

Entrevista a Paul Alduy, alcalde de Perpinyà

“Ens interessa la clientela catalana”

Batlle de Perpinyà des de 1959, Alduy és un personatge cada vegada més absorbit per les tasques de govern d'una població que, sota la seva gestió, ha passat de ser un petit municipi de províncies a ser la important ciutat de 120.000 habitants que coneixem ara.



"Els problemes entre Madrid i Barcelona no són els nostres problemes".

Fill de diplomàtic, Paul Alduy va nàixer a Lima el 4 d'octubre de 1914 i va estudiar el batxillerat a Atenes. Més tard, es va llicenciar en Lletres i Dret a Montpeller i París. Agregat d'ambaixada a Ankara, va entrar a la França lliure el 1942, on inicià una carrera d'alt funcionari de l'administració de l'estat.

Va dedicar-se a la política, primer com a alcalde de Banys d'Arles i conseller general del cantó de Prats de Molló, i després com a batlle de Perpinyà. Paral·lelament ha estat conseller general d'un cantó de Perpinyà, diputat a l'Assemblée Nationale i, encara actualment, senador. Elegit al seu càrrec quan era del Partit Socialista, Alduy va evolucionar cap a

posicions més conservadores, per la qual cosa es troba ara entre els dirigents d'un dels corrents de la Unió per a la Democràcia Francesa (UDF), sovint coalitzada amb Jacques Chirac.

Malgrat el ressorgiment del nacionalisme, el seu interès per la cultura catalana no va manifestar-se fins tard, amb la simptomàtica creació del Centre de Do-

cumentació i d'Animació de la Cultura Catalana (CDACC), l'any 1978. Ara, Alduy promou amb força la identitat rossellonesa de la seva capital, desenvolupant amb molts mitjans unes tradicions fins fa poc encara marginades. El catalanisme polític no ha entrat, però, a la deplens de l'Ajuntament.

EL TGV

—*Senyor Alduy, el debat polític a l'estat francès sobre el TGV sembla perllongar-se. ¿S'aturarà a Perpinyà?*

—Se'n parla molt, però penso que no hi ha problema almenys sobre un punt, pel qual jo lluito des de fa ja dos anys: que el TGV ha de tenir parada a Perpinyà. La línia Barcelona-Perpinyà em sembla que és ja un punt assolit, ningú no ho nega, i és un punt molt important per a la nostra ciutat. Fins i tot hi ha l'acord tàcit, entre el president de la regió Llenguadoc-Rosselló, el president del Consell General del Departament de l'Herau, el president del Consell general dels Pirineus Orientals, l'alcalde de Montpellier i jo mateix perquè procedim a un finançament, almenys parcial, del bocí Perpinyà-el Portús. Perquè el TGV pari a Perpinyà caldrà estructurar un nou edifici, amb parking i estació d'autocars perquè es pugui fer el transbord en direcció de la Cerdanya, la Costa Vermella...

—*Diu que aquest punt està assolit, ¿quins problemes queden?*

—El que no sabem encara és quina opció adoptarà el govern francès. Hi ha una rivalitat, una mica a causa del senyor Chevènement -Ministre de Defensa i alcalde de Belfort-, entre el traçat del TGV d'Estrasburg, el de Mulhouse i el de Barcelona. A més, pel que fa al TGV cap a Barcelona, hi ha dues branques proposades: una per la Mediterrània -que passa pel Piemont italià i Marsella- i l'altra, de París a Barcelona. La SCNF (Societat Nacional de Ferrocarrils Francesos) ha presentat el nostre projecte, el mediterrani, com a prioritari. Hem guanyat, doncs, la batalla, però el govern francès és molt lent...tenim tractes verbals des del novembre amb Delebarre, ministre de Transports. Set mesos esperant nosaltres, i estudiant els traçats, ells.

