

COMITÉ POUR LA
RÉOUVERTURE DE LA
LIGNE
OLORON-CANFRANC

Tous schizophrènes ?

EN pleine double vague des élections présidentielle et législative en vallée d'Aspe, les camions se sont remis à tomber dans le gave, un premier, mercredi 6 juin, chargé de 20 000 litres de lessive de soude (hydroxyde de potassium) a pollué tout le cours d'eau, évitant ainsi à des milliers de truites de finir en friture, un second, vendredi 15 juin, chargé de farine, à peu près au même endroit. C'est le treizième accident depuis la mise en service du tunnel routier, mais il y en avait eu auparavant, tout aussi spectaculaires, dont celui du pont de Sarrance qui en 1989 avait précipité une citerne de fuel dans le gave, sur une portion de route pourtant rénovée, mise aux normes. Les accidents de camion sont inhérents à la circulation en vallée d'Aspe : même avec la route rénovée que certains réclament à cor et à cri, il y aura toujours des accidents sur ces toboggans autoroutiers. À quand un camion de peroxyde d'azote explosant dans une traversée de village ? Toutes les photos de presse des accidents montrent en arrière-plan, notre ligne de Canfranc qui continue de jouer la Belle au Bois Dormant.

Les protestations ont alors afflué, dont celle du CRÉLOC. Mais rares sont celles qui préconisent la remise en service du Canfranc : la nôtre bien sûr, celles des Verts et du PCF. Sinon, tous les autres acteurs ont sonné les trompes sur la nécessité de moderniser la route, au besoin en creusant un tunnel routier sous le Pourtalet, alors qu'il suffirait de rouvrir le Canfranc d'une part pour débarrasser la route des camions, d'autre part pour éloigner tout danger de pollution accidentelle dans une vallée de montagne, tant le ferroviaire est le plus fiable des modes de transport

en terme de sécurité. Et c'est là que le bât blesse. Tombant au mitan d'une campagne au cours de laquelle le souci écologique fut mis en avant par tous les candidats boostés par la pression médiatique du télé-écologiste de *TF1*, on aurait pu s'attendre à une mise en concordance des actes avec paroles et profession de foi. Il n'en est rien ! Le député, réélu, de la vallée d'Aspe, et avec lui les élus qui ont favorisé la construction du tunnel routier, réclame toujours plus d'aménagement routier, alors qu'il nous a assuré s'engager « une fois élu, à travailler en concertation avec tous les partenaires au projet de réouverture et de modernisation de la ligne ». Le maire d'Oloron, qui redoute que les trains ne fassent trembler les maisons de sa ville en passant le tunnel, vient de faire voter une résolution par la Communauté des communes du piémont oloronais, pour aménager sur 800 mètres une double piste cyclable et piétonnière qui longerait la voie ferrée entre Bidos et Oloron : annonce d'un nouvel empiètement sur l'emprise ferroviaire ? Mais d'un autre côté le Comité des habitants de la vallée d'Aspe, qui avait rejoint notre combat voici une dizaine d'années quand se construisait le tunnel routier pour l'abandonner dès le lendemain de sa mise en service, ne mentionnent pas la remise en service du Canfranc comme alternative au tout camion en Aspe. Le train fait plus peur que les camions à ces nimbystes* convaincus qui partant du postulat « ni rail, ni route » se retrouvent dans un couloir à camions ; alliés objectifs du tout-route-tout-goudron.

(*) **nimbyste**, de l'acronyme anglais NIMBY décliné de l'expression *Not in my back yard*, « pas dans mon enclos / jardin », ou « pas de ça chez moi ! » désignant un adepte de ce principe égocentrique.

Dans cet océan de contradictions à la limite du dédoublement de la personnalité, rares sont les prises de position positives et réelles. Nous y trouvons, au premier rang, celle de l'exécutif d'Aquitaine et de son président Alain Rousset. Dans un courrier adressé à Jean-Louis Borloo du ministère d'État de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables pour préparer le Grenelle de l'environnement prévu à l'automne prochain, il est précisé que la remise en service du Canfranc fait partie des priorités de la région Aquitaine, avec l'aménagement de l'*A 10* et la construction du *TGV Sud-Europe*. C'est un soutien de poids.

