



*Cimera de Ciutats per a l'Alta Velocitat i la  
Interconnexió Ferroviària del Corredor Mediterrani*  
*Sommet des Villes pour la Grande Vitesse et  
l'Interconnexion Ferroviaire du Couloir Méditerranéen*

**BARCELONA • BESIERS • CARCASSONA • FIGUERES • GIRONA • LLEIDA • MONTPELLER • NARBONA  
• NIMES • PERPINYÀ • TARRAGONA • TOLOSA DE LLENGUADOC**

## **6a Cimera - Declaració de les Ciutats**

**Besiers, 19 d'abril del 2013**

Reunits a Besiers, per invitació de l'Alcalde d'aquesta ciutat, nosaltres, alcaldes, alcaldesses i representants de les ciutats de BARCELONA, BESIERS, CARCASSONNA, FIGUERES, GIRONA, LLEIDA, MONTPELLER, NARBONA, NIMES, PERPINYÀ, TARRAGONA i TOLOSA DE LLENGUADOC, recordem que:

- El Comitè de Ciutats per a l'Alta velocitat i la Interconnexió Ferroviària del Corredor Mediterrani reitera les exigències, les demandes i els compromisos formulats per aquestes 12 ciutats durant les cimeres de Barcelona, Montpellier, Narbona, Perpinyà i Figueres i reproduïdes a les declaracions signades pels seus representants, així com al document de referència comú aprovat a Figueres el 20 de gener del 2012. Reafirmem que compartim i volem impulsar amb una mateixa veu el projecte de creació d'un espai econòmic competitiu i innovador, concebut un territori transfronterer harmoniós i una xarxa de ciutats articulada al voltant d'un conjunt coherent de serveis ferroviaris.
- Ens congratulem de veure el projecte de variant Nimes-Montpellier entre els 4 projectes ferroviaris escollits per l'Estat francès per a una realització a l'horitzó 2017. El 18 de juny del 2012 s'ha signat el contracte de col·laboració públicoprivada.
- Tanmateix, les 12 ciutats expressen llur preocupació al constatar que, avui i amb gairebé trenta anys de retard, el funcionament i l'explotació completa del tram fronterer de la nova línia d'ample estàndard entre Espanya i França encara no sigui una realitat.
- Malgrat la posada en servei el 8 de gener del 2013 dels darrers trams de la línia d'alta velocitat entre Figueres, Girona i Barcelona, avui la interoperabilitat no és completa: els trens de RENFE segueixen sense poder travessar la frontera i els de la SNCF estan limitats a Figueres. A Barcelona, les obres de l'estació de la Sagrera avancen, però sense data concreta d'acabament.

Per tant, volem cridar fortament l'atenció dels governs dels Estats espanyol i francès i dels operadors ferroviaris històrics perquè accelerin l'inici de l'explotació dels serveis directes d'alta velocitat, la data del qual encara no s'ha anunciat oficialment.

Exigim de les autoritats competents d'ambdues bandes de la frontera que duguin a terme urgentment les tasques pendents d'harmonització ferroviària, de manera que l'inici d'aquesta nova connexió europea sigui una realitat en un breu termini.

- El dossier de línia nova Montpellier Perpinyà (LNMP) encara espera avui l'actualització del *Schéma National des Infrastructures de Transports* (SNIT). El govern francès voldria jerarquitzar el

finançament dels futurs grans projectes d'infraestructures. El Comitè de Ciutats recorda que aquest projecte s'inscriu en el marc dels corredors prioritaris de viatgers i mercaderies de la Xarxa Transeuropea de Transports (RTE-T) escollits per la Comissió Europea l'octubre del 2011.

➤ Les 12 Ciutats reafirmen llur interès pel projecte de línia nova Montpeller-Perpinyà i desitgen que es confirmen les conclusions del Comitè de Pilotatge del projecte LNMP (8 d'octubre del 2012):

- Disposar d'un corredor ferroviari mixt —viatgers d'alta velocitat (350 km/h) i mercaderies.
- Creació de dues estacions noves prop de Narbona i de Besiers.
- Línia que admeti trànsit de viatgers i mercaderies «*al més lluny possible entre Montpeller i Perpinyà*». En cas d'impossibilitat al sud de Narbona, «*una solució podria ser el desplaçament, a llarg termini, de la línia convencional en paral·lel a l'autopista A9*».

➤ El Comitè de Ciutats exigeix que el projecte de línia nova entre Montpeller i Perpinyà avanci segons el calendari previst inicialment, és a dir la informació pública el 2015 i la posada en servei el 2020. El Comitè dóna suport a curt termini al projecte de modernització de la línia convencional actual entre Perpinyà i Montpeller, tal com ho anuncià RFF durant el Debat Públic el 2009.

➤ Demanem que els estudis prenguin en compte la realització de l'enllaç de la línia Montpeller-Perpinyà amb la línia Tolosa-Narbona perquè la connexió de l'Arc atlàntic i l'Arc mediterrani sigui una realitat.

