

ÉDITORIAL



Les Silos du Canfranc

Silo. Ce substantif masculin renvoie textuellement à des réservoirs cylindriques ou rectangulaires. Ils servent à mettre en réserve des céréales et se caractérisent par leur grande hauteur et leur forte capacité.

D'abord, on va penser aux Silos de Canfranc qui marquent, eux-aussi, le paysage de la gare internationale ! Ils stockent le maïs du Sud-ouest français qui transite en camion par la vallée d'Aspe. De là, trois fois par semaine, *El Cereal*, train de trémies, descend ses huit wagons, parfois davantage, vers les industries du bassin de l'Ebre.

Mais sur le Canfranc, ce sont d'autres silos qui empêchent la ligne de fonctionner sur les 33 km encore fermés entre Bedous et l'Aragon. Le premier de ces silos est politique entre l'État français qui ne veut toujours pas mettre la main à la poche et l'État espagnol qui a financé la modernisation de la totalité de la ligne entre Huesca et Canfranc, parachevant son action par une refonte et remise à neuf des installations de la gare frontière. Dans le même silo, l'Union européenne attend que commencent les travaux du côté français, pour apporter les financements qu'elle a promis dans le cadre de l'inscription de la ligne au Réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Le deuxième silo est économique, d'abord avec des logiques territoriales différentes selon les acteurs. Côté nord, on pense à l'harmonisation des territoires desservis entre desserte fine au niveau vallée d'Aspe-piémont béarnais et relations interrégionales entre Nouvelle-Aquitaine et Aragon : la ligne entre Bordeaux et Saragosse ne s'appelle-t-elle pas Goya ? Tout un programme inscrit dans le temps long des relations entre la France et l'Espagne ! Côté sud, l'ouverture espagnole vers le Nord de l'Europe par le Canfranc, permet au pays de s'affranchir des contraintes posées par les particularismes basque et catalan à l'ouest et à l'est des Pyrénées. Les Régions Nouvelle-Aquitaine et Aragon, ont beau pousser dans le sens de la réouverture, leurs efforts sont contrariés par de telles verticalités institutionnelles. Enfin, le troi-

sième des silos du Canfranc relève du dilemme social que pose la traversée des Pyrénées, pour l'essentiel à travers la vallée d'Aspe, tandis que celle de l'Aragon l'a résolu. En Aspe, comme dans toutes les vallées qui permettent un passage facile à travers la montagne, les habitants se trouvent pris dans un ciseau entre voie de passage et lieu de vie. Il se décline en notre 21^e siècle en termes d'espace, de temps, de préservation de ce bien commun que sont l'air, l'eau, les terres arables, la forêt et les habitats naturels. Et c'est ici que la ligne de chemin de fer en Aspe, présente pour le CRÉLOC et tous les partisans de la réouverture, le moyen de sortir des verticalités en silo : emprise déjà construite donc faible empreinte paysagère, décarbonation avec une énergie électrique produite sur place. À l'opposé on trouve les partisans d'un statu quo qui revient à faire le jeu du tout-camion/ tout-goudron, quand bien même ils s'en défendent à cor et à cri, aussi bien dans les réunions publiques que sur les réseaux sociaux.

(suite p. 2)

Bientôt l'Enquête Publique sur la réouverture !

C'est urgent car...

- Cette consultation ne peut pas se faire en 2027 avant les élections présidentielles.
- Le dossier préparé par SNCF-Réseau a bien été déposé en préfecture début juin.
- Les services de l'État se concertent cet été pour s'accorder sur le texte final.
- Normalement, le texte est mis à l'Enquête Publique cet automne 2026.

Le CRÉLOC compte sur VOUS !

À vos plumes ! À vos claviers !

**Une nouvelle Lettre du CRÉLOC
vous parviendra le moment venu !**

C'est pourquoi le CRÉLOC pense qu'il faut décroiser de telles contraintes qui aboutissent d'une part à un allongement des délais, à une augmentation des délais et, d'autre part, aux tentations du nihilisme désespéré. De plus l'urgence climatique, dorénavant spectacularisée par les canicules à répétition et les inondations cataclysmiques, impose la nécessité de repenser le modèle de société à venir, d'abord en desserrant la tenaille entre système et chaos, ensuite en promouvant une société qui sache combiner raison et sentiment de

la nature. Le Canfranc rouvert en haute vallée d'Aspe et modernisé de Pau à Saragosse, illustre *hic et nunc* les alternatives raisonnées aux impasses de l'actuelle société techno-industrielle.

