



Pau, 12 de enero de 2018

Carta abierta a los Cargos Electos de Nueva Aquitania, Bearne y Aragón

Nuestra Asociación quiere, a comienzos del año, hacer balance, y alertar a todos los cargos electos interesados en el estado del Bearne, y más generalmente, de la cuenca del río Adour y del piedemonte pirenaico, en **5 dominios**: ferrocarril, carretera, aire, turismo y sector digital.

Esta primera carta viene dedicada al estado de las conexiones ferroviarias y a uno o varios de los futuros posibles en este dominio. Estudiamos sucesivamente la situación al Norte, luego al Sur, y por fin entre los dos.

1/ al Norte

Desde el 1 de julio de 2017, Burdeos está a 2:02 horas de París: o sea, por una distancia de 630km, una velocidad de 310km/h.

Mientras tanto, Pau está a 2:17 horas de Burdeos: o sea, por una distancia de 235km, una velocidad de 103km/h.

La aritmética sugiere que, en concepto de velocidad, un vecino de Burdeos valdría tanto como 3 de Pau.

¿Y qué significa igualdad de Territorios, un concepto tan afín a nuestros principios republicanos?

Queremos recordar que los proyectos GPSO (*Grandes Proyectos ferroviarios del Sur-Oeste de Francia*) contemplaban la realización de líneas de alta velocidad (AVE) desde Burdeos hacia Toulouse a un lado, y por otra parte hacia Mont-de-Marsan, Dax y Hendaya, proyectos que quedan hoy suspendidos o incluso cancelados.

Sin embargo, la puesta en servicio del AVE entre Tours y Burdeos ha influido positivamente en el tráfico de viajeros en la estación de Pau y sin duda en otras estaciones como las de Bayona, Tarbes y Lourdes. Mientras que el número de viajeros en Pau menguaba regularmente, desde 1 millón en el 2011 a 740 000 en el 2016, o sea una baja de un 26% en 5 años, a los tres meses sucesivos a esta puesta en servicio, se nota una recuperación del tráfico (85 000 pasajeros más).

A pesar de ello, no hay nada que esperar a medio plazo hacia el Norte. A lo mejor quedará alguna esperanza a largo plazo, si se tiene en cuenta lo que opinaba John Maynard Keynes.

2/ al Sur

Unas realizaciones, con la reapertura, el 1 de julio de 2016, de la conexión ferroviaria entre Olorón y Bedous (25km). Y unos proyectos, con la firma, el 1 de diciembre de 2017, de un convenio para un programa de estudios para la reapertura de la conexión entre Bedous y Zaragoza por Canfranc en el marco del MIE (Mecanismo por la Interconexión en Europa).

Unas cantidades nada desdeñables están comprometidas para los estudios (7,355M€ al lado francés para el tramo Bedous – Canfranc, de 33km de longitud) o para adaptación a las normas europeas de ancho de vías (72M€ al lado español para parte del tramo Huesca – Canfranc).

Todo esto en la perspectiva de reapertura total de la conexión Pau – Zaragoza, (306km) en el 2027 como muy pronto, y un presupuesto de entre 250M y 300M€, como mínimo, solo para la recuperación del tramo francés (33km de longitud).

3/ ¿Y entre los dos?

La constatación es clara: entre los dos, nada, ningún proyecto, tanto a corto como a medio plazo.

Y eso que es en este « entre dos » que se sitúa una demanda importantísima: la de los viajeros de las Landas, del País Vasco francés, del Bearn y de la Bigorra, que se cuentan en millones al año.

¿Dónde está la lógica? ¿Dónde está la coherencia de estas opciones públicas?

4/ las demandas y propuestas de BAP

Nuestra Asociación pide que se reactiven los GPSO, especialmente en el tramo Burdeos/Captieux/Mont-de-Marsan/Dax. Y pide que se establezca una programación de estas obras sobre un periodo de 10 años.

A este fin, propone que se estudie la posibilidad de una conexión más corta que la que pasa por Dax y Puyoô, hasta las estaciones de Pau, Lourdes y Tarbes.

Esta propuesta supone aprovechar mejor las líneas existentes (pero desusadas) entre Mont-de-Marsan y Saint-Sever (21km) y entre Saint-Sever y Hagetmau (15km), y luego proseguir con una línea nueva entre Hagetmau y Orthez (unos 30km) hasta enlazar con la red existente.

Una solución así, acortando la distancia entre Burdeos y Pau, (hoy 235km por ferrocarril), y aprovechando la Línea de Alta Velocidad entre Burdeos y Mont-de-Marsan, podría ahorrar una hora en los trayectos hacia (o desde) Burdeos, y poner Pau a 3:15' o 3:20 horas de París.

Sin duda se podrá objetar que la Ley ferroviaria del 4 de agosto de 2014 prohíbe la creación por parte de SNCF de líneas nuevas hasta que se reduzca la deuda de SNCF-Réseau. ¡Una perspectiva a largo plazo, dadas las circunstancias! Esta prohibición parece sorprendente, al tratarse de un Ente Público, Industrial y Comercial cuyo objetivo es invertir a largo plazo, y teniendo en cuenta que los tipos de interés son bajísimos en la actualidad, y por tanto muy favorables a este tipo de inversiones.

A eso contestaremos que se trata de una opción política, que Alemania optó al revés por aliviar la deuda de su Ente Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, y que cualquier opción política puede cuestionarse.

Llamamos a todos los cargos electos de nuestros territorios a movilizarse en aras de la igualdad de los Territorios y de la defensa del interés público, y a intervenir, juntos y unidos, hacia el Comité de Orientación de las Infraestructuras, para que :

se active y se programe la realización del GPSO en el tramo Burdeos/Captieux/Mont-de-Marsan/Dax,

se estudie la posibilidad de una conexión más corta hacia el Bearn y la Bigorra, aprovechando la infraestructura existente entre Mont-de-Marsan y Hagetmau, y prolongándola hasta Orthez o Pau para enlazar con la red actual.

¡Hay prisa!


Pierre SAUBOT, Président de BAP