

Quand Hubert Falco punit le maire de Toulon

Politique-Economie

par Paul Warguin



Secrétaire d'État, Hubert Falco n'a pas réussi à profiter de sa proximité avec son ministre de tutelle pour récupérer les subsides accordés aux projets de transport par le Grenelle de l'Environnement. Photo AFP

Domage. Toulon ne sera pas dans la liste des villes dont les projets de tramway, métro et autres bus en site propre seront financés par le Grenelle de l'Environnement. À Paris, pourtant, Hubert Falco côtoie quasi quotidiennement Jean-Louis Borloo, son ministre de tutelle, ordonnateur du Grenelle vert. Les vannes du financement public semblaient pour une fois grandes ouvertes, plus de 40 villes ayant au final obtenu des subsides de l'État pour leurs projets. Dans le Sud, à titre d'exemple, Montpellier récupère 82,6 millions d'euros, Nice 43 millions, Marseille ayant l'assurance d'un financement garanti (non chiffré, pour le moment). À cette liste, il faudrait encore ajouter Cannes, Grasse, Antibes ou Perpignan...

« La seule grande aggro qui n'aura pas son tramway »

« En 2010, Toulon devrait être la seule agglomération de plus de 500 000 habitants qui n'aura pas son tramway », déplore Robert Alfonsi, conseiller municipal PS de Toulon et vice-président de la région PACA. Au cabinet du maire de Toulon, on affirme que la ville n'avait rien sollicité, préférant se réserver pour une prochaine vague de financement.

Dans la réalité, il apparaît pourtant qu'elle était bel et bien candidate. En effet, Toulon figure en toutes lettres dans la liste de projets « Grenelle » recensés par le Groupement des autorités responsables de transports publics (GART). Avec cette mention en sus : création de la première ligne entre la gare de la Seyne-sur-Mer et Jean Jaurès, lit-on sur ce document.

Forcément, cet échec patent interroge. Pourquoi la préfecture du Var se retrouve-t-elle finalement recalée ? Tout avait pourtant bien commencé : en novembre 2005, les onze communes de Toulon Provence Méditerranée (TPM), la communauté d'agglomération, avaient adopté à l'unanimité le plan de développement urbain (PLU) présenté par son président, Hubert Falco. Le texte prévoyait explicitement le développement d'un tramway sur rail. Mais

en 2006, Hubert Falco fait marche arrière et se prononce pour un tram à pneus, semble-t-il moins contraignant pour les automobilistes.

Le bus à haut niveau de service

En 2008, nouveau tête-à-queue : Hubert Falco exprime cette fois, dans Var-Matin, sa préférence pour une nouvelle technologie, le bus à haut niveau de service (BHNS). Pour ne pas paraître s'asseoir sur le vote des onze communes de l'agglomération, le camp du maire doit se livrer à quelques acrobaties sémantiques : si le PDU mentionnait bien le développement d'un tramway sur rail, il pouvait tout aussi bien s'agir d'un rail virtuel, ou rail optique, tel que ceux guidant le BHNS.

Il semble en tout cas que le ministère de Jean-Louis Borloo n'ait guère été sensible à ces subtilités, et en ait déduit que le projet toulonnais, comme son rail, était virtuel, du moins pas assez mûre pour accéder à un financement d'État. « De toute façon, il est préférable que les travaux démarrent après l'achèvement du deuxième tunnel automobile, prévu pour 2011 », indique-t-on à l'hôtel de ville. Reste à savoir, dans un contexte de forte restriction budgétaire, si les prochains financements réservés aux transports propres seront aussi conséquents. Car, à force de rater les trains, on finit par... prendre la voiture. À moins que le tout-automobile, à Toulon, soit encore considéré comme une option d'avenir.