

Barcelona, a 30 de novembre de 2022

## La PTP demana la continuïtat dels serveis tranfronterers que es perdran a partir de l'11 de desembre



Imatge: eldelinux

***A partir de l'11 de desembre només 2 trens de passatgers per sentit creuaran el túnel del Pertús.***

***Des de la nostra entitat exigim la continuïtat dels serveis d'alta velocitat des de Catalunya fins a Lió i Marsella i que es recuperi el servei diari fins a Tolosa de Llenguadoc.***

***A curt termini, apostem per a un allargament dels serveis AVE fins a Perpinyà i TGV fins a Figueres.***

Des que es va posar en servei els primers serveis entre Barcelona i França en alta velocitat el 15 de desembre de 2013, ara fa 9 anys, Renfe i SNCF han estat operant aquestes circulacions de manera conjunta. La cooperació entre companyies, però, té data de caducitat en els pròxims dies: l'11 de desembre de 2022.

Aquesta ruptura implica que, per ara, **es perdin la meitat de circulacions de trens d'alta velocitat que circulen pel Túnel del Pertús, passant de 4 a 2 circulacions per sentit i dia.** Els serveis que es deixarien de prestar serien els que corresponen a Renfe Operadora, que són els que asseguren les relacions entre Barcelona i Lió i entre Madrid i Marsella. En

conseqüència, a partir d'aquesta data **únicament s'asseguraran les relacions entre Barcelona i París, operades per SNCF.**

Aquesta retallada, però, ja ve precedida d'una primera que va succeir en el context de les restriccions de desplaçament degudes a la pandèmia de la Covid-19, el març de 2020. Amb la represa, es van restablir progressivament els serveis que fins ara han travessat diàriament el Túnel del Pertús, a excepció de **la relació entre Barcelona i Tolosa, que des de llavors ja no l'hem tornat a veure.**

### **Les traves administratives, un dels motius principals de la supressió**

Una de les principals explicacions sobre el perquè de la important tisorada del pròxim 11 de desembre la podem trobar en les traves administratives que des de SNCF Réseau (l'empresa subsidiària de SNCF que s'encarrega de la infraestructura) s'han imposat a les empreses que entren en competició directa amb els serveis prestats per a la SNCF, dificultant en gran manera la possibilitat que altres serveis ferroviaris (com seria el cas de Renfe per al manteniment de les connexions actuals cap a Lió o Marsella) pugui operar amb normalitat, tal com s'ha fet fins ara. Actualment, només Trenitalia, l'operador públic italià, ha aconseguit superar aquestes traves administratives, operant diàriament diversos serveis d'alta velocitat entre París, Lió i Milà.

Per altra banda, el retard en l'entrega dels nous trens Avril per part del fabricant Talgo a Renfe també han provocat que la seva homologació es faci més tard, lligant la continuïtat dels serveis internacionals a la posada en servei d'aquest nou material mòbil, suposant una dificultat afegida a la continuïtat dels serveis de l'operador espanyol a França.

