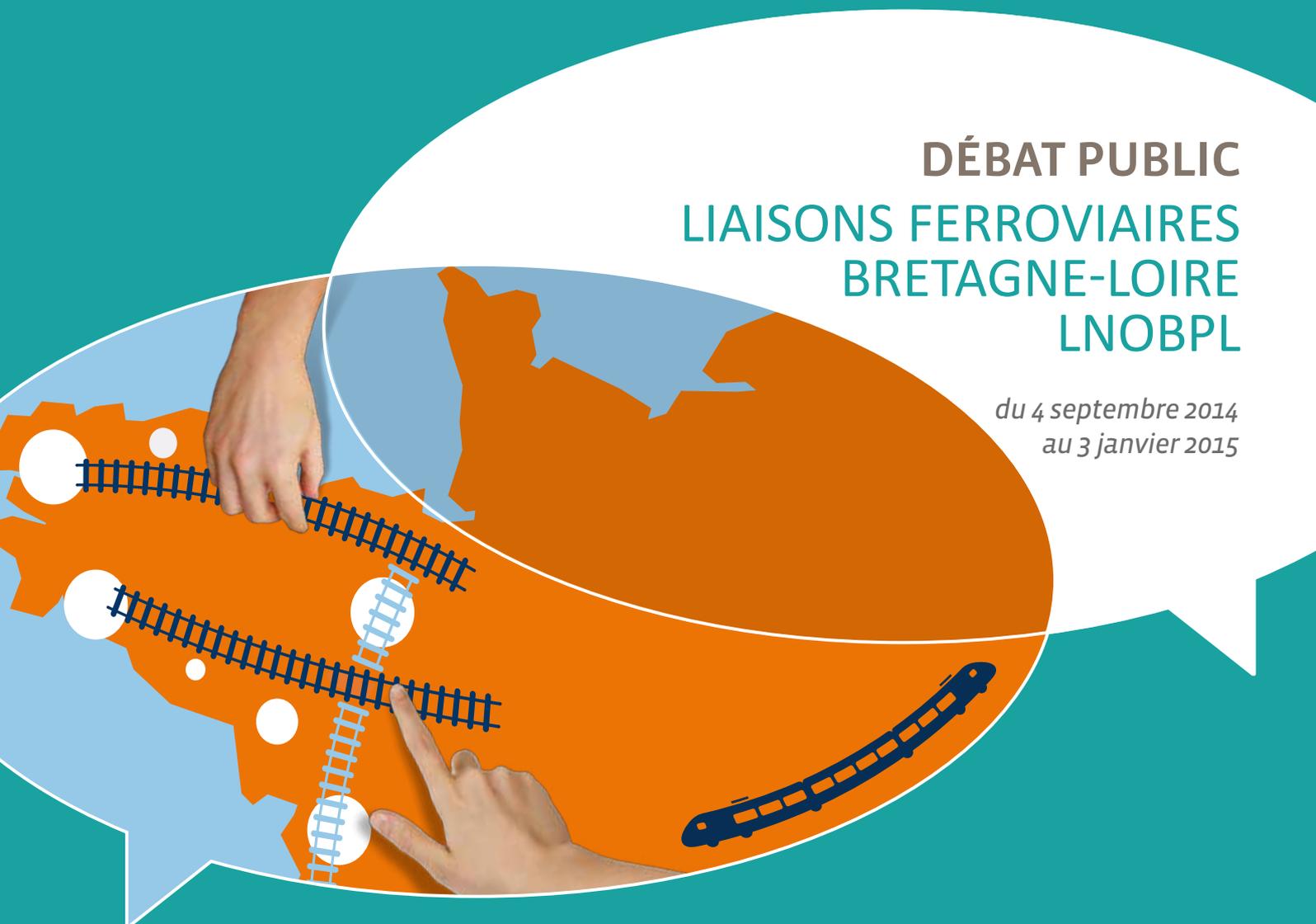


DÉBAT PUBLIC
LIAISONS FERROVIAIRES
BRETAGNE-LOIRE
LNOBPL

*du 4 septembre 2014
au 3 janvier 2015*

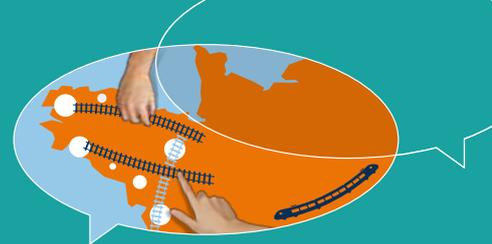


COMPTE RENDU

ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT
DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE
DU DÉBAT PUBLIC

LE 26 FÉVRIER 2015

Retrouvez l'ensemble des documents
du débat et annexes du compte rendu
dans la clé usb ci-dessous.



CE DOCUMENT EST ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT ET LES MEMBRES
DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC.

Olivier GUÉRIN

Michel MORIN

Paola OROZCO-SOUEL

Martine PATTOU

Alain RADUREAU

Marie-Françoise SÉVRAIN

Dominique SIMON

AVEC LE CONCOURS DU SECRÉTARIAT GÉNÉRAL ET DU PRESTATAIRE MAGENTA CONSEIL.

LE DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET LNOBPL, C'EST :

- **QUELQUES DATES CLÉS :**

- 13 décembre 2013 : saisine de la CNDP par Réseau ferré de France, devenu SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet
- 8 janvier 2014 : décision d'organiser un débat public
- Débat public du 4 septembre 2014 au 3 janvier 2015
- 26 février 2015 : publication du compte rendu et du bilan

- **16 RÉUNIONS PUBLIQUES et UN ATELIER :**

- **2200 PARTICIPANTS**

- **7 RENCONTRES AVEC LE PUBLIC**

- **DES ATELIERS AVEC LES ÉTUDIANTS**

- **43 CAHIERS D'ACTEURS**
- **30 CONTRIBUTIONS**
- **155 QUESTIONS POSÉES** (toutes consultables sur le site de la CPDP)
- **101 AVIS** (tous consultables sur le site de la CPDP)

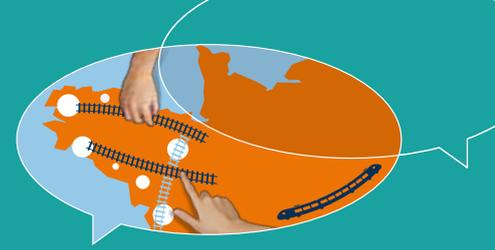
- **16114 VISITEURS UNIQUES SUR LE SITE INTERNET, 87014 PAGES WEB CONSULTÉES**

- **2100 CONNEXIONS AUX 6 RÉUNIONS PUBLIQUES TRANSMISES SUR INTERNET**
- **954 ABONNÉS SUR LA PAGE FACEBOOK**
- **272 ABONNÉS SUR LE COMPTE TWITTER**

- **2000 EXEMPLAIRES DU DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE DIFFUSÉS**

- **3400 EXEMPLAIRES DE LA SYNTHÈSE DU DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE DIFFUSÉS**

- **UNE COMMISSION NEUTRE ET INDÉPENDANTE**



FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET LNOBPL :

MAÎTRE D'OUVRAGE :

Réseau ferré de France, devenu SNCF Réseau

CONTEXTE :

Avec une croissance démographique deux fois supérieure à la moyenne nationale d'ici 2040 et une solide armature urbaine relayant le dynamisme économique des trois métropoles Brest, Nantes et Rennes, les régions Bretagne et Pays de la Loire bénéficient d'une forte attractivité.

S'inscrivant dans le prolongement de la LGV Bretagne-Pays de la Loire en cours de réalisation entre Le Mans et Rennes, le projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire, LNOBPL, vise à améliorer, à long terme, l'accessibilité du Grand Ouest. Il consiste à aménager le réseau ferroviaire à l'ouest de Nantes et Rennes pour répondre aux enjeux de mobilité de ces territoires et rendre le train plus performant pour tous les types de déplacements (longue, moyenne et courte distance, périurbain) dans une politique globale favorisant l'intermodalité.

OBJECTIFS :

Le projet LNOBPL doit offrir aux régions Bretagne et Pays de la Loire un réseau performant pour le long terme et constituer un outil puissant de connexion, d'irrigation et d'attractivité en répondant aux cinq objectifs définis et partagés par les partenaires :

- améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne : Brest et Quimper à 3 heures de Paris,
- renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation des territoires par un maillage de dessertes rapides et performantes,
- rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée,
- desservir le futur aéroport du Grand Ouest pour toute son aire de chalandise,
- dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret).

6 CARACTÉRISTIQUES :

Les différents scénarios de projet ont été élaborés selon les principes suivants :

- tenir compte des enjeux environnementaux dès ce stade d'élaboration,
- s'appuyer au maximum sur le réseau existant, dans la continuité de la modernisation du réseau engagée depuis plusieurs années,
- desservir les gares existantes (une seule gare nouvelle envisagée à l'aéroport du Grand Ouest),
- agir sur les sections bénéficiant au plus grand nombre,
- se raccorder au plus près des étoiles ferroviaires de Rennes et Nantes pour gagner rapidement du temps et de la capacité,
- privilégier les solutions mutualisées entre les différents axes du projet pour minimiser le linéaire d'aménagement et optimiser les coûts.

DÉBAT PUBLIC

PROJET LNOBPL

Sur ces bases, 3 scénarios, répondant aux objectifs identifiés, ont été soumis au débat public :

- **Le scénario Mauve** comporte de nombreuses améliorations au plus proche du réseau existant. Il conjugue rectifications (ripages et suppressions de passage à niveau sur 105 km) et courtes sections de ligne nouvelle (au total 145 km) avec une vitesse cible maximale de 220 km/h.
- **Le scénario Bleu** prévoit de créer 165 à 185 km de lignes nouvelles. Il mutualise les axes Rennes-Nantes et Rennes-Quimper par une section commune entre Rennes et Redon. En fonction de leur longueur, de leur insertion et des performances recherchées, ces lignes nouvelles pourront présenter des vitesses de 220 à 320 km/h.
- **Le scénario Vert** consiste en la création :
 - d'un tronc commun aux axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper à l'ouest de Rennes qui se divise ensuite pour se raccorder au réseau existant à Saint-Brieuc et Vannes,
 - d'une section de ligne nouvelle entre Rennes et Nantes,soit au total 250 à 270 km de lignes nouvelles pouvant être circulées à des vitesses allant de 220 à 320 km/h.

Pour les scénarios de lignes nouvelles, scénarios Bleu et Vert, en raison de la sensibilité environnementale de la vallée de la Vilaine 2 options de passage ont été proposées entre Rennes et Redon : l'option Nord Vilaine et l'option Sud Vilaine correspondant respectivement à un raccordement sur l'axe Redon-Quimper au nord ou au sud de la Vilaine au niveau de Redon.

COÛT :

(aux conditions économiques 2012)

Scénario Mauve : 4,2 milliards d'€

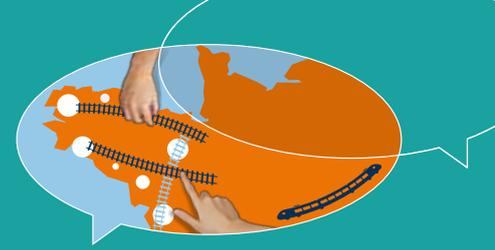
Scénario Bleu : de 3,1 milliards d'€ (option Nord Vilaine) à 3,65 milliards d'€ (option Sud Vilaine)

Scénario Vert : de 5 milliards d'€ (option Nord Vilaine) à 5,55 milliards d'€ (option Sud Vilaine)

DATE DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE :

Horizon 2030





COMPTE RENDU

DÉBAT PUBLIC

Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire - LNOBPL

4 SEPTEMBRE 2014 – 3 JANVIER 2015

SOMMAIRE

PARTIE 1 - LA PRÉPARATION, L'ORGANISATION ET LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

1/ LA PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC	12
1.1/ La saisine par le maître d'ouvrage et la décision de la CNDP	12
1.2/ La commission particulière du débat public LNOBPL	12
1.2.1/ La nomination de la CPDP	12
1.2.2/ Le secrétariat général	13
1.2.3/ Le choix des prestataires	14
1.3/ Les missions de la CPDP	14
1.3.1/ Les entretiens préliminaires	14
1.3.2/ Le calendrier et les modalités du débat public	14
1.3.3/ Le suivi de la rédaction du dossier du maître d'ouvrage	14
2./ L'INFORMATION ET LA COMMUNICATION POUR LE PUBLIC	15
2.1/ Les outils d'information	15
2.1.1/ Le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse	15
2.1.2/ Les études du maître d'ouvrage	15
2.1.3/ Les journaux du débat	15
2.1.4/ Les panneaux d'exposition	15
2.1.5/ Le site Internet	16
2.1.6/ Les réseaux sociaux	18
2.1.7/ La lettre électronique	19

2.2/ La campagne de communication.....	19
2.2.1/ Le choix de l'identité visuelle	19
2.2.2/ A l'ouverture du débat	20
2.2.3 Pendant le débat	20
2.2.4/ Après le débat.....	21
2.2/ L'information et la communication dans les médias	21
2.3.1/ La stratégie presse	21
2.3.2/ Le débat dans les médias.....	21
3 / LES MOYENS DE PARTICIPATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC	22
3.1/ Les réunions publiques.....	22
3.1.1/ Les réunions publiques	22
3.1.2/ Le déroulement d'une réunion publique.....	22
3.1.3/ Les verbatims et synthèses	23
3.2/ La participation des étudiants.....	23
3.3/ Les rencontres voyageurs.....	24
4 / LES EXPERTISES COMPLÉMENTAIRES.....	25
4.1/ L'expertise socio-économique et fret.....	25
4.2/ L'expertise sur la liaison Rennes - Nantes.....	25

PARTIE 2 - LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT

1/ LE DÉROULEMENT DU DÉBAT.....	28
1.1/ Le contexte.....	28
1.2/ Les réunions publiques.....	29
1.3/ Le travail des étudiants.....	29
1.3.1/ Institut de Géoarchitecture de Brest.....	30
1.3.2/ Institut Agrocampus à Rennes.....	31
1.3.3/ IEP de Rennes	31
1.4/ Les rencontres voyageurs.....	32
1.5/ Le site Internet.....	34
1.6/ L'évaluation débat	34
2/ LES OBJECTIFS.....	35
2.1/ Le débat à propos des objectifs : vision d'ensemble	35
2.1.1/ Le caractère « indissociable » des objectifs	35
2.1.2/ La position particulière du maître d'ouvrage	36
2.1.3/ Le souhait d'une réflexion prospective élargie.....	36

2.2/ L'accessibilité de la Bretagne: l'objectif des « trois heures ».....	38
2.2.1/ Le premier objectif cité par le maître d'ouvrage pour le projet de LNOBPL est celui de l'accessibilité de la pointe bretonne	38
2.2.2/ Le tourisme, secteur d'activité majeur	43
2.3/ Un réseau régional inter-villes performant: deuxième objectif du projet.....	44
2.3.1/ Le contexte	44
2.3.2/ Un débat de fond sur la hiérarchie des mobilités et l'aménagement du territoire.....	44
2.3.3/ Un élément de consensus: la demande d'une fréquence accrue des trains	47
2.4/ Nantes – Rennes et la desserte de l'AGO.....	48
2.4.1/ Rennes – Redon	48
2.4.2/ La desserte de l'AGO.....	48
2.4.3/ Nantes – Rennes, l'expertise complémentaire.....	49
2.4.3.1/ Le déroulement de l'expertise.....	49
2.4.3.2/ Les conclusions	50
2.4.3.2.1/ Nantes – Rennes par Châteaubriant.....	50
2.4.3.2.2/ Nantes – Rennes par Redon	50
2.5/ Les possibilités d'évolution à long terme du réseau	51
2.5.1/ Des possibilités nouvelles pour les déplacements périurbains	51
2.5.2/ Le fret ferroviaire.....	52
3. LES CARACTÉRISTIQUES ET LES IMPACTS DU PROJET	54
3.1/ Les scénarios	54
3.1.1/ Les difficultés spécifiques du débat sur les scénarios	55
3.1.2/ Un scénario leader pour les collectivités territoriales.....	56
3.1.3/ Un scénario vert revendiqué par le centre Bretagne	57
3.1.4/ Un scénario mauve délaissé.....	57
3.2/ L'environnement	57
3.3/ Les emprises foncières et l'agriculture.....	59
4/ LE BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE ET LE FINANCEMENT.....	62
4.1/ Le bilan socio-économique et la rentabilité des scénarios	62
4.2/ Le financement.....	69
5/ RECOMMANDATIONS	74



PARTIE 1

**LA PRÉPARATION,
L'ORGANISATION
ET LE DÉROULEMENT
DU DÉBAT PUBLIC**

LA PRÉPARATION, L'ORGANISATION ET LE DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC

1/ LA PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC

1.1/ LA SAISINE PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE ET LA DÉCISION DE LA CNDP

La Commission nationale du débat public (CNDP) a été saisie, le 13 décembre 2013 par Réseau Ferré de France (RFF), du projet de liaisons Nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL).

Le 8 janvier 2014, elle a décidé l'organisation d'un débat public considérant :

- *« que ce projet, par son ampleur, revêt clairement un intérêt national,*
- *ses enjeux socio-économiques importants pour les régions concernées et ses incidences environnementales significatives,*
- *qu'à la suite du rapport de la Commission Mobilité 21, ce projet a été retenu en 2^{ème} priorité par le Premier Ministre dans le Plan Investir pour la France présenté le 9 juillet 2013,*
- *que ce projet s'inscrit dans la politique mise en place par le Gouvernement, au travers du Pacte d'avenir pour la Bretagne signé le 13 décembre 2013,*
- *la nécessité pour les pouvoirs publics d'arrêter dans les meilleurs délais un scénario afin de poursuivre les études et de préserver les emprises foncières, (notamment dans les zones périurbaines des grandes agglomérations) en les inscrivant dans les documents de planification en vue de permettre la réalisation dans une enveloppe financière maîtrisée ».*

Elle en a confié l'animation à une commission particulière.

1.2/ LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC LNOBPL

1.2.1/ LA NOMINATION DE LA CPDP

Par décisions des 5 février et 5 mars 2014, la CNDP a nommé le président de la CPDP et ses membres.

Les membres de la CPDP se sont engagés à respecter le « code d'éthique et de déontologie » de la CNDP qui rappelle leur indépendance et leurs obligations de neutralité et de réserve.

Les bureaux du secrétariat général ont été installés à Rennes. Il est à noter le public ne s'est pratiquement pas déplacé à la permanence. Les demandes d'informations et de documentation ont été effectuées essentiellement par courriel et par téléphone.

1.2.3/ LE CHOIX DES PRESTATAIRES

Les prestataires qui ont accompagné la CPDP dans l'organisation de ce débat ont été retenus à la suite d'appels d'offres publiés par Réseau Ferré de France, le maître d'ouvrage étant tenu de prendre en charge le coût du débat public.

Les prestataires du débat

- Logistique des réunions publiques et opérations de tractage : **Société Etat d'Esprit**
- Conception graphique et fabrication des documents de la CPDP : **Société Magenta Conseil et Imprimerie IROPA**
- Administration et modération du site Internet : **Société Eclectic Experience**
- Analyse du débat : **Société La suite dans les idées**

1.3/ LES MISSIONS DE LA CPDP

1.3.1/ LES ENTRETIENS PRÉLIMINAIRES

De mars à juin, le président et les membres de la CPDP accompagnés d'un membre du secrétariat général, ont rencontré la plupart des acteurs politiques, économiques et associatifs sur le territoire du projet. Plus de 70 rencontres qui ont été organisées en Bretagne et Loire-Atlantique.

Ces entretiens ont permis de recueillir les attentes et d'envisager les thématiques à aborder lors des réunions publiques.

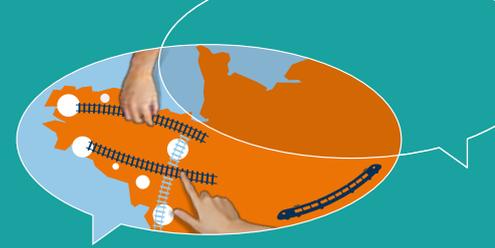
1.3.2/ LE CALENDRIER ET LES MODALITÉS DU DÉBAT PUBLIC

Le 23 juillet 2014 la CNDP a fixé, sur la proposition de la CPDP, les dates du débat, du 4 septembre au 3 janvier 2015 et en a arrêté les modalités.

1.3.3/ LE SUIVI DE LA RÉDACTION DU DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Au cours de cette phase préparatoire La CPDP a consacré de nombreuses réunions avec l'équipe de la mission infrastructures nouvelles de RFF au suivi de la rédaction du dossier du maître d'ouvrage, pour qu'il soit complet et accessible au public.

Le 2 juillet la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public; le document de synthèse a ensuite été établi sur les directives de la CNDP.



2. / L'INFORMATION ET LA COMMUNICATION POUR LE PUBLIC

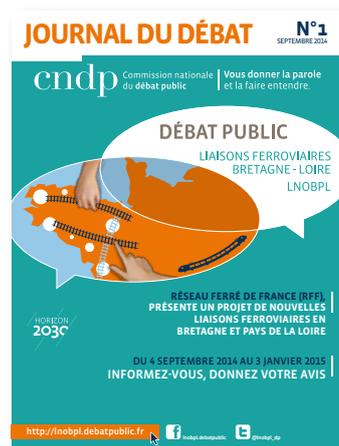
2.1/ LES OUTILS D'INFORMATION

2.1.1/ LE DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE ET SA SYNTHÈSE

Le dossier du maître d'ouvrage, document de 144 pages, et la synthèse ont été mis à la disposition du public sur le site Internet du débat, <http://lnobpl.debatpublic.fr>. Ils ont été envoyés par courrier aux acteurs et à ceux qui en ont fait la demande, par courrier, courriel ou téléphone.

2.1.2/ LES ÉTUDES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Pour préparer le projet, Réseau Ferré de France, s'est appuyé sur diverses études qui ont été diffusées sur le site Internet, ainsi que d'autres documents de référence sur le ferroviaire et l'environnement territorial.



2.1.3/ LES JOURNAUX DU DÉBAT

Au cours du débat public, deux journaux du débat ont été diffusés pour relater l'actualité du débat, au début et en novembre.

Le journal numéro 1, édité à 50 000 exemplaires, présentait d'une part les modalités du débat public, ses objectifs, les moyens d'information et de participation du public, et le calendrier des réunions publiques, et d'autre part une présentation synthétique du projet de RFF.

Le journal numéro 1 a été distribué, à l'ouverture du débat, dans les principales agglomérations concernées par le projet. Il a été ensuite diffusé dans des gares et dans les villes accueillant les réunions publiques.

Dans Le journal du débat n° 2, édité à 20 000 exemplaires, la commission donnait des informations sur le déroulement du débat et présentait les « rencontres voyageurs » et des actions avec les étudiants, en vue de diversifier le dispositif du débat. RFF et les représentants des régions, autorités organisatrices des transports, y présentaient leurs premières analyses. Ce journal a également été distribué à la sortie des gares et dans les villes accueillant les réunions publiques.



2.1.4/ LES PANNEAUX D'EXPOSITION

Afin de permettre la diffusion de l'information dans les espaces publics, une exposition a été conçue.

Celle-ci était composée de trois panneaux de la CPDP sur les objectifs du débat, les missions de la commission et le calendrier des réunions publiques, et de quatre panneaux de RFF, présentant le projet LNOBPL et ses enjeux.

Une exposition était installée dans le hall de chaque salle accueillant une réunion publique, ainsi que sur les lieux des rencontres.

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

Une dizaine de jeux de panneaux a également servi à la mise en place d'expositions dans des lieux publics du territoire du débat. Il était proposé aux collectivités d'accueillir ces expositions de façon permanente sur la durée du débat ou de façon temporaire, préalablement à la tenue de réunions publiques.

6 expositions permanentes ont été installées dans des collectivités du territoire.



2.1.5 / LE SITE INTERNET

Statistiques de fréquentation

• La fréquentation du site a été assez importante (04/09/14 au 03/01/15) avec plus de 26 000 visites et une durée moyenne de visite satisfaisante (5 minutes). Les habitants de Bretagne représentent la grande majorité des participants en ligne (plus de 70 %) suivis des habitants des Pays de la Loire (22 %). Viennent ensuite les habitants des régions Rhône-Alpes (2.6 %), Centre Val de Loire (1.5 %), Languedoc-Roussillon, Provence Alpes Côtes d'Azur...

- La consultation des espaces d'expression (forum, questions-réponses, points de vue) domine et démontre l'intérêt de ces outils pour le public.
- Les outils de communication mis en place par la CPDP (lettre électronique, Facebook, Twitter, campagnes Voyages SNCF) ont porté leur fruit en étant à l'origine d'au moins 17 % des visites.