—*¿De quina manera?*

—Han fet recerques a la zona del Portús. D'allà surt aquesta pedra (ensenyant una pedra esculpida). Aquest bloc de granit ve del Portús, i això vol dir que el

tren hi podrà passar. Serà més fàcil fer-lo passar entre Barcelona i Perpinyà que entre Perpinyà i Montpellier, perquè cap a Besiers hi ha una regió de terra molt moixa, inundable, i les obres seran molt costoses si es vol aconseguir la solidesa necessària perquè el tren no es mogui quan passi per allà.

—*¿Els interessos particulars de París i Madrid poden influir negativament so-*

"Ja vam posar el nom de

"Perpinyà" a sota de

"Perpignan", a les entrades

de la ciutat i després

posarem els noms catalans

dels carrers històrics."

bre la decisió final? I la nova situació als països de l'Est, ¿pot fer canviar els projectes en benefici d'Alemanya, per exemple?

—Els problemes entre Madrid i Barcelona no són els nostres problemes, però em sembla que la Generalitat de Catalunya també ha aconseguit tirar endavant el seu projecte. D'altra banda, no veig que els canvis de l'Est puguin fer

"Aquí no fem res

d'important sense convidar

la Generalitat de

Catalunya."

retardar el TGV, al contrari, no s'ha d'oblidar que el projecte Barcelona-Milà-Viena arribarà fins a Budapest. És molt més important que Lió-Mulhouse o París-Estrasburg...agafi un mapa d'Alemanya, Estrasburg, encara que sigui a Alsàcia, no es correspon amb cap centre econòmic alemany, el Ruhr, Düsseldorf, Frankfurt...Per Brussel·les, s'hi podrà arribar però no per Estrasburg.

L'EUROREGIÓ

—*Perpinyà acull les cimeres de l'euro-regió que aplega el Migdia-Pirineus, el Llenguadoc-Rosselló i Catalunya. ¿Quin paper hi té exactament?*

—Perpinyà no és una ciutat milionària, aleshores no podem pretendre tenir un paper essencial en l'Europa de demà. Encara que el nostre departament tingui la mateixa població que Luxemburg, no som independents, no podem fer el mateix paper que un estat. En canvi, sí que podem aspirar a tenir una mena de paper de mitjanceres. D'ençà de la restauració de la Generalitat de Catalunya hem estat mantenint relacions, i el febrer del 1989 vam concloure l'acord sobre l'euroregió on es deia que Perpinyà es troba geogràficament al centre del triangle Tolosa-Montpellier-Barcelona i que, per consegüent, era el millor lloc per a reunir-se i trobar punts d'acord entre les tres regions interessades.

Ara, en concret, preparem un programa comú entre FR3 i TV3. Com a mínim cada mes es faria una emissió bilingüe català-francès sobre l'actualitat d'aquestes regions. La primera ja es difondrà el 24 de juny, per Sant Joan, i durarà 15 hores.

—*¿S'explota econòmicament la situació geogràfica de la ciutat?*

—Intentem retenir el tràfic entre Barcelona i l'Europa del Nord, mitjançant instal·lacions adequades: la transformació dels productes agrícoles, l'organització d'un centre de tràfic internacional, una estació de mercaderies... Fem el que podem per recuperar el màxim possible d'activitat econòmica.

—*Diuen que no es formen prou quadros...*

—Abans la fi de l'any posarem la primera pedra de l'Institut d'Alta Tecnologia de la Construcció. Aquí es formaran enginyers superiors de construcció i obres públiques. Serà l'únic Institut de la Construcció a l'estat francès, i no n'hi ha tampoc a Barcelona. Així, doncs, esperem que serà un altre lligam pràctic entre Perpinyà i la capital de Catalunya.

—*¿Hi ha a Europa altres euroregions amb pretensions similars?*

—¿Sap què?, no n'hi ha gaires, d'euroregions a Europa. Les altres són pràcticament folkloriques. Fins i tot en el cas d'Alsàcia i el país de Baden... es parla d'euroregió però no és veritat..., miri'n, vaig estar amb parlamentaris d'allà i em van dir: "Anem a fer sopars a Württemberg i ells vénen de tant en tant a Mul-



house"... ja veuen vostès. Almenys en el nostre cas els contactes són reals, vàlids.

