

Evaluation du débat public Liaisons Nouvelles Ouest-Bretagne - pays de la Loire

Pour cette analyse, nous avons fait le choix de distinguer la non-réponse à une question - indiquée par la mention "non renseigné"- de l'occurrence "ne se prononce pas". Il faut noter que l'échantillon représente les personnes ayant répondu au questionnaire "physique" et sur Internet. Chaque thème est conclu par une synthèse récapitulant les principaux enseignements des statistiques obtenues.

Sommaire :

I. L'échantillon et ses caractéristiques / page 2

II. La mobilité et l'usage des transports / page 4

III. La documentation mise à disposition pendant le débat / page 6

IV. La CPDP et son action / page 7

V. Le site Internet / page 9

VI. L'opinion des personnes interrogées sur le débat public / page 10

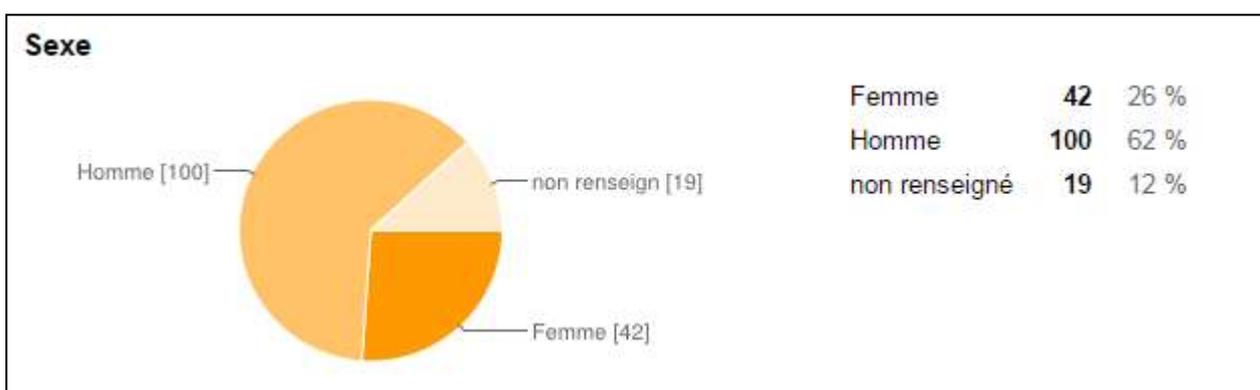
VII. Synthèse générale de l'analyse / page 16

Annexes / page 17

I. L'échantillon et ses caractéristiques.

Echantillon des questionnaires recueillis lors des 16 réunions publiques qui ont été organisées pour le débat, ainsi que par Internet. Le nombre de questionnaires remis à la CPDP lors des **réunions publiques est de 140**. Les questionnaires complétés sur **Internet sont au nombre de 21**.

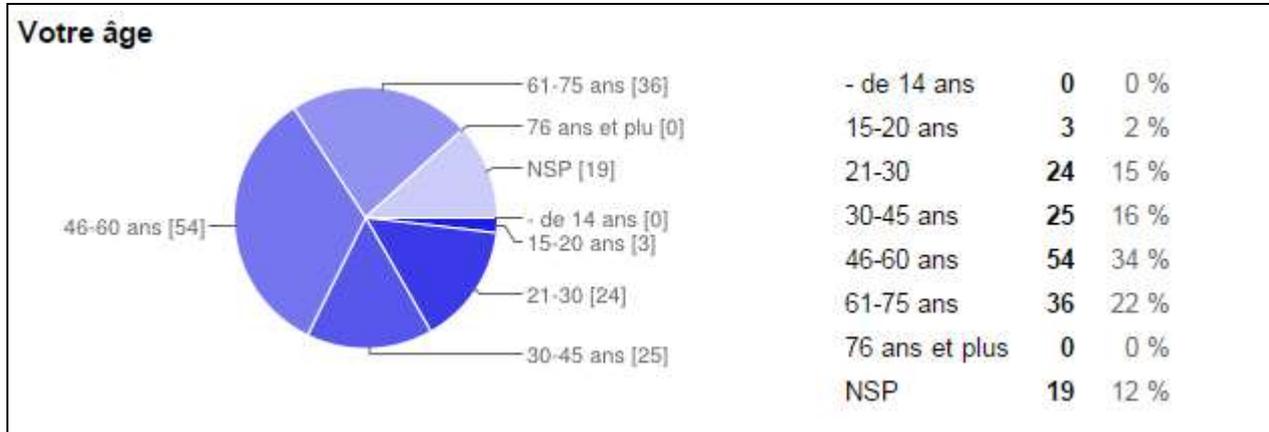
- L'échantillon se décompose comme suit : **161 personnes**, dont 62% d'hommes, et 26% de femmes.



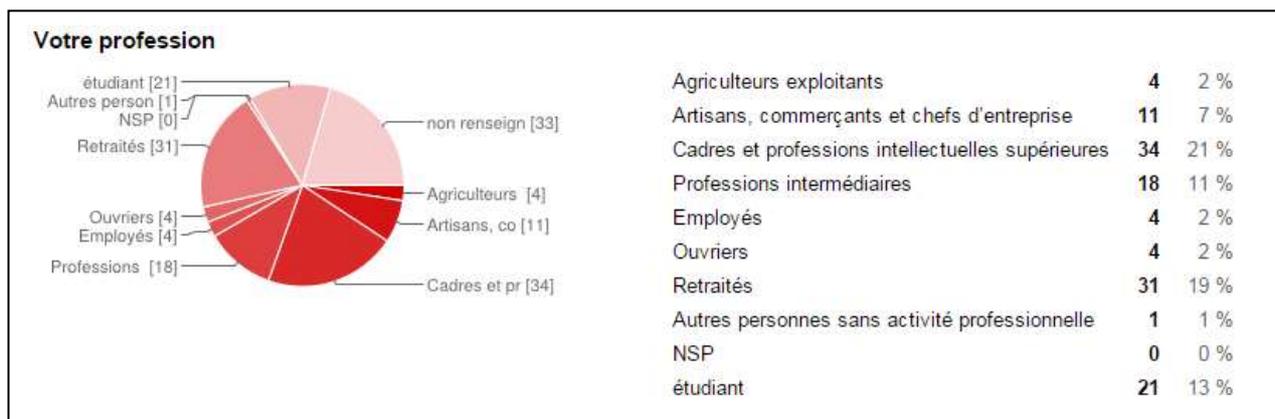
DÉBAT PUBLIC LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

L'évaluation du débat

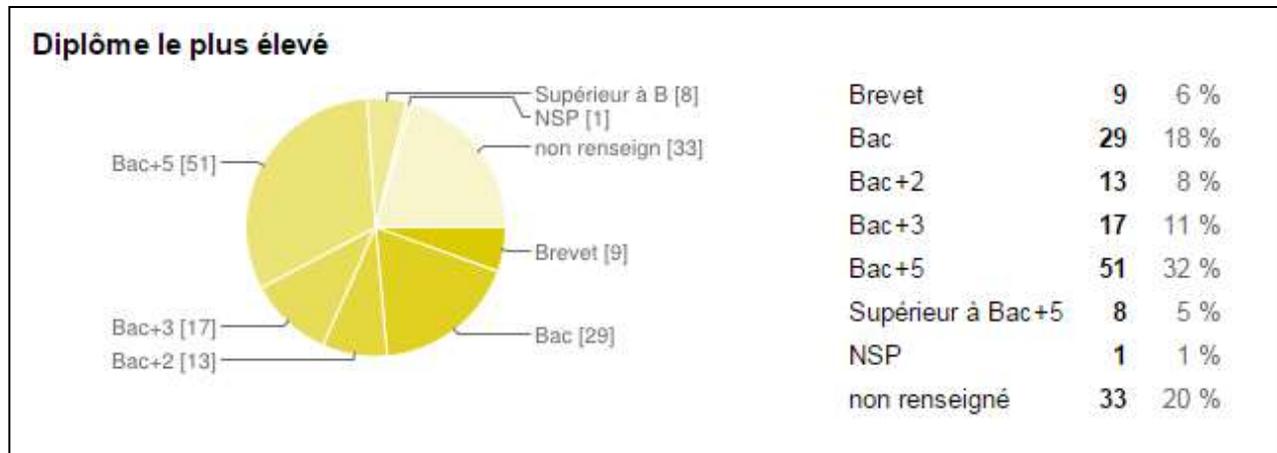
- La **tranche d'âge "46-60 ans"** est la plus représentée (34 %), suivi de celle des "61-75 ans" (22 %).



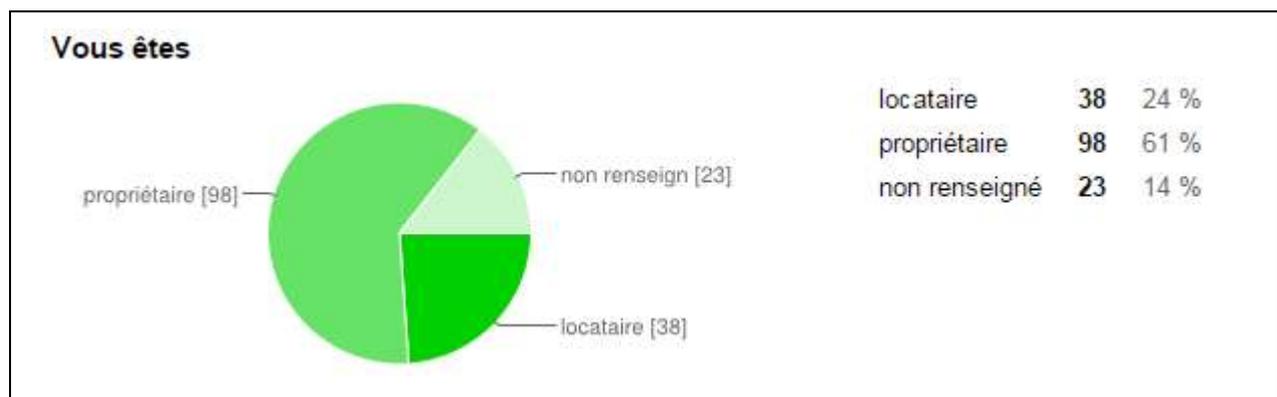
- Les **Catégories Socioprofessionnelles** sont représentées aux plus grandes proportions par les **cadres et professions intellectuelles supérieures** (21%), suivi des retraités (19%). Les étudiants arrivent en troisième position avec 13%.



- Le **taux de diplôme** montre que la catégorie des "Bac+5" est la plus représentée (32%), suivi de personnes à un niveau de diplôme équivalent à celui du Bac (18%).