Plus que jamais nous devons poursuivre notre action : celle d'un groupe de pression qui travaille sur un objectif unique, agissant localement, pensant globalement.

Pour le Bureau,

Alain Cazenave-Piarrot
président du CRÉLOC

Assemblée générale du CRÉLOC

Samedi

6

octobre
2007

Cet avis
tient lieu de
convocation

à 15:00 h

salle de la mairie de **Bedous**

Un repas aura lieu auparavant à Sarrance.

Lieu, prix et inscriptions

auprès de notre trésorier Ivan Picau

05 59 69 08 02

Synthèse des 4 rapports réalisés

1. Rapport Réseau Ferré de France (RFF) note de synthèse du 13 février 2004

Périmètre du rapport

Pau–Oloron–Canfranc–Saragosse, à l'horizon 2020, par trains de voyageurs TER et grandes lignes, et trains de fret.

Caractéristiques du rapport

- ligne mise de bout en bout au gabarit européen, normes UIC (Union internationale des chemins de fer) et électrifiée en 25 kV (courant industriel) ;
- charges remorquables en fret : de 410 t nettes avec une locomotive électrique à 1 230 t nettes avec 3 locomotives (de type BB 27000) ;
- possibilité d'une vingtaine de sites de croisement pour fluidifier le trafic ;
- desserte maximum quotidienne de 6 trains de voyageurs Pau–Saragosse en 4 h 40 et de 12 trains de fret en 6 h 30 : soit 18 trains/jour par sens.

Hypothèses de trafic fret

Entre 1,2 M·t (millions de tonnes) et 3,4 M·t par an.

Coût des investissements : entre 432 M·€ (millions d'euros) et 496 M·€ pour Pau–Saragosse, entre 262 M·€ et 296 M·€ pour la partie française (de la sortie de la gare de Pau à la sortie du tunnel international du Somport en Espagne).

Les contraintes du Canfranc

- les fortes rampes du côté français (4,3 %) qui limitent les charges remorquées ;
- des bassins de populations importants qu'aux seules extrémités de cette ligne de 300 km (Pau et Saragosse).

Les risques du Canfranc

- la concurrence des lignes ferroviaires UIC côtières en projet : Perpignan–Figueras et Dax–Vitoria, au fort potentiel fret ;
- les bénéfices capitalisés sont fortement négatifs.

Les atouts du Canfranc

- la mise en service des TGV entre Saragosse et Huesca ;
- le remarquable potentiel touristique de la vallée d'Aspe, 6 mois sur 12.

2. Étude CRÉLOC / Claraco Consultant de juillet 2005

Périmètre du rapport

Oloron–Canfranc

Caractéristiques du rapport

- ligne électrifiée en 25 kV uniquement sur Oloron–Canfranc dès l'engagement de rénovation
- charges remorquables en Fret : 420 t nettes (600 t brutes) avec une locomotive type BB 22200 (machine bi-courant homologuée SNCF et RFF) ;
- installations et exploitation simplifiées pour « blinder » la ligne : pas d'aiguillage (aucun point de croisement), pas d'agent de circulation, sécurité assurée le GSM-R (téléphonie mobile ferroviaire), gares d'Oloron et de Canfranc en contact pour gérer les trains engagés sur ce tronçon de 57 km, marches des trains détendues pour tenir compte des aléas de l'exploitation ferroviaire notamment en zone de montagne ;
- incorporation de voitures voyageurs dans les trains de fret, comme cela existe déjà dans l'autoroute ferroviaire alpine entre Chambéry (*Aiton*) et Turin (*Orbassano*).

Hypothèses de trafic fret

Démarrer tout de suite avec 90 000 t de céréales à basculer de la route au rail (un trafic routier de 280 000 t/an existe actuellement entre la France et Canfranc), puis passer à 250 000 t/an et atteindre 2 M·t à 2,3 M·t / an.