—*¿I no s'ha pensat d'eixamplar aquestes relacions al País Valencià?*

—Jo no sóc hostil a la idea. Si Catalunya ho fa, ens sembla bé. Tot i això, sobre València les nostres informacions no són gaire clares. Partim d'una base limitada, però si podem eixamplar-la potser serà millor..., s'ha de ser precís malgrat tot.

—*Més concretament, ¿com són les seves relacions amb la Generalitat de Catalunya?*

—Són quasi quotidianes. Aquí no fem res d'important sense convidar la Generalitat. Fa sis anys ja va ser Jordi Pujol qui va inaugurar el Palau d'Exposicions. Per inaugurar el Conservatori Nacional, fa unes setmanes, va venir un representant seu... No fem res sense tenir aquesta relació personal i amistosa, això està molt clar. Pere Becque, el delegat perpinyanès d'afers catalans, baixa a Barcelona una vegada a la setmana.

—*L'Ajuntament de Barcelona està igualment interessat a mantenir aquestes relacions amb Perpinyà...*

—Vaig convidar Pasqual Maragall pel Conservatori i es va excusar de no venir, però no va enviar cap representant... Ara bé, també cal dir que les qüestions culturals són més competència de la Generalitat. (Intervé Pere Becque) Va venir Maria Aurèlia Capmany quan era "escriptora del mes" i va aprofitar per a tenir contacte amb nosaltres.

L'ANDORRANITZACIÓ

—*¿Què en pensa de l'estudi publicat a la premsa on es diu que els preus del consum són més baixos a Perpinyà que a Barcelona, o fins i tot en alguns casos, Andorra?*

—Crec que hi ha un moviment molt clar de catalans de Barcelona, Girona, Figueres... cap a Perpinyà. Cada vegada que hi ha una festa veiem arribar centenars de cotxes, els supermercats, els dissabtes, estan inundats de clients d'allà..., això crec que és perquè a l'estat espanyol no hi ha un bon control dels preus, com es veu aquí en certes accions governamentals. Això és molt dolent i el turisme se'n ressent, i em permeto dir-ho perquè em considero un bon amic de Catalunya i d'Espanya.