Les silos du maïs à Canfranc : certes oui ! Les silos du cloisonnement, des égoïsmes, de la procrastination : absolument non !

■ **Alain Cazenave-Piarrot,**
président du CRÉLOC

Le bien commun : précisions sur un vocable abusivement utilisé

La notion de « commun » ou de « biens communs » est aujourd'hui largement exploitée au-delà des débats doctrinaux qui intéressent les sciences sociales.

Dans un contexte de crise économique et environnementale, l'œuvre d'Elinor Ostrom, prix Nobel d'économie en 2009 a été déterminante dans la diffusion de cette notion ainsi que les travaux de Hardin (1968) établissant un rapport de cause à effet entre gestion collective et disparition de la ressource.

C'est un concept flou dont chacun s'empare aujourd'hui pour tenter d'imposer sa vision des choses très éloignée de la réalité et de l'intérêt général.

Le bien commun, c'est d'abord la connaissance par l'homme de ce qui doit être protégé et qui justifie la protection par toute la société.

Cette notion repose sur trois éléments *une ressource, une communauté et une pratique* qui établit des règles d'accès et de partage. (Daniela Festa-2018)

Dans le bien commun, les juristes classent habituellement les choses (*res nullius* ou *res communis*).

L'accès à l'eau, à l'air, aux espaces, ne doit pas être déterminé par des intérêts privés à but lucratif.

Pour certaines cultures autochtones du monde entier, la reconnaissance des droits de la nature est conforme à leur tradition de vie en harmonie avec la nature.

S'inspirant de cette approche, un courant au sein de la doctrine juridique souhaite faire évoluer notre droit et consacrer « les droits de la nature » en donnant la personnalité juridique à un espace ou à un fleuve et ce aussi, dans l'objectif de prévenir les atteintes à « ces biens ».

Dans certains pays ayant reconnu les droits de la nature, le droit à la restauration des espaces en fait partie comme le consacre par exemple l'article 72 de la constitution en Équateur.

C'est donc l'effectivité de ce droit qui reste le seul moyen de vérifier si cette proposition juridique peut nous amener à une meilleure protection.

Au sein de la doctrine juridique française, ce débat soulève des discussions quelquefois tendues, car dans notre tradition juridique l'existence de droits a son pendant, l'existence de devoirs, contrepartie absente de la proposition conférant la personnalité juridique à des *res nullius*.

L'humain doit-il être le seul titulaire de droits ? Doit-on rester sur une vision anthropocentrique du monde dans laquelle l'homme maîtrise et domine la nature ou bien s'inspirer des cultures de certains peuples autochtones dans laquelle l'homme fait partie de la nature ?

En tout état de cause, si on considère que « les droits de la nature » peuvent agir comme un élément supplémentaire de la défense du territoire, on ne peut les dissocier des biens communs que sont les services (logement, musées, bibliothèques, transports, etc.).

Plus que n'importe quel autre mode de transport, le train doit être considéré à juste titre comme « un bien commun » ; le « Canfranc » n'a pas seulement une valeur patrimoniale pour les habitants du territoire qu'il traverse, il appartient au bien commun qu'est le rail, il est aussi un levier de décarbonation.

L'infrastructure existe, elle est remarquable et s'intègre magnifiquement dans le paysage.

Il ne suffit pas de s'emparer du vocable et de revendiquer de représenter « le bien commun » pour que cela recouvre une réalité.

Certains opposants à la réouverture sont dans ce cas, ils prétendent défendre l'intérêt général alors qu'en réalité ils sont motivés par des raisons individuelles. En démocratie, ils sont naturellement légitimes à défendre leurs intérêts, mais ce sont leurs intérêts et non l'intérêt général.

■ **Astrid Danguy,**
administratrice

1°) Urgence climatique : décarboner les transports !

Après 20 ans de recul écologique, après 20 ans de déni climatique, il faut se donner une priorité globale et absolue : limiter la croissance, décarboner l'économie, planifier à grande échelle, réhabiliter la science au service de l'intérêt général, redonner la parole à la société civile.

L'heure est à la sobriété, aux systèmes robustes et éprouvés. Il faut en finir avec les travaux de prestige, les spéculations idéologiques et financières qui s'opèrent au détriment du climat et... au détriment du contribuable. Assurons d'abord les trains du quotidien, osons régler le trafic des camions en montagne !

