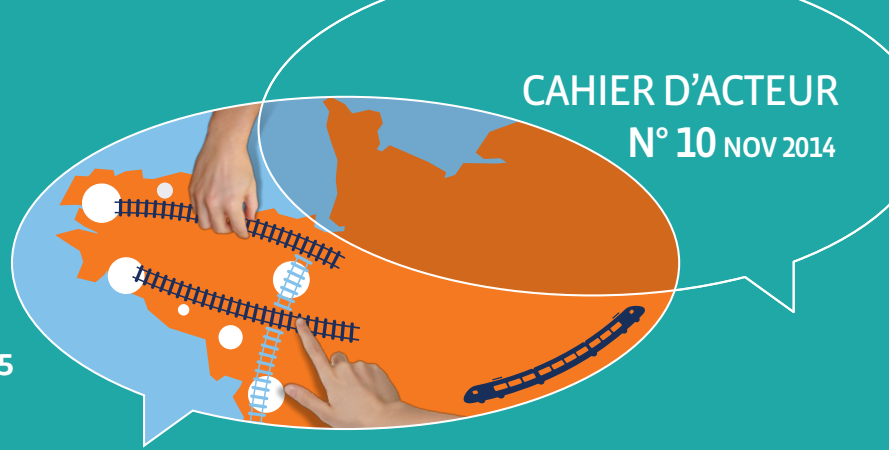


PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015



ÉDITO

Disons le franchement, nous ne savons même plus aujourd'hui s'il est bien utile de déposer un « cahier d'acteurs » dans ce nouveau débat public. Parce que notre confiance dans la manière dont se prennent les décisions, dans la manière dont se mène le débat sur l'utilité publique en France est réduite à néant. Et que la lecture du dossier de RFF montre à l'évidence **qu'aucune leçon n'a été tirée des dossiers précédents**. Ce document fort bien fait, si l'on parle seulement en termes de communication, aboutit au choix évident d'un scénario : le bleu. C'est d'ailleurs sans surprise le choix des collectivités locales déjà interrogées (Conseil Général 44, Région Bretagne). L'entonnoir à faire avaliser une décision déjà prise par certains est en place.

Avant même de regarder le dossier, nous avons demandé **une étude complémentaire sur les liaisons Nantes - Rennes sans passer par ND** (par Chateaubriant et par Redon). L'accord de la Commission Nationale de Débat Public était un signe positif. Cependant, nous ne croyons plus, sauf « divine surprise », qu'il puisse en sortir quelque chose. En effet, quatre experts ont été nommés mais le passé et les activités de certains d'entre eux ne **peuvent garantir leur neutralité**. Une telle étude aurait dû faire travailler ensemble des experts nommés par la commission d'une part, par les associations demandeuses d'autre part. Aujourd'hui, l'étude se passe à huis clos et nous serons, comme d'habitude, mis devant les résultats. Nous venons de vivre à plusieurs reprises un tel scénario avec la Direction Générale de l'Aviation civile sur le dossier d'aéroport.

Ainsi sommes-nous à nouveau devant un débat qui semblera respecter les formes de la démocratie mais qui risque fort de n'en avoir que les apparences. Dans ces conditions, faut-il y participer ? Notre expérience nous inciterait à dire non. Cependant, nous n'avons jamais pratiqué la politique de la chaise vide. **C'est donc sans aucune illusion et dans la ferme intention de montrer les failles des procédures actuelles** que nous déposons ce cahier et que nous participerons aux réunions publiques.

Dominique FRESNEAU
Co-Président de l'ACIPA

FRANÇOISE VERCHERE
Co-Présidente du Cédpa

ACIPA

CÉDPA !

ACIPA

Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre Dame des Landes, luttant contre la création d'un autre aéroport à Nantes (Loire Atlantique), sur les communes de Notre Dame des Landes, Grandchamp des Fontaines, Vigneux de Bretagne et Treillières. Elle a été créée en 2000, l'année où le projet d'aéroport a été réactivé.

Site web : www.acipa-ndl.fr

B.P. 5 - 44 130 NOTRE DAME DES LANDES
acipa@free.fr

CÉDPA

Collectif d'élus doutant de la pertinence du projet d'aéroport à Notre Dame des Landes, créé en 2009.

