

# Manifeste pour l'amélioration des services ferroviaires entre la Catalogne et l'Occitanie

Llançà, le 13 octobre 2018

Depuis des années, l'Alliance Transfrontalière, composée des associations en faveur du transport public et de la mobilité durable des deux côtés des Pyrénées, ont demandé l'amélioration des services ferroviaires entre la Catalogne et l'Occitanie. Les exemples internationaux et l'importance de développer des alternatives à l'automobile et à l'avion, systèmes de transport dont les impacts ne sont pas soutenables, rendent nécessaire un développement des liaisons transfrontalières en train.

En 2014, l'Alliance transfrontalière avait proposé les mesures figurant dans l'annexe:

Quatre années ont passé et la situation n'évolue pas, ou empire.

- Demeure l'interdiction datant du 19ème siècle selon laquelle les trains SNCF revenant en France ne peuvent pas prendre des voyageurs à Portbou et, en même temps, les trains Renfe revenant en Espagne, depuis Cerbère, ne peuvent pas non plus prendre des voyageurs. Il est difficile de croire que ces liaisons ferroviaires sont encore régies par des accords conclus au 19ème siècle entre les administrations espagnole et française, il y a donc plus de 130 ans. Cette règle impensable, qui viole les principes d'intégration européenne et la promotion du transport durable, n'est toujours pas abrogée.
- Récemment, la SNCF vient de publier les horaires de la ligne ferroviaire (service TER) 2287/5000 Cerbère-Perpignan-Narbonne / Portbou. Ces horaires sont encore pires que les précédents en termes de coordination. Si les précédents horaires n'étaient pas satisfaisants, les nouveaux sont plus mauvais encore. Si auparavant, il y avait au total 14 services de la Renfe à Portbou, côté espagnol, avec des possibilités de correspondance à Cerbère 7 fois sur 14, les jours de travail en semaine, et 5 fois sur 12 les week-ends et jours fériés, aujourd'hui les possibilités de correspondance ont encore été réduite. Par exemple, il n'y a toujours pas de train pour Portbou avant 11h30 le matin.
- Dans les horaires publiés par la SNCF et la Renfe, aucune référence n'est faite à la possibilité de correspondance, ni à Portbou pour rejoindre Cerbère, en prenant un train français, ni même dans la direction opposée, vers Portbou, ce qui aurait permis aux trains français d'être reliés aux services de la Renfe.
- Aucune mention n'est faite à la possibilité de consulter les horaires de l'autre opérateur ferroviaire grâce à des systèmes électroniques.
- Vingt ans après l'accord de Schengen, les citoyens du nord et du sud des Pyrénées ont encore des difficultés à traverser les frontières sans leur propre véhicule, dans le transport durable. Toutes les liaisons ferroviaires parmi les nombreux pays membres de l'Union européenne ont été analysées et on n'a pas trouvé de tels problèmes que ceux rencontrés dans la liaison Portbou-Cerbère.
- En ce qui concerne la liaison à Latour-de-Carol entre les trains de la Renfe et la SNCF, la plupart des rares services existants –7 par jour - n'ont pas une bonne correspondance et, compte tenu des retards fréquents sur le réseau espagnol, il n'est pas rare rater la correspondance en raison d'un retard.
- De plus, après un investissement colossal sur le nouvel axe à grande vitesse entre Barcelone et Perpignan, le nombre de trains traversant la frontière est dérisoire, quatre trains par jour, sauf pendant un courte période de l'été comportant 7 services. Avec ce



service si pauvre et si éloigné des services internationaux existant dans d'autres pays européens, la rentabilité des investissements est fortement négative.

- D'ailleurs, la suppression des trains de nuit entre Paris, Zurich, Milan et Barcelone, et d'une part, Luxembourg, Strasbourg et Portbou d'autre part, a considérablement diminué la possibilité de se déplacer par le train longue distance, malgré le maintien apprécié du Paris-Portbou les week-end et pendant les vacances. L'Alliance Transfrontalière note avec satisfaction que le pari des chemins de fer autrichiens (ÖBB) pour les trains de nuit a abouti de résultats.

