



Señor presidente de la República Francesa

Palacio del Elíseo

55, rue du Faubourg Saint Honoré

75008 – Paris (Francia)

Señor presidente del Gobierno de España

Palacio de la Moncloa

Avda. Puerta de Hierro, s/n

28071 – Madrid (España)

Zaragoza, a 9 de febrero de 2010.

Asunto: Enlace ferroviario hispano-francés Zaragoza-Pau, por Canfranc.

Señores presidentes:

La línea de ferrocarril Zaragoza-Pau atraviesa el Pirineo por el Somport. Está cerrada hace ahora 40 años entre Olorón Santa María y Canfranc a consecuencia de un accidente que destruyó, en 1970, el puente de Estanguet. En el lado francés, el tramo en servicio Pau-Olorón va a ser modernizado en 2010 y el tramo cerrado Olorón-Bedous será reabierto en 2011. En el lado español, toda la línea está en servicio aunque solo ha sido modernizada entre Zaragoza y Huesca, y entre Caldearenas y Jaca. Es un primer paso hacia la reapertura, pero siguen cerrados 30 km en el alto valle de Aspe.

Les pedimos que impulsen con fuerza y convicción la rehabilitación del tramo que falta. La reapertura del ferrocarril de Canfranc ha sido estudiada o incluso prometida en todas las cumbres hispano-francesas, especialmente en las de Santander (2000) y Perpignan (2001), pero siempre ha sido eludida por los responsables políticos franceses o españoles. La opinión pública de ambos lados del Pirineo ha respondido con constancia y determinación a las moratorias de la clase política y a las presiones del lobby carretero de cada uno de nuestros países. Los ciudadanos esperan con impaciencia que el Canfranc vuelva a estar en servicio. Todas las encuestas traducen ese interés y esa espera. El gran diario regional francés *Sud-Ouest* titulaba en enero de 2008: "La ineludible línea Olorón-Canfranc" y el diario *Heraldo de Aragón*, el más importante de la región, titulaba su editorial del 18 de diciembre del mismo año: "El Canfranc es la opción", expresando así cada uno los deseos de las poblaciones.

El paso del tiempo refuerza los argumentos a favor de la reapertura.

Desde el punto de vista medioambiental, la transferencia masiva y rápida de los tráficos de mercancías y viajeros de la carretera al ferrocarril permitiría avanzar en la lucha contra el cambio climático. Esto es todavía más imperioso en el valle español de Canfranc y en el valle francés de Aspe porque se trata de un medio montañoso con ecosistemas frágiles y cuya actividad económica descansa, en buena parte, en el turismo.

Desde el punto de vista macroeconómico, el aumento del precio del petróleo hace inevitable la generalización del transporte ferroviario y anuncia el fin del todo camión-todo asfalto de los últimos sesenta años.

El proyecto de Travesía Central de los Pirineos por un túnel ferroviario de baja cota, a menudo presentado como solución, constituye ciertamente una alternativa, pero no podrá ponerse marcha en una treintena de años. Precisamente cuando los tráficos ferroviarios asegurados por el funcionamiento del Canfranc justifiquen una inversión de semejante volumen. El estudio "Posibilidades y viabilidad para la reapertura del Canfranc", realizado en 2009 por el Consejo Económico y Social de Aragón, avala esta tesis.

No falta sino volver a poner en servicio una treintena de kilómetros de vía férrea al sur de Bedous. Sería un importante símbolo para los Pirineos y para nuestros dos países. Por todo ello les agradeceremos que incluyan la reapertura del ferrocarril de Canfranc en el orden del día de la próxima cumbre bilateral.

Les agradeceríamos que nos respondieran directamente, sin delegar la respuesta a nuestra petición en los ministerios correspondientes.

Les rogamos que acepten, señor presidente de la República Francesa y señor presidente del Gobierno de España nuestros respetuosos saludos.

