



Els transports a l'Euroregió

Los transportes en la Eurorregión

Les transports dans l'Eurorégion

EURORÉGION PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE

EURORREGIÓN PIRINEOS MEDITERRÁNEO

EUROREGIÓ PIRINEUS MEDITERRÀNIA



Eurorégion Pyrénées-Méditerranée
Eurorregión Pirineos Mediterráneo
Euroregió Pirineus Mediterrània

Els transports a l'Euroregió

PREÀMBUL

La interconnexió de les diferents xarxes situades a un costat i a l'altre del massís pirinenc representa un repte fonamental per al desenvolupament econòmic, l'ordenació del territori i l'afirmació de l'Euroregió Pirineus Mediterrània a la Unió Europea.

El diagnòstic, prou conegut, no pot quedar-se sense una resposta precisa: l'any 2003, 220 milions de tones de mercaderies han transitat entre la península Ibèrica i l'Europa del nord i de l'est.

La meitat d'aquests fluxos de transport s'han efectuat per terra: un 96% per carretera i un 4% per ferrocarril.

Dins de l'espai Pirineus Mediterrània, van circular més de 100 milions de tones de mercaderies, seguint el mateix repartiment modal.

Les projeccions en l'horitzó de 2030 convergeixen vers un tràfic entre la península Ibèrica i la resta d'Europa de 400 milions de tones, de les quals 220 milions s'efectuaran per via terrestre.

En aquest context, tal i com vam afirmar a la Declaració comuna sobre transports del 10 de febrer de 2006, l'Euroregió espera dels Estats espanyol i francès que realitzin totes les accions necessàries, especialment pel que fa a estudis tècnics, anàlisis econòmiques i financeres, i introducció de perspectives mediambientals, amb l'objectiu de concretar la interconnexió de les xarxes transpirinenques al més aviat possible.

Mode ferroviari:

- Per al transport de viatgers, la realització de les línies d'alta velocitat Bordeus – Toulouse – Narbonne – Barcelona i Montpellier – Narbonne – Perpignan – Barcelona constitueixen un repte estratègic de màxima importància per a l'obertura cap a Europa i la interconnexió amb la xarxa d'alta velocitat (Sevilla – Madrid – Zaragoza – Barcelona – Perpignan).

En aquest sentit, cal tenir en compte prioritàriament la interconnexió de les xarxes de línies d'alta velocitat a l'entorn de Narbonne.

Pel que fa al transport de mercaderies, s'han de millorar les línies i serveis existents i la oportunitat d'una nova travessa dels Pirineus segueix essent una opció a estudiar.

Modo aerei :

- Cerca de sinergies per als enllaços aeris ciutat - ciutat entre les diferents capitals regionals.

Mode marítim:

- Persecució del desenvolupament d'autopistes del mar en el Mediterrani i augment dels enllaços de tipus short sea shipping.

Jaume MATAS
President del Govern
de les Illes Balears

José MONTILLA
President del Govern
de Catalunya

Georges FRÊCHE
President de la Regió
Languedoc-Rousillon

Martin MALVY
President de la Regió
Midi-Pyrénées

Els transports a l'Euroregió

Context

La falta d'interconnexió entre les xarxes de transport de França i l'Estat espanyol fa que el massís dels Pirineus sigui poc permeable.

El trànsit de mercaderies transpirenaic equival al doble del trànsit transalpi per carretera, però els Pirineus no tenen les mateixes infraestructures terrestres, ni de carretera ni ferroviàries.

Per exemple, només hi ha tres línies de ferrocarril en funcionament que travessen els Pirineus:

- La línia que creua la frontera per Irun i Hendaia, a la façana atlàntica.
- La línia de Portbou-Cervera, a la façana mediterrània.
- La línia Barcelona-Puigcerdà-Tolosa.

Totes aquestes línies tenen un ample de via diferent a banda i banda de la frontera, la qual cosa obliga, en el cas dels combois internacionals, a dur a terme operacions tècniques a la frontera, i això limita notablement els intercanvis transfronterers.

