

Una etapa importante para la línea Pau-Canfranc-Zaragoza



Reunión Cuatripartita del Grupo de Trabajo
«Reapertura de la línea ferroviaria Pau-Canfranc-Zaragoza»

Hotel de Région, Burdeos, lunes 30 de enero de 2017

Dossier de prensa

ÍNDICE

.....

La reapertura de la línea internacional Pau-Canfranc-Zaragoza: historia y perspectiva.....	3
Historia	3
Estrecha colaboración entre las dos regiones para el proyecto de reapertura	3
Inscripción en la red europea de transportes en 2013.....	3
Las empinadas laderas de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza, un falso problema.....	4
¿Por qué reabrir Pau-Canfranc-Zaragoza?	5
Mejorar las condiciones de transporte entre Francia y España	5
Dinamizar el desarrollo regional y local.....	9
Previsiones de tráfico	10
Viajeros.....	10
Carga.....	11
Previsiones del servicio una vez se restablezca por completo	11
Tiempos de viaje.....	11
La modernización ya conseguida : el progreso hacia una reapertura completa.....	12
La reapertura Oloron-Bedous en detalle.....	14
Las obras pendientes para la reapertura completa.....	16
Financiación de las obras futuras	17
Medidas adoptadas en el período 2017-2020 en vista a la reapertura completa en los albores de 2024.....	17
Una oportunidad para aprovechar : convocatoria de proyectos 2016 Mecanismo « Conectar Europa » (MIE)	17

Contenido del programa común de estudios hispano-franceses en el marco de la convocatoria de proyectos MIE 2016	18
Programa detallado de estudios para el período 2017-2020	19
Establecimiento de una estructura organizativa binacional para gestionar el proyecto de reapertura	20
Cotización del programa de estudios : solicitud de financiación a la Unión Europea.....	20



La reapertura de la línea internacional Pau-Canfranc-Zaragoza: historia y perspectiva

Historia

La región de Nueva Aquitania y el gobierno de Aragón trabajan desde hace quince años para restaurar uno de los cinco cruces ferroviarios entre Francia y España a través de los Pirineos, conectando las regiones de Aquitania y Aragón. Esta ruta, conocida como la «Transpirenaica occidental» conecta Pau con Zaragoza.

Esta conexión ferroviaria se vio interrumpida en 1970 por el lado francés, con el descarrilamiento de un tren que derrumbó el puente ferroviario de l'Estanguet (en el sur de Bedous), que nunca fue reconstruido. En un contexto más favorable a la carretera que a las vías ferroviarias, la explotación de esta parte cesó y con ella también el tráfico internacional. 10 años después, los trenes de pasajeros dejaron de circular entre Oloron y Bedous. Finalmente, en 1980, los trenes de mercancía dejaron de utilizar esta ruta.

Sin embargo, en España los trenes siguen tomando esta línea hasta Canfranc y en Francia existen movilizaciones para hacer volver los trenes al valle de Aspe.

Estrecha colaboración entre las dos regiones para el proyecto de reapertura

Para iniciar el proyecto de reapertura, las regiones de Nueva Aquitania y Aragón han desarrollado un proyecto de cooperación transfronteriza llamado «Canfraneus», que forma parte del Programa Operativo de Cooperación Territorial España-Francia-Andorra (POCTEFA) 2007-2013. Los dos organismos firmaron el acuerdo de asociación el 15 de marzo de 2013, en el que se comprometieron a trabajar juntos en este proyecto.

Este compromiso fue ratificado con la firma de una declaración conjunta para continuar con el proyecto de tráfico ferroviario en la línea internacional Pau-Canfranc-Zaragoza el 24 de febrero de 2016 en la estación de Canfranc y llevar a cabo un nuevo proyecto de cooperación transfronteriza, «Canfraneus II», dentro del POCTEFA 2014-2020.

Los dos organismos esperan que la reapertura se consiga en los albores del año 2024.

Inscripción en la red europea de transportes en 2013

Las regiones Nueva Aquitania y Aragón consiguieron también registrar su conexión en la red global RTE-T (Red Transeuropea de Transporte (TEN-T)), en 2013. Esta inscripción les permite pedir a Europa que financie gran parte (hasta el 40%) de una sección internacional que iría de Bedous a Jaca (58 km).

Las empinadas laderas de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza, un falso problema

La línea Pau-Canfranc-Zaragoza, línea de vía única parcialmente situada en zona montañosa, tiene algunos tramos con pendientes muy empinadas (especialmente la parte francesa: 43 ‰ y 27 ‰ del lado español). Esto implica, al igual que otras líneas de montaña, reforzar la tracción en las secciones correspondientes. Hoy día, hay varios ejemplos en Europa de líneas ferroviarias de alto perfil, que estudian circular con carga. Por ejemplo, la línea de Höllental en el Bosque Negro, que parte de Friburgo, presenta un perfil con gradiente de 55 ‰. Por ella circula un número importante de trenes TER y algunos trenes de mercancías. La DB Netz asegura que, en esta línea, una sola locomotora puede remolcar un tren de mercancía con una masa máxima de 455 T en las pendientes más empinadas.

Con la puesta en servicio de locomotoras cada vez más potentes, sobre todo si la línea Pau-Zaragoza se electrifica, los trenes se podrían optimizar y transportar con facilidad más de 900 T. El coste adicional que supondrá reforzar la tracción en algunas decenas de kilómetros se verá recompensado con el ahorro de tiempo y kilómetros de los trenes que circulen por esta conexión directa entre Zaragoza y Pau.