CHIFFRES CLÉS

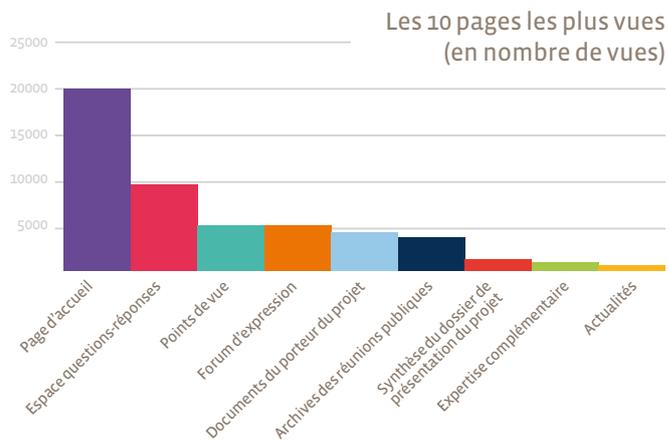
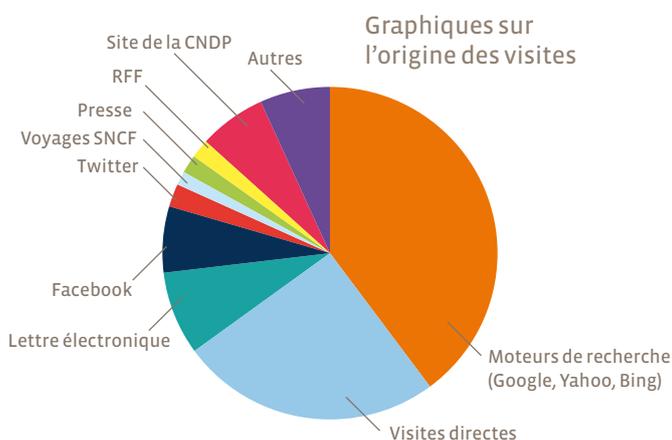
- Ouvert à la participation du **4 septembre 2014** au **3 janvier 2015**
- **16 114** visiteurs uniques sur un total de **26 342** visites
- **215** visites par jour en moyenne
- **87 014** pages vues
- Durée moyenne d'une visite: **4.54 mn**

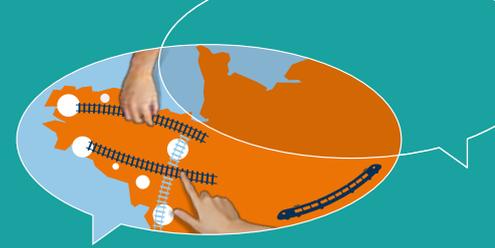
PROVENANCE DES VISITEURS

- Bretagne: **39 %**
- Ile-de-France: **26 %**
- Pays de la Loire: **23 %**
- Provence Alpes Côtes d'Azur: **2.2 %**
- Languedoc Roussillon: **2 %**

SOURCE DES VISITES

- Moteurs de recherche (Google, Bing, Yahoo): **39 %**
- Visites directes: **25 %**
- Lettres électroniques: **8.54 %**
- Site de la CNDP: **6.5 %**
- Twitter: **2.5 %**
- Facebook: **6 %**





Participation en ligne

La participation est restée modérée au regard de l'importance de la fréquentation du site, mais a atteint plus de 400 messages (avis, questions, points de vue, commentaires) en fin de débat. Au sein de l'espace questions-réponses et du forum de discussion, les messages proviennent très majoritairement du grand public (93 %), habitants des régions Bretagne (70 %) et Pays de Loire (22 %) principalement. Ce sont majoritairement des hommes (84 %).

Le site Internet apparaît comme étant complémentaire aux réunions publiques qui tendent à favoriser une participation bien plus importante de représentants (collectivités, associations, élus...). L'association des avis et questions à un ou plusieurs thèmes fait ressortir de larges préoccupations du public pour les questions d'équilibre dans l'aménagement du territoire, et d'attentes au sens large par rapport à la qualité du service ferroviaire rendu (fréquence, dessertes, prix...).

CHIFFRES CLÉS

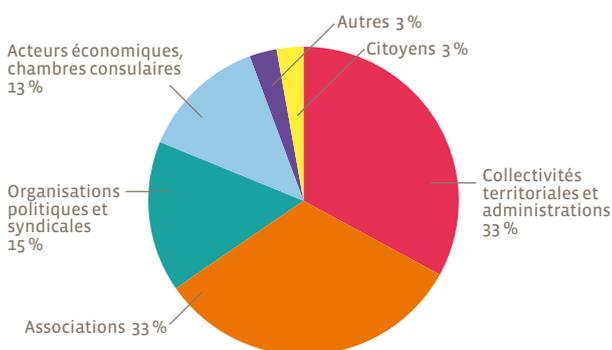
- 11 thèmes dans le forum d'expression
- 101 avis et 43 commentaires dans le forum d'expression
- 155 questions et réponses commentées à 10 reprises dans l'espace questions-réponses
- 73 points de vue (43 cahiers d'acteurs et 30 contributions) commentés à 20 reprises.

Des discussions ont porté également sur les 3 scénarios soumis au débat (avec des propositions d'améliorations), sur la liaison Rennes-Nantes particulièrement discutée ⁽¹⁾, sur la desserte de l'Aéroport du Grand Ouest, ainsi que sur le débat public. À noter que les thèmes « agriculture et emprises foncières », « environnement », « fret ferroviaire », et « tourisme » ont été peu débattus en ligne, alors qu'ils avaient fait l'objet de réunions thématiques dédiées. La majorité des avis et questions ont été envoyés directement via le site Internet (85 %), posés lors des réunions publiques (11 %) ou reçus par courrier ou courriel (4 %). Concernant les questions-réponses, le délai moyen des réponses de la maîtrise d'ouvrage a été de 28 Jours ⁽²⁾, de 3 jours pour les réponses CPDP, et de 16 jours pour la Région Bretagne.

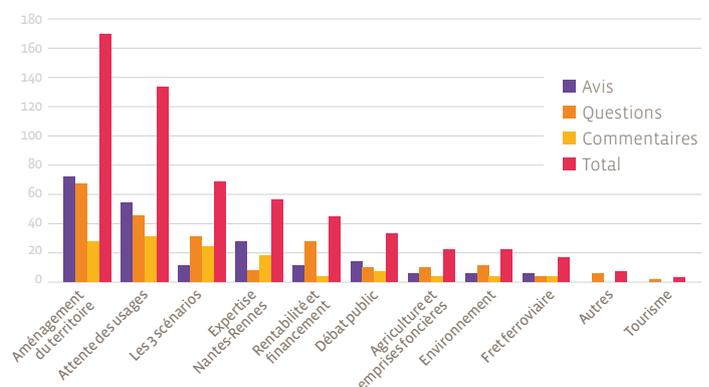
Les points de vue proviennent majoritairement de collectivités (33 %), d'associations (33 %) mais aussi d'organisations politiques et syndicales (15 %) et d'acteurs économiques (13 %).

Au total, 65 comptes ont été créés pour des organismes et 54 l'ont été par des citoyens.

Répartition des cahiers d'acteurs et des contributions selon le type de participants



Les thèmes du débat



⁽¹⁾ Voir l'avis n° 15 commenté à 11 reprises : <http://lnobpl.debatpublic.fr/ameliorations-nantes-rennes-deja-possibles-a-moindres-couts>

⁽²⁾ Délai entre la date de publication de la question et la date de la publication de la réponse.

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

2.1.6 / LES RÉSEAUX SOCIAUX



Twitter

Tout au long du débat, la commission a animé un compte Twitter pour relayer les informations du débat, et inviter les gens à y participer. Les réunions diffusées en direct sur Internet ont fait également l'objet de « live tweets » : réunion d'ouverture à Rennes le 10/09/14, réunion « développement économique et mobilité » à Brest le 17/09/14, réunion « environnement » de Redon du 18/11/14, réunion « Nantes-Rennes » le 27/11/14, réunion « Rennes-Nantes : rentabilité socio-économique et financement » le 2/12/14, et la réunion de clôture à Rennes le 16/12/14. Ces événements ont cristallisé la mobilisation de la communauté qui était particulièrement dynamique lors de ces réunions. Les internautes ont été invités à s'exprimer autour du mot clic #LNOBPL, qui a été correctement adopté par la communauté. Près de 458 tweets utilisant ce mot-clic ont été recensés au cours du débat.

CHIFFRES CLÉS

- 272 abonnés en fin de débat
- 503 tweets publiés
- 243 mentions du compte @lnobpl_dp
- 238 retweets directs ⁽¹⁾ (401 retweets au total)
- 85 tweets du compte @lnobpl_dp ajouté aux favoris
- 6 « live tweets » de réunions publiques diffusées sur Internet

⁽¹⁾ Relais des publications de la CPDP par d'autres comptes Twitter.



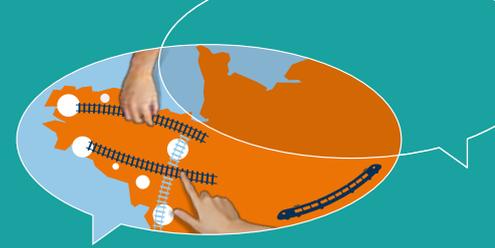
Facebook

La page Facebook du débat a été dynamique tout au long du débat avec près de 104 publications pour relayer les actualités du débat. L'audience de la page a été augmentée grâce à des campagnes de publicité au démarrage du débat, puis aux alentours des réunions publiques ⁽²⁾. Les personnes exprimant un avis sur Facebook et Twitter étaient systématiquement invitées à se rendre sur le site du débat.

CHIFFRES CLÉS

- 954 mentions j'aime en fin de débat
- 104 publications (annonces des réunions publiques, agenda de la semaine, relais d'articles de presse, invitations à participer au débat...)
- Portée totale de la page (nombre de personnes à qui a été diffusé une activité de la page : publications, publicités mais aussi des mentions et des visites) : 763 586 vues
- Près de 15 650 vues
- Répartition des abonnés : 54 % d'hommes et 46 % de femmes
- Provenance : Rennes (10 %), Nantes (8 %), Brest (6 %), Le Mans (4 %), Lorient (2 %), Angers (2 %), Saint-Nazaire (1.8 %), Saint-Brieuc (1.8 %), Quimper (1.8 %), Paris (1.5 %)...





2.1.7 / LA LETTRE ÉLECTRONIQUE

Une lettre électronique a été diffusée, chaque semaine, pendant le débat présentant l'actualité du débat, une courte synthèse de chaque réunion et l'annonce des événements à intervenir. À la clôture du débat, 1854 personnes s'étaient abonnées à cette lettre d'information.

Les lettres électroniques ont généré au total 2017 clics vers le site du débat, et ont pleinement joué leur rôle d'information sur le projet et le débat en cours.

2.2 / LA CAMPAGNE DE COMMUNICATION

Le secrétariat général de la commission a établi un plan de communication qui ciblait l'ensemble de la population de Bretagne et de Loire-Atlantique et a procédé directement à l'achat d'espace publicitaire auprès de Radiofrance, pour les spots radio, de Clearchannel, Exterion Media et JC Decaux pour l'affichage urbain, de Médiavision et Publicinex pour la diffusion au cinéma, et auprès des régies publicitaires des journaux Le Journal des Entreprises, Le Télégramme, Ouest France, Presse-Océane et Publihebdos. Le détail des actions de communication entreprises au cours du débat est disponible en annexe du compte rendu.



2.2.1 / LE CHOIX DE L'IDENTITÉ VISUELLE

La commission a souhaité donner une identité visuelle commune à l'ensemble des documents, suivant la nouvelle charte graphique de la CNDP, différente des autres débats se déroulant pendant la même période, et surtout bien différenciée des documents produits par le maître d'ouvrage. Le visuel met en scène une carte de l'Ouest de la France sur laquelle des mains viennent placer des rails, identifiant ainsi la localisation du projet et sa nature, montrant la prise en compte de la parole citoyenne et suggérant que le projet peut être modifié.

⁽²⁾ Une campagne a été menée tout au long du premier mois de débat auprès de l'ensemble des internautes identifiés en Bretagne ou Pays de Loire, afin de faire connaître la page Facebook du débat (résultats : 712 « likes » sur les 954 abonnés de la page en fin de débat). Elle a été complétée par 3 campagnes ponctuelles la semaine précédant les réunions de Rennes (10/9), Brest (17/9) et Nantes (27/11), auprès de la même population, générant 81 « likes » et 34 inscriptions aux événements Facebook du débat.

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

2.2.2/ A L'OUVERTURE DU DÉBAT

Une campagne de communication a été réalisée durant la semaine précédant l'ouverture du débat public sur l'ensemble du territoire concerné pour annoncer la tenue du débat, le calendrier des réunions publiques, les modalités d'information et de participation.



Il était important que cette première phase de communication couvre l'ensemble de ce territoire très vaste que représentent la Bretagne et la Loire-Atlantique.

Pour cela, la commission a choisi de communiquer dans la presse quotidienne et hebdomadaire régionale ainsi qu'en radio sur l'intégralité du territoire du projet. Une campagne de publicité géolocalisée sur Internet a été mise en place avec la diffusion de bannières publicitaires sur le réseau social Facebook et sur le site Voyages-sncf.com. La campagne sur le site Voyages-sncf.com a été prolongée jusqu'à la fin du débat.

Les opérations d'affichage urbain, les distributions de tracts et d'affiches et les diffusions de spots en cinémas ont été, à ce moment-là du débat, uniquement initiées dans les villes de Rennes, Brest, Quimper et Nantes. Les premières accueillent d'ailleurs les premières réunions publiques du débat.

Les collectivités et les associations du territoire ont pu communiquer sur le débat grâce aux kits de communication fournis par la CPDP. Ceux-ci étaient composés d'affiches, d'une exposition et des principaux documents d'information au format papier et au format numérique.

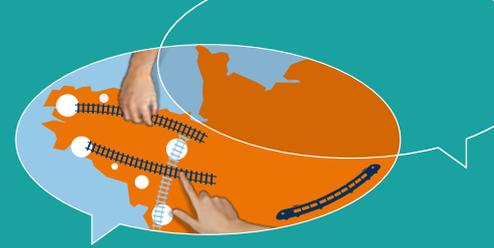
De nombreuses collectivités ont notamment affiché le visuel du débat sur leur site Internet pour annoncer les réunions locales.

2.2.3 PENDANT LE DÉBAT

Après cette première communication sur l'ensemble du territoire du projet, d'autres actions, par voie de presse, d'affichage urbain et de proximité et par des spots cinéma ont été réalisées pour donner des informations locales sur les réunions.

En particulier, avant chaque réunion, des insertions dans la presse locale, ont été diffusées et des opérations de tractage ont été organisées afin de communiquer sur l'actualité du débat et sur les réunions.

Pour renforcer cette communication locale, des spots plus génériques invitant à participer au débat ont été diffusés sur les télévisions locales de Bretagne et de Loire-Atlantique et une lettre d'information a été envoyée aux abonnés au réseau de trains express régionaux de Bretagne.



2.2.4/ APRÈS LE DÉBAT

Dans les deux mois qui ont suivi la clôture du débat, la CPDP a établi le compte rendu du débat, qui consigne et rapporte fidèlement les points de vue exprimés et les questions soulevées lors du débat public. Parallèlement, le président de la CNDP en a rédigé le bilan.

Ces deux documents ont été édités afin d'être présentés à la conférence de presse de clôture du débat le jeudi 26 février 2015. Au plus tard, trois mois après la publication du compte rendu et du bilan, le maître d'ouvrage publiera sa décision sur la suite donnée au projet.

2.3 / L'INFORMATION ET LA COMMUNICATION DANS LES MÉDIAS



Le président de la CNDP et le président de la CPDP ont présenté le débat lors de la conférence de presse le 4 septembre.

2.3.1/ LA STRATÉGIE PRESSE

Avant le débat

Des contacts ont été pris avec la presse au cours de la première quinzaine d'août avec l'envoi d'un premier communiqué contenant des informations générales sur le débat. Il était plus particulièrement destiné aux journaux institutionnels dont les délais de bouclage sont très contraints.

Les conférences de presse d'ouverture du 4 septembre à Rennes et Nantes

Le projet concernant les deux régions Bretagne et Pays de la Loire, la CPDP a organisé deux conférences de presse à Rennes et à Nantes. Le président de la CNDP et le président de la CPDP y ont présenté les modalités du débat public.

Un dossier de presse, récapitulant les modalités d'organisation du débat, et comprenant le Journal du Débat N°1, le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse a été remis aux journalistes. Ces documents étaient également accessibles sur le site du débat.

Pendant le débat public

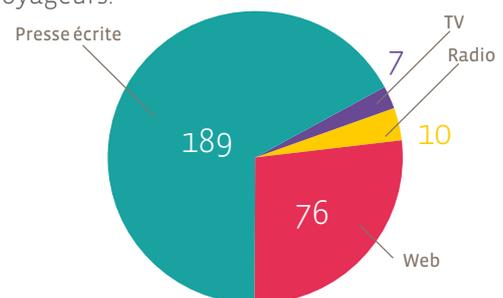
Avant les réunions publiques

Les annonces des réunions publiques ont été réalisées via des courriels d'alerte envoyés une semaine avant chaque réunion. Ces courriels contenaient les informations pratiques ainsi que le détail du déroulement de la réunion.

La presse a également été conviée, par courriel, à couvrir les rencontres voyageurs.

2.3.2/ LE DÉBAT DANS LES MÉDIAS

Au cours de ces quatre mois, la presse locale et régionale a suivi le débat public sur le projet LNOBPL de façon constante. Près de 300 articles ont été publiés pendant la durée du débat. Le contenu des articles, factuel, n'a pas alimenté de polémique.



Nombre d'articles répartis par familles de médias

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

3/ LES MOYENS DE PARTICIPATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC

3.1/ LES RÉUNIONS PUBLIQUES

La commission particulière a organisé 16 réunions publiques et un atelier. Le choix des lieux et des thèmes proposé à la CNDP a été fait en tenant compte des informations recueillies auprès des différents acteurs rencontrés dans la phase de préparation du débat, et en concertation avec RFF.

3.1.1/ LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Plus de 2200 personnes ont participé à ces réunions.

LES RÉUNIONS DU DÉBAT

DU 4 SEPTEMBRE 2014 AU 3 JANVIER 2015

16 réunions / 1 atelier



DATE	LIEU	THÈME DE LA RÉUNION	ADRESSE
10/09	RENNES	Réunion publique d'ouverture	Auditorium le Triangle Boulevard de Yougoslavie
17/09	BREST	Réunion publique « Développement économique et mobilité »	Petit théâtre du Quartz Square Beethoven
18/09	QUIMPER	Réunion publique « Aménagement du territoire »	L'Athéna à Ergué-Gabéric Croas Sperm
24/09	VANNES	Réunion publique « Tourisme »	Palais des arts et des congrès Place de Bretagne
25/09	GUINGAMP	Réunion publique « Service ferroviaire »	Théâtre du champ au Roy 1 place du Champ au Roy
OCTOBRE			
1/10	ST BRIEUC	Réunion publique	Salle de Robien Place Octave Brilleaud
14/10	LORIENT	Réunion publique « Service ferroviaire »	Palais des congrès Quai Mansion
15/10	LAMBALLE	Réunion publique « Agriculture et emprises foncières »	Salle municipale Rue Mouëxigné
NOVEMBRE			
5/11	MORLAIX	Réunion publique « Fret ferroviaire »	Le Parc Lango ZA de Langolvas
12/11	PONTIVY	Réunion publique	Palais des congrès Place des ducs de Rohan
18/11	REDON	Réunion publique « Environnement »	Maison des fêtes de Bellevue 9 rue de Galerne
19/11	ST NAZAIRE	Réunion publique « Fret ferroviaire »	Cinéville 5 Bd de la Légion d'Honneur
26/11	CARHAIX	Réunion publique	Espace Glenmor Rue Jean Monnet - Kerampuilh
27/11	NANTES	Réunion publique « Nantes - Rennes »	Salle festive Nantes Erdre 251 route de Saint-Joseph
DÉCEMBRE			
2/12	RENNES	Réunion publique « Rennes-Nantes, Rentabilité socio-économique et financement »	Stade Rennais - porte 3 111 rue de Lorient
9/12	NANTES	Atelier « Les liaisons nouvelles et les Pays de la Loire »	Salle festive Nantes Erdre 251 route de Saint-Joseph
16/12	RENNES	Réunion publique de clôture	Auditorium le Triangle Boulevard de Yougoslavie

La calendrier des réunions publiques.

Parmi les 16 réunions publiques, 6 d'entre elles ont été diffusées en direct sur Internet.

3.1.2/ LE DÉROULEMENT D'UNE RÉUNION PUBLIQUE

Les réunions de ce débat se sont déroulées sous un format identique :

- début de la réunion à 19 heures,
- accueil par le maire de la commune accueillante, ou son représentant,
- présentation du débat public par le président ou un membre de la CPDP, qui animait ensuite la réunion,

• Lors de la réunion d'ouverture, à Rennes, la CPDP a présenté le déroulement et l'organisation du débat, RFF a fait une présentation générale du projet avant l'ouverture de la discussion.

• Les réunions thématiques :

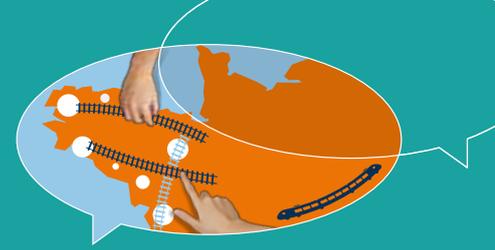
La CPDP a fait le choix de privilégier des réunions thématiques permettant, après la présentation du projet sur le territoire, de traiter les principaux sujets en relation avec le projet : développement économique, aménagement du territoire, tourisme, service ferroviaire, agriculture et emprises foncières, environnement, fret ferroviaire, rentabilité socio-économique et financement.

Un atelier à Nantes a permis d'approfondir la question de la liaison entre Nantes et Rennes.

• Les réunions générales :

Lors de certaines réunions, notamment en centre Bretagne, non desservi par le projet, aucun thème n'a été privilégié.

• Les premiers enseignements du débat ont été présentés par la CPDP à la réunion de clôture. Les étudiants y ont également exposé le travail qu'ils avaient réalisé avec la CPDP (cf 3.2).



- présentation du projet par le maître d'ouvrage,
- premier temps d'échange avec le public, avec d'abord un temps de questions (1mn), puis d'interventions (3mn),
- interventions sur la thématique de la réunion,
- second temps de débat avec la salle,
- fin de réunion vers 22 heures. Lors de certaines réunions le débat s'est poursuivi plus longtemps.



Plusieurs temps d'échange avec le public étaient prévus lors des réunions.

3.1.3 / LES VERBATIMS ET SYNTHÈSES

Après chaque réunion une brève était publiée sur Internet. La synthèse de la réunion et sa retranscription intégrale étaient ensuite diffusées.

3.2 / LA PARTICIPATION DES ÉTUDIANTS

Afin d'élargir le public participant au débat, et pour apporter un autre regard sur le projet et la démocratie participative, la CPDP a souhaité impliquer des étudiants. La volonté initiale était de faire participer des étudiants des grandes métropoles régionales concernées par le projet : Brest, Nantes, et Rennes.

Ont ainsi été mis à contribution le master 1 AUDE – Aménagement et urbanisme durable, cursus gouvernance et concertation de GéoArchitecture de Brest, les étudiants de l'université de Rennes 2, master 2 aménagement et urbanisme, les étudiants de l'Agrocampus de Rennes, master 2 sociologie rurale, et enfin les étudiants de l'IEP de Rennes - antenne de Caen -, master 1 Développement durable, industrie et énergies renouvelable.

Au total, c'est environ une soixantaine d'étudiants qui ont été impliqués dans les dispositifs mis en place par la CPDP. Ces missions ont ainsi permis de mobiliser un éventail varié de disciplines, en fonction du cursus suivi par les étudiants. Cette variété a conduit à des analyses du projet sous différents angles, ce qui a pu mettre en relief des lacunes dans les études préalables menées par Réseau Ferré de France.

Il faut noter que les étudiants de la ville de Nantes ont été consultés sur les mêmes modalités que les rencontres voyageurs mises en place dans les gares.

3.3/ LES RENCONTRES VOYAGEURS



Dans le but de mieux connaître les attentes du public, la CPDP a décidé d'organiser des rencontres, dans des lieux publics et dans des gares. Le projet y était présenté par la CPDP et RFF et des avis du public étaient recueillis. La discussion permettait aussi de mieux connaître les demandes du public, parfois de constater l'absence d'intérêt pour le train. Au total, ce sont 6 dates qui ont été retenues :

- le 15 novembre, au centre commercial Iroise, à Brest, de 14 h 30 à 17 h 30
- le 20 novembre, en gare de Nantes, de 16 à 19 h 30
- le 21 novembre, en gare de Vannes, de 16h à 19 h 30
- le 28 novembre, en gare de Rennes, de 16h à 19 h 30
- le 4 décembre, en gare de Quimper, de 16h à 19 h 30
- le 5 décembre, en gare de Saint-Brieuc, de 16h à 19 h 30

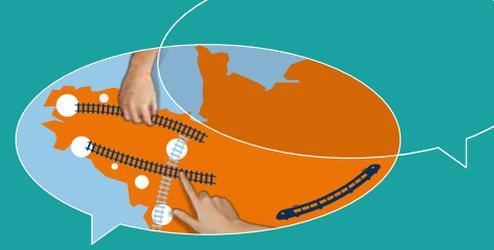
Il faut noter enfin qu'une autre rencontre a eu lieu avec les étudiants de l'Université de Nantes, le 25 novembre 2014, de 11 h 30 à 13 heures au Campus du Tertre. Cette rencontre a été conduite sur les mêmes modalités que les autres manifestations du même type.