Les conclusions de la Conférence sur le climat en 2015, les travaux du GIEC pourtant très explicites doivent être repris et... mis en œuvre. Il faut en finir avec la complaisance climato-sceptique d'une presse aux ordres des pétroliers et des populistes de tous bords.

Répétons encore : le train consommera toujours moins d'énergie que le camion : roue en acier sur rail en acier ce sont onze fois moins d'effort que pneu sur goudron. Les wagons classiques, les citernes et surtout les caisses, les conteneurs polyvalents, offrent des possibilités de chargement rapide et de massifications avantageuses.

2°) Parlons énergie !

Un camion de 44 T montant vers le tunnel du Somport brûle 60 litres de gas-oil aux 100 km : pollutions multiples !

Un train de marchandises circulant entre Dax-Canfranc-Saragosse consommera moins d'énergie qu'un train passant par Irun !

À la descente, un train récupère de l'énergie et l'envoie dans la caténaire.

Ce qu'il faut comptabiliser, ce ne sont pas les 33 km à rouvrir c'est l'ensemble du trajet de bout en bout : depuis Saragosse vers le nord de la France. Le but de la réouverture, c'est le transfert modal sur de longues distances !

3°) Efficacité du train !

Un train de 1 000 T tracté avec deux locomotives ce sont 30 camions de moins sur la RN134 !

Une locomotive *Stadler Euro-9000*, 10 000 ch. est dix fois plus puissante que la BB Alsthom série 4500 de 1922, utilisée naguère !

Les rampes à 4,3 % : les lignes suisses voient circuler des trains sur des pentes plus sévères et plus longues comme sur le Sud-Öst-Bahn.

La vallée de la Roya constitue un cas d'école :

Dans la vallée de La Roya (département des Alpes-Maritimes), une décision du Tribunal Administratif en date du 1^{er} septembre 2017, interdit tous les camions de plus de 19 T. Cette décision fait suite à la demande des cinq communes de cette vallée desservie par la ligne ferroviaire internationale, Nice-Coni par Tende et qui comporte trois tunnels hélicoïdaux. Après les crues dévastatrices d'octobre 2020 qui emportèrent une bonne partie du réseau routier, c'est bien le train qui a ravitaillé la vallée de Tende.

4°) Richesse exceptionnelle de la biodiversité en la Vallée d'Aspe !

Cette vallée mérite un traitement particulier, déjà prescrit par les multiples espaces protégés de niveau européen. La majeure partie se trouve en espace d'intérêt communautaire : Natura-2000, etc. Longue, avec plusieurs passages en gorge, elle ne pourra pas être transformée en autoroute à camions.

Les sensibilités de la Vallée d'Aspe sont très particulières : son Gave, domaine de frai et de croissance des saumons, son avifaune très sensible aux perturbations de l'homme, sa topographie en V piégeant les polluants : tout cela exige des mesures drastiques. Rappelons que les saumons remontent le torrent jusqu'à Bedous et au-delà. Plus que jamais, ces migrateurs amphihalins ont besoin des eaux très fraîches des frayères d'altitude. Selon les estimations, il ne reste plus dans le département des Pyrénées-Atlantiques qu'une vingtaine de torrents aptes à recevoir les pontes de « *Salmo salar* » espèce emblématique.

Il faut ajouter à un tel conservatoire l'avifaune, les amphibiens ou les lépidoptères : Aspe doit être protégée du tout-camion et du tout-pollution !

À l'heure des grandes catastrophes écologiques provoquées par l'hyperactivité technicienne, des changements radicaux s'imposent : sobriété, décarbonation, transfert modal en faveur du rail. Le Canfranc réouvre coche ici toutes les cases !

■ **Michel Rodes,**
administrateur

Actualité des transports en Nouvelle-Aquitaine

Mise au point de la FNAUT

1. L'ouverture à la concurrence des trains régionaux imposée par la loi commence être mise en œuvre : modalités et réalisations

