

Frédéric Roux
Les Baumes
83660 Carnoules

Les Baumes, 30 juin 2005

COPIE

Monsieur Jacques Chirac
Président de la République
Palais de l'Élysée
75008 Paris

LRAR

Objet : le respect des citoyens et de la démocratie bafoué par les élus

Monsieur le Président,

Que les élus aient des idées et les défendent, avec tout le pouvoir qui est le leur et qu'ils exercent leur influence sur les média, soit !

Mais il n'est pas admissible qu'ils bafouent les règles et procédures que la République a mises en place pour donner aux citoyens la possibilité de s'exprimer et de faire valoir leurs points de vue dans le cadre des débats publics organisés par la Commission Nationale du Débat Public (créée en 2002) et surtout qu'ils fassent état de collusions prématurées avec tel ou tel Ministre de notre Gouvernement.

Monsieur Hubert Falco, ancien Ministre, sénateur du Var et Maire de Toulon n'a jamais caché son attachement à ce que le tracé de la future mais encore éventuelle Ligne à Grande Vitesse Méditerranée passe par Toulon (qui, au demeurant est déjà desservi aujourd'hui par les TGV sur la base d'un temps théorique de 3h29) et s'est fait fort de faire construire une nouvelle Gare à l'Est de Toulon, sans se soucier ni du réel besoin d'un tel détour, ni des nuisances induites, ni du financement d'un projet dont les premières estimations varient de 6 à 8 milliards d'euros (avant tout dépassement et sans tenir compte des infrastructures complémentaires routières connexes).

Un tel projet, dont les premières études ont été effectuées par Réseau Ferré de France, en tant que maître d'ouvrage, justifiait un débat public honnête et neutre. Celui-ci se déroule en ce moment et met en évidence des positions divergentes et des propositions alternatives et nul ne saurait préjuger, sauf à considérer que cette procédure n'est qu'une mascarade parodiant la démocratie, de la décision de RFF de poursuivre ou non son projet et/ou d'en amender les options. Le débat doit arriver à son terme le 8 juillet et la décision de RFF ne devrait pas intervenir avant novembre.

Or, que peut-on lire dans la Presse Quotidienne Varoise de ce matin (copies jointes) :

« *Le TGV passera par La Pauline* »

« *Avec Jean-Claude Gaudin et Christian Estrosi, on est tombés d'accord tous les trois....* »
« *c'est une confirmation de ce qu'on dit dès le début...* »

Autant de citations attribuées à Mr Hubert Falco ou Mr Estrosi qui font douter de leur compréhension des bonnes règles et pratiques de la démocratie et du fonctionnement normal de la République, sans parler des vociférations écrites dans *Métropole*, « leur » revue privée financée par les impôts locaux (*Au secours, la commission du TGV organise le « désordre public », n°83*) ou les affirmations prématurées (*Toulon-Marseille « le » tracé du futur TGV : ... c'est officiel..., n°86*) qui décrédibilisent manifestement le processus et vont même jusqu'à injurier les représentants de la CNDP dont, à titre personnel, je ne peux que louer le comportement exemplaire.

Il serait presque admissible que votre nouveau Ministre ne soit pas au courant des détails d'un débat qui agite la Provence et notamment les Varois qui, mis à part le Maire de Toulon, sont en majorité hostile à un projet d'une LGV dont le bilan leur semble fortement négatif et qui n'a d'attrait que s'il devient possible de relier Nice à Paris en moins de 3h30 (et donc sans faire de détour ni par Marseille ni par Toulon qui sont déjà bien desservis). Mais pas au point de se laisser entraîner par un Maire méridional dont le moins qu'on puisse dire est que ses qualités d'écoute des citoyens sont particulièrement atrophiées et que son comportement public ne témoigne pas d'un réel respect des gens qu'il est censé représenter.

Le fait n'est cependant pas nouveau et il est pour le moins symptomatique de trouver dos à dos dans le quotidien *Les Échos* (p. 5 et 6 du 7 avril 2004, copies jointes) un dossier sur *Toulon, les réseaux du pouvoir* et deux articles sur la CNDP et les décisions maladroites et prématurées du gouvernement de l'époque. Mais, il est vrai que ce n'étaient que les premiers balbutiements de cette Commission.

