

Barcelone, le 30 novembre 2022

Les associations d'usagers demandons la continuité des services transfrontaliers qui cesseront à partir du 11 décembre



Image : eldelinux

À partir du 11 décembre seuls 2 trains de voyageurs dans chaque sens traverseront le tunnel du Pertús.

Nous exigeons la continuité des services à grande vitesse de la Catalogne vers Lyon et Marseille et le rétablissement de la desserte quotidienne de Toulouse.

À court terme, nous demandons aussi l'extension des dessertes AVE vers Perpignan et TGV vers Figueres .

Depuis la mise en service des premiers services à grande vitesse entre Barcelone et la France le 15 décembre 2013, il y a maintenant 9 ans, Renfe et SNCF ont exploité conjointement ces services. La coopération entre les entreprises a cependant une date d'expiration dans quelques jours : le 11 décembre 2022.

Cette pause signifie que, pour l'instant, **la moitié des trains à grande vitesse qui traversent le tunnel de Pertús seront abandonnés, passant de 4 à 2 circulations par sens et par jour.** Les services qui cesseraient d'être effectués seraient ceux correspondant à Renfe Operadora, qui assurent les liaisons entre Barcelone et Lyon et entre Madrid et Marseille. En

conséquence, à partir de cette date **seules les liaisons entre Barcelone et Paris, opérées par la SNCF, seront assurées.**

Cette coupure, cependant, est déjà précédée d'une première qui s'est produite dans le contexte des restrictions de voyage dues à la pandémie de Covid-19, en mars 2020. Avec la reprise, les services qui jusqu'à présent traversaient quotidiennement le tunnel de Pertús, à l'exception de **la liaison entre Barcelone et Toulouse, que l'on n'a plus revu depuis.**

Les entraves administratives, l'une des principales raisons de la suppression

L'une des principales explications de l'important coup de ciseau du 11 décembre prochain se trouve dans les entraves administratives imposées par SNCF Réseau (la filiale de la SNCF en charge de l'infrastructure) sur les entreprises qui entrent en concurrence directe avec les services fournis à la SNCF, entravant fortement la possibilité que d'autres services ferroviaires (comme ce serait le cas de Renfe pour le maintien des liaisons actuelles vers Lyon ou Marseille) puissent fonctionner normalement, comme il a été fait jusqu'à présent. Actuellement, seul Trenitalia, l'opérateur public italien, a réussi à surmonter ces verrous administratifs, en exploitant plusieurs liaisons quotidiennes à grande vitesse entre Paris, Lyon et Milan.