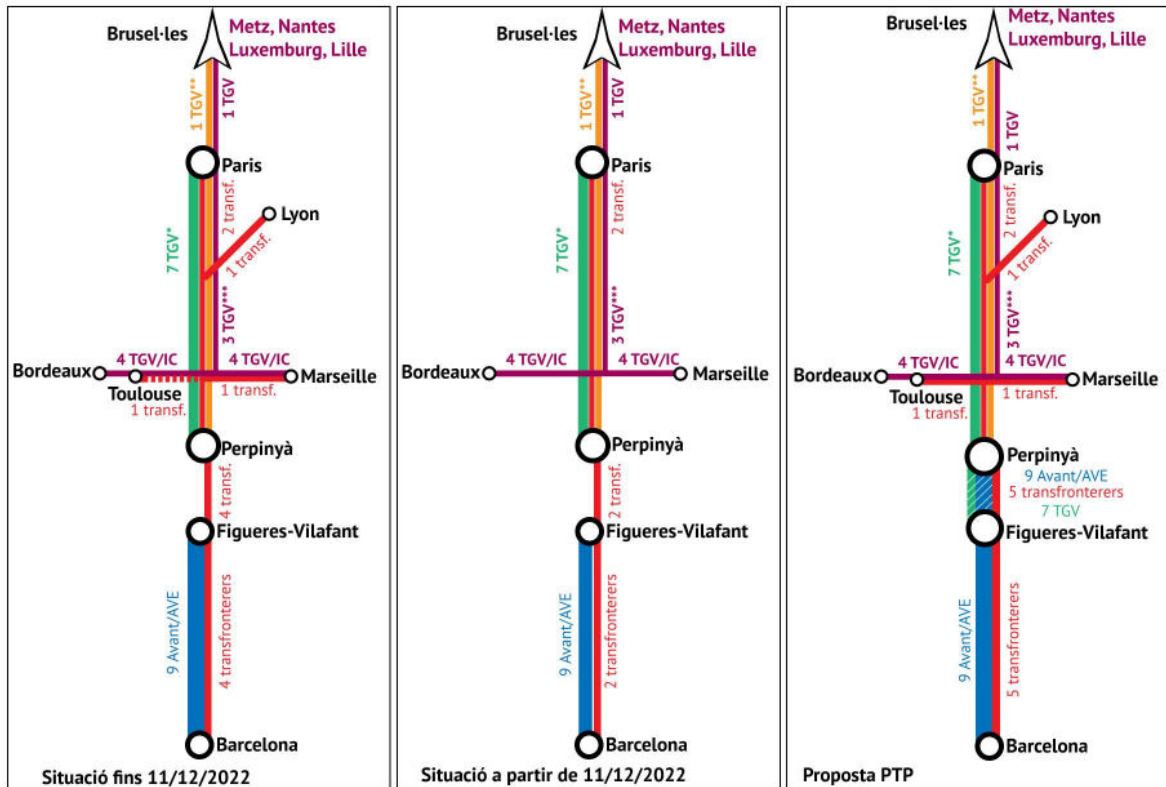
### **Un servei molt reduït des del primer dia**

De fet, ja des de la posada en servei d'aquests serveis l'any 2013, [la PTP ha denunciat una connexió insuficient entre Catalunya i França](#). **Una escassa oferta de serveis fa que la connexió sigui molt ineficient**, fent molt complicat o impossible un mateix trajecte d'anada i tornada el mateix dia. Per exemple, actualment el primer tren que arriba a Barcelona des de França ho fa a les 12:34 h, mentre que l'últim tren que travessa la frontera cap a la Catalunya del Nord surt de la capital catalana a les 16:36 h, obligant que els usuaris de la Catalunya del Nord només puguin estar 4 hores a Barcelona.

En conseqüència, amb aquesta escassa oferta no s'atén a tota la potencialitat que pot oferir aquesta connexió, i aboca que la major part dels desplaçaments es facin per carretera. Per altra banda, **una oferta molt reduïda, tenint una demanda potencial molt elevada** fa que el preu del bitllet s'enfilí a valors moltes vegades inassumibles.

Per això, **des de la PTP exigim als responsables d'aquesta situació que facin el possible per garantir les connexions que actualment s'esdevenen entre Barcelona i Lió i Marsella, per tal de no perdre connectivitat** no només amb aquestes grans ciutats del sud i centre francès, sinó també amb la Catalunya del Nord i la regió occitana.

## Nombre de circulacions diàries per sentit entre Barcelona i França



\* Les circulacions a l'estiu entre Barcelona i París incrementen en 1 tren diari per sentit  
Per tant el nombre de trens per sentit a l'estiu són 3 al trajecte Barcelona-París

\*\* El TGV entre Perpinyà i Brussel-les circula dos dies per setmana

\*\*\* TGV a París des de Montpellier

..... Circulació a Tolosa 2012 - 2020, actualment no està en servei

PTP

### Aprofitem el túnel del Pertús!

Tanmateix, però, exigim no només la permanència de l'actual servei i el restabliment de la circulació fins a Tolosa de Llanguedoc, sinó per un augment de les freqüències fins a la frontera, aprofitant al màxim el túnel del Pertús. La connexió en alta velocitat entre Barcelona i Perpinyà va significar una inversió de 3.500 M€ i és un veritable escàndol que aquest esforç financer que es va fer des dels fons europeus redueixi encara més el servei en lloc d'augmentar.

