

## Transports

► comme tout, il le sauvage protégée par les collines. Un royaume pour l'autochtone comme pour le citadin, pour peu qu'il aime l'air pur, les châtaigneraies, les champignons, les sangliers, le bon vin et les p'tits restos de campagne.

De là, M. Bouisson a suivi les dernières déclarations de François Fillon : « Nous pensons que le Premier ministre ne suit que de très loin le dossier LGV. Il ne fait que confirmer ce que nous avons déjà appris à Marseille, auprès de la Région Paca, dont il faut rappeler le rôle de financier dans l'affaire, et qui a donc droit au chapitre. En réalité, je pense qu'il s'est plié à répéter les conclusions des Réseaux ferrés de France (RFF) et peut-être à rassurer les desiderata des deux grands maires sudistes, MM. Gaudin et Falco. Ils refusent l'idée d'un tracé Nord (directement vers Nice depuis Avignon, ndr) parce qu'il les sortirait du fameux Arc méditerranéen, de l'Espagne à l'Italie. Il n'empêche. S'ils ont peut-être raison de défendre leur intérêt, nous pouvons encore négocier des solutions autres que le tout LGV ».

**« Au risque de satisfaire les décideurs politiques nous allons vers une solution qui risque de pénaliser notre département et même la ville de Nice. »**

Michel Bouisson exprime ses inquiétudes : « Notre crainte, c'est que le projet Sud ne soit ni désiré ni souhaitable. Au risque de satisfaire les décideurs politiques un peu trop vite, nous allons vers une solution qui risque de pénaliser notre département et même la ville de Nice, a priori d'accord avec Toulon et Marseille. Une solution de ligne classique de dernière génération, à savoir à 210 Km/h entre Toulon et Nice, peut être mise en place. Bien sûr ce n'est pas les 350 Km/h de la nouvelle gamme TGV, mais ça va vite et c'est beaucoup moins cher ! Qui plus est, cela permettrait, en projet commun, d'alimenter enfin le Centre Var, complètement oublié dans son désert en lignes ferroviaires. Cela, surtout, permettrait d'entretenir une vraie politique locale des transports, pas seulement consacrée au tout tourisme, source de spéculation foncière étouffante, mais aussi aux activités économiques pérennes et spécifiques de la région ».

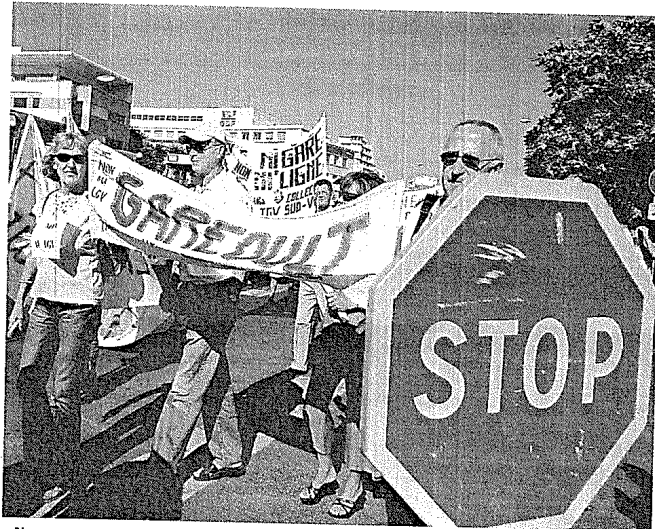
Comme quoi, sous la casquette on ne pense pas qu'à son lopin de terre et même si au grand dam de M. Bouisson, une ligne LGV « c'est la perte de 7 hectares au kilomètre ». Au point qu'il est presque à parier que ces points de vue de bon sens vont peser lourd dans les décisions gouvernementales à venir. C'est d'autant plus crédible que certains élus de droite, comme Christiane Hummel (UMP), sénateur maire de La Valette, refusent toute idée de LGV sur ces terres.

A la tête d'une commune flanquée à Toulon, sa montagne n'est pas le célèbre Faron mais le très respectable Coudon, que l'on voudrait, pour l'instant sur papier, percer d'un tunnel dont personne ne veut. La dame est soutenue par l'association Stop TGV Toulon, qui écrivait avant-hier : « Le choix du fuseau devrait être connu vers la mi-juin. Actuellement, les premières études sont terminées mais confinées dans les coffres de la préfecture de région et RFF. Pourquoi ? »

En un mot comme en cent, dans le Var très gourmand de rail, ni les citadins ni les ruraux n'accepteront non plus n'importe quoi. ■



Au cœur des revendications : une vraie politique locale des transports, pas seulement consacrée au tout tourisme.



« Nous pouvons encore négocier des solutions autres que le tout LGV », estiment les contestataires. Beaucoup souhaitent que l'on alimente le Centre Var.



Depuis qu'il est question de LGV dans le département, les autoroutes voient fleurir les opérations « escargot » menées à dos de tracteur par les paysans varois.

## De Nîmes à Perpignan, la voie est lente

La ligne à grande vitesse du Sud-Ouest européen reliera l'Espagne à l'Europe du Nord. C'est un axe structurant qui passe par Nîmes, Montpellier, Perpignan, Barcelone jusqu'à Madrid. Or si le tronçon espagnol avance, si la liaison Perpignan/Figueras est sur la bonne voie (elle sera livrée en 2009), si Madrid fera connaissance avec le TGV en 2010, du côté français ça traîne.

Les premières études sur le tronçon Montpellier/Perpignan, qu'on appelle aujourd'hui le chaînon manquant, datent de 1989, il y a près de 20 ans. On était allé jusqu'à l'avant projet sommaire en 1995. Il faut tout recommencer. Remettre les études à plat et dans le meilleur des cas, la ligne sera mise en service en 2020.

### Le plan de financement bouclé

De Nîmes à Montpellier, ce qu'on appelle le « contournement », a avancé, la semaine dernière avec le bouclage du plan de financement. Mais cela n'a pas été sans mal et sans que la Région mette la main à la poche. Le conseil général de l'Hérault avait en effet refusé à l'unanimité de verser une subvention de 60 millions d'euros quand l'Europe n'en donnait que 57. Le conseil général du Gard avait la même opinion. André Vézinhel, président PS de l'Hérault refusait en effet que l'Etat lui demande une telle somme sans concertation alors qu'il lui doit par le biais des transferts de charge non compensés, plus de 100 millions d'euros rien que pour l'année 2008. En outre, les TGV franco-français de Bretagne et de l'Est étaient mieux dotés par l'Etat et l'Europe que le TGV du Sud-Ouest européen.

Et ce n'est pas l'approche du sommet franco-espagnol du 12 janvier qui a pu faire changer d'avis les deux départements. Par contre, Georges Frêche, le président de la Région a refusé de prendre le risque d'un nouveau retard, obtenu de l'Etat une ristourne de 30 millions et décidé que sa collectivité prendrait à sa charge les sommes que l'Hérault et le Gard ne voulaient pas donner.

### Appel d'offres à projet européen

RFF lancera donc cette année un appel d'offres à projet européen pour la désignation d'un consortium privé (entreprises, banques, bureaux d'études) qui sera chargé dans le cadre d'un partenariat public/privé de la conception, de la construction, de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure. La mise en service est prévue en 2009. A moins que le chaînon manquant entre Montpellier et Perpignan ne soit pas débloqué et dans ce cas, la Région retirerait ses billes.

Mais si tout marche bien et dans le meilleur des cas, il aura fallu trois décennies pour parcourir 150 kilomètres. Pas mal à l'heure de la grande vitesse.

ANNIE MENRAS