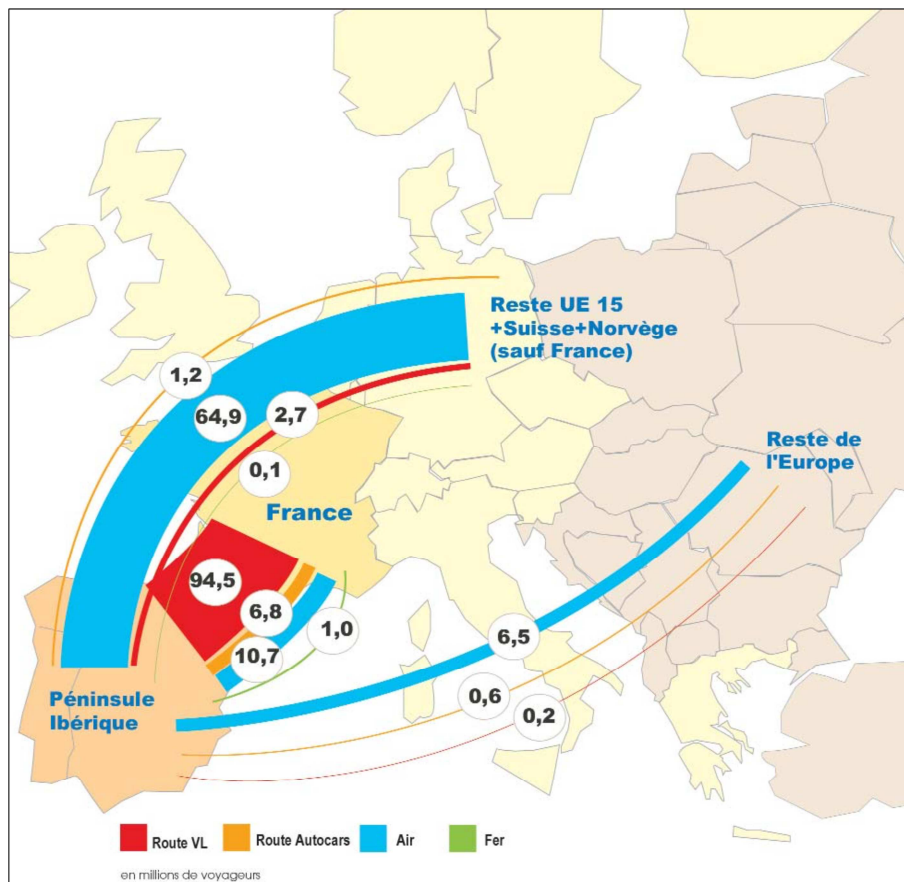
Por otra parte, los túneles de la línea, entre los que se incluye el túnel helicoidal, son de amplio calibre (GB1) desde el principio, lo que permite el movimiento de los contenedores marítimos.

¿Por qué reabrir Pau-Canfranc-Zaragoza?

Mejorar las condiciones de transporte entre Francia y España

La rehabilitación de este enlace ferroviario transfronterizo se debe a la necesidad fundamental de conectar la Península Ibérica con el resto de Europa, desde el punto de vista del transporte de pasajeros y mercancías. Esto contribuirá a la permeabilidad de los Pirineos, al ofrecer una solución de transporte eficiente y duradera para:

1. **Descongestionar la carretera**, que no es un modo de transporte adecuado en zonas montañosas, sobre todo para mercancías:
 - El transporte transfronterizo por carretera suele encontrar dificultades. Los problemas, como desprendimientos de roca y hundimientos, han aumentado en varias rutas entre Francia y España y esto ha llevado a su cierre para transporte de mercancías durante meses. La prohibición de circulación para vehículos pesados ha llevado a que estos se desplacen por carreteras inadecuadas, agravando los problemas durante el pico de la temporada turística en la región. Esta situación ha tenido consecuencias negativas para las actividades de las empresas ubicadas en ambos lados de la frontera, que dependen en gran medida de los turistas de temporada. En la actualidad, no existe alternativa al transporte por carretera.
 - Como se muestra en los siguientes gráficos, la carretera sigue siendo el modo dominante de transporte entre la Península Ibérica y Francia (así como para el resto de Europa), tanto para el transporte de pasajeros como de mercancías.



Reste UE 15+Suisse+Norvège (sauf France) = Resto UE 15+Suiza+Noruega (exc.Francia)
Reste de l'Europe = Resto de Europa
France = Francia

Péninsule Ibérique	=	Península Ibérica
Route VL	=	Ruta VL
Route Autocars	=	Ruta autocares
Air	=	Aire
Fer	=	Tren
En millions de voyageurs	=	en millones de viajeros

Intercambios entre Península Ibérica/resto de Europa (pasajeros)