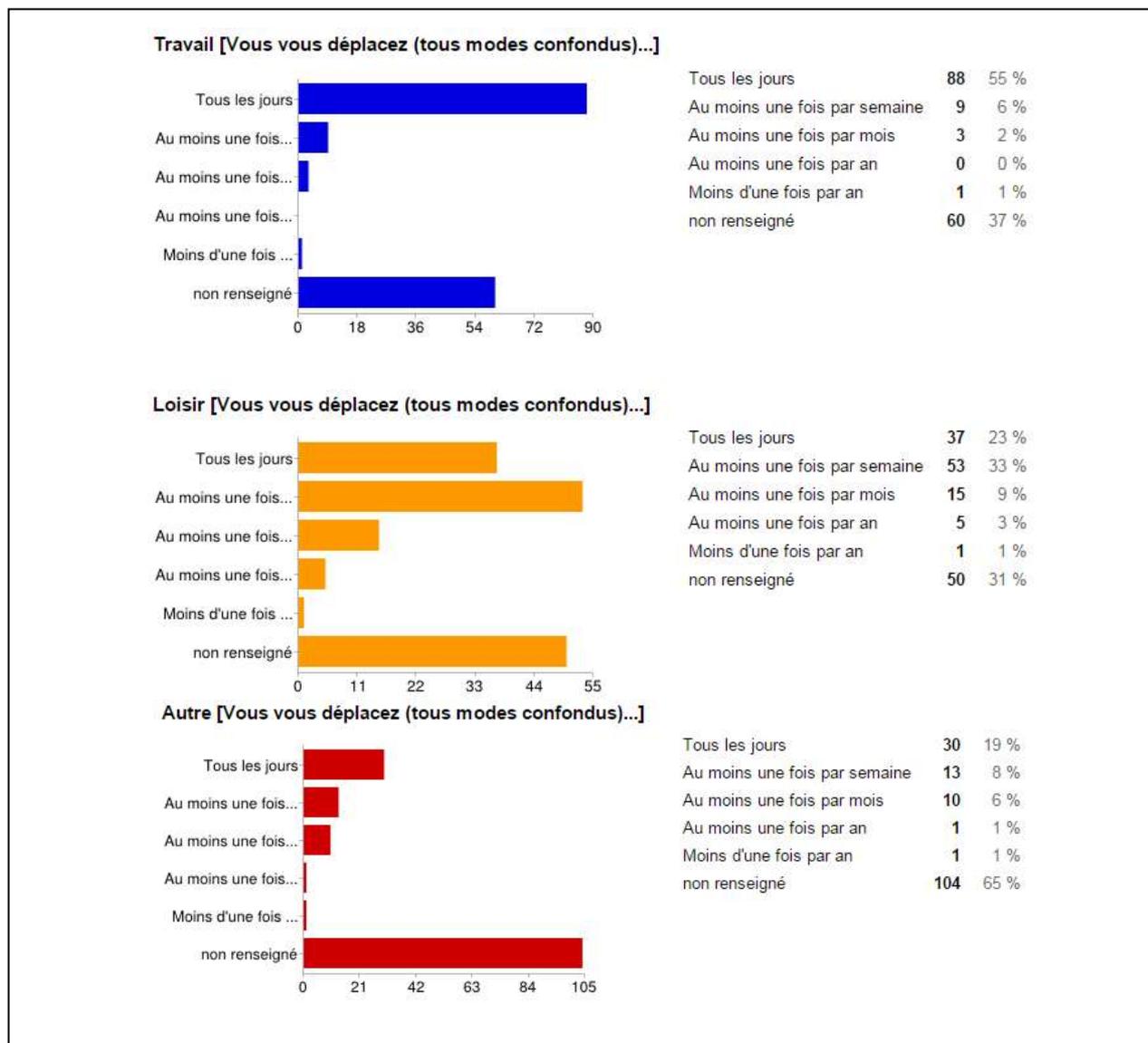
- On remarque enfin que les personnes interrogées sont **très majoritairement propriétaire de leurs logements** (61%), contre 24% des personnes locataires.



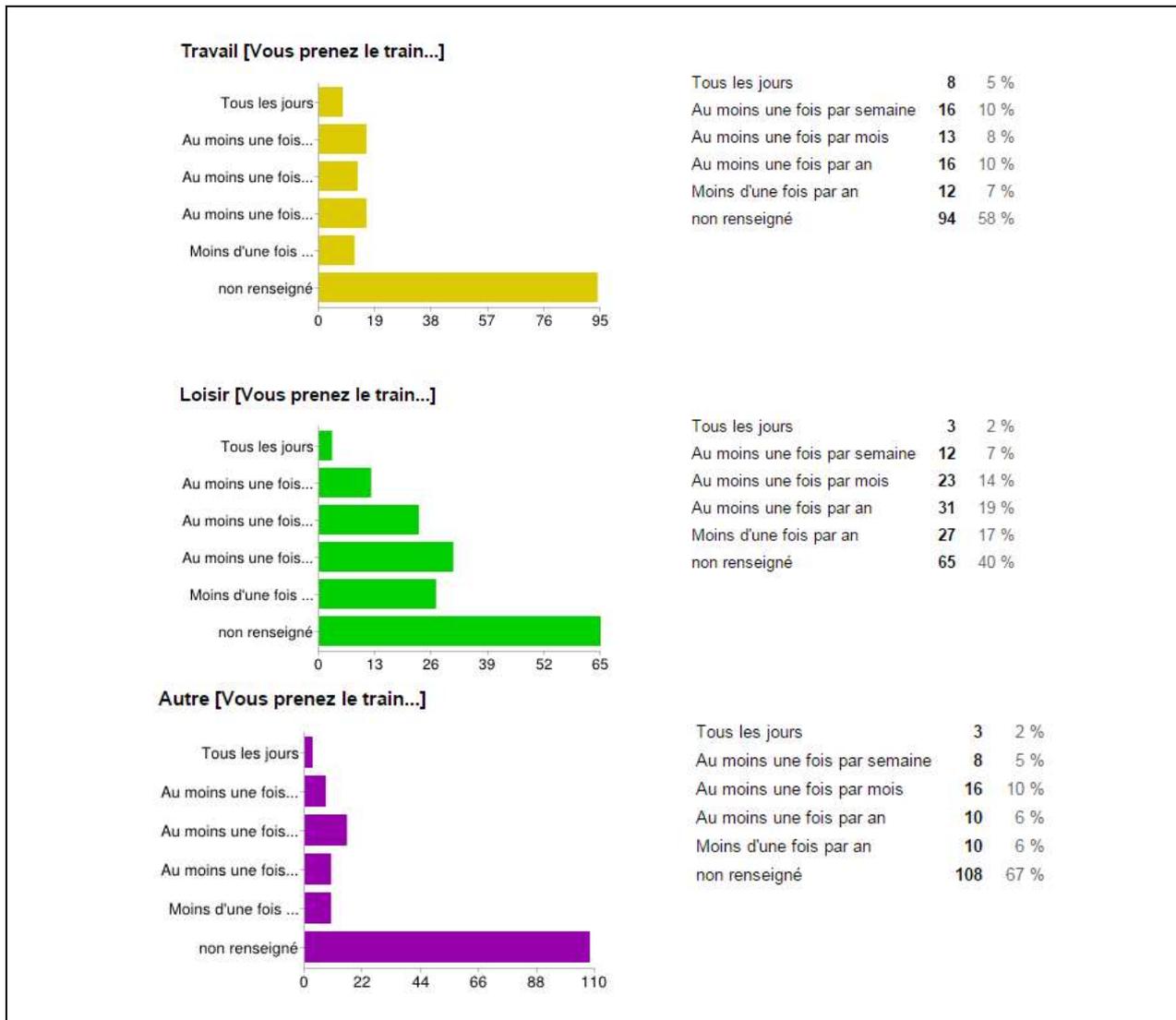
Synthèse : On remarque que les personnes ayant répondu à ce questionnaire sont à **majorité des hommes (62%)**, majoritairement **entre 46 et 75 ans (56%)**. Le taux de diplôme ainsi que les CSP montrent une **prééminence des cadres et professions intellectuelles supérieures**. Les personnes affichant un **taux de diplôme équivalent à Bac +5 sont les plus représentées (32%)**.

II. La mobilité et l'usage des transports.

- La majorité (55%) des personnes interrogées disent **se déplacer "tous les jours" pour le travail**, et "au moins une fois par semaine" pour les loisirs. (33%)

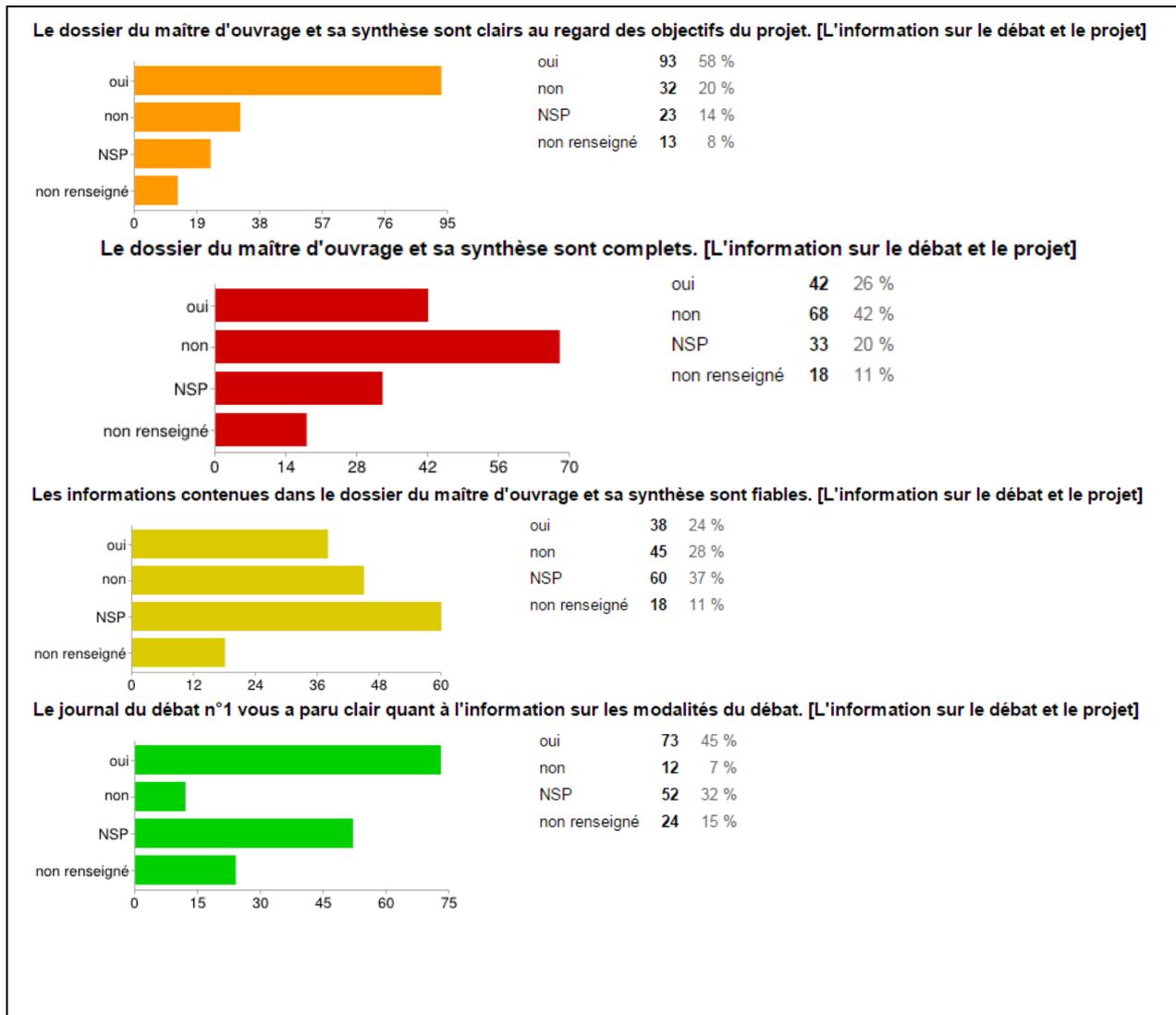


- L'analyse des statistiques sur les déplacements en train montrent que **les personnes interrogées prennent le train principalement pour leurs loisirs**, de "une fois par mois"(14%) à "une fois par an" (19%). Toutefois, **les parts de déplacements en train pour le travail et pour un autre motif restent faibles.**



