

El TGV arribarà tard a Perpinyà

Tot i que el ministre francès de transports assegura que el TGV unirà Perpinyà i la frontera espanyola a finals del 2004, tot fa pensar que Barcelona i la capital rossellonesa no estaran connectades per l'alta velocitat fins el 2006 o el 2007.

Eina de desenvolupament indispensable pels uns, amenaça ambiental pels altres, ara com ara el TGV francès sembla, malgrat tot, que té el favor de la majoria dels habitants de Catalunya Nord. Tot i així, cada vegada hi ha més gent que es demana si mai podran veure aquesta "meravella" de la tecnologia arribar a Perpinyà per una via diferent de la convencional. A la capital del Rosselló es parla d'aquest projecte des dels anys 80. El primer termini proposat pels polítics regionals va ser el de l'any 1992. El TGV havia d'enllaçar Perpinyà amb Barcelona pels Jocs Olímpics, però finalment va enllaçar Madrid i Sevilla.

Des de llavors no ha passat any sense que els responsables polítics i econòmics catalans i llenguadocians es reuneixin i facin declaracions de principis a fi de pressionar els governs estatals francès i espanyol perquè tirin endavant un projecte que qualifiquen de "cabdal en la construcció europea". L'última reunió va ser la dels batlles de Montpeller, Perpinyà, Figueres, Girona i Barcelona que, es van trobar al Portús per reclamar el respecte dels terminis previstos.

Després de moltes vacil·lacions, els governs francès i espanyol van acabar fixant el 2002, i finalment el 2004, com a data oficial de l'entrada en servei de la nova línia d'amplada europea. Però el tràgic accident del túnel del Mont Blanc va fer revisar les normes de seguretat a l'estat francès, i el túnel TAV de l'Albera, que inicialment havia d'abastar dues vies, ara ha de

tenir dues galeries, una per a cada via. Aquestes obres suplementàries encarriran un 40% el cost inicial del projecte, de 88 milions de pessetes, i necessitaran més temps. Per això hi ha experts francesos que consideren que el 2006 és la data més probable d'entrada en servei del tram Perpinyà-Figueres.

En vist d'aquests pronòstics pessimistes publicats per uns quants mitjans de comunicació a comen-

**El batlle de
Perpinyà vol que
la nova estació
del TGV sigui
un gran projecte
urbanístic que
inclogui també un
centre d'afers.**

çament d'any, el ministre francès de Transports, Jean-Claude Gaysot, va anunciar el 10 de març que l'enquesta d'utilitat pública (DUP) relativa al tram que va de Perpinyà a la frontera franco-espanyola començaria el mes de juny, amb la qual cosa es respectaria el calendari acordat per ambdós estats, "el final del 2004 o a tot estirar el començament del 2005".

El batlle de Perpinyà, Joan-Pau Alduy, va contrastar aquestes declaracions recordant que el maig del 1998, la SNCF havia demos-

trat que si la DUP començava l'1 d'octubre de 1998, l'entrada en servei no es podria fer abans de l'octubre del 2005. "L'1 de març ja teníem un retard de 18 mesos". Segons Alduy l'arribada del primer tren de gran velocitat Barcelona-Perpinyà no serà possible fins el març del 2007. "És clar que algunes fases del procés es poden escurçar, però també poden sorgir dificultats per una altra banda. Parlar del 2004 és totalment contradictori amb el que expliquen tècnics i juristes acostumats a aquesta mena de procediments llargs i complicats".

El disgust d'Alduy és proporcional a les esperances que ha dipositat en la construcció de la línia d'alta velocitat que permetrà d'enllaçar la seva ciutat i Barcelona en poc més d'una hora, un trajecte que avui en dura més de tres amb tren i dues amb cotxe. Des de la seva elecció com a cap de la capital nord-catalana, l'any 1993, Joan Pau Alduy ha fet del TAV un dels grans envits del desenvolupament de la ciutat, en particular del barri situat a l'altra banda de l'estació actual, una estació, tot sigui dit de passada, que Salvador Dalí anomenava "el centre de l'Univers". El batlle preveu de construir-hi la futura estació de TAV i el centre d'afers que actualment necessita la ciutat. Tot un gran projecte urbanístic i econòmic que Alduy voldria incloure en el seu programa electoral de les municipals de l'any vinent, però que es podria veure frenat per l'excessiva lentitud administrativa.

