

Barcelona, a 30 de noviembre de 2022

## La PTP pide la continuidad de los servicios transfronterizos que se perderán a partir del 11 de diciembre



Imagen: eldelinux

***A partir del 11 de diciembre solo 2 trenes de pasajeros por sentido cruzarán el túnel del Pertús.***

***Desde las entidades exigimos la continuidad de los servicios de alta velocidad desde Cataluña hasta Lyon y Marsella y que se recupere el servicio diario hasta Tolosa de Languedoc.***

***A corto plazo, apostamos por un alargamiento de los servicios AVE hasta Perpiñán y TGV hasta Figueras.***

Desde que se puso en servicio los primeros servicios entre Barcelona y Francia en alta velocidad el 15 de diciembre de 2013, hace 9 años, Renfe y SNCF han estado operando estas circulaciones de manera conjunta. Sin embargo, la cooperación entre compañías tiene fecha de caducidad en los próximos días: el 11 de diciembre de 2022.

Esta ruptura implica que, por ahora, **se pierdan la mitad de circulaciones de trenes de alta velocidad que circulan por el Túnel del Pertús, pasando de 4 a 2 circulaciones por sentido y día.** Los servicios que se dejarían de prestar serían los que corresponden a Renfe Operadora, que son quienes aseguran las relaciones entre Barcelona y Lyon y entre Madrid y Marsella.

En consecuencia, a partir de esa fecha **únicamente se asegurarán las relaciones entre Barcelona y París, operadas por SNCF.**

Sin embargo, este recorte ya viene precedido de una primera que sucedió en el contexto de las restricciones de desplazamiento debidas a la pandemia de la Covid-19, en marzo de 2020. Con la reanudación, se restablecieron progresivamente los servicios que hasta ahora han atravesado a diario el Túnel del Pertús, a excepción de **la relación entre Barcelona y Toulouse, que desde entonces ya no lo hemos vuelto a ver.**

### **Las trabas administrativas, uno de los motivos principales de la supresión**

Una de las principales explicaciones sobre el porqué del importante tijeretazo del próximo 11 de diciembre la podemos encontrar en las trabas administrativas que desde SNCF Réseau (la empresa subsidiaria de SNCF que se encarga de la infraestructura) se han impuesto a las empresas que entran en competición directa con los servicios prestados para la SNCF, dificultando en gran medida la posibilidad de que otros servicios ferroviarios (como sería el caso de Renfe para el mantenimiento de las conexiones actuales hacia Lyon o Marsella) pueda operar con normalidad, tal y como se ha hecho hasta ahora. Actualmente, solo Trenitalia, el operador público italiano, ha logrado superar estas trabas administrativas, operando a diario varios servicios de alta velocidad entre París, Lyon y Milán.

Por otra parte, el retraso en la entrega de los nuevos trenes Avril por parte del fabricante Talgo en Renfe también ha provocado que su homologación se haga más tarde, ligando la continuidad de los servicios internacionales a la puesta en servicio de este nuevo material móvil, suponiendo una dificultad añadida a la continuidad de los servicios del operador español en Francia.