Site web : aeroportnddl.fr

Mairie - 44 130 NOTRE DAME DES LANDES
cedpa@free.fr

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

I. MANQUE DE DÉMOCRATIE ET SAUCISSONNAGE N'AUGURENT PAS D'UN BON DÉBAT

De l'expérience d'une quinzaine d'années sur le dossier NDL, nous avons tiré plusieurs enseignements : la nécessité d'envisager tous les scénarios possibles, notamment d'étudier sérieusement les conditions d'amélioration de l'existant et surtout, l'exigence de sortir de la fâcheuse habitude du « saucissonnage » qui remet à plus tard, c'est-à-dire quand il est trop tard, les études d'impact sur l'environnement.

C'est le même enjeu, le défi de la mobilité et du désenclavement de la Bretagne et de l'Ouest de la France qui a présidé au choix du projet de Notre-Dame-des-Landes, mais de quel désenclavement parle-t-on ? L'accessibilité se mesure-t-elle uniquement en temps de transport ?

INSUFFISANCE DÉMOCRATIQUE

La procédure de ce débat public est entachée de plusieurs failles. Le débat est conduit fin 2014 alors que d'après la commission Mobilité 21, l'engagement des projets dont fait partie LNOBPL ne devrait avoir lieu qu'entre 2030 et 2050 !

Les hypothèses de calcul du TRI (Taux de Rentabilité Interne) et de la VAN (Valeur Ajoutée Nette) ne sont pas explicitées alors qu'il s'agit d'éléments centraux dans le choix du scénario. Ces hypothèses aboutissent à des résultats confortant le scénario « choisi »... C'est ce qui s'est passé sur l'étude coûts/bénéfices du transfert d'aéroport à NDL qui a fondé l'Utilité publique du projet... Nous en avons montré les erreurs manifestes (sur lesquelles la DGAC n'a pas su s'expliquer), mais l'utilité publique du projet n'a pas été remise en cause...

II. UNE INTERMODALITÉ AVEC L'AÉRIEN SURPRENANTE

Si l'intermodalité entre le fer et l'air est une préconisation tout à fait pertinente, comment expliquer que, **sur les huit aéroports qui existent aujourd'hui sur le territoire concerné, RFF n'en envisage d'en desservir aucun ?** Par contre, les trois scénarios présentés comportent un tracé spécifique pour joindre un aéroport qui n'existe pas ! C'est d'autant plus choquant que la construction d'un aéroport à NDL devient de jour en jour plus improbable. Cela voudrait-il dire que, si l'aéroport se faisait à NDL, tous les autres aéroports seraient fermés, en particulier Rennes - Saint-Jacques pour

que NDL « devienne ainsi l'aéroport des deux métropoles et le trait d'union entre les deux villes » ?

Aucun raccordement n'est programmé à l'aéroport de Brest ni à celui de Nantes-Atlantique alors que la voie ferrée : Nantes - Sainte-Pazanne – Pornic – Saint-Gilles-Croix-de-Vie passe à proximité immédiate de cet aéroport et est actuellement en réfection.



Nantes Atlantique est desservi par une voie ferrée qui ne sert actuellement qu'au transport de marchandises. Les voies traversent les parkings. Il suffirait de travaux pour rendre cette voie plus confortable pour le transport de voyageurs mais l'intermodalité entre le rail et l'aérien n'a jamais semblé être une priorité à Nantes !

Pourtant, en matière de tourisme, l'étude pointe « une intermodalité des transports insuffisante pour offrir une alternative à la voiture ».

Le report escompté de voyageurs de l'avion vers le train à grande vitesse ne plaide pas en faveur de l'aéroport du Grand Ouest et une certaine contradiction apparaît dans le raisonnement. En effet, quand le « barreau Sud TGV » en Île de France sera terminé, de Brest, de Saint-Brieuc ou même de Rennes, quel serait l'intérêt de venir embarquer à NDL, alors que le temps pour se rendre à Orly ou Roissy, avec l'éventail de toutes leurs destinations intercontinentales, sera considérablement raccourci ?

Des scénarios doivent être bâtis sans le passage obligatoire à NDL, ce qui fait également regarder d'une autre façon les liaisons Nantes – Rennes par Châteaubriant et Nantes - Rennes par Redon.