Quant a les infraestructures de carreteres, només hi ha dues grans vies, una a cada banda, i entre totes dues absorbeixen el 70% del trànsit transpirenaic per carretera:

- A la façana atlàntica, a l'altura d'Irun-Hendaia, es tracta de l'autopista espanyola AP8, que connecta amb l'autopista francesa A63.
- A la façana mediterrània, a l'altura del Pertús – la Jonquera, la connexió entre l'autopista A9 de França i l'AP7 de l'Estat espanyol garanteix les comunicacions entre Perpinyà i Barcelona.

Hi ha quatre punts més de connexió per carretera, que s'enumeren tot seguit d'est a oest:

- El pas per Le Somport.
- El túnel de Bielsa (tancat al trànsit de camions).
- El túnel de Viella.
- Els túnels de Puymorens i del Cadí.

Malgrat aquestes fortes limitacions, vinculades al reduït nombre de passos transfronterers i a la falta d'interoperabilitat ferroviària, el volum dels intercanvis entre l'Estat espanyol i la resta d'Europa no deixa d'augmentar. Així, en deu anys el nombre de vehicles pesants que creuen els Pirineus ha

augmentat en el 50%. Al mateix temps, el trànsit de vehicles lleugers ha augmentat en el 33%.

A més, els estudis de modelització preveuen que aquest augment continuï

Modelització del trànsit de mercaderies (milions de tones)

1998	2003	2015	2020/2030
144	220	250	400

D'altra banda, s'ha constatat que el 96% del trànsit terrestre actualment es fa per carretera, davant el 4% per ferrocarril, fins i tot malgrat la saturació de les carreteres.

Per tant, cal trobar solucions paliatives per a aquest mitjà de transport, sobretot al vessant mediterrani, que és el que concentra més de la meitat dels desplaçaments.

Considerem que la creació de noves línies d'alta velocitat aptes per a passatgers i mercaderies permetran generar uns corredors ferroviaris, que amb el suport de les línies convencionals, tinguin la capacitat suficient per absorbir aquests creixements.

Trafic moyen journalier annuel 2004 sur les grands itinéraires



Davant aquesta situació, cal reforçar el transport ferroviari, marítim i aeri, a fi d'estabilitzar el volum actual del trànsit per carretera, amb la millora de la productivitat dels serveis alternatius i la creació de noves infraestructures.

Per aquesta raó, l'Euroregió Pirineus Mediterrània, formada per Migdia-Pirineus, Llenguadoc-Rosselló, Aragó, Catalunya i Balears, s'ha compromès per mitjà de la declaració comuna del 10 de febrer de 2006 a les actuacions següents:

- Promoure la inclusió en la xarxa transeuropea d'alta velocitat de les línies Bordeus-Tolosa-Montpeller-Narbona-Perpinyà-Barcelona i Tarragona-Castellò per permetre una interconnexió completa a escala europea.
- Crear connexions aèries entre les diferents capitals regionals per superar sobretot les limitacions del caràcter insular de les Balears.
- Impulsar el desenvolupament d'autopistes del mar al Mediterrani i l'increment de les connexions de short sea shipping o transport marítim de curta distància.

La carta oberta del 20 de juliol de 2006, adreçada pels presidents al primer ministre francès i al president del Govern espanyol, confirma l'absoluta necessitat d'incloure les línies Bordeus-Tolosa-Narbona i Montpeller-Narbona-Perpinyà en la programació prevista per assolir la xarxa ferroviària d'alta velocitat.

Nota. És interessant comparar aquest mapa del trànsit per carretera amb el de les línies de gran velocitat actuals o en projecte (pàgina xx).

- Es pot constatar l'important desfasament que hi ha entre França i l'Estat espanyol en el desenvolupament de la xarxa d'alta velocitat. Així, l'eix Saragossa-Barcelona tindrà una línia d'alta velocitat a partir del 2007, mentre que rep la meitat de trànsit que l'eix Bordeus-Tolosa-Narbona.
- De la mateixa manera, s'observa més trànsit a l'artèria Bordeus-Tolosa-Narbona que no pas a l'artèria Bordeus-Hendaia, però només aquesta última s'inclou dins la xarxa europea de transport.

Els transports a l'Euroregió

XARXA FERROVIÀRIA DE GRAN VELOCITAT A L'EUROREGIÓ

Avui dia, la xarxa ferroviària transpirenaica no està connectada amb cap línia de gran velocitat i té problemes d'interoperabilitat que afecten les possibilitats de desenvolupament del ferrocarril. A més, hi ha problemes de congestió als passos fronterers de Cervera i Hendaia, on es duen a terme les operacions tècniques de canvi d'eixos.