Ces rencontres voyageurs ont été mises en place dans un souci de diversifier le public qui participe au débat, et de toucher le plus de personnes possible.

Ainsi, l'avis des voyageurs et étudiants a été recueilli de trois façons différentes :

- par le biais d'un questionnaire, rédigé par la CPDP. Celui-ci est constitué de 9 questions, dont 5 questions à choix multiples, et 4 questions ouvertes,
- par le biais d'une fiche permettant de poser une question, ou de déposer un avis, sur le projet ou le débat. Ce document donnait également la possibilité aux personnes interrogées de communiquer leurs coordonnées, dans le but de pouvoir recevoir une réponse à leur question le cas échéant, mais aussi d'être destinataires d'informations sur le débat,
- par le biais d'entretiens libres avec les membres de la CPDP.

Au total, ce sont plus d'une centaine de questionnaires, ainsi qu'une quinzaine de fiches avis et question, qui ont été recueillis.



4 / LES EXPERTISES COMPLÉMENTAIRES

4.1 / L'EXPERTISE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET FRET

La Commission nationale a décidé le 2 juillet 2014 de faire procéder à une expertise sur les prévisions de trafic et les hypothèses retenues pour l'évaluation des taux de rentabilité socio-économiques des différentes variantes envisagées par RFF.

Cette expertise a été confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable, qui a également été chargé d'analyser le potentiel fret de l'ensemble des régions Bretagne et Pays de la Loire.

Les résultats de cette expertise ont été présentés lors d'une réunion à Rennes le 2 décembre, précédée d'une audition des experts.

4.2 / L'EXPERTISE SUR LA LIAISON RENNES - NANTES

Au cours des entretiens préliminaires organisés par la commission particulière certains interlocuteurs ont demandé que soit réalisée une expertise complémentaire sur une liaison directe Rennes-Nantes, sans desserte de Notre Dame des Landes. Cette demande a été formalisée par les élus EELV des deux régions, par le Collectif d'élus doutant de la pertinence de l'aéroport (CéDPA), par l'association France Nature Environnement (FNE) et ses associations dans les deux régions ainsi que par l'association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes (ACIPA).

Sans préjuger, en aucune façon de la réalisation de ce nouvel aéroport, la CPDP a estimé utile de saisir la Commission nationale d'une demande d'expertise complémentaire sur cette liaison afin que le débat puisse porter sur différentes hypothèses et variantes. La CNDP a également, le 2 juillet, décidé de faire procéder à une expertise complémentaire sur l'examen de variantes nouvelles entre Nantes et Rennes passant par Châteaubriant ou par Redon.

Cette expertise confiée à quatre personnalités qualifiées a été présentée et débattue à la réunion du 27 novembre à Nantes, précédée d'une audition des experts, ainsi qu'à la réunion du 2 décembre à Rennes.



PARTIE 2

**LES ENSEIGNEMENTS
DU DÉBAT**

LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT

1/ LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

1.1/ LE CONTEXTE

Le projet soumis au débat était issu de deux projets distincts.

Le premier était la suite de la LGV Bretagne Pays de la Loire (BPL), Le Mans - Rennes, qui doit être mise en service en 2017. Le plan « Bretagne à grande vitesse » a pour objectif de mettre Brest et Quimper, à trois heures de Paris.

L'objectif du second était la desserte de l'Aéroport du Grand Ouest (AGO) et l'amélioration de la liaison Nantes – Rennes.

Les études de RFF ont conduit à « mutualiser » les deux projets, une même ligne nouvelle, au sud de Rennes, assurant la desserte de l'AGO et une liaison rapide entre les deux métropoles; elle permettrait aussi un gain de temps de Rennes vers la Bretagne Sud. LNOBPL a, selon RFF, vocation à diffuser la grande vitesse à l'ensemble du territoire, renforcer les mobilités régionales, améliorer le maillage régional, développer les mobilités nationales et internationales.

Ce projet, fortement porté par les deux régions, n'était toutefois guère partagé avec le public, et même avec toutes les collectivités. La CPDP a constaté, lors de ses contacts et lors des réunions, que peu de personnes avaient entendu parler du projet LNOBPL, qui était même méconnu de certains élus.



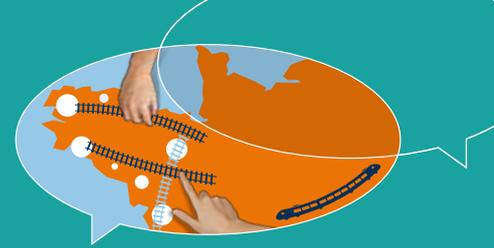
La commission a animé les 17 réunions du débat.

Méconnu le projet était aussi difficile à appréhender car il a pour vocation de poursuivre, à horizon 2030, l'amélioration résultant de BPL. Mais la desserte, le cadencement qui sera mis en place – optimisation des correspondances -, n'étant pas encore précisément connus il est difficile de cerner les apports qui pourraient résulter de LNOBPL. Ce projet aurait certainement été mieux perçu après la mise en service de BPL en 2017.

Enfin, plusieurs intervenants ont critiqué les objectifs fixés par le comité de pilotage auquel participait RFF. Un internaute ⁽²⁾ a proposé un appel à projets avant l'ouverture du débat.

Ces considérations pourraient expliquer qu'il n'y a pas eu une grande affluence à ce débat.

⁽²⁾ Avis n° 37.



1.2 / LES RÉUNIONS PUBLIQUES

La première partie du débat s'est déroulée en région Bretagne. La participation du public a été en général assez faible, même à Brest, encore plus à Quimper, villes qui devraient pourtant être les premières bénéficiaires du projet. Les élus, les milieux économiques, se sont peu manifestés lors de ces réunions, mais il est vrai qu'ils ont ensuite communiqué des délibérations, produit des cahiers d'acteur et des contributions soutenant la nécessité des gains de temps.

Les réunions ont été plus suivies lorsque les élus, le public, ressentaient un enjeu réel : le risque de « shunt » de la ville, à Lamballe et à Redon, la desserte du territoire en Bretagne intérieure, ignorée du projet.

La CNDP avait décidé de reporter les réunions en Loire Atlantique dans l'attente des résultats de l'expertise complémentaire sur les variantes de la liaison Nantes – Rennes.

La mobilisation dans le département s'est beaucoup faite sur la desserte de l'AGO qui cristallise les oppositions. Malgré les craintes qui avaient été exprimées ce débat s'est déroulé normalement et les arguments ont pu être échangés. Cependant le site Internet qui retransmettait les réunions a été attaqué les 27 novembre et 2 décembre.

On peut toutefois regretter que l'organisation du débat n'ait pas permis de discuter complètement des fonctionnalités et objectifs du projet en Pays de la Loire : les liaisons de Nantes vers la Bretagne Sud, ou même la desserte de l'AGO, pourtant au cœur de ce volet du projet.

Même si le public était parfois clairsemé les réunions ont été activement suivies, les questions nombreuses et certaines réunions se sont poursuivies plus de trois heures. Les vice-présidents des régions Bretagne et Pays de la Loire - autorités organisatrices des transports (AOT) pour les TER - chargés des transports ont été très présents dans les réunions sur leur territoire, notamment pour apporter des précisions sur l'action de leur collectivité.

Les réunions, même si le public est peu diversifié, sont un moment important du débat public puisque c'est là que le projet est présenté, de façon complète, par le maître d'ouvrage et que les arguments des uns et des autres sont débattus contradictoirement.

1.3 / LE TRAVAIL DES ÉTUDIANTS

Afin de recueillir le point de vue des usagers de demain dans la réflexion des enjeux de la mobilité, la participation active des étudiants des territoires concernés par le projet a été sollicitée pour :

- mobiliser le jeune public et susciter sa participation au débat,
- élargir le public du débat,
- innover dans les formes d'implications possibles dans les débats publics.



Des étudiants ont participé à la réunion de Brest le 17 septembre.

La démarche:

Dès le mois de juin, la CPDP a pris contact avec des enseignants des pôles universitaires de Brest, Nantes et Rennes. Ceux qui avaient répondu positivement ont proposé à des étudiants de participer au débat public selon des approches spécifiques s'inscrivant dans leur année universitaire.

Trois groupes d'étudiants se sont impliqués: le premier du Master 1 «AUDE» - Aménagement et Urbanisme Durable, Environnement, de l'Institut de Géoarchitecture de Brest, le second du Master 2 «Aménagement et collectivités territoriales» de l'Université de Rennes 2 et de l'Institut AgroCampus (pôle de recherche et d'enseignement agronomique et pluridisciplinaire) et le troisième de l'Institut d'Etudes Politiques (IEP) de Rennes en Master 1 «Développement durable - Industrie et Énergies renouvelables».

1.3.1/ INSTITUT DE GÉOARCHITECTURE DE BREST

Quarante étudiants en Master 1 «AUDE», ont analysé la forme et le contenu du débat public à partir des différentes contributions exprimées par l'ensemble des participants en ligne. Deux questions principales ont guidé l'analyse:

- comment s'exerce la participation selon les territoires (analyse des modes d'expression privilégiés, des types de participants)?
- quelles opportunités ou difficultés potentielles relatives au projet cette participation permet-elle de révéler (analyse des thèmes abordés)?

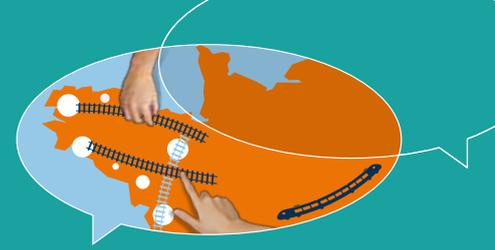
Ce travail à mi-débat a mis en lumière:

- les principales thématiques évoquées par les participants (les attentes des usagers et les questions d'aménagement et de développement),
- l'origine géographique des contributions les plus nombreuses (le Finistère arrivant en tête suivi de L'Ille et vilaine),
- les principales préoccupations des participants (l'aménagement du territoire, la liaison de la pointe bretonne, la rentabilité et le financement).

Il a fait ressortir également les principales contestations et notamment:

- la vision d'aménagement du territoire jugé trop centré sur Paris et les grandes villes régionales au détriment du centre et de la pointe bretonne,
- des gains de temps jugés trop modestes au regard des coûts et des impacts environnementaux,
- l'objectif de desservir l'AGO.

La synthèse des étudiants de l'Institut de Géoarchitecture souligne enfin la demande exprimée à la définition des objectifs du projet; et pose la question de la compatibilité des objectifs d'attractivité et de maillage du projet avec la cohésion et la solidarité territoriales.



Par ailleurs, dans le cadre des « Journées des mobilités 2014 » organisées le 13 novembre par l'Institut de Géoarchitecture, un débat sur le projet LNOBPL en présence de RFF et de la commission particulière a eu lieu pour échanger entre élus, professionnels des transports et universitaires des problématiques, moyens, choix et objectifs économiques, environnementaux et sociaux des politiques des transports.

L'objectif de cette initiative était de lancer une discussion entre experts des thématiques liées au projet LNOBPL et des étudiants en aménagement du territoire pour faire émerger les enjeux posés à la fois par la mobilité, au sein du territoire concerné par le projet, et la réalisation des Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire.

Un public jeune et universitaire est venu s'informer sur le projet, poser ses questions et exprimer son avis sur la pertinence du projet LNOBPL.

1.3.2 / INSTITUT AGROCAMBUS À RENNES

Une vingtaine d'étudiants du Master 2 « Aménagement et collectivités territoriales » de l'Université de Rennes 2 et de l'Institut AgroCampus ont pour leur part questionné le projet et le maître d'ouvrage. À partir de l'étude approfondie des documents de présentation du projet mis à leur disposition, ces étudiants ont formulé une série d'interrogations en lien avec leur domaine de compétences.

Un débat dans les locaux de l'Institut Agrocampus a été organisé par les étudiants et le corps enseignant le 14 novembre 2014, dans l'objectif d'auditionner le maître d'ouvrage sur ces questions.

Suite à ces échanges et après l'étude des scénarios, les étudiants ont présenté leurs conclusions et les raisons pour lesquelles la pertinence du projet peut, à leurs yeux, être questionnée :

- l'absence de desserte du centre Bretagne qui pose la question de l'équité territoriale,
- le fret (notamment dans les secteurs clés du territoire comme l'agroalimentaire et les matériaux de construction) n'est pas suffisamment pris en compte par le projet,
- l'usager ciblé pour le projet semble être un public professionnel en raison des coûts probablement élevés du prix du billet.

Par ailleurs, ils ont souligné, avec étonnement, la non prise en compte dans les études réalisées par RFF des nouvelles formes de communication (télécommunication, télé-travail, etc.) qui laissent déjà supposer une réduction des déplacements à l'avenir. Ainsi que le manque d'analyse sur les mobilités qui tiennent compte de la concurrence amenée par le covoiturage et l'auto-partage.

Enfin, les étudiants ont remarqué également avec surprise l'absence d'études sociologiques scientifiques dans les études réalisées par RFF. Une enseignante a ainsi souligné que non seulement ce type d'études était une pratique courante depuis 10 ans pour comprendre les nécessités avant de définir les moyens, mais surtout qu'une étude de ce genre aurait pu permettre à RFF d'avoir une analyse fine des déplacements et des besoins des usagers locaux pour mieux penser son projet.

1.3.3 / IEP DE RENNES

Quatre étudiants de l'IEP de Rennes en Master 1 « Développement durable - Industrie et Énergies renouvelables »

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

ont décidé quant à eux de mettre en place un dispositif innovant pour faire participer au débat les jeunes entre 15 et 25 ans (étudiants et lycéens).

Un « World café » sur le projet LNOBPL a ainsi été organisé le 25 novembre dans l'objectif de construire un regard jeune sur les mobilités de demain et de définir des critères prioritaires pour le choix d'un scénario proposé par le projet.

Par souci démocratique, les étudiants ont d'abord soumis au grand public un questionnaire en ligne pour laisser les participants choisir, en amont du « World café », les thématiques qu'ils souhaitaient voir abordées. Une discussion en ligne et la mise en place d'un « Mur de parole » dans un lycée a permis de recueillir les thèmes et avis de près de 170 jeunes lycéens et étudiants.



Les étudiants ont restitué le fruit de leur travail lors de la réunion de clôture.

Ainsi, les préoccupations qui ont été majoritairement exprimées tournent essentiellement autour de trois thématiques :

- le prix du billet,
- les impacts sur l'environnement,
- l'équilibre des territoires.

Pour conclure, ce travail entrepris avec les étudiants, qui ont par ailleurs engagé des démarches de communication comme une page dédiée à leurs travaux sur le site du débat et des pages Facebook indépendantes de celle existant pour le projet, a permis à la fois de relayer l'information sur l'existence du projet et du débat en cours auprès d'un jeune public, mais aussi de faire l'articulation entre le travail théorique en cours des étudiants et la mise en pratique des enseignements sur la concertation et la participation.

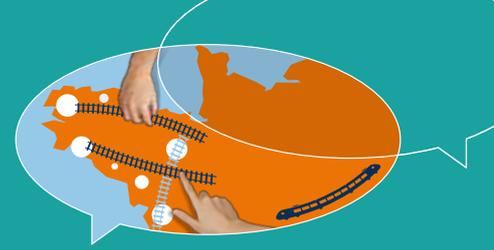
1.4 / LES RENCONTRES VOYAGEURS

La commission particulière a souhaité aller à la rencontre d'un public plus large que celui des réunions publiques et concerné par le projet comme les voyageurs d'aujourd'hui et les usagers de demain.

Le dispositif mis en place, en tenant compte des contraintes budgétaires, comportait un stand mobile équipé de tables, chaises et d'un présentoir avec les documents d'information sur le projet et le débat ainsi que des panneaux d'exposition de la CPDP et de RFF présentant le débat et le projet. Une campagne de communication a été faite pour faire connaître ces rencontres.

Sept « rencontres » ont été organisées :

- cinq dans les gares de Nantes, Vannes, Rennes, Quimper et Saint Brieuc,



- une dans un centre commercial à Brest,
- une au sein de l'université de Nantes.

Ces rencontres ont permis de toucher plus de 300 personnes qui ont été informées de l'existence du débat public et du projet LNOBPL.

Avec les documents du débat, la commission a invité les personnes rencontrées à se rendre sur le site Internet du débat afin qu'elles puissent s'informer davantage, suivre le débat et y participer. Certaines ont accepté de remplir un questionnaire ou de donner un avis.

Pour la majorité des personnes rencontrées l'amélioration de l'existant et la résolution des problèmes du quotidien ont été les thèmes prioritaires de discussion. Méconnu au départ, le projet LNOBPL était ensuite perçu généralement comme trop lointain pour permettre aux gens de se projeter.

Les préoccupations et souhaits exprimés lors de ces rencontres par rapport à la mobilité de demain et à la desserte du territoire, ne diffèrent guère de ceux exprimés dans le cadre des réunions publiques :

- améliorer la desserte en Bretagne,
- le prix du billet de train,
- consensus sur la liaison Rennes- Nantes,
- méconnaissance du projet LNOBPL et de l'échéance de 2017,
- amélioration du quotidien des usagers,
- amélioration des lignes inter-villes,
- amélioration des services tels que l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, chargées, qui circulent à vélo, etc.,
- augmentation de la fréquence et du nombre des trains.



Lors des rencontres voyageurs le public était accueilli sur un stand convivial par des membres de la CPDP vêtus aux couleurs du débat.

En outre, la commission a pu constater lors de ces rencontres, et notamment lorsqu'elles ont eu lieu dans le centre commercial et à l'université, que la majorité des personnes interpellées ne prennent pas, ou très peu, le train. C'est la voiture individuelle ou le covoiturage qui sont privilégiés pour les déplacements quotidiens ou occasionnels. Le prix du billet, la fréquence et les dessertes sont les principales raisons invoquées.

De manière globale, les personnes rencontrées souhaitent qu'il y ait une réflexion globale autour des services proposés et des réponses concrètes aux problématiques des usagers (retards, prix du billet, fréquence, etc.).

Il est cependant difficile d'évaluer l'efficacité de cette démarche, complémentaire des réunions publiques.

1.5 / LE SITE INTERNET

Le site Internet du débat a été très consulté avec plus de 16 000 visiteurs uniques. Plus de 400 messages ont été diffusés, certains internautes intervenant à plusieurs reprises. Les questions, avis et points de vue ont reflété la diversité des interventions dans les réunions publiques. Les collectivités territoriales et les acteurs économiques ont toutefois été plus actifs sur Internet que lors des réunions.

1.6 / L'ÉVALUATION DÉBAT

Moins de 10 % des personnes qui ont participé aux réunions ont répondu au questionnaire d'évaluation ; 21 personnes seulement ont répondu au questionnaire sur Internet. En raison du petit nombre de réponses les données analysées sont à prendre avec réserves.

Les hommes sont surreprésentés, mais on peut noter la diversité des âges des participants, comme celle des catégories socioprofessionnelles, avec toutefois une forte proportion de retraités.

Le dossier du maître d'ouvrage et la synthèse sont en général considérés comme clairs, mais une majorité estime qu'ils ne sont pas complets et que l'information n'est pas fiable. L'information donnée par la CPDP est très majoritairement appréciée.



Les questions ont été nombreuses lors des réunions.

L'indépendance, la neutralité de la CPDP, la garantie que chacun puisse s'exprimer, sont notées très positivement ; une forte majorité estime que tous les points de vue ont pu s'exprimer au cours du débat. Les réponses sont moins positives sur la question « avez-vous le sentiment que vos arguments ont été entendus par la CPDP? », mais le rôle de la commission n'est pas de donner un avis, seulement de rendre compte des avis exprimés.

La majorité estime que le maître d'ouvrage s'est montré attentif et à l'écoute de tous les arguments, mais il y a plus de réserves sur la sincérité de ses interventions.

Une forte majorité estime que le débat public est important, que c'est un bon moyen de faire participer le public à la discussion d'un projet.

Sur le site Internet des critiques ont été exprimées sur le délai de réponse aux questions⁽¹⁾, sur un manque de transparence « un débat pipé⁽²⁾ », un « simulacre de débat⁽³⁾ ». Mais la conduite du débat a généralement fait l'objet de commentaires positifs : un débat « bien mené⁽⁴⁾ », « nous saluons les efforts louables de la CPDP pour faire vivre le dialogue⁽⁵⁾ », des associations « peuvent vous féliciter de la conduite⁽⁶⁾ » du débat, « nous avons apprécié le souci de transparence, d'équilibre de parole, de neutralité » dont les membres de la CPDP ont fait preuve⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ Question n° 59.

⁽²⁾ Avis n° 99.

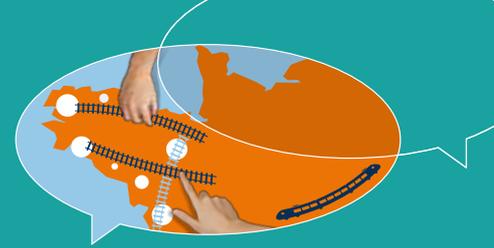
⁽³⁾ Avis n° 92.

⁽⁴⁾ Avis n° 100.

⁽⁵⁾ Réunion du 16 décembre, verbatim p. 19.

⁽⁶⁾ Annexe au point de vue n° 1, FNE.

⁽⁷⁾ Lettre du 13 janvier 2005 de l'association Investir en Finistère.



2/ LES OBJECTIFS

Le débat public porte d'abord, selon le code de l'environnement, sur l'opportunité du projet. On doit observer ici que l'opportunité du projet n'a pas été discutée en tant que telle ⁽¹⁾, le ferroviaire faisant en général l'objet d'appréciations positives. Mais cette opportunité a été analysée au travers de la pertinence des différents objectifs présentés par le maître d'ouvrage.

2.1/ LE DÉBAT À PROPOS DES OBJECTIFS : VISION D'ENSEMBLE

Les objectifs, qui sont l'un des objets traditionnels d'un débat public, ont occupé une part importante des débats. Trois éléments ont été mis en relief : le caractère indissociable des objectifs, la position particulière du maître d'ouvrage et le souhait d'une réflexion prospective élargie.

2.1.1/ LE CARACTÈRE « INDISSOCIABLE » DES OBJECTIFS

Les objectifs du projet sont le fruit d'une histoire

Les **objectifs de LNOBPL**, au nombre de cinq, trouvent leur **origine** dans les contrats de projets Etat-Région 2007-2013. Ils ont été élaborés progressivement dans le cadre du projet « *Bretagne à Grande Vitesse* » et ont résulté de la fusion en un seul projet de deux études exploratoires, l'une sur les liaisons Nantes Rennes et la desserte de l'AGO, et l'autre sur les liaisons Rennes-Brest et Rennes Quimper. La fusion des deux approches initiales a été décidée dans le but de mutualiser une partie des infrastructures.

La fusion en un seul projet a conduit à lier les 5 objectifs entre eux et à les considérer comme un tout : « *ces cinq objectifs ont été considérés comme un ensemble indissociable* ⁽²⁾ ».

Leur fusion en un seul projet résulte d'une volonté d'optimisation

Ce caractère « lié » des cinq objectifs - on pourrait dire compact - est présenté par ceux qui les ont construits au sein du comité de pilotage comme un gage de cohérence et d'optimisation des solutions.

Ce point a été rappelé à de nombreuses reprises par RFF en particulier en réponse à des questions sur la pertinence, y compris économique, d'une solution répondant seulement à certains des objectifs.

Cette vision du projet « comme un tout » a été contestée

Par ceux des participants qui souhaitent évaluer séparément la pertinence de chaque objectif, ou qui n'adhèrent que partiellement à l'ensemble des objectifs.

À titre d'illustration, notons le souhait d'un internaute de « *s'en tenir au premier enjeu* ⁽³⁾ », un autre envisage une autre focalisation « *s'il n'y avait qu'un chantier à mener...* ⁽⁴⁾ ».

« *Si le transport du quotidien est la réelle priorité de RFF et des élus locaux, il est donc indispensable de dissocier les différents objectifs du projet et de renoncer en particulier à l'objectif des gains de temps* ⁽⁵⁾ ».

⁽¹⁾ V. cependant le point de vue n° 63 de l'association ferroviaire Bretagne nord.

⁽²⁾ Réponse à la question n° 22.
⁽³⁾ Avis n° 2.

⁽⁴⁾ Avis n° 39.
⁽⁵⁾ Avis n° 85.

« Les collectivités donneuses d'ordre ont demandé à RFF de définir un projet qui atteigne 5 objectifs. On peut discuter le projet. Mais on doit aussi discuter les objectifs... Je souhaite un retour critique sur la définition des objectifs et propose un recentrage sur les trois premiers ⁽¹⁾. »

La demande a été particulièrement forte à propos de l'objectif lié au projet de Notre-Dame des Landes.

L'expertise complémentaire sur les liaisons Nantes Rennes sans desserte de l'AGO a permis de dissocier l'objectif de desserte des quatre autres.

