



Manifest per la millora dels serveis ferroviaris entre Catalunya i Occitània

Llançà, 13 d'octubre de 2018

Des de fa ja fa anys l'Aliança Transfronterera, constituïda per les associacions pro transport públic i mobilitat sostenible de tots dos costats dels Pirineus, ha demanat la millora dels serveis ferroviari entre Catalunya i Occitània. Els exemples internacionals i internacionals i la importància de desenvolupar alternatives al cotxe i l'avió, dos sistemes de transport que no són sostenibles, requereixen el desenvolupament de connexions ferroviàries transfrontereres.

L'any 2014, l'Aliança Transfronterera, va proposar les mesures que apareixen en document annex:

Han passat quatre anys des d'aquell moment i la situació no evoluciona, sinó que fins i tot empitjora.

- Es manté la prohibició decimonònica segons la qual els trens de la SNCF que retornen a França no poden agafar viatgers a Portbou i, de la mateixa manera, els trens de Renfe que retornen a Espanya des de Cervera de Marenda tampoc no poden agafar viatgers. Malgrat costi de creure, aquests enllaços ferroviaris encara es regeixen per acords presos al segle XIX entre les administracions espanyola i francesa, fa per tant més de 130 anys. Aquesta inversemblant regla que atempta contra el principi d'integració europea i de promoció del transport sostenible no ha estat encara derogada.
- Recentment la SNCF acaba de publicar els horaris de la línia de ferrocarril (servei TER) 2287/5000 Narbona-Perpinyà-Cervera / Portbou. Aquest horaris són encara pitjors que els anteriors, quant a coordinació. Si els anteriors eres dolents, els nous són horribles. Si abans, en dies feiners, sobre un total de 14 serveis de Renfe a Portbou, dels costat espanyol, hi havia la possibilitat de coordinar el viatge a Cervera en set ocasions, en dies feiners, i en 5 sobre 12 en dies festius, a l'actualitat les possibilitats de correspondència s'han reduït encara més. Per exemple, no hi ha tren a Portbou a abans de les 11,30 del matí.
- Als horaris publicats per la SNCF i Renfe no es fa referència a la possibilitat de correspondència, ni venint-hi de Portbou en arribar a Cervera, per canviar a un tren francès, ni, recíprocament, el mateix però en direcció contrària, cap a Portbou, per la possibilitat dels trens francesos d'enllaçar amb els serveis Renfe.
- Tampoc no es fa cap esment a la possibilitat de consultar horaris de l'altre operador ferroviari a través de sistemes electrònics.
- Vint anys més tard de l'acord de Schengen, els ciutadans del nord i del sud dels Pirineus encara tenen dificultats per creuar les fronteres sense un vehicle propi, en el transport sostenible. Analitzats tots els enllaços ferroviaris entres els nombrosos països membres de la Unió Europea, en cap d'ells s'han trobat les exclusions de servei que es donen a l'enllaç Portbou-Cervera.
- Pel que fa a l'enllaç a La Tor de Querol entre els trens de Renfe i SNCF, la majoria dels pocs serveis existents –set al dia- no tenen una bona correspondència, i atesos els freqüents retards a la xarxa espanyola, no és infreqüent perdre la correspondència degut a un retard.
- Per la seva banda, després d'una fabulosa inversió a la via d'alta velocitat entre Barcelona i Perpinyà, el nombre de trens que creuen la frontera és ridícul, quatre trens diaris, excepte en una reduïda franja d'estiu on n'hi ha set. Amb aquest servei tan pobre i tan allunyat dels

serveis internacionals existents entre altres països europeus, la rendibilitat de les inversions està sent fortament negativa.

- A més, la supressió dels trens nocturns entre París, Zuric, Milà i Barcelona, d'una part, i entre Luxemburg, Estrasburg i Portbou, de l'altra, ha reduït considerablement la possibilitat de viatjar en tren en recorreguts de llarga distància. L'Aliança Transfronterera contempla amb satisfacció que l'aposta dels Ferrocarrils Austríacs (ÖBB pels trens nocturns ha assolit molts bons resultats.

És per tot això, que els sotasignants presenten el Manifest de Llançà que comporta les reivindicacions següents:

Ú. Demanar als governs espanyols i francès la immediata derogació de la norma vigent des del segle XIX per la qual els trens de la SNCF i la Renfe tenen la prohibició de recollir passatger en el seu viatge de retorn, des de Cervera i Portbou.

Dos. Demanar als governs espanyols i francès un sistema horari coordinat de servei ferroviari a la frontera pirenaica, sobre els eixos Irún-Hendaya, Puigcerdà-La Tor de Querol y Portbou-Cervera de Marenda, amb l'objectiu de maximitzar el nombre de correspondències entre els serveis de Renfe y SNCF, bo augmentant-ne la seva qualitat, per, en un termini de quatre anys, acabar constituint-hi un únic servei regional transfronterer entre els regions d'ambdós costats dels Pirineus.