—*Davant d'aquesta onada, ¿per què ha optat? ¿Per frenar o per promoure?*

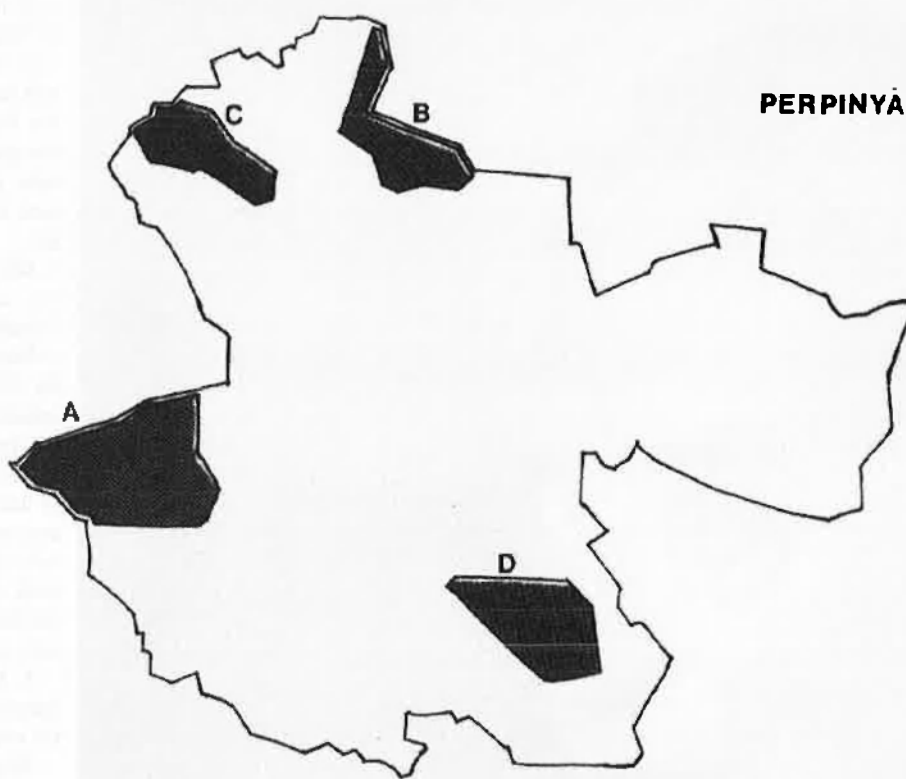
—No, no podem frenar, al contrari, Per-

Descripció de les zones industrials de Perpinyà

Aprofitant la seva situació equidistant a 200 quilòmetres de Tolosa, Montpeller i Barcelona, Perpinyà comptarà aviat amb quatre zones industrials basades sobretot en els sectors agro-alimentari i de transports.

A l'est, el Gran Sant Carles (A) representa una plataforma mercantil internacional de 430 ha, amb encara una bona part desocupada. S'hi integra el Mercat Internacional Sant Carles, on es negocien cada any més d'un milió de tones de fruites i verdures, i un centre de tràfic ferroviari i de carretera.

Al nord s'hi troba (B) el Polígon Nord (300 ha), format per 211 mitjanes empreses, i la zona de Torremilà (C), prop de l'aeroport, on s'instal·laran aviat les indústries relacionades amb l'aeronàutica. Finalment, al sud, es preveu la construcció d'un Institut de Tecnologia de la Construcció (D).



perpinyà no és una ciutat milionària que pugui absorbir milions i milions de Catalunya. I bé, actualment hi ha sis hotels nous en construcció o en programa, ¡quan durant vint anys no se n'havia edificat cap! És la demostració que hi ha un interès per aquesta clientela. Abans érem nosaltres que baixàvem, ara són ells; són vasos comunicants, a partir del moment en què la frontera es dissol les creen nous contactes...

LA CULTURA

—*¿És veritat que preparen un "Festival Montserrat Caballé"?*

—En el camp de la música, amb els Quadres Catalans de París, volem muntar el 1991 un Festival d'Art Líric que se celebraria quasi simultàniament al Palau dels Reis de Mallorca de Perpinyà, al Castell de Cotlliure i al Liceu de Barcelona. El pressupost és més o menys de 15 milions de francs (130 milions de pessetes).

—*Recentment, la ciutat ha viscut el festival Rockpole de música pop, un altre de música sacra, el certamen Conferència de crítica històrica del cinema... i, al setembre, es preveu el segon Festi-*

val Mundial de Fotoreportatge. Sembla que, després d'un cert ensopiment, la ciutat torni a promoure's a l'exterior...

—En tenim la voluntat ben ferma. Per Setmana Santa els concerts de música sacra han tingut molt èxit. Tenia por que no fos una música apreciada per tothom i, en canvi, ha funcionat molt bé. Confrontació ha anat més bé que mai i ha esdevingut un festival de cinema de fama mundial. El Rockpole potser no ha anat tan bé.

Després vindran les manifestacions de Sant Joan, el Festival Mediterrani de Música al juliol i el Visat per la imatge 1990, de fotoreportatge, al setembre. Perpinyà acollirà en total cinc grans manifestacions culturals d'àmbit internacional.

LA LLENGUA

—*Quina ajuda aporta l'Ajuntament a les escoles catalanes Arrels i Bressola?*

—El problema de la llengua catalana no l'acabo de descobrir ara, ja fa vint anys que faig gestions per l'ensenyament del català. La Bressola té cinc classes, que pertanyen al municipi; Arrels, sis classes. Tot el funcionament està pres a

càrrec de l'Ajuntament, amb una subvenció no gaire important, però tanmateix són set funcionaris, sense comptar els locals i les despeses de funcionament d'aquestes escoles primàries.