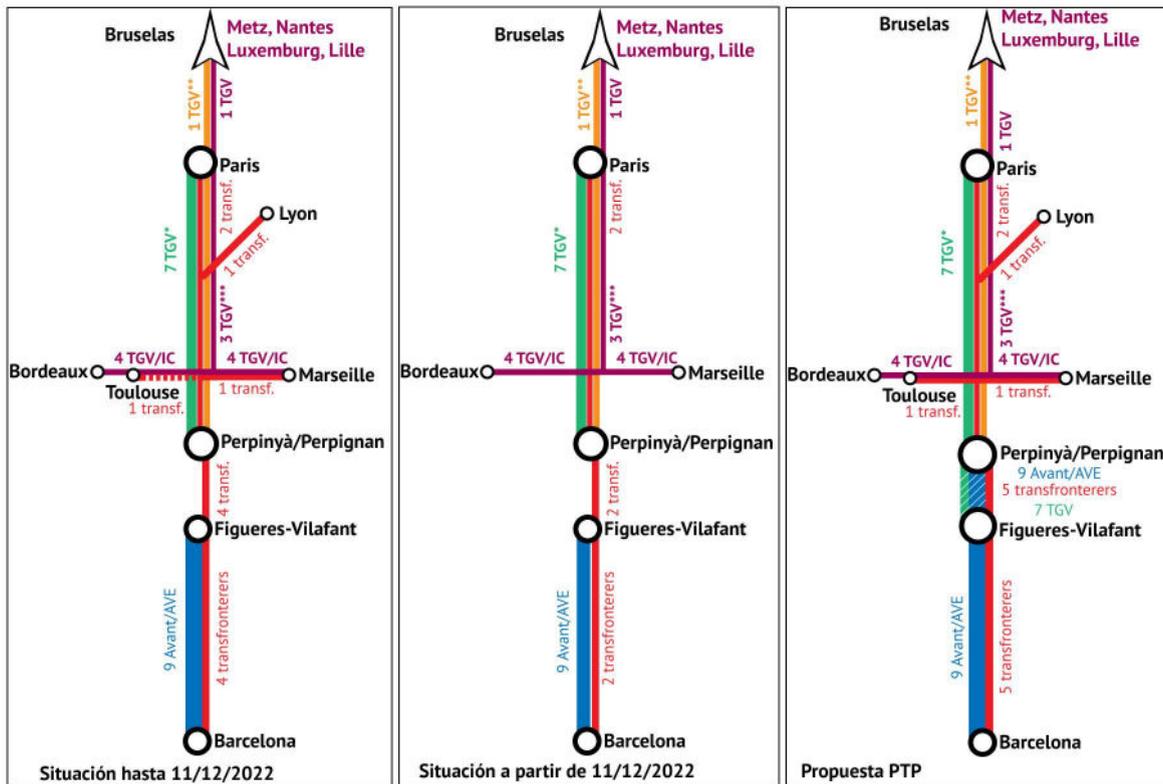
### **Un servicio muy reducido desde el primer día**

De hecho, ya desde la puesta en servicio de estos servicios en 2013, [la PTP ha denunciado una conexión insuficiente entre Cataluña y Francia](#). **Una escasa oferta de servicios hace que la conexión sea muy ineficiente**, haciendo muy complicado o imposible un mismo trayecto de ida y vuelta el mismo día. Por ejemplo, actualmente el primer tren que llega a Barcelona desde Francia lo hace a las 12:34h, mientras que el último tren que cruza la frontera hacia la Catalunya del Nord sale de la capital catalana a las 16:36h, obligando a que los usuarios de la Catalunya del Nord solo puedan estar 4 horas en Barcelona.

En consecuencia, con esta escasa oferta no se atiende a toda la potencialidad que puede ofrecer esta conexión, y conduce a que la mayor parte de los desplazamientos se realicen por carretera. Por otra parte, **una oferta muy reducida, teniendo una demanda potencial muy elevada**, hace que el precio del billete trepe a valores muchas veces inasumibles.

Por eso, **desde la PTP exigimos a los responsables de esta situación que hagan lo posible para garantizar las conexiones que actualmente acontecen entre Barcelona y Lyon y Marsella, para no perder conectividad** no solo con estas grandes ciudades del sur y centro francés, sino también con la Catalunya del Nord y la región occitana.

## Número de circulaciones diarias por sentido entre Barcelona y Francia



\* Las circulaciones en verano entre Barcelona y París incrementan en 1 tren diario por sentido. Por lo tanto, el número de trenes por sentido en verano es de 3 en el trayecto Barcelona-París.

\*\* El TGV entre Perpiñán/Perpignan i Bruselas circula dos días por semana.

\*\*\* TGV a París desde Montpellier.

..... Circulación a Toulouse 2012 - 2020, actualmente no está en servicio.

PTP

### ¡Aprovechamos el túnel del Pertús!

Sin embargo, exigimos no solo la permanencia del actual servicio y el restablecimiento de la circulación hasta Toulouse, sino por un aumento de las frecuencias hasta la frontera, aprovechando al máximo el túnel del Pertús. La conexión en alta velocidad entre Barcelona y Perpiñán significó una inversión de 3.500 M€ y es un verdadero escándalo que este esfuerzo financiero que se hizo desde los fondos europeos reduzca aún más el servicio en lugar de aumentar.