Synthèse : Les résultats montrent que les personnes interrogées ont des **fréquences de déplacement plutôt quotidienne et orientées vers l'activité professionnelle**, mais aussi sur les loisirs. Chez les personnes sollicitées, **l'usage du train semble davantage dédié à aux loisirs, et montre une fréquence plus lâche** ("au moins une fois par mois" 14%, et "au moins une fois par an"19%)

III. La documentation mise à disposition pendant le débat.

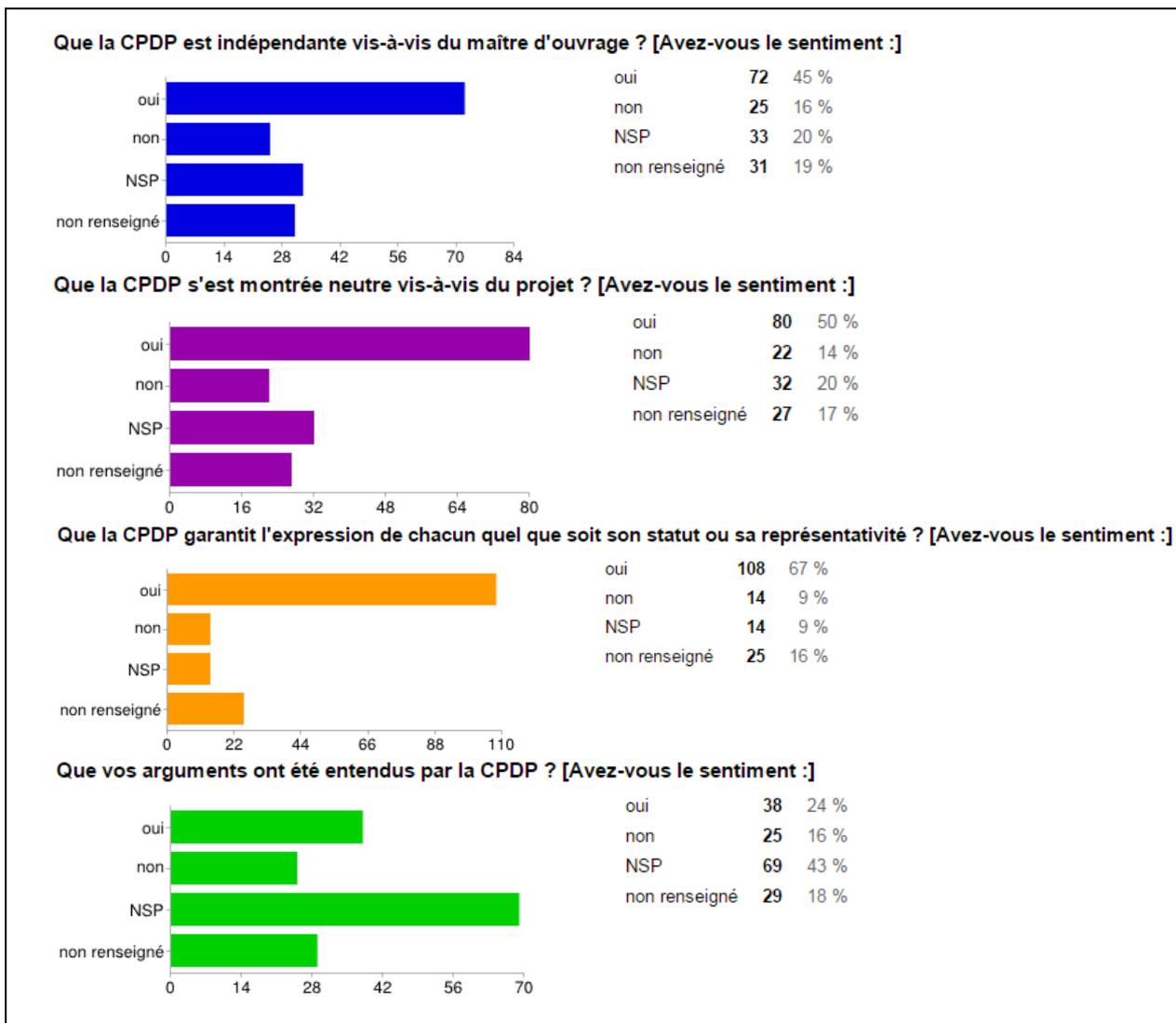


Synthèse : Les informations mises à disposition du public **par le maître d'ouvrage** sont définies comme claires (58%), mais une tendance tend à les considérer comme incomplètes (42% considèrent le dossier incomplet, contre 26%). La fiabilité de ces informations divise les personnes interrogées (28% considèrent les informations comme fiables, 24% ne sont pas d'accord avec cela).

Les informations mises à disposition du public **par la CPDP** sont, dans l'ensemble jugées comme : claires, notamment par le biais du journal du débat n° 1 (73% l'ont trouvé clair, contre 7 % pour qui ce n'est pas le cas).

IV. La CPDP et son action.

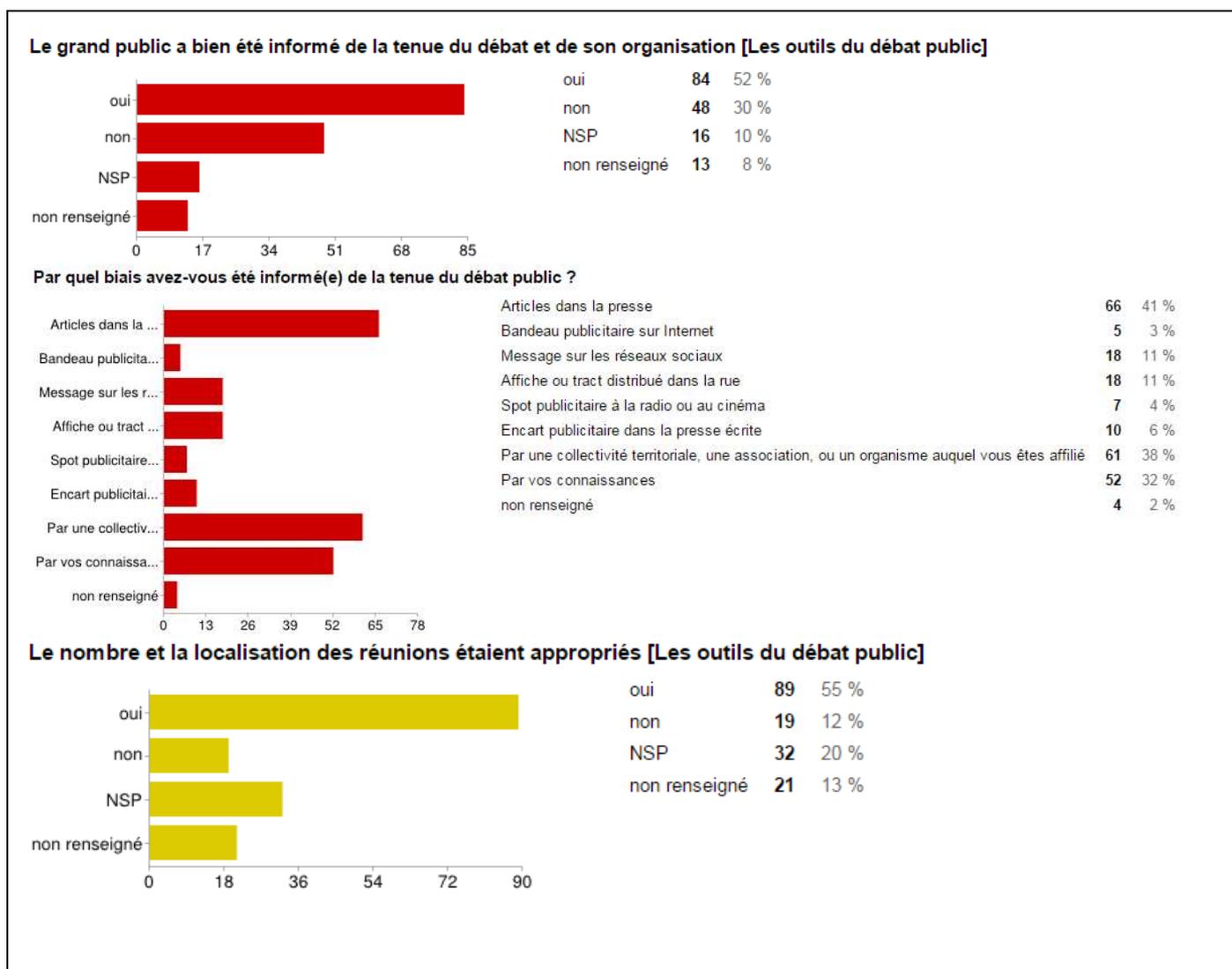
- Une majorité de personnes interrogées estiment que, la CPDP est, d'une part **neutre vis-à-vis du maître d'ouvrage (50% et 14% contre)**, et d'autre part que celle-ci est **indépendante vis-à-vis du maître d'ouvrage (45% et 16% contre)**.
- Le **consensus semble plus large sur la garantie qu'offre la CPDP quant à ce que chacun puisse s'exprimer**, quelque soit son statut ou sa représentativité (67% et 9% contre).
- En revanche, les personnes interrogées semblent être **plus partagé sur l'écoute de leurs arguments par la CPDP**. En effet, **43% font le choix de ne pas se prononcer (24% oui, 16% contre)**.



DÉBAT PUBLIC LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

L'évaluation du débat

- La majorité des personnes interrogées ont été informées de la tenue du débat par le biais de la presse (41 %), suivi par les collectivités territoriales (38 %), les connaissances et le réseau personnel (32 %), et enfin les réseaux sociaux (11%) et affichage (11 %).
- Une courte majorité de personnes interrogées se dit avoir été informé de la tenue du débat (52%). 30% considèrent tout de même que ce n'est pas le cas.
- Une majorité (55%) de personnes ayant répondu au questionnaire affirment que le nombre et la localisation des réunions publique étaient appropriés.

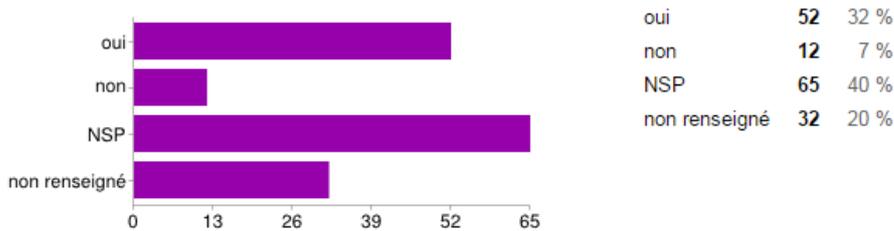


Synthèse : Les résultats montrent qu'une majorité de personnes ne remettent en cause ni la neutralité de la CPDP (50% considèrent la CPDP neutre vis-à-vis du maître d'ouvrage), ni l'indépendance de celle-ci (45% contre 16% contre).