Benjamín Casanova Martín

Portavoz de Crefco

Alain Cazenave-Piarrot

Presidente del Créloc

Le Président,
Alain Cazenave- Piarrot,

Le Porte -parole
Benjamin Casanova Martin

A

Monsieur le Président de la République Française
Palais de l'Élysée
55, rue du Faubourg Saint Honoré
75008 Paris (France)

A

Monsieur le Président du Gouvernement d'Espagne
Palais de la Moncloa
Avda. Puerta de Hierro, s/n
28071 – Madrid (España)

Objet :

Liaison ferroviaire franco-espagnole
Pau-Saragosse par Canfranc.

Messieurs les Présidents,

La ligne de chemin de fer Pau- Saragosse traverse les Pyrénées par le Somport. Elle est fermée, depuis maintenant 40 ans, entre Oloron Sainte Marie et Canfranc suite à un accident qui emporta, en 1970, le pont de l'Estanguet. Côté français, le tronçon en service Pau-Oloron sera aménagé en 2010 et le tronçon hors-service Oloron- Bedous sera réouvert en 2011. Côté espagnol, toute la ligne est en service, bien que seul les tronçons Saragosse -Huesca et Caldearenas -Jaca aient été modernisés. C'est un premier pas vers la réouverture, mais 30 km restent fermés en haute vallée d'Aspe.

Nous vous demandons d'impulser avec force et conviction, la réhabilitation du tronçon manquant. La réouverture du chemin de fer de Canfranc est évoquée, voire promise, à l'issue de chacun des sommets franco-espagnols notamment à Santander (2000) et Perpignan (2001), mais toujours éludée par les responsables politiques, soit français, soit espagnols. Aux attermolements de la classe politique et aux pressions du lobby routier de chacun de nos deux pays, répondent avec constance et détermination, les opinions publiques, des deux côtés des Pyrénées. Elles attendent avec impatience la remise en service du Canfranc. Tous les sondages d'opinion traduisent cet intérêt et cette attente. Le grand quotidien régional français Sud-Ouest titrait en janvier 2008: « L'incontournable ligne Oloron- Canfranc », et le journal Heraldo de Aragon, premier quotidien aragonais titrait son éditorial «Le Canfranc : le choix », chacun exprimant ainsi les attentes des populations.

Le temps qui passe renforce les arguments en faveur de la réouverture.

Au niveau environnemental un report massif et rapide des trafics routiers de fret et de voyageurs sur le rail permettra de soutenir à la lutte contre le réchauffement climatique. C'est d'autant plus impérieux en vallée d'Aspe et dans la vallée espagnole de Canfranc qu'il s'agit de milieux montagnards aux écosystèmes fragiles et dont l'activité économique repose, pour une bonne part, sur le tourisme .

Au niveau macro- économique l'augmentation du prix du pétrole rend inéluctable la généralisation des transports ferroviaires et sonne la fin du tout camion- tout goudron des soixante dernières années.

Le projet de Traversée Centrale des Pyrénées par un tunnel ferroviaire de basse altitude (nous proposons supprimer la mention du Vignemale), souvent présenté comme une solution, constitue certes une bonne alternative, mais ne pourra se mettre en œuvre que dans une trentaine d'années : précisément quand les trafics ferroviaires justifiant un tel investissement seront assurés par le fonctionnement du Canfranc. L'étude « Posibilidades y viabilidad para la reapertura del Canfranc », réalisée en 2009 pour le Conseil Économique et Social d'Aragon, confirme cette thèse.

Il ne reste plus qu'une trentaine de km de voie ferrée à remettre en service au Sud de Bedous. Il s'agit d'un symbole fort pour les Pyrénées et pour nos deux pays. Nous vous remercions de bien vouloir faire inscrire la réouverture du chemin de fer de Canfranc à l'ordre du jour du prochain sommet entre nos deux pays.

Nous vous serions reconnaissants de nous répondre directement, sans disperser le traitement de notre demande dans les différents ministères concernés.

Nous vous prions de bien vouloir accepter,

Monsieur le Président de la République Française

Monsieur le Président du Gouvernement d'Espagne

nos très respectueuses salutations.

Envíe un mensaje a crfco@hotmail.es con preguntas o comentarios sobre este sitio Web.