendant sous la pluie en gare d'Oloron

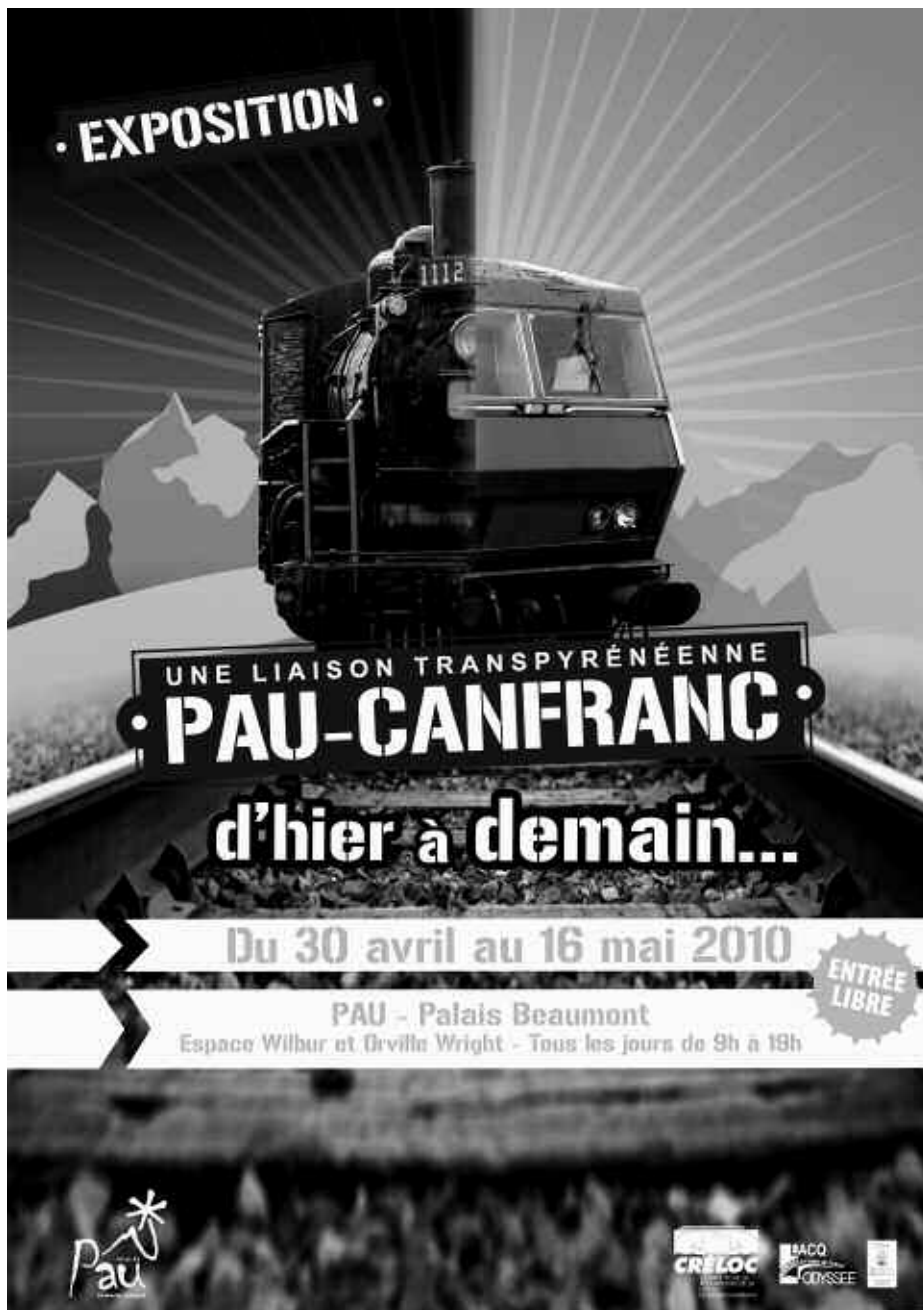
Une exposition explicite

Une liaison transpyrénéenne Pau-Canfranc : d'hier à demain

C'est le nom de l'exposition que la Ville de Pau a consacré au Canfranc, du 1^{er} mai au 16 mai 2010, au premier étage du palais Beaumont. Des panneaux retracent l'histoire du transpyrénéen occidental, présentant également des affiches et des photos. Cette exposition a mobilisé le CRÉLOC pour fournir un maximum de documents, commentaires et légendes des photos.