Enfin ce caractère « indissociable » des objectifs vide en grande partie de sens une réflexion sur **les priorités et le phasage du projet**, réflexion pourtant appelée de leurs vœux par certains acteurs ⁽²⁾.



Arnaud Godart, chef de la mission LNOBPL et son adjoint Benoît Formstecher lors de la réunion de Rennes le 2 décembre.

2.1.2 / LA POSITION PARTICULIÈRE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les objectifs du projet ont résulté du consensus qui s'est établi au sein du comité de pilotage entre les divers partenaires du territoire et RFF. Ce dernier, maître d'ouvrage, les a faits siens sans toutefois en porter l'unique responsabilité.

Cette position particulière l'a conduit à renvoyer sur le comité de pilotage certaines des interrogations sur les objectifs qui lui avaient été fixés par ce comité - la voix du comité de pilotage, véritable maître d'ouvrage, a donc pu quelquefois manquer à ce débat.

C'est ce que font remarquer dans leur cahier d'acteur commun les associations IVINE, FNE Pays de la Loire, LPO, UMIVEM, Côtes d'Armor

Nature Environnement et Agir pour la biodiversité Ille et Vilaine ⁽³⁾: « Les associations regrettent que le véritable maître d'ouvrage (le Comité de pilotage) ne puisse soutenir le dossier réalisé par RFF en publiant le cahier des charges remis à RFF et en intervenant à ses côtés pour répondre aux questions posées relevant de ses choix. Elles déplorent vivement cette situation qui contraint le débat en ne mettant pas tout l'éclairage nécessaire sur le processus de décision entourant l'élaboration du dossier présenté par RFF. »

2.1.3 / LE SOUHAI D'UNE RÉFLEXION PROSPECTIVE ÉLARGIE

La volonté de circonscrire le débat aux 5 objectifs du projet a pu faire difficulté dans la mesure où certains participants ont exprimé le besoin de comprendre le projet dans son contexte global.

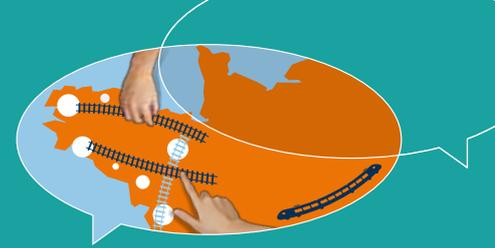
Les promoteurs du projet soulignent son articulation dans un schéma global de mobilité

Le projet LNOBPL a été pensé par ses promoteurs dans une articulation avec les autres moyens de transport dans les

⁽¹⁾ Avis n° 38.

⁽²⁾ Voir le chapitre sur le bilan socio-économique et le financement.

⁽³⁾ Cahier d'acteur n° 32.



territoires concernés et dans une articulation avec les projets en cours dont la réalisation précédera la date retenue pour ce projet de 2030. Ainsi, à titre d'exemples :

Pour le pôle Métropolitain Loire - Bretagne « le projet LNOBPL s'inscrit dans un processus continu d'amélioration du réseau ferroviaire de l'ouest, en lien avec le Plan ferroviaire breton, le grand plan de modernisation des réseaux, la LGV Bretagne Pays de la Loire, la rénovation des gares. Elle s'inscrit donc dans une vision stratégique globale de développement et d'aménagement pour l'ouest et ses 7 millions d'habitants ⁽¹⁾ ».

La région Pays de la Loire indique : « c'est une véritable complémentarité de tous les transports en commun qui constituera le réseau capillaire des territoires. Plus l'inter-modalité sera au rendez-vous, plus la réponse aux enjeux de développement des territoires aux différentes échelles géographiques évoquées sera riche ⁽²⁾ ».

La région Bretagne souligne l'intérêt de cette articulation : « la réussite du modèle breton repose sur un développement équilibré du territoire. LNOBPL doit s'inscrire pleinement dans cette logique pour faciliter la liberté de se déplacer de tous les Bretons en tout point du territoire ⁽³⁾ ».

Cette articulation a-t-elle été suffisamment décrite ou mise au débat ?

Cette complémentarité revendiquée n'apparaît pas clairement à chacun. Et ce qui apparaît à travers plusieurs contributions, c'est bien le souhait d'un débat plus global sur le schéma territorial de mobilité et la vision d'aménagement du territoire qu'il sous tend.

« Le projet LNOBPL est une opportunité pour approfondir une réflexion prospective à moyen et long terme pour une amélioration des conditions d'accès et de desserte ferroviaire de cette partie du territoire ⁽⁴⁾ ».

« Derrière ce genre de projet il y a tout une conception centralisatrice de l'aménagement du territoire qui n'est pas la mienne ⁽⁵⁾ ».

Un avis évoque la « philosophie générale des déplacements ⁽⁶⁾ ».

Un intervenant indique « les évolutions actuelles, le covoiturage pour prendre un exemple mais aussi les locations low-cost qui commencent à se mettre en place, tout cela impose de revoir aujourd'hui le schéma de déplacements en fonction de besoins ⁽⁷⁾ ».

Dans son cahier d'acteur le MODEM de Loire Atlantique ⁽⁸⁾ plaide pour que soit intégrée une « indispensable vision globale », vision dans laquelle « les enjeux démographiques, économiques et environnementaux doivent être considérés avec une égale attention ».

« La question du transport ferroviaire se pose dans le cadre global des transports en Bretagne, des priorités à accorder aux différents modes de transports et leur complémentarité, sans oublier la couverture du territoire par le très haut débit numérique » affirme le Cercle Pierre Landais ⁽⁹⁾.

« Élargir le champ du projet pour proposer un schéma ferroviaire ambitieux au service des besoins de mobilité et de l'accessibilité des territoires : parce qu'un train rapide n'est pas seulement un train qui va vite, les élu-e-s EELV proposent une autre vision de l'aménagement ferroviaire ⁽¹⁰⁾ ».

⁽¹⁾ Cahier d'acteur n° 3.

⁽²⁾ Cahier d'acteur n° 5.

⁽³⁾ Cahier d'acteur n° 2.

⁽⁴⁾ Cahier d'acteur n° 12, CARENE et autres collectivités.

⁽⁵⁾ Avis n° 39.

⁽⁶⁾ Avis n° 50.

⁽⁷⁾ Réunion du 2 décembre, verbatim p. 35.

⁽⁸⁾ Cahier d'acteur n° 18.

⁽⁹⁾ Cahier d'acteur n° 35.

⁽¹⁰⁾ Cahier d'acteur n° 30.

Au fond le manque de visibilité ou de lisibilité sur la façon dont LNOBPL s'intègre dans son contexte global (dans l'espace et dans le temps) fait en quelque sorte écran entre les besoins d'aujourd'hui et du quotidien, bien réels, et la nature des objectifs.

D'une certaine manière, il est difficile à certains participants de réfléchir à la pertinence des objectifs proposés quand la réponse à des besoins qu'ils jugent essentiels (tels que les liaisons nord sud, l'amélioration de certaines lignes...) ne leur apparaît pas clairement même si elle existe. Difficile aussi de réfléchir à l'horizon 2030 quand les changements de 2017 restent encore mal connus.

2.2/ L'ACCESSIBILITÉ DE LA BRETAGNE : L'OBJECTIF DES « TROIS HEURES »

2.2.1/ LE PREMIER OBJECTIF CITÉ PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE POUR LE PROJET DE LNOBPL EST CELUI DE L'ACCESSIBILITÉ DE LA POINTE BRETONNE

Il est proposé de l'améliorer en faisant rentrer Brest et Quimper dans le club des villes à 3 heures de Paris, faisant ainsi en sorte que Rennes ne soit pas plus éloignée de ces deux villes que de Paris.



Les principaux documents du débat étaient disposés à l'entrée des réunions publiques.

Les collectivités et les acteurs économiques se rejoignent pour considérer cet objectif comme essentiel pour l'attractivité du territoire et pour son développement.

Elles affirment qu'il s'agit là d'un atout indispensable pour l'économie et les emplois de demain.

Pour la Région Bretagne ⁽¹⁾: « l'accessibilité est un facteur essentiel de développement territorial le cap des 3 heures de train de Paris est essentiel pour l'attractivité de la Bretagne occidentale. C'est un critère déterminant pour les choix d'implantation des entreprises afin de faciliter les déplacements professionnels journaliers entre la pointe bretonne et Paris. C'est aussi un atout majeur pour le rayonnement de

pôles universitaires et le développement du tourisme dans la région ».

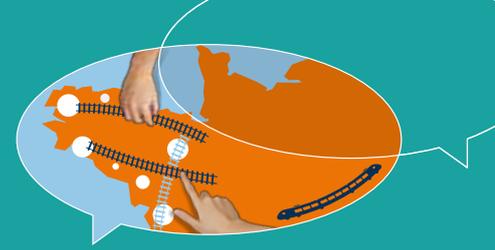
« La compétitivité d'un territoire en région est largement fonction de son temps de trajet avec l'Île-de-France » indique dans son cahier d'acteur la CCI Bretagne ⁽²⁾.

Cette position est tout particulièrement défendue par les collectivités et acteurs économiques de la pointe bretonne.

« Placer Brest et Quimper à moins de trois heures de trajet de Paris et arrimer la Bretagne aux grands réseaux européens dans les meilleurs délais constitue un enjeu majeur pour l'accessibilité, la compétitivité et le développement durable des territoires de l'Ouest breton. Une accessibilité externe performante de la Bretagne et surtout de sa pointe occidentale est

⁽¹⁾ Cahier d'acteur n° 2.

⁽²⁾ Cahier d'acteur n° 8.



essentielle pour répondre au défi de l'attractivité économique. Comment en effet maintenir et développer des activités innovantes sans liaisons performantes avec l'Europe et le reste du monde? C'est pour conforter leur place de 1er rang dans les domaines de l'agro-alimentaire, des sciences du vivant, de la construction et réparation navale, de l'industrie de Défense, des technologies du numérique, de la photonique et de l'économie maritime que les collectivités et les acteurs se mobilisent » expliquent dans leur cahier d'acteur commun le Conseil général du Finistère, Brest Métropole Océane, Morlaix communauté, Quimper communauté, Lannion Trégor communauté⁽¹⁾.

Dans son cahier d'acteur le Pays de Brest Pôle métropolitain⁽²⁾ considère l'objectif de placer Brest avec 2 arrêts intermédiaires à moins de 3 heures de Paris et des interconnexions européennes comme la priorité centrale pour l'ensemble des acteurs métropolitains.

Les acteurs économiques finistériens⁽³⁾ soulignent que « en passant sous la barre des 3 heures, en desserte commerciale, on constate de façon significative un report modal de l'avion vers le train, le développement des courts séjours touristiques, l'implantation de nouvelles activités économiques. Le projet LNOBPL représente donc un enjeu majeur pour la pointe Bretagne. »

RFF souligne par ailleurs que la question de l'accessibilité n'est pas qu'une question de temps mais aussi de capacité⁽⁴⁾.

Il semble cependant que cette deuxième dimension de la question de l'accessibilité ne soit pas réellement perçue par le public : faut-il y voir le signe que les phénomènes de saturation et de limitation de capacité prévus par RFF à l'horizon 2030 ont du mal à revêtir une certaine réalité aux yeux des participants?

Mais ces arguments ont été mis en doute et ont suscité des questions.

Un scepticisme s'exprime sur l'impact économique réel de ce gain de temps.

D'aucuns interrogent en tout cas la possibilité d'autres approches de l'aménagement du territoire dont les bénéfices économiques et sociaux seraient aussi, voire davantage, importants.

Des intervenants indiquent :

« Un gain de 10 minutes sur un trajet ne changera pas les habitudes des usagers⁽⁵⁾ ».

« Certains ne s'en sont pas encore rendu compte et continuent à raisonner comme si la collectivité avait des moyens illimités et que quelques minutes gagnées allaient entraîner un développement économique sans précédent. Quelques minutes ou même dizaines de minutes gagnées n'entraîneront aucun trafic supplémentaire⁽⁶⁾ ».

« 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 vitesse » analysent pour leur part ACIPA CEDPA dans leur cahier d'acteur⁽⁷⁾.

EELV estime dans son cahier d'acteur⁽⁸⁾ : « Les gains prévus en termes de report modal sont relativement faibles, de l'ordre de 2 % pour les liaisons Paris – pointe bretonne. Sur les longues distances vers Paris, le train attire déjà la plupart du trafic voyageur (80 % de la part modale pour les trajets Paris – Brest). L'enjeu du développement de l'usage du train réside dans les

⁽¹⁾ Cahier d'acteur n° 14.

⁽²⁾ Cahier d'acteur n° 21.

⁽³⁾ Cahier d'acteur n° 15.

⁽⁴⁾ Réponse à la question n° 146.

⁽⁵⁾ Avis n° 24.

⁽⁶⁾ Avis n° 4.

⁽⁷⁾ Cahier d'acteur n° 10.

⁽⁸⁾ Cahier d'acteur n° 30, EELV Bretagne.

trajets du quotidien et régionaux, qui représentent la majorité des mobilités et où les déplacements en voiture individuelle prédominent ».

« Faire une économie de temps (10 minutes), est-ce une priorité du citoyen ? Est-ce que des enquêtes sur la priorité à donner à ce réseau ferroviaire ont été réalisées au préalable auprès des citoyens ?⁽¹⁾ »

Le caractère emblématique de cet objectif engendre chez certains participants une irritation.

Un intervenant s'exclame⁽²⁾ : « cet objectif au-delà de l'emblématique on a du mal à voir son intérêt ».

« Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne, Brest et Quimper à 3 heures de Paris. Cet objectif chiffré est simplement un symbole, coûteux et peu réaliste » Cahier d'acteur EELV Pays de la Loire⁽³⁾.

« Faut-il aller plus loin pour répondre à l'objectif sacralisé des 3 heures au prix de 4 à 6 milliards d'euros ?⁽⁴⁾ ».

« Tout le débat est tiré par les 3 heures de Paris à la pointe Bretagne. Il faut recadrer pour prendre en compte les déplacements internes à la région⁽⁵⁾ ».

À qui cet objectif va-t-il profiter ?

Le projet est vu comme prioritairement destiné aux voyageurs d'affaires tandis que les voyageurs du quotidien se déplacent en TER.

« Les gains de temps seront donc uniquement au bénéfice des voyageurs grandes lignes et non accessibles aux usagers TER (tarification TER, réservation obligatoire non pertinente pour des trajets locaux)⁽⁶⁾ ».

Une internautes questionne : « Est-il décent de poser comme condition sine qua non d'un dynamisme régional, la course à la minute de temps gagné sur un trajet ferroviaire de plus de 3 heures entre Paris et Brest ou Paris et Quimper ? À qui profitera en fait ce type de transport certes rapide mais coûteux ?⁽⁷⁾ ».

Une autre : « Le projet qui nous est soumis vise à relier Paris à Brest en 3 heures, mais qui a besoin de faire ce trajet à cette vitesse ? Certainement [pas] le client standard de la SNCF qui prend le train pour se rendre au travail !⁽⁸⁾ ».

Plusieurs acteurs insistent pour que le gain de temps soit diffusé à l'ensemble de territoire.

Ainsi le Conseil de développement du Pays de Pontivy s'interroge : « À quoi bon réduire la durée du trajet entre Brest, Rennes et Paris de quelques minutes si les Bretons du centre-Bretagne sont obligés de prendre un car qui met 2 heures pour faire Pontivy-Rennes !⁽⁹⁾ ».

« Si le CESER se félicite que l'objectif de LNOBPL soit de permettre de relier la pointe finistérienne à la capitale en 3 heures, il réaffirme la nécessité que ce projet profite à toute la Bretagne en réponse aux besoins quotidiens et occasionnels de mobilité⁽¹⁰⁾ ».

« Faire bénéficier tous les territoires bretons de l'accès à la grande vitesse relève de la performance du maillage territorial associée à une desserte optimisée des TGV. La réduction du temps de trajet de Paris à Brest ou Quimper n'y contribue pas⁽¹¹⁾ ».

« Le CODEPA prend note de l'objectif affiché de mettre la pointe bretonne et les villes de Brest et Quimper à 3 heures de Paris,

⁽¹⁾ Question n° 27.

⁽²⁾ Réunion du 2 décembre, verbatim p. 35.

⁽³⁾ Cahier d'acteur n° 27.

⁽⁴⁾ Avis n° 68.

⁽⁵⁾ Commentaire sous l'avis n° 15.

⁽⁶⁾ Question n° 97.

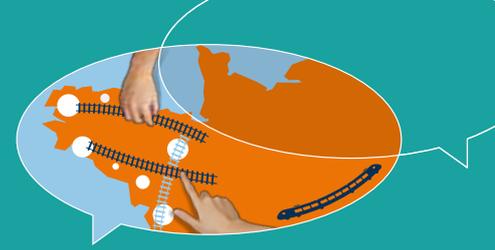
⁽⁷⁾ Avis n° 92.

⁽⁸⁾ Avis n° 72.

⁽⁹⁾ Avis n° 53.

⁽¹⁰⁾ Cahier d'acteur n° 4.

⁽¹¹⁾ Cahier d'acteur n° 32.



et de renforcer la desserte Rennes-Nantes. Cet objectif ne peut être déconnecté de la nécessité de drainer de manière équilibrée tous les territoires. La notion de « 3 heures de Paris » est emblématique pour la Pointe Bretonne mais il y a de quoi interroger quant à la pertinence d'un tel critère notamment au regard du coût de km de ligne nouvelle. Le choix d'aménagement ne doit pas accentuer le déséquilibre déjà relevé en centre Bretagne. Il considère que ce projet n'a de consistance que s'il est inscrit dans un projet de développement de la Bretagne, tant économique que social ⁽¹⁾.

Trois heures, mais dans quelles conditions ?

Certains acteurs interrogent la matérialisation effective des gains annoncés – dans quelles conditions de service ce gain sera-t-il atteint ?

« En 2017, les temps de parcours entre la pointe Finistère et Paris seront déjà réduits de 45 minutes en moyenne. Le gain de 10 minutes permis par LNOBPL ne permettra d'atteindre le cap symbolique des trois heures que « sous conditions particulières d'exploitation » : c'est-à-dire avec des TGV qui assureraient des liaisons entre Brest ou Quimper et Paris sans aucun arrêt intermédiaire. Il ne concernera donc au mieux quelques trains par jour, au détriment de la desserte des gares situées sur le parcours ⁽²⁾ ».

RFF précise : « Les conditions particulières d'exploitation sont des conditions réalistes atteignables par un TGV duplex, sans arrêt intermédiaire entre Paris et la pointe bretonne, en horaire optimisé, c'est-à-dire en dehors des périodes de pointe ⁽³⁾ ».

Mais les acteurs de la pointe bretonne demandent une liaison en trois heures vers Paris avec deux arrêts intermédiaires ⁽⁴⁾. Même le scénario vert qui offre le gain de temps maximum, avec les ajouts, d'un coût total de 6 milliards d'euros n'atteint pas cet objectif ⁽⁵⁾.

N'y a-t-il pas d'autres moyens de gagner du temps ?

D'autres participants questionnent la pertinence de rechercher des gains de temps par des aménagements de l'infrastructure ferroviaire quand les mêmes 10 minutes pourraient être gagnées autrement par exemple en optimisant les trajets dans les gares, en désencombrant le trafic routier autour des gares, ou en permettant la réservation d'une place de parking.

Un internaute note : « Plutôt que de se focaliser sur le gain de quelques minutes sur le trajet vers Paris, et des imprécations autour des fameux « moins de 3 heures », nos élus finistériens pourraient aussi se mobiliser pour faire en sorte que Montparnasse soit enfin desservie par le RER ! ⁽⁶⁾ ».

Au cours de la réunion publique du 2 décembre à Rennes, un intervenant constate « Oui toujours pareil sur les pérégrinations d'un voyageur à Paris, quand on est dans un TGV en voiture 20 ou 19, quand on a un bagage, que tout le monde est sur le quai, qu'on veut aller au métro, on met combien de temps ? 10 minutes ... ».

Une internaute questionne : « A quoi sert de gagner 6 minutes entre Nantes et Rennes quand la traversée de Nantes sud-nord (entre Vallet et Orvault par exemple, soit 30 km) prend une 1 heure chaque matin et 1 heure le soir quel que soit le moyen de déplacement choisi ⁽⁷⁾ ».

⁽¹⁾ Cahier d'acteur n° 36.

⁽²⁾ Cahier d'acteur n° 30, EELV Pays de la Loire.

⁽³⁾ Réponse à la question n° 89, verbatim de la réunion du 27 novembre, p. 18.

⁽⁴⁾ Cahiers d'acteur n° 14 des collectivités du Finistère, n° 15 des acteurs économiques finistériens.

⁽⁵⁾ Réunion du 17 septembre, verbatim p. 23.

⁽⁶⁾ Avis n° 90.

⁽⁷⁾ Avis n° 63.

Un autre: « pourquoi faudrait-il dépenser 3,5 milliards d'euros pour gagner 10 min. sur Brest-Rennes? C'est à peu près le temps qui sera perdu pour trouver une place de parking puisque l'on nous annonce une augmentation du trafic de 100%⁽¹⁾ ».

Un participant considère que le véritable désenclavement relève de l'aérien non du ferroviaire :

« Concernant l'accessibilité à Paris pour la pointe bretonne, le seul réel désenclavement possible et pertinent est la mise en place d'une navette aérienne Brest-Paris comparable à celle qui existe par exemple entre Toulouse et Paris Orly, qui coûterait infiniment moins cher que les confettis de LGV proposés et qui permettrait de surcroît un réel gain de temps de trajet⁽²⁾ ».

Le débat sur l'objectif de gain de temps a buté sur des limites qui sont récurrentes s'agissant d'infrastructure ferroviaire.

Difficile en effet ou impossible de se prononcer sur un objectif de temps quand la question de l'offre de services (cadences, horaires type de trains) ou celle du prix du billet n'est pas résolue, le maître d'ouvrage ne pouvant se prononcer en lieu et place de l'exploitant et des AOT.

La mise en regard des gains de temps avec les autres caractéristiques du service est questionnée de manière répétée - ainsi que développé plus loin en 2.3.3 :

« Pour moi, rien qu'améliorer les horaires pourrait déjà optimiser les temps de parcours⁽³⁾. »

Commençons déjà par cadencer à l'heure tous les TGV Paris-Brest et Paris-Quimper.

La FNAUT note: « D'autres critères que le temps de parcours sont importants, comme les fréquences et surtout le prix du billet, dépendant des péages, eux-mêmes fonction de l'investissement et des coûts d'entretien⁽⁴⁾ ».

En définitive, ce qui est en jeu dans le débat c'est le coût de la minute gagnée et c'est bien aussi la valeur du temps.

Cette question est bien évidemment fondamentale, ne serait-ce que pour les bilans socio-économiques dans lesquels la valeur du temps est une variable essentielle⁽⁵⁾ :

« À quel prix se justifient les minutes gagnées? » interrogent ainsi les associations ACIPA CEDPA⁽⁶⁾.

Un internaute questionne: « Après 2017, le gain de temps sera significatif et largement suffisant pour l'immense majorité des usagers. Le coût du gain supplémentaire de 10 minutes n'est-il pas réhibitoire dans ces conditions (sans parler du coût environnemental)?⁽⁷⁾ »

Quelle est la valeur du temps et pour qui? Quelle sera-t-elle en 2030?

L'intuition de beaucoup est que les bouleversements actuels dans les façons de communiquer et de se déplacer, les enjeux environnementaux et sociaux appellent à une vision prospective puissante pour éclairer le débat et établir des priorités.

⁽¹⁾ Avis n° 54.

⁽²⁾ Avis n° 7.

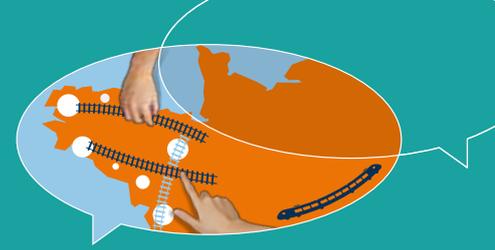
⁽³⁾ Avis n° 98.

⁽⁴⁾ Cahier d'acteur n° 11.

⁽⁵⁾ Voir le chapitre consacré à ces questions.

⁽⁶⁾ Cahier d'acteur n° 10.

⁽⁷⁾ Question n° 53.



« Si seulement le développement durable était une réelle préoccupation et non un simple cosmétique (« passage désormais incontournable » dans tout dossier pour qu'il paraisse acceptable) il sauterait aux yeux qu'un gain de quelques minutes sur un trajet de plusieurs centaines de kilomètres ne pourra jamais justifier la perte irréversible de surfaces agricoles ou naturelles ⁽¹⁾ ».

« Dans le contexte actuel (enjeux climat, énergie, érosion de la biodiversité, maîtrise budgétaire...), la recherche de gain de temps ne doit plus être l'objectif des infrastructures de transport ⁽²⁾ ».

2.2.2 / LE TOURISME, SECTEUR D'ACTIVITÉ MAJEUR

Le tourisme secteur d'activité majeur a été quasiment absent des débats.