Réseau ferré de part et d'autre des Pyrénées



Per afrontar aquestes limitacions, entre els trenta eixos que s'inclouen en la decisió núm. 554/2004/CE "sobre les orientacions comunitàries per al desenvolupament de la xarxa transeuropea de transport", la Unió Europea ha seleccionat el projecte núm. 3 relatiu a l'eix ferroviari de gran velocitat del sud-oest d'Europa.

Aquest projecte preveu crear una connexió de gran velocitat al vessant mediterrani (Nîmes-Perpinyà-Figueres-Barcelona-Madrid) i una altra al vessant atlàntic (Tours-Dacs-Vitòria-Madrid).

El Govern espanyol s'ha implicat plenament en aquest projecte. Així, a l'horitzó de l'any 2010 el conjunt de la línia Madrid-Barcelona-Figueres-Perpinyà estarà en funcionament i oferirà una interconnexió real al vessant mediterrani. Aquesta mesura inclou dos projectes:

- La realització de la línia de gran velocitat Figueres-Girona-Barcelona amb ample de via UIC i apte per a trànsit de passatgers i de mercaderies, interconnectada a la xarxa de gran velocitat espanyola (en direcció a Madrid, entrada en servei de tota la línia durant l'any 2007).

- La realització del tram internacional Figueres-Perpinyà l'any 2009 hauria de garantir la continuïtat i la interoperabilitat de la xarxa transeuropea de transport més enllà de la frontera espanyola.

D'altra banda, al vessant atlàntic el tram Irun-Vitòria-Saragossa s'acabarà l'any 2013.

Pel que fa a França, només cal connectar a la xarxa de gran velocitat alguns segments de línies, encara que la interconnexió entre els diferents eixos no arribarà a ser total:

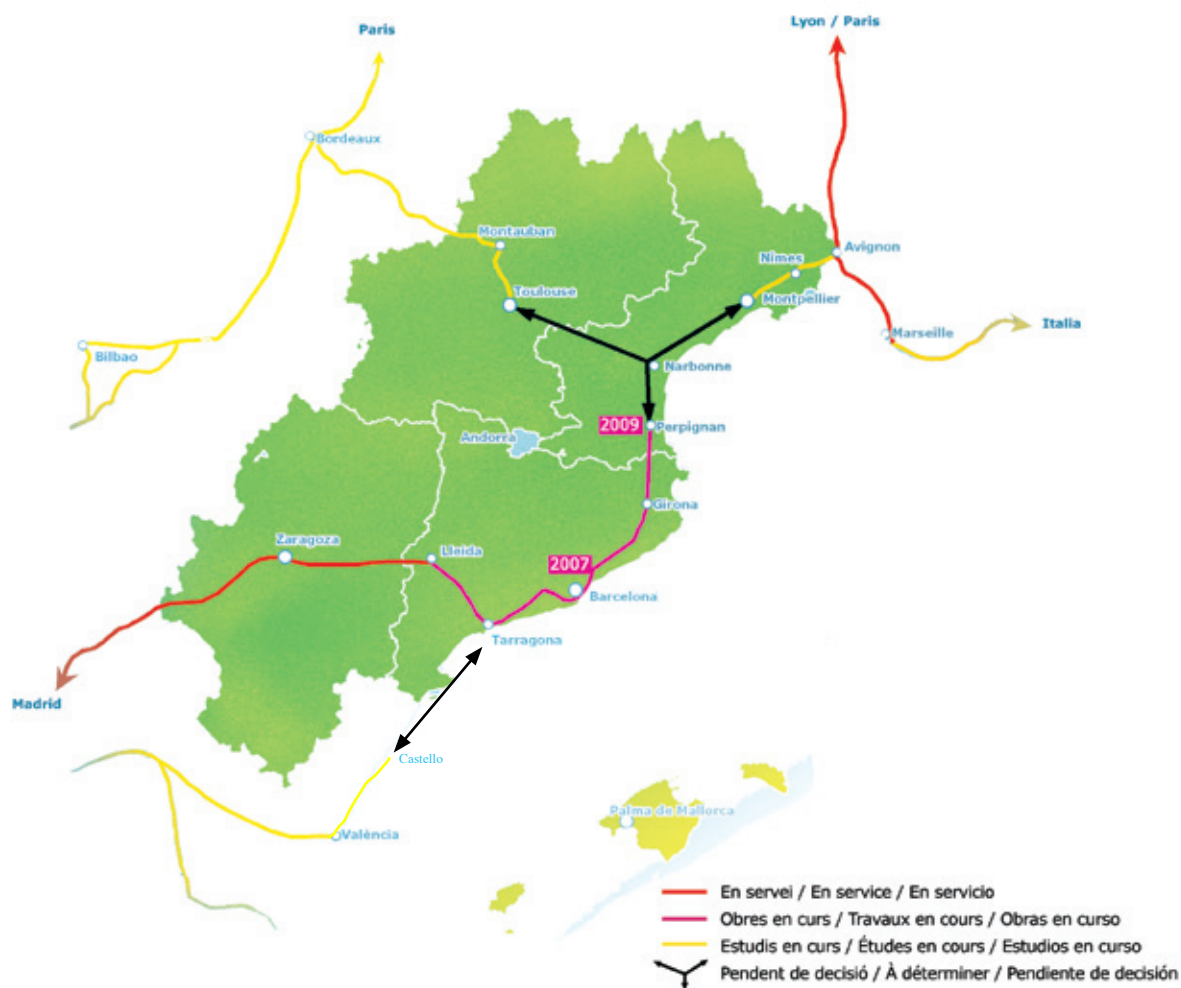
- El projecte del tram Nîmes-Montpellier ja està aprovat perquè entri en funcionament l'any 2012.