Coût des investissements

87,6 M·€, hors maîtrise d'ouvrage et d'œuvre, hors aléas, hors ouvrages routiers à la charge de la DDE, hors sous-station électrique (le courant pour les locomotives est fourni directement par un électricien). Pour mémoire : la régénération du tronçon Pau–Oloron (36 km) est estimée à 25 M·€.

Les atouts du Canfranc

- un trafic routier céréalier déjà existant de la France vers Canfranc et au-delà ;
- un trafic routier par bus TER déjà existant entre Oloron et Canfranc ;
- traction entre Pau et Canfranc moins cher de 10 % par le rail que par la route ;
- de forts potentiels de trafics pouvant faire l'objet de massification de la part d'exploitants ferroviaires en place : *Transfesa* en Espagne et *STVA* en France (transport d'automobiles) ;
- la création de la plateforme logistique *PLAZA* à Saragosse qui a besoin d'un accès direct à l'Europe par ligne UIC via Canfranc avec la possibilité d'un raccourci de 55 km (réouverture du tronçon Zuera–Turana) ;
- le besoin réel d'aménagement de la zone frontalière Aquitaine/Aragon ;
- la sécurisation de l'avenir en termes de protection de l'Environnement.

Principales abréviations ferroviaires des rapports

CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
GSM-R	téléphonie mobile ferroviaire
PLAZA	plateforme logistique à Saragosse
RFF	Réseau ferré de France
TCP	traversée centrale des Pyrénées
UIC	Union internationale des chemins de fer (normes)

sur le Canfranc depuis 2004

par François Rebillard

3. Rapport Transport Technologie-Konsult Karlsruhe (TTK) de janvier 2006

Périmètre du rapport

Pau-Canfranc-Zaragoza

Caractéristiques du rapport

- analyse et critique de rapports antérieurs, essentiellement sous l'angle technique : *Systra*, *SNCF*, *RFF* notamment ;
- constate que l'avant-projet de la SNCF de 2004, présenté à 292 M·€ pour le tronçon Pau-Canfranc, est « proche des véritables coûts de réouverture », bien qu'étant surestimé de 15 % pour éviter les mauvaises surprises ;
- valide également une moyenne de 362 t/train et un trafic fret de 1,45 M·t/an (ce qui reste très faible au regard du trafic transfrontalier tous modes confondus prévu vers 2020) ;
- valide enfin la faisabilité d'un bilan d'exploitation bénéficiaire pour un opérateur fret, sans possibilité de recettes suffisantes pour assurer une rentabilité financière de l'investissement qui devra être pris en charge par la collectivité ; pour le trafic voyageurs — estimé à environ 150 clients/jour — il y aura un besoin supplémentaire de couverture du déficit d'exploitation ;
- propose que l'exploitation soit réalisée sous forme d'une délégation de service public globale entre Pau et Huesca, avec, outre le fret comportant une option de ferroutage, un service voyageurs et une intégration des péages du tunnel routier du Somport dans les financements.

Hypothèses de trafic fret

1,45 M·t/an

Coût des investissements optimisés

225 M·€ pour le tronçon Pau-Canfranc et 225 M·€ également pour le tronçon Canfranc-Saragosse ; total du Pau-Saragosse : 450 M·€ (aux conditions économiques de janvier 2003).

Les risques du Canfranc

- Perpignan-Figueras et Dax-Vitoria, au fort potentiel fret ;
- la stagnation du trafic ferroviaire fret en France ;
- l'urbanisation récente des abords de la ligne aux abords d'Oloron (Bidos) ;
- la réalisation du programme autoroutier espagnol, en passe de doubler le réseau français, créant un appel aux camions.