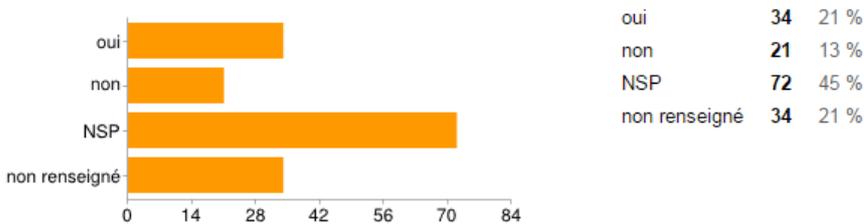
Il faut noter que 30% des personnes sollicitées estiment ne pas avoir été informées de la tenue du débat. Cette information s'est faite à majorité par la presse (41%), et par le réseau personnel, ou une affiliation à une collectivité territoriale (38%).

V. Le site Internet.

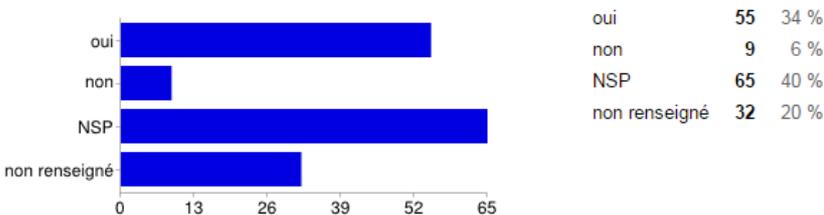
Le site Internet du débat est clair et compréhensible. [L'information sur le débat et le projet]



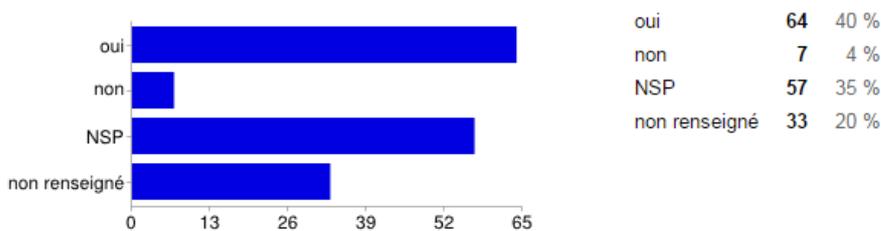
Le site Internet du débat est complet et comporte suffisamment d'informations sur le projet. [L'information sur le débat et le projet]



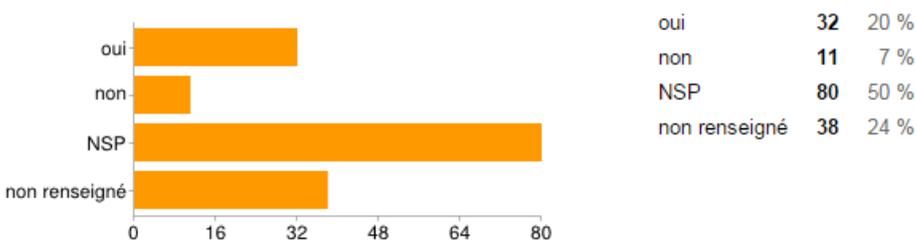
Le site Internet du débat comporte suffisamment d'informations sur l'organisation du débat public. [L'information sur le débat et le projet]



Le site Internet vous a permis de vous informer sur le projet et sur le débat [Les outils du débat public]



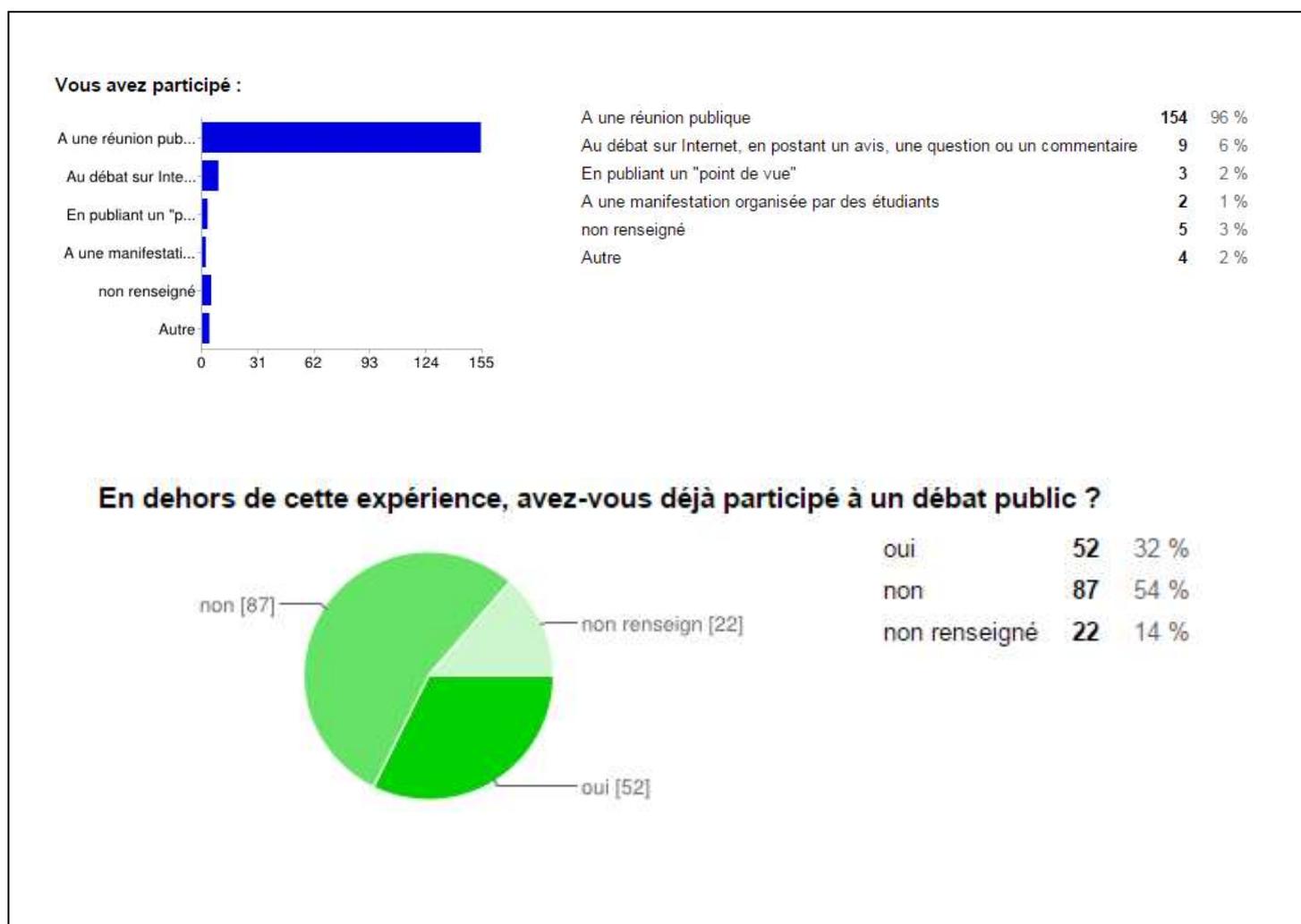
Le site Internet vous a permis de faire entendre votre opinion [Les outils du débat public]



Synthèse : Les résultats obtenus aux 5 questions à propos d'Internet montrent qu'une majorité de personnes ne souhaitent pas se prononcer sur l'usage du site. Pour 40 % des personnes interrogées, le site Internet du débat a néanmoins permis de s'informer sur le projet ainsi que sur le débat.

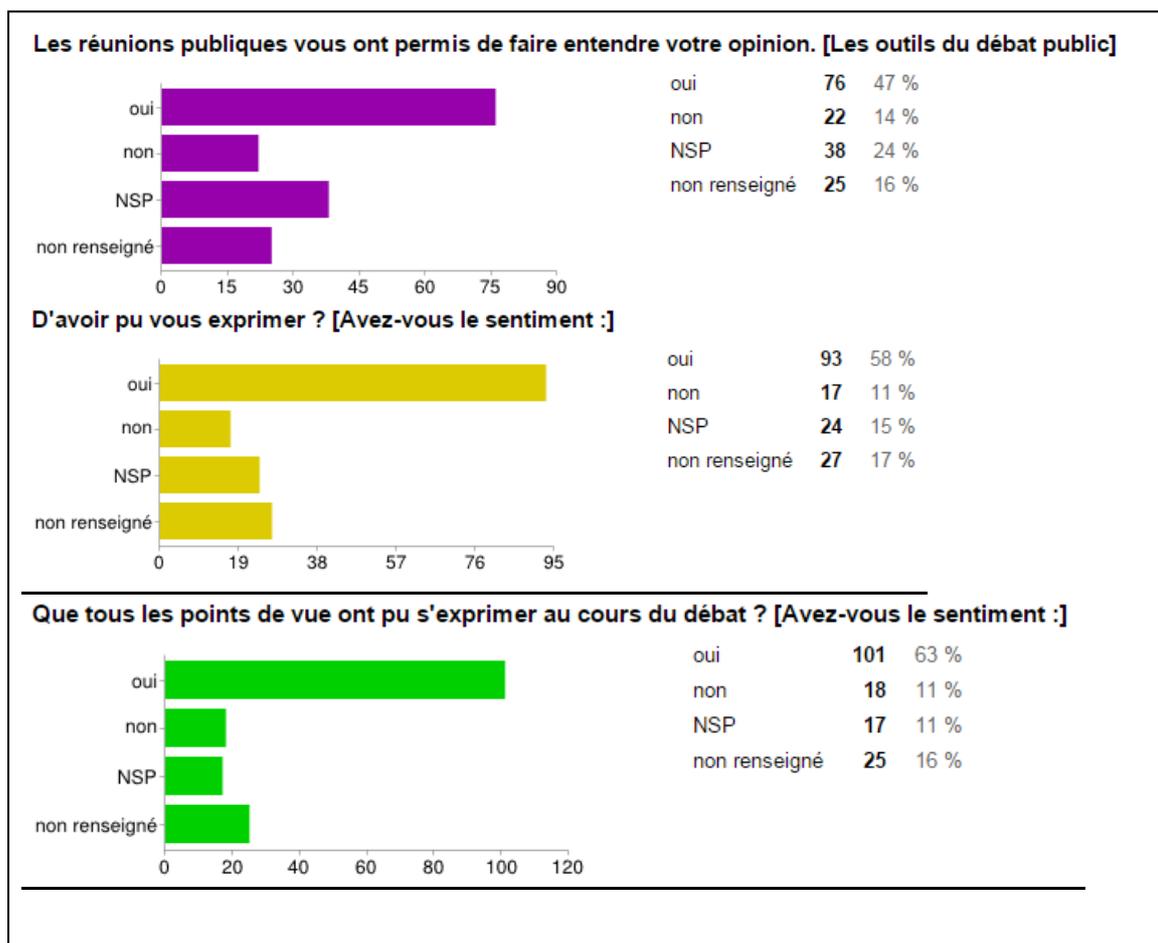
VI. L'opinion des personnes interrogées sur le débat public.