Fa poques setmanes, just abans de la cimera franco-espanyola de Santander, la portaveu del president de la República francesa, Catherine Colonna, afegia llenya al foc explicant, en una nota de premsa als mitjans de comunicació espanyols, que l'arribada del TGV francès al Portús no era factible abans del 2006. El ressò d'aquesta notícia en la premsa catalana va moure una sèrie de reaccions, començant per la del president de la regió Llenguadoc-Rosselló, Jacques Blanc, que va denunciar "la incapacitat del Govern francès, des de fa tres anys, de fer avançar aquest dossier" i va acusar el ministre de transports de ser "ostatge de la CGT", el sindicat majoritari dels ferrocarrils francesos, oposat a la privatització de les obres del túnel de l'Albera.

Claude Gayssot va haver de rectificar afirmant que, com s'havia previst, la DUP es publicaria al Butlletí Oficial abans del 30 de juny d'aquest any i que es compliria el compromís d'acabar les obres del tram Perpinyà-Figueres a final de l'any 2004 o a començament del 2005 com a molt tard.

I ara l'IMEC. Però, ara com ara, els fets semblen donar raó a les previsions més pessimistes. Ja som al mes juliol i, contràriament al que havia anunciat Claude Gayssot, l'enquesta d'utilitat pública encara no ha començat. Motiu d'aquest nou retard? L'IMEC (Instruction Mixte à l'Échelon Central), un procediment consistent a sotmetre el projecte a tots els ministeris concernits. Una operació que, aparentment, havia passat per alt al ministre de Transports.

Iniciada el mes de maig, l'IMEC durarà tres mesos. Això significa que la DUP no podrà començar abans del mes d'agost, però com que serem en període de vacances, la cosa més probable és que la DUP es faci a la tardor. Durant dos mesos el projecte, des de la descripció de les obres fins a l'estudi d'impacte ambiental, serà exposat al públic en cadascun dels 14 ajuntaments concernits pel traçat i tot-hom qui vulgui hi podrà presentar al·legacions. Aquest és el període



Façana de l'estació de tren de Perpinyà: "el centre de l'Univers", segons Salvador Dalí. La futura estació de TGV de Perpinyà s'hauria de construir, segons les previsions, a l'altre costat de les andanes d'aquesta estació.

que els col·lectius ecologistes volen aprofitar per manifestar la seva oposició al projecte. El partit ecologista Els Verds, que actualment forma part de la majoria de govern francès, és contrari a la construcció d'una línia de gran velocitat entre Perpinyà i Figueres. Junta-ment amb Iniciativa per Catalunya-Verds, els ecologistes nord-catalans defensen com a alternativa la tècnica dels trens pendulars, considerada menys traumàtica per al medi, gairebé igual d'eficient i sobretot més econòmica. "Un tren pendular entre Barcelona i Perpinyà trigaria només deu o quinze minuts més que un TAV i el cost de construcció seria la meitat més barat que no el de la línia d'alta velocitat. Només caldria arreglar la via actual i els estalvis es podrien invertir en la renovació de la xarxa ferroviària de Catalunya Nord",

afirma Bernard Christòfol, portaveu d'Els Verds nord-catalans. Pel que fa a la diferència d'amplada de les vies, els ecologistes consideren que només es tracta d'un problema tècnic que la tecnologia actual pot resoldre. Fins ara les manifestacions contràries al projecte del TAV han estat més aviat discretes a Catalunya Nord. "Si no hi ha gent que es manifesti és perquè la SNCF hi ha posat preu i ha comprat el silenci dels propietaris afectats pel traçat a cop de talonari", explica Christòfol.

Últimament, els propietaris de les cases i terrenys amenaçats d'expropiació des de fa més de deu anys que continuen esperant les indemnitzacions promeses s'organitzen per reclamar a l'administració que compleixi els seus compromisos.

Pere Codonyan