



Vista de l'accés al Túnel del Cadí. Foto: Eudald Picas

Els treballs preliminars per a la construcció del túnel del Pimorent ja han començat i es preveu que la nova via de comunicació pugui entrar en funcionament a l'estiu de l'any 1984. Aquest futur túnel, juntament amb el del Cadí, forma part d'una via directa Barcelona-Tolosa-París, projecte ambiciós que complementaria la ruta de les autopistes a través de la Jonquera i del Portús.

Comencen les obres per fer el nou túnel del Pimorent

La comarca aposta per l'eix de comunicació Barcelona-Tolosa-París

HERMÍNIA DURAN-BOADA
■Puigcerdà.— El Cadí entra en el tema de la comunicació mitjançant el túnel entre el Berguedà i la Cerdanya, que ja ve d'antic: així, un accés similar a l'actual ja es planteja, a principis del segle, al rei Alfons XII, amb la intenció d'enllaçar Bagà i Bellver. Les obres preliminars per a la construcció del túnel del Pimorent ja han començat i les previsions són que el túnel s'inaugurarà a l'estiu de 1994. Per millorar aquest eix internacional es preveu fer millores en la RN20 i la E-09. Per a la RN20, es preveu transformar-la en via ràpida en els 50 primers quilòmetres, construir desviacions per evitar el pas per Pamiers, Foix i Tarascó. El túnel del Pimorent serà realitzat per la SASF, societat de les autopistes del sud de França, amb una llargada de 4.800 m

i un cost de 720 milions de francs. Es parla també de la construcció d'un altre túnel sota el Pas de la Casa, entre el departament de l'Arrieja i Andorra, però no se n'ha resolt el problema del finançament.
 L'obertura del Cadí ha significat una millora important en les característiques de la xarxa viària: la Cerdanya quedava tancada per la serra del Cadí-Moixeró, per la part meridional, de manera que la comunicació amb l'exterior només era factible per la collada de Toses. També ha permès una important inversió realitzada en millores a diversos punts i ha permès d'accelerar les obres de condicionament de la N-260 en el tram de Bellver de Cerdanya a Adràll. El túnel del Cadí se situa en una àrea amb característiques singulars pel que fa a la qualifi-

cació del medi físic. El principal impacte sobre el medi ambient és la declaració del Parc del Cadí-Moixeró, per imposar restriccions respecte a les construccions urbanístiques. Un altre risc d'alteració és el possible increment de freqüentació de l'àrea pròxima als accessos del túnel.
 El febrer passat es va adjudicar la concessió de la construcció del túnel del Pimorent a la SASF (Societat d'Autopistes du Sud de la France). Els seus principals socis financers són el FEDER, Banc Europeu d'inversions i collectivitats locals. Després d'un concurs-subhasta d'àmbit europeu, és l'empresa d'obres públiques de la RFA Philipp Holzmann que realitzarà les obres de la construcció de la galeria del túnel del Pimorent. Per a l'ocasió, l'empresa alemanya s'ha associat amb la fran-

cesa Nord France. La decisió d'atorgar les obres a les dues empreses va ser presa el 17 de juliol. D'altra banda, l'encarregat de realitzar el bastiment de l'entrada i sortida del túnel, com també la plataforma de peatge, és l'arquitecte Pierre-Bertrand De Balanda. L'arquitecte també és l'autor del *Village Català* a l'autopista, prop de Banyuls dels Aspres, i el condicionament de l'autopista entre Narbona i el Voló.
 Un altre eix important que travessa la Cerdanya és la RN116, que va de Perpinyà a la Guingueta. Actualment es construeix a la vora de les ribes de la Tet la nova RN116. El pla de carreteres preveu la carretera arribi a Nefiac l'any 1993.

La xarxa ferroviària té dificultats per mantenir-se

HERMÍNIA DURAN-BOADA

■Perpinyà.— La xarxa de comunicació de la Cerdanya disposa de la línia ferroviària Barcelona-Puigcerdà, prolongada fins a l'estació internacional de la Tor de Querol, on enllaça amb el transpirinenc oriental Tor de Querol-Tolosa. També s'enllaça amb el Tren Groc fins a Vilafranca de Conflent i es prolonga amb la línia de Perpinyà. Perquè la línia Barcelona-Puigcerdà-Tor de Querol-Tolosa tingués el seu paper d'enllaç directe es va firmar un decret, els anys 30, que autoritzava la implantació de l'amplada de via europea des de la Tor de Querol fins a Barcelona. També existeix un conveni franco-espanyol per a la regulació de les estacions interestatals de Puigcerdà i de la Tor de Querol. Però ni aquest decret ni el conveni no han estat respectats.

La línia de Tolosa a la Tor ha estat objecte, aquests darrers anys, d'obres de modernització importants, que s'han traduït en un augment de la velocitat dels trens i de les seves possibilitats de tracció. Això ha generat un augment del nombre de viatgers, però els esforços fets per desenvolupar el transport de mercaderies fins a la Cerdanya i a partir d'allà no han tingut gaire èxit. L'any 1984, la línia Barcelona-Puigcerdà, com a conseqüència del contracte programa Estat-Renfe, es proposa tancar parcialment la línia: de primer, es preveu la supressió del tram Vic-Puigcerdà i es redueix poc després al traçat Ripoll-Puigcerdà.

La línia de Vilafranca a la Tor de Querol, el Tren Groc, va tenir un paper important per desenvolupar l'economia de la Cerdanya, i avui dia té un paper essencialment turístic a l'estiu. Els ferrocarrils francesos i les autoritats locals es mostren cada vegada més reticents a continuar sostenint aquesta línia, l'explotació de la qual és deficitària. Si bé s'hi fan actualment obres de modernització, el seu futur és molt incert.

Al mes de maig passat, la SNCF va proposar al Consell Regional un programa que preveu reduir a la meitat els trens en circulació a la línia de la Cerdanya, entre Vilafranca i la Tor de Querol, això pel que fa a la temporada d'hivern, és a dir, des del final de setembre fins al final de maig. Amb el projecte de la direcció de ferrocarrils francesos, quedarien dues anades i tornades, una al matí i l'altra al vespre, a les quals s'afegiria un trajecte d'anada i tornada per la RN116 mitjançant autobusos. El 7 de juliol passat, els *xeminots* del Tren Groc van recollir unes 5.000 signatures durant una manifestació, per tal de defensar i millorar els lligams ferroviaris a la Cerdanya. Per al sindicat CGT dels *xeminots* del Tren Groc «la direcció de la SNCF i certs elegits regionals i departamentals estan efectuant un atac de gran envergadura contra el Tren Groc. Si bé en una primera fase es preveu suprimir la meitat dels trens de la línia del Tren Groc, en la temporada d'hivern, al final és tota la línia que resulta amenaçada».