

Perpinyà-Puigcerdà, eix problemàtic

L'Associació dels Batlles de Catalunya Nord acaba de votar una moció a favor de la rehabilitació de la carretera 116, l'eix transversal que uneix el Rosselló i la Cerdanya, una via antiga i, alhora, perillosa. Les obres previstes en el contracte amb l'estat i que havien de començar el 2004 s'han ajornat. El motiu: París bloqueja els crèdits.

Benvinguts a Joncet: pallet del turisme" o encara "Aquí comença la carretera prehistòrica 116", les pintades del veïnat de Joncet i Serdinyà ho diuen tot d'una situació que, any rere any, empitjora. Des de fa molts anys aquests dos pobles del Conflent demanen la desviació de la carretera RN-116, un eix problemàtic que uneix la plana del Rosselló amb Andorra a través del Conflent i la Cerdanya. És la carretera dels esquiadors i dels compradors atrets per les ofertes contínues dels comerços andorrans. Una via que es caracteritza per un trànsit mitjà de vehicles que es multiplica per dos durant les temporades d'hivern i d'estiu. El traçat d'aquesta vella carretera de muntanya, sobretot entre Prada i Puigcerdà, és un vertader trencaclosques per als serveis de l'Equipament. Primer de tot per culpa del relleu, ja que, en menys de 100 quilòmetres, es passa del nivell 0 fins als 2.000 metres, amb un desnivell molt fort al coll de la Perxa que porta fins a Montlluís. A les dificultats del relleu s'afegeixen condicions climàtiques extremes, així com dificultats geològiques importants. En el recorregut de l'RN-116 per la vall del riu Tet, les parets de la muntanya són força fràgils. Tothom recorda encara l'esllavissada del 1999. La carretera va restar tallada durant un mes, temps necessari per treure les tones de rocs que havien caigut al nivell de Toès, miraculosament sense ferir ningú. Però l'economia cerdana sí que en va patir, i molt, les conseqüències d'aquesta esllavissada, produïda al gener, al bell mig de la temporada

d'hivern. Aquesta va ser, de fet, la gota que va fer vessar el got.

Què hauria passat si un sol roc hagués tocat un dels nombrosos camions cisterna que cada dia transporten la gasolina cap a Andorra? El conseller general i batlle de Sallagosa, Georges Armengol respon, amb ironia: "Sempre ens cal esperar que hi hagi un desastre per dir 'que això no passi mai més'." Amb tot, el representant cerdà fa d'aquest tema una prioritat. El 2003, Georges Armengol va fer votar un decret municipal i va convocar la premsa el dia que va plantar a l'entrada del poble un panell que prohibia el pas dels camions que transportessin productes perillosos. Evidentment, una notícia que no va agradar gens a la prefectura. Els gendarmes van rebre consignes per no aplicar la decisió, i el prefecte va demanar la intervenció del tribunal administratiu, que va suspendre i anul·lar el decret del consell municipal. La finalitat de la maniobra del batlle de Sallagosa, però, no era pas prohibir el pas dels camions cisterna andorrans, sinó de fer valdre la seva competència sobre la carretera Nacional que travessa el municipi que ell gestiona: "Nosaltres no tenim res contra els andorrans, al contrari, són uns aliats de primera. Quan jo escric al ministre, ni em contesta. Al meu parer, els andorrans són els únics que tenen un vertader contacte amb la presidència de l'estat francès."

Les regles del mercat fan que la gasolina que recorre més de 100 quilòmetres per l'RN-116 des de Port-la-Nouvelle (Aude) -uns 200 milions de litres l'any- es vengui un 30% més barata un cop



Els vehicles que circulen per l'RN-116 han de superar diversos colls d'ampolla, especialment quan travessen algunes poblacions, com ara Serdinyà (Conflent).

arriba a Andorra. Aquest preu, evidentment, atreu residents i turistes, i contribueix a l'augment del trànsit general de vehicles per aquesta carretera.

Els riscos no vénen d'avui i els serveis de l'Equipament han realitzat ja diversos estudis per fer d'aquesta una carretera més segura. De fet, la rehabilitació de l'RN-116 formava part dels projectes pactats durant el darrer contracte amb l'estat el 1999. El Govern s'havia compromès a desbloquejar el finançament necessari per desdoblant alguns trams, així com a ampliar els punts més estrets i fer diverses obres per garantir la seguretat pels pobles que travessa l'RN-116. En paraules de Georges Armengol, "demaneu el finançament de les operacions que van ser programades i, també, que s'hi incloguin noves operacions. Els diners previstos per a les obres de l'eix Prada-Montlluís van ser 'congelats', i el tram del cantó de la Cerdanya, de Montlluís cap a Andorra, descuidat. A partir d'aquí hi ha dues solucions: la primera, que els andorrans demanin al president de la re-

Segons l'administració, tan sols falta que París faciliti el finançament perquè comencin les obres

pública francesa l'annexió del cantó de Sallagosa. La gent estaria contenta perquè no hauria de pagar més impostos i el problema dels camions que travessen els pobles desapareixeria perquè es podrien instal·lar gasolineres a la Cerdanya. A mi no em faria res, i pensi que la gent d'aquí tampoc no hi estarien pas en contra". La segona solució seria que l'estat pagui i decideixi definitivament invertir per millorar aquest traçat. El mes que ve Georges Armengol farà votar un segon decret municipal.

El director del servei de l'Equipament a Perpinyà no vol carregar tot sol la responsabilitat dels problemes generats per l'RN-116. Xavier Hemeury, cap departamental de la DDE (Direcció Departamental de l'Equipament), explica que

gairebé tots els estudis ja són tancats, i els projectes, definits. L'únic problema, segons diu, és que durant el 2004 han tallat el pressupost. Segons el director, els plans ja estan a punt per a la desviació de Joncet, el coll d'ampolla pel poble d'Oleta i el tram del Pallat, tres dels punts negres principals de l'eix. Tan sols falta el xec de París. Al gener del 2005 la DDE exposarà públicament el projecte de desdoblament de la via entre Illa i Prada amb la desviació del poble de Marquixanes. 150 milions d'euros que permetran acabar la construcció de la doble via entre Perpinyà i Prades. L'RN-116 haurà trigat uns deu anys a recórrer els 60 quilòmetres més planers del traçat.

Sebastià Girard