

Sesión : Janvier 2010

Responsable-correcteur de l'épreuve : Francis DESVOIS

U.E. : Version espagnole — LLTE 123 E1

Niveau : L2/S3

Durée de l'épreuve : 2 heures

Les étudiant(e)s ERASMUS traduisent jusqu'à l'astérisque \*

DICTIONNAIRE (UNILINGUE OU BILINGUE) PROSCRIT

---

Pau plantea acercar el trazado francés del AVE a la línea internacional de Canfranc

(Heraldo.es., 30 de junio de 2009)

Los apoyos políticos y sociales a la reapertura inmediata del túnel internacional del Canfranc no paran de aumentar en Francia. La alcaldesa de Pau, Martine Lignieres-Cassou, y el presidente de la Cámara de Comercio de Pau-Bearn, Patrick de Stampa, han decidido sumar esfuerzos en su reclamación de acercar el trazado francés a la línea del Canfranc. Y para defender la bondad de la propuesta subrayan que se podría hacer sinergia con el paso ferroviario del Pirineo central con una pequeña inversión, generando una interconexión. Ambos responsables galos incidieron la semana pasada en una comparecencia pública, recogida por el rotativo galo Sud Oest, en el enorme impacto económico que tendría para las ciudades de Pau y Tarbes. Según explicaron, ascendería a unos 430 millones de euro anuales. Además Lignieres-Cassou y De Stampa indicaron que la reapertura del Canfranc es uno de los "principales argumentos" para sostener el proyecto ferroviario.

Su planteamiento recoge la propuesta planteada en su día por el comité francés para la reapertura de la línea Olorón-Canfranc (Creloc), que pasa por desviar la alta velocidad Burdeos-Irún por el interior del país. La idea supondría tender el corredor por el sur de Mont-de-Marsan y Dax hasta conectar con el País Vasco. "Esta solución permitiría la implantación de una línea directa hacia Pau, de un verdadero servicio de transporte, y no de un premio de consolación", aseguró el presidente de la Cámara de Comercio de Pau.

La conexión con la línea internacional de Canfranc sería muy sencilla: solo habría que reponer la vía desmantelada de un ramal que comunica Pau con Mont-de-Marsan. Y algo similar se debería hacer con Tarbes, que tiene en estos momentos una línea solo destinada a trenes de mercancías. Con estos dos ramales, mantenidos con características de tren convencional, se podría llegar desde el Pirineo francés hasta París en aproximadamente unas cuatro horas. \*

El trazado del AVE de la fachada atlántica es motivo de debate en Francia, especialmente desde que la actual ministra de Justicia y concejal de la localidad de San Juan de Luz, Michele Alliot Marie, mostró su rechazo a construir otro corredor a lo largo de la fachada atlántica.

El Gobierno galo, por iniciativa suya, ha paralizado recientemente todos los estudios para la alta velocidad entre Hendaya y Bayona (que debía conectar con la Y vasca) por razones medioambientales o paisajísticas y apuesta ahora por modernizar la actual vía.

Esta decisión condiciona la futura explotación del corredor ante la saturación de tráfico. De ahí la importancia de prever un eje específico por el Pirineo central para sacar la circulación de mercancías del País Vasco francés, y la posibilidad de desviar el trazado de la alta velocidad, aprovechando el bloqueo oficial al diseño que defendían los responsables de la Red Ferroviaria de Francia (RFF) por la costa.