À l'heure où la distance croissante entre les élus et leurs électeurs a malheureusement montré que notre pays pouvait voter à l'envers de ses intérêts et du bon sens, il serait bon de rappeler à nos Ministres et représentants du peuple qu'un minimum de respect des principes et procédures est nécessaire. Je compte sur vous, Monsieur le Président, pour trouver la forme pour mettre fin à ces procédés d'intoxication qui polluent les débats publics et tendent à démontrer aux citoyens leur inutilité si les décisions se prennent dans les dîners parisiens en dépit des opinions.

En espérant que ma réaction sera comprise et suivie d'effet, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en mon plus profond respect.

PS . J'ai participé, à titre personnel, au débat public sur la LGV Méditerranée et je vous joins, pour information, la copie des deux contributions écrites que j'ai fait parvenir à la CNDP.

Copie : Var Matin et **Mr Marzolf**, Président de la Commission particulière du débat public LGV PACA

Var-matin

nice-matin

Vallée du Gapeau

Centre éditorial : 15, bd de Strasbourg - 83000 TOULON - Tél. 04.94.93.31.00 - CPPAP 0909 C 85864 - ISSN 0221-3524 - <http://www.varr>
Siège social : 214, route de Grenoble - 06290 NICE CEDEX 3

Le TGV Sud Est passera par Marseille

De peur que le projet du TGV Côte d'Azur aille droit dans le mur des recours en s'escriant à vouloir passer par Aix, Christian Estrosi, ministre délégué à l'Aménagement du territoire, a choisi l'option Paris-Marseille-Nice avec le soutien de Jacques Peyrat, Hubert Falco et Jean-Claude Gaudin.

► Page 3

Le TGV passera par la Pauline

Craignant que le projet de ligne à grande vitesse aille tout droit dans le mur des recours en s'escrimant à vouloir passer par Aix, Christian Estrosi, ministre de l'Aménagement du territoire, a choisi l'option Paris-Marseille-Toulon-Nice avec le soutien et la complicité des sénateurs-maires de Nice, Toulon et Marseille

MIEUX VAUT perdre dix minutes que dix ans ! Le futur TGV qui, à l'horizon 2017-2020, désenclavera Toulon et mettra enfin Nice à 3 h 40 de Paris passera par Marseille. Ce n'est a priori pas le tracé le plus rapide, mais pour Christian Estrosi, c'est définitivement le plus sûr. Le moins risqué. Hier, le ministre de l'Aménagement du territoire a arrêté le grand principe de ce tracé avec le soutien et l'accord plein et entier de Jean-Claude Gaudin, Hubert Falco et Jacques Peyrat, les sénateurs-maires des trois grandes métropoles de PACA.

Les dés sont-ils jetés ? Face à la variante dite « axe 3 » qui aurait évité Marseille, en ouvrant une nouvelle voie en pays d'Aix, l'option Marseille-La Blancarde/Toulon-Nord-La Pauline/Nice-Saint-Augustin, est-elle définitivement arrêtée ?

Manifestement. Mieux dès l'automne, lorsque le rapport du débat public aura été rendu, une expertise de faisabilité sera lancée par les « nouveaux partenaires de ce front ferroviaire » : « Dans l'hypothèse où, début 2006, l'Etat validerait notre projet de TGV Côte d'Azur, nous aurons ainsi gagné du temps, en affinant le tracé et en évaluant très précisément le coût de ces 185 km de ligne à grande vitesse. » (voir encadré)

« A Aix, on allait dans le mur »

Un choix politique autant que pragmatique donc. « Si nous nous étions arc-boutés sur le tracé direct Aix-Nice, le TGV risquait de finir dans le mur des recours. J'en suis intimement persuadé. Nous ne serions jamais passés. Les résistances en pays d'Aix sont trop grandes. »