Tres. Acordar entre els governs espanyol i francès, amb la participació dels executius català i occità, la creació d'un servei ferroviari regional integrat a l'àrea de Catalunya-Occitània, amb branques cap a l'Aragó i Comunitat Valenciana aprofitant els eixos ferroviaris d'alta velocitat i el de la línia convencional Portbou-Cervera per la costa.

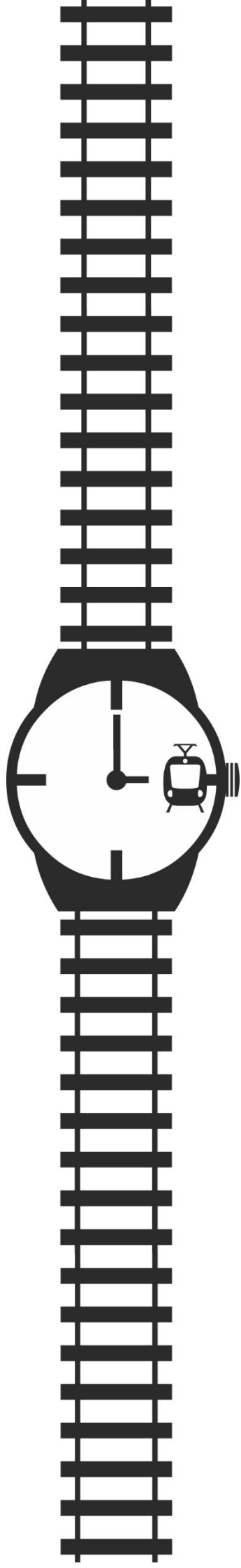
Quatre. Cal establir un sistema de trens nocturns i desenvolupar una oferta amb els socis locals, cap a la Costa Vermella / Costa Brava, fins a Puigcerdà i Barcelona. Per això demana als governs francesos i espanyols un pla per establir trens nocturns entre Barcelona i París-Brussel·les, així com entre Barcelona i Frankfurt, a través d'Avinyó, que permetin els usuaris d'estalviar dues nits d'hotel i fer un viatge amb pràcticament zero emissions de CO2. L'Aliança Transfronterera ha presentat el projecte **LunaJet**, un tren mixt de mercaderies per a passatgers entre Barcelona i Frankfurt, i demana als governs la seva implementació.

Amb el suport de



**ASSOCIATION DES USAGERS
DU TRAIN PERPIGNAN-PORTBOU**

Perpignan Elze Argelès-sur-mer Collioure Port-Vendres Banyuls-sur-mer Cerbère Port-Bou
Perpinyà Elze Argelers Collioure Port-Vendres Banyuls Cervera Portbou



Annex. Mesures per l'Aliança Transfronterera al 2014 de millora del ferrocarril a través dels Pirineus

"A) a curt termini:

- L'increment dels serveis de proximitat (regional i TER) i aplicació d'una cadència de servei d'una o dues hores i una amplitud horària adient (d'hora al matí, tarda al vespre) que faci possible la utilització del transport públic ferroviari pels diversos motius de desplaçament dins de l'Euroregió (Catalunya-Occitània).

- L'optimització de les connexions internacionals a Cervera / Portbou i la Tor de Querol / Puigcerdà;

- Programació dels horaris SNCF - Renfe a tot l'Euroregió per facilitar l'enllaç de les línies Vilafranca de Conflent - Perpinyà i Tolosa - Narbona - Montpellier amb el Corredor Mediterrani.

- La integració del Tren Groc de via estreta (mètrica), entre Vilafranca de Conflent i La Tor de Carol, al projecte de millora de relacions transfrontereres, fent les inversions necessàries, sigui per un canvi important en la gestió de la SCNF, o contemplant la possibilitat d'un canvi d'operador que tingui un interès de debò a potenciar aquest mitjà de transport.

B) a miq termini:

- l'entrada en servei d'una xarxa regional ferroviària d'Alta Velocitat (TERGV) entre Nimes i Barcelona, amb el material existent (trens AVE i TGV Sud-Est), per fomentar una dinàmica euroregional;

- l'entrada en servei d'un Tren Transfronterer Perpinyà-Girona circulant per la via històrica (Portbou-Cerbère), amb extensions a Montpellier i Barcelona, utilitzant els trens Talgo d'amplada d'eixos variable que han deixat de prestar servei, per satisfer les necessitats de les poblacions del litoral i fer possible un model turístic més sostenible i menys estacional.

C) a llarg termini:

- La construcció de la connexió Perpinyà - Montpellier polivalent en alta velocitat, per superar la fragilitat i saturació del corredor actual, constituint un corredor fiable i per completar les relacions de llarg recorregut del Corredor Mediterrani i de la línia Madrid - Barcelona - París íntegrament en serveis d'altres prestacions, oferint al mateix temps un salt significatiu de qualitat per als trens de mercaderies i uns guanys de temps de viatge que atrauran els carregadors i permetran una transferència de càrrega real de la carretera cap al ferrocarril. Aquesta proposta assegurarà una millor optimització de les noves línies i per tant un cost financer menor per a la col·lectivitat i contribuirà, així mateix, a la reducció fins a quasi zero de les emissions de gasos hivernacle imputables al transport per carretera i els seus accidents viaris