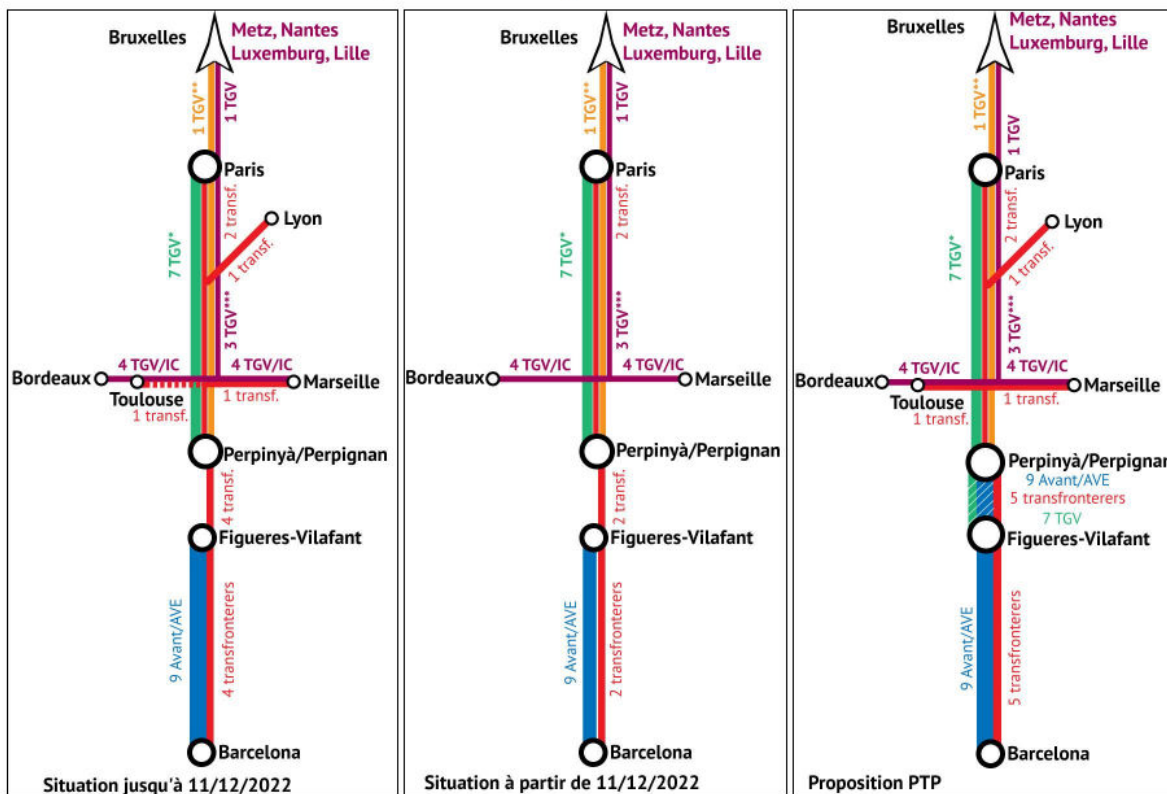
D'autre part, le retard de livraison des nouvelles rames Avril par le constructeur Talgo à Renfe a également fait intervenir plus tardivement leur homologation, liant la continuité des services internationaux à la mise en service de ce nouveau matériel roulant, assumant une difficulté supplémentaire à la continuité des services de l'opérateur espagnol en France.

Un service très réduit dès le premier jour

En effet, depuis la mise en service de ces services en 2013, [la PTP dénonce une liaison insuffisante entre la Catalogne et la France](#). **Une mauvaise gamme de services rend la connexion très inefficace**, rendant très difficile voire impossible de faire un aller-retour le même jour. Par exemple, actuellement, le premier train qui arrive à Barcelone depuis la France le fait à 12h34, tandis que le dernier train qui traverse la frontière vers la Catalogne du Nord quitte la capitale catalane à 16h36, ce qui oblige les utilisateurs de la Catalogne du Nord à ne passer que 4 heures à Barcelone.

Par conséquent, avec cette offre limitée, tout le potentiel que peut offrir cette liaison n'est pas pris en compte, et conduit à ce que la majorité des déplacements s'effectuent par la route ou l'avion. En revanche, **une offre très réduite, ayant une demande potentielle très élevée, fait** que le prix du billet grimpe à des niveaux souvent insoutenables. Pour cette raison, **PTP demande aux responsables de cette situation de tout mettre en œuvre pour garantir les liaisons qui se déroulent actuellement entre Barcelone et Lyon et Marseille, afin de ne pas perdre la connectivité**, non seulement avec ces grandes villes du sud et centre français, mais aussi avec la Catalogne Nord et la région Occitanie.

Nombre de circulations quotidiennes par sens entre Barcelone et la France



* Les circulations à l'été entre Barcelone et Paris augmentent de 1 train quotidien par sens
Le nombre de trains par sens à l'été sont 3 à l'itinéraire Barcelone-Paris

** Le TGV entre Perpignan et Bruxelles circule deux jours par semaine

*** TGV vers Paris depuis Montpellier

..... Circulation à Toulouse 2012 - 2020, actuellement hors service

PTP

Profitions du tunnel du Pertús !