- La Région Nouvelle-Aquitaine a découpé son territoire en quatre lots :
 - Lot A : Poitou-Charentes (mise en œuvre décembre 2027 pour le service 2028).
 - Lot B : le secteur Limousin – Périgord (mise en œuvre décembre 2029 pour le service 2030).
 - Lot C : l'étoile de Bordeaux (mise en œuvre avant 2034).
 - Lot D : Sud Aquitaine **dont Pau-Bedous** (mise en œuvre décembre 2030 pour le service 2031).
- Pour le lot A, trois opérateurs (SNCF Voyageurs, TRANDEV, Le TRAIN) ont présenté des offres :
 - Espérons que pour le lot D, un opérateur Espagnol ou de la Région Euskadi fasse une proposition.
 - Le lot A a été attribué à une filiale **SNCF Voyageurs nommée SNCF Voyageurs Terre Atlantique**.
 - Le contrat est de 10 ans 2028-2037 pour 965 M€.
 - Effectif prévu 400 agents. Les agents **SNCF volontaires** sont transférés avec maintien du statut cheminot.
 - Quatre rames (dont 2 de réserve) sont affectées au lot et maintenues au technicentre de Saintes.
- Les engagements de la société adjudicataire : -17 % du coût du périmètre actuel avec en plus :
 - Augmentation de 22 trains/jours en semaine, par rapport à l'offre actuelle, soit +20 %.
 - Davantage de correspondances avec TGV/Intercités, plus de places assises sur les horaires plus fréquentés, de trains le week-end.
 - Possibilité d'activer une augmentation de +56 % d'offre au cours du contrat.
 - Plus de 47 % des recettes de vente sur la durée du contrat.
 - Plus de 67 % de fréquentation : de 14 000 à 23 000 voyageurs/jours en fin de contrat.
 - Renforcement de la régularité à l'arrivée, ponctualité au départ, pénalisation en cas de suppression si imputable à l'opérateur (gestion de son personnel et du matériel mis à sa disposition).
- Relation usagers, confort à bord, accueil guichets pour un objectif de satisfaction usagers à 95 %.
- Objectif de taux de contrôle à bord des trains.
- 3 000 heures/an de sûreté dont 500 en gares assurées par la SUGE (Sécurité ferroviaire SNCF).
- Renforcement objectif de disponibilité du matériel roulant et de sa fiabilité afin d'assurer les plans de transport de la Région.
- Pour la billettique, la Région par l'intermédiaire de Nouvelle Aquitaine Mobilités (NAM) développe de nouveaux distributeurs TER, de nouveaux canaux d'information aux usagers et cherche à intégrer les collectivités de Nouvelle Aquitaine dans le billet MODALIS afin d'arriver au billet unique.
- 102 000 usagers quotidiens bénéficient de la participation de la Région à hauteur de 73 % du coût de fonctionnement des trains régionaux. L'usager **plein tarif** supporte donc seulement 27 % du coût du trajet via l'achat de titres.
- La tarification solidaire offre 80 % de réduction par rapport au plein tarif, à 68 000 usagers en fonction de leurs coefficients sociaux.
- Les salariés bénéficient toujours d'une prise en charge de 50 % de leur abonnement par l'employeur.
- Création de la Société Publique Interrégionale des Investissements en faveur des Transports (SPIIT) pour le matériel, la Région, créé avec les Régions Occitanie, Centre Val de Loire et Bretagne, pour contrôler la maintenance courante réalisée par l'opérateur et réaliser la maintenance lourde hors site de maintenance local.
- 400 M€ seront investis entre 2025 et 2028 dans les achats ou rénovations de matériels.
- Douze Régiolis livrés en 2025 et Six Régio 2N livrés en 2026, financés à 50 % par Bordeaux Métropole.
- Remise à neuf à Périgueux de 62 rames AGC, qui seront répartis sur les 4 lots.
- Acquisition en 2025 de 10 rames Régiolis financées par la Région.
- Fin 2025 : commande de 10 rames Régiolis bi-mode livrées entre octobre 2027 et juillet 2028.

2. Pourquoi la Région a voté contre le Contrat de performance État-SNCF Réseau ?

- Principes du Contrat qui porte sur la période 2024-2033 (deux ans et demi de retard).
 - Fixation des investissements (travaux/entretien) de SNCF Réseau, gestionnaire historique des infrastructures ferroviaires.
 - Contrat faisant l'objet d'une loi à venir au Sénat/Assemblée Nationale.
 - Saisine de la Région pour avis de la part SNCF et DGITM (Direction générale des transports terrestres et maritimes).
 - +1,5 Mds €/an (+ 50%) pour moderniser le réseau structurant : financement assuré par les bénéfices de SNCF Voyageurs.
- Le 15 juin 2026 en séance plénière, la Région a émis un avis négatif pour les raisons suivantes :
 - Non-intégration des lignes de dessertes fines du territoire classées (LFDT) 7 à 9, pour un financement estimé entre 400 et 500 M€/an (54 % du réseau néo-aquitain) (entretien, réouvertures).