- La finalització de la línia Tours-Bordeus es preveu per a l'any 2016.

- El tram Bordeus-Tolosa s'ha d'acabar l'any 2017.

- El tram Bordeus-Hendaia, que permetria la interconnexió total al vessant atlàntic, ha d'entrar en funcionament l'any 2020.

Situación de los proyectos de líneas de alta velocidad



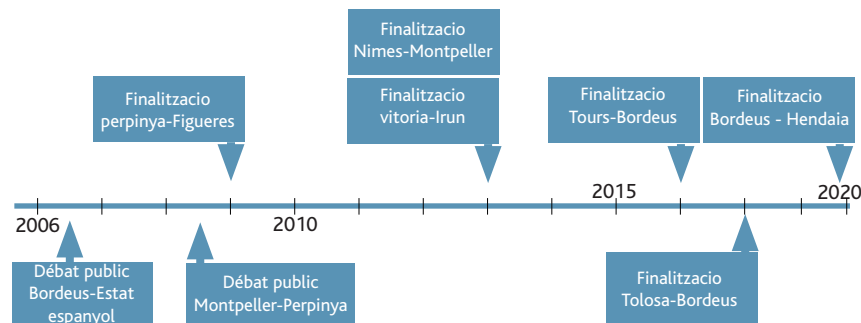
En aquest mapa es pot veure que les seccions Tolosa-Narbonne-Perpinyà, Nîmes-Montpellier-Narbonne-Perpinyà i la connexió Tarragona-Castelló són les úniques que encara falten per programar.

Malgrat tot, la realització d'aquestes seccions és cabdal a escala europea. En primer lloc, i d'una manera simbòlica, són els últims 150 km que falten per planificar per poder disposar d'una connexió ferroviària d'alta velocitat entre Estocolm i Sevilla.

En segon lloc i des del punt de vista tècnic, no fer aquestes seccions, malgrat el programa de modernització en curs que pretén augmentar la capacitat d'aquestes línies, "podria tenir conseqüències en el desenvolupament del conjunt de l'eix (en el cas de desenvolupament paral·lel de trànsits internacionals i regionals, aquest tram es podria convertir en un coll d'ampolla important)". Efectivament, diferents estudis mostren que el tram Montpeller-Perpinyà, sobretot, es podria arribar a saturar l'any 2020. En aquest context, RFF duu a terme actualment els estudis preparatoris perquè la comissió nacional per al debat públic prengui possessió del tram Montpeller-Perpinyà amb l'horitzó de l'any 2008. És important que aquest tram, en consonància amb el Barcelona-Perpinyà i el Nîmes-Montpeller es plantegi amb característiques de traçat aptes per a trens de viatgers i mercaderies.