Fuente: Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos, 2012

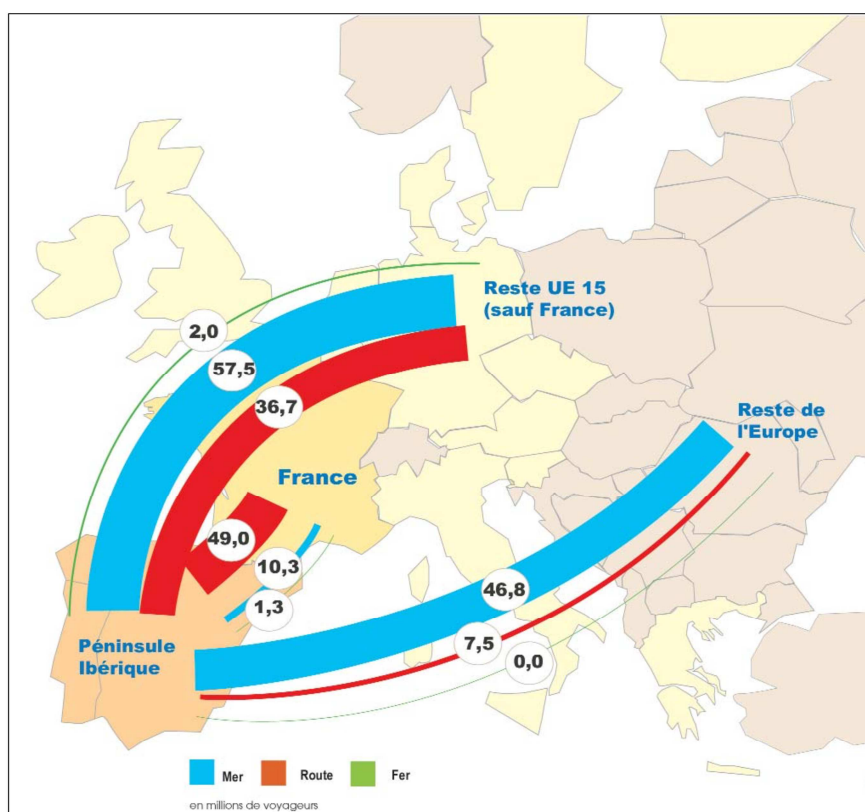
Echanges de la péninsule ibérique avec (en millions de voyageurs, année 2011)

Mode de transport	France	Reste de l'UE15 + Norvège + Suisse (sauf France)	Reste de l'Europe			TOTAL
			Pays ayant adhéré à l'UE en 2004	Pays ayant adhéré à l'UE en 2007	Autres pays*	
Graphiques	A	B				C
Route Véhicules légers	94,5	2,7	0,1	0,1	0,0	97,4
Route Autocars	6,8	1,2	0,3	0,2	0,1	8,6
Fer Fer	1,0	0,1				1,0
Air Air	10,7	64,9	2,3	1,5	2,8	82,2
Total	113,0	68,9	2,6	1,8	3,0	189,2

* Les autres pays : les pays candidats en 2011 (Croatie, Macédoine, Turquie) et Albanie, Monténégro, Bosnie-Herzégovine, Serbie, Moldavie, Ukraine, Biélorussie, Russie, Géorgie, Arménie, Azerbaïdjan, Islande.

Intercambios en la Península Ibérica (en millones de viajeros, año 2011)

Mode de transport	=	Modo de transporte
France	=	Francia
+ Norvège + Suisse (sauf France)	=	+ Noruega + Suiza (exc. Francia)
Pays ayant adhéré à l'UE en 2004	=	Países admitidos en la UE en 2004
Pays ayant adhéré à l'UE en 2007	=	Países admitidos en la UE en 2007
Autres pays*	=	Otros países*
Graphiques	=	Gráficos
Route (véhicules légers) (autocars)	=	Ruta (vehículos ligeros) (autocares)
Fer (Fer)	=	Tren (Tren)
Air (Air)	=	Aire (Aire)
*Les autres pays : les pays candidats en 2011 (Croatie, Macédoine, Turquie) et Albanie, Monténégro, Bosnie-Herzégovine, Serbie, Moldavie, Ukraine, Biélorussie, Russie, Géorgie, Arménie, Azerbaïdjan, Islande.	=	*Los otros países son: países candidatos en 2011 (Croacia, Macedonia, Turquía) y Albania, Montenegro, Bosnia-Herzegovina, Serbia, Moldavia, Ucrania, Bielorrusia, Rusia, Georgia, Armenia, Azerbaiyán, Islandia.



Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées - Document n°6 – mise à jour de la carte 39 (page 93)

Intercambios entre Península Ibérica/resto de Europa (mercancías)

Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos, documento n°6, puesta al día de la carta 39 (página 93)

Reste UE 15 (sauf France)

Reste de l'Europe

France

Péninsule Ibérique

Mer

Route

Fer

En millions de voyageurs

= Resto UE 15 (exc. Francia)

= Resto de Europa

= Francia

= Península Ibérica

= Mar

= Carretera

= Tren

= en millones de viajeros

Echanges de la Péninsule Ibérique avec (en millions de tonnes par an, année 2011)

Mode de transport	France	Reste de l'UE15 sauf France	Reste de l'Europe			Total
			Pays ayant adhéré à l'UE en 2004	Pays ayant adhéré à l'UE en 2007	Autres pays*	
Graphiques	A	B				C
Route	49,0	36,7	5,1	0,6	1,7	93,1
Fer	1,3	2,0				3,3
Mer	10,3	57,5	5,8	3,4	37,6	114,6
Total	60,6	96,2	11,0	4,0	39,3	211,1

* Les autres pays : les pays candidats en 2011 (Croatie, Macédoine, Turquie) et Suisse, Norvège, Albanie, Monténégro, Bosnie-Herzégovine, Serbie, Moldavie, Ukraine, Biélorussie, Russie, Géorgie, Arménie, Azerbaïdjan, Islande.

Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées - Document n°6 – mise à jour du Tableau 35 (page 92)

Mode de transport

France

Reste de l'UE 15 sauf France

Pays ayant adhéré à l'UE en 2004

Pays ayant adhéré à l'UE en 2007

Autres pays*

Graphiques

Route

Fer

Mer

***Les autres pays : les pays candidats en 2011 (Croatie, Macédoine, Turquie) et Suisse, Norvège, Albanie, Monténégro, Bosnie-Herzégovine, Serbie, Moldavie, Biélorussie, Russie, Géorgie, Arménie, Roumanie, Azerbaïdjan, Islande.**

= Modo de transporte

= Francia

= Resto de la UE 15 excepto Francia

= Países admitidos en la UE en 2004

= Países admitidos en la UE en 2007

= Otros países*

= Gráficos

= Carretera

= Tren

= Mar

= *Los otros países son: países candidatos en 2011 (Croacia, Macedonia, Turquía) y Suiza, Noruega, Albania, Montenegro, Bosnia-Herzegovina, Serbia, Moldavia, Ukraine, Bielorrusia, Rusia, Georgia, Armenia, Azerbaiján, Islandia.

