



# ACIPA

à Monsieur le Président de la CNDP

**Objet : Demande d'annulation de la procédure de débat public LNOBPL**

**Copie à Monsieur le Président de la CPDP**

Notre Dame des Landes, le 31 décembre 2014

Monsieur le Président,

Le débat public sur les liaisons nouvelles Ouest Bretagne Pays de Loire s'achèvera le 3 janvier prochain. Nos associations ont rédigé un cahier d'acteurs et participé à plusieurs des réunions publiques organisées par la commission. Nous avons ainsi exprimé notre avis oralement et par écrit autant sur la méthode du débat que sur le fond du dossier.

Nous souhaitons vous faire part officiellement de notre position à l'issue du processus.

**1) Le débat public n'a pas rempli la mission fondamentale prévue par la loi, c'est à dire débattre d'abord de l'opportunité et des objectifs d'un projet.**

*« La Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante, est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national de l'État, des collectivités territoriales, des établissements publics et des personnes privées, relevant de catégories d'opérations dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État, dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire. La participation du public peut prendre la forme d'un débat public. Celui-ci porte **sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet**. Il porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après le débat. » - Article L121-1, modifié par [LOI n°2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 246](#) :*

Même si les membres de la Commission Particulière ont effectivement affirmé que le débat public pouvait porter sur les objectifs, en réalité cela n'était guère possible. Pourtant de nombreux participants aux réunions ont posé beaucoup de questions par ex sur l'objectif de la vitesse (3 heures de Brest à Paris), sur les conditions du report modal, sur d'autres liaisons qui paraissent importantes etc. Mais le public n'a pas eu connaissance des éléments de base, notamment **la présentation et l'analyse des besoins** pour débattre réellement de ces objectifs. RFF a d'ailleurs à plusieurs reprises répondu à des questions pertinentes du public par cette formule lapidaire mais qui montre le biais fondamental du débat public : « *ce n'était pas dans notre cahier des charges* ». Et pour cause : les cinq objectifs présentés ne sont pas ceux du seul maître d'ouvrage RFF mais d'un groupe de pilotage État, régions et départements concernés. Où sont les travaux de ce groupe ? Comment les besoins ont-ils été définis ? A quels débats publics ses travaux ont ils donné lieu dans les instances représentatives (Conseils Généraux, Régions?). Y-a-t-il une hiérarchisation des cinq objectifs affichés ? Si oui, laquelle ? Décidée par qui ? Quel est le coût de la compatibilité de ces cinq objectifs ? Autrement dit, y a-t-il des scénarios alternatifs à ce stade là ? Ces questions sont évidemment capitales si l'on ne veut pas que le débat public dérive vers un débat sur les réponses techniques à des objectifs considérés comme actés parce que venant d'une commande politique.

Il est étonnant de voir que dans le document de présentation, au demeurant fort bien fait, on ne trouve pas le mot **besoin** mais les mots **enjeu et défi**, vocabulaire propre aux élus qui se croient

« visionnaires ». Et c'est ainsi que d'enjeu et défi, on passe « naturellement » à objectif...C'est d'ailleurs ce qu'ont réaffirmé le vice-président de la Région Pays de Loire et son homologue de Bretagne, en expliquant qu'il y avait eu un long travail et des choix derrière le projet présenté et que de cela on ne pouvait pas vraiment discuter. Leur vision du débat public se réduit à une discussion sur les solutions techniques (c'est à dire le choix d'un scénario, et ses éventuelles variantes) mais pas sur le fond car il n'est pas question de remettre en cause les cinq objectifs actés en amont.

Prenons l'exemple symptomatique du premier objectif :

*« Les partenaires du projet souhaitent atteindre **le temps de parcours symbolique** de 3 heures entre la pointe ouest de la Bretagne et Paris. Cet objectif est présenté comme une compensation du moindre avantage d'accessibilité, depuis Paris, de la Bretagne occidentale comparée à celle de l'aire urbaine de Rennes qui verra ses meilleurs temps de parcours diminuer de 30 % à la mise en service de la LGV Bretagne – Pays de la Loire, alors que ceux de Brest et Quimper ne diminueraient que de 20 %. ».*( résumé fait par la mission d'expertise socio-économique page 7 de son rapport).

On le dit clairement, on est dans le symbolique, il faut que le temps gagné soit le même pour Rennes et Brest. Où est la preuve du besoin ? Nulle part. On est dans le souhait, la volonté, pas dans l'analyse rationnelle d'une utilité publique.

