



## Étude de convergence pour la réouverture du Canfranc Déclaration commune CREFCO-CRÉLOC

M. José Luis Soro, ministre de l'Aménagement du territoire du gouvernement autonome d'Aragon (DGA), a présenté, le 23 novembre 2020, les hypothèses de l'étude de convergence réalisée dans le cadre du projet de réouverture de la ligne internationale Pau-Canfranc-Saragosse<sup>1</sup>. La CREFCO et le CRÉLOC ont donc appris, avec plaisir, que la ligne aura bien les caractéristiques techniques indispensables aux trafics voyageurs et marchandises de ce début de XXI<sup>e</sup> siècle (voie standard européen, signalisation ERTMS, charge maximale de 22,5 t/essieu, gabarit GB). La réouverture est toujours attendue, en Espagne, pour 2025.

En revanche, nous sommes pour le moins surpris par le calendrier présenté par M. Soro : l'aménagement des voies d'évitements (de 450 m) serait achevé en 2030 – 5 ans après la réouverture – et l'électrification en 2040 – 15 ans après la réouverture !? Ces deux éléments sont pourtant, selon nous<sup>2</sup>, fondamentaux dans la perspective d'une réouverture réussie du Canfranc !

Nous ne savons pas comment ces choix techniques ont été faits. Nous ne savons quels étaient les scénarios et les chiffrages associés qui étaient présentés. Nous ne savons pas qui, parmi les commanditaires de l'étude (cf. les sept logos présents sur le document présenté par M. Soro), a retenu ces hypothèses et le calendrier annoncé.

Si toutes les voies d'évitement ne sont pas aménagées avant la réouverture, la gestion des circulations sera digne d'une ligne du XIX<sup>e</sup> siècle. Les convois ne pourraient se croiser – avant 2030 ? – qu'en de trop rares points. Si la ligne n'est pas électrifiée dès sa réouverture, on prend le risque de limiter grandement les trains de marchandises faute de locomotives thermiques assez puissantes. Ne pas électrifier de suite va pénaliser et dissuader voyageurs et entreprises qui voudraient utiliser le train entre la Nouvelle-Aquitaine et l'Aragon, entre la France et l'Espagne, entre la péninsule ibérique et le nord de l'Europe. De plus, l'utilisation de locomotives diesel participera de la pollution atmosphérique et acoustique des vallées d'Aspe et de Canfranc, et elle pourrait susciter un rejet de la population locale. Nous redoutons que les choix techniques et politiques de cette étude de convergence ne condamnent – encore une fois ! –, la ligne Pau-Canfranc-Saragosse avant même qu'elle ne renaisse ! Nous craignons aussi que cela ne réduise l'attrait de cette ligne internationale lorsqu'il s'agira de rechercher un opérateur.

L'étude de convergence n'évoque à aucun moment la possibilité de remettre en service la ligne directe Zuera-Turuñana, que la CREFCO et le CRÉLOC estiment absolument indispensable pour réduire

1 Sur le site du gouvernement aragonais :

<http://www.aragonhoy.net/index.php/mod.noticias/mem.detalle/reلمenu.48/id.268883>. À notre connaissance, rien de tel côté français...

2 Pour en savoir plus sur ces points, voir « [Pau-Canfranc-Saragosse, un chemin de fer d'avenir](#) », CREFCO-CRÉLOC, juin 2019

significativement les temps de parcours, aussi bien pour les trajets internationaux que régionaux – Saragosse-Pyrénées – qui représentent les meilleures prévisions de croissance de trafic. La réouverture de cet itinéraire pourrait, de plus, permettre de réduire l’impact du trafic de trains internationaux de marchandises sur l’axe Saragosse-Huesca, qui est la plus empruntée, côté espagnol.

Ces choix nous surprennent d’autant plus que nous sommes, en cette année 2020, dans une période bien particulière. Accord de Paris (décembre 2015), « Pacte vert » ou “Green Deal”, plans de relance liés à la pandémie appellent au rééquilibrage des transports de marchandises de la route vers le rail. L’électricité plutôt que les énergies fossiles. Les régions Aragon et Nouvelle-Aquitaine ont, quant à elles, dégagé les leviers d’optimisation du trafic de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse, en décembre 2019<sup>3</sup>. Électrification, voies d’évitement et réouverture de Zuera-Turuñana dans un second temps sont des éléments majeurs de l’attractivité économique et technique de cette ligne.