- Les résultats montrent qu'une **très grande majorité de personnes sollicitées ont participé à une réunion publique (96%)**
- De plus, **54% des personnes interrogées ont déjà participé à un débat public par le passé.**

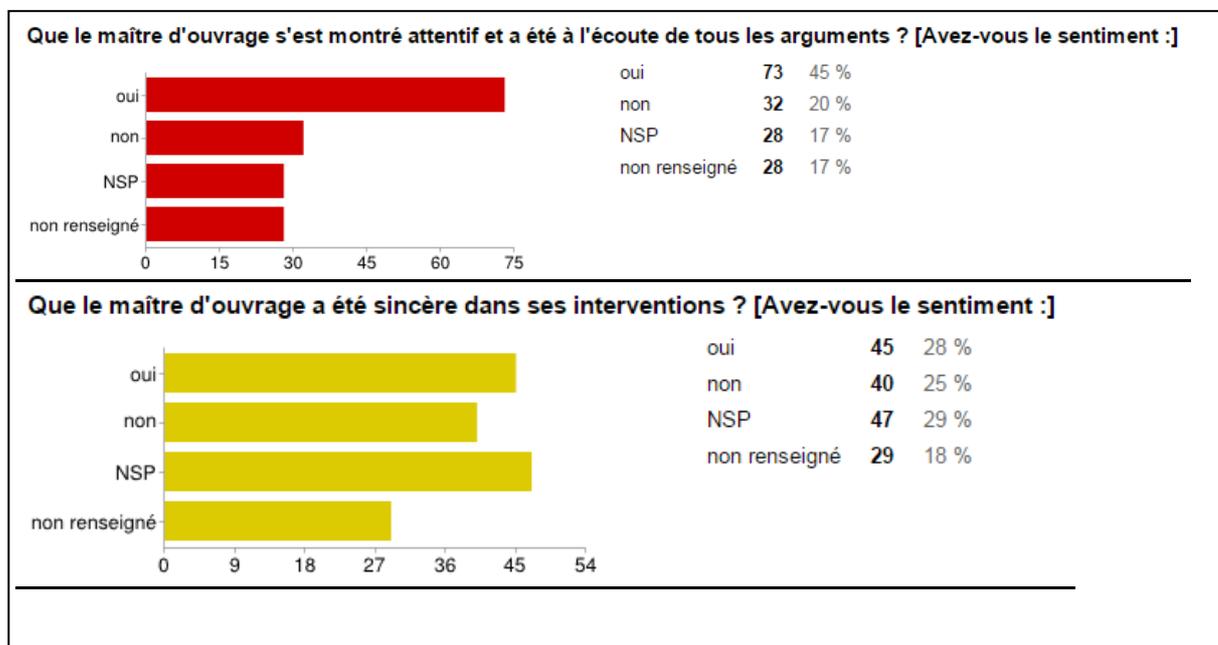


Au cours d'une réunion publique :

- Une majorité (**58%**) de personnes interrogées ont le sentiment d'avoir pu s'exprimer. 47% ont le sentiment d'avoir eu l'occasion de faire entendre leur opinion.
- Une majorité plus nette (**63%**) ont le sentiment d'avoir pu s'exprimer au cours du débat.



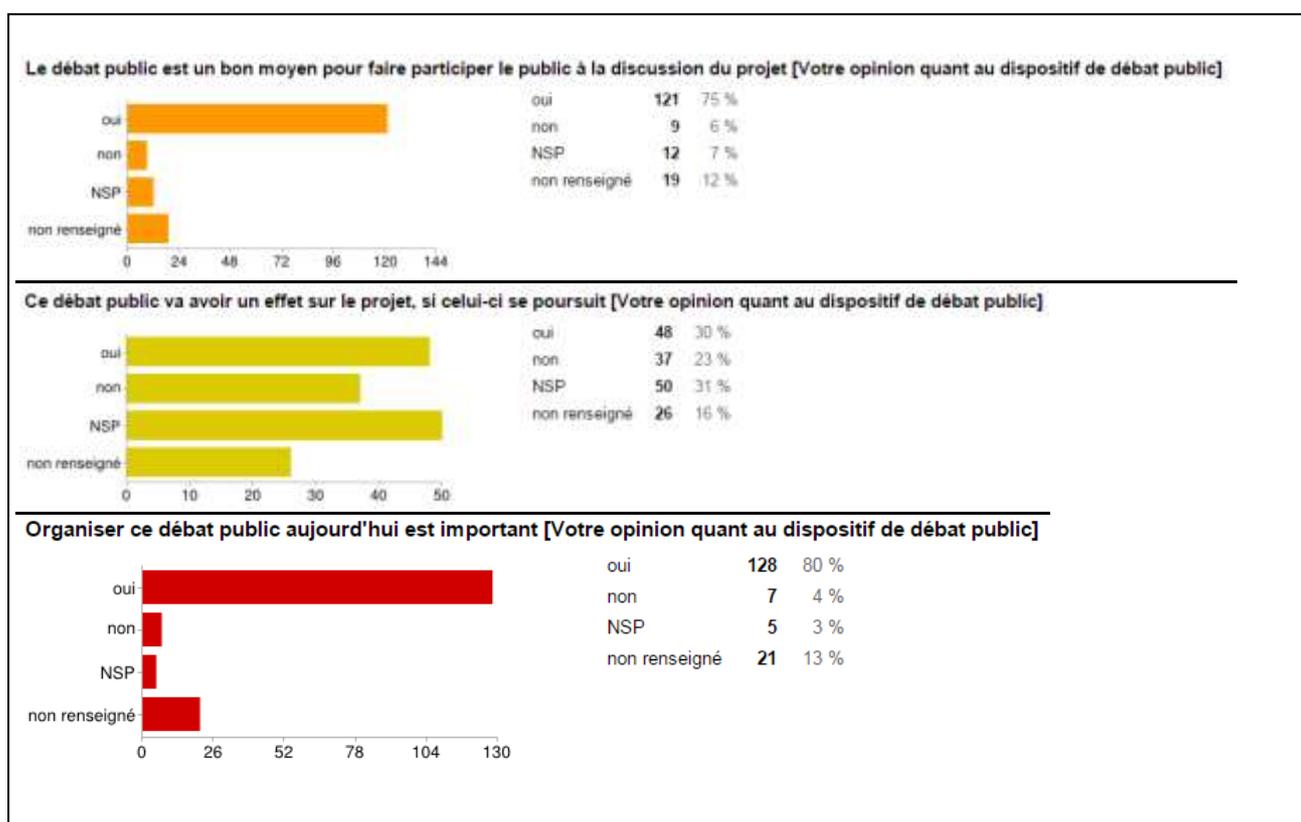
- Les résultats montrent que **les personnes interrogées considèrent que le maître d'ouvrage s'est montré plutôt attentif (45% contre 20%)**.
- Le sentiment des personnes interrogées à l'égard de la sincérité du maître d'ouvrage dans ses interventions semble toutefois plus nuancé. **28% considèrent en effet que celui-ci a été sincère, alors que 25 % ne le pensent pas, et que 29% ne se prononcent pas.**



DÉBAT PUBLIC LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

L'évaluation du débat

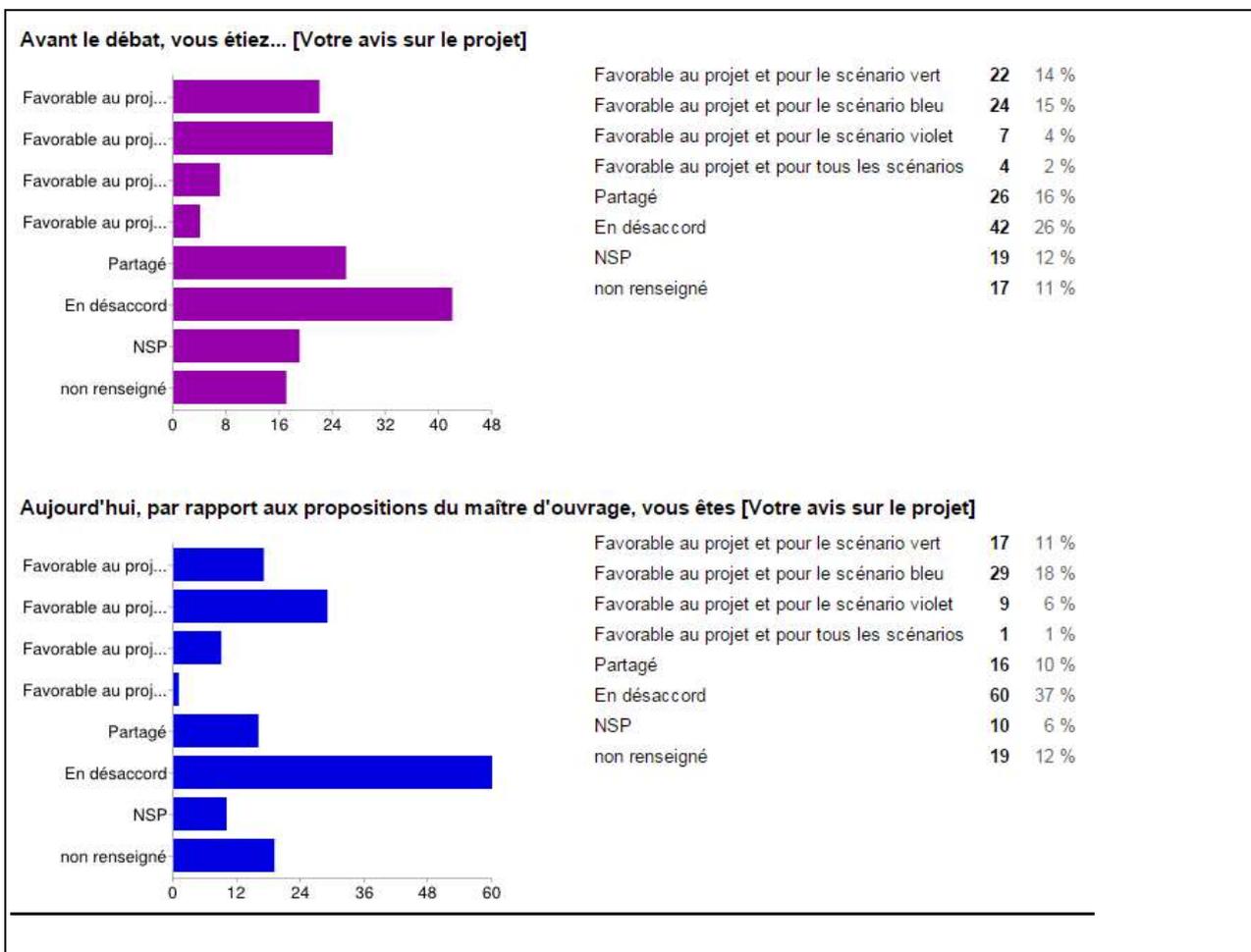
- **Un consensus assez large semble se former autour des questions de l'opportunité et de la pertinence du débat public** : 75 % des personnes interrogées estiment que le débat public est un bon moyen pour faire participer le public à la discussion du projet, et **80 % estiment qu'il est aujourd'hui important d'organiser un débat public**.
- **En revanche, les avis à propos des effets éventuels du débat sont plus nuancés** : 30 % considèrent que ce débat public peut avoir un effet sur le projet, si celui-ci se poursuit, 23% sont contre cette affirmation. **La plus grande part (31%) préfèrent ne pas se prononcer**.