2. **Añadir capacidad adicional mediante la construcción de un tercer corredor de paso** interoperable a través de los Pirineos, entre los dos corredores prioritarios registrados en la red central de RTE-T; que son el Corredor Atlántico (en el oeste) y el Corredor Mediterráneo (en el este), tal como se muestra en el mapa más abajo. De hecho, cuando entre Francia e Italia encontramos un cruce ferroviario cada 50 kilómetros aproximadamente, no hay ningún cruce ferroviario con las cualidades técnicas necesarias para transporte ferroviario de mercancías en los Pirineos, en los 350 kilómetros aproximadamente que separan Bariatou de Perthus; mientras que entre 2010 y 2014 se redujo el tráfico en los Alpes (-3,6%) y aumentó en los Pirineos (+ 2,2%). El transporte de mercancías se produce a través de los dos puntos de paso de Bariatou (lado Atlántico) y Perthus (Mediterráneo), y es del orden de 88 millones de toneladas en 2014, que corresponden a más del doble del tráfico acumulado de todos los pasos alpinos entre Francia e Italia (38 millones de toneladas en 2014). Actualmente el flujo en el macizo pirenaico se concentra más bien en sus márgenes.

El paso de los Pirineos



Réseau ferré – DREAL – Midi-Pyrénées

Voie à grande vitesse

Futur voie à grande vitesse

Double voie électrifiée (fret et voyageurs)

Red Ferroviaria – DREAL – Midi-Pyrénées

Vía de alta velocidad

Futura vía de alta velocidad

Doble vía electrificada (carga y pasajeros)

Voie unique électrifiée (fret et voyageurs)
Double voie non électrifiée (fret et voyageurs)
Voie unique non électrifiée (fret et voyageurs)
Voie étroite (voyageurs)
Voie réservée fret électrifiée
Voie réservée fret non électrifiée

Vía única electrificada (carga y pasajeros)
Doble vía sin electrificar (carga y pasajeros)
Vía única sin electrificar (carga y pasajeros)
Vía estrecha (pasajeros)
Vía electrificada reservada a carga
Vía sin electrificar reservada a carga

3. **Proporcionar opciones de transporte rentables y adecuadas al flujo de pasajeros y mercancías** entre estos territorios y otras zonas que se beneficiarán de las mejoras del tráfico. Se proporcionarán rutas alternativas a los principales puntos transfronterizos de los corredores de la red RTE-T. Debido a que el paso se produce por una zona sensible al medio ambiente como son los Pirineos, los objetivos de «transporte con baja emisión de carbono y transporte limpio para la protección del medio ambiente» se podrán lograr más fácilmente mediante el desarrollo de una oferta eficiente de transporte ferroviario de carga, mediante conexiones efectivas de «último kilómetro» con nodos de transporte de mercancías (terminales intermodales ferrocarril-carretera, puertos de mar). Estos últimos deben proporcionar suficiente capacidad y un funcionamiento eficaz, para evitar que la eliminación de los estrechamientos a nivel de red pueda hacer surgir otros en los nodos.

Dinamizar el desarrollo regional y local

La reapertura de la línea ferroviaria transfronteriza facilitaría el comercio entre la región de Nueva Aquitania y Aragón, tanto para pasajeros como para mercancías, al proporcionar una alternativa al transporte por carretera, ya sea para conexiones locales como para conexiones de larga distancia. Tiene ventajas importantes a nivel económico y social. Permitiría crear en este eje ferroviario zonas de actividades, sobre todo plataformas logísticas, para desarrollar las actividades turísticas existentes y crear nuevas, así como para mejorar la accesibilidad territorial.

La reapertura de la línea permitirá ir directamente en tren de Pau a Zaragoza, la quinta ciudad más grande de España, a medio camino entre 6 grandes urbes europeas (Burdeos, Toulouse, Barcelona, Valencia, Madrid y Bilbao) y en el corazón de una zona de 20 millones de personas. Se dará oportunidad a empresas locales para transportar sus mercancías por ferrocarril en lugar de carretera, lo que supone una ventaja competitiva para algunas zonas donde el tren cobra destacada importancia.

Para el transporte de mercancías, **el proyecto creará enlaces ferroviarios con centros logísticos en Aragón, directamente conectados con puertos mediterráneos y cantábricos**. Estos enlaces directos deberán atender sobre todo el centro logístico de Zaragoza PLAZA, que abarca más de 1.300 hectáreas (el más grande de Europa en superficie). En este proyecto se han invertido 1,5 millones de euros, de manera que **la capital de Aragón será cruce de varios flujos de transporte**. La nueva línea permitirá también satisfacer la creciente demanda de servicios de transporte de mercancías para la industria del automóvil, el primer sector de Aragón, con una cuota del 30% de producción, 50% de exportaciones y 35% de importaciones. Beneficiará también a la plataforma logística de Huesca PLHUS, incluida en la red RTE-T como una terminal de ferrocarril-carretera y un punto de referencia en términos de calidad, accesibilidad, servicios, conservación y respeto por el medio ambiente en Aragón. Además, favorecerá la terminal marítima de Zaragoza (TMZ), un concepto de puerto interior desarrollado para el comercio marítimo internacional,

con sus propias instalaciones ferroviarias y una apuesta clara por la intermodalidad (barco-tren-camión), racionalizando así las cadenas de suministro, tanto económica como ecológicamente. Por último, el aeropuerto de Zaragoza, incluido en la red RTE-T junto con el aeropuerto de Huesca-Pirineos, tendrá mejor conexión gracias al modo ferroviario.