C’est pourquoi nous, CREFCO et CRÉLOC, appelons tous les acteurs majeurs de ce dossier à revoir le calendrier de l’équipement de la voie ferroviaire internationale Pau-Canfranc-Saragosse et à, sans attendre, investir pour qu’elle soit dès sa réouverture en mesure d’offrir un service efficace à tous ses usagers, aussi bien voyageurs qu’entreprises. À titre d’exemples, si la ligne était électrifiée dès son ouverture, le futur opérateur pourrait récupérer 25 % de l’électricité en utilisant le frein de récupération des trains à la descente, les convois de marchandises seraient plus lourds et les temps de parcours voyageurs et marchandises en seraient notablement raccourcis. De plus, la réouverture de la ligne directe Zuera-Turuñana réduira significativement les temps de parcours, pour les voyageurs comme pour les marchandises.

Nous appelons aussi tous les responsables politiques locaux, régionaux, nationaux et européens, conscients des enjeux économiques et de l’intérêt que représente cette ligne pour nos territoires, à tous les niveaux, et à soutenir activement le projet d’une réouverture complète du chemin de fer Pau-Canfranc-Saragosse. Cette réouverture peut et doit servir d’exemple aux ambitions et déclarations des décideurs quant à la lutte contre le réchauffement climatique et au nécessaire rééquilibrage route-rail. Dans les Pyrénées comme ailleurs.

Nous espérons que tous les travaux actuels d’amélioration de la voie qui seront réalisés avant la réouverture au trafic international doivent intégrer l’électrification de la ligne (plate-forme de taille suffisante pour installer massifs et supports de caténaires, gabarit des tunnels). Et en engageant aussi rapidement que possible les travaux des voies d’évitement. Sans ces engagements fermes, aucun signe de la volonté de réussir ne seraient envoyé aux usagers potentiels de cette ligne et à de possibles opérateurs. Et nous serions, CREFCO et CRÉLOC, les premiers à le regretter, amèrement.

Bien entendu, nous restons à votre disposition pour développer plus largement nos arguments en faveur d’une réouverture complète, sans délais. Il faut construire un vrai projet européen, ambitieux sur les plans économique, environnemental et technique. Le choix de l’opérateur doit être rapide, afin de l’associer à toutes les phases de la rénovation de la ligne et de lui permettre, sur des bases saines et claires, de démarcher bien en amont encore plus de chargeurs et clients potentiels de la ligne internationale Pau-Canfranc-Saragosse.

Ferroviairement vôtres !

Bedous, le 22 février 2021

---

3 <https://canfraneus.eu/wp-content/uploads/2019/12/RNA-LivreBlanc-PauCanfranc-A4-1219Web.pdf>



## Estudio de convergencia para la reapertura del Canfranc Declaración conjunta CREFCO-CRÉLOC

José Luis Soro, consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda del Gobierno de Aragón (DGA), presentó el 23 de noviembre de 2020 las hipótesis del estudio de convergencia realizado en el marco del proyecto de reapertura de la línea internacional Pau-Canfranc-Zaragoza<sup>1</sup>. Crefco y Créloc han conocido, con agrado, que la línea tendrá las características técnicas indispensables para los tráficos viajeros y mercancías de principios del siglo XXI (vía de ancho estandar europeo, señalización ERTMS, carga máxima de 22,5 Tm/eje, gálibo GB). La reapertura sigue prevista, en España, para 2025.

En cambio, cuando menos nos sorprende el calendario presentado por el Sr. Soro: El alargamiento a 450 m de las vías de cruce en los apartaderos se completaría en 2030, ¡cinco años después de la reapertura!, y la electrificación en 2040, ¡15 años después de la reapertura! Estos dos elementos, apartaderos de 450 m y electrificación, son para nosotros<sup>2</sup> fundamentales si se quiere que la reapertura del Canfranc sea un éxito.

No sabemos cómo se tomaron estas decisiones técnicas. No sabemos cuáles eran los escenarios y las cifras asociadas que se presentaron. No sabemos quién, entre los patrocinadores del estudio (véanse los siete logotipos presentes en el documento presentado por el Sr. Soro), apoya estas hipótesis y el calendario anunciado.

Si no se acondicionan todos los apartaderos antes de la reapertura, la gestión del tráfico ferroviario será digna de una línea del siglo XIX. Hasta 2030, los convoyes no podrían cruzarse más que en unos pocos puntos. Si la línea no se electrifica desde el mismo momento de su reapertura, se correrá el riesgo de limitar considerablemente el número de trenes de mercancías que la usen por la menor potencia de las locomotoras diésel. No electrificar desde el primer momento penalizará y disuadirá a los viajeros y a las empresas que quieran utilizar el ferrocarril entre Aragón y Nueva Aquitania, entre España y Francia, entre la península Ibérica y el norte de Europa. Por otra parte, el uso de locomotoras diésel provocará contaminación atmosférica y acústica en los valles de Aspe y Canfranc e incluso podría suscitar la oposición de la población local. ¡Mucho nos tememos que las opciones técnicas y políticas de este estudio de convergencia condenen al fracaso, una vez más, la línea Zaragoza-Canfranc-Pau, incluso antes de que se reabra! También nos preocupa que reduzcan el atractivo de esta línea internacional a la hora de buscar un operador para la misma.