Les atouts du Canfranc

- la création de la plateforme logistique PLAZA à Saragosse ;
- le projet de mise aux normes UIC le tronçon Saragosse-Canfranc ;
- une réalisation d'un coût sans commune mesure avec le projet de la TCP estimée entre 10 et 20 milliards d'euros ;
- une réalisation plus vite aboutie que Dax-Vitoria (vers 2015-2020), alors que le Canfranc peut être fonctionnel en 2011 ;
- les tunnels du tronçon Oloron-Canfranc déjà au gabarit du ferroutage longue distance ;
- la croissance du trafic routier en vallée d'Aspe qu'il faudra, bon gré, mal gré, traiter pour éviter un couloir à camions.

4. Rapport Jürg Suter de janvier 2007

Périmètre du rapport

Pau-Canfranc-Saragosse

Caractéristiques du rapport

- service mixte avec des trains de voyageurs et de marchandises ;
- crédibilité technique du ferroutage (autoroute roulante), malgré les rampes et les courbes, vérifiée auprès de 2 sociétés expérimentées : *OKOM-BI* en Autriche et *CFF* (chemins de fer fédéraux suisses) ;
- le Canfranc peut être exploité de manière rentable si on donne des subventions aux services régionaux dans le sens du service public.

Hypothèses de trafic fret

En cumulant le trafic conventionnel et le ferroutage, de 610 000 t/an à 1,750 M·t/an (capacité maximale théorique : 3 M·t/an)

Hypothèses de trafic voyageurs

En cumulant les trafics TER, inter-régionaux et internationaux, de 288 000 à 1 960 000 voyageurs/an.

Coût des investissements

Non chiffré

Les atouts du Canfranc

- la croissance du trafic routier en vallée d'Aspe, dégageant d'ores et déjà une forte pollution de l'air ;
- le remarquable potentiel touristique de la vallée d'Aspe (l'Aquitaine est la 5^e région touristique sur les 22 françaises), véritable moteur de développement ;
- l'existence de 2 gros clients fret potentiels déjà présents en Aragon : *General Motors*, avec un volume de transport de 1,6 M·t/an (2 ou 3 trains/jour) et *SAICA*, avec un volume de transport de papier de 3 M·t/an sous réserve que les tarifs soient compétitifs par rapport à la route ;
- le trafic de maïs : transporté aujourd'hui par la route pour un tonnage estimé à 200 000 t annuelles, il peut atteindre à court terme 500 000 t.

Notre site internet permet d'accéder à une documentation technique et circonstanciée plus détaillée.

Notre site Internet

Tenu au mieux par PCP, notre webmestre, et régulièrement renouvelé dans ses contenus avec, notre site connaît une fréquentation soutenue. Il est consultable sur :

<http://www.intermodalite.com/creloc>

Message : creloc@intermodalite.com

creloc@intermodalite.com

Le CRÉLOC et les élections

Pour les élections **présidentielles**, le CRÉLOC a informé d'une lettre les principaux candidats des objectifs que nous poursuivons.

Pour les élections **législatives** nous avons envoyé une lettre circulaire aux candidats des quatre circonscriptions béarnaises et des trois circonscriptions des Hautes-Pyrénées.

Voici le texte de la lettre aux candidats du 64

Madame ou Monsieur,

Le CRÉLOC œuvre à la remise en service de la ligne ferroviaire Pau- Saragosse par Canfranc. Ce chemin de fer est interrompu depuis plus de trente ans suite à l'effondrement du pont de l'Estantuet, consécutif à un accident de traction.

Vous êtes candidat(e) au premier tour des élections législatives dans une des circonscriptions des Pyrénées Atlantiques. La réouverture du Canfranc permettra une liaison efficace à travers les Pyrénées. Elle permet aussi de proposer une alternative au tout camion à travers des espaces montagnards par nature fragiles et de participer à la lutte contre le réchauffement climatique. Cette réouverture est demandée par les opinions publiques au nord et au sud de la chaîne comme en témoignent les sondages.