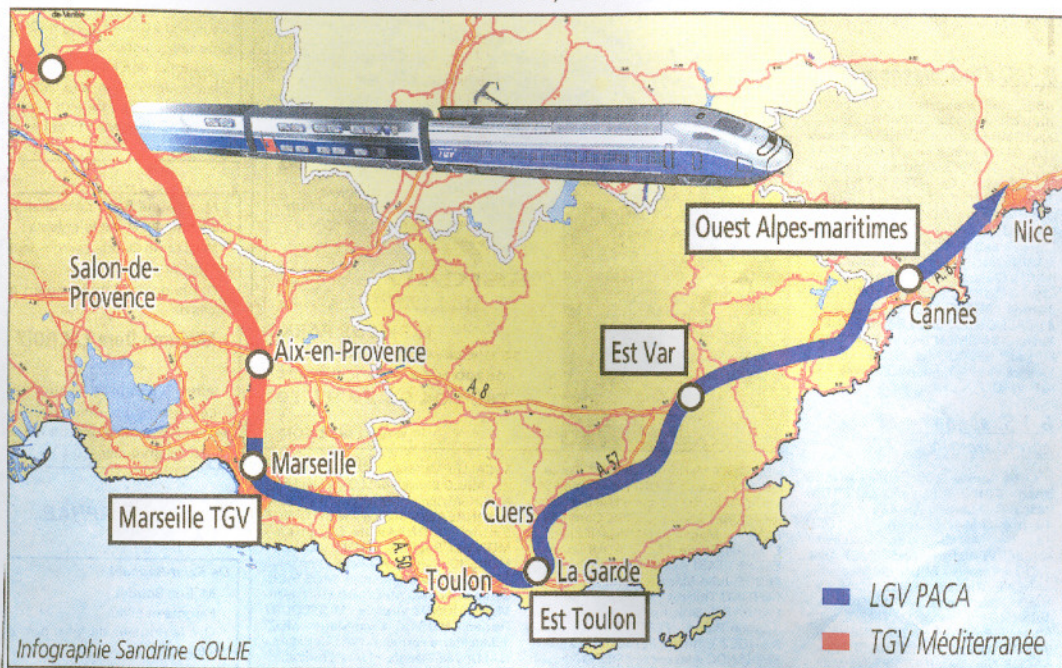
En clair, la levée de bouclier des élus aixois, des particuliers, notamment des agriculteurs et de certains propriétaires de domaines viticoles, est telle que le chemin ferroviaire a priori le plus court (3 h 35 pour un Paris-Aix-Nice) pourrait être en bout de ligne le plus long. Voire pire. De recours en procédures juridiques, le TGV Côte d'Azur à vouloir ouvrir une « nouvelle saignée ferroviaire » dans les paysages de Cézanne pourrait bien être ainsi condamné à jouer encore et toujours à l'Arle-

sienne. Le message est clair. Pas question de prendre ce risque. Et, pour cause de cacophonie politique, de voir le TGV Côte d'Azur doublé en 2006 sur la ligne d'arrivée du financement public par le TGV Toulouse-Bordeaux.

Vital pour l'économie toulonnaise et niçoise, le projet de TGV Côte d'Azur a donc trouvé en Christian Estrosi un juge de paix. « Aurait-on compris que, dans mes nouvelles fonctions, je ne pèse pas pour permettre à mon département de combler le retard colossal accumulé en matière d'aménagement du territoire depuis des décennies ? »

Resté qu'en choisissant le tracé Marseille-Toulon-Nice, le TGV Côte d'Azur risque d'être plus lent que s'il avait coupé à travers champs en pays d'Aix. « Tout au plus de 5 à 10 minutes, rectifie Christian Estrosi. Pour être compétitive par rapport à l'avion, cette ligne à grande vitesse doit mettre Nice à 3 h 40 de Paris, et nous resterons dans les délais. Peut-être même ferons-nous mieux : lorsque ce train roulera, les performances techniques des TGV nous permettront vraisemblablement de passer sous la barre des 3 h 40 ! »

Jean-François ROUBAUD.