➤ Ens felicitem del compromís pres pel govern espanyol a finals del 2012 sobre el corredor mediterrani, des de la frontera fins a Múrcia. Aquest compromís permetrà obtenir el 2016 una explotació ferroviària més eficaç gràcies a l'adaptació a l'ample estàndard (1435 mm) de la línia convencional i contribuirà a millorar la interoperabilitat de la xarxa europea. L'harmonització del sistema ferroviari és un projecte essencial que permetrà millorar la comunicació transfronterera i, sobretot, reforçar el desenvolupament del transport de mercaderies en l'espai europeu.

➤ Per totes aquestes raons, les 12 ciutats reunides a Besiers:

- reclamem la possibilitat d'intervenir activament en la coordinació i desenvolupament d'aquest procés crucial d'harmonització ferroviària. La implicació de les Ciutats és una de les condicions del dinamisme econòmic i de la cohesió social d'una regió caracteritzada per una intensa ocupació urbana i per la concentració d'una part molt important de l'activitat econòmica i industrial d'Espanya;
- instem el govern espanyol a desplegar aquest projecte complex amb una visió global del conjunt del sistema ferroviari per a respondre a les diferents demandes expressades, tant en termes de serveis (rodalies, regionals, mercaderies, TAV) com en les diferents escales territorials (local, metropolitana, regional i europea);
- demanem que, malgrat la urgència per a assolir aquest canvi històric del sistema ferroviari, les solucions per a adoptar l'ample estàndard als diversos trams del corredor, entre Múrcia i la frontera, es prenguin amb criteris de màxima interoperabilitat tenint en compte el funcionament a llarg termini;
- fem una menció al sector del Camp de Tarragona, on la planificació ferroviària és particularment complexa perquè es troba en una cruïlla de corredors i una zona portuària. En un primer temps, la recuperació de l'antiga línia Reus–Roda de Berà per als trens de mercaderies representa una oportunitat per a reordenar l'esquema ferroviari actual;
- sol·licitem per últim que l'adaptació a l'ample estàndard del tram Portbou–Figueres, que avui és un coll d'ampolla, s'integri en aquest projecte per a garantir la millora de les comunicacions ferroviàries i assolir una veritable "revolució de proximitat" en el territori transfronterer i regional.

- El Comitè des Ciutats subratlla la importància de disposar de serveis ferroviaris transfronterers coherents. Es tracta d'assegurar una oferta de serveis, de llarg recorregut i *intercities*, pertinent que respongui a la demanda dels viatgers en l'espai euroregional.
- D'altra banda, i per a desenvolupar la capacitat de circulació dels trens de mercaderies en les àrees metropolitanes, el Comitè des Ciutats recorda la necessitat de privilegiar variants ferroviàries als principals centres urbans per al trànsit de mercaderies, especialment Tarragona i Perpinyà.
- El Comitè des Ciutats desitja fermament que els Estats Francès i Espanyol, així com les institucions europees donin suport irrevocablement al projecte del tram en via mixta que manca entre Montpeller i Perpinyà, i també al conjunt de les inversions necessàries per a acabar el corredor mediterrani.
- Per això, les 12 Ciutats interpel·len especialment l'Estat Francès perquè inclogui el projecte LNMP als projectes prioritaris del *Schéma National des Infrastructures de Transports* (SNIT) en curs de revisió.
- Les 12 Ciutats demanen a l'Estat Francès i als diputats europeus que ens donen suport que es mobilitzin per confirmar la inclusió del corredor mediterrani entre les prioritats de la xarxa transeuropea de transport i obtenir el màxim finançament europeu. D'altra banda, després del Comitè de Pilotatge del projecte LNMP del 15 de març del 2013, que va tenir lloc a Montpeller en presència del Ministre de Transports del Govern Francès, també demanem al President de la Regió Llenguadoc-Rosselló que afirmi el seu paper de "cap de fila" mobilitzant el conjunt dels socis del dossier per a una intervenció comuna davant les instàncies europees.
- El Comitè des Ciutats es compromet a cooperar en l'estudi i la coordinació de les polítiques que afavoreixen la mobilitat professional i la de les empreses entre les nostres ciutats, per a crear un espai econòmic competitiu i innovador tot concebut un territori transfronterer harmoniós.
- El Comitè de Ciutats dóna suport al Congrés i Exposició *European Union Core Cities*, que tindrà lloc el 19 de juny a Barcelona. Les ciutats i àrees metropolitanes hi trobaran un veritable espai de reflexió, coneixements i intercanvis, en el marc de la xarxa ferroviària transeuropea, factor d'impuls del creixement econòmic, de la competitivitat, i tot plegat amb esperit de cohesió territorial.
- Aquesta Declaració del Comitè des Ciutats es transmetrà als responsables de la Unió Europea, als diputats europeus, als governs francès i espanyol, a la Generalitat de Catalunya, a les Regions Llenguadoc-Rosselló i Migdia-Pirineus, als Consells Generals, Diputacions i Consells Comarcals implicats, als parlamentaris, a Réseau Ferré de France (RFF) i l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), així com als principals actors econòmics i socials d'aquests territoris.