

# Le Val d'Aran demande l'interdiction totale des camions sur la N-230 les jours fériés et week-ends

En raison de l'augmentation annuelle, ce qui est un risque en particulier pendant la saison de ski et l'été ||

La moyenne actuelle est de 3 400 véhicules par jour, plus de 600 poids-lourds



Un camion tombé à la hauteur de Sopeira, sur la N-230, le 27 novembre.

## MARÍA MOLINA

| VIELHA | Le Val d'Aran veut que soit éliminé le trafic de camions durant les week-ends et jours fériés sur la N-230, non seulement dans les presque 40 kilomètres du tronçon aranais (du tunnel de Vielha à la frontière française), mais aussi d'Alfarràs jusqu'à Canejan. Comme l'a expliqué le syndic catalan, Carlos Barrera, le nombre élevé de véhicules qui circule sur cette route multiplie le taux d'accident (cette année, on a déjà enregistré cinq accidents mortels, vingt-cinq depuis 2009), beaucoup plus au cours de la saison de ski de décembre à la Semaine-Sainte et des mois de juillet et août.

## ACCIDENTS

Entre 2009 et cette année, 25 accidents mortels ont été enregistrés, dont cinq ont eu lieu en 2017

Pour l'instant, et depuis une quinzaine d'années, le ministère des Travaux publics stipule seulement quelques heures de ferme-

ture le vendredi, à partir de 07h00 à 10h00, en direction de la France ; les samedis de 8h00 à 12h00 et les dimanches et jours fériés, de 16h00 à 20h00, dans les deux sens, à la fois en hiver et en été, seulement à la section de la N-230 du Val d'Aran, une chose totalement insuffisante, selon Barrera. Le syndic veut qu'il prenne les mêmes mesures que dans le Pays-Basque ou en France, où ils sont beaucoup plus restrictifs. De fait, de l'autre côté de la frontière, à Saint-Béat, le passage de camions est nul de dix heures du soir à six heures du matin. Barrera a souligné qu' "il est inconcevable que les skieurs qui redescendent par le N-230 les dimanches croisent des dizaines de camions qui montent vers la frontière". Accepter ce défi supposerait de créer un front commun avec l'Aragón, depuis la N-230 passe par la limite entre Lleida et Huesca.

Cette mesure s'ajoute aux travaux d'amélioration que le Val d'Aran propose pour la route nationale entre Areny et la bouche sud du tunnel de Vielha qui prévoit une troisième voie en huit

sections et viaducs à Escalles (voir SEGRE du 10 novembre).

Réguler la circulation est vital pour une route dont le nombre de véhicules croît chaque année. Ainsi donc, selon les études du ministère des Travaux publics, le nombre de véhicules légers va croissant entre 1995 et 2006, a connu une légère baisse entre en 2006 et 2011, et depuis 2011 il y a eu une augmentation progressive.

Ainsi, la décompte des véhicules qui circulent par la N-230 est de 3 300 à 3 400 par jour, dont entre 500 et 700 sont des camions. En ce qui concerne le trafic des poids-lourds, les rapports le chiffrent à 380 en moyenne en 2011, il a atteint 550 en 2015 et était déjà à 600 l'année dernière. Cette courbe inquiète le Conseil Général puisque, dans le cas où se poursuivrait la même progression, on prévoit que la moyenne de 2018 et 2019 s'approcherait des 650 et atteindrait les 750, un chiffre qui est maintenant seulement enregistré aux dates de pointe mais qui arriverait à être l'habituel.

El Segre du 9 déc. 2017

## Dix années de sécurité depuis l'ouverture du nouveau tunnel de Vielha

L'ouverture du nouveau tunnel, de Vielha, dont on a fêté les dix ans mardi dernier, a rendu ce passage souterrain plus sûr.

L'ancien, inauguré par Alfonso XIII en 1948, n'avait que deux voies dans les deux sens et au cours de son histoire, on y a enregistré d'innombrables éboulements.

Il était dangereux avec ses cinq kilomètres, claustrophobiques, selon les maires du territoire, de sorte que la construction d'un nouveau tunnel était une nécessité pour les voisins de la vallée et les transporteurs.

« Nous avons eu une troisième voie après de nombreuses controverses (il y en a une de Lleida vers Vielha et deux de Vielha à Lleida), bien que l'évolution du trafic confirme qu'il aurait dû en avoir quatre. Dans l'ensemble, cela a été d'une grande contribution au développement du Val », a déclaré le syndic catalan, Carlos Barrera.

Il faut tenir compte du fait qu'il y a beaucoup de voisins des régions limitrophes, comme l'Alta Ribagorça, qui traversent le tunnel tous les jours pour travailler dans la vallée. Pour ces personnes, cela a été une réelle avancée en matière de sécurité, ainsi que pour le secteur des transports. Reste en attente le tronçon de la sortie nord jusqu'à la frontière française, un véritable obstacle pour ceux qui doivent fréquemment faire ce voyage et pour lesquels des réformes ont été constamment revendiquées.