Nous exigeons non seulement la permanence du service actuel et le rétablissement du trafic vers Toulouse, mais aussi une augmentation des fréquences vers la frontière, en profitant pleinement du tunnel du Pertús. La connexion à haute vitesse entre Barcelone et Perpignan a signifié un investissement de 3,5 milliard EUR et c'est un vrai scandale qu'après cet effort budgétaire financé par des fonds européens la desserte se réduise encore plus au lieu d'être augmentée. Cette augmentation du service serait possible avec **l'extension des services AVE/Avant vers Perpignan des trains qui actuellement se terminent à Figueres**. Ainsi, Barcelone et Perpignan passeraient de 4 trains à grande vitesse quotidiens dans chaque sens (2 à partir du 11 décembre) à 14, améliorant d'une façon très considérable les nécessaires liaisons entre l'Occitanie et la Catalogne, comme demandé par la présidente occitane Carole Delga.

Cette augmentation du trafic permettrait aux habitants du sud de la France de passer la journée à Barcelone, Gérone ou Figueres et multiplierait les possibilités de déplacement des occitans vers de nombreux endroits du nord-est de l'Espagne, centre et Méditerranée. De même, l'augmentation du trafic vers Perpignan, ville catalane, permettrait également des liaisons avec les régions françaises vers d'autres villes du sud de la France, comme

Toulouse, Narbonne, Montpellier ou Villefranche de Conflent avec des temps de parcours très compétitifs.

De même, nous proposons **comme alternative à la liaison vers Perpignan que les Français TGV terminent le trajet vers Figueres Vilafant**, permettant 7 trains entre la Catalogne et Paris et facilitant la vie quotidienne des travailleurs frontaliers. Dans les deux cas, **l'objectif de la proposition est de disposer d'une gare de liaison pour les trains à grande vitesse espagnols et français.**

Nous demandons aux compagnies ferroviaires Renfe et SNCF d'explorer cette proposition, et nous demandons l'engagement politique des gouvernements espagnol et français pour que cela devienne une réalité à moyen terme.

Le service régional, pas suffisamment connecté encore

La situation n'est guère meilleure dans les services plus régionaux, que ce soit du côté Cerdère / Port-Bou ou du côté Latour de Carol / Puigcerdà. Bien que certains trains traversent la frontière et permettent de se connecter avec plus ou moins de succès avec les services de l'autre côté, tous ne le font pas encore.

A long terme, il faudrait une continuité aux frontières sur le modèle de ce qui se prépare entre Bordeaux et San Sebastian. A court terme **nous avons besoin d'une vraie coordination d'horaires entre les trains RENFE et SNCF, un cadencement et une large amplitude horaire.** Par exemple, les trains qui partent de Port-Bou à 7h et 8h30 sont inaccessibles aux voyageurs venant de France, alors que des interconnexions pourraient se réaliser facilement en élargissant les trajets de deux km. Du côté de Latour de Carol, les 3 trains qui arrivent à Puigcerdà après 18h ne continuent pas vers la Tour de Carol, et les 2 premiers trains de la ligne R3 partent de Puigcerdà, en laissant le premier train au départ la Tour arriver à Barcelone à 11h30. Un autre problème est que de **nombreux trains SNCF TER (ainsi que les trains de nuit) sont bloqués à la frontière pour une question administrative de diplôme de langue.** En effet l'autorité de sécurité espagnole (AESF) comme son équivalent français (EPSF) imposent depuis peu un certificat de langue "B1" aux conducteurs pour circuler entre les gares frontières sur une distance de seulement 2 km.

En **ce qui concerne les trains de nuit, nous avons besoin d'un redéploiement, car ils représentent une alternative à l'avion.** Les trains de nuit entre Paris et Cerdère devraient fonctionner tous les jours, comme le Paris - Latour de Carol, ce qui est prévu en 2024 pour le Paris - Bayonne (palombe bleue). Les trains de nuit devraient être rénovés. **Les trains de nuit entre Paris et Cerdère ou Latour de Carol devraient arriver à Barcelone, ou au moins au-delà de la frontière, à Portbou et Puigcerdà, avec une connexion facile avec les trains du Sud.**

[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-Etne Argelès-ser-mer Collioure Port-Vendres Banyuls-ser-mer Coubère Port-Bou
Perpignan-Etne Argelès Collioure Port-Vendres Banyuls Coubère Port-Bou*