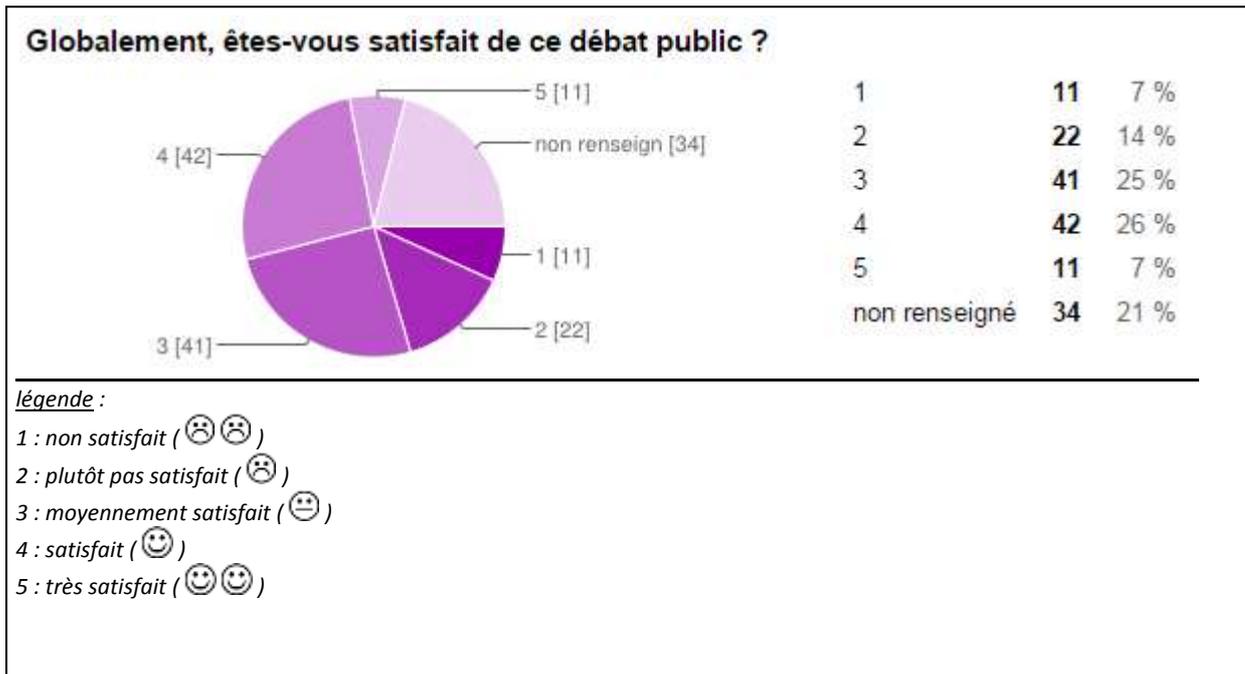
DÉBAT PUBLIC LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

L'évaluation du débat

- A la question "avant le débat, vous étiez favorable au projet et pour le scénario...", on note **26% des personnes interrogées en désaccord avec le projet**. A la question "aujourd'hui, par rapport aux propositions du maître d'ouvrage, vous êtes...", on note **37% des personnes sollicités défavorables au projet**.
- A la question "avant le débat, vous étiez favorable au projet et pour le scénario...", on note **15% des personnes interrogées favorables au scénario bleu**. A la question "aujourd'hui, par rapport aux propositions du maître d'ouvrage, vous êtes...", on note **18% favorable au scénario bleu**.



- Enfin, à la question de la satisfaction par rapport à la procédure de débat public, les personnes interrogées se disent **majoritairement "satisfaites" et "moyennement satisfaites"** (respectivement 26% et 25% des personnes interrogées). La proportion de personnes se disant **"plutôt pas satisfait" arrive en 3ème position, avec 14%**.



Synthèse : Les résultats montrent que **58% des personnes sollicitées se disent de "moyennement satisfait" à "très satisfait" de ce débat public**. 21% s'estiment de "plutôt pas satisfait" à "non satisfait".

On peut également noter que **le débat a permis de pallier à certaines indécisions quant à l'opinion que les personnes interrogées ont du projet**. Dans une comparaison "avant/après" le débat, on constate que **le taux de personnes en désaccord avec le projet est passé de 26% à 37%**. On note aussi une **légère progression d'opinions favorable au scénario bleu**.

On note également une **grande majorité de personnes qui considèrent que le débat public est important (80%)**. Une majorité de personnes estime enfin avoir eu l'occasion de s'exprimer au cours du débat (62%).

On constate enfin que **30% des personnes sollicitées considèrent que le débat peu avoir un effet sur l'issu du projet**, alors que 23% considèrent le contraire.

VII. Synthèse Générale de l'analyse.

Cette analyse a permis de constater plusieurs éléments quant au type de personnes interrogées, mais également sur l'usage que ces personnes font des transports, également sur l'action de la CPDP et sur la procédure du débat public. Enfin, cela a permis de relever des indications sur les opinions des personnes interrogées sur le projet en lui-même.

On constate ainsi que les personnes qui ont répondu à cette évaluation du débat sont très majoritairement des hommes, affichant un niveau de diplôme plutôt élevé. L'âge des personnes interrogées est aussi relativement élevé, puisque plus de la moitié d'entre eux ont entre 46 et 75 ans. La tranche des 21-30 ans représentent tout de même un quart des personnes interrogées.

Cette analyse a permis de souligner que ces personnes effectuent des déplacements à une fréquence élevée - quotidiennement - dans le cadre de leur activité professionnelle. L'usage du train semble davantage réservé aux loisirs.

La majorité des personnes interrogées estiment que la CPDP a rempli son rôle, tant dans la mise à disposition d'informations sur le débat (documents du débat et du maître d'ouvrage), que dans ses principes de neutralité et d'indépendance. Néanmoins, une part non négligeable d'entre eux n'estime pas avoir été informé de la tenue du débat.

Plus de la moitié des personnes interrogées affirment avoir déjà participé à un débat public par le passé.

Cette procédure constitue, pour une grande majorité d'entre eux un enjeu important. Plus de la moitié d'entre eux se disent globalement satisfaits du débat public, même si ce résultat reste à nuancer.

Les résultats de l'analyse montrent enfin que le débat public a un effet sur l'opinion des personnes interrogées sur le projet, puisque l'on peut constater une évolution de ces opinions avant, et après le débat. Cela notamment sur les scénarios présentés par le maître d'ouvrage, mais surtout sur la perception générale du projet.

Annexes.

Verbatim des expressions libres collectées via les questions ouvertes du questionnaire d'évaluation du débat public LNOBPL :

Avez-vous des remarques à faire concernant le débat, son organisation (horaires et lieux des réunions...) et les modalités de participation (autres types de rencontres...) ?

Pourquoi organiser un temps pour les questions si à chaque fois qu'une question est posée, la réponse est : "il faudra assister au débat à Rennes la semaine prochaine"?

Bonne organisation, pas assez d'éléments, trop d'incertitude et pourquoi vouloir passer à Redon ou Chateaubriant pour relier

Rennes-Nantes. "Comment faire gagner du temps en prenant le trajet le plus long".

Le titre du projet n'est pas accrocheur.

D'après l'interlocuteur, ce n'est pas encore demain que nous aurons une ligne opérationnelle entre Rennes et Pontivy. Mais l'espoir fait vivre !

Bons horaires et dates. Bien expliqué. Espérons que vous tiendrez compte des intervenants connaissant le vrai Pays Breton.

SVP, des trains pour les travailleurs.

Il est étonnant d'organiser ce débat dans un lieu non accessible aux personnes non motorisées (et qui peuvent prendre le train...)

Il faut réfléchir à d'autres formes. L'horaire ne doit pas être adapté, vu le peu de participation.

Il manque les décideurs politiques.

Pas assez annoncé dans les médias, les affiches inexistantes. Objectifs "desservir NDDL" semble acquis d'avance et donne l'impression d'une manipulation des participants au débat. L'exclusion de cet "objectif devrait être un des points essentiels du débat, et des calculs de coût.

Deuxième quinzaine d'octobre : le débat public est commencé depuis un moment, et il manque les pièces C5; D2; D3; F3; G7. Comment peut-on commencer un débat public sans que toutes les pièces soient préalablement fournies à tous les interlocuteurs ?

Ces débats semblent être organisés comme alibi, mais le public n'est pas d'accord, du coup c'était intéressant. Mais par l'énergie du public surtout.

Intérêt des diffusions sur Internet des réunions publiques : à rendre systématique ?

Il manque une institution objective/neutre concernant les données avancées par le maître d'ouvrage. Plus d'attitude technocratique et propos/réponses vides de sens et langue de bois du MOA/CNDP, qui exclue parfois le public. Donc débat réservé aux initiés.

L'horaire et la durée ne m'ont pas permis de suivre le débat. L'introduction était bien trop longue.

Domage qu'il y ait eu si peu de monde (Lorient). Peu (mot illisible) qu'il y ait une démarche réelle et de proximité de démocratie participative ! Bravo ! En souhaitant que cela reste, autant que faire se peut ! (mots illisibles)

Durée trop longue des réunions, au bout de 2 heures, on n'est plus attentifs !

Je n'ai pas envie de gagner du temps !

Oui, à l'heure de la CNDP, il est choquant qu'un projet demande à RTE de (mot illisible) à des études reliant l'ouest à l'Angleterre, en (mot illisible) de la centrale gaz de Landivisan. L'Etat étant majoritaire (mots illisibles), il est contradictoire de prôner le débat public d'une part et fausser dans les actes d'autre part...

DÉBAT PUBLIC LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

L'évaluation du débat

Ce n'est pas un débat : il n'y a pas de dialogue.

Le débat porte sur la rentabilité financière du projet. Le côté humain, sociétal, environnemental, est négligé, c'est dommage, car notre société est en train de changer profondément.

Le débat n'est pas équitable : les opposants n'ont pas les moyens de mener des études contradictoires. Les "expertises" complémentaires ne les ont pas associés. On ne sait pas d'ailleurs qui sont les experts "indépendants". Débattre aujourd'hui d'un projet à l'horizon 2030 conduira à la même situation que les autres projets aujourd'hui contestés : LGV Poitiers, AGO, GCO, Lyon-Turin, etc.

Une nouvelle réunion publique avec un point sur les questions en attente de réponse.

Introduction trop longue.

La présentation lue n'était pas nécessaire puisqu'elle s'affichait, le débat était bien organisé. Les 2 personnes de RFF étaient compétentes, mais pas aidées dans leurs réponses par leurs collègues dans la salle. L'horaire était bien, et le lieu bien choisi.

Peu de débat sur le fret

Envoyer des messages, mails aux usagers etc...

Un bel exemple de réunion bien organisée, en suivant le protocole bien établi pour permettre une séance fructueuse de questions-réponses. Mais ce formalisme salubre ne permet pas forcément un vrai débat, tout au moins l'aseptise-t'il.