Fora d'aquests casos, a les escoles maternals hi ha uns 3.000 alumnes que reben un ensenyament de català; 6.700 al primari, no està malament; als col·legis, un miler i als instituts alguns centenars, també. Em sembla que és un progrés considerable. A més dels 150 estudiants de català a la Universitat, em sembla que és un progrés considerable i continu que ha estat facilitat a partir del moment en què Franco ja no existia. Abans era més difícil.

—*S'ha proposat la catalanització dels noms dels carrers i la senyalització de la ciutat. ¿Pensa portar-ho endavant?*

—Ho farem a poc a poc, però costa molt car. Ja vam posar el nom de "Perpinyà" a sota de "Perpignan", a les entrades de la ciutat i després posarem els noms catalans dels carrers històrics. Però en fi, tot això costa molts diners.

—*Fora d'aquí poca gent coneix el CDACC. ¿Ens en pot parlar?*

—És un centre d'informació per a tot el que es relaciona amb l'àmbit català. In-



'L'única manera d'evitar el racisme és rehabilitar els barris vells'.

tentarem portar-lo en un lloc més cèntric i més gran perquè s'hi puguin organitzar manifestacions més importants. Encara no està a punt.

ELS MAGRIBINS

—*¿L'existència d'un percentatge alt de població magribina en alguns barris vells on es viu en condicions precàries implica alguna acció específica per part seva?*

—Tenim probablement 4.000 magribins, i dic probablement perquè és molt difícil tenir estadístiques en aquest àmbit. Aglutinats en part al barri de Sant Jaume, però també en tots els HLM (Habitatges de Lloguer Moderat). Aleshores, evitem evidentment crear un *ghetto* i l'única manera d'evitar el racisme és rehabilitar els barris vells. Així, en un carrer on es parla més aviat algerià o àrab que francès o català, adquirim a poc a poc els immobles que estan en mal estat segons un pla de

cinc anys per rehabilitar-los i cedir-los de lloguer o accés a la propietat.

La fisonomia d'aquests barris ha canviat, hi ha molt menys aquest sentiment de *ghetto* que fa sis anys. Però no és de la meua competència si molts magribins passen la frontera... No hi podem fer res. Ara hi ha fins i tot turcs que arriben perquè a Alemanya no els guarden. A França la política d'estrangeria no està gens clara, s'hi entra com es vol, només cal un certificat d'albergament i un certificat de treball. Però no es verifica res. Abans l'alcalde de Perpinyà tenia dret a verificar, ara ja no tinc aquest dret. Qualsevol persona pot entrar amb papers falsos. És un error greu perquè es creen problemes racials que no són gens bons.

EL LEPENISME

—*¿I què pensa del fet que el Front Nacional hagi esdevingut una força tan important aquí?*

—És una força important a tots els països on hi ha un gran nombre de magribins. El fenomen respon al fet que les generacions joves no han conegut la guerra ni els nazis i són més sensibles a l'antisemitisme i al racisme. És sobretot al Migdia i a París que el FN pren més poder, segurament perquè la cohabitació entre poblacions musulmanes i poblacions d'origen cristià és una cohabitació difícil.

Hem tocat un sostre de tolerància. No hi ha el mateix problema a Barcelona perquè allà, quan es necessita mà d'obra, es fan venir andalusos. I els andalusos són cristians, no hi ha problema. A Berlín es troben també amb un greu problema, hi ha barris sencers islamitzats.

—*¿Quines són les relacions del seu equip amb els regidors lepenistes?*

—Jo només tinc un desig, gestionar la ciutat de Perpinyà. Tinc el costum de ser correcte amb tothom.

Univers Bertrana i Josep Ma. Pasqual