**Nous considérons donc que la validité du débat est entachée par ce premier biais.**

## 2) **La présence de trois scénarios donne l'impression d'un choix possible. Mais c'est un leurre.**

En réalité, on l'a vite compris à la lecture du document ou des prises de position des différentes collectivités, il n'y a qu'un bon scénario, le bleu. Les deux autres scénarios servent en effet par leur faiblesse supposée à conforter un choix déjà fait. Et même, insidieusement, à relativiser la fragilité socio-économique du dit scénario bleu. Car, en réalité, si nous étions dans un monde raisonnable, RFF ne devrait même pas se demander s'il faut poursuivre l'étude du scénario choisi, tellement les risques financiers sont grands. En effet, le TRI et la VAN de ce scénario bleu sont déjà « sur le fil » par rapport aux critères qui devraient être ceux d'un maître d'ouvrage dont l'endettement est fort et qui doit respecter les règles qui le concernent :

*« RFF ne peut accepter un projet d'investissement sur le réseau ferré national, inscrit à un programme à la demande de l'État, d'une collectivité locale ou d'un organisme public local ou national, que s'il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement » - 3<sup>ème</sup> alinéa de l'article 4 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997, modifié par le décret n°2006-1534 du 6 décembre 2006.*

D'ailleurs la mission d'expertise ne dit pas le contraire, notant que les hypothèses choisies sont hautes et que les tests de résilience montrent la fragilité de la VAN :

*« Les hypothèses retenues pour ces études, qui sont fondées sur des données officielles disponibles au moment du lancement des études, doivent être considérées aujourd'hui comme des hypothèses hautes, notamment pour le PIB national et les PIB régionaux. »*

*« Les tests de résilience montrent que les VAN des différents scénarios de tracé examinés diminuent très fortement pour devenir nulles ou négatives dans certains cas qu'il n'est pas possible d'exclure aujourd'hui. Les pertes de valeur actualisée sont à chaque fois de plusieurs centaines de millions d'euros. » - Rapport page 21.*

Certes la mission conclut que l'interclassement entre les scénarios reste le même mais cela ne peut en aucun cas être une justification du scénario bleu puisque le but du débat public n'est pas de choisir le moins mauvais scénario mais le meilleur au regard de l'utilité publique.

Rappelons que la Cour des Comptes a pointé récemment l'optimisme général des études menées pour ce type d'infrastructures :

*« Les évaluations a priori sont trop souvent réalisées par les maîtres d'ouvrage, **sans contre-expertise indépendante** : elles mettent parfois en évidence une forte rentabilité socio-économique et compensent une faible rentabilité financière par des subventions. La Cour a montré dans plusieurs rapports, par exemple sur le réseau ferroviaire en 2008, que la rentabilité socio-économique de beaucoup d'infrastructures s'avère a posteriori*

*nettement inférieure aux estimations a priori. Il ne s'agit pas pour autant d'abandonner ces évaluations, mais au contraire de les étendre à d'autres secteurs, éventuellement en les adaptant à leurs spécificités, et de les soumettre à **une contre expertise indépendante**.*

*En effet, de nombreux investissements ont une rentabilité socio-économique suffisante pour être retenus, mais les contraintes budgétaires interdisent de tous les réaliser. Il faut donc faire des choix et établir des priorités. » - Rapport de la Cour des comptes de juillet 2012, page 153.*

**Nous considérons donc que la validité du débat est entachée par ce biais d'un scénario déjà choisi, alors même que son évaluation socio-économique n'est pas aussi bonne qu'on le prétend et que le financement n'en est pas connu.**

**3) Comme nous le craignons, l'évaluation ne tient pas compte dans sa globalité des enjeux environnementaux.**

En effet, le coût environnemental n'est pas considéré comme un des critères discriminants : il y a certes une analyse des milieux naturels et de leur valeur mais dans le tableau comparatif entre les trois scénarios, seuls le coût de l'investissement, les indicateurs économiques et le temps gagné sont discriminants. Pour le coût de l'investissement, RFF interrogé lors d'une des réunions a confirmé avoir utilisé des ratios essentiellement liés aux questions hydrauliques qui ne sont évidemment pas le seul problème environnemental. Quid de la valeur donnée aux terres agricoles disparues, ou à la biodiversité par exemple ? Quelle différence entre les scénarios de ce point de vue ? Comme pour le dossier de Notre Dame des Landes, c'est donc au moment des études complémentaires, **après** le choix donc, que l'on s'occuperait réellement de l'impact environnemental. On aurait dû pourtant comparer l'impact des trois scénarios proposés aussi de ce point de vue là.

*« Pour être lancés, ces investissements doivent d'abord être rentables dans une acception large, dite socio-économique, englobant toutes leurs retombées et **tous leurs coûts, y compris ceux qui ne sont pas monétaires comme les effets sur l'environnement, pour l'ensemble des agents économiques.** » - Rapport de la Cour des Comptes 2012, page 152.*

Sinon, on ne respecte pas la logique Éviter - Réduire - Compenser de la Loi sur l'eau, on se contente d'une simple logique de Compensation.

**Nous considérons donc que la validité du débat est entachée par l'absence de considération complète des enjeux environnementaux alors même que le dossier conclut à « une richesse écologique remarquable avec une large prédominance des milieux humides » (page 86 du rapport).**

**4) L'étude complémentaire concernant les liaisons Nantes-Rennes sans passer par Notre Dame des Landes ne peut pas être considérée comme indépendante.**

Nous avons apprécié que vous acceptiez l'idée d'une étude complémentaire sur les liaisons Nantes-Rennes par Châteaubriant et par Redon sans passer par Notre Dame des Landes. Cette étude a été présentée comme indépendante et les « experts » ont affirmé oralement lors de la présentation qui en a été faite à Nantes le 27 novembre n'avoir aucun lien ni avec RFF ni avec la SNCF.