Ensuite, du 17 au 28 mai, l'exposition est ouverte au public, toujours gratuite, dans le hall de la mairie de Pau. Puis, elle circulera de ville en ville. Elle est déjà retenue pour la gare de Saragosse par ADIF.

Cette exposition a été voulue par madame la maire de Pau qui l'a réalisée en partenariat avec *Lacq-Odyssée* et le CRÉLOC. Au long de vingt-six panneaux agréablement illustrés, on retrouve l'historique mais aussi le potentiel qui justifie la réouverture. N'hésitez pas à solliciter votre mairie pour qu'elle fasse venir cette exposition. La Ville de Pau est propriétaire de l'ensemble de cette expo.



Quatre exemples de l'exposition pris au hasard, parmi les vingt-six qui ont été préparés avec un grand soin.



Cela a donné l'idée à notre secrétaire, lorsqu'il sera descendu de charge et qu'il aura enfin le temps, de mettre en œuvre une maquette à l'échelle HO du 87^e représentant la ligne d'Urdos à Canfranc, montrant le tunnel hélicoïdal en vue éclatée ainsi que le gave parsemé de camions Dinky

Toys les roues en l'air. Pour l'animation, il se fera aider par Ivan Picau, le modéliste le plus compétent. L'inconvénient majeur sera la place nécessaire pour l'exposition, la distance à l'échelle représentant près de 200 m, ce qui semble exagéré pour le moment.

Humeur sémantique

DEPUIS quelques semaines les rédacteurs des journaux béarnais, et tout particulièrement ceux de la République des Pyrénées, utilisent un nouveau vocable pour désigner le chemin de fer international Pau--Canfranc--Saragosse, c'est « la Pau--Canfranc ». Expression reprise par quelques politiques dont madame la maire de Pau.

Il y a de nombreuses raisons de s'insurger contre cette trouvaille sémantique des futurs prix Pulitzer et des potentiels Albert Londres qui peuplent les rédactions paloises.

Tout d'abord, et principalement, « le Canfranc », comme on l'appelle aussi bien en Aragon qu'en France quand on est un défenseur de la ligne, renvoie à un lieu de passage situé en haut du tracé ferroviaire à travers les Pyrénées. Utiliser l'expression « la Pau-Canfranc » réduit le chemin de fer

dont nous demandons la réouverture à un cul de sac, s'arrêtant en tiroir à Canfranc. Ensuite, la nouvelle appellation laisse à penser, par sa nouveauté même, qu'il s'agit d'un enjeu nouveau, en parallèle avec « la Pau--Oloron », resucée du défunt Axe Européen E7, projet d'autoroute vers la montagne, d'ailleurs attaqué au tribunal administratif de Pau, le 5 mai, pour tripatouillage des documents.

À Toulouse on a vu l'usine explosée de l'ONIA devenir AZF du jour au lendemain. À Pau, les communicants du lobby routier ont récupéré le mot « Somport » pour désigner le seul tunnel routier, alors qu'auparavant le mot désignait non seulement le tunnel ferroviaire de crête, mais toute la ligne. Que cache cette nouvelle mouture de mots qui s'insère si bien dans les gargarismes verbaux actuels ?

RP LAFFÈS.

Humeur électrique



DE même que l'on ne conçoit pas un nouvel hôpital sans lits, une nouvelle école sans tables, une nouvelle caserne de pompiers sans camions, de même je ne conçois pas une nouvelle voie ferrée sans caténaire, surtout que dans notre région l'hydro-électricité est omniprésente et bon marché.

C'est dans l'indifférence la plus totale que nos élus laissent se réaliser les travaux de désélectrification, ces mêmes élus qui nous promettent le 25 000 volts entre Bedous et Canfranc !!! Pitoyable...

En gare d'Oloron, le petit matériel est prêt à être embarqué par camion, gasoil oblige, et ce au matin, car la dépose intervient la nuit, au prix fort, économie oblige.

Sur la photo ci-dessus, toujours en gare d'Oloron, seuls les pylônes des supports de caténaires subsistent aujourd'hui.

Mais je terminerai mon coup de gueule sur une note positive : remarquez au premier plan les palettes de tire-fonds neufs, destinés à la nouvelle voie...

FRANÇOIS REBILLARD

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