Améliorer la communication, notamment auprès des étudiants. Une approche moins classique, pour la rendre plus interactive, voire ludique. Le public ne devrait pas être un public, mais un participant.

Pas de réponses concrètes aux questions posées.

Bien meilleur "débat public" à Rennes pour ce projet que leur enquête publique sur NDDL.

Il faudrait une réunion en deux temps : 1 er temps - remise du dossier et apport d'informations 2 ème temps - débat

1) Donner des éléments du projet ou de l'objet du débat bien avant la tenue du débat, au lieu de débarquer au "débat" public sans avoir les mêmes éléments de compréhension et d'analyse que les intervenants. Envoyer une invitation à tous les habitants au lieu de ne s'appuyer que des affiches ou des tracts. 2) Il n'y a qu'un point de vue officiel qui est favorable. Pourquoi ne pas avoir 2 présentations du projet : une "pour", et une "contre. CE serait alors un vrai débat.

Prendre mieux en compte les étudiants

Intervention du géographe inintéressante, alors qu'une bonne intervention d'un géographe connaissant ce dossier aurait été constructive : une demie-heure de débat perdue (Quimper).

Il faut des études réellement contradictoires permettant d'étudier la pertinence de chacun des objectifs.

Horaire très bien. Plus de retransmissions Internet nécessaire. Les experts intervenants ne sont jamais des associatifs et sont très souvent favorable à un scénario.

Le temps du débat (questions) ne devrait-il pas se faire une fois l'ensemble de la présentation faite ?

Pas assez de communication envers la population, pour une vraie implication des citoyens.

Le fait de mettre le compteur et limiter le temps "question+réponse" à 3 minutes est déstabilisant. Selon moi, un débat c'est une interaction entre le public et la commission, nous avons l'impression de déranger lorsque nous posons une question.

DÉBAT PUBLIC LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

L'évaluation du débat

Je trouve vraiment dommage que certaines questions ou plutôt réflexions (notamment conseillère générale) ne fassent l'objet d'aucune réponse. Mme (X) a présenté des arguments (les siens), pourquoi RFF n'y répond pas ? Un débat public à mon sens doit prendre en compte l'ensemble des avis. C'est décevant ! Je précise que n'ai aucun avis préétabli sur le projet. En venant à ce débat public, il s'agissait pour moi de me forger un avis sur un dossier que je connais peu.

L'essentiel aurait été qu'il y ait initialement débat sur les objectifs dans une démarche analogue à celle des AGE (gestion des eaux).

Très bonne organisation, localement, et sur Internet. Améliorer la publicité sur les réunions, en utilisant les radios locales.

Manque d'informations importantes : pourcentage des achats de billets "saisonniers" (tourisme) Coût et pourcentage de l'impact du barreau de l'AGO. N.B : l'AGO ne peut pas être présenté comme projet abouti.

Sous-estimation du nombre de participants -> non adéquation Redon-environnement ? Mauvaise gestion du temps pour la réunion de Redon.

Je suis surpris du peu de personnes présentes et je pense que ce débat n'a pas été assez visible dans la presse et à la radio, ainsi qu'aux infos régionales.

Le site Internet n'est pas sécurisé, je n'ai pas pu regarder un débat à Nantes et la réunion suivantes à Rennes, je n'ai pu accéder que très partiellement au débat. Je n'ai pas pu remplir en ligne ce document.

Le débat a peu mobilisé les partisans de ce projet, je pense notamment aux actifs qui se déplacent régulièrement entre Rennes et Nantes, et qui apprécieraient de ne mettre que 50 minutes pour faire ce trajet dans de bonnes conditions.

La réunion publique à laquelle j'ai participé est un exercice de style bien ficelé, avec des règles clairement énoncées. Le public y est averti (homme ou femme politique, cadre et dirigeant de RFF, quelques citoyens éclairés, quelques usagers du rail...)

Cependant, il ne me semble pas simple de faire prévaloir une notion de démocratie dans tout ça. La CNDP fait ce qu'elle peut... mais ce n'est pas encore ça !

Discrimination lors du débat : comment faire du ferroutage sans réseau ? Pas de réponses à certaines questions. Manque de politique responsables pour répondre aux questions. les études socio-économiques sont incomplètes (Bretagne centrale = Loudéac, Carhaix ?)

Il me semble qu'aucune réunion n'a été effectuée à Guingamp.

Le dossier dit "du maître d'ouvrage" devrait dès le départ contenir une partie "critique" rédigé par une autorité indépendante, pas opposante (pointant les manques, les faiblesses, les incertitudes du document) - Ce genre de débat donne une parole importante (c'est nécessaire) mais disproportionnée aux (éternels) opposants qui connaissent (très) bien cette procédure, l'use (très largement)... et la condamne avant sa mise en œuvre. - La procédure des cahiers d'acteurs est à revoir, car non-constructive et partisane. - L'enquête publique intervient plus tard ?

Il serait judicieux d'éviter les 35 premières minutes de "baratin" sans intérêt (et très lénifiant). 10 minutes d'introduction devraient être largement suffisantes. La présentation du projet, par les deux techniciens, intéressante et utile, eux, a même duré moins longtemps alors que c'est le cœur du débat.

Les cartes et tableaux illisibles par la salle sur l'écran pas géant.

Non sur l'organisation. Sur la forme : à quoi bon organiser un débat public quand on n'est pas capable de répondre avec précision aux questions posées ?

Il est évident que tout est prévu pour la côte et rien pour le Centre-Bretagne.

J'ai trouvé les réponses de RFF extrêmement légères, cela ne me semble pas sérieux. J'appuie énormément la demande de remise à plat des objectifs assignés à LNOBPL. je sors de cette soirée avec le sentiment : - de 1, la commande politique qui porte pour partie de vrais besoins et pour partie des fantasmes qui n'ont plus lieu d'être au XXIème siècle. - de 2, d'un travail d'ingénieurs qui se sont fait plaisir à travailler à des projets ambitieux, sans s'interroger sur le sens de leur travail.

Communiqués de presse très insuffisant, pour le secteur qui couvre la Bretagne Centrale (réunion de Pontivy).

DÉBAT PUBLIC LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

L'évaluation du débat

Madame, Monsieur, A la lecture de ce qui fut publié par vos soins de mon envoi du 3 janvier, j'observe que vous vous êtes permis de modifier mon texte de manière unilatérale. Sa lecture en est manifestement pénalisée et la qualité du débat public est ainsi mise en cause. Je trouve cette manière de procéder pour le moins surprenante et certainement incompatible avec les idéaux et principes proclamés par la CNDP. Je vous demande donc de remplacer ce qui apparaît dans votre site dit « Forum » sous le n° d'avis 96 par ce qui suit et qui est le texte dont j'attendais normalement la publication.

Puisqu'il s'agit d'une Commission nationale, je peux juste vous concéder que Bloavezh Mad peut être effectivement traduit par Bonne Année. Salutations. AV Texte initial posté le 3 / 1 / 2015 devenu « l'avis 96 » dans le Forum de discussion : « DES TER POUR LA BRETAGNE REUNIE SANS AEROPORT À NDDL !

Les projets de voies nouvelles pour la Bretagne dits "LNOBPL" présentés par RFF... 1) - ne tiennent manifestement pas compte des récents rapports publics sur le coût réel des TGV et en particulier sur le fait qu'ils sont exploités comme des TER sur 40% de leur trajets ; 2) - sont manifestement d'un autre âge : Tout TGV sans effet internet généralisé, sans Grenelle de l'environnement, sans Loi de l'UE sur l'Eau supérieure et ainsi intégrée dans le droit français ; 3) - ne tiennent pas compte des dérives financières habituellement observées lors de la réalisation de ce type de projets souvent pensés loin des problèmes à résoudre ; 4) - sont évidemment et fondamentalement une dépendance du projet d'aéroport à Notre Dame des Landes alors qu'il est amplement démontré que la modernisation progressive de Nantes Atlantique est la meilleure option si l'on s'intéresse, même vaguement, à l'intérêt général.

I - AU BENEFICE DES GENS ORDINAIRES, ... a) - Favoriser les liaisons ferrées Nord - Sud en Bretagne : Brest - Quimper ; Rennes - Nantes via Châteaubriant (liaison directe à rétablir par TER) ; St Brieuc - Lorient (bretelle à construire) et Vannes. --> NB : Option complémentaire pour Rennes - Nantes : Création d'une voie nouvelle (à construire de manière écologique : viaducs, tunnels et tranchées couvertes) depuis St Senoux vers Abbaretz pour une liaison rapide Rennes - Nantes : - Arrêts assurant uniquement une interconnexion modale intermédiaire - Liaison de ces Métropoles en 44 ou même 35 minutes - Utilisation du trajet ferré Nantes -

Châteaugiron mis à deux voies et des voies existantes mais au nombre augmenté entre Rennes et St Senoux. b) - Réaliser le RER Rennais par TER : Rennes Fougères via Vitré ; Dol de Bretagne pour desservir St Malo et Avranches ; Lamballe et St Brieuc ; Redon ; Châteaubriant (puis Nantes sans stupide rupture technologique)

II - POUR AMELIORER LES LIAISONS DEPUIS BREST ET QUIMPER VERS L'UE : a) - Moderniser les voies existantes (Ex : Morlaix - Brest). En effet, là comme parfois ailleurs, la situation actuelle est scandaleuse et du temps serait à y gagner ; b) - Assurer, enfin, un convenable contournement de Paris vers Roissy - Lille, Strasbourg et Lyon - Marseille ; c) - Organiser le PEM de Rennes de telle manière que certains TGV depuis ou vers Paris ne s'y arrêtent pas (effet Roissy Rail). Pour créer un gabarit dédié à ce flux, il est indispensable d'allonger vers le Sud le Pont de l'Alma et peut-être même de reconsidérer le projet PEM. Sinon, le risque serait de créer une thrombose ferroviaire à Rennes !

III - TRAVAUX A PREVOIR : a) - Augmenter le nombre de voies en privilégiant le tracé actuel depuis le PEM rennais au moins jusqu'à St Senoux ; b) - Idem depuis le PEM jusqu'à la bifurcation vers St Malo et St Brieuc ; c) - Assurer la desserte par TER des aéroports de : - Rennes - St Jacques ; St Brieuc et Angers ; - Le cas de Nantes Atlantique est emblématique. NA est déjà cerné par des voies ferrées fonctionnelles mais n'est même pas desservi par le Tramway nantais qui très bizarrement s'arrête à "Neustrie" (environ 1,5 km). NB : Tenir compte des travaux de Nexus (dont je ne suis pas membre) ; d) - Remettre ou mettre à deux voies la liaison Nantes - Châteaubriant - Rennes ;

IV - FINANCEMENT : Au niveau si élevé atteint par la pression fiscale et sociale, les élus qui gouvernent les Administrations publiques (Etat, Collectivités locales, Sécurité Sociale et aussi Engagements Hors Bilan), endettées au moins à 95% de Dette / PIB, ne peuvent envisager plus d'impôt, plus de cotisations sociales, plus d'endettement. Et il est amplement démontré que les "PPP" ne conviennent manifestement pas non plus ("Le Canard Enchaîné" Mardi 23 XII 2014) ! Au total, dans la situation morale, sociale, économique présente, il serait indispensable de : - s'inspirer des bonnes pratiques dans l'UE ; - Proscrire les co-financements qui opacifient la compréhension des enjeux et diluent la responsabilité ; - concentrer les efforts publics sur des réalisations modestes, efficaces et réellement utiles aux gens ordinaires. » BLOAVEZH MAD AV RENNES, 3 / 1 / 2015

Toutes les réunions auraient dues être transmises sur Internet

Faire un plus grand nombre d'affiches à "faire apposer" dans les commerces les plus fréquentés: boulangeries, moyennes surfaces, pharmacies,...Les espaces publics Mairie ou annexes ne sont pas suffisants.car pas forcément fréquenté par les intéressés au moment de l'enquête.