L'increment de servei que proposem seria possible amb **l'allargament fins a Perpinyà dels serveis AVE/Avant que actualment finalitzen a Figueres**. D'aquesta manera, Barcelona i Perpinyà passarien d'estar unides amb 4 trens d'alta velocitat per sentit diaris (2 a partir del dia 11 de desembre) a tenir-ne 14, millorant en gran manera les necessitats de connexió entre Occitània i Catalunya, tal com va demanar la presidenta occitana Carole Delga.

Aquest augment de circulacions possibilitaria que els residents al sud de França poguessin venir a passar la jornada a Barcelona, Girona o Figueres i multiplicaria les possibilitats de viatge per als occitans a molts indrets del nord-est peninsular i del Corredor Mediterrani. Igualment, l'augment de circulacions fins a la capital de la Catalunya del Nord també

possibilitaria enllaços amb regionals francesos per anar a altres ciutats del sud de França, com Tolosa, Narbona, Montpeller o Vilafranca de Conflent amb uns temps de viatge molt competitiu.

Així mateix, des de les entitats firmants també **proposem com a alternativa a l'enllaç a Perpinyà que els TGV francesos finalitzin el trajecte a Figueres Vilafant**, possibilitant 7 trens entre Catalunya i París i facilitant el dia a dia dels treballadors i treballadores transfronterers. En qualsevol dels dos casos, **l'objectiu de la proposta és tenir una estació d'enllaç per a trens d'alta velocitat espanyols i francesos.**

Finalment, demanem a les companyies ferroviàries Renfe i SNCF perquè explorin aquesta proposta, i demanem el compromís polític per part dels governs espanyol i francès perquè això sigui una realitat a mitjà termini.

### **El servei regional encara no està prou ben connectat**

La situació no és gaire millor als serveis regionals, tant a l'enllaç a Portbou i Cerdère com a La Tor de Querol i Puigcerdà. Tot i que hi ha algunes circulacions que travessen la frontera per a garantir una connexió més o menys encertada, d'altres continuen sense travessar-la.

A llarg termini, hem de contemplar una certa continuïtat a les fronteres com al model proposat entre Bordeus i Sant Sebastià. A curt termini, però, **demanem una bona coordinació horària entre els trens de Rodalies i SNCF, a través d'uns horaris cadenciats i una àmplia cobertura horària.** Per exemple, els trens de rodalies que surten de Portbou a les 7:00 h i a les 8:30 h cap a Barcelona no enllacen amb els trens que venen de França, problema que podria ser resolt allargant els recorreguts dos quilòmetres. Pel costat de la Cerdanya, els tres trens que arriben a Puigcerdà des de Barcelona més tard de les 18 h no arriben fins a l'estació de La Tor de Querol, mentre que els dos trens que inicien a la Cerdanya en direcció Barcelona ho fan des de Puigcerdà, de manera que el primer tren que inicia el recorregut des de La Tor arriba a Barcelona passades les 11:30 h. Per altra banda, **molts dels trens SNCF TER han de finalitzar el servei sense poder creuar la frontera per un tema administratiu relacionat amb l'acreditació de llengües.** En efecte, tant l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària (AESF) com la seva homòloga francesa (EPSF) demanen un certificat B1 a tots els maquinistes que circulin entre les estacions frontereres, en una distància exclusivament de 2 km.

Finalment, **pel que fa als trens nocturns, des de les entitats demanem una reorganització dels serveis, ja que representen una clara alternativa a l'avió.** Entenem que els trens nocturns entre París i Cerdère hauria de circular cada dia, tal com succeeix amb el París - La Tor de Querol, i com està previst també per al París - Baiona el 2024. Tots els serveis nocturns haurien de ser renovats, i **els serveis que actualment finalitzen a Cerdère o La Tor haurien d'allargar-se fins a Barcelona, o almenys a la part sud de la frontera (Portbou i Puigcerdà), per tenir una fàcil connexió amb els trens de rodalies.**

Contactes de premsa:

[Fr] FNAUT - Fabrice Michel: 01 43 35 35 75 - 06 80 68 64 07

[Cat/Cast] PTP - Carles Garcia: 34 682 65 94 83



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

*Perpignan Elne Argelès-sur-mer Collioure Port-Vendres Banyuls-sur-mer Cauterets Port-Bou  
Perpignan Elne Argelès-sur-mer Collioure Port-Vendres Banyuls-sur-mer Cauterets Port-Bou*