Hubert Falco : « C'est une confirmation de ce qu'on dit depuis le début »

Interrogé sur les déclarations de Christian Estrosi, nouveau ministre délégué à l'Aménagement du territoire, au sujet de la ligne à grande vitesse, Hubert Falco a confirmé l'accord de principe selon lequel le TGV Sud Est passerait par Marseille-Blancarde, Toulon-La Pauline et Nice-Saint Isidore. « Avec Jean-Claude Gaudin et Christian Estrosi, on est tombé d'accord tous les trois. On est pour le TGV grand Sud-Est à condition qu'il desserve Marseille, Toulon et Nice. »

Mais aux dires du maire de Toulon, qui confie avoir abordé le sujet avec ses « homologues » marseillais et niçois il y a une dizaine de jours, au cours d'un dîner à Paris, cela n'a rien d'un scoop. « C'est une confirmation de ce qu'on dit depuis le début. Il est inconcevable de prévoir un TGV qui ne desserve pas

les zones où il y a la plus grande population. On ne peut donc pas éviter les trois grandes métropoles que sont Marseille, Toulon et Nice. »

Est-ce à dire que le tracé de la LGV est du même coup d'ores et déjà décidé ? Pas vraiment, même si certaines hypothèses ne semblent plus d'actualité. « Il n'y a pas de tracé aujourd'hui. A peine des bribes. » affirme Hubert Falco. Avant de lâcher : « mais si la gare se construit dans la plaine de La Gardie, elle ne se fera pas dans celle de Cuers. »

Quant au maire de Marseille Jean-Claude Gaudin, qui aurait rencontré hier un responsable du Réseau Ferré de France, un emploi du temps de « ministre » l'a empêché de répondre à nos questions.

Rendez-vous en 2017 ?

8 juillet 2005 : fin du débat public qui aura coûté près de 6 millions d'euros. Tel est le prix de la démocratie consultative. Ce débat a porté sur l'opportunité de créer une ligne à grande vitesse entre Paris et Nice. Pas sur le détail des tracés possibles... même si, dans les faits, notamment en pays d'Aix, il succomba à cette tentation.

Septembre/octobre 2005 : publication par RFF au Journal officiel des principes et des conditions de poursuite du projet sur la base du rapport rédigé, à l'issue du débat public, par le président de la commission nationale, Philippe Marzolf.

Octobre/novembre 2005 : lancement par les collectivités territoriales concernées en PACA d'une expertise que Christian Estrosi, en tant que ministre de l'Aménagement du territoire, s'engage à co-financer.

1^{er} trimestre 2006 : Etape majeure au terme de laquelle le TGV Côte d'Azur - en concurrence avec le Toulouse-Bordeaux, le Lyon-Turin, le Bale-Belfort - sera ou ne sera pas validé.

2010 : en cas de validation, le choix d'un fuseau de 500 mètres pour faire passer le tracé définitif devra avoir été arrêté.

2010 à 2015 : l'enquête publique pourrait être alors lancée.

2017 pour les plus optimistes ! : les premiers passagers pourraient inaugurer le TGV Côte d'Azur.

DOSSIER

« Les Echos » poursuivent avec Toulon leur tour de France des réseaux d'influence dans les grandes villes de l'Hexagone. Après l'épisode Front national, les acteurs politiques, économiques et culturels s'unissent pour réveiller la ville et lui ôter ses complexes. Ce renouveau passe par un dialogue renforcé entre l'agglomération et la Marine, prête à céder ses terrains non stratégiques pour que la métropole varoise engage de nouveaux projets. Avec un impératif : préserver un environnement exceptionnel.

Toulon : les réseaux de pouvoir

TOULON : LES DIX PRINCIPAUX ACTEURS DES RÉSEAUX DE POUVOIR

Hubert Falco

Promu au rang de ministre délégué aux Personnes âgées dans la troisième équipe Raffarin, on le remarque à son accent méridional. Le maire de Toulon ne manque jamais de rappeler qu'il a longtemps vécu dans un environnement simple et rural. Petit-fils d'immigrés italiens, il est né il y a bientôt cinquante-sept ans à Pignans, petit village du centre Var, au cœur des forêts de chênes-lièges, où il a un temps dirigé une société de liège et de bouchons. Il entre en politique en 1971, année où il devient maire de son village. Depuis, l'homme qui se présente volontiers comme un rassembleur n'a connu aucun échec électoral. Conseiller général puis député en 1988, il prend la tête de l'assemblée départementale en 1994, année noire pour le Var avec la mise en examen de l'ancien président du département, Maurice Arreckx, et l'assassinat du député Yann Piat. De cette place, il occupe aussi un poste d'observation privilégié sur Toulon, gagné par l'extrême droite en 1995, répondant aux abandonnés du Front national tout en se montrant très ferme face à la municipalité. De quoi lui permettre d'emporter la mairie en 2001. Ancien joueur de rugby, il se limite aujourd'hui au vélo et au footing.

