



INFRAESTRUCTURAS-ARAGÓN

10 de febrero de 2007



El AVE de Burdeos a Hendaya puede reforzar las razones de la reapertura

Con la opción de trazado más al interior, por Mont de Marsán, el viaje de Zaragoza a París se haría en seis horas por Canfranc.



C. VILLANOVA. Zaragoza | El presidente y el vicepresidente del Comité por la Reapertura de la Línea Olorón-Canfranc (Creloc), Alain Cazenave-Pierrot y Michel Rodes, aprovecharon la rueda de prensa ofrecida en la sede de la Fundación Ecología y Desarrollo sobre la demanda ante el Consejo de Estado francés para dar a conocer su propuesta de trazado del AVE Burdeos-Dax-Hendaya, un corredor que debe enlazar en el futuro con el AVE español entre Madrid, Valladolid, Vitoria e Irún.

Para el Creloc, la mejor alternativa de las tres propuestas tras el trámite administrativo de encuesta pública (duplicar la vía, hacer una nueva de alta velocidad cerca de la costa o construirla más alejada del litoral) es la que discurre más al interior de todas, la tres bis, que pasaría por la localidad de Mont de Marsán. Esta iniciativa ha sido respaldada por otras entidades del Bearn, como la asociación Bearn Adour Pyrénées (BAP).

Los defensores franceses del Canfranc entienden que el trazado por el interior puede resultar muy importante para reforzar los argumentos que sostienen la reapertura y aumentar sus posibilidades en el país vecino.

La idea es que, si se cumpliera el acuerdo bilateral para recuperar la línea, sería muy sencillo aprovechar un antiguo corredor ferroviario, entre Pau y Hagetmau, que no llegó a construirse por completo, pero cuyos terrenos ya están expropiados, para conectar con el futuro AVE Burdeos-Tours-París. Según Cazenave, esa línea "haría perfectamente posible viajar en tren de París a Zaragoza en sólo seis horas".

Coincidencia con Fomento

La propuesta del Creloc viene a coincidir, en esencia, con los nuevos planteamientos que el Ministerio de Fomento, como adelantó este periódico, está intentando acordar con el Gobierno francés para reorientar la Travesía Central Pirenaica hacia el corredor del Canfranc para evitar la cerrada oposición vecinal que existe hacia el proyecto en la zona de Argéles-Gazost y Lourdes.

Eso sí, la diferencia estriba en los plazos. Desde Creloc, al igual que sus homólogos de Crefco, se defiende que ese proyecto es positivo siempre y cuando "primero se lleve a cabo la reapertura" y, después, cuando sea necesario, se plantee un túnel a baja cota de más de treinta kilómetros entre Jaca y Bedous.

Por el contrario, la actuación del Ministerio de Fomento, que ha paralizado la renovación de la línea entre Huesca y Canfranc proyectada por el anterior Ejecutivo del PP, excepto en el tramo Caldearenas-Jaca, induce a pensar que apuesta directamente por planificar la Travesía Central ante la negativa de Francia a cumplir el acuerdo de reapertura.

En todo caso, habrá que esperar a mayo para ver qué alternativa escoge Réseau Ferré de France (RFF, entidad francesa equivalente al ADIF español) para el AVE Burdeos-Hendaya. El 29 de diciembre concluyó su trámite de encuesta pública (similar al de información pública que se hace en España pero con mayor participación social y previo a la redacción de anteproyecto). Los plazos habituales en la administración francesa hacen previsible que sea en mayo cuando RFF tome la decisión de lanzar el proyecto y escoja una opción de trazado.

Aunque RFF se decantase por la opción de llevar el AVE por el litoral (la duplicación de la vía actual no parece contar con demasiadas opciones), la noticia no tendría por qué ser mala para el Canfranc, puesto que la única

diferencia respecto con la prouesta del Creloc es que la conexión habría que hacerla más al oeste, cerca de Dax.

De hecho, en la encuesta pública se ha incluido la posibilidad de hacer un nuevo enlace entre el futuro AVE y la línea a Pau a la altura de la localidad de Puyoô, lo que acortaría recorrido y evitaría entrar en Dax.