La Bretagne accueille trois fois sa population avec une forte saisonnalité estivale. La CCI Bretagne dans son cahier d'acteur ⁽³⁾ précise que : « Le tourisme représente 8 % du PIB breton contre environ 6,5 % à l'échelle France. Avec près de 50 000 emplois, il compte parmi les secteurs économiques clés pour la région. »

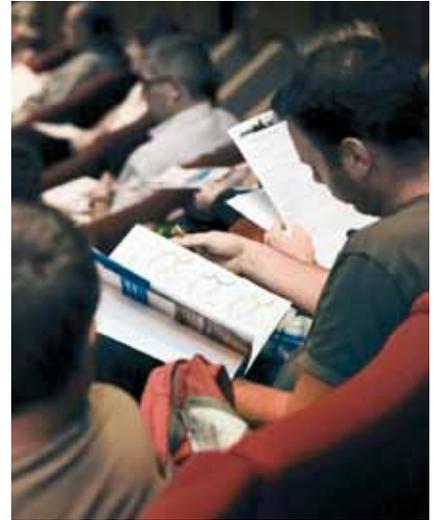
La clientèle touristique empruntant le train représente moins de 10 %.

Les acteurs économiques estiment que l'objectif de gain de temps peut participer au développement touristique cependant comme le relève l'ACIPA dans son cahier d'acteur ⁽⁴⁾ : « pourtant, en matière de tourisme, l'étude pointe "une intermodalité des transports insuffisante pour offrir une alternative à la voiture". »

Le représentant de la CCI Bretagne dans son intervention à la réunion de Vannes ⁽⁵⁾ déclare : « C'est une infrastructure importante pour l'essor du tourisme, mais qui est bien sûr non suffisante en elle-même. En bénéficiaire à plein, c'est-à-dire pour l'ensemble du territoire, nécessite de toute façon une coordination de l'ensemble des acteurs privés, publics, qui est extrêmement importante pour faire évoluer l'offre touristique. C'est évidemment travailler toujours sur les enjeux de mobilité, à côté du train ».

Le représentant du comité régional du tourisme insiste également lors de cette réunion sur les conditions pour que le projet apporte des bénéfices pour l'activité touristique « il faut bien considérer que le projet en l'état est nécessaire certainement pour valoriser le secteur du tourisme, mais qu'il n'est absolument pas suffisant si l'on veut vraiment en tirer le plus grand bénéfice pour l'ensemble du territoire. Gagner du temps, c'est vrai, c'est important. Mais je rejoins un certain nombre de remarques. Le temps ne suffit pas. Aujourd'hui, le maillage du territoire est extrêmement important ».

A ces réserves s'ajoutent des craintes qu'une nouvelle accessibilité concoure à une hausse du foncier et de l'immobilier, accentuant la disparité régionale de fréquentation est/ouest avec le risque de saturation de certains secteurs.



Les documents du maître d'ouvrage permettaient au public de mieux connaître le projet.

⁽¹⁾ Avis n° 35.

⁽²⁾ Avis n° 85.

⁽³⁾ Cahier d'acteur n° 8.

⁽⁴⁾ Cahier d'acteur n° 10.

⁽⁵⁾ Réunion du 24 septembre, verbatim p. 23.

2.3 / UN RÉSEAU RÉGIONAL INTER-VILLES PERFORMANT : DEUXIÈME OBJECTIF DU PROJET

2.3.1 / LE CONTEXTE

Le réseau ferré sur le territoire du projet présente une caractéristique principale : c'est un réseau dont les éléments structurants suivent la côte. Sur les trois axes majeurs proches de la côte, Rennes – Brest, Rennes – Redon - Quimper et Nantes – Redon – Quimper, vient s'appuyer un réseau de lignes dites secondaires qui permettent une desserte plus complète du territoire. Ces lignes suivent souvent les vallées des petits fleuves côtiers ce qui leur confère des caractéristiques géométriques peu favorables. De plus, depuis la seconde guerre mondiale, ces lignes ont progressivement été négligées et dans certains cas, abandonnées. Aujourd'hui on est en présence d'un réseau très hétérogène et offrant donc des possibilités de service très inégales.

En complément des scénarios présentés il a été proposé de prendre en compte :

- « L'amélioration de l'axe Brest-Quimper y compris en créant de nouveaux tronçons sur cet axe pour améliorer sensiblement la relation Brest-Nantes, vers les régions Centre et Sud-Ouest notamment,
- « L'amélioration de l'axe St-Brieuc-Lorient tant d'un point de vue voyageur qu'en réponse aux besoins du fret ferroviaire ⁽¹⁾. »

2.3.2 / UN DÉBAT DE FOND SUR LA HIÉRARCHIE DES MOBILITÉS ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le projet de RFF se propose d'offrir, grâce au projet LNOBPL, un réseau régional inter-villes performant.

Mais des élus relèvent : « le projet LNOBPL ne répond que très partiellement aux défis de la mobilité en Bretagne. Comme l'a souligné la commission Mobilité 21, son coût est disproportionné par rapport aux gains attendus. En favorisant avant tout les liaisons TGV entre les grandes agglomérations et vers Paris, LNOBPL risque d'accentuer les inégalités territoriales plutôt que de les réduire. La solution passe plutôt par la création d'un maillage ferroviaire équilibré, améliorant l'accessibilité de tous les territoires en termes de temps de parcours et de fréquence.

Les termes du débat public sont donc trop étroits : au-delà des trois scénarios présentés, il s'agit d'interroger plus largement la logique d'aménagement sous-tendant le projet LNOBPL ⁽²⁾. »

Pour le CESER de Bretagne ⁽³⁾ : « le débat doit bien porter sur l'opportunité du projet en termes d'amélioration de l'offre de transport pour l'Ouest français. Il s'agit de s'interroger sur l'opportunité de concevoir des infrastructures nouvelles répondant à l'enjeu de cohésion territoriale ».

Cet objectif d'améliorer le réseau régional inter-villes a été incontestablement bien accueilli, mais sa concrétisation est discutée.

En effet, le projet renforce les liaisons entre les gares existantes situées sur les lignes principales mais ne concerne pas les autres gares et liaisons. En particulier, les liaisons nord-sud et les lignes et gares de la Bretagne intérieure ne sont pas intégrées dans le projet.

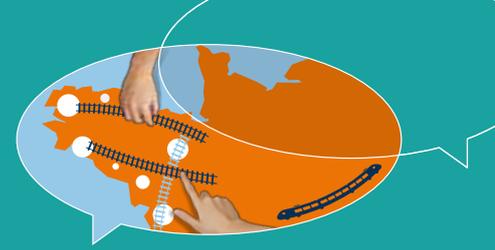
« La réunion de Pontivy à laquelle assistaient plus de 300 personnes a montré combien le retour du train est attendu en centre-Bretagne. À quoi bon réduire la durée du trajet entre Brest, Rennes et Paris de quelques minutes si les Bretons du centre-Bretagne sont obligés de prendre un car qui met 2 heures pour faire Pontivy-Rennes ! ⁽⁴⁾ »

⁽¹⁾ Cahier d'acteur n° 28, la CGT.

⁽²⁾ Cahier d'acteur n° 30, EELV Bretagne.

⁽³⁾ Cahier d'acteur n° 4.

⁽⁴⁾ Avis n° 53.



« Que prévoit le projet en matière de liaison nord-sud de la Bretagne? Quid de la liaison Saint-Brieuc/Pontivy/Auray? Quid de la liaison Brest/Quimper⁽¹⁾? »

« Où se trouvent dans le dossier les propositions d'irrigation du territoire qui sont un des objectifs du débat? Qu'en est-il de l'axe Quimper-Brest? De la valorisation de l'axe Auray-St Brieuc, de l'amélioration des dessertes entre la pointe bretonne et Nantes? Qu'en est-il du fret?⁽²⁾ »

« Commencer par le maillage ferroviaire de la Bretagne. Au-delà de Rennes, les gains de temps sont négligeables, alors pourquoi ne pas commencer par le maillage ferroviaire de la Bretagne, notamment Quimper-Brest mais aussi Guingamp-Carhaix, Saint-Brieuc-Loudéac, Auray? Ce qui favoriserait les PME, la petite et moyenne industrie⁽³⁾. »

Cette limitation du projet aux axes ferroviaires principaux a suscité une vive réprobation principalement en Bretagne.

De très nombreux intervenants demandent que les améliorations ne se limitent pas aux lignes principales mais soient plus importantes sur les lignes généralement qualifiées de secondaires mais qui assurent la desserte fine du territoire.

« Développer l'attractivité des territoires déjà sur-urbanisés? Or, votre projet prévoit d'augmenter l'attractivité de ces quatre grandes villes, tandis que des territoires moins peuplés continuent à se dépeupler. Votre projet n'aura-t-il donc pas pour conséquence la poursuite de l'urbanisation des territoires les plus urbanisés, et la désertification d'autres territoires déjà moins urbanisés?⁽⁴⁾ »

La liaison Brest-Quimper maintes fois citée pendant le débat, mais aussi dans les cahiers d'acteurs, les avis et les questions, est l'exemple le plus emblématique de cette exigence d'un projet prenant mieux en compte ce que beaucoup d'intervenants considèrent comme étant les besoins de la population.

« Alors que la liaison actuelle qui suit la topographie au plus près et qui, de plus, souffre d'un certain retard d'entretien, ne permet qu'un service de faible qualité très peu concurrentiel par rapport à la route, « la priorité pour la Bretagne est l'amélioration de la desserte Brest-Quimper. Le besoin économique et social de cette desserte est très important. Il faut commencer l'amélioration ferroviaire de l'ouest par les territoires les plus à l'ouest⁽⁵⁾ ».

Cette liaison est, dans ce débat, le seul exemple d'une convergence entre ceux qui condamnent le projet en arguant de la faible utilité de l'amélioration des liaisons avec Paris et de la nécessité d'une desserte fine du territoire d'une part, et les acteurs économiques finistériens, d'autre part, qui souhaitent la réalisation du projet LNOBPL mais demandent qu'il soit enrichi d'éléments complémentaires dont une liaison nouvelle entre les deux villes principales du Finistère.

L'amélioration de cette liaison devrait permettre une desserte en boucle (Rennes, Brest, Quimper, Rennes) de l'ensemble de la Bretagne, ainsi que vers Nantes.

Mais beaucoup d'autres liaisons ont aussi fait l'objet de demande d'améliorations, de restauration voire de re-création: Saint-Brieuc – Loudéac - Pontivy, Rennes - Fougères, Rosporden - Concarneau, Landerneau - Quimper, Saint-Malo – Saint-Brieuc, Carhaix - Paimpol, Morlaix - Roscoff, Plouaret – Lannion... Sans que le coût et la rentabilité socio-économique de ces liaisons soient évoqués, alors même que la rentabilité du projet lui-même était fortement discutée.

⁽¹⁾ Question n° 55.

⁽²⁾ Question n° 137.

⁽³⁾ Question n° 145.

⁽⁴⁾ Question n° 73.

⁽⁵⁾ Avis n° 66.

DÉBAT PUBLIC

PROJET LNOBPL

De même les intervenants représentant la Bretagne intérieure fustigent l'absence de desserte de la Bretagne centrale et regrettent le schéma historique de desserte ferroviaire par la côte qui contraint encore le réseau et rend difficile, voire improbable, la mise en place d'un réseau organisé autour d'un axe central est-ouest.

Parallèlement à ces revendications, les mêmes intervenants considèrent que le projet est inutile car il ne correspond pas aux attentes des populations actuellement non ou mal desservies par le rail.

« Ce projet fait à mon sens trop l'impasse sur la desserte du centre Bretagne.

« Afin de combler cette lacune il pourrait être renforcé par une liaison du type Lorient-St Brieuc (passant par Pontivy et Loudéac) et une amélioration de la desserte Quimper-Brest.

« Ainsi il pourrait être mis en œuvre deux boucles de circulation :

1. Brest-St Brieuc-Lorient-Quimper-Brest

2. Rennes-Redon-Lorient-St Brieuc-Rennes

« Ce type de boucle ferroviaire, avec des fréquences de train cadencées, consisterait une vraie chance de redynamisation de la Bretagne centre^(a). »

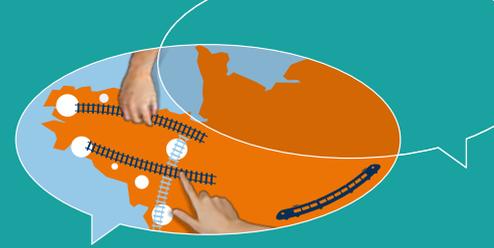
On assiste donc à une contestation de la conception de la mobilité prônée par le projet au profit d'une mobilité plus orientée vers les déplacements internes au territoire du projet.

A ces critiques, Réseau Ferré de France et la Région Bretagne en tant qu'autorité organisatrice des transports répondent en trois points :

1. Le projet LNOBPL est un projet structurant qui ne concerne que les lignes principales mais dont le développement, parce qu'il prévoit des sections de voies nouvelles, permettra d'augmenter le nombre de trains circulants et donc la multiplication des trains du quotidien ou des TER entre les villes de la région.
2. Ce projet ne constitue pas la seule action menée sur le réseau ferré des deux régions concernées et 400 millions d'euros sont investis chaque année dans l'entretien et l'amélioration du réseau existant. Par ailleurs dans le cadre des contrats de projet État Région, certains projets d'amélioration du réseau existant sont pris en compte et les études puis les travaux seront engagés avant même la réalisation du projet LNOBPL.
3. Enfin le rail ne peut être considéré comme le seul moyen de transport collectif de desserte. Dans les cas où les lignes de chemin de fer ont une géométrie trop contraignante ou dans les cas où le trafic potentiel est trop faible, l'utilisation des transports routiers collectifs peut aussi être proposée.

Les revendications évoquées précédemment, s'expriment à la fois en termes de survie économique des zones concernées, thématique particulièrement sensible et présente en Bretagne centrale, mais aussi, en termes d'aménagement du territoire. Le souhait d'un aménagement dit « équilibré » du territoire a été exprimé de nombreuses fois. Pour une partie des intervenants l'aménagement du territoire et donc l'organisation du réseau de desserte ferroviaire doit garantir une égalité revendiquée des territoires.

^(a) Point de vue n° 3.



Certains vont plus loin et refusent le renforcement des liaisons sur les axes principaux et en particulier la liaison Nantes-Rennes de peur qu'il n'induisse une accentuation des fractures territoriales.

A la fracture traditionnelle Bretagne centrale / Bretagne littorale, le projet ajouterait une fracture est / ouest. Même si tous ne revendiquent pas une position aussi radicale, l'inquiétude qui la sous-tend est bien présente.

« Je refuse de payer pour l'agrandissement de ces 2 métropoles (Nantes et Rennes); leur accroissement est en train de faire mourir Redon et son pays⁽¹⁾. »

« En ajoutant comme 4^{ème} objectif le "rapprochement des capitales régionales Nantes et Rennes" et comme 5^{ème} objectif la desserte d'un aéroport à Notre Dame des Landes, on déséquilibre le projet, on en déplace le centre de gravité vers l'est, on privilégie la métropolisation. Je souhaite un retour critique sur la définition des objectifs et propose un recentrage sur les trois premiers⁽²⁾. »

A cette inquiétude la Région Bretagne répond en soulignant la globalité du projet qui, s'il vise à rapprocher Rennes et Nantes, permettra aussi de rapprocher, grâce à toutes les interconnexions, l'ensemble des villes bretonnes les unes des autres et de rapprocher la Bretagne de Paris et de l'Europe.

Des conceptions divergentes de l'aménagement du territoire s'affrontent donc au travers du débat sur le projet LNOBPL. D'un côté les tenants d'un réseau de communication qui favorise les échanges entre les pôles régionaux majeurs et donc d'un aménagement du territoire qui organise une certaine diversité des territoires au risque d'un développement fortement différencié et à terme inégalitaire et, de l'autre les adeptes d'un aménagement qui réduit autant que possible les différences entre les différentes parties du territoire. Ce débat ne semble pas avoir eu lieu, du moins en Bretagne, et le débat sur le projet LNOBPL met en évidence sa nécessité.

« Les effets de convergences, on ne sait pas trop bien comment ils fonctionnent, mais il est sûr que, pour les grandes métropoles, ils fonctionnent à peu près. En revanche, en ce qui concerne les villes moyennes, il faut dire que les efforts qui ont été faits par les villes moyennes donnent des résultats, souvent, en demi-teinte⁽³⁾. »

Enfin les questions de report modal ont été peu débattues, alors que les collectivités investissent pour la création de pôles d'échanges multimodaux (PEM) pour une complémentarité des différents modes de transports.

2.3.3 / UN ÉLÉMENT DE CONSENSUS : LA DEMANDE D'UNE FRÉQUENCE ACCRUE DES TRAINS

Le consensus porte sur la demande de plus de trains en termes de fréquence de liaison. Ce consensus est réel pour pratiquement toutes les liaisons, les intervenants considérant souvent que l'augmentation des fréquences induit concrètement, pour l'utilisateur, une réduction des temps de parcours effectifs.

« À quoi ça sert de gagner 30 minutes sur un trajet si on n'a un train que toutes les 2 heures? Toutes choses égales par ailleurs, une cadence passée de 2 heures à 1 heure fait passer le temps moyen d'attente de 1 heure à 30 minutes, soit là aussi 30 minutes de gagnées⁽⁴⁾. »

⁽¹⁾ Avis n° 58.

⁽²⁾ Avis n° 38.

⁽³⁾ Intervention de Mme Saint-Julien, géographe, réunion du 18 septembre, verbatim p.22 et s.

⁽⁴⁾ Avis n° 87.

2.4 / NANTES – RENNES ET LA DESSERTE DE L'AGO

La desserte de l'AGO et l'amélioration de la liaison Nantes – Rennes constituaient les objectifs de l'un des deux projets initialement étudiés par RFF et le comité de pilotage. La « *mutualisation* ⁽¹⁾ » des deux projets a conduit à la présentation d'une ligne nouvelle, ou de travaux sur l'existant, qui concerne d'une part la liaison entre Rennes et Redon et la desserte du Sud Bretagne, d'autre part la desserte de l'AGO, au nord-ouest de Nantes.

La liaison entre les deux métropoles étant plus directe par l'est – via Châteaubriant –, sans le détour à l'ouest par Redon, qui allonge le tracé, l'expertise complémentaire a étudié différentes variantes pour améliorer la liaison Nantes – Rennes, sans desserte de Notre-Dame des Landes.

2.4.1 / RENNES – REDON

La ligne actuelle serpente dans la vallée de la Vilaine. RFF présentait deux projets, l'un, scénario mauve, comporte des travaux « *au plus proche du réseau existant* » mais ne permet que des gains de temps modérés.

Le second, identique pour les scénarios bleu et vert, ce dernier se distinguant par une ligne nouvelle plus à l'ouest pour desservir le sud et le nord Bretagne, offre deux variantes, Nord et Sud Vilaine – selon l'option de passage à Redon, ou Ouest et Sud Vilaine pour la plus grande partie du tracé -, la seconde d'un coût supérieur de 550 millions d'euros.

Ces tracés ont été assez peu discutés ; on a toutefois demandé des études complémentaires pour comparer ces scénarios ⁽²⁾. Le scénario mauve, d'un coût total supérieur, n'a guère été défendu ⁽³⁾.

Si le plus grand nombre est favorable au scénario bleu, d'un coût inférieur et présentant un meilleur bilan socio-économique, seule la variante « Nord » a été défendue, RFF n'ayant d'ailleurs pas bien explicité les différences entre les deux tracés, qui impactent tous deux l'environnement ⁽⁴⁾.

On a aussi relevé qu'en raison des risques d'inondation de la Vilaine la construction de la ligne nécessitait une mise hors d'eau qui pouvait être coûteuse ; RFF a indiqué qu'il en avait été tenu compte ⁽⁵⁾.

On doit noter enfin que les collectivités du Pays de Redon, secteur économique important, et ses habitants se sont fortement mobilisés contre une variante de la ligne qui ne passerait pas par Redon et qui serait susceptible, à terme, de diminuer les arrêts à cette gare ⁽⁶⁾.

2.4.2 / LA DESSERTE DE L'AGO

Par construction les différents scénarios présentés par RFF desservent Notre-Dame des Landes. Le maître d'ouvrage évalue à 1,1 million de voyageurs par an le potentiel de cette desserte – 500 000 de Nantes, 600 000 de la Bretagne. Ce gain de trafic participe, de façon significative, au taux de rentabilité interne et à la valeur actuelle nette du projet, celle-ci étant toutefois positive seulement pour le scénario bleu, variante Nord Vilaine.

⁽¹⁾ Dossier du maître d'ouvrage p. 94.

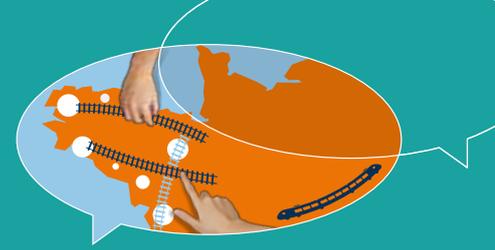
⁽²⁾ Réunion du 18 novembre, verbatim p. 21.

⁽³⁾ Seul le point de vue n° 3 est favorable à ce scénario.

⁽⁴⁾ V. question n° 154.

⁽⁵⁾ Réunion du 27 novembre, verbatim p. 6 et s.

⁽⁶⁾ Cahier d'acteur n° 9, réunion du 18 novembre.



Il n'y a pas eu de réunion publique consacrée spécifiquement à la desserte de l'AGO. Un cahier d'acteur a été présenté par le syndicat mixte aéroportuaire (SMA), rappelant les données, déjà diffusées, sur la desserte de l'aéroport et sur sa zone de chalandise ⁽¹⁾.

Si de nombreux intervenants se sont déclarés opposés à l'AGO, il n'y a pas eu non plus, sur le site Internet, de débat sur cette desserte, bien que les autres projets de lignes nouvelles – BPL, l'interconnexion sud de Paris pour laquelle une réunion du débat public s'était tenue à Nantes – permettant une liaison directe, ou une amélioration, entre Nantes et Rennes et les aéroports d'Orly et de Roissy puissent en modifier l'économie.

Certains ont fait observer que l'AGO serait le seul Aéroport du Grand Ouest desservi par voie ferrée. Nantes Atlantique bénéficie seulement d'une navette routière, alors que la voie ferrée passe à proximité, et il n'est pas envisagé de liaison ferrée des aéroports bretons ⁽²⁾.

2.4.3 / NANTES – RENNES, L'EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE

2.4.3.1 / Le déroulement de l'expertise

Cette expertise avait été demandée par les élus EELV des conseils régionaux des deux régions ainsi que par les associations France Nature Environnement, et ses associations fédérées, le Collectif d'élus doutant de la pertinence de l'aéroport (CéDPA), et l'association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame de Landes (ACIPA).

Il convient à nouveau de rappeler ici qu'en demandant à la CNDP de décider cette expertise la CPDP n'entendait nullement prendre partie sur la réalisation, ou non, de l'Aéroport du Grand Ouest, mais seulement d'élargir, comme cela était demandé, le champ du débat.



Les experts sont intervenus pour présenter les résultats des expertises complémentaires.

Une première réunion a été organisée par la CNDP le 28 août avec les experts, les élus et associations concernés et RFF. Elle a permis à chacun de préciser ses demandes. Tous souhaitaient que soit étudiée une variante, à l'est, par Châteaubriant, estimant que RFF avait exclu, a priori, ce tracé. Mais plusieurs étaient ouverts sur les possibilités de variantes, par l'est ou à l'ouest par Redon, dès lorsqu'elles ne passaient pas par l'AGO.

Une seconde réunion a été organisée le 5 novembre, à laquelle seul le groupe EELV a pu participer.

Les experts ont présenté leurs conclusions lors des réunions à Nantes le 27 novembre et à Rennes le 2 décembre. La première réunion a été précédée d'une audition des experts qui a fait l'objet d'un verbatim.

⁽¹⁾ Cahier d'acteur n° 19, qui n'a pas fait l'objet de commentaire.

⁽²⁾ Questions n° 120 et 150, cahier d'acteur n° 25, Nexus.

Des réserves ont parfois été émises sur les conditions dans lesquelles s'était déroulée cette expertise : « nous aurions eu besoin de construire avec vous cette expertise ⁽¹⁾ », « je pense que ces études complémentaires sont une bonne expérience. Elles ne sont pas complètement satisfaisantes parce que nous n'avons pas le temps d'aller jusqu'au bout ⁽²⁾ ».

2.4.3.2/ Les conclusions



Certaines interventions étaient illustrées.

2.4.3.2.1/ Nantes – Rennes par Châteaubriant

Les experts ont mis en évidence le coût des travaux d'amélioration de la ligne, notamment en raison de la nécessité d'un passage en souterrain pour l'entrée dans Nantes.

Par ailleurs, sauf à réaliser des travaux très importants, et onéreux, une partie de la ligne étant à voie unique, avec de nombreux passages à niveau, le temps du trajet resterait assez long et la fréquence limitée à une liaison par heure. Toutefois cette liaison par Châteaubriant pourrait doubler celle par Redon.