III. UNE VISION PARTIELLE DES ENJEUX DE MOBILITÉ

La situation géographique de l'Ouest de la France et la distance qui le sépare de Paris ou des capitales européennes permet d'envisager des lignes à grandes vitesses, mais l'objectif symbolique de mettre Brest et Quimper à moins de 3 heures de Paris est-il un impératif soutenable aujourd'hui ? Les travaux en cours de la LGV Le Mans - Rennes mettent Brest à 3 h 10 de Paris. À quel prix se justifient les dernières minutes gagnées ? La vitalité d'un territoire ne dépend pas que des échanges avec l'extérieur : les déplacements régionaux plus courts, plus fréquents, répondent à d'autres attentes que la seule vitesse. C'est le cadencement élevé qui compte le plus. En effet, sur un trajet de 50 ou 100 km de gare à gare, le gain de quelques minutes n'est pas pertinent, surtout si on est assuré d'avoir un train toutes les 1/2 heures ! Les déplacements entre les deux régions Bretagne et Pays de la Loire doivent être considérés sous cet angle.

La liaison Nantes - Rennes : irriguer plutôt que concentrer

Pourquoi n'avoir étudié que des scénarios passant par Redon alors que la ligne la plus courte passe par Châteaubriant ? Le dossier balaye cette solution comme « vite apparue impossible » sans en donner les véritables raisons. Si le passage par Redon permet la mutualisation avec l'axe Rennes-Quimper, il justifie aussi en partie la création d'une voie nouvelle car très fréquentée, mais omet complètement les travaux qui seraient nécessaires sur le raccordement Savenay-Nantes qui comporte **un point noir bien connu, celui du tunnel de Chantenay** à l'arrivée sur Nantes ! Tunnel qui pose d'ailleurs des problèmes de sécurité connus et non mentionnés dans la présentation. Les contraintes environnementales, urbaines, techniques et financières de cette partie sont balayées par une phrase lapidaire : « Il conviendra d'approfondir dans les phases ultérieures les points de raccordement afin de préciser leur faisabilité » (page 95).

La concentration du trafic sur une même ligne à Grande Vitesse entraîne des coûts supplémentaires de construction, d'exploitation, de maintenance et de sécurité.

La liaison Nantes - Rennes via Châteaubriant pourrait être compétitive par rapport à la voiture dès lors que c'est la ligne la plus courte. Elle n'est pas nécessairement la plus rapide mais cette limite peut être compensée par un cadencement plus élevé. En effet, elle répondra aux besoins fré-

quents des voyageurs pour leur travail, leurs études ou leurs besoins professionnels. Plutôt que la recherche de quelques minutes gagnées, l'attente des voyageurs porte autant sur la réduction de la fatigue, la disponibilité pour lire ou travailler, la non-utilisation d'une voiture et l'accès direct en centre-ville. L'objectif d'« offrir un réseau régional inter-villes performant » ne semble pas poursuivi avec la même ardeur que les autres objectifs puisque la liaison Quimper - Brest et l'axe Saint-Brieuc - Lorient ont également été oubliés.

Le ferroviaire n'a pas vocation à renforcer uniquement la métropolisation et sa périurbanisation ainsi que l'attrait pour le littoral au détriment des espaces ruraux déjà en difficulté du centre Bretagne et du castelbriantais. Cette vision binaire de l'aménagement, qui va toujours dans le même sens, ne favorise pas la cohésion sociale et se fait au détriment d'une population qui se sent laissée pour compte.



En gare de Châteaubriant, terminus du TER Pays de la Loire et en face terminus du TER Bretagne. En 2014, lors des derniers aménagements, la voie a été coupée alors que l'on parle du rapprochement des deux métropoles régionales !

IV. LIAISONS NOUVELLES : UNE ANALYSE ENVIRONNEMENTALE DÉFICIENTE

Quel que soit le scénario, l'analyse environnementale consiste en un « copier-coller » qui voudrait nous rassurer en nous indiquant que « dès la conception du scénario, l'analyse des enjeux environnementaux a été intégrée dans la faisabilité de solutions techniques envisagées ». Or **les études concernant la Loi sur l'Eau et les Espèces Protégées ne sont pas faites à ce stade mais plus tard** quand le choix du scénario aura été fait : ce « saucissonnage » est d'ailleurs une

infraction à la directive européenne « plans - programmes », comme l'a signalé à la France la Commission européenne. Les trois scénarios sont comparés uniquement en fonction du coût des investissements nécessaires et du temps gagné. Comme d'habitude, le « **coût environnemental** » **n'existe pas**. On a vu les conséquences de cette aberration dans le dossier du projet d'aéroport de NDL : débat public en 2003, Déclaration d'Utilité Publique en 2008 et seulement en 2012 enquête loi sur l'eau ! Les recours juridiques sur le volet environnemental n'arrivent ainsi qu'en fin de processus, à un moment où le projet est fortement engagé puisque l'utilité publique a été reconnue.