- Financements non-fléchés et n'intégrant pas la totalité du réseau, renvoyant du financement des LDFT sur les AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité, organisme public local – Métropole, Communauté de communes – qui gère les transports et les déplacements sur son territoire) : hors compétence et non-soutenable.
- Un contrat qui accélère la dégradation de la moitié des lignes de Nouvelle-Aquitaine.
- Un contrat imposant à SNCF Réseau l'équilibre = recettes via les péages ferroviaires.
- Région Nouvelle-Aquitaine paiera 93,6 M€ de péages en 2026 à SNCF Réseau (750 TER/j).
- À l'échelle nationale, c'est 6,6 Mds € de péages en 2026.
- Projection du contrat indiquant des recettes de péage en 2033 à 9 Mds € soit 50 % d'augmentation, soit Région +40 M€/an.

■ **Christian Broucayet,**

Président de la FNAUT Nouvelle-Aquitaine



Le Canfranc affecté par le changement climatique

En ce mois d'août 2026, un incendie ravage les pentes des Peñas de Riglos et provoque la fermeture de la ligne entre Ayerbe et Sabiñanigo du 13 au 17 août.

L'incendie au-dessus de l'Embalse de la Peña.

© PSOE del Alto Aragón ▶

◀ *Avis de fermeture.*

© Emergencias y Protección Civil de Aragón.



Après les municipales

Les élections municipales de mars dernier ne semblent pas avoir changé la situation dans les communes plus directement concernées par la réouverture du Canfranc. Certaines municipalités restent favorables (Pau, Oloron, Bedous, par exemple), d'autres restent opposées (Gelos, Jurançon, Gan). Le maire de Buzy est très favorable à la réouverture, ceux de Herrère et d'Ogeu sont contre, celui de Buziet est partagé.

Si nous n'avons pas pu contacter, au moment d'écrire cet article, tous les maires réélus ou nouvellement élus, plusieurs sont demandeurs de contact avec le CRÉLOC (Gurmençon, Lescun, Urdos par exemple), afin d'avoir des arguments en faveur de la réouverture. Après des mois de craintes injustifiées, de contre-vérités, d'exagérations, il nous sera important d'apporter des informations objectives sur le projet d'une ligne ferroviaire internationale, d'autant que l'enquête d'utilité publique approche.

■ **Bernard Cazenave,**
administrateur

Hommage à Jean-Pierre Folch : un ami du Canfranc

Jean-Pierre Folch m'a contactée en 2012, alors que je poursuivais mes recherches auprès des descendants d'ouvriers ayant participé à la construction du transpyrénéen. Cette prise de contact a été facilitée par le CRÉLOC, dont il était adhérent depuis de nombreuses années. La ligne de Canfranc a été notre trait d'union avant de devenir le ciment de nos échanges.

Nous nous sommes vus à plusieurs reprises : à l'Assemblée générale du CRÉLOC à Bedous, puis au cours d'un spectacle musical dans le Gers où Jean-Pierre (compositeur et pianiste de talent) jouait avec le groupe *Sol y Sombra*, et enfin chez lui à Albi. Nous ne passions pas une année sans nous appeler régulièrement pour échanger au sujet du Canfranc et de sa réouverture – il suivait de très près, sur le site du CRÉLOC, cette actualité – mais aussi pour discuter de la situation des lignes ferroviaires d'Occitanie, tant sa passion pour le rail était omniprésente.

« *Né près de la Matabiau¹, le train était devenu de plus en plus une curiosité, par les livres et surtout par des présences longues et irréflechies dans les halls de gare, le long des voies ferrées, restant parfois plusieurs minutes à attendre le passage d'un convoi* », me confiait-il dans une de ses correspondances.

Enfin nous évoquions ses racines, le parcours de sa famille maternelle, indissociable de la vallée d'Aspe et de la ligne de chemin de fer. Car au-delà de sa passion pour le train, Jean-Pierre souhaitait témoigner de son histoire personnelle : sa mère, Espérance, était née à Cette-Eygun, à proximité des chantiers du transpyrénéen.