Finalment, el projecte Bordeus-Tolosa es justificava en gran part pel reforç del l'eix conegut amb el nom de "Gran Sud", que permetria acostar Bordeus a les metròpolis del sud-est. Avui dia aquesta lògica no es porta a terme, ja que no hi ha cap programació prevista per al tram Tolosa-Narbona.

Recordatori : Cronograma orientatlu i teoric dels projectes de línies d'alta velocitat



¹ En el projecte prioritari núm. 3, informe anual d'activitat del coordinador europeu, juliol del 2006.

Constitució d'una xarxa de suport al TAV Pirineus Mediterrània

A la seva carta oberta a Dominique de Villepin i José Luis Rodríguez Zapatero del 28 de juliol de 2006, els presidents de l'Euroregió van anunciar la constitució d'una xarxa de suport que actuarà en favor d'un servei TAV de qualitat que uneixi les 5 capitals de l'Euroregió, així com d'una bona connexió amb el conjunt de la xarxa d'alta velocitat. L'Euroregió està considerant actualment la formulació d'aquesta xarxa i la seva missió precisa.

D'altra banda també resulta important connectar amb una nova línia d'ample internacional Castelló i Tarragona en alta velocitat que doni continuïtat al corredor Mediterrani.



RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
TESGN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
ΔΔΣΕΜ Αρθ. 10α(1) α), 91/440/ΕΟΚ
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
RTEFF Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG
RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/EEG
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/ETY
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG



DIRECTIVA 2001/12/CE DEL
PARLAMENTO EUROPEO Y DEL
CONSEJO, de 26 de febrero de 2001, por
la que se modifica la Directiva
91/440/CEE sobre el desarrollo de los
ferrocarriles comunitarios



Source document Eurorégion



Travessa central dels Pirineus

Source Commission Européenne

REPTES PER A L'EUROREGIÓ

- **Eliminar tots els obstacles a la interoperabilitat.**
- **Aconseguir que s'inclouguin en la xarxa de gran velocitat els trams (Bordeus)-Tolosa-Narbona i Montpellier Narbona-Perpinyà.**
- **Evitar l'ajornament dels colls d'ampolla.**
- **Complementarietat amb el transport de mercaderies i la seva millora al llarg del corredor mediterrani**

Els transports a l'Euroregió

SINERGIA DE LAS COMUNICACIONES AÉREAS ENTRE LAS DIFERENTES CAPITALES REGIONALES

El hecho de que haya numerosos aeropuertos en la Euroregión permite una buena difusión del medio de transporte aéreo. Hay seis aeropuertos en la zona española y ocho en la francesa.

INTERNACIONAL

	Dedicat al baix cost	Viatges/any	Mercaderies: t/any
Barcelona		27 152 745	90 445
Palma de Mallorca		21 240 736	21 041
Tolosa Blagnac		5 747 544	51 093

COMUNITARI

	Dedicat al baix cost	Viatges/any	Mercaderies: t/any
Eivissa		4 164 703	4 350
Menorca		2 590 733	3 829
Montpeller Mediterrania		1 303 502	2 258

REGIONAL I D' ACCESSIBILITAT

	Dedicat al baix cost	Viatges/any	Mercaderies: t/any
Girona Costa Brava		3 533 564	
Reus	si	1 382 257	
Tarba Lorda Pireneus		461 805	
Perpinya Ribesaltes	si	428 073	
Carcassona al País Catar	si	341 520	
Rodès Marcillac		157 171	
Besièrs Vias	si	43 278	
Castres Masamet		19 843	

Classificació dels aeroports de l'Esquema de la Xarxa Transeuropea de Transport (horitzó 2010).

La capacitat d'atracció dels aeroports espanyols és molt superior a la dels francesos.

Efectivament, el transport aeri de passatgers té molta importància a l'Estat espanyol, tant a l'espai interior com a escala internacional. Això s'explica en gran part per l'atractiu turístic de Catalunya i pel caràcter insular de les Balears, uns factors que afavoreixen especialment el mitjà aeri. Així, els aeroports de Barcelona i de Palma de Mallorca se situen entre els quinze primers aeroports europeus en trànsit de passatgers.