Il serait grand temps de changer la logique des étapes de décision. **Si la préservation des milieux naturels sensibles connus comme la vallée de la Vilaine ou du Don est un enjeu majeur, c'est en amont que les études d'impact doivent être faites pour que les conclusions prévalent dans le choix au même titre que les autres enjeux.** Alors la règle « Eviter-Réduire-Compenser » pourra s'appliquer réellement sans que l'on soit contraint, en dernier ressort, à seulement compenser ! L'emprise foncière est très importante compte tenu du linéaire des infrastructures, RFF annonce 12 ha par km, mais il y a aussi les ruptures de passages qui entravent les exploitations agricoles. Nous demandons que les scénarios tiennent compte de la vitalité de l'activité agricole essentielle dans nos deux régions pour envisager les infrastructures au plus près des linéaires actuels.

Un autre enjeu doit également s'imposer, c'est celui de la transition énergétique et en conséquence modérer la vitesse et développer le fret qui n'est pas assez étudié dans le dossier présenté. Le report des voyageurs en transports collectifs et le fret ferroviaire sont des sources d'économie importantes en énergie et en émissions de CO2.

V. POUR UNE AUTRE VISION ET UNE APPROCHE ALTERNATIVE DE LA MOBILITÉ

Certes le transport ferroviaire pour les voyageurs et le fret doit être favorisé par l'amélioration des infrastructures, mais le dossier présenté est dans la continuité de tous les dossiers précédents. Manifestement, on n'a pas changé de « logiciel » et la « transition intellectuelle » n'est pas encore faite pour répondre aux nouveaux enjeux écologiques et économiques qui s'imposent à nous.

Un seul modèle prévaut, celui de la vitesse, alors même que la Cour des Comptes en montre ses limites dans son dernier rapport, très critique : « on surestime le trafic, on sous-estime les coûts. Et les études engagées en amont valent trop souvent principe... »

En juin 2014, nous avons demandé **l'étude d'un scénario alternatif de la liaison Nantes – Rennes via Châteaubriant et des variantes tenant compte de l'abandon possible du projet de NDL.** Notre demande doit être prise en compte, mais à ce jour où nous écrivons ce cahier, nous n'avons toujours pas cette étude et cela est préjudiciable pour les débats à venir.

Il est urgent que la France apprenne à conduire de véritables débats publics, soucieux de chercher le bien commun, sur des bases les plus complètes et transparentes possibles.

RÉSUMÉ

Eclairés par l'expérience du dossier de Notre Dame des Landes, nous pointons les insuffisances démocratiques de la démarche du débat public : période de débat en total décalage avec la date prévue des infrastructures, manque de transparence sur les hypothèses de calcul de rentabilité, étude complémentaire confiée à des experts dont on peut douter de la neutralité et sans y associer les experts des associations, saucissonnage du dossier pour remettre à « trop tard » les études environnementales. L'analyse environnementale devrait être prise en compte dès le départ, de façon à ce que la logique de la loi sur l'eau « Eviter-réduire-compenser » soit intégrée dès la conception du projet. Les solutions proposées prétendent servir l'intermodalité rail-aérien alors qu'aucun des huit aéroports existants n'est pris en compte, le seul aéroport qui le soit est celui qui est en projet à NDL et dont la probabilité d'être construit est incertaine. La logique de mobilité qui prévaut se concentre sur le temps gagné entre grandes villes alors que le rail est aussi un outil de proximité et d'irrigation de territoires plus éloignés. Enfin, il nous a été demandé de réagir au projet présenté alors que l'étude complémentaire de liaisons Nantes-Rennes sans passer par NDL ne nous a pas été présentée. Un débat décidément mal parti.