QUI prendra la décision de mener à terme ce projet ? RFF ou nos élus partenaire dans l'élaboration de celui-ci ? Pour moi, sans aucun doute nos élus !!!!! Pensez-vous un instant que le citoyen que je suis, crois un instant que le débat public et ces quelques réunions vont mettre à mal le choix du scénario bleu de nos acteurs politiques et les 50 réunions du comité de pilotage ? La démocratie participative a ses limites n'est-ce pas ? Il faut UNE RENOVATION, Modernisation de notre réseau ferré, mais pas ce projet qui priorise la vitesse, pour relier les grandes métropoles et gagner que quelques minutes pour une ardoise entre 4 et 6 milliards d'€. il faut

DÉBAT PUBLIC LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

L'évaluation du débat

seulement plus de fréquences, au moindre cout, c'est le contribuable qui assure la totalité de ce type d'aménagement, rappel salutaire du chercheur de Lyon !!!! J'ai assisté au 2 débats, celui du 27/11 à Nantes et celui du 2/12 à Rennes, celui de Rennes était d'un bien meilleur niveau et mieux piloté par le président de séance.

Semble pipé d'avance !

Si votre avis a évolué, pouvez-vous préciser sur quels aspects ?

Favorable, mais des questions sur le fret, je crains que l'on élude cette question pour ne travailler que sur le temps de trajet voyageur.

Ligne Rennes-Nantes.

Brest, du point de vue des LGV, reste la grande oubliée du projet. Le 1er objectif des décisions est de répondre à la desserte de l'AGO (considéré il y a peu encore comme acquis), donc de favoriser l'axe Rennes-Nantes (sur les 3 propositions) Le débat public aurait pu se déroulé une fois l'annulation de l'AGO, de façon à ne pas brouiller les pistes.

rétablir les lignes centre-Bretagne (voies vertes)

Réutilisation d'une liaison Nord-Sud Saint-Brieuc-Vannes passant par Loudéac.

Ce projet doit passer par la gare de Redon

Pas assez d'alternatives, les associations, les partenaires de la société civile pas assez consultés sur l'élaboration et les études.

Le projet vert devant être prolongé jusqu'à Loudéac, où s'effectuera la bifurcation vers Saint-Brieuc et Vannes (via Pontivy) ?

Les dessertes, et le coût total pour 10 minutes.

Refus de discuter des objectifs.

Temps gagné et capacité

Bien que la présentation entre le bleu et les autres, soit biaisée car elle a un objectif de temps de parcours et un plafond de dépense. Le scénario bleu avec le tracé des lignes vers Quimper et Brest (tels qu'ils figurent dans les autres scénarios) n'est pas chiffré en temps de parcours.

l'objet du débat n'est pas le bon, regardez les questions avis des citoyens : le débat aurait dû porter sur le schéma ferroviaire global, pas uniquement sur des liaisons imposées par le projet.

Les scénarios présentées sont trop restreintes et orientées : sans AGO, uniquement optimisation des voies existantes, 3 ème voie banalisée, et bien d'autres... n'ont pas été étudiés au présentés objectivement. Si l'on pouvait déjà répondre aux questions posées sur le site... merci ! Je souhaiterais également avoir des retours sur les remarques formulées dans cette évaluation, merci.

Quitte à faire des grands travaux, il me semble que le projet vert est plus rentable au vu des gains de temps.

coût du projet en rapport aux bénéfices

Il est essentiel de supprimer la bretelle NDDL et d'affecter les investissements correspondants à la création de lignes et plateformes pour le fret, et le renforcement des relations locales existantes.

Le projet ne m'a pas convaincu. Le temps gagné est minime, voire insignifiant au regard des sommes en jeu.

Conforté.

Je n'avais pas pris conscience que ce débat avait lieu si en amont dans la réflexion. C'est une très bonne chose pour "éduquer" les (mot illisible) et les élites en leur montrant concrètement la plus-value que cela peut avoir en matière d'aménagement concerté du paysage.

DÉBAT PUBLIC LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

L'évaluation du débat

Le Centre-Bretagne est oublié. Le gain de temps est minime ! Pourquoi est-il important. le développement du Centre-Bretagne n'est pas comparable face à 10 minutes (le temps de boire un café). Du gaspillage d'argent public.

LGV trop chère. Problèmes de financement non vus au début du débat (septembre 2014)

Débat biaisé car les experts partent de postulats imposés (ex : pourquoi ne pas proposer au public 1 schéma sans passer par 1 aéroport qui n'existe pas !!) Ce débat met mal à l'aise.

Le trajet vert me semble assez éloigné de Rennes et ne désenclave pas assez la Bretagne rurale. Il aurait été bon d'y adjoindre une réflexion sur les voies secondaires.

Non, surtout pas pour la variante par Chateaubriant. Scénario bleu flou, non approfondi, et il me semble mal évalué.

Un grand vide Carhaix-Loudéac. Et le centre Bretagne ? Il compte pour du beurre ? Le centre Bretagne est important. La réhabilitation de la voie verte ? Il n'y a que la côte en Bretagne ?

Débat orienté, réponses fuyantes, questions dérangeantes rares.

Enrichi par les propositions données par intervenants au débat.

Les présupposés du projet (Etat-Région) par rapport à ses finalités fort peu convaincantes.

Rapport coût/gain.

Explication des coûts.

Découverte du coup du projet, et de l'emprise sur les terres.

Forêt de Paimpol impactée ?

En venant à ce débat, je pensais que la ligne nord-sur allait enfin pouvoir revoir le jour pour les voyageurs. Hélas, je crois que j'ai rêvé... !

Le vert est trop cher pour peu d'intérêt.

Que les habitants du Centre-Bretagne ne sont pas écoutés. Les représentants ne répondent pas aux attentes du public. Une nouvelle étude et proposition de nouveaux scénarios.

Je note que RFF présenté comme maître d'ouvrage est en réalité exécutant d'une commande politique qui par ses interventions a bien montré sa volonté de ne pas modifier son projet - bleu - quel que soient les expressions du débat.

Il manquait du politique et représentant du cahier des charges du projet. On nous a offert un spectacle navrant de techniciens devant un public rieur.

La liaison via Chateaubriant me semble plus logique.

Je crains d'avoir été encore plus convaincu que ce type de grands projets favorise bien plus les grands groupes du BTP, et les grands corps d'ingénieurs, plutôt que l'ensemble de la population.

L'équilibre du territoire passe par l'irrigation des tissus ruraux. L'intérêt de diminuer le temps de trajet entre Rennes et Nantes (mot incompris) de fait cela. C'est un débat perdant pour Rennes par rapport à Nantes.

DÉBAT PUBLIC LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

L'évaluation du débat

Objectifs du projet. Aspects environnementaux.

La vitesse est le seul objectif... avec la desserte de NDDL. Tout le reste n'est que vagues hypothèses, poudre aux yeux pour les populations.

Les gains en temps sont insuffisants. Un objectif à 2h45 pour Brest-Paris ou Quimper-Paris serait plus acceptable, compte-tenu des coûts importants annoncés, sinon abandon du projet ! Et pas de TGV omnibus !!

Tout dépendra du financement mis en place.

L'aéroport ne se fera pas. On nous propose 3 projets avec l'aéroport, c'est un non-sens profond.

Je pense que le débat n'est pas de choisir un scénario, mais d'ouvrir des aménagements pour évoluer vers un 4ème projet cohérent, avec les critères exposés au débat public.

Le débat m'a permis de comprendre que tous ces projets vont à l'encontre de ce qui est le plus important : l'amélioration du maillage régional et de l'entretien des voies, et du maintien d'un service public de qualité. Avec remise en service de la ligne voyageurs Saint-Brieuc-Auray qui doit desservir le centre hospitalier du Centre-Bretagne de Pontivy. Remise en service de Saint-Brieuc-Auray impérative, si scénario bleu.

Commencer par un tronçon et donner objectifs et des dates avant de vouloir tout faire, et au final ne rien faire. Revoyez les objectifs à atteindre, et rester les pieds sur Terre.

Grâce aux scénarios demandés par les associations et qui proposent des projets plus modestes, aussi performants et moins onéreux.

La modernisation du réseau est nécessaire, cependant les études prospectives en termes de fréquentation sont peu claires.

Quel est l'intérêt de relier l'aéroport de NDDL ?

Le développement du réseau est une simple poignée de sable qui s'envole au vent. Les projets de développement sont très loin des besoins des gens.

Plusieurs aspects sont occultés. Le tracé des différents scénarios ne prend pas en compte l'avis des (mot incompris) et d'autres personnes qui seraient susceptibles de prendre le train en se limitant aux professionnels (études sociologiques limitées et prix du billet élevé). De plus, l'équité territoriale n'est pas respectée, du fait que les tracés renforcent les voies existantes et les territoires littoraux en oubliant totalement le Centre-Bretagne.

Mais QUID du Centre-Bretagne? QUID de Brest-Quimper ?

Les portions de lignes nouvelles à la pointe Ouest (shunts)

Développer les trajets "porte à porte" est plus pertinent que "de gare à gare". La vision globale de tout le réseau ferroviaire breton n'est pas assez prise en compte. Le projet a beaucoup trop de limites et de lacunes.

On est au 21 siècle, il faut se rappeler qu'en 69 on a été sur la lune. Il faut penser au type skytrain aérien, très peu d'impact sur l'environnement (pas de gaspillage de terre agricole comme avec le futur aéroport) beaucoup moins coûteux (5 fois moins). Facile à mettre en œuvre le long de la 4 voies. La mode est à la facilité de déplacement individuel d'un point A à B sans foule. Un planning facile à mettre en place ...bien avant 2030.

Aspect économique de la rentabilité du scénario vert présentée comme non atteignable par le maître d'ouvrage.

Le coût prévisionnel et la date des hypothèses de base

Calculs sociaux économiques

DÉBAT PUBLIC LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

L'évaluation du débat

Connaissance des coûts. Connaissance de l'ensemble des objectifs (petit gain de temps sur Brest et Quimper, mais amélioration liaison Rennes-Nantes, amélioration du réseau permettant plus de fréquence et amélioration des désertes peri urbaines)

Difficile de se faire un avis... Les forums manquaient de lisibilité, et aucun projet alternatif ne s'est révélé

Il est inutile de partir sur une dépense d'un investissement qui ne sera pas amorti socio-économiquement au dépend de la remise en valeur des installations rail en place, en particulier le réseau Nord-Sud fret et voyageurs AURAY-VANNES-PONTIVY-SAINT BRIEUC.

A compléter par un maillage routier autocar-bus-voiture vers les gares SNCF en service.