Les études n'ont pas toujours convaincu. L'association Nexus ⁽³⁾, qui n'avait pas demandé cette expertise, en a notamment critiqué les conclusions, estimant que l'arrivée à la gare de Nantes pouvait se faire à moindre coût.

2.4.3.2.2/ Nantes – Rennes par Redon

Les experts ont rappelé la nécessité d'optimiser la liaison Rennes – Redon qui est empruntée, pour la plus grande part du trafic, par les trains à destination de la Bretagne Sud.

L'absence de desserte de l'AGO permet d'éviter le coût de construction de la gare – 200 millions d'euros. Mais le secteur Nantes – Savenay étant particulièrement chargé – liaisons vers Saint-Nazaire, Vannes et Rennes – la voie actuelle ne permettrait pas d'augmenter la fréquence des liaisons vers Rennes, facteur de report modal, plus encore que les gains de temps ⁽⁴⁾.

On a relevé que deux des variantes étudiées avaient une valeur actuelle nette positive, bien que ne desservant pas l'AGO : « Ces études montrent qu'il est possible de réduire de près de 15 minutes le temps de trajet entre les deux villes, d'augmenter les fréquences, le tout en utilisant d'abord les emprises existantes. Et 2 des 6 scénarios ont des résultats socio-économiques positifs. C'est un premier résultat ⁽⁵⁾. »

Si le projet se poursuivait sur ces bases les études devraient être approfondies.

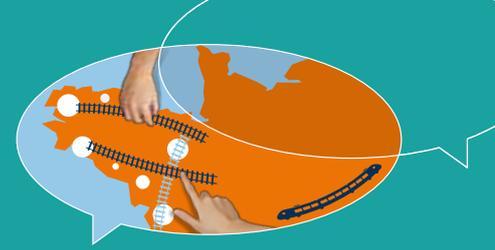
⁽¹⁾ Audition des experts le 27 novembre, verbatim p. 21.

⁽²⁾ Audition des experts le 27 novembre, verbatim p. 23

⁽³⁾ Réunion du 27 novembre, verbatim p. 40.

⁽⁴⁾ Intervention de M. Deterne, expert, réunion du 27 novembre, verbatim p. 34.

⁽⁵⁾ Réunion du 27 novembre, verbatim p. 26.



2.5 / LES POSSIBILITÉS D'ÉVOLUTION À LONG TERME DU RÉSEAU

Le cinquième objectif du projet est de libérer des possibilités d'évolution à long terme du réseau en faveur, en particulier, des déplacements périurbains et du fret.

2.5.1 / DES POSSIBILITÉS NOUVELLES POUR LES DÉPLACEMENTS PÉRIURBAINS

En lui-même cet objectif a été peu débattu, globalement on peut dire que le débat sur les possibilités offertes par le projet d'augmentation de la fréquence des trains a été occulté.

Par ailleurs les intervenants n'ont que très peu intégré l'idée de la saturation du réseau ferré diagnostiquée par RFF à l'horizon du projet. Certains ont même contesté cette saturation prévue en mettant en cause les méthodes d'évaluation de la saturation. En effet, ils considèrent que ces méthodes qui s'appuient généralement sur la situation en périodes de pointe, conduisent au surdimensionnement des infrastructures⁽¹⁾:

« Par exemple, quand vous parlez de cinq trains par heure maximum en 2030 sans LNOBPL entre Lamballe et Rennes, nous voyons en fait que nous atteignons aujourd'hui ces 5 trains une heure le soir. Il n'y a qu'une heure dans la journée où l'on atteint ces cinq trains. Donc, il ne faudrait pas faire croire aux gens ici que le réseau est saturé ».

Pourtant la demande de trains plus nombreux a été récurrente pendant le débat, de nombreux intervenants considérant qu'une fréquence plus élevée des dessertes constitue une solution performante pour réduire les temps de parcours effectifs des usagers. Cette solution est même parfois proposée comme un substitut à l'augmentation de la vitesse et donc à la création de lignes nouvelles⁽²⁾. De même la perspective de développement des « trains du quotidien » qui recouvrent principalement les trains périurbains n'a jamais été contestée⁽³⁾.

En revanche, les intervenants qui demandent des trains plus nombreux ont ignoré la nécessité, avancée par RFF, de créer des lignes nouvelles pour permettre de faire circuler ces trains plus nombreux. Il faut noter ici que ce problème de la saturation du réseau et en particulier de sa saturation aux abords de Nantes et de Rennes est aussi une justification du choix de RFF de concentrer les portions de lignes nouvelles dans la partie est du territoire du projet.

RFF a souvent souligné, dans ses présentations, la nécessité pour obtenir des gains importants en capacité (ie, en fréquence des trains), d'accompagner le projet LNOBPL par un certain nombre d'aménagements complémentaires, en particulier aux abords de Rennes et de Nantes, qui ne sont pas inclus dans les estimations globales du coût du projet.

Ce caractère subsidiaire de cette possibilité d'augmentation importante de la capacité du réseau - LNOBPL permet d'ajouter un train par heure sur les principales directions et les aménagements complémentaires permettent d'en ajouter un et souvent deux autres - a été peu relevé par les participants au débat⁽⁴⁾ alors qu'il peut s'agir d'un point important pour les stratégies de développement des transports périurbains.

⁽¹⁾ Par exemple réunion du 26 novembre, verbatim p. 14.

⁽²⁾ Avis n° 55, 70.

⁽³⁾ Avis n° 39, 73, 77, 78.

⁽⁴⁾ Voir cependant la question n° 86.

2.5.2/ LE FRET FERROVIAIRE

Le projet LNOBPL est avant tout un projet destiné au transport des voyageurs. Mais le développement du fret ferroviaire fait également partie de ses objectifs.

La CNDP a insisté sur ce point puisque dans sa décision du 8 janvier 2014 de porter le projet au débat public, elle indique que « *ce projet devra s'intéresser à l'ensemble de la desserte ferroviaire du Grand Ouest et comporter un volet relatif au fret* ».

La CNDP a également demandé au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) de fournir une expertise complémentaire sur « *le potentiel fret de l'ensemble des régions Bretagne et Pays de Loire* », comme le souhaitait l'association France Nature Environnement.

Deux réunions ont été consacrées au fret.

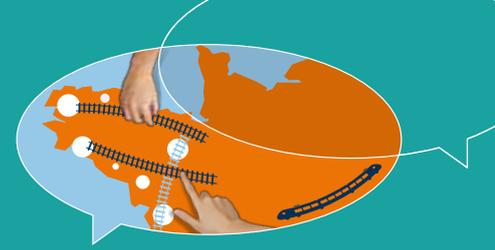
RFF a présenté les enjeux du fret dans les deux régions et les apports du projet LNOBPL pour en favoriser le développement.

À cet égard la principale fonctionnalité de LNOBPL est la libération de capacités sur le réseau existant, ce qui est nécessaire pour les projets de développement et de redéploiement du fret ferroviaire. En effet, les sillons libérés sur le réseau classique constitueraient autant d'opportunités pour les trains de fret. Ce serait le cas sur Rennes-Brest, Rennes-Quimper et Nantes – Redon. LNOBPL répondrait ainsi à trois enjeux majeurs pour l'Ouest : rendre plus efficiente la desserte des ports ; améliorer la qualité et la fiabilité des itinéraires de fret ferroviaire au bénéfice des acteurs économiques ; contribuer à la massification des flux dans un territoire où justement ces flux sont diffus et doivent être collectés.

Ces interventions ont permis au public de mieux connaître les données économiques et les caractéristiques techniques du fret ferroviaire ainsi que ses problématiques.

- Au niveau national, le fret ferroviaire représente environ 10 % du trafic global de fret contre 20 % il y a 20 ans. Sur la base d'un indice 100 en 2000, le fret ferroviaire est à 136 en Allemagne, 104 en Europe et 60 en France en 2012. Les efforts du pays - Plan Fret de la SNCF, Engagement national pour le fret de 2009, Conférence pour la relance du fret ferroviaire lancée en 2013 - n'ont donc pas eu la réussite escomptée.
- Le fret ferroviaire dans les régions Bretagne et Pays de la Loire se montait à 5,8 millions de tonnes en 2011, soit 1,5 % de part de marché contre 4 % pour la moyenne des régions françaises, et était constitué pour près des trois quarts par des produits agricoles et alimentaires et des matériaux de construction. Cela s'explique en partie parce que 80 % des marchandises sont transportées à courte distance, ce qui privilégie le recours à la route, également par la dispersion des unités industrielles de production, et enfin par l'éloignement des grands corridors ferroviaires nationaux et européens.
- Le fret ferroviaire est en effet un transport de masse plus adapté aux longues distances.

Un train complet peut atteindre 750 mètres pour une charge totale de 1800 tonnes et une charge utile de 1200 tonnes. Il part d'une installation terminale embranchée (ITE) et arrive à une autre ITE. Il peut être entier avec un seul chargeur ou résulter



de transports combinés qui permettent l'assemblage de caisses (UTI) entre plusieurs plates-formes intermodales rail-route. La société bretonne Combiwest est par exemple un opérateur local.

La massification peut se faire par le lotissement qui achemine les wagons à partir d'ITE (il y en a 96 dans les deux régions) de plusieurs chargeurs et les assemble pour former des trains. Le succès de ce type d'activité est lié à la proximité et à la flexibilité de l'offre. Il s'est développé avec l'implantation d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OPF), comme CFTA ou Opérateur Atlantique. Les OPF peuvent également demander à être chargés de la maintenance du réseau et notamment du « *réseau capillaire* » qui, sinon, risquerait de ne plus être entretenu alors qu'il représente 20 % du fret ferroviaire. Les OPF sont « *des draineurs de trafic* ⁽¹⁾ ».

- Le Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire a un trafic global de l'ordre de 30 millions de tonnes. Seulement 4 % à 5 % de ce trafic sont acheminés par le ferroviaire. Le port est depuis 2008 propriétaire de son réseau ferré et « *candidat autorisé* » à présenter des demandes d'attribution de sillons à RFF. Il a un projet de chantier de transport combiné à Montoir de Bretagne. Il souhaite l'amélioration des liaisons avec le sud de l'Île de France et vers la VFCEA (voie ferrée centre Europe Atlantique) pour une connexion avec les corridors européens ⁽²⁾.
- L'utilisation de la voie ferrée est utile pour des raisons d'environnement mais aussi pour des raisons économiques : la logistique pèse de 5 % à 15 % du chiffre d'affaires et le coût du transport routier est tendanciellement en augmentation. Les professionnels insistent auprès de RFF sur l'importance de la fiabilité des sillons, en respectant les horaires de départ et d'arrivée des trains fixés.

Des questions, souvent techniques, ont été posées :

- sur le devenir de la gare de La Brohinière et de son projet de plate-forme de ferroutage dans les scénarios vert et bleu ⁽³⁾ ; selon RFF, le projet LNOBPL ne le remet pas en cause,
- plus largement, plusieurs questions ont concerné le devenir et les perspectives des plates-formes multimodales de transport combiné (Morlaix, Rennes, Montauban de Bretagne, Montoir de Bretagne). On retiendra à ce sujet que, indépendamment de l'existant, des projets sont à l'étude ou en cours de réalisation et que les professionnels mettent en garde contre une multiplication de plates-formes ; pour être performantes, leur zone de chalandise doit atteindre 80 à 100 km ⁽⁴⁾,
- la crainte, pour certains, de « l'intrusion du secteur privé dans le ferroviaire » à travers les opérateurs ferroviaires de proximité et l'affirmation que la maîtrise doit rester publique ⁽⁵⁾,
- l'avis selon lequel la question centrale n'est pas le mode institutionnel de la gestion (le port d'Anvers est municipal) mais la capacité de mettre tous les acteurs en réseau ⁽⁶⁾,

⁽¹⁾ Voir cependant la question n° 86.

⁽²⁾ Id. p. 23 et s.

⁽³⁾ Question n° 80.

⁽⁴⁾ Réunion du 5 novembre, verbatim p. 20.

⁽⁵⁾ Réunion du 19 novembre, verbatim p. 26.

⁽⁶⁾ Id. p. 27.

- la question de la saturation en heures de pointe des étoiles ferroviaires de Nantes et surtout Rennes, ce dont convient RFF qui affirme que des investissements complémentaires sont nécessaires à Rennes pour faciliter le passage du fret. Le CGEDD a rappelé qu'il faut tracer des itinéraires complets utiles aux chargeurs et faire des travaux pour résorber les goulots d'étranglement, ce qui nécessite un financement complémentaire⁽¹⁾,
- les problèmes de sécurité et de capacité posés par le tunnel de Chantenay⁽²⁾,
- le souhait que soit réalisée la « virgule » de Savenay pour améliorer, tant pour le fret que pour les voyageurs, la liaison Saint-Nazaire-Redon⁽³⁾.

Plus de 20 cahiers d'acteur insistent sur la nécessité de développer le fret ferroviaire. Pour certains le fret est un des enjeux prioritaires du projet : c'est un atout important pour développer la filière logistique, traiter le fret portuaire et améliorer la compétitivité des entreprises, notamment agricoles et agro-alimentaires⁽⁴⁾.

3. / LES CARACTÉRISTIQUES ET LES IMPACTS DU PROJET

3.1/ LES SCÉNARIOS

Le projet LNOBPL tel qu'il est décrit dans le dossier du maître de l'ouvrage est concrétisé par trois familles de tracés des lignes nouvelles ou aménagées, répondants toutes aux objectifs assignés au projet mais basées sur des philosophies d'intervention différentes.

Le scénario mauve est une amélioration au plus proche de l'existant, conjuguant des rectifications avec suppression des passages à niveau et de courtes sections de lignes nouvelles.

Le scénario bleu prévoit des sections plus importantes de lignes nouvelles (Rennes – Lamballe et Rennes – Redon – Nantes, avec deux possibilités pour la liaison Rennes – Redon - Nantes).

Enfin le scénario vert prévoit une liaison en « Y » entièrement nouvelle entre Rennes, Saint-Brieuc et Vannes (avec une large section commune à l'ouest de Rennes), la desserte Rennes – Redon – Nantes se faisant comme dans le scénario bleu.

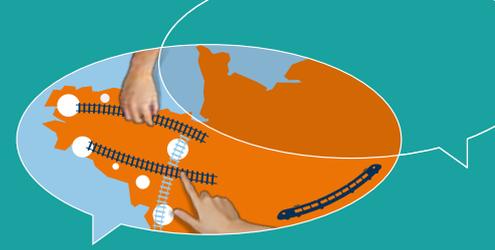
Il faut noter que les portions de lignes nouvelles des scénarios bleu et vert sont, a priori, prévues pour supporter des trains roulant à 320 km/h alors que le scénario mauve se contente d'un objectif de 220 km/h.

⁽¹⁾ Réunion du 2 décembre, verbatim p. 26.

⁽²⁾ Questions n° 17, 36, 137, 138, 145, avis n° 100.

⁽³⁾ Réunion du 19 novembre, verbatim p. 16.

⁽⁴⁾ Cahiers d'acteur n° 3, 8, 9, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 24, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 36, 37, 38, 39, 42



Soulignons enfin que les possibilités de combinaison de parties des différents scénarios ont été évoquées ⁽¹⁾ mais jamais approfondies (sauf pour la liaison Nantes - Rennes au travers de l'expertise complémentaire).

3.1.1 / LES DIFFICULTÉS SPÉCIFIQUES DU DÉBAT SUR LES SCÉNARIOS

Le débat sur un projet dont l'échéance est 2030 et dont les contours techniques restent, en dépit de ces scénarios, très peu définis ⁽²⁾, porte essentiellement sur l'opportunité et les objectifs du projet. Il est bien évident que les intervenants qui contestent l'opportunité ou critiquent les objectifs du projet, ne vont pas se pencher sur les options que proposent les scénarios. De ce fait, peu d'interventions ont manifestées des préférences en matière de scénarios. Cependant les interventions sur le choix des scénarios sont un peu plus nombreuses en ligne et sont très présentes dans les cahiers d'acteurs beaucoup proposent un choix de scénario, la plupart pour le scénario bleu ⁽³⁾, quelques-uns pour le scénario vert ⁽⁴⁾.

La remarque qui est apparue le plus souvent, concernant les scénarios, est l'hypothèse d'un seul scénario réaliste, le bleu, la fonction des deux autres étant seulement de simuler une possibilité de choix ⁽⁵⁾.

« Je pense que dans ce débat, il y avait un scénario bleu qui était présenté avec deux petites variantes aujourd'hui. Comme beaucoup de gens, nous pensons effectivement que c'était le scénario qui était prévu avant, que le choix a été fait avant le débat. D'ailleurs, les collectivités territoriales ont pris des positions avant le débat ⁽⁶⁾ ».

« La présentation des scénarios conduit à penser qu'il y a un scénario leader (le bleu) qui offre toutes les fonctionnalités attendues et qu'on lui a adjoint un scénario au plus proche du réseau existant pour faire plaisir à ceux qui ne veulent pas entendre parler de nouvelles lignes et un scénario de luxe qui offre un tout petit peu plus de vitesse pour beaucoup plus d'euros ⁽⁷⁾ ».

« Parmi les trois scénarios présentés dans le rapport du porteur de projet, le « bleu », avec son fuseau « Nord Vilaine », apparaît à la fois comme le moins cher, le plus rapide et celui pour lequel l'impact environnemental est présenté comme le moins préjudiciable ou le mieux maîtrisable (compensations...). Cela ne signifie-t-il donc pas qu'une décision est déjà prise? ⁽⁸⁾ ».

Par ailleurs la manière dont Réseau Ferré de France a, tout au long du débat, présenté les scénarios, n'a pas contribué à développer les discussions. Il y avait un tel souci d'équivalence entre les trois familles de scénarios que même lorsque les intervenants ou les internautes les y incitaient fortement, RFF a toujours refusé de mettre en avant les spécificités de chacun des scénarios ⁽⁹⁾.

Pourtant, Réseau Ferré de France était demandeur de prises de position sur les scénarios de manière à éviter une trop grande dispersion des études dans l'hypothèse d'une poursuite du projet ⁽¹⁰⁾.

De plus, cette demande a été relayée par la CNDP qui, dans sa décision d'organisation du débat public, souligne la nécessité, pour les pouvoirs publics d'arrêter, dans les meilleurs délais, un scénario de manière à pouvoir préserver les emprises foncières nécessaires.

⁽¹⁾ Voir, par exemple, la question n° 58.

⁽²⁾ Voir, par exemple, réponse à la question n°16, réunion du 10 septembre, verbatim p. 31.

⁽³⁾ Cahiers d'acteur n° 2, 3, 6, 8, 9, 12, 13, 14, 16, 17, 21, 24, 31.

⁽⁴⁾ Cahier d'acteur n° 7, avis n° 52, 75.

⁽⁵⁾ Réunion du 10 septembre, verbatim p. 31, questions n° 76 & n° 98.

⁽⁶⁾ Réunion du 16 décembre, verbatim p. 21.

⁽⁷⁾ Question n° 76.

⁽⁸⁾ Question n° 98.

⁽⁹⁾ Réponse à la question n° 76

⁽¹⁰⁾ Voir l'ensemble des présentations du maître d'ouvrage.

3.1.2/ UN SCÉNARIO LEADER POUR LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Incontestablement la plupart des collectivités territoriales, régions, départements et métropoles en particulier, et des instances représentatives des entreprises, plébiscite le scénario bleu, éventuellement en proposant des compléments⁽¹⁾.

Ce scénario est retenu car il présente au dire de ces acteurs, le meilleur compromis entre la réalisation des objectifs fixés au projet et le coût - il est souvent qualifié de « financièrement réaliste » - avec cependant des gains de temps de parcours significatifs et des gains en nombre de voyageurs importants, d'après les simulations de RFF⁽²⁾.

« Il importe aux collectivités bretonnes partenaires de trouver un scénario qui servira le maximum de territoires et de population au regard des objectifs poursuivis. Dans un contexte économique et financier contraint, il importe également d'adopter une approche pragmatique en privilégiant un scénario financièrement réaliste. C'est au regard de cette double exigence que notre préférence va au scénario bleu, avec mise en œuvre simultanée des trois branches ».

Ces assertions n'ont pas été vraiment remises en cause pendant les débats, les critiques à l'encontre du projet se concentrant plutôt sur les objectifs du projet. On peut cependant remarquer deux types de critiques du scénario bleu émanant principalement des intervenants finistériens.



43 cahiers d'acteurs ont été publiés au cours du débat, dont 39 imprimés et mis à disposition lors des réunions publiques.

D'abord ce scénario est considéré comme insuffisant. Cette insuffisance concerne aussi bien les performances que le tracé. En termes de performance, les trois heures entre la pointe bretonne et Paris ne sont obtenues que pour des trains directs en dehors des heures de pointe. La revendication concerne donc l'ajout d'aménagements complémentaires - entre Plouaret et Brest et entre Lorient et Quimper - pour aboutir à un trajet entre Paris et la pointe Bretonne de trois heures en conditions normales d'exploitation, c'est-à-dire avec deux arrêts. En termes de tracé, la revendication concerne évidemment la liaison Brest - Quimper pour laquelle un tracé nouveau est proposé qui permettrait, par ailleurs, d'établir une liaison performante entre Brest et Nantes⁽³⁾.

Un autre type de critique est apparu qui souligne que les investissements du projet se font tous à l'est de l'aire du projet et délaissent l'Ouest breton. Ces remarques sont à mettre en relation avec la crainte évoquée par ailleurs que l'amélioration du lien entre Nantes et Rennes ne donne à ce bi-pôle métropolitain un dynamisme qui vide le reste de la Bretagne.

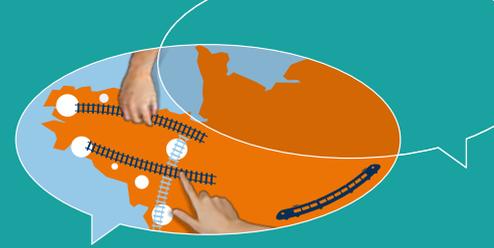
Enfin, on note quelques interrogations sur l'impact environnemental comparé des options dites « Nord Vilaine » ou « Sud Vilaine » pour la liaison entre Rennes et Redon⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Voir, en particulier les cahiers d'acteurs n° 2, 3, 5, 8, 9, 13, 14, 15, 17, 19, 21, 24, 29, 31.

⁽²⁾ Cahier d'acteur n°2.

⁽³⁾ Voir, en particulier, le cahier d'acteur n° 15 d'Investir en Finistère qui développe très clairement cette option, mais aussi l'avis n°50 et le verbatim de la réunion du 16 décembre p. 20.

⁽⁴⁾ Voir, en particulier, la question 154.



3.1.3 / UN SCÉNARIO VERT REVENDIQUÉ PAR LE CENTRE BRETAGNE

Le scénario vert est la plupart du temps récusé en raison de son coût jugé trop élevé au regard de ces performances. Mais les habitants et les élus du centre Bretagne le plébiscitent, tant au cours des réunions publiques ⁽¹⁾ que dans la rédaction des cahiers d'acteur ⁽²⁾. Ce choix découle de deux particularités du scénario vert :

1. La configuration des lignes proposées pour les liaisons Rennes - Saint-Brieuc et Rennes – Vannes constitue l'amorce d'une ligne Rennes – centre Bretagne que les habitants de cette région réclament depuis toujours.
2. Ce scénario permet une liaison Vannes Saint-Brieuc de très bonne qualité et qui pourrait, moyennant quelques aménagements non prévus dans le projet (création de gares en particulier), irriguer une partie du centre Bretagne ⁽³⁾.

Mais si ce scénario vert emporte l'adhésion du centre Bretagne, d'autres entités territoriales le récusent fortement. C'est en particulier le cas des habitants et des élus de Lamballe et de la côte de Penthièvre qui craignent que ce scénario qui évite la gare de Lamballe, ne pénalise la desserte de leur région ⁽⁴⁾.

Les autres collectivités territoriales et la plupart des intervenants, considèrent que les gains que procure le scénario vert par rapport au scénario bleu sont trop faibles, compte tenu de la différence de coût.

3.1.4 / UN SCÉNARIO MAUVE DÉLAISSÉ

Le scénario mauve, le seul qui ne prévoit aucune section significative de ligne nouvelle, recueille peu d'adhésion ⁽⁵⁾. La plupart de ceux qui le choisissent le retiennent au nom d'une moindre consommation de foncier agricole. Pourtant, les données fournies par RFF sur ce point, indiquent que la consommation de foncier de ce scénario est équivalente à celle du scénario bleu ⁽⁶⁾.

Quelques intervenants revendiquent une amélioration du réseau existant sans que cette revendication soit automatiquement superposable au projet dans sa variante scénario mauve. Ceci explique sans doute en partie ce lien avec une faible consommation foncière ⁽⁷⁾.

En revanche on peut remarquer que les caractéristiques spécifiques de ce scénario - il ne génère pas de coupure territoriale et écologique nouvelle, son coût est paradoxalement élevé et la réalisation des travaux serait sans doute particulièrement complexe - n'ont pratiquement pas été évoquées pendant le débat.

