

RAPPORT MORAL

1. **Le rapport moral du CRELOC pour l'année écoulée est celui d'une association qui doit continuer à se battre pour obtenir gain de cause.**

- Nous avons certes beaucoup obtenu avec l'arrivée du train à Bedous en 2016. Mais il s'agit, pour le moment, d'une victoire incomplète. Et ce pour une double raison.
- D'une part, notre but est d'obtenir que soient remis en service les 33 km manquants entre Bedous et Canfranc. Et, comme je vais dire, rien n'avance correctement à notre gré, tant les processus en cours sont d'une incroyable lenteur. D'autre part sur le tronçon en service entre Pau et Bedous les dysfonctionnements s'accumulent, tout particulièrement en Oloron et Bedous : retards, suppression de trains, bus de substitution aléatoires et rames taguées. Tout semble fait pour dissuader de prendre le train, surtout en haute vallée.
- Le CRELOC doit donc continuer de ferrailer, au jour le jour, la semaine la semaine.

2. **Pourtant, tous les voyants sont au vert, sauf un : ça coince à Paris et dans quelques couloirs adjacents.**

- Ces voyants au vert, nous réjouissent et ne boudons pas notre plaisir.
- Aragon. Après la magnifique opération de réhabilitation-conversion de la gare de Canfranc, les travaux de RVB se poursuivent au-delà d'Ayerbe et montent vers Canfranc. La ligne est fermée pour cause de travaux, mais le retour des trains est prévu à Canfranc pour le printemps prochain.
- Madrid, pousse dans le même sens. Même si la chambre espagnole ne parvient pas à désigner un nouveau Premier Ministre, faute de majorité requise, c'est l'Espagne qui préside le Conseil de l'UE jusqu'à la fin de l'année, avec comme objectif : « Faire progresser la transition écologique et l'adaptation environnementale ». Le Canfranc constitue pour cela un support de rêve !
- L'UE finance avec constance les interminables études préalables. Mais à Bruxelles comme à Strasbourg, on pousse et l'UE participera au financement des travaux dès que les études seront conclues.
- A Bordeaux le président du Conseil régional est toujours sur la brèche. Et au sein de l'assemblée régionale, le CRELOC sent un frémissement de la part « d'opposants au Canfranc, car opposants à Rousset » et qui constatent, devant les effets conjugués du changement climatique et de la nouvelle donne énergétique, qu'il faut impérativement décarboner les transports. Une prise de conscience à suivre et qui peut s'accélérer !
- C'est à Paris que ça coince ! Il nous est impossible depuis un an d'obtenir une réponse de la part du ministère des Transports que ce soit avec une lettre, un rendez-vous. La seule qui nous soit parvenue, très indirectement, est la réponse à la question écrite du député Iñaki Echaniz, avec des arguments datant de 20 ans. Nous ne trouvons donc personne à Paris pour renseigner nos questionnements sur la date de fin des études, l'enquête d'Utilité Publique, la DUP, la durée des travaux, le devis de l'opération, sinon

pour rallonger les délais de six mois en six mois. Le Préfet rencontré à la fin de l'hiver dernier- un progrès à saluer, quand son prédécesseur ne nous a jamais reçus- n'a rien pu apporter de tangible à nos demandes. Et le temps passe, avec les habituelles peaux de bananes et autres ragots d'antichambre : le rapport du COI qui cantonne la ligne PCZ dans un rôle régional, les blaguounettes sur le coût de la réouverture qui serait trop onéreux, les insinuations sur un supposé double jeu du président Rousset qui n'aurait rouvert jusqu'à Bedous que pour complaire aux écologistes. Au total, une atmosphère délétère entoure à Paris et dans ses banlieues politico-administratives, le processus de réouverture. Le CRELOC fait tout son possible pour dissiper de tels brouillards.

3. Bien marquer nos objectifs et notre identité.

- Bedous-Canfranc c'est nécessaire, mais désormais non-suffisant : il faut englober la réouverture des 33 km encore fermés dans un vaste processus de modernisation des 311 km de la ligne PCZ ou ZCP dans l'autre sens.
- Un tel processus passe par l'équipement : traction électrique de bout en bout, signalisation ERTMS, voies de croisement suffisamment nombreuses, opérateur ferroviaire unique de bout en bout.
- Le CRELOC a démontré dans ses études que seule une exploitation électrique, donnera à la remise en service toute son efficacité pour faire face aux défis économiques, environnementaux et donc sociaux de la nouvelle donne mondiale, d'ailleurs singulièrement accélérée par la guerre de Poutine en Ukraine et les drames dans le Caucase et au Moyen-Orient.
 - Les trains à hydrogène sont une idée dans l'air du temps. Carole Delga, pdt du CR Occitanie- Pyrénées- Méditerranée va installer ce type de traction sur la ligne Montréjeau-Luchon. Mais, selon les recherches menées par le CRELOC, la pertinence d'un tel mode pose question sur le Canfranc.
- Déclinons notre objectif de lutte : **il faut rouvrir et moderniser**, car c'est de Pau à Saragosse que circuleront les trains et au-delà de chacune de ces deux villes, vers le nord en France et l'Europe septentrionale, vers le sud vers toute la péninsule ibérique, la Méditerranée et le Maghreb.

Conclusion.

- Bien évidemment, nous mesurons qu'il s'agit d'investissements conséquents : mais c'est sur un siècle qu'ils seront amortis et la nouvelle infrastructure sera adaptée à la décarbonation des échanges qui s'impose.
- En 1928, en construisant la ligne et la gare de Canfranc, nos prédécesseurs avaient fait preuve d'une vision à long terme, Régénérationisme pour reprendre l'expression espagnole.
- Cent ans après le CRELOC, et la CREFCO son amie, entendent porter la même vision anticipatrice pour adapter le transport entre les deux versants des Pyrénées aux nouveaux impératifs économiques, environnementaux et sociétaux des décennies à venir. Le combat continue, hasta la victoria !

Alain Cazenave-Piarrot, président.