Le processus de réouverture est actuellement bloqué par les administrations ferroviaires françaises, SNCF et dans une moindre mesure RFF, qui mettent en doute une rentabilité prouvée par de nombreuses études, dont celle commanditée par le CRÉLOC. Pourtant toutes les études ont conclu à la faisabilité technique et aussi à l'équilibre commercial de l'exploitation, une fois réalisé l'investissement. La solution est, depuis longtemps, politique.

du printemps 2007

Notre triple question

1. Vous engagez vous une fois élu(e) à faire rouvrir et moderniser l'infrastructure du Canfranc dans son tracé actuel ?

2. Etes vous prêt(e) à faire attribuer l'exploitation de la ligne de Pau à Saragosse à un organisme, privé, public ou mixte qui ne soit plus uniquement la SNCF ?

3. Etes-vous prêt à participer à un inter-groupe parlementaire qui œuvre pour la remise en service du Canfranc, mais prenne aussi en compte tous les passages ferroviaires vers l'Espagne, particulièrement le transpyrénéen de l'Est par La Tour de Carol ?

Voici la partie spécifique envoyée aux candidats du 65

Vous êtes candidat(e) au premier tour des élections législatives dans une des circonscriptions des Hautes Pyrénées. La réouverture du Canfranc permettra une liaison efficace à travers les Pyrénées. Elle permet aussi de proposer une alternative au tout camion à travers des espaces montagnards par nature fragiles et de participer à la lutte contre le réchauffement climatique. Cette réouverture est demandée par les opinions publiques au nord et au sud de la chaîne comme en témoignent les sondages. Enfin la remise en service, réalisable en moins de trente mois et pour un devis inférieur à 100 millions d'euros entre Oloron et Canfranc, constitue une alternative immédiate et crédible aux projets pharaoniques de TCP à travers les montagnes du 65.

Les réponses reçues sont les suivantes

Pour le 64

1^{re} circonscription, réponse Martine Lignières-Cassou (PS, députée sortante) et de B. Laclau-Lacrouts (Les Verts) qui répondent positivement.

2^e circonscription, réponse de M.-P. Cabanne (PS), de Nicole Juyoux (Les Verts), de Pierre Arribes-Aubies (gauche Alternative) qui répondent positivement.

3^e circonscription, réponse de David Habib (PS, député sortant) qui répond positivement et nous envoie le texte de la question orale qu'il avait posé en mars 2003 sur les accidents en vallée d'Aspe et sur la nécessité de rouvrir le Canfranc.

4^e circonscription, réponse positive de Jean Lassalle (Modem), de L. Labadot (PCF), tandis que Hervé Lucbèreilh nous a renvoyé sur son site Internet, ode au transports routiers dans lequel la réouverture du Canfranc n'est évoquée que de façon marginale et regroupée avec les autres lignes de la circonscription..

Pour le 65

Réponse positive des candidats Les Verts dans les 3 circonscriptions.

2^e circonscription, celle où pourrait passer la TCP, réponse positive de Gérard Trémège (UMP), de Jean Castéran (Modem) et réponse emberlificotée, mais quand même positive, de Chantal Robin-Rodrigo (RDG, député sortante). Par ailleurs réponse positive et sympathique de Jean Glavany.

Les absents

François Bayrou n'a pas répondu, certainement faute de temps et n'a pas mentionné le Canfranc dans sa profession de foi, certainement un oubli. Jean-Pierre Mariné (UMP, 2^e circ., 64), notre ami de Béarn-Adour-Pyrénées, n'a pas répondu et n'a rien dit sur le Canfranc dans sa profession de foi.

Les brèves

Des nouvelles du Lötschberg

Le samedi 16 juin 2007, le tunnel de base du Lötschberg, long de 34,5 km et pouvant être parcouru à 250 km/h, a été inauguré. Il est situé sur le corridor européen 24 (de Rotterdam à Gênes), et donc sur l'axe Berne-Lötschberg-Simplon. Sa construction s'est étalée de 1994 à 2007, dans les délais prévus. Pour des raisons budgétaires, il est pour l'instant à voie unique. La revue Swiss Traffic, éditée par l'OFT (Office fédéral des transports suisse) y consacre tout son numéro 43, à l'exception notable de la page 14, dans laquelle l'article intitulé « Signaux » vers les Pyrénées rappelle la grande similitude avec la problématique de la traversée des Pyrénées : « Le trafic ferroviaire sur la ligne de Canfranc peut servir de point de départ pour le grand projet de tunnel de base », pour conclure plus loin :