3.2 / L'ENVIRONNEMENT

RFF a expliqué sa démarche environnementale ⁽⁸⁾, élaborée en concertation avec les services de l'Etat : d'abord établir un diagnostic environnement, prenant en considération les milieux physique, naturel et humain, faisant apparaître les enjeux qui

⁽¹⁾ Réunions du 12 novembre, verbatim p. 2, du 26 novembre, verbatim p. 12.

⁽²⁾ Voir, en particulier le cahier d'acteur n° 7.

⁽³⁾ Question n° 76.

⁽⁴⁾ Réunion du 15 octobre et cahiers d'acteur n° 33 & 38.

⁽⁵⁾ Voir cependant : avis n° 27, 83, 94, commentaire sous l'avis n° 33.

⁽⁶⁾ Avis n° 35, réponses aux questions n° 20, 110, 112, 117.

⁽⁷⁾ Voir par exemple l'avis n° 43.

⁽⁸⁾ Réunion du 18 novembre, verbatim p. 23 et s.



La salle était pleine lors de la réunion sur l'environnement à Redon.

sont hiérarchisés. Les scénarios ont ensuite été construits en évitant un certain nombre de ces enjeux : la proximité d'espaces urbanisés ou des milieux naturels d'intérêt patrimonial. L'infrastructure est ensuite tracée pour une meilleure insertion paysagère, pour éviter les nuisances sonores, les continuités écologiques sont maintenues ou rétablies et la transparence hydraulique assurée. Enfin ce travail est réalisé en partenariat avec les acteurs locaux de l'environnement, des réunions ayant déjà été organisées avec des associations environnementales ⁽¹⁾. Il s'agit d'une démarche itérative d'éco-conception. En l'état du projet les options de passage ne sont pas précisément définies ⁽²⁾, mais les impacts environnementaux sont identifiés selon les scénarios ⁽³⁾.

Les représentants d'associations, France Nature Environnement (FNE) et Bretagne vivante, ont indiqué ⁽⁴⁾ qu'il y avait « *transparence et bonne intelligence dans le débat public et la consultation* », mais souhaitant avoir accès aux chiffres des études, et pas seulement aux synthèses, disposer de « *diagnostics environnementaux précis* ⁽⁵⁾ ». Une attention particulière doit être apportée à la phase des travaux dont les effets sur la biodiversité peuvent avoir des conséquences permanentes. Les continuités écologiques, trames verte et bleue, doivent être maintenues ou compensées, notamment par l'aménagement de passages pour la faune. Il a été noté que le scénario vert était le plus impactant et qu'il y avait également un impact très fort sur le bocage de Notre-Dame des Landes.

L'insertion environnementale d'une ligne nouvelle a notamment été discutée pour l'« ajout » au niveau de Quimperlé ⁽⁶⁾, pour le passage à Redon ⁽⁷⁾, pour la branche sud du scénario vert ⁽⁸⁾, pour ses incidences sur le tourisme ⁽⁹⁾.

De façon générale les intervenants demandent que soit assurée une insertion environnementale exemplaire ⁽¹⁰⁾, estiment indispensable une « *acceptabilité sociale et environnementale forte* ⁽¹¹⁾ », soulignent la nécessité de limiter les impacts environnementaux ⁽¹²⁾, de choisir « *les projets de moindre impact* ⁽¹³⁾ », de « *préserver au maximum le territoire* ⁽¹⁴⁾ », parfois en proposant des solutions alternatives ⁽¹⁵⁾.

EELV soutient qu'une ligne nouvelle est très coûteuse et a un impact important sur le foncier et l'environnement ⁽¹⁶⁾. D'autres regrettent que les études environnementales ne soient pas réalisées ⁽¹⁷⁾, soient remises à « *trop tard* » et que le « *coût environnemental* ⁽¹⁸⁾ » ne soit pas pris en considération, qu'il n'y ait pas de « *comptabilité environnementale* ⁽¹⁹⁾ ».

⁽¹⁾ Réponse à la question n° 92.

⁽²⁾ Réponse à la question n° 123.

⁽³⁾ Réponse à la question n° 48.

⁽⁴⁾ Réunion du 18 novembre, verbatim p. 26 et s.

⁽⁵⁾ Point de vue n° 1, FNE et autres.

⁽⁶⁾ Réunion du 18 septembre, verbatim p. 12, point de vue n° 66, communauté de communes du Pays de Quimperlé.

⁽⁷⁾ Cahier d'acteur n° 9, Pays de Redon, avis n° 94.

⁽⁸⁾ Réunion du 24 septembre, verbatim p. 9.

⁽⁹⁾ Réunion du 24 septembre, verbatim p. 27.

⁽¹⁰⁾ Cahier d'acteur n° 17, Rennes et Nantes.

⁽¹¹⁾ Cahier d'acteur n° 1, Côtes d'Armor.

⁽¹²⁾ Cahiers d'acteur n° 19, Syndicat mixte aéroportuaire, n° 24, Ille et Vilaine et Loire atlantique, point de vue n° 66, communauté de communes Erdre et Gesvres..

⁽¹³⁾ Point de vue n° 1, FNE et autres.

⁽¹⁴⁾ Point de vue n° 55, communauté de communes Côte de Penthièvre.

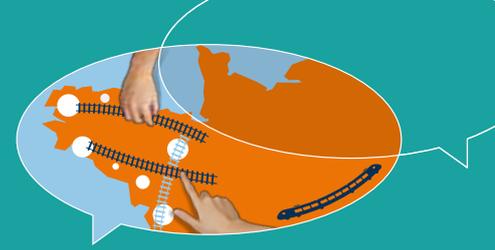
⁽¹⁵⁾ Cahier d'acteur n° 22, AUTIV.

⁽¹⁶⁾ Cahiers d'acteur n° 27 et 30.

⁽¹⁷⁾ Avis n° 93, question n° 105.

⁽¹⁸⁾ Cahier d'acteur n° 10, ACIPA et CédPA, point de vue n° 69.

⁽¹⁹⁾ Cahier d'acteur n° 9, Pays de Redon.



RFF précise cependant que « les études environnementales ont démarré en amont du projet mais l'intégration de la démarche environnementale se fera tout au long de la vie du projet de façon itérative et concertée ⁽¹⁾ ».

L'environnement a également été examiné sous l'angle du report modal, le ferroviaire étant, en exploitation, moins polluant que la route ⁽²⁾. Favorables au report modal, des associations environnementales insistent sur le bilan socio-économique, dont les indicateurs « restent négatifs, en dessous des seuils requis ou faibles » conclut à la nécessité de revoir les objectifs du projet ⁽³⁾.

Si les questions d'environnement ont été souvent évoquées on doit relever que c'est souvent l'impact agricole, foncier – 12 hectares par kilomètre de ligne selon les dernières estimations de RFF -, qui a été discuté, des représentants du monde agricole regrettant que l'agriculture ne soit pas, en tant que telle, considérée comme un enjeu à préserver : « Dans les enjeux majeurs qui concernent le dossier environnemental, et pas forcément qu'agricole, je pense que l'agriculture a sa place ⁽⁴⁾ », « les agriculteurs font de l'environnement tous les jours ⁽⁵⁾ », et encore : « quand compensera-t-on l'agriculture qu'on a impactée ? ». La « prise en compte de l'agriculture au même titre que l'environnement » est demandée par les agriculteurs ⁽⁶⁾. Une synthèse est proposée : « il ne faut surtout pas les opposer les agriculteurs et les associations environnementales, [ils] doivent être associés à tous les projets ⁽⁷⁾ ».

3.3 / LES EMPRISES FONCIÈRES ET L'AGRICULTURE

Un thème récurrent

Tout au long du débat, la question de la consommation du foncier a été abordée par une diversité d'intervenants aussi bien par des particuliers, des associations que les représentants du monde agricole.

« Pour les trois scénarios, quelles sont les emprises foncières nécessaires ? ⁽⁸⁾ »

« Je voudrais savoir s'il y a des estimations sur chacun des tracés en termes de consommation du foncier ⁽⁹⁾ ».

Le ratio, initialement annoncé par RFF, de 10 ha/km de ligne nouvelle a rapidement évolué à 12 ha/km tenant compte du retour d'expérience de créations d'infrastructures ferroviaires notamment la LGV BPL.

Au-delà des chiffres bruts de ratio, de surfaces, par scénario, les interrogations ont porté pour savoir ce qu'ils représentaient.

« Toutefois, je voudrais savoir si les chiffres annoncés sur cette emprise foncière sont à considérer en emprise globale ou emprise supplémentaire à l'existant. Selon la réponse, le choix de créer de nouvelles lignes au mépris de l'existant a un impact différentiel considérablement plus important. ⁽¹⁰⁾ »

⁽¹⁾ Réponse à la question n° 103.

⁽²⁾ Réunion du 27 novembre, verbatim p. 35, cahiers d'acteur n° 4, CESER Bretagne, n° 8, CCI Bretagne, n° 11, ANDE, n° 20, ALTRO, n° 28, la CGT.

⁽³⁾ Cahier d'acteur n° 32.

⁽⁴⁾ Réunion du 18 novembre, verbatim p. 34.

⁽⁵⁾ Réunion du 15 octobre, verbatim p. 17.

⁽⁶⁾ Cahier d'acteur n° 37.

⁽⁷⁾ Réunion du 18 novembre, verbatim p. 41.

⁽⁸⁾ Question n° 20.

⁽⁹⁾ Réunion du 15 octobre, verbatim p. 9.

⁽¹⁰⁾ Question n° 112.

DÉBAT PUBLIC

PROJET LNOBPL

« L'analyse des impacts agricoles et fonciers entre les 3 scénarios est totalement absente. La profession agricole demande des compléments sur ces thématiques pendant cette phase de concertation - débat public, et des garanties si la réalisation de ce projet est confirmée. » point de vue sur Internet.

RFF a expliqué que : « comme d'autres projets d'infrastructures, la réalisation du projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL) impactera en effet les terres agricoles du fait de l'emprise foncière nécessaire pour un tel projet : que ce soit pour l'aménagement au plus proche des voies existantes (scénario mauve) ou pour la création de lignes nouvelles (scénarios bleu et vert).

« La réduction ou la compensation des impacts à l'échelle des exploitations agricoles est néanmoins possible, notamment grâce aux aménagements fonciers.

« Les chiffres estimés pour les emprises foncières sont les suivants :

- 2300 ha pour le scénario mauve,
- 2000 à 2200 ha pour le scénario bleu,
- 3000 à 3200 ha pour le scénario vert.

Ils sont calculés sur la base d'un ratio théorique (issu de retours d'expérience sur d'autres projets ferroviaires) de 12 ha/km et correspondent à une emprise supplémentaire par rapport à la ligne existante.⁽¹⁾ »

Au stade du débat, les scénarios ne constituent que des options de passage et des questions très précises, du niveau du parcellaire ou des exploitations touchées, n'ont pu trouver de réponses.



Le sujet de l'emprise foncière a été notamment abordé lors de la réunion publique de Lamballe.

La gestion du foncier ne concerne pas seulement les terres agricoles, ainsi que le relèvent des élus régionaux dans leur cahier d'acteur :

« D'une part, la question de la gestion du foncier est largement survolée. Tout juste trouve-t-on des estimations permettant de dire que LNOBPL est potentiellement consommateur de 2300 à 3200 hectares. Avant toute décision, une étude plus fine sur ce sujet est nécessaire. L'ensemble des intercommunalités bretonnes font face aujourd'hui à la nécessaire préservation du foncier agricole et sont en quête de foncier permettant d'accueillir des projets économiques lourds, dans le domaine de la logistique par exemple... La captation de 3000 hectares par le rail ne serait pas sans effet dans ce déséquilibre. Une évaluation plus précise doit permettre d'éclairer les choix⁽²⁾. »

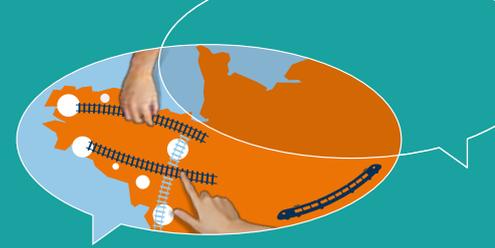
Les mesures compensatoires environnementales

Le ratio annoncé a été critiqué car ne tenant pas compte des compensations environnementales.

« Une évaluation rapide de l'espace consommé par le projet peut se faire en multipliant le linéaire de voies nouvelles par la surface consommée au kilomètre.

⁽¹⁾ Réponse à la question n° 112.

⁽²⁾ Cahier d'acteur n° 34, UDB.



« Celle-ci varie suivant les réponses données par RFF autour 10 à 12 ha par km. L'association ADCV présente au comité de pilotage de la LGV BPL constate une consommation de 16 ha/km sans comptabiliser les surfaces nécessaires aux mesures compensatoires⁽¹⁾. »

RFF a précisé effectivement que dans l'évaluation des emprises foncières n'étaient pas incluses les compensations environnementales.

« Le ratio de 12 ha/km donné par Réseau ferré de France est issu de son expérience sur d'autres projets ferroviaires, à commencer par celui de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire (LGV BPL) en cours de travaux pour lequel les emprises du futur domaine public ferroviaire (qui seront moindres que celles des enquêtes parcellaires) sont estimées à 2500 ha pour l'ensemble du projet (214 km), y compris la section nord du Mans soit 11,6 ha/km.

« Cela comprend en particulier la plate-forme ferroviaire, les rétablissements routiers, les sous-stations électriques, les bases maintenance, les bassins hydrauliques, les plateformes techniques, les protections acoustiques, des aménagements paysagers, ...

« Il convient de souligner toutefois que cela ne comprend pas les mesures compensatoires pour les impacts sur les milieux naturels⁽²⁾. »

Les attentes des représentants du monde agricole

Les représentants du monde agricole ont largement participé aux réunions publiques pour faire part de leurs attentes, ainsi :
« Nous demandons de réduire la consommation de fonciers en limitant les emprises foncières, en créant des réserves foncières le plus rapidement possible de façon à pouvoir compenser les agriculteurs impactés par l'ouvrage⁽³⁾.

« Une dernière réaction par rapport aux délaissés. On aimerait, nous, le monde agricole, que ces délaissés soient valorisés pour des mesures compensatoires plutôt que les laisser après à la charge des contribuables, puisque ça peut finir à la charge des communes.⁽⁴⁾ »

Les propositions

L'ensemble des représentants du monde agricole demande à être reconnu comme interlocuteur privilégié tout au long de la conception du projet et des études.

« Et pour y parvenir, la profession agricole doit être associée dès à présent à toutes les étapes du projet, à toutes les études. Nous avons de multiples capacités à abonder vos réflexions dans ce domaine.⁽⁵⁾

« La profession agricole conditionne donc son approbation du projet à plusieurs exigences :

- préserver la viabilité économique des exploitations, en amont en évitant les sièges et sites de production, et par la reconstitution des outils de production à la hauteur des impacts subis,
- réduire la consommation de foncier en limitant les emprises foncières, et en innovant en matière de compensation écologique,

⁽¹⁾ Question n° 110, IVINE.

⁽²⁾ Id. réponse de RFF

⁽³⁾ Réunion du 16 décembre, verbatim p. 28, le président de l'association des expropriés d'Ille et Vilaine.

⁽⁴⁾ Réunion du 18 novembre, verbatim p. 39, association des expropriés.

⁽⁵⁾ Réunion du 16 décembre, verbatim p. 28.

- compenser les impacts tels que le prévoit la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation, la forêt (LAAF) promulguée le 13 octobre 2014.

« Pour y parvenir, la profession agricole doit être associée dès à présent, à toutes les étapes du projet.⁽¹⁾ »

Les départements, vu leur rôle dans l'aménagement foncier, souhaitent également être associés aux différentes étapes d'élaboration du projet.

« La réalisation d'une voie nouvelle mobilise un foncier important. À ce titre les départements d'Ille et Vilaine et de Loire Atlantique concentrent l'essentiel des impacts des infrastructures nouvelles. Ils soutiennent les politiques de maîtrise du foncier agricole pour un développement durable de leur territoire et le maintien de leur capacité de production agricole. Ils revendiquent donc un rôle majeur dans le choix du tracé ainsi que dans la définition des dessertes⁽²⁾. »

La création d'un observatoire

Aux représentants du monde agricole, se sont associés des acteurs économiques locaux pour proposer la création d'un observatoire de la compensation foncière.

« Un observatoire de la compensation pourrait être créé à cette occasion⁽³⁾. »

« Néanmoins, dans nos régions où l'activité agricole est dominante, une ligne nouvelle impacterait inéluctablement le foncier ainsi que la biodiversité. L'expérience des compensations environnementales montre aussi toutes ses limites. À ce titre, la CGT soutient la création d'un observatoire de la compensation réunissant les professions, les représentants des collectivités, la société civile, l'ADEME⁽⁴⁾. »

4 / LE BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE ET LE FINANCEMENT

Les éléments économiques et financiers du projet LNOBPL ont occupé une part significative mais pas primordiale dans les diverses prises de parole et contributions écrites au débat.

4.1 / LE BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE ET LA RENTABILITÉ DES SCÉNARIOS

La méthode utilisée pour établir le bilan socio-économique du projet est strictement définie...

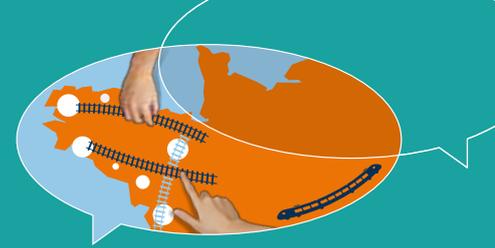
Les analyses socio-économiques sont synthétisées par le calcul de deux notions distinctes et complémentaires : TRI (taux de rentabilité intrinsèque) et VAN (valeur actualisée nette) dont la définition est rappelée par le maître d'ouvrage⁽⁵⁾.

Le maître d'ouvrage n'a pas de liberté sur la méthode de calcul puisque celle-ci est fixée par les instructions cadre de 2004 / 2005

⁽¹⁾ Cahier d'acteur n° 37, FRSEA, Jeunes Agriculteurs, Chambres d'agriculture.

⁽²⁾ Cahier d'acteur n° 24, Ille et Vilaine et Loire Atlantique.
⁽³⁾ Cahier d'acteur n° 4, CESER Bretagne.

⁽⁴⁾ Cahier d'acteur n° 28, la CGT.
⁽⁵⁾ DMO p. 122.



dites Robien. Les mécanismes de calcul sont détaillés dans l'annexe F1 mise à la disposition du public sur le site du débat.

...mais elle apparaît complexe aux yeux du grand public.

La complexité des calculs les rend peu accessibles au plus grand nombre - le manque de familiarité du grand public avec les notions utilisées est sans doute une raison pour laquelle ce sujet a été relativement peu débattu.

Un intervenant affirme : « *La méthodologie pour évaluer le bilan socio-économique d'un grand projet semble très normée cependant le citoyen « standard » n'est pas rompu à cet exercice⁽¹⁾* ».

Un autre : « *Je suis un peu profane dans tous ces éléments financiers, je trouve que c'est un peu complexe⁽²⁾* ».

Cette complexité est perçue par certains comme un artifice de dissimulation ou de promotion.

Un avis souligne « *le caractère indigeste voire incompréhensible des documents du maître d'ouvrage pour le citoyen-contribuable-usager commun. Leur densité et leur technicité servent évidemment les gages de vision prospective des décideurs publics, d'expertise du maître d'ouvrage, de rigueur des propositions soumises⁽³⁾* ».

Un autre mentionne une « *argumentation économique d'une opacité à toute épreuve⁽⁴⁾* ».

Des questions se posent sur la robustesse des calculs et le bien fondé des hypothèses économiques sous jacentes.

Un internaute évoque « *des masses invraisemblables de données mais basées sur des hypothèses complètement aléatoires (croissance PIB, des prix, population...)⁽⁵⁾* ».

Les associations ACIPA et CédPA considèrent que « *les hypothèses de calcul du TRI et de la VAN ne sont pas explicitées alors qu'il s'agit d'éléments centraux dans le choix du scénario⁽⁶⁾* ».

L'expertise complémentaire effectuée par le CGEDD y répond en partie.

Les travaux des experts du CGEDD effectués dans le cadre de l'étude complémentaire ont apporté des éléments de réponse aux questions sur le respect de la méthode et sur la robustesse des calculs :

Lors de la réunion publique du 2 décembre 2014 à Rennes, ces experts affirment⁽⁷⁾ que :

- « *les études ont été menées dans les règles de l'art applicables au moment où elles étaient menées,*
- « *les hypothèses retenues par RFF, notamment d'environnement macroéconomique, sont celles qui devaient être prises au moment où les études ont commencé. Elles doivent être considérées aujourd'hui comme des hypothèses hautes,*
- « *la modélisation des trafics fait appel à de modèles de prévision éprouvés. RFF a fait une modélisation extrêmement fine,*
- « *le projet a une sensibilité importante aux coûts d'investissement, à la date de réalisation, à la croissance économique. On a là un projet à faible résilience,*
- « *nous avons une assez bonne stabilité de l'interclassement des variantes en fonction des tests de sensibilité* ».

⁽¹⁾ Réunion du 2 décembre, verbatim p. 36.

⁽²⁾ Id. p. 31.

⁽³⁾ Avis n° 99.

⁽⁴⁾ Avis n° 56.

⁽⁵⁾ Avis n° 100.

⁽⁶⁾ Cahier d'acteur n° 10.

⁽⁷⁾ Réunion du 2 décembre, verbatim p. 24.



Présentation des résultats de l'expertise complémentaire lors de la réunion de Rennes le 2 décembre.

Les limites de la méthode ont été débattues.

Certains participants se sont interrogés sur la prise en compte de l'ensemble des coûts associés au projet, notamment concernant les dépenses de maintenance des infrastructures.

À cette question, posée à plusieurs reprises⁽¹⁾, RFF a répondu que « *L'étude socio-économique réalisée pour les différents scénarios soumis au débat public intègre bien les coûts d'entretien des sections de ligne nouvelle du projet LNOBPL, ainsi que les coûts d'entretien des voies actuelles pérennisées et doublées par le projet LNOBPL à l'horizon 2030 dans une approche différentielle* ».

Il est reproché à la méthode de n'évaluer que partiellement les impacts sur l'agriculture et l'environnement.

Ainsi à plusieurs reprises, des demandes de précision ont été formulées à propos de « *la prise en compte, dans les coûts (balance bénéfiques/coûts), de la consommation des terres agricoles: prend-on en compte aussi les pertes d'activité (et aussi d'emplois) dans les activités amont et dans les activités aval tout le secteur des industries agro-alimentaires?* » En réponse RFF précise que « *le bilan intègre, dans le coût, les éléments qui feront l'objet d'une transaction monétaire achat du foncier et mesures compensatoires*⁽²⁾ ».

Le Pays de Redon dans son cahier d'acteur⁽³⁾ plaide pour une véritable intégration des enjeux environnementaux : « *Sur ce point particulier et s'agissant d'un investissement public, il nous semblerait judicieux d'avoir une approche en termes de comptabilité environnementale en coûts de restauration des milieux impactés. La méthode consisterait à valoriser les coûts de restauration des milieux naturels impactés et à les intégrer dans les cash-flow permettant le calcul de la Valeur Actuelle Nette. Dans le cadre d'un projet de cette envergure, on ne peut se limiter à une approche financière classique face aux enjeux de maintien du capital naturel.* »

De la même manière, les départements Ille et Vilaine et Loire Atlantique indiquent⁽⁴⁾ que le choix du scénario ne pourra se faire qu'après un bilan détaillé des impacts en particulier agricoles et environnementaux.

D'autres lacunes sont évoquées :

Toujours dans son cahier d'acteur, le Pays de Redon poursuit : « *Nous considérons au contraire qu'une réflexion approfondie sur l'évolution de la qualité de l'offre de services (cadences, horaires et types de trains) ne peut être déconnectée d'un projet d'investissement public tel que LNOBPL. Cette évolution constitue même un élément majeur de l'analyse socio-économique par le calcul de la Valeur Actuelle Nette (VAN)... Nous relevons aussi une relative faiblesse de l'analyse socio-économique sur l'enjeu du fret ferroviaire.* »

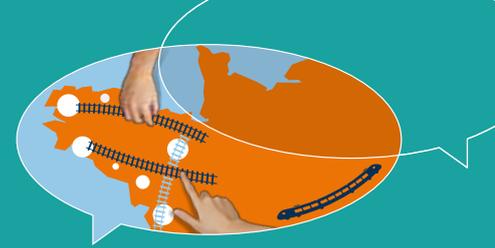
La méthode ne rend pas compte - ne peut rendre compte? - de mutations en cours dans les domaines technologiques, sociologiques.

⁽¹⁾ Questions n° 67, 97.

⁽²⁾ Question n° 133 et réponse.

⁽³⁾ Cahier d'acteur n° 9.

⁽⁴⁾ Cahier d'acteur n° 24.



Les participants mentionnent plusieurs évolutions en cours et s'interrogent sur leur impact sur les évaluations socio-économiques : les offres de cars, l'évolution technologique, le covoiturage, les low costs :

« Avez-vous pris en compte les nouvelles mesures inscrites dans la loi Macron concernant les liaisons en car? Que veulent dire les chiffres annoncés de fréquentation envisagés en 2030 si des cars circulent à plein sur la route Nantes-Rennes?⁽¹⁾ »

« Il n'y a aucun rapprochement dans les études entre la demande envisageable à moyen terme et l'évolution technologique qui est par contre assez prévisible. Par exemple l'évolution probable vers la conduite automatisée des véhicules personnels sur autoroutes et à faible vitesse pour les transports en commun de proximité⁽²⁾ ».