Las atracciones turísticas de los Pirineos generarán un flujo importante de pasajeros. A través de los impresionantes paisajes de los Pirineos, la línea ferroviaria ofrece acceso directo a las principales atracciones turísticas, incluyendo tres estaciones de esquí, y ofrece conexión ferroviaria directa entre varias ciudades de distinguida historia y patrimonio: Pau, Oloron, Jaca, Huesca y Zaragoza.



La estación de Canfranc

La reapertura pondría en valor un patrimonio ferroviario excepcional, cuyo punto culminante es una magnífica estación de Canfranc, la segunda más grande de Europa, de 240 metros de largo, con 365 ventanas y más de 150 puertas, situada en un paisaje de alta montaña. El gobierno de Aragón compró la estación en 2013, y desde entonces se ha convertido en el segundo sitio turístico más visitado de Aragón. La estación se está sometiendo a importantes proyectos de rehabilitación e instalaciones que dinamizarán su visita.

Previsiones de tráfico

Viajeros

Todos los estudios realizados en los últimos años (por la SNCF, el Ministerio francés de Equipamiento y el de Fomento) están de acuerdo en una previsión de 500.000 viajeros anuales, de los que cerca de 100.000 serán internacionales y 400.000 (2/3 de la parte francesa y 1/3 de la española) serán locales, en el momento de su puesta en servicio.

Carga

La conexión con la Plaza, la gran plataforma de carga de Zaragoza, y por tanto con el Port Sec de Barcelona, es un punto importante de la línea.

Se prevé un transporte anual de 1,5 millones de toneladas tras la electrificación: cereales, productos químicos, agua mineral, automoción, etc.

Previsiones del servicio una vez se restablezca por completo

Basándonos en estudios preliminares disponibles, se prevén 34 surcos diarios, ya sean:

- 5 idas y vueltas Pau-Oloron (viajeros)
- 4 idas y vueltas Pau-Zaragoza (viajeros)
- 8 idas y vueltas Pau-Zaragoza (flete)

Tiempos de viaje

En la sección Pau-Zaragoza, los tiempos de viaje estimados son de 4 horas y 45 minutos para la circulación de pasajeros y 6 horas y 30 minutos para la de carga.

La modernización ya conseguida: el progreso hacia una reapertura completa

Principales etapas superadas

- 2003 : puesta en funcionamiento de la conexión de alta velocidad Zaragoza-Huesca
- 2008 - 2009 : se llevaron a cabo acciones entre las estaciones de Santa María-La Peña y Anzánigo y entre Caldearenas y Jaca, (44 km - 12 M€)
- 2009 - 2010 : regeneración de la sección Pau-Oloron (36 km - 35 M€)
- 2015 : modernización de la sección Alerre-Plasencia del Monte
- 2014 - 2016 : obras en el tramo Oloron-Bedous, que permitieron su reapertura al tráfico el 26 junio de 2016 (25 km abiertos - 102 M€)

Hace unos diez años, se acondicionaron varias secciones ferroviarias de la conexión, a través de varias operaciones de modernización, tanto en Francia como en España.

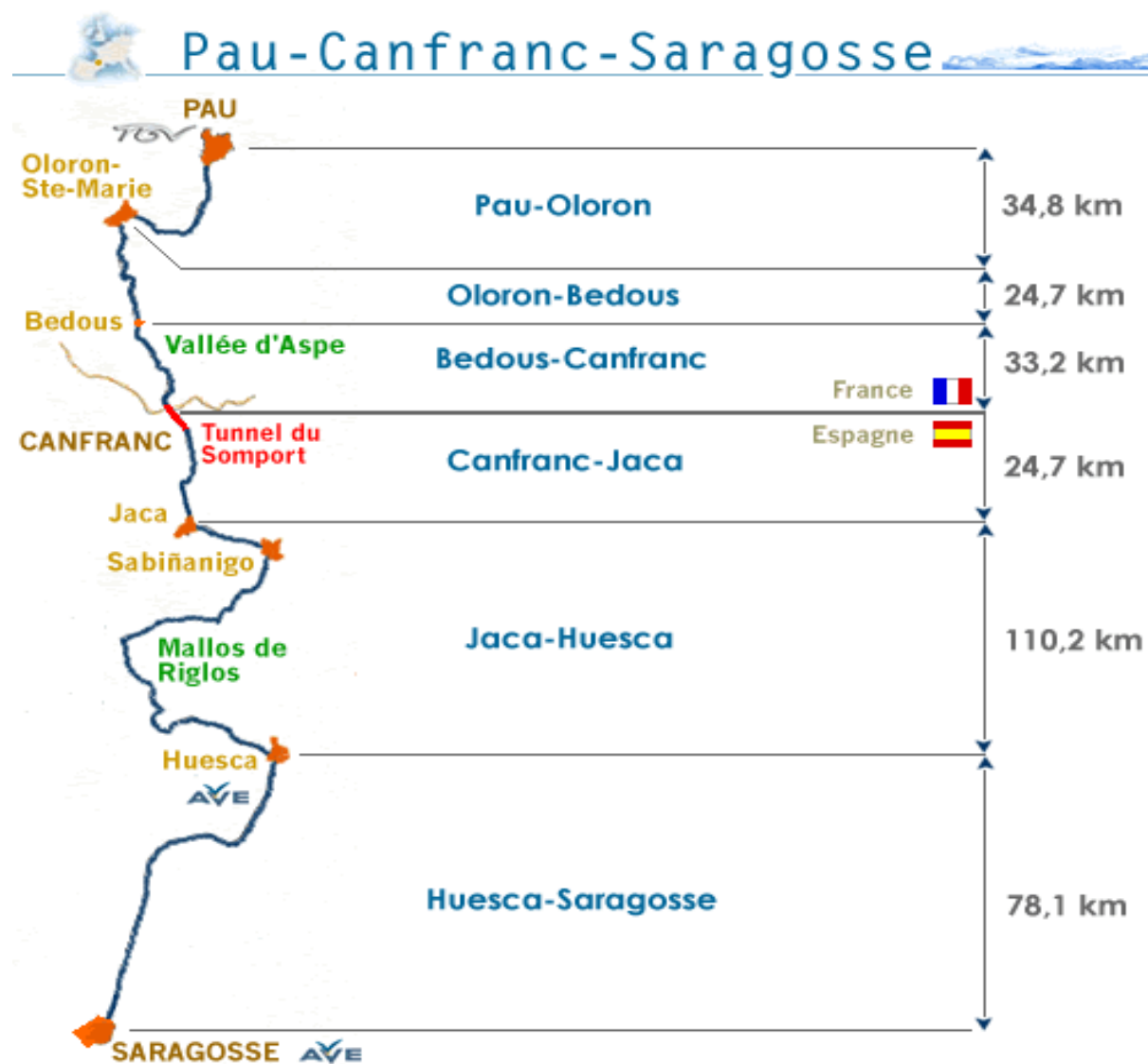
En el territorio francés, el tráfico del transporte Ter (tren regional exprés) entre Pau y Oloron, se agilizó con la sustitución de la autoridad coordinadora de transporte, en la antigua región de Aquitania, que invierte en material renovado y en la regeneración de la línea que quedó completamente modernizada en 2010. Sin embargo, la línea no pudo conservar su electrificación y se suprimió en 2010. Hay alrededor de ocho trayectos de ida y vuelta entre Pau y Oloron con un tiempo de recorrido de 36 minutos para 35 km (una media de 58 km/h).

