

Déclaration du CSIR Pirimed :

Le transport ferroviaire de marchandises à Cerbère et Portbou doit continuer!

Alors que nous venons de passer un été qui alerte sur les questions climatiques et écologiques, le CSIR Pyremed dénonce l'annonce de la possible fermeture du site historique de TRANSFESA à Cerbère et de la Base d'Assistance Technique (BAT) à Portbou, des installations qu'il considère comme stratégiques pour maintenir une activité ferroviaire durable. Ces décisions nous amènent à nous interroger sur la volonté des états Français et Espagnol, ainsi que de la commission Européenne, de porter le « green deal » pour limiter les effets du réchauffement climatique dans notre espace transfrontalier.

Les organisations syndicales des deux côtés de la frontière demandent le maintien de l'ensemble des emplois qui constituaient les effectifs du centre TRANSFESA à Cerbère comme de la base de Portbou, avec leurs catégories professionnelles respectives, ainsi que l'attribution de charges de travail suffisantes et stables permettant de garantir la continuité des deux centres.

En plus de la perte économique et sociale des emplois dans un territoire transfrontalier de la côte vermeille et de l'Alt Emporda déjà durement touché, la fin du trafic marchandise par la ligne littorale pourrait mettre en danger l'utilisation de cette infrastructure ferroviaire pour les trains voyageurs des RODALIES et des TER LIO tant que l'écartement international ne sera pas créé jusqu'à Figueres, comme avancé par la Generalitat de Catalunya.

Les états Français et espagnol, via ADIF et SNCF réseau, subventionnent déjà l'utilisation du trafic marchandise par la ligne du tunnel LFP.

L'état Espagnol a récemment annoncé à la commission Européenne qu'il ne changerait pas l'écartement Ibérique de ses 13000 kms de voies ferrés.

Pour le CSIR Pyremed, la fermeture définitive de TRANSFESA est un non-sens économique et de développement durable, qui aura un impact négatif sur le territoire en raison de ses effets tant sur le réseau de transport de marchandises que sur celui des voyageurs.

À la vue de l'énorme trafic de marchandises sur l'axe méditerranéen, axe listé par l'Europe comme prioritaire pour réduire les GES, le maintien et le développement de la ligne ferroviaire littorale, comme de la LFP, est primordiale pour nos deux régions.

Nous appelons les états Français et Espagnol à agir pour que cet outil d'intérêt public continue son activité tant que des écartements différenciés perdurent entre nos deux réseaux et à créer les conditions d'un vrai report modal du trafic routier de l'AP7/A9.

Dans les prochaines semaines, le CSIR Pyremed sera à l'initiative pour porter publiquement cette exigence et donner un avenir décarboné à notre zone transfrontalière.

Declaració del CSIR Pirimed:

El transport ferroviari de mercaderies per Cervera i Portbou a de continuar!

Després d'un estiu que ens alerta sobre les qüestions climàtiques i ecològiques, el CSIR Pirimed denuncia l'anunci del possible tancament del centre històric de TRANSFESA a Cervera de la Marenda i de la Base d'Assistència Tècnica (BAT) a Portbou, instal·lacions que considera estratègiques per mantenir activitat ferroviària pròpia. Aquestes decisions ens porten a qüestionar-nos la voluntat dels estats francès i espanyol, així com de la Comissió Europea, d'impulsar el Pacte Verd Europeu (Green Deal) per limitar els efectes de l'escalfament climàtic al nostre espai transfronterer.

Les organitzacions sindicals de les dues bandes de la frontera reclamen el manteniment de tots els llocs de treball que integraven la dotació tant del centre TRANSFESA a Cervera com de la base a Portbou, amb les seves corresponents categories professionals, així com l'assignació de càrregues de treball suficients i estables que permetin garantir la continuïtat dels centres.

A més de la pèrdua econòmica i social dels llocs de treball en un territori transfronterer de la Costa Vermella i de l'Alt Empordà, ja fortament afectat, la fi del trànsit de mercaderies per la línia litoral podria posar en perill l'ús d'aquesta infraestructura ferroviària per als trens de viatgers de Rodalies i TER liO, mentre no es creï l'ample internacional fins a Figueres, tal com ha plantejat la Generalitat de Catalunya. Els estats francès i espanyol, a través d'ADIF i SNCF Réseau, ja subvencionen l'ús de la línia del túnel LFP per al trànsit de mercaderies.

L'Estat espanyol ha anunciat recentment a la Comissió Europea que no modificarà l'ample ibèric dels seus 13.000 km de vies fèrries.

Per al CSIR Pirimed, el tancament de TRANSFESA i del BAT són un sense sentit econòmic i de desenvolupament sostenible que tindrà un impacte negatiu sobre el territori per l'efecte que tindrà tant en la xarxa de transport de mercaderies com de passatgers.

Tenint en compte l'enorme volum de trànsit de mercaderies de l'eix mediterrani, un eix que Europa ha identificat com a prioritari per reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH), és primordial mantenir i desenvolupar tant la línia ferroviària litoral com la LFP per a les nostres dues regions.

Fem una crida als estats francès i espanyol perquè actuïn per garantir que aquesta infraestructura d'interès públic continuï la seva activitat mentre persisteixin les diferències d'ample entre les nostres dues xarxes ferroviàries, i perquè creïn les condicions necessàries per a un veritable transvasament modal del trànsit de carretera de l'AP-7/A-9 al ferrocarril.

En les properes setmanes, el CSIR Pirimed prendrà la iniciativa per fer pública aquesta exigència i contribuir a garantir un futur descarbonitzat per al nostre espai transfronterer.