



# Manifiesto por la mejora de los servicios ferroviarios entre Cataluña y Occitania

Llançà, 13 de octubre de 2018

Hace ya unos cuantos años la Alianza Transfronteriza, constituida por las asociaciones pro transporte público y movilidad sostenible de ambos lados de los Pirineos, está pidiendo la mejora de los servicios ferroviarios entre Cataluña y Occitania. Los ejemplos internacionales e internacionales y la importancia de desarrollar alternativas al coche y el avión, sistemas de transporte que no son sostenibles, requieren el desarrollo de alternativas como las conexiones ferroviarias transfronterizas.

En el año 2014, la Alianza Transfronteriza, propuso las medidas que aparecen en documento anexo. Han pasado ya cuatro años desde aquel momento y la situación no solo no ha evolucionado, sino que incluso ha empeorado.

- Se mantiene la prohibición decimonónica según la cual los trenes de la SNCF que retornan a Francia no pueden tomar viajeros en Portbou y, del mismo modo, los trenes de Renfe que retornan a España desde Cervera de Marenda tampoco pueden tomar viajeros. Aunque cueste creer, estos enlaces ferroviarios aún se rigen por acuerdos tomados en el siglo XIX entre las administraciones española y francesa, hace por tanto más de 130 años. Esta inverosímil prohibición de carga, que atenta contra el principio de integración europea y de promoción del transporte sostenible, todavía no ha sido derogada.
- Recientemente la SNCF acaba de publicar los horarios de la línea regional (servicio TER) 2287/5000 Narbona-Perpiñán-Cervera / Portbou. Este horario es aún peor que los anteriores en cuanto a coordinación transfronteriza. Si los anteriores eran malos, los nuevos son horribles. Antes, en días laborables, se podía cruzar la frontera a través de 7 conexiones sobre el total de 14 servicios de Renfe; reducidas a 5 conexiones sobre 12 servicios en días festivos. Estas posibilidades se han reducido. Ya no existe tren hacia Portbou desde el lado francés antes de las 11:30 de la mañana.
- En los horarios publicados por la SNCF y Renfe no se hace referencia a la posibilidad de hacer correspondencia, ni viniendo de Portbou al llegar a Cervera, ni recíprocamente.
- Tampoco se hace ninguna mención a la posibilidad de consultar horarios del otro operador ferroviario a través de sistemas electrónicos.
- Veinte años más tarde del acuerdo de Schengen, los ciudadanos del norte y del sur de los Pirineos aún tienen dificultades para cruzar las fronteras sin un vehículo propio, en un transporte sostenible como es el tren regional. Analizados todos los enlaces ferroviarios entre los numerosos países miembros de la Unión Europea, en ninguno de ellos se han encontrado las exclusiones de servicio que se dan en el enlace Portbou-Cervera.
- En cuanto al enlace en La Tour de Carol entre los trenes de Renfe y SNCF, la mayoría de los pocos servicios existentes -siete al día- no tienen una buena correspondencia, y dados los frecuentes retrasos en la red española, es frecuente perder la correspondencia debido a incumplimientos de horario un retraso.
- Por su parte, después de una fabulosa inversión en la vía de alta velocidad entre Barcelona y Perpiñán, el número de trenes que cruzan la frontera es ridículo, cuatro trenes diarios, excepto en una reducida franja de verano donde hay siete. Con un servicio tan pobre y tan alejado de los servicios internacionales existentes entre otros países europeos, la rentabilidad de las inversiones está siendo fuertemente negativa.

- Además, la supresión de los trenes nocturnos entre París, Zúrich, Milán y Barcelona, de una parte, y entre Luxemburgo, Estrasburgo y Portbou, por otro, ha reducido considerablemente la posibilidad de viajar en tren de larga distancia entre España y el resto de Europa. La Alianza Transfronteriza contempla con satisfacción que la apuesta de los Ferrocarriles Austríacos (ÖBB los trenes nocturnos ha logrado muy buenos resultados.

**Es por todo ello, que los abajo firmantes presentan el Manifiesto de Llançà, con las siguientes reivindicaciones:**

**Uno.** Pedir a los gobiernos españoles y francés la inmediata derogación de la norma vigente desde el siglo XIX por la que los trenes de la SNCF y Renfe tienen la prohibición de recoger pasaje en su viaje de regreso, desde Portbou y Cervera respectivamente.