« [...] la nouvelle ligne de base ne devrait pas remplacer la ligne de Canfranc mais la compléter. [...] aujourd'hui, il n'est pas question de supprimer la ligne de faite du Lötschberg ! »

Ainsi, vu de Suisse, il n'y a pas de possibilité de créer un trafic ferroviaire ex nihilo ; seule la réactivation du Canfranc rend crédible une future traversée ferroviaire par un tunnel de basse altitude. PM

Des nouvelles du recours

Notre recours devant le Conseil d'État suit son cours. Le dossier 229 013 est à l'instruction, pour des conclusions qui devraient tomber à la fin de l'année.

Lu dans journal *Sud Ouest* du lundi 25 juin 2007

Chantiers aquitains. Craignant que le nouveau ministre de l'écologie n'ait pas la même proximité que son prédécesseur avec les dossiers aquitains, Alain Rousset vient d'écrire une lettre ouverte à Jean-Louis Borloo.

Il lui rappelle que les quatre priorités pour l'Aquitaine sont : — la modernisation des lignes ferroviaires d'aménagement du territoire ; — le lancement d'une autoroute ferroviaire sur le corridor atlantique ; — la réalisation de la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique ; — la réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse.



Juin 2007, simple incident...



Photo prise en 2003 par Gilbert Gégoue, cette fois encore on disait « plus de peur que de mal ».

Conférence à Canfranc

Samedi 21 juin, à 19:30 h, conférence à l'hôtel Santa Cristina à Canfranc. Orateur : notre ami Luís Granell de la CREFCO.

Sujet : Le projet de **musée du chemin de fer de Canfranc**.

Un nouvel emprunt

Un courrier a été adressé au directeur régional de RFF le 2 juillet pour lui demander de préciser son degré d'information à propos d'une délibération en date du 21 juin de la Communauté de communes du piémont oloronais (CCPO) visant à occuper l'emprise RFF du Canfranc sur 800 m à côté de l'usine Messier de Bidos et des suites qu'il compte donner à cette demande. Le CRÉLOC a précisé qu'il attend la réponse de RFF avec impatience et a précisé qu'elle serait rendue publique. RPL

Dernière minute !

Au moment où nous mettons notre lettre à la composition nous apprenons que mercredi 4 juillet : « Le camion perd sa citerne » en pleine rue à Urdos. La presse locale relate l'incident avec la même langue de bois que de coutume, sur le registre :

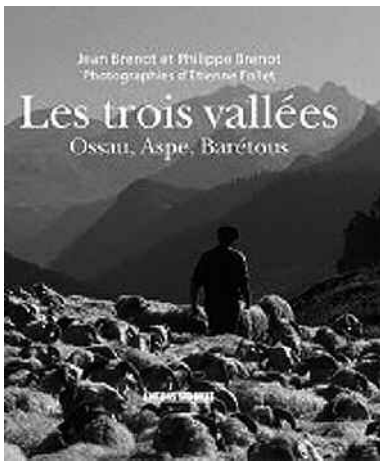
« **Plus de peur que de mal** »

En effet, il ne s'agissait que de « 30 000 litres de monoéthylène glycol ». On ne sait pas trop de quoi il retourne mais c'est bien sûr inoffensif... jusqu'au jour où se sera offensif !

Bien sûr c'est un camion espagnol : c'est donc la faute aux voisins, comme d'hab'.

Bien sûr « les villageois [sont] exaspérés », on fait parler une octogénaire et on évoque quand même « l'omerta en ce qui concerne ce problème ».

Le CRÉLOC a levé l'omerta depuis belle lurette : nous réclamons encore plus fort l'ouverture du Canfranc.



