

Des restrictions au passage de camions en France étouffent le transport international à Lérída

Les travaux à Saint-Béat les empêchent de traverser la frontière par la N-230 et les villages français du couloir de Bielsa limitent le trafic à seulement 4 heures || Cela nécessite de longs détours qui impliquent des coûts supplémentaires pour le secteur

H. CULLERÉ / R. RAMÍREZ

| LLEIDA | Des restrictions au passage de camions en France étouffent à Lérída le transport international de marchandises. Tout a commencé avec la fermeture de la RD44 à Saint-Béat pour risque de chutes de pierres, ce qui empêche les véhicules lourds de passer la frontière par le Val d'Aran depuis fin décembre. Cela a détourné la plus grande partie de ce trafic vers le couloir du tunnel de Bielsa (Huesca) et, début février, le Conseil départemental des Hautes-Pyrénées a limité son passage à seulement quatre heures par jour pour éviter des éboulements dans la traversée de plusieurs villages. Cette situation oblige les entreprises du secteur à de longs détours dans les trajets transfrontaliers et cause des coûts supplémentaires à chaque voyage d'un demi-millier de camions qui traversent chaque jour la frontière entre les régions de Lérída et le territoire français.

Les importations de céréales depuis la France pour la fabrication de l'alimentation à Lérída et le transport transfrontalier de produits réfrigérés constituent la plus grande partie du trafic de marchandises qui, jusqu'à la fin de l'année passée, traversait la frontière par la N-230 à Les. L'interdiction de passage par la route de Saint-Béat et les restrictions sur l'axe de Bielsa, où les camions lourds ne peuvent seulement circuler qu'entre 5 h 30 et 7 h 30 le matin et 19 h 30 et 21 h 30 le soir, prolongent les trajets dans une moyenne de deux heures, selon les entreprises du secteur. Les alternatives sont le passage par Puigcerdà, qui comprend un tunnel avec un péage de 30 euros ; ou bien les axes transpyrénéens du Somport, Canfranc, Irún et La Jonquera. Traverser l'Andorre implique des difficultés car il s'agit d'un pays extracommunautaire.

Prolonger la durée de chaque voyage se traduit en camions sous-utilisés, de conducteurs forcés à s'arrêter quand ils ont épuisés la limite d'heures qu'enregistrent les tachygraphes et, en définitive, à des surcoûts que les sources du secteur estiment jusqu'à 15 % pour chaque voyage. Une augmentation des coûts que, elles l'ont souligné,



Photo du rocher qui a coupé une voie ce vendredi de la N-260 à l'entrée du tunnel d'Erinyà.

Nouvel éboulement sur la N-230 à Pont de Suert qui oblige à emprunter un itinéraire alternatif

Un nouvel éboulement sur la route N-230 à hauteur de Pont de Suert, au point kilométrique 120, a forcé les conducteurs à emprunter des itinéraires alternatifs pendant la nuit de vendredi, tel que rapporté par Tránsit. Hier, divers incidents connexes avec des glissements de terrain ont été constatés sur les routes des Pyrénées. Cet éboulement s'ajoute à ceux qui ont été enregistrés sur cette même route et sur la N-260 ce vendredi. Dans l'un d'eux, un habitant d'Arties a été gravement blessé par un rocher sur sa voiture sur la N-230. Un autre incident remarquable s'est produit à l'entrée d'Erinyà au tunnel où un rocher de taille imposante a coupé une voie de l'Eix Pirinenc (voir SEGRE d'hier).

LES DONNEES

500

VEHICULES LOURDS PAR JOUR

ont passé la frontière en décembre par Les et doivent maintenant prendre des itinéraires alternatifs lors de leurs voyages en France

15%

SURCOUT

Les voyages se prolongent jusqu'à deux heures ; ce qui suppose des camions sous-utilisés et des surcoûts pour les entreprises du sec-

les entreprises de transport ne peuvent répercuter à leurs clients et qui réduit la marge de bénéfices de chaque opération. Les sources de la société Transsegre, qui transporte des céréales et des produits réfrigérés entre Lérída et la France, ont souligné que les complications à circuler par le pays voisin supposent "des jours de route perdus" qui augmentent le prix de chaque voyage. Pour leur part, les responsables de la logistique de la société Cereals Torremorell d'Algèri ont souligné que le passage par Bielsa augmente le risque de circulation par des traversées urbaines étroites.

Le ministère des Travaux publics publie enfin l'étude de la réforme de la N-230 dans le Val d'Aran Il prévoit un investissement de 85 millions, avec 13 viaducs et 2 tunnels

X. RODRÍGUEZ VIELHA E MIJARAN | Le ministère des travaux publics a publié la fin de l'étude informative pour l'amélioration de la N-230 sur le tronçon partant de la sortie nord du tunnel de Vielha jusqu'à la France. Le budget d'enchères prévu des travaux s'élève à 84,72 millions d'euros pour une longueur de tronçon de 11,6 kilomètres. Le projet prévoit la construction d'une voie supplémentaire pour les véhicules lents sur une bonne partie du parcours, un paravallée d'éboulements de 115 mètres, un tunnel de 385 mètres et 13 viaducs, pour une longueur cumulée de 2,1 kilomètres. Il s'agit là de la deuxième partie du projet de réforme de cette route de Sopeira à la frontière française et les consistoires aranais et de la Haute-Ribagorça préparent déjà des modifications au projet du premier tronçon,

tandis que le Conseil général réclame un prolongement de la réforme jusqu'à Areny. Le Syndic d'Aran, Carlos Barrera, a expliqué que l'option qui permettrait d'améliorer cette route est la construction de tunnels et de déviations "pour libérer les populations de trafic lourd."

REACTIONS

Le Syndic défend l'idée qu'il faudra construire des tunnels et des déviations pour "libérer les populations des camions"

Il a également souligné que l'actuel tracé de la N-230 devrait continuer d'être un moyen de communication interne entre voisins, un élément qui améliorerait la sécurité routière, et assuré qu'il sera en contact avec le ministère de l'équipement

pour parler de l'étude. Il est bon de rappeler que les années passées, le Conseil Général s'était montré partisan de la construction d'un tunnel d'environ quatre kilomètres dans la région de Baricauba. En outre, en 2002, le ministre de l'équipement d'alors, Francisco Álvarez Cascos, avait annoncé que l'étude pour transformer la N-230 en autoroute serait prête en 2005. Des années plus tard, en 2011, le ministère mettait sur la table une réforme qui prévoyait un budget de plus de 10 millions d'euros pour élargir d'un mètre supplémentaire la chaussée, mais à l'époque le gouvernement avait déjà annoncé que ce serait une performance "complexe" et n'avait pas fixé de date.