Son grand-père Joaquín Turmo (1884-1943), originaire de Santorens, un village de montagne du nord-est de l'Aragon, avait émigré en 1905, à l'âge de 21 ans. De 1905 à 1909, il avait travaillé sur différents chantiers : à Vabres dans le Tarn (train de Lacau), à Fontpédrouse dans les Pyrénées-Orientales (Train Jaune), puis à Arreau dans les Hautes-Pyrénées (barrages). En septembre 1909, Joaquín fut embauché aux Forges



© Archives famille Folch

d'Abel, en tant que manœuvre terrassier au percement du tunnel ferroviaire du Somport.

Tous les ans, il rentrait à pied dans son village natal, en empruntant le même chemin par le port de la Bonaigua et Vielha, apporter à sa famille ses économies difficilement et patiemment gagnées sur les chantiers. En 1911, Joaquín se maria avec Salvadora avant de retourner aux Forges d'Abel, où naquirent leurs deux enfants : Édouard en 1912 et Trinité en 1915. Ensuite, ils déménagèrent à Eygun où Espérance vit le jour en 1917, les lieux de naissance successifs témoignant de la progression des chantiers vers la basse vallée. Après une parenthèse de neuf années passées à

la construction de la ligne Bedous-Canfranc, Joaquín Turmo et sa famille quittèrent la vallée d'Aspe en février 1918.

Ils repartirent vers les Hautes-Pyrénées en quête d'embauche sur les chantiers hydroélectriques – à Arreau et Hèches – avant de s'établir, en 1925, dans les cantonnements construits à proximité des usines (de produits azotés) de Lannemezan. En 1930, la famille se fixa définitivement à Toulouse. Joaquín Turmo bâtit lui-même sa maison, au 29 rue Jules Tellier. Sur les pierres du linteau de la porte d'entrée, sont encore gravées ses initiales – « JT » – qui encadrent l'année de construction « 1934 », à la manière des tunnels. Après trente-trois ans de résidence en France, cet Aragonais obtint la naturalisation française en 1938, avant de s'éteindre en 1943, à l'âge de 59 ans.

Les trois enfants de Joaquín et de Salvadora vont s'établir dans cette même rue. Espérance et son mari, Francisco Folch, font construire leur maison au numéro 10, où se déroulent l'enfance et l'adolescence de Jean-Pierre et de son frère aîné Michel.

Si la naissance en Aspe des trois enfants Turmo était chose connue, ce n'est que plus tard, en retrouvant le permis de conduire de sa mère disparue, que l'histoire familiale de ses grands-parents se rappelle véritablement à Jean-Pierre :

¹ Nom de la gare de Toulouse.

« C'était la première fois que je m'attardais sur les détails du document : née le 17 décembre 1917 à Cette-Eygun dans les Basses-Pyrénées.

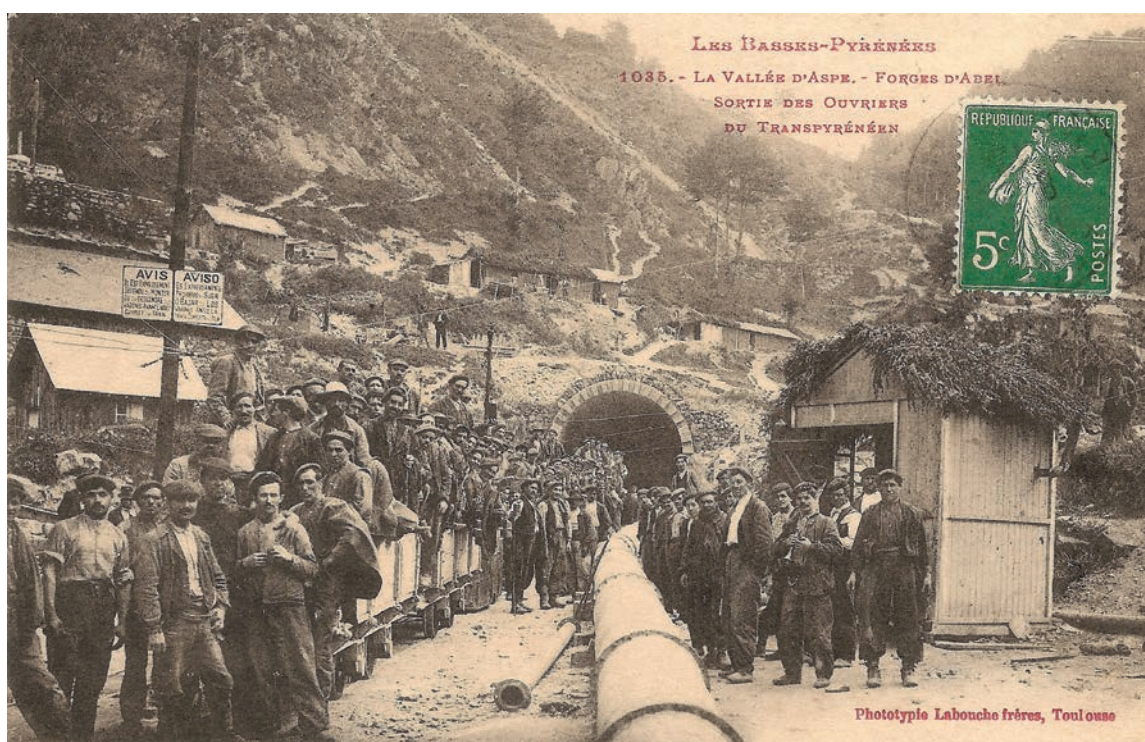
Une carte routière pour découvrir la vallée d'Aspe, le gave capricieux, les montagnes qui se resserrent après la plaine de Bedous, sans oublier ces rivières qui viennent de Lescun. Plus haut, vers l'Espagne et le col frontière du Somport, une ascension vers des sommets souvent enneigés.