Leurs sphères d'influence



Alain Dumontet
Commandant de la force d'action navale
connexions :
Marine, entreprises



Emmanuel Lopez
Directeur du parc national de Port-Cros
connexions :
TPM, environnement



Jean-Marie Van Huffel
Préfet maritime, commandant de la région maritime
connexions :
Marine, mairie



Bruno Ravaz
Président de l'Université du Sud Toulon-Var
connexions :
TPM, enseignement



Hubert Falco
Maire de Toulon, président de Toulon Provence Méditerranée (TPM)
connexions :
TPM, environnement, culture



Valérie Paecht-Luccioni
Directrice générale adjointe des services de TPM
connexions :
TPM, culture



Albert W. Bessudo
Président de la Chambre de commerce et d'industrie du Var
connexions :
TPM, entreprises, enseignement



Patrick Valverde
Directeur de Toulon Var Technologies
connexions :
TPM, entreprises, enseignement



Bernard Planchais
Directeur de DCN Services
connexions :
Marine, entreprises



Gérard Cerruti
Président de l'Union patronale du Var
connexions :
TPM, entreprises

TOULON

Idé

Les milieux patronaux soutiennent résolument l'action des élus pour revivifier la ville, tandis que l'agglomération renforce ses liens avec la Marine.

La CNDP a remis au président de la République son premier rapport d'activité. Les concertations qu'elle organise semblent bien intégrées dans la vie publique.

La Commission nationale du débat public trouve son rythme

Pour la première année de fonctionnement de l'institution depuis la loi de février 2002 qui en a modifié le fonctionnement et élargi les champs d'intervention, institués au départ par la loi Barnier de 1995, 2003 fut fertile en débats publics pour la toute nouvelle Commission nationale (CNDP) installée le 7 novembre 2002. L'an dernier, elle a en effet organisé et conduit sept débats publics et décidé quatre autres qui restent à tenir alors qu'entre 1997 et 2002 seulement six débats ont eu lieu. Signe de l'intérêt porté à cette concertation, les réunions publiques ont rassemblé de 2.000 à 7.000 personnes, à chaque occasion, les documents d'information publiés atteignant 40.000 à 650.000 exemplaires et les consultations sur le site Internet culminant à 20.000.

Au-delà de ces chiffres, Yves Mansillon, président de la CNDP, met à l'actif de son bilan le bon déroulement de tous les débats organisés l'an dernier, que ce soit sur le projet de liaison ferroviaire CDG Express entre Paris et Roissy ou celui de création de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes à mi-chemin entre Nantes et Rennes. Il réfute les critiques considérant ces procédures trop longues, trop nombreuses et trop formalistes. Au contraire, affirme-t-il dans son rapport, la Commission « n'a pas toujours donné au débat la durée maximale de quatre mois prévue par la loi ».

Débats publics : les coûts

La CNDP finance les indemnités et les frais de déplacement de ses membres (7 postes budgétaires) et, depuis la loi de 2002, prend à sa charge les éventuelles expertises complémentaires dont le coût peut varier de 20.000 à 40.000 euros. Son budget global (dépenses de personnel comprises) pour 2003 a atteint 2,012 millions d'euros.

Les maîtres d'ouvrage financent toutes les dépenses matérielles d'organisation du débat (personnel, matériels, location de salles, réalisation des documents) soit entre 600.000 et 1,2 million d'euros, auxquelles il faut ajouter les dépenses propres du maître d'ouvrage.

Audit : considérant ces chiffres élevés, la Commission nationale a décidé d'engager un audit des coûts des débats publics déjà réalisés.