Las obras realizadas en una operación importante, que finalizó en junio de 2016, permitieron abrir la sección Oloron – Bedous en modo térmico, con un tiempo de recorrido de alrededor de 1 hora y 10 minutos para 60 km entre Pau y Bedous (una media de 51 km/h). La región Nueva Aquitania financió la totalidad de las obras, que ascendían a 102 M€.

En el territorio español, entre Canfranc y Huesca, hoy sigue estando restringido el tráfico de viajeros y mercancías en una vía de ancho ibérico en estado frágil, a pesar de las mejoras obtenidas a través de ciertas operaciones, como en 2015 cuando se modernizaron 8 km entre Huesca y Plasencia del Monte. Hay dos trayectos de ida y vuelta directos entre Canfranc y Zaragoza, con un tiempo de recorrido entre Canfranc y Huesca de 2 horas y 43 minutos para 135 km (una media de 49 km/h). La comunidad autónoma de Aragón apoya financieramente esta conexión, al igual que Aquitania con el transporte Ter. Algunos trenes de mercancías circulan también por esta vía, esencialmente maíz, transportado en camión desde Francia hasta Canfranc. Debido al estado de la vía, en algunos lugares, la velocidad está limitada a 30 km/h.

En cambio, entre Huesca y Zaragoza, con la llegada del tren de alta velocidad (AVE) en 2004, que comunica Madrid y Barcelona, se realizaron obras importantes: la creación de la vía de ancho UIC entre Tardienta y Zaragoza con una velocidad máxima de 200 km/h y la puesta en marcha de un tercer carril con ancho mixto, entre Tardienta y Huesca, con una velocidad máxima de 160 km/h. El AVE que circula entre Barcelona y Madrid ya efectúa la conexión entre Zaragoza y Huesca, en 35 minutos (antes el tiempo de recorrido era de 1 hora y 10 minutos).

Los dos trayectos de ida y vuelta entre Canfranc y Zaragoza, que emplean la línea con ancho mixto entre Huesca y Zaragoza, tienen un tiempo de recorrido total de 3 horas y 43 minutos, en general (59 km/h de media).



La reapertura Oloron-Bedous en detalle

En junio de 2016, se volvió a poner en funcionamiento la sección Oloron Bedous (25 km). Es un tramo del Piamonte que pasa de 221 m a 407 m de altitud y cruza el viaducto de Escot. Estuvo cerrado al tráfico de viajeros en 1980 y en 1985 al tráfico de mercancías.

Gracias a la voluntad y a la financiación total del proyecto por parte de la región Nueva Aquitania, alrededor de 102 M€, el contratista de SNCF Réseau efectuó las obras en un poco más de dos años, y puso el tramo en funcionamiento el 26 de junio de 2016.

Principalmente, fue necesaria la rehabilitación de la plataforma y del sistema de drenaje y saneamiento, la renovación completa de la vía, así como la rehabilitación de 31 puentes, 7 túneles y 4 km de muros de contención de mampostería. Se instaló un dispositivo de retención. Por otra parte, se suprimieron 10 pasos a nivel y se habilitaron 17.

Se instaló una señalización ferroviaria de bloqueo, de tipo lanzadera. Se habilitaron 4 estaciones en Bidos, Lurbe Saint-Christau, Sarrance y Bedous (andén, equipamiento de viajeros, parking), todas accesibles para personas de movilidad reducida.

Los acondicionamientos realizados incluyen una electrificación posterior y la posibilidad de hacer circular trenes de mercancías.

Se cumplieron todas las obligaciones medioambientales, que fueron numerosas: 4 zonas Natura 2000, 10 km de línea situados en la zona de adhesión del Parque Nacional de los Pirineos, zonas con riesgo de caída de rocas, protección de especies protegidas (buitre, alimoche común, dianthus superbus, amaranto, agrimonia procera).