1 Sur le site du gouvernement aragonais :

<http://www.aragonhoy.net/index.php/mod.noticias/mem.detalle/re/menu.48/id.268883>. À notre connaissance, rien de tel côté français...

2 Pour en savoir plus sur ces points, voir « [Pau-Canfranc-Saragosse, un chemin de fer d'avenir](#) », CREFCO-CRÉLOC, juin 2019

El estudio de convergencia tampoco plantea en ningún momento la posibilidad de recuperar la línea directa Zuera-Turuñana, que Crefco y Creloc estimamos imprescindible para reducir significativamente los tiempos de viaje, tanto de los trayectos internacionales como del regional que presenta mayores posibilidades de crecimiento, que es el Zaragoza-Pirineos. La recuperación de este itinerario permitiría, además, reducir la incidencia que el tráfico de trenes internacionales de mercancías provocará en la relación Zaragoza-Huesca, que es la más usada en el lado español.

Estas decisiones nos sorprenden, sobre todo porque nos encontramos en un momento muy especial: el Acuerdo de París (diciembre de 2015), el Pacto Verde o *Green Deal* y los planes de relanzamiento vinculados a la pandemia, que llaman a reequilibrar el transporte de mercancías, pasando de la carretera al ferrocarril y a priorizar la electricidad frente a los combustibles fósiles. Las regiones Aragón y Nueva Aquitania, por sus partes, revelaron en diciembre de 2019 las claves para la optimización del tráfico en la línea Zaragoza-Canfranc-Pau<sup>3</sup>. La electrificación y los apartaderos, y la reapertura de Zuera-Turuñana en segundo término, son elementos fundamentales para que esta línea sea económica y técnicamente atractiva.

Por eso Crefco y Créloc llamamos a todos los actores principales de este proyecto a revisar el calendario del equipamiento de la línea ferroviaria internacional Zaragoza-Canfranc-Pau, así como a invertir sin demora para que, desde el mismo momento de su reapertura, esté en condiciones de ofrecer un servicio eficaz a todos sus usuarios, tanto viajeros como empresas (mercancías). A título de ejemplos, si la línea se electrificara en el momento de su reapertura, el futuro operador podría recuperar el 25 % de la electricidad usando el freno de recuperación de los trenes en el descenso y los convoyes de mercancías serían más pesados. Además, la reapertura de la línea directa Zuera-Turuñana reduciría significativamente los tiempos de viaje, tanto para los viajeros como para las mercancías.

Llamamos también a todos los responsables políticos locales, regionales, nacionales y europeos, conscientes de los retos económicos y del interés que representa esta línea para nuestros territorios, a todos los niveles, a apoyar activamente el proyecto de una reapertura completa del ferrocarril Zaragoza-Canfranc-Pau. Esta reapertura puede y debe servir de ejemplo a los deseos y declaraciones de los responsables políticos relativas a la lucha contra el calentamiento climático y al necesario reequilibrio carretera-ferrocarril. En los Pirineos igual que en cualquier otro lugar.

Estimamos que todos los trabajos de mejora de la vía actualmente en servicio que se realicen antes de la reapertura al tráfico internacional, deben hacerse teniendo en cuenta la electrificación de la línea (plataforma de dimensiones que permitan instalar los postes de la catenaria y gálibo de los túneles). También deberán comenzar lo más rápido posible las obras de los apartaderos. Sin estos compromisos firmes, no se estaría enviando a los usuarios potenciales de esta línea y a posibles operadores una señal de la voluntad de éxito con que se acomete su reapertura. Y seríamos, Crefco y Créloc, los primeros en lamentarlo, amargamente.

Por supuesto, estamos a su disposición para desarrollar más ampliamente nuestros argumentos en favor de una reapertura completa, sin demora. Hay que construir un verdadero proyecto europeo, ambicioso en los planos económico, medioambiental y técnico. La elección del operador debe ser rápida, con el fin de asociarlo a todas las fases de la renovación de la línea y de permitirle, sobre bases sanas y claras, conseguir más cargadores y clientes potenciales para la línea internacional Zaragoza-Canfranc-Pau.

¡Ferrocarrilmente vuestros!

Zaragoza, el 22 de febrero de 2021

---

<sup>3</sup> <https://canfraneus.eu/wp-content/uploads/2019/12/RNA-LivreBlanc-PauCanfranc-A4-1219Web.pdf>