En ce début d'année, elle a répondu favorablement à quatre demandes de débat. Elle en organisera elle-même deux sur l'extension de la zone portuaire pour porte-conteneurs à Marseille-Fos, et sur le projet Iter à Cadarache. Les deux autres ont été confiés, sous son contrôle, au maître d'ouvrage : il s'agit de projets de liaison routière à la Réunion et en Normandie, entre Caen et Flers. La CNDP pourrait être bientôt saisie, l'autosaisine lui

étant interdite, sur les projets de contournement autoroutier de Nice ou de la nouvelle usine d'enrichissement d'uranium d'Areva. Hier, elle a annoncé avoir reçu une demande de débat sur le projet de ligne TGV entre Marseille et Nice.

Projets modifiés

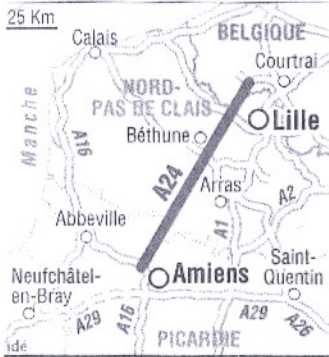
Régulièrement questionnée sur l'utilité de ces débats et sur leur portée réelle, la Commission fait valoir que certains projets débattus ont été modifiés par rapport aux intentions initiales du maître d'ouvrage : c'est le cas de la ligne à haute tension dans le Quercy et sans doute de celle envisagée entre la France et l'Espagne par les Pyrénées-Orientales. De même, elle minimise un incident intervenu à l'occasion de débats récemment organisés sur les projets du contournement autoroutier de Bordeaux et sur l'autoroute Amiens-Lille-Belgique (lire ci-dessous) : en pleine concertation, sans en attendre les conclusions, le gouvernement avait fait connaître ses choix, entamant dangereusement la crédibilité de l'institution. A Bordeaux, les membres de la commission ont d'ailleurs démissionné. « La Commission a réagi en demandant au gouvernement de ne plus porter atteinte au lien de confiance entre elle et le public. Cela semble avoir été entendu », a affirmé hier Pierre Mansillon.

Malgré l'annonce pour le moins maladroite du gouvernement de retenir ce projet en plein débat, celui-ci a pu avoir lieu et a abouti à des conclusions nuancées.

DE NOTRE CORRESPONDANT À LILLE.

Les six membres de la commission particulière du débat en charge du projet d'autoroute A24 n'ont pas eu la partie aisée. Cette liaison autoroutière de 120 kilomètres entre Amiens, Lille puis la Belgique a fait l'objet d'un large débat depuis l'automne dernier, dans le cadre de la procédure de concertation mais l'évocation de ce dossier à la veille d'élections régionales dont il constituait l'un des enjeux, et notamment un point d'achoppement entre Verts et socialistes, était délicate. La commission présidée par le préfet Gilbert Carrère a aussi subi un court-circuit sévère, lorsque le gouvernement a annoncé lors du Comité interministériel d'aména-

A24 : hypothèse de tracé



gement du territoire du 18 décembre dernier que le projet était retenu par l'Etat, donnant le sentiment de l'inutilité de la concertation devant une décision apparemment adoptée. Selon certaines sources, les membres ont alors songé à démissionner avant de se raviser. Les Verts ont cessé de participer aux réunions après cette annonce.

Malgré tout, le débat public a bien eu lieu, à travers 18 réunions dans l'ensemble de la région, qui ont totalisé plus de 2.500 participants et suscité 143 contributions écrites. Estimant insuffisantes les seules prévisions de trafic de la Direction de l'équipement, la commission a diligenté une expertise complémentaire, insuffisante selon les opposants à l'autoroute, avant de remettre ses conclusions. Celles-ci s'avèrent nuancées, évoquant par exemple une concertation insuffisante avec la partie belge, pourtant concernée au premier chef par l'arrivée possible de ce nouvel axe sur son territoire. « Il n'y a pas un mot sur la question majeure du financement », s'étonne encore Jean-François Caron, président du groupe Verts à la région, qui reconnaît toutefois que le débat a permis d'éclairer de nombreux aspects et d'aboutir à une vision du projet beaucoup plus nuancée qu'au départ.

OLIVIER DUCUING