Les trois vallées : Ossau, Aspe, Barétous

C'est avec beaucoup de plaisir que nous avons lu l'ouvrage des docteurs Jean et Philippe Brenot. Le premier est le président d'honneur du CRÉLOC, fondateur de notre association. Aspois d'origine, les deux auteurs racontent la vie et l'histoire de ces trois vallées avec compétence et talent, avec des entrées aussi variées que la géographie, l'histoire, la religion (bonne évocation des cagots), la faune et la flore (l'ours n'est pas oublié), l'ethnographie avec le béret et la gastronomie. Les textes sont magnifiquement soutenus par une solide illustration photographique due à Étienne Follet, avec en particulier la double page du lac de Bioux-Artigues reflétant l'Ossau poudré des premières neiges d'automne (p. 30-31) et le même jeu de miroir pour le lac de Castet qui capte l'image du village et des montagnes voisines (page 37).

Au total, c'est un très bel ouvrage qui montre une nature et des sociétés à la fois belles et fragiles et que le Canfranc réouvert permettra de mieux découvrir encore.

Ivan Picau

Jean Brenot et Philippe Brenot. — *Les trois vallées : Ossau, Aspe, Barétous*. (Éditions Sud Ouest. 2006. 141 pages. 24,90 €).

Relatos visuales

Andrés Ferrer, descendant sans doute des ferronniers aragonais, a composé sous l'égide du *Rolde de estudios aragoneses* un très bel album de photographies, miroirs dont les reflets vivifient les neuf récits de neuf écrivains sur la désintégration par le temps, l'inertie et les exactions de la gare de Canfranc (28 pages de texte sur 111 au total).

Ce beau titre *Relatos visuales / Récits visuels* repose sur 9 vignettes, choisies parmi 41 clichés pris dans la gare entre 1993 et 2006, et sur 9 textes. Les textes sont divers : philosophico-historique, populaire, humoristique, poétiques, onirico-fataliste comme le dernier sous la plume de notre ami Luís Granell. Intitulé « *El tren inaugural / le train inaugural* » le texte de Luís Granell brave l'interdit du brûlot engagé en associant toutefois quelques représentants des vieux militants de la réouverture dans un rêve terminal... ambigu. La photo choisie par Luís pour illustrer son texte est celle d'un escalier qui semble monter nulle part. Beau livre, beau texte, ouvrage attachant.

Bernard Barrère

Andrés Ferrer (Dir.). — *Relatos Visuales* (Ed. Rolde de estudios aragoneses, BP 889, 50080 Zaragoza). www.rolde-ceddar.net

Le CRÉLOC a besoin d'adhérents nombreux

Les adhérents cautionnent notre action et nous donnent aussi le moyen de financer nos actions. Si on mesure le militantisme d'une association à sa capacité d'investir ses ressources dans l'action, nous sommes bons : les fonds sont au plus bas. Merci de nous envoyer votre cotisation si ce n'est déjà fait et de faire adhérer ceux qui, autour de vous, partagent notre combat.

Pour 2007, c'est quinze euros, tarif inchangé depuis plusieurs années.

15 €

Chèques à l'ordre du CRÉLOC à envoyer

Ivan Picau

39, chemin Trinité 64300 Orthez

ou bien à virer sur notre compte

n° 03254200401, banque Pouyenne
12, place d'Armes, 64300 Orthez.

Le trésorier,
Ivan Picau.

Bulletin d'adhésion et de cotisation au CRÉLOC

(Banque Pouyenne compte 032 54 200 401)

Je soussigné,

NOM & Prénom _____

Adresse _____

Code postal _____

Localité _____

Téléphone _____

Messagerie _____

Je cotise au CRÉLOC pour l'année 2007 en qualité de :

- Jeune, étudiant, sans emploi 2 € minimum
- Membre actif 15 €
- Membre bienfaiteur 30 € et +

Je libelle mon chèque à l'ordre de CRÉLOC et je l'expédie au trésorier, date : _____

Yvan PICAU, 39, rue de la Trinité 64300 ORTHEZ

IMPORTANT