El material rodante se compone de automotores 73500, con una capacidad de 80 asientos, ya en circulación entre Pau y Oloron. El objetivo de la comunicación ferroviaria es prolongar una parte del tráfico ya en marcha entre Pau y Oloron.

	De octubre a finales de mayo	De junio a finales de septiembre
Bidos	5 trayectos (ida y vuelta)	6 trayectos (ida y vuelta)
Lurbe St Christau	4 trayectos (ida y vuelta)	6 trayectos (ida y vuelta)
Sarrance	4 trayectos (ida y vuelta)	6 trayectos (ida y vuelta)
Bedous	4 trayectos (ida y vuelta)	6 trayectos (ida y vuelta)

El refuerzo en periodo estival tiene lugar en la temporada turística.

El tiempo de recorrido varía entre 1 hora y 7 minutos en el itinerario de Bedous-Pau, y de 1 hora y 11 minutos en el de Pau-Bedous.

Para llegar hasta lo alto del Valle de Aspe y Canfranc, a la espera de la puesta en funcionamiento de la línea ferroviaria entre Bedous y Canfranc, el autobús regional proporciona un enlace en la estación de Bedous. Comunica las paradas viales ya en servicio entre la estación de Bedous y Canfranc, y cada trayecto cuesta sólo 2 euros.

Con la puesta en marcha de la línea de alta velocidad Océane Tours-Burdeos, la duración del trayecto disminuirá una hora más en 2017. El Valle de Aspe ya sólo estará a 5 horas y media de París.

Los primeros resultados de explotación de los tres primeros meses (de julio a octubre de 2016) son muy esperanzadores.

La reapertura de la línea ha provocado un fuerte interés entre la población. El índice de utilización se encuentra entre 15 y 17 viajeros por tren, en julio y agosto, entre Oloron y Bedous, con un incremento importante algunos días en particular, como los jueves (día de mercado en Bedous). Este índice sufre un descenso con el final de la temporada turística, pero aun así es positivo, con una media de 7 a 10 viajeros por tren.

Las obras pendientes para la reapertura completa

Para que se pueda reanudar completamente la circulación entre la región Nueva Aquitania y la comunidad autónoma de Aragón, es esencial que **ambas partes a cada lado de la frontera modernicen las infraestructuras ferroviarias en conformidad con las normas internacionales**, de manera que sea posible el tránsito de trenes directos de mercancías y de viajeros entre Pau y Zaragoza.

Por lo tanto, quedan obras importantes por realizar:

- En el territorio francés, hay que proceder a la renovación completa de la vía y de las obras entre Bedous y la entrada del túnel ferroviario de Somport (25 km).
- Hay que volver a hacer la vía férrea en el túnel e instalar equipos de seguridad para proteger los túneles ferroviarios y viales internacionales de Somport. Los estudios se ejecutarán en el futuro, fuera de la acción propuesta (después de 2020), una vez que se obtengan los resultados de los estudios que se efectuarán en el proyecto Canfraneus II (financiado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)).
- En el territorio español, hay que regenerar la vía y las obras en la parte de la línea sin modernizar, que abarca alrededor de 90 km, y transformarlas al ancho UIC. Además, es necesario conectar la vía de ancho UIC Zaragoza-Tardienta a la plataforma logística PLAZA.
- Por último, hay que proceder, en toda la línea entre Pau y Zaragoza, a la modernización y armonización técnica de las instalaciones ferroviarias (ancho, gálibos, vías de apartado) y de los equipamientos de señalización necesarios, para la interoperabilidad de este eje internacional, así como planificar la electrificación.

Además, los futuros servicios ferroviarios de viajeros y mercancías deberán ser definidos simultáneamente, para determinar la explotación futura de la línea, lo que influirá en las disposiciones sobre el acondicionamiento de la red ferroviaria.

Aquitania y Aragón están decididos a implantar un programa completo de reapertura de la línea, entre Pau y Zaragoza, con un enfoque global y completamente integrado, para el diseño de las obras y, sobre todo, para la explotación del tránsito internacional de mercancías y viajeros.

Especialmente en cuanto a pilares muy importantes como la señalización (ERTMS -sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario- regional), los equipamientos de la vía, la explotación (puntos de cruce), el material rodante y su mantenimiento (rodamientos), la electrificación futura, que seguramente tendrá que adaptarse a 25 KV, para que los convoyes de mercancías dispongan de la potencia necesaria en las rampas más fuertes.

Financiamiento de las obras futuras

La totalidad de estas obras han sido cotizadas de acuerdo con varios estudios que se han llevado a cabo hasta ahora. Los socios franceses y españoles tienen que afinar conjuntamente dicha cotización, ya que estos estudios aún no están en su última etapa de desarrollo.

Aunque no se conoce todavía con exactitud, el importe de las obras ferroviarias será lo suficientemente importante como para que sea necesaria la elaboración de un plan jurídico y financiero específico, al igual que otros grandes proyectos de infraestructura de transporte en Europa.

La región Nueva Aquitania, la comunidad autónoma de Aragón, el Estado francés y el Estado español deberán buscar el modo para financiar las obras. Se tratará, especialmente, de solicitar ayuda a la Unión Europea. Por un lado, para poder beneficiarse de fondos europeos a través de las cantidades destinadas a las infraestructuras transfronterizas, como es el caso de esta conexión ferroviaria y, por otro lado, de fondos de garantía como el Plan Juncker/ Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE) para cubrir el riesgo de tráfico.

Como se trata de un proyecto que apunta al desarrollo de la economía de ambos territorios, se podrá estudiar también la vía de una cooperación con la empresa privada.