**Or, le mot « indépendant » ne peut pas être utilisé.**

En effet, Monsieur Claude Abraham a été Directeur de la Direction Générale de l'Aviation Civile de 1976 à 1982, il a donc eu à connaître le projet d'aéroport à Notre Dame des Landes, initié précisément dans les années soixante dix. Il le connaît d'ailleurs fort bien puisqu'en 2003, il a conduit l'expertise complémentaire du débat public sur Notre Dame des Landes, aux côtés de Monsieur Claude Fitoussi de la société Cosynergie.

Monsieur Michel Savy a, quant à lui, travaillé pour RFF, porteur du projet. Il est par ailleurs président du conseil scientifique de l'association TDIE, « laboratoire d'idées » dans le domaine des transports. Aux côtés de Monsieur Savy, on trouve dans le conseil des fondateurs et partenaires de TDIE, le président de RFF, le Président de la Région Pays de la Loire (fervent partisan de ND), le président de la Fédération Nationale des Travaux Publics, le Président de la SNCF, le Président des syndicats des entrepreneurs de travaux ferrés etc. (cf le site internet de TDIE)

Ces remarques ne sont pas des attaques « ad hominem » mais des constats qui entachent bien évidemment et a priori cette « expertise ». Il ne peut y avoir confiance dans l'indépendance des experts

à partir du moment où leur activité présente ou passée les met en lien (y compris d'intérêts financiers) avec le maître d'ouvrage ou les autres parties au projet.

Dire que l'on ne prend pas parti sur la nécessité de réaliser l'aéroport ne peut évidemment suffire...surtout quand au bout du compte, on apprend que la liaison nouvelle ferroviaire passant par NDL permettrait la « rentabilité » du reste du projet LNOPBL, ce qui signifie comme l'a dit quelqu'un dans la salle qu'un nouvel argument vient de naître en faveur de l'aéroport ! Nous sommes censés le croire de même que nous sommes censés croire en l'étude socio-économique du projet de NDL alors même que la contre-expertise menée par le cabinet réputé CE Delft en a montré les manipulations ! Nous attendons d'ailleurs toujours les réponses précises de la Direction Générale de l'Aviation Civile aux questions soulevées par cette contre-expertise...

Quant à la deuxième « expertise » sur l'étude socio-économique, ses membres ont, eux, certifié par écrit ne pas être en conflits d'intérêts.

*« Les rapporteurs attestent que l'impartialité d'aucun d'entre eux n'a été mise en cause par des intérêts particuliers ou par des éléments de ses activités passées ou présentes. »*  
Page 1 de leur rapport.

C'est mieux. Cependant cette mission a été réalisée sous la tutelle du Ministère de l'Écologie donc de l'État, partie prenante des fameux cinq objectifs...

**Nous considérons donc que la validité du débat est entachée par la non indépendance des études complémentaires.**

En conclusion, nous reconnaissons volontiers la bonne volonté des membres de la commission particulière du débat public : rencontres préalables, tenue de nombreuses réunions publiques, efforts louables de communication (cahiers d'acteurs par ex). Cependant nous ne pouvons considérer que le débat se soit déroulé en conformité avec la loi, à cause des biais susmentionnés :

- L'analyse des besoins n'a pas été menée à bien et les éléments qui auraient vraiment permis de débattre des objectifs n'ont pas été fournis.
- Le « bon » scénario est déjà choisi, alors même que son évaluation socio-économique n'est pas aussi bonne qu'affirmée.
- Il n'y a pas de prise en compte complète des enjeux environnementaux.
- Il n'y a pas réelle indépendance des études complémentaires.

**C'est pourquoi nous avons le regret de vous demander l'annulation de la procédure, entachée pour nous d'importants vices de fond. Nous sommes évidemment à votre disposition pour une explication de vive voix si vous la souhaitez. Croyez bien que nous n'avons aucune volonté d'opposition systématique (surtout pour un mode de déplacement que nous aimerions plus performant et plus accessible à tous) mais nous voulons vraiment que soit améliorée la procédure de débat public dans notre pays, ce qui semble être d'ailleurs aussi le souhait du Président de la République. Dans l'espoir de votre compréhension, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à nos salutations les meilleures,**

Verchère



**Cédpa** : Collectif d'élus doutant de la pertinence du projet d'aéroport à Notre Dame des Landes  
Mairie - 44130 NOTRE DAME DES LANDES [cedpa@free.fr](mailto:cedpa@free.fr) site web : <http://aeroportnddl.fr/>  
Contact : Françoise Verchère co-présidente : 06 73 37 67 76

**ACIPA** : Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre Dame des Landes  
BP 5 – 44130 NOTRE DAME DES LANDES [acipa.info@free.fr](mailto:acipa.info@free.fr) Site web : [acipa.free.fr](http://acipa.free.fr)  
Contact : Dominique Fresneau co-président : Tél 06 71 00 73 69