**C'est pour tout cela que les signataires ci-dessous présentent ce Manifeste de Llançà qui comporte les revendications suivantes :**

- **Premièrement.** Demander aux gouvernements espagnol et français d'abroger d'une façon immédiate la norme du 19ème siècle, en vertu de laquelle les trains de la SNCF et de la Renfe ont l'interdiction de prendre des voyageurs au retour de Cerdère et Portbou.
- **Deuxième.** Demander aux gouvernements français et espagnol un service ferroviaire horaire coordonné à la frontière pyrénéenne sur les axes Irun-Hendaye, Puigcerdà-Latour-de-Carol et Portbou-Cerdère, afin de maximiser le nombre de correspondances entre les services Renfe et de la SNCF, en renforçant leur qualité, et en créant, dans les quatre ans, un service régional transfrontalier unique entre les régions des deux côtés des Pyrénées.
- **Troisième.** Un accord entre les gouvernements espagnol et français, avec la participation des exécutifs catalan et occitan, pour la création d'un service ferroviaire régional intégré sur les territoires de la Catalogne et de l'Occitanie, avec des branches vers l'Aragon et Valence, en profitant des lignes à haute vitesse et de la ligne conventionnelle Portbou-Cerdère le long de la côte.
- **Quatrième.** Il convient de remettre en place un système des trains de nuit, et de développer une offre avec les partenaires locaux, vers la côte Vermeille/Costa Brava, jusqu'à Puigcerdà et Barcelone. Nous demandons aux gouvernements français et espagnol un plan pour le rétablissement des trains de nuit entre Barcelone et Paris-Bruxelles, comme entre Barcelone et Frankfurt, en passant par Avignon, ce qui permettrait aux usagers d'éviter deux nuits d'hôtel et de faire un voyage avec pratiquement zéro émissions de CO2. L'Alliance Transfrontalière a présenté le projet **LunaJet**, un train mixte voyageurs-marchandises entre Barcelone et Frankfurt et demande aux gouvernements son déploiement.

*Avec le soutien de*



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

Perpignan Elne Argelès-sur-mer Collioure Port-Vendres Banyuls-sur-mer Cerdère Port-Bou  
Perpijà Elne Argelès Colliure Port-Vendres Banyuls Carvera Portbou

## Annexe. Mesures de l'Alliance Transfrontalière en 2014 pour l'amélioration des services ferroviaire à travers des Pyrénées

### "A) à court terme:

- L'augmentation des services locaux (TER + régional) et l'application d'un cadencement de service d'une ou deux heures et d'une amplitude horaire adéquate (tôt le matin et tard le soir,) permettant d'utiliser le transport public ferroviaire pour divers motifs de déplacements dans l'Eurorégion (Catalogne-Occitanie).
- L'optimisation des liaisons internationales à Cerbère / Portbou et à Latour-de-Carol / Puigcerdà;
- Une programmation des horaires de SNCF – Renfe, tout au long de l'Eurorégion, pour faciliter la connexion des lignes Villefranche de Conflent - Perpignan et Toulouse - Narbonne - Montpellier avec le couloir méditerranéen.
- L'intégration du Train Jaune (métrique), entre Villefranche de Conflent et Latour-de-Carol, au projet d'amélioration des liaisons transfrontalières à l'année, en faisant les investissements nécessaires, soit par un changement important dans la gestion de la SNCF, soit en envisageant un changement d'opérateur : le but étant que l'opérateur ait un vrai intérêt à promouvoir ce moyen de transport.

### - B) à moyen terme:

- la mise en service d'un réseau régional ferroviaire à grande vitesse (TERGV) entre Nîmes et Barcelone, avec le matériel existant (trains AVE et TGV Sud-Est), afin de promouvoir une dynamique eurorégionale;
- la mise en service d'un train transfrontalier Perpignan-Gérone sur la ligne historique (Portbou-Cerbère) avec des extensions à Montpellier et Barcelone, en utilisant les trains Talgo à essieux à écartement variable, qui ont cessé de faire le service, pour répondre aux besoins des habitants du littoral et rendre possible un modèle de tourisme plus durable et moins saisonnier.

### C) à long terme:

- La construction de la liaison Perpignan - Montpellier polyvalent à grande vitesse pour surmonter la fragilité et la saturation de ce couloir ferroviaire, pour fournir un système fiable et pour compléter les relations de long parcours du couloir Méditerranéen et de la ligne Madrid - Barcelone – Paris, entièrement en services à haute performance, tout en offrant en même temps une meilleure qualité pour les trains de marchandises et des gains de temps de voyage qui attireront les expéditeurs et permettront un vrai transfert de fret de la route vers le rail. Cette proposition permettra d'assurer une meilleure optimisation des nouvelles lignes et donc un coût financier plus faible à la communauté, et contribuera également à réduire à presque zéro les émissions de gaz à effet de serre attribuables au transport routier et aux accidents en route."