**Dos.** Pedir a los gobiernos españoles y francés un sistema de horarios ferroviarios cadenciados y coordinados en la frontera pirenaica, sobre los ejes Irún-Hendaya, Puigcerdà-La Tour de Carol y Portbou-Cervera de Marenda, con el objetivo de maximizar el número de correspondencias entre los servicios de Renfe y SNCF, y aumentando su calidad, para que en un plazo de cuatro años se cree un único servicio regional transfronterizo entre las regiones de ambos lados de los Pirineos.

**Tres.** Que los gobiernos español y francés acuerden, con la participación de los ejecutivos catalán y occitano, la creación de un servicio ferroviario regional integrado en el área de Cataluña-Occitania, con conexiones hacia Aragón y Comunidad Valenciana, aprovechando los ejes ferroviarios de alta velocidad y el de la línea convencional Portbou-Cervera por la costa.

**Cuatro.** Que se establezca un sistema de trenes nocturnos europeo hacia la Costa Roja / Costa Brava y Puigcerdà hasta Barcelona, coordinando necesidades locales. Por eso se pide a los gobiernos francés y español un plan para establecer trenes nocturnos entre Barcelona y París-Bruselas, así como entre Barcelona y Frankfurt, a través de Aviñón, que permita a los usuarios ahorrar dos noches de hotel y hacer un viaje de prácticamente cero emisiones de CO2. La Alianza Transfronteriza ha presentado el proyecto **LunaJet**, un tren mixto de viajeros y mercancías ligeras, entre Barcelona y Frankfurt, y pide a los gobiernos su implementación.

Con el apoyo de



**ASSOCIATION DES USAGERS  
DU TRAIN PERPIGNAN-PORTBOU**  
Perpignan Elne Argelès-sur-mer Collioure Port-Vendres Banyuls-sur-mer Cerbère Port-Bou  
Perpinyà Elne Argelers Collioure Port-Vendres Banyuls Cervera Portbou



## Anexo. Medidas para la Alianza Transfronteriza 2014 de mejora del ferrocarril a través de los Pirineos

### A) a corto plazo:

- El incremento de los servicios de proximidad (regional y TER) y la aplicación de una cadencia de servicio de una o dos horas con una amplitud horaria adecuada (temprano en la mañana, tarde por la noche), que haga posible la utilización del transporte público ferroviario por los diversos motivos de desplazamiento dentro de la Euroregión (Cataluña-Occitania).
- La optimización de las conexiones internacionales a Cervera / Portbou y La Tour de Carol / Puigcerdà;
- Programación de los horarios SNCF - Renfe en toda la Euroregión para facilitar el enlace de las líneas Villefranche de Conflent - Perpiñán y Toulouse - Narbona - Montpellier con el Corredor Mediterráneo.
- La integración del Tren Amarillo de vía estrecha (métrica), entre Vilafranca de Conflent y La Tour de Carol, con un proyecto de mejora de relaciones transfronterizas, haciendo las inversiones necesarias, ya sea por un cambio importante en la gestión de la SNCF o contemplando la posibilidad de un cambio de operador que tenga un interés de verdad en potenciar este medio de transporte.

### B) a medio plazo:

- la entrada en servicio de una red regional ferroviaria de Alta Velocidad (TERGV) entre Nimes y Barcelona, con el material existente (trenes AVE y TGV Sudeste), para fomentar una dinámica euroregional;
- la entrada en servicio de un Tren Transfronterizo Perpiñán-Girona circulando por la vía histórica (Portbou-Cerbère), con extensiones a Montpellier y Barcelona, utilizando los trenes Talgo de ancho de ejes variable que han dejado de prestar servicio, para satisfacer las necesidades de las poblaciones del litoral y hacer posible un modelo turístico más sostenible y menos estacional.

### C) a largo plazo:

- La construcción de la conexión Perpiñán - Montpellier polivalente en alta velocidad, para superar la fragilidad y saturación del corredor actual, constituyendo un corredor fiable que complete las relaciones de largo recorrido del Corredor Mediterráneo y de la línea Madrid - Barcelona - París íntegramente en servicios de altas prestaciones. Se ofrecería al mismo tiempo un salto significativo de calidad para los trenes de mercancías y unas ganancias de tiempo de viaje que atraerían a los cargadores y permitirán una transferencia de carga real de la carretera hacia el ferrocarril. Esta propuesta asegurará una mejor optimización de las nuevas líneas y por tanto un coste financiero menor para la colectividad, contribuyendo asimismo a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero imputables del transporte por carretera hasta casi cero, igual que sus accidentes viales.