Per tant, cal anticipar solucions per afrontar la saturació previsible d'aquests aeroports i crear una veritable dinàmica local. Aquesta qüestió adquireix una importància més gran encara en el cas de les Balears, tenint en compte la gran limitació espacial de les illes.

D'altra banda, no hi ha cap connexió aèria interna a l'euroregió, cosa que podria contribuir a crear una veritable identitat local.

Un estudi sobre les connexions aèries de l'Euroregió, implusat per Midi-Pyrénées i Catalunya està actualment en fase de realització. Aquest estudi vol aportar una formulació inicial de les alternatives més viables amb vistes a la definició i elaboració d'uns estudis de viabilitat tècnica i de mercat que avalin o descartin possibles propostes d'enllaços aeris. L'objectiu a terme és crear una xarxa de vols regionals per a l'Euroregió

REPTES PER A L'EUROREGIÓ

- Prevenir la saturació dels aeroports amb més trànsit.
- Solucionar la situació d'enclavament de les Balears.
- Crear connexions aèries entre les diferents capitals regionals.

Els transports a l'Euroregió

DESENVOLUPAMENT DE LES AUTOPISTES DEL MAR

El transport marítim intraeuropeu és l'únic mitjà que ha pogut seguir el ritme de creixement del transport per carretera durant l'última dècada. L'any 2000, el transport per carretera representava el 43,8% dels intercanvis intraeuropeus, davant el 41,3% del transport marítim.

Aquesta eficàcia s'explica en gran part pel suport financer de la Unió Europea al desenvolupament de les autopistes del mar.

Aquest concepte consisteix a crear una oferta de transport internacional de porta a porta basada en un enllaç marítim. Aquest sistema necessita una bona connexió entre els ports i l'interior, sobretot per mitjà de línies ferroviàries de mercaderies de qualitat que permetin abastar tot el territori interior i donar-hi servei.

El desenvolupament d'aquestes autopistes, que té el suport de la Unió Europea per mitjà del programa Marco Polo, es promou d'una manera especial prop de massissos muntanyosos com ara els Pirineus, ja que permetria "alleujar la congestió de les carreteres en aquests colls d'ampolla", com s'indica al Llibre Blanc del 2001 de la Comissió Europea La política europea de transports amb vista al 2010: l'hora de la veritat. Seguint aquesta línia, a partir de l'any 2007 es posarà en funcionament l'autopista del mar de la façana atlàntica canal de la Mànega – mar del Nord.

Pel que fa al vessant mediterrani, l'any 2004 la Unió Europea va incloure l'autopista del mar de l'Europa del sud-oest (que uneix Espanya, França, Itàlia i Malta) en la xarxa europea de transport. No obstant, les característiques del front portuari mediterrani, amb oferta diversificada de ports comercials grans i mitjans, fa pensar en la consolidació de diferents autopistes del mar com la solució més adient per al desenvolupament d'aquest sector.

Ports sur l'Europe géographique

Traffics portuaires 2004 (principaux ports)



Source : Euro Global Map, GISCO

En aquest context, l'any 2004 es va seleccionar el projecte llenguadocià Syndicat Mixte Plate-Forme Pyrénées-Méditerranée perquè es beneficiés dels fons Marco Polo. Aquest projecte intermodal inclou sis punts logístics (recinte aeroportuari, port, plataforma logística i terminal ferroviària, etc.)

REPTES PER A L'EUROREGIÓ

- Utilitzar les capacitats residuals del transport marítim per afrontar l'augment del trànsit de mercaderies, procedent tant del Magrib com del mercat asiàtic, ja que actualment només un 24% del flux de mercaderies asiàtiques que entra a Europa a través del canal de Suez es queda en ports del sud Europa, mentre que la resta se'n va a ports atlàntics.
- Interconnectar les grans línies ferroviàries intercontinentals amb els ports de cabotatge per abastar tot el territori interior i donar-hi servei.
- Posar en funcionament les autopistes del mar de l'Europa del sud-oest amb una lògica intermodal gràcies a la creació de plataformes logístiques.



Eurorégion Pyrénées-Méditerranée
Euroregión Pirineos Mediterráneo
Euroregió Pirineus Mediterrània