El incremento de servicio que proponemos sería posible con **el alargamiento hasta Perpiñán de los servicios AVE/Avant que actualmente finalizan en Figueres**. De esta forma, Barcelona y Perpiñán pasarían de estar unidas con 4 trenes de alta velocidad por sentido diarios (2 a partir del día 11 de diciembre) a tener 14, mejorando en gran medida las necesidades de conexión entre Occitania y Cataluña, tal y como pidió la presidenta occitana Carole Delga.

Este aumento de circulaciones posibilitaría que los residentes en el sur de Francia pudieran venir a pasar la jornada a Barcelona, Girona o Figueres y multiplicaría las posibilidades de viaje para los occitanos a muchos lugares del noreste peninsular y del Corredor Mediterráneo. Igualmente, el aumento de circulaciones hasta la capital de la Catalunya del

Nord también posibilitaría enlaces con regionales franceses para ir a otras ciudades del sur de Francia, cómo Toulouse, Narbona, Montpellier o Vilafranca de Conflent con unos tiempos de viaje muy competitivos.

Asimismo, desde las entidades firmantes también **proponemos como alternativa al enlace a Perpiñán que los TGV franceses finalicen el trayecto a Figueres Vilafant**, posibilitando 7 trenes entre Cataluña y París y facilitando el día a día de los trabajadores y trabajadoras transfronterizos. En cualquiera de los dos casos, **el objetivo de la propuesta es tener una estación de enlace para trenes de alta velocidad españoles y franceses.**

Por último, pedimos a las compañías ferroviarias Renfe y SNCF para que exploren esta propuesta, y pedimos el compromiso político por parte de los gobiernos español y francés para que esto sea una realidad a medio plazo.

### **El servicio regional aún no está bien conectado**

La situación no es mucho mejor en los servicios regionales, tanto en el enlace a Portbou y Cerdère como a La Tor de Querol y Puigcerdà. Aunque existen algunas circulaciones que atraviesan la frontera para garantizar una conexión más o menos acertada, otras siguen sin atravesarla.

A largo plazo, debemos contemplar una cierta continuidad en las fronteras, como el modelo propuesto entre Burdeos y San Sebastián. Sin embargo, a corto plazo **pedimos una buena coordinación horaria entre los trenes de Cercanías y SNCF, a través de unos horarios cadenciados y una amplia cobertura horaria.** Por ejemplo, los trenes de cercanías que salen de Portbou a las 7:00 h ya las 8:30 h hacia Barcelona no enlazan con los trenes que vienen de Francia, problema que podría ser resuelto alargando los recorridos dos kilómetros. Por el lado de la Cerdanya, los tres trenes que llegan a Puigcerdà desde Barcelona más tarde de las 18 h no llegan hasta la estación de La Tor de Querol, mientras que los dos trenes que inician en la Cerdanya en dirección Barcelona lo hacen desde de Puigcerdà, por lo que el primer tren que inicia el recorrido de la Tor llega a Barcelona pasadas las 11:30 h. Por otra parte, **muchos de los trenes SNCF TER deben finalizar el servicio sin poder cruzar la frontera por un tema administrativo relacionado con la acreditación de lenguas.** En efecto, tanto la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) como su homóloga francesa (EPSF) piden un certificado B1 a todos los maquinistas que circulen entre las estaciones fronterizas, en una distancia exclusivamente de 2 km.

Por último, **en lo que se refiere a los trenes nocturnos, desde las entidades pedimos una reorganización de los servicios, ya que representan una clara alternativa al avión.** Entendemos que los trenes nocturnos entre París y Cerdère deberían circular cada día, tal y como sucede con el París - La Tor de Querol, y como está previsto también para el París - Bayona en 2024. Todos los servicios nocturnos deberían ser renovados, y **los servicios que actualmente finalizan en Cerdère o La Tor deberían alargarse hasta Barcelona, o al menos en la parte sur de la frontera (Portbou y Puigcerdà), para tener una fácil conexión con los trenes de cercanías.**

Contactos de prensa:

[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-Estac Argelès-ser-mor-Catlière Port-Vendres Banyuls-ser-mor-Cerbère Port-Bou  
Perpiyà Estac Argelers Catlière Port-Vendres Banyuls Cerbera Portbou