Des abonnements à La Vie du Rail m'ont amené à la ligne oubliée du Canfranc, à son histoire, sa construction, sa chute dans le gave en mars 1970. Puis il y a eu l'adhésion tous les ans au CRÉLOC avec cette cyclothymie entre espoirs et déceptions. Je suis même venu pour la première fois vers 1990 pour camper à Urdos,

rencontrer les personnes de la colonie des Forges d'Abel avec des échanges de photos et de témoignages. Par mon frère nous avons pu retrouver les chemins parcourus par Joaquin. »

Médecin engagé et musicien accompli, Jean-Pierre s'en est allé ce dimanche 16 août 2026. Nous nous étions promis de monter ensemble, depuis Bedous, à bord du train inaugural à destination de Canfranc. Il m'accompagnera autrement... et son souvenir, dans le sillage de ses aïeuls, restera à jamais lié à cette ligne et à son renouveau qu'il appelait de ses vœux.

■ Régine Péhau-Gerbet, administratrice



© Archives famille Folch

Convocation à l'Assemblée Générale du CRÉLOC 2026

Elle aura lieu :

Samedi 19 septembre 2026 à 11 h

Salle de réunion n°1 - Château Fénart
64490 Bedous

Un repas est ensuite prévu à 13 h 30.

Restaurant La Transhumance,
8 avenue Robert Balangué - Gare de Bedous

Inscription obligatoire auprès de M. Henri Paroix,
administrateur : henri.paroix@orange.fr ou 06 82 94 52 70

Le mot du Trésorier

Le CRÉLOC ne peut justifier son action militante que par un nombre élevé d'adhérents. Et nous avons d'autant plus besoin de votre présence au CRÉLOC qu'il nous faut pousser pour vaincre les derniers obstacles. Aussi, merci d'adhérer ou de ré adhérer pour cette année, si vous ne l'avez déjà fait..

Gérard Lopez

C.RÉ.L.O.C. Comité pour la Réouverture de la Ligne Oloron-Canfranc

BULLETIN D'ADHÉSION / RÉADHÉSION pour 2026

NOM : **Prénom :**

Rue : N° :

Code postal : Ville :

Téléphone : Adresse courriel :@.....

TARIF DE BASE : 20 €

Je joins mon **chèque** à l'ordre de « CRÉLOC » : je l'adresse à : CRÉLOC, Mairie de Bedous - 64490 BEDOUS

Je souhaite régler par **virement bancaire** : j'adresse ce bulletin dûment complété à tresorier@le-creloc.com. Le trésorier vous communiquera alors les coordonnées bancaires du CRÉLOC. En retour, vous recevrez votre reçu.

ACTUALITÉ

www.le-creloc.com ou

 [groups/107924299234292/](https://www.facebook.com/groups/107924299234292/)

CONTACTS

Le président, Alain Cazenave-Piarrot : president@le-creloc.com - Tél. : 06 31 61 29 08

Le secrétaire, Tristan Guizard : secretaire@le-creloc.com

Le trésorier, Gérard Lopez : tresorier@le-creloc.com