

Le Mouvement Ecologiste Indépendant a participé au débat public LNOBPL en rédigeant un cahier d'acteur, mais aussi par sa présence, physique ou via internet, à plusieurs réunions publiques.

A l'issue de la réunion de clôture du 16 décembre, il apparaît clairement que ce débat a suscité de nombreuses réactions citoyennes sur la mobilité de demain, les coûts des projets, et il est apparu également que les objectifs visés par le projet ne semblaient pas correspondre à la demande citoyenne. A chaque réunion, de nombreuses interventions du public ont rappelé que l'attente était d'abord, bien avant un gain de quelques minutes sur les liaisons entre grandes villes déjà desservies, la desserte de l'ensemble du territoire, y compris des villes modestes, et une amélioration des fréquences et du confort permettant de réellement abandonner la route pour le rail.

La CPDP en charge du débat et RFF ont rappelé et souligné lors de la réunion de clôture qu'à l'issue du débat, les possibilités qui s'offrent sont infinies ; allant de l'abandon du projet à l'adoption d'un scénario tel quel !

Seule une poignée d'élus des métropoles, et de quelques entrepreneurs issus des CCI, qui ne semble pas avoir compris l'intérêt de la procédure de débat public, continue à réclamer un scénario inchangé, le plus souvent le bleu, que le pays ne peut pas financer et qui ne sert qu'une minorité d'intérêts. Pourtant, au vu des multiples interrogations exprimées, c'est bien une **situation intermédiaire** qui se dégage du débat, avec des propositions citoyennes concrètes pour desservir les territoires **de façon performante à moindre coût**, en **s'appuyant sur la rénovation de l'existant**. Les économies réalisées pourraient alors être utilisées pour un désenclavement de certains territoires mal ou non desservis, qui s'est avéré être également une attente extrêmement importante des citoyens. La desserte performante du corridor Nantes-Rennes via Châteaubriant sur une ligne existante, entraînant à la fois de nouvelles dessertes, et une libération des sillons pour Redon, trajet normal pour se rendre à Quimper, renforçant ainsi les dessertes de ces deux villes, et qui a pu être présentée le 9 décembre, est un exemple de solution concrète tout particulièrement intéressante qui doit être creusée. D'autres exemples de dessertes ont également été évoqués, Rennes/Avranches via Fougères, une sous-préfecture toujours pas desservie, ou Mautauban/ Chateaulin (axe centre Bretagne inexistant), ou amélioration axe Brest/Quimper, ou d'installations de troisième voie (comme à Strasbourg) afin de permettre d'augmenter le trafic en réduisant le grignotage de terres agricoles, et doivent donc être prises en considération. De plus, les conclusions de la réunion énoncées hier font bien état d'un besoin de **redéfinition des objectifs partant des usagers**, qui doit absolument être fait de façon complémentaire.

***Le MEI souhaite que la CPDP rende son rapport en toute objectivité, comme elle s'est engagée à le faire, en veillant à bien rendre compte, publiquement, de l'ensemble des contributions citoyennes. Il demande aussi à l'Etat, premier Maître d'Ouvrage, de bien redéfinir les objectifs en partant des besoins de l'ensemble des populations et élus concernés, et non seulement ceux des grandes villes et des CCI, puis de présenter ensuite aux populations les solutions possibles d'aménagement et de leurs coûts, accompagnées d'avis argumentés par le Maître d'Ouvrage RFF.***