

TGV: la premsa de Catalunya del Nord discrepa de la del Principat

L'optimisme era la nota predominant en els mitjans de comunicació del Principat quan, la setmana passada, el govern francès feia públic el pla director de les línies d'alta velocitat. L'*Avui* titulava: "El govern francès dona prioritat a l'enllaç per Catalunya en la seva xarxa de TGV". La *Vanguardia* informava que "França concedeix prioritat a la connexió catalana per portar el TGV a Espanya", i *El País* destacava: "El pla francès de desenvolupament de l'alta velocitat prima la connexió d'Espanya per la frontera". Curiosament, a l'altra banda del Pirineu la interpretació feta d'aquest pla director, tant pel conjunt de les forces polítiques com per certs mitjans de comunicació, era diametralment oposada, arribant al pessimisme extrem de donar gairebé per perduda la il·lusió de veure realitzar el TGV sud-mediterrani abans dels vint anys vinents. Així, mentre alguns polítics nord-catalans parlaven de "veritable trampa", de "maltracte" o de "punyalada a l'esquena", Jaques Blanch, president del Consell Regional del Llenguadoc-Rosselló, en unes declaracions publicades al diari *Avui* el dia 20 de maig, qualificava aquest pla director com a "extremadament perjudicial per la nostra regió".

Pel que fa a la premsa local, el principal periòdic de la Catalunya del Nord, *L'Indépendant*, que ja avançava en portada el dimecres 15 de maig "TGV: res de nou per la regió", destacava l'endemà: "La regió, entre la indignació i la decepció". El corresponent d'aquest diari a París, Henri Fabre, ha explicat a EL TEMPS que la línia TGV de Montpeller fins a Barcelona podria, segons ell, perillar realment si el conjunt de les forces polítiques no fan res per tirar endavant el projecte comú de finançament elaborat per les institucions locals. Segons confidències de l'avui ex-ministre de Transports, Louis Besson, el pla actual només preveu de moment fer arribar el TGV fins a Montpeller i potser més tard a la frontera si Madrid prefereix finalment donar llum verd al projecte de línia d'alta velocitat de la Ge-



Jacques Blanch.

ARXIU

neralitat de Catalunya abans que el projecte de la Renfe de construir una línia convencional d'amplada europea de Girona a Portbou. Al País Basc també s'ha donat una versió diferent sobre l'assumpte. Arnaud Boutin, corresponent a Baiona d'Euskal Telebista, informa que sobretot es va destacar la voluntat del govern francès de fer progressar simultàniament els dos traçats (atlàntic i mediterrani) sense afavorir-ne un en particular, i de deixar a Madrid la responsabilitat final.

¿Com explicar una desproporció tan gran entre la interpretació que s'ha donat a un mateix fet des d'una banda i l'altra del Pirineu? ¿L'optimisme d'uns pot ser el resultat d'una manipulació, o d'unes anàlisis i conclusions precipitades? I el pessimisme dels altres, ¿pot ser el resultat d'una imaginació paranoica o d'una intencionada polèmica política? El fet és que Besson va declarar que l'enllaç del TGV francès amb l'estat per Catalunya era una prioritat en particular per raons econòmiques. Afirmant això, però, Besson no es comprometia en res. En efecte, d'una banda ja sabia que el seu mandat com a ministre havia acabat i que per tant aquest dossier ja no li afectava més, i d'altra banda, va subordinar l'acord definitiu per a la connexió franco-espanyola a una negociació amb Madrid. A més, després de

la seva recent entrevista amb el ministre d'infraestructures espanyol, Josep Borrell, es pot albirar que Besson sabia el que era convenient declarar als mitjans de comunicació del Principat per fer tothom content en el context electoral que viu Catalunya.

'LE POINT' ATACA DURAMENT

En un article publicat en el setmanari francès *Le Point*, el periodista Jean-Pierre Adine intenta demostrar que el nou mapa francès del TGV inclou noves línies de rendibilitat econòmica molt discutible, però de connotacions polítiques i electoralistes evidents. Segons Adine, aquest és el cas de la línia París-Estrasburg que la SNCF, la societat francesa de ferrocarrils, no volia i que ha estat imposada pel primer ministre Rocard, ja que Estrasburg manté una dura pugna amb Brussel·les per la capitalitat europea. Un altre cas flagrant és la línia que anirà de Bordeus a Dacs, d'una rendibilitat econòmica més que dubtosa. Adine es pregunta irònicament en el seu reportatge si el fet que Latche, residència d'estiu del president Mitterrand, només es trobi a uns quants quilòmetres de Dacs no podria explicar l'estranya decisió de tirar endavant aquesta línia.

Pere Codonyan



Parc Nacional de Cabrera.

ARXIU

El Parc Nacional Marítim i Terrestre de Cabrera ja té director. Segons informacions de la COPE-Mallorca, el biòleg Jorge Enrique Moreno, fins ara director adjunt del parc nacional de Timanfaya (Lanzarote) serà l'encarregat de responsabilitzar-se de la protecció del petit arxipèlag balear. Moreno és un especialista en biologia marina que pertany a la direcció de l'Institut per a la Conservació de la Naturalesa (ICONA). Malgrat que el seu nomenament encara no s'ha fet, s'espera que durant les pròximes setmanes es pugui incorporar al càrrec.



Nadal Batle, rector de la Universitat de les Illes.

La Universitat de Palma té a punt el primer *master* de periodisme que començarà, si no hi ha problemes, el proper curs. Aquest *master* vindrà a migsolucionar un dels problemes més paradoxals que tenen les Balears, i és que a les Illes hi ha vuit diaris, tres televisions, innumerables emissores de ràdio i diverses cor-responsalies i delegacions de mitjans continentals. Tot això, per a només 700.000 habitants, i sense existir estudis de Ciències de la Informació a la Universitat de les Illes. Aquesta mancança fa que els estudiants de periodisme es traslladin a la Península a seguir els seus estudis, i fins i tot és necessari "importar" professionals (des de Navarra la majoria) que, en molts casos, tenen una difícil adaptació a la realitat insular, especialment en el tema lingüístic.