

Propuesta del Créloc para la línea de alta velocidad Burdeos – España (Irún)

A fin de conseguir la máxima pertinencia para el proyecto de línea de gran velocidad (LGV) Burdeos – España, el Créloc hace las siguientes propuestas:

1. Elección del trazado “Este” por Mont-de-Marsan y Dax, ya que, al servir a estas dos ciudades, la LGV estaría conectada a la red existente.
2. No a la estación situada entre las dos ciudades, en zona no urbanizada y no conectada con la red ferroviaria clásica.
3. Enlace ferroviario (desde Mont-de-Marsan) con Tarbes mediante una línea clásica, electrificada y apta para circular a 200 km/h, utilizando en su totalidad o casi totalidad el trazado de la línea actual y pasando por Aire sur l’Adour, Riscle y Maubourguet. El tiempo de recorrido de los 99 km de la línea sería de 30 minutos y podría seguir siendo de vía única en su mayor parte, excepto algunos tramos de solamente algunos kilómetros, que serían de doble vía para permitir que los trenes se crucen sin detenerse.
4. Enlace ferroviario (desde Mont-de-Marsan) con Pau mediante una línea clásica, electrificada, que prolongue hasta Pau la actual línea Mont-de-Marsan – St. Sever – Hagetmau. Esta línea podría utilizar, aunque no necesariamente en su totalidad, la plataforma ya construida en los años 30 del siglo pasado para una línea que no llegó a funcionar entre Pau y Hagetmau por Arzacq. El nuevo tramo Hagetmau – Pau se uniría a la línea Dax – Pau un poco al oeste de Lescar, a fin de evitar las nuevas zonas urbanizadas al noroeste de Pau. Con una velocidad de 160 km/h, los 80 km del trayecto Mont-de-Marsan – Pau se podrían recorrer en menos de 30 minutos. Esta línea podría ser también de vía única en su mayor parte, excepto algunos tramos de solamente algunos kilómetros, que serían de doble vía para permitir que los trenes se crucen sin detenerse.
5. Volver a poner en servicio la línea Olorón – Canfranc, lo que permitiría unir Zaragoza con Pau en 3,30 horas y, por tanto, Zaragoza con París en menos de 7 horas.

Así pues, la propuesta del Créloc permitiría, al precio de la construcción de 45 km de línea clásica nueva y de la renovación de alrededor de 130 km de líneas existentes, poner Pau y Tarbes a 3 horas de París, sin necesidad de penalizar el trazado de la LGV Burdeos – Euskadi con un desplazamiento excesivo hacia el sureste. El aumento del mallado ferroviario que aporta esta solución incrementa igualmente las posibilidades para otros tráficos ferroviarios, tanto de trenes regionales como de mercancías. Incrementaría también la pertinencia de la línea Pau – Canfranc – Zaragoza, proporcionando a Aragón una real apertura hacia el norte.

Anexo 1: Mapa de la propuesta del Créloc.

Anexo 2: Mapa de la propuesta del Créloc, tal como se presentó a la prensa regional el 10 de noviembre de 2006 en Pau.