Medidas adoptadas en el período 2017-2020 en vista a la reapertura completa en los albores de 2024

Una oportunidad inigualable: convocatoria de proyectos 2016 Mecanismo « Conectar Europa » (MIE)

El Mecanismo « Conectar Europa » (MIE), en el sector de transporte, constituye un medio de la Unión Europea que tiene por objetivo la realización de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T).

La convocatoria de propuestas en el ámbito del programa de trabajo anual 2016, que se abrió el pasado 13 de octubre, se refiere específicamente a los proyectos relacionados con las conexiones transfronterizas entre países. Se ha reservado un presupuesto de 40 M€ de subvenciones a estos efectos, lo que permite financiar los estudios y las obras para el periodo de 2017-2020. Los países miembros tienen hasta el 7 de febrero para participar.

Es posible financiar los estudios en un 50% y las obras hasta un 40% (para las secciones transfronterizas).

La región Nueva Aquitania, la comunidad autónoma de Aragón, el Estado francés y el Estado español han decidido presentar un dossier conjunto para solicitar la subvención. Los socios se han reunido en numerosas ocasiones, junto con SNCF Réseau y ADIF, para establecer un programa común de estudios que permita lanzar las obras en 2021. La región Nueva Aquitania coordina el plan del dossier, con la asistencia de un despacho especializado en la planificación de dossiers europeos.

Contenido del programa común de estudios hispano-franceses en el marco de la convocatoria de proyectos MIE 2016

La región Nueva Aquitania, la comunidad autónoma de Aragón, el Estado francés y el Estado español han establecido un programa de acciones para alcanzar los siguientes objetivos:

- I. Garantizar la coherencia y coordinación entre los socios franceses y españoles.
- II. Actualizar los distintos estudios y evaluaciones necesarias previamente a la ejecución de las obras.
- III. Elaborar un modelo de financiación para las obras.

Programa detallado de estudios para el período 2017-2020

Los socios llevarán a cabo una serie de estudios en 2017-2020 para poder lanzar las obras en 2021.

1. Desarrollo de un **modelo de financiación** para efectuar, posteriormente, el acondicionamiento de las redes ferroviarias.
2. Ejecución de **estudios de convergencia** para definir la base y los objetivos de trabajo comunes para que, una vez efectuadas las obras, éstas garanticen la explotación de la línea sin interrupciones entre origen y destino, tanto en las redes francesas como en las españolas:
 - convergencia en materia de **especificaciones técnicas y operativas** a poner en marcha, para garantizar la interoperabilidad entre Francia y España :
 - o Gálbos altos y bajos de la infraestructura (que será de tipo UIC) para permitir, particularmente, la electrificación posterior entre Pau y Huesca.
 - o Carga del eje, longitud de los convoyes.
 - o Estudio preliminar de la electrificación de la línea entre Huesca (España) y Pau (Francia):
 - Viabilidad técnica,
 - Coste, modalidades de financiación,
 - Plazos comunes de convergencia,
 - o Estudios de señalización de nivel ERTMS que se adapte a una línea de tránsito regional: pliego de condiciones, contabilidad con el material rodante, equipamiento del suelo.
 - convergencia en materia de **estudios comerciales y de explotación** :
 - o Estudios de tráfico y previsiones del conjunto de la línea Pau-Zaragoza:
 - Mercancías (estudio de mercado, tonelaje anual, número de idas y vueltas al día a nivel nacional, longitud y masa de convoyes).
 - Viajeros nacionales e internacionales entre Pau, Canfranc y Zaragoza.
 - o Estudio de mercado transfronterizo (mercancías y pasajeros).
 - o Previsión de tráfico transfronterizo (mercancías y pasajeros).
 - o Estudios de surcos ferroviarios.
 - o Estudios comunes de explotación internacional: surcos ferroviarios, material rodante etc.
 - o Impacto socioeconómico transfronterizo (Pau-Zaragoza).
3. Realización de **estudios técnicos en el territorio francés y español** :
 - Análisis de las necesidades de rehabilitación de la infraestructura y de los equipamientos ferroviarios.
 - Análisis de los requisitos para la modernización y armonización técnica de las instalaciones ferroviarias (ancho, gálbos, vías de apartado etc.) y de los equipamientos de señalización necesarios para la interoperabilidad en el conjunto de la línea.
 - Estudio de las comunicaciones con plataformas logísticas importantes, a la vez que se evitan las operaciones de transbordo / recarga, y una conexión, con gran capacidad, a la red de la Unión Europea a través de los Pirineos.

4. Evaluaciones medioambientales y socioeconómicas para garantizar la buena ejecución del Proyecto, el cumplimiento de la legislación aplicable, así como la aprobación por parte de la población implicada (preparación de un dossier de sondeo público sobre la apertura de la sección Bedous-Canfranc).

Establecimiento de una estructura organizativa binacional para gestionar el proyecto de reapertura

Los socios franceses y españoles desean estructurar formalmente su cooperación (a través, por ejemplo, de una Agrupación europea de interés económico (AEIE)) para garantizar la mejor gestión posible, de cara a una reapertura efectiva en 2024.

Cotización del programa de estudios: solicitud de financiación a la Unión Europea

	Importes	
Unión Europea (MIE-T)	7 265 000€	50,00%
Región Nueva Aquitania	5 115 000€	35,20%
Fomento	2 100 000€	14,45%
Gobierno de Aragón	50 000€	0,34%
TOTAL	14 530 000 €	100,00%



Région Nouvelle-Aquitaine – Service Presse
14, rue François-de-Sourdis - 33077 Bordeaux cedex
Tél. 05 57 57 02 75 - presse@nouvelle-aquitaine.fr
Facebook : Région Nouvelle-Aquitaine - Twitter : @NvelleAquitaine