De même un intervenant interroge sur la prise en compte du covoiturage⁽³⁾.

Des associations considèrent que « le schéma (régional multimodal) doit anticiper les effets de la libéralisation du transport par cars et du transport ferroviaire ainsi que les difficultés croissantes pour rentabiliser les dessertes TGV et intégrer la part grandissante du covoiturage⁽⁴⁾ ».

Les experts partagent ces questions mais soulignent la difficulté à y apporter une réponse ; ils suggèrent de poursuivre la réflexion : « l'éloignement dans le temps fait que nous avons une assez grande marge d'incertitude sur des paramètres comme la force de la concurrence (routière – covoiturage autocar) ou aérienne – réaction des low costs... le covoiturage ou les nouveaux modes qui sont en train d'émerger font partie de ce que nous considérons être des sujets émergents qui vont nécessiter de recalibrer les modèles⁽⁵⁾ ».

La valeur du temps, élément clé du calcul de rentabilité, est-elle correctement appréhendée?

Un internaute demande : « à combien est valorisée la minute de transport gagnée⁽⁶⁾? »

Tandis que le CESER Bretagne souligne que⁽⁷⁾ « la question posée par les citoyens, qui ne peut être éludée, est celle du coût de la minute gagnée. »

Les experts du CGEDD précisent que « les valeurs du temps utilisées dans le modèle sont fixées par la circulaire Robien, ce sont des valeurs normatives puisqu'il n'y a pas de marché ». Ils indiquent encore qu'elles « ont été révisées en 2013 dans le cadre du rapport QUINET ». Ils soulignent enfin que « si les études se poursuivent elles devront l'être avec ces nouvelles valeurs.⁽⁸⁾ »

- RFF indique que « l'instruction gouvernementale de Juin 2014 qui affecte des valeurs nouvelles à des paramètres très dimensionnants comme la valeur du temps devra être dorénavant prise en compte⁽⁹⁾ ».
- Et Olivier Klein (Laboratoire d'économie des transports à Lyon), apporte un éclairage complémentaire à ce propos⁽¹⁰⁾ : « Les gains de temps sont extrêmement valorisés dans les bilans socio-économiques. Cela pose un problème : si ces gens (les usagers) gagnent du temps et accordent une valeur importante à leur temps, pourquoi ne sont-ils pas prêts à payer plus cher leur billet? »
- « Il y a aussi des arbitrages de nature politique dans les valeurs tutélaires utilisées dans le modèle, qui concernent les valeurs du temps, qui concernent les valeurs environnementales, les valeurs liées à la sécurité routière nous pouvons imaginer que d'autres choix politiques conduisent à des valeurs du temps plus faibles et à des valeurs environnementales plus fortes ».

⁽¹⁾ Avis n°82.

⁽²⁾ Avis n° 100.

⁽³⁾ Audition des experts, 2 décembre, verbatim p. 6.

⁽⁴⁾ Cahier d'acteur n° 32.

⁽⁵⁾ Réunion du 2 décembre, verbatim p. 28.

⁽⁶⁾ Avis n° 56.

⁽⁷⁾ Cahier d'acteur n° 4.

⁽⁸⁾ Réunion du 2 décembre, verbatim p. 9 et s.

⁽⁹⁾ Id. p. 21.

⁽¹⁰⁾ Id. p. 27 et s.

Le maître d'ouvrage lui-même souligne les limites du calcul :

« D'une manière générale, il n'est pas possible dans le cadre de grands projets de transport de parvenir à une évaluation complète et partagée des impacts sur les filières d'activité. Par exemple, les impacts en termes de développement économique (qui eux sont positifs) ne sont pas davantage intégrés. Il s'agit d'une limite du calcul socio-économique⁽¹⁾ ».

« Ne faisons pas dire à ces modèles plus qu'ils ne peuvent dire » souligne l'expert du CGEDD ; il poursuit : « le rapport QUINET suggère mais avec beaucoup de prudence, d'aller vers la prise en compte des bénéfices économiques élargis⁽²⁾ ».

Olivier Klein « confirme la nécessité de poursuivre et refaire ces calculs avec des modèles affinés qui n'existent pas encore ».

Il en résulte plusieurs points de vue sur l'interprétation des données de rentabilité.

Quelle conclusion tirer des valeurs calculées de TRI et de VAN ? Peut-on raisonner sur une valeur absolue ?



L'ensemble de l'équipe projet du maître d'ouvrage était mobilisée pour répondre aux questions du public.

Plusieurs participants font part de leur perplexité :

« A la réunion de Rennes après le rapport d'expertise les orateurs ont admis qu'aucun des projets n'était rentable. Alors pourquoi en choisir un ?⁽³⁾ »

« Seul le scénario bleu présente un coût socio-économique positif (dossier complet p. 122) et encore. Alors pourquoi proposer les autres scénarios ? Leurs bilans socio-économiques et impact CO₂ sont négatifs ! On ne va quand même pas dépenser des milliards pour des projets nocifs à la société⁽⁴⁾ !!! »

« Enfin l'argumentation économique ne se base que sur des VAN et TRI qui peuvent servir à argumenter autant dans un sens que dans l'autre⁽⁵⁾ ».

« Comment, avec ces chiffres, peut-on proposer ces scénarios dans un débat public ? D'autant que la Cour des comptes, dans le rapport précité,

a constaté que « la rentabilité des projets est systématiquement inférieure aux prévisions⁽⁶⁾ ».

« Les investissements sont donc sans rapport avec les gains attendus, comme le montrent les évaluations socio-économiques : le scénario le plus intéressant (scénario bleu « Nord Vilaine ») atteint à peine un taux de rentabilité interne (TRI) de 4 %, seuil où un projet commence à être considéré comme intéressant pour la collectivité⁽⁷⁾. »

RFF précise son point de vue :

Il rappelle que « La VAN permet de mesurer l'intérêt d'un projet pour la collectivité. Lorsque celle-ci est positive, c'est que les avantages sont supérieurs aux coûts, le contraire lorsqu'elle est négative⁽⁸⁾. » Propos nuancé dans une autre réponse : le calcul socio-économique « vise essentiellement à éclairer la décision par le biais d'un calcul permettant des comparaisons chiffrées entre projets d'investissement⁽⁹⁾ ».

Les experts du CGEDD se rangent à cette conception d'indicateurs davantage utiles en valeur relative qu'en valeur absolue : « nous ne pouvons pas demander aux calculs socio-économiques au stade du débat public de donner une valeur absolue de VAN avec une bonne certitude. En revanche nous pouvons espérer avoir un interclassement assez robuste⁽¹⁰⁾. »

⁽¹⁾ Réponse à la question n° 133.

⁽²⁾ Audition des experts, 2 décembre, verbatim p. 10.

⁽³⁾ Question n° 139.

⁽⁴⁾ Avis n° 23.

⁽⁵⁾ Avis n° 56.

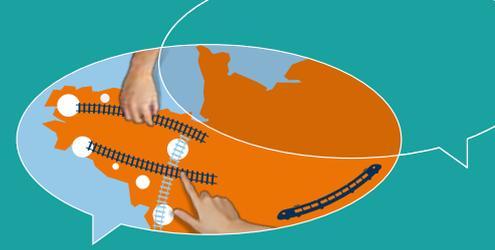
⁽⁶⁾ Cahier d'acteur n° 27, EELV Pays de la Loire.

⁽⁷⁾ Cahier d'acteur n° 30, EELV Bretagne.

⁽⁸⁾ Réponse à la question n° 118.

⁽⁹⁾ Réponse à la question n° 133.

⁽¹⁰⁾ Audition des experts, 2 décembre, verbatim p. 5.



Compte tenu des limites de la méthode, une VAN négative ou un faible TRI suffisent-ils à déclarer le projet non rentable ?

Le vice-président chargé des transports de la région Bretagne ne questionne pas autre chose quand il dit lors de la réunion du 2 décembre : « *prenons donc ces études comme des indicateurs, des éclairages, dont on va avoir besoin pour finaliser nos choix. Il n'y a pas toujours une bonne adéquation entre ce que moi je nomme l'utilité publique d'un projet et la vérification de cette utilité publique par le TRI. Si cela avait été le cas au 19ème siècle, il n'y aurait jamais eu de ligne ferroviaire entre Paris et Brest, et pourtant il y en a une* ⁽¹⁾ ».

Un internaute rejoint à sa manière ce questionnement : « *Il faudrait savoir si le TGV est un outil de service public, qui favorise donc la cohésion nationale, ou bien un outil de rentabilité, ce qu'il n'est pas même actuellement. Autant que la Bretagne en profite, pour une fois. En plus, cela ne représente que 3 fois le coût d'Ecomouv, donc une somme vraiment accessible avec un peu de conviction* ⁽²⁾ ! »

Dans leur ensemble les acteurs institutionnels et économiques n'ont pas questionné les calculs eux-mêmes mais se sont appuyés sur les éléments de rentabilité pour établir ou conforter leurs choix en matière de scénarios.

La plupart d'entre eux optent sur cette base pour le scénario dit « bleu » :

Il s'agit de « *privilégier un scénario financièrement réaliste* ⁽³⁾ ».

« *Le scénario bleu se distingue nettement des 2 autres pour un coût global plus raisonnable* ⁽⁴⁾ ».

« *Privilégier les variantes du scénario bleu qui sont les moins coûteuses* ⁽⁵⁾ ».

« *Être techniquement et financièrement réaliste afin que sa réalisation intervienne dans une échelle de temps acceptable* ⁽⁶⁾ ».

« *Le scénario bleu du projet LNOBPL offre des gains de temps, de trafic et de fonctionnalités importants, manifestés par son taux de rentabilité interne de 3,9 %, pour un coût global nettement moindre que les autres scénarios "vert" ou "mauve"* ⁽⁷⁾ ».

« *Le scénario bleu apparaît comme le plus efficient il se distingue nettement des deux autres avec des gains de temps de fonctionnalité de trafic qui restent importants pour un coût global plus raisonnable* ⁽⁸⁾ ».

La CCI Nantes St-Nazaire se positionne en faveur du scénario bleu qui « *répond aux critères retenus. En particulier, son coût est le moins élevé (quelle que soit la variante) pour un taux de rentabilité interne le plus élevé (quelle que soit la variante)* ⁽⁹⁾ ».

Il en est de même pour la CCI Pays de la Loire ⁽¹⁰⁾.

Les coûts du projet sont parfois jugés élevés, voire exorbitants.

Certains qualifient le projet de « *pharaonique* ⁽¹¹⁾ ».

Le Collectif "35 contre Notre Dame des Landes" et un internaute trouvent les scénarios « *hors de prix* ⁽¹²⁾ ».

EELV Bretagne juge le coût du projet « *disproportionné* ⁽¹³⁾ ».

⁽¹⁾ Réunion du 2 décembre, verbatim p. 29.

⁽²⁾ Avis n° 46.

⁽³⁾ Cahier d'acteur n° 2, Région Bretagne.

⁽⁴⁾ Cahier d'acteur n° 3, Pôle métropolitain Loire Bretagne.

⁽⁵⁾ Cahier d'acteur n° 5, Région Pays de La Loire.

⁽⁶⁾ Cahier d'acteur n° 13, CCI Rennes.

⁽⁷⁾ Cahier d'acteur n° 14, CG Finistère, Brest Métropole Océane, Morlaix communauté, Quimper communauté, Lannion Trégor communauté, CA n° 21, Pays de Brest Pôle métropolitain.

⁽⁸⁾ Cahier d'acteur n° 17, Métropoles de Nantes et de Rennes.

⁽⁹⁾ Cahier d'acteur n° 29.

⁽¹⁰⁾ Cahier d'acteur n° 31.

⁽¹¹⁾ Question n° 6, avis n° 49, 14.

⁽¹²⁾ Avis n° 77, 33.

⁽¹³⁾ Cahier d'acteur n° 30.

Mais dans une réponse RFF précise que « le projet LNOBPL présente un coût comparable aux autres projets d'infrastructures ferroviaires de cette ampleur⁽¹⁾ ».

Les experts insistent sur la maîtrise des coûts de construction.

Les experts du CGEDD indiquent dans leur rapport et en réunion publique que : « on note une dérive des coûts de travaux ferroviaires par rapport à l'indice des prix à la consommation la sensibilité au coût qui a été repérée appelle une optimisation très forte des coûts ».

Olivier Klein souligne à son tour qu'« il ya un enjeu à réduire les coûts du ferroviaire » et note « la multiplication par un facteur 5 des coûts de construction au km entre la LGV Paris Lyon et SEA entre Tours et Bordeaux⁽²⁾. »

De nombreuses contributions demandent ou proposent des optimisations de coût.

Ces recherches d'optimisation ont permis au maître d'ouvrage de s'expliquer sur sa méthode de calcul :

« L'estimation du coût des infrastructures nouvelles résulte de l'application de ratios de coûts par kilomètre d'aménagement. Ces ratios évoluent en fonction de plusieurs paramètres dont en particulier la topographie et l'hydrographie des milieux traversés. Le maintien de la circulation des trains pendant la durée des travaux est également un paramètre dimensionnant du coût des scénarios⁽³⁾ ».

Plusieurs questions ou prises de position militent pour un scénario au plus près de l'existant, proche donc du scénario mauve, ou du moins s'interrogent sur les raisons de son coût élevé.

Une intervenante questionne : « ne serait-il pas raisonnable de conserver le trajet actuel en l'aménageant (économies et préservation environnementale)⁽⁴⁾? »

À quoi RFF répond que « le scénario mauve ne constitue pas le scénario le moins coûteux car l'intervention au plus proche de l'existant implique un linéaire conséquent d'aménagements et des coûts importants d'intervention sous exploitation⁽⁵⁾ ».

Plusieurs participants au débat ont demandé que l'analyse de rentabilité soit effectuée en découpant le projet par liaison⁽⁶⁾.

Un intervenant⁽⁷⁾ bute sur l'impossibilité déclarée par le maître d'ouvrage à faire des calculs « par morceaux ». Pour RFF, « le projet LNOBPL a été étudié comme un tout, devant répondre aux cinq objectifs fixés par les partenaires. Ainsi, le projet n'a pas été conçu comme l'addition de parties indépendantes mais comme un tout ; un tout unique et indissociable, le chiffrage des différentes parties s'intègre également dans une approche globale qui permet d'optimiser l'investissement. La question des coûts par axe et variantes a effectivement été renseignée en mentionnant les linéaires et types d'aménagement afin de percevoir les poids relatifs. Ce découpage est purement théorique car les études ont été menées en prenant pour hypothèse une réalisation complète de scénarios qui prévoient, de fait, une massification d'ensemble ».

« Les comparaisons entre les différentes parties des trois scénarios sont impossibles. Pourtant, là aussi connaître le coût et les résultats obtenus par tel ou tel aménagement de section serait très utile pour le débat » regrette le groupe EELV Pays de la Loire⁽⁸⁾.

⁽¹⁾ Réponse à la question n° 6.

⁽²⁾ Réunion du 2 décembre, verbatim p. 27.

⁽³⁾ Réponse à la question n° 115.

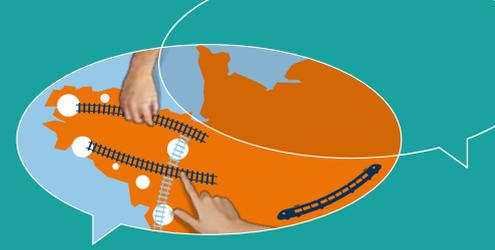
⁽⁴⁾ Question n° 115.

⁽⁵⁾ Réponses aux questions n° 115 et 111.

⁽⁶⁾ Questions n° 111, 25, 53, 81.

⁽⁷⁾ Question n° 40 et réponse de RFF.

⁽⁸⁾ Cahier d'acteur n° 27.



4.2. LE FINANCEMENT

De manière générale, le financement des infrastructures ferroviaires est supporté par les contribuables, à travers l'investissement des collectivités et de l'État essentiellement, et pour une moindre part, par les utilisateurs des trains, à travers le coût des billets.



La question du financement a été traitée lors de la réunion du 2 décembre à Rennes.

La réflexion sur le financement du projet au moment du débat public se situe très en amont de son éventuelle réalisation, ce qui la rend en partie prématurée aux yeux du maître d'ouvrage :

« Pour des projets du type de LNOBPL, c'est généralement lors de la déclaration d'utilité publique, qui intervient après l'enquête publique, que sont précisées les modalités de financement de la phase de réalisation. À ce stade, il est trop tôt pour définir le mode de financement qui sera retenu pour la suite de ce projet. En effet, ce n'est qu'à l'issue du débat, et en tenant compte des échanges et avis exprimés, que RFF, maître d'ouvrage du projet, décidera de la suite à réserver au projet. En cas de poursuite, une nouvelle phase d'études devra être lancée pour définir le tracé à soumettre à enquête publique. Elle donnera lieu à un échange avec les partenaires en vue de

déterminer les financeurs et les modalités de répartition de leurs apports respectifs pour ces études. Il conviendra également de définir le mode de maîtrise d'ouvrage, publique ou en partenariat public privé. Cette décision prend en compte la capacité de l'État à investir et les choix retenus en matière de gestion des risques, en fonction des spécificités du projet. Il convient toutefois de rappeler que le projet LNOBPL s'inscrit dans une perspective de réalisation à l'horizon 2030. À cette échéance, on ne peut préjuger ni de l'état des finances publiques, ni des modalités de financement qui seront alors envisageables pour les équipements et infrastructures publiques, ni des clés de répartition entre les partenaires ⁽¹⁾ ».

Mais pour Olivier Klein : « on ne peut pas débattre de tout mais il ne faut pas non plus ne débattre de rien ⁽²⁾ ».

Le caractère très anticipé du débat sur le financement ne permet pas au public de recevoir des réponses sur deux questions pourtant perçues comme critiques par lui : le prix du billet et la capacité de financement.

Le prix du billet

Les participants considèrent que le prix du billet fait partie intégrante de l'offre qui leur est faite et conditionne à la fois leurs choix actuels en matière de mobilité et leur intérêt pour le projet. « Je considère que le tarif du billet Brest-Nantes est prohibitif. Dans ces conditions, il est préférable de prendre sa voiture ⁽³⁾ ».

« La question du prix du billet en 2030 ne trouvera pas de réponse lors de ce débat, mais pour le CESER la réussite du projet LNOBPL repose aussi sur une politique tarifaire juste et équilibrée ⁽⁴⁾ ».

« C'est sûr que le tarif de Nantes-Rennes ne doit pas inciter à prendre le train. Si c'est pour investir des millions d'euros et avoir des trains vides à cause de la préférence des voyageurs pour le trajet par la route, ça ne sert pas à grand chose ⁽⁵⁾ ».

⁽¹⁾ RFF réponses aux questions n° 97, 81 131.

⁽³⁾ Avis n° 22.

⁽⁵⁾ Commentaires sur l'avis 15.

⁽²⁾ Réunion du 2 décembre, verbatim p. 28.

⁽⁴⁾ Cahier d'acteur n° 4.

DÉBAT PUBLIC

PROJET LNOBPL

La FNAUT dans son cahier d'acteur ⁽¹⁾ considère que « Les scenarii doivent évaluer les péages (et l'impact sur le coût des billets). Sur tronçons courts, la très grande vitesse, coûteuse est de peu d'intérêt, ne profite qu'aux grandes villes, mais risque de laisser de côté des territoires et des trains du quotidien, par manque d'interconnexion et de financement ».

Les craintes d'une hausse du prix du billet s'expriment de façon répétée :

« L'investissement impliquera, comme d'habitude, des coûts élevés d'exploitation qui maintiendront le prix du billet de train à un niveau très élevé, tant pour le particulier que pour la collectivité ⁽²⁾ ».

« La SNCF a indiqué que dans les derniers mois les TGV ont vu leur nombre de voyageurs diminuer, compte tenu du coût des billets. Quelles prévisions dans les 3 cas ? Pour les petits revenus, aurez-vous plus ou moins de voyageurs et pourront-ils encore voyager ⁽³⁾ ? »

RFF « a bien précisé qu'il y aurait, pour tous, une augmentation du prix du billet. Même si on n'est pas à 10 minutes près ⁽⁴⁾. »

RFF reconnaît ne pouvoir répondre précisément :

« Il est difficile d'estimer quel serait le prix du billet avec la mise en service du projet LNOBPL : rappelons en effet que la politique commerciale et la tarification sera proposée par les différents opérateurs et les autorités organisatrices des transports lors de la mise en service du projet. Toutefois, pour les besoins des études de trafic et socio-économie du projet LNOBPL, des hypothèses d'augmentation des prix des billets ont été prises ⁽⁵⁾ ».

La question soulignée O Klein est bien d'arbitrer entre les apports des contribuables et les apports des usagers, via le prix du billet :

« Il y a deux logiques de conception des projets : on peut le concevoir de manière à maximiser les revenus générés par les projets donc générés par le trafic - on fera payer au maximum les usagers - on peut concevoir le projet autour d'autres priorités qui justifient des financements publics, priorités territoriales, environnementales, sociales ».

Il observe également qu'un fort financement public est peu redistributif.

Pour lui il y a lieu de débattre sur ce partage entre usagers et contribuables en précisant ceux des objectifs qui viennent justifier une participation des contribuables.

La capacité de financement

Nourri par la situation économique actuelle, un scepticisme s'est fait jour sur la capacité des acteurs à financer le projet. Finalement la question de fond c'est : « qui va payer ? »

« Pour un projet dont le coût est estimé entre 3,1 et 5,5 milliards d'euros, il apparaît plus que légitime de répondre à la question suivante : Qui va payer ⁽⁶⁾ ? »

« Comment voulez-vous financer tout cela ⁽⁷⁾ ? »

« Le contexte actuel des finances publiques devrait nous conduire à davantage de sagesse, ne serait-ce que pour nos enfants ⁽⁸⁾. »

« La dette du système ferroviaire aurait-elle déjà été résolue ? Suite à la réforme ferroviaire, n'est-ce pas les collectivités locales

⁽¹⁾ Cahier d'acteur n° 6.

⁽²⁾ Avis n° 14.

⁽³⁾ Réunion du 2 décembre, verbatim p. 18.

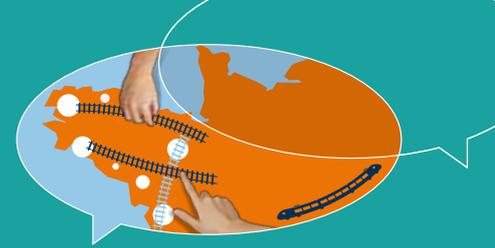
⁽⁴⁾ Avis n° 54.

⁽⁵⁾ Réponse à la question n° 143.

⁽⁶⁾ Question n° 81.

⁽⁷⁾ Question n° 15.

⁽⁸⁾ Avis n° 95.



et l'Etat, dont les caisses respectives seront vides, qui doivent désormais assumer l'intégralité des coûts de construction de nouvelles lignes ⁽¹⁾ ? »

« L'année dernière, on a beaucoup parlé du financement du ferroviaire, il y a eu un gros débat, surtout en Bretagne, sur l'écotaxe. Il n'y a pas d'argent pour tout faire donc il faut faire des choix ⁽²⁾ ».

Le vice-président de la Région Bretagne chargé des transports fait remarquer que : « le développement de l'ambition publique ne signifie pas automatiquement augmentation des déficits et dérive inflationniste », illustrant son propos par l'évolution de l'offre et du trafic TER depuis 2004 ⁽³⁾.

Le débat a permis de préciser ce qu'il en était des modes de financement actuels ⁽⁴⁾ et quel serait le niveau d'endettement des régions ⁽⁵⁾.

La question de la date et du phasage

Cette question a été d'abord évoquée par certains acteurs dans leur cahier d'acteurs :

« Le CESER a bien conscience que l'ensemble des travaux inhérents au projet pose la question de leur priorisation et de leur phasage. À ce titre le CESER suggère de prioriser l'ouest de la Bretagne ⁽⁶⁾ ».

La communauté de Pontivy Loudéal voit dans le phasage une façon de revoir le choix entre scénarios : « les écarts de coûts qui constituent l'argument principal des partisans du scénario bleu peuvent être relativisés. En effet, en prenant en compte l'ensemble des travaux à réaliser pour obtenir des gains de temps de parcours équivalents (entre les scénarios bleu et vert) et sur la base d'un phasage du projet, le coût total de l'infrastructure serait selon des estimations prévisionnelles quasi équivalent ⁽⁷⁾ ».



Plus de 300 personnes ont assisté à la réunion de Pontivy.

Elle a été également soulevée par le point de vue des experts :

Les experts du CGEDD notent que « la valeur actualisée nette du projet augmente avec un décalage de la date, c'est-à-dire qu'il y a un avantage collectif à aller au-delà de 2030 pour la mise en service ⁽⁸⁾ ».

Olivier Klein indique de son côté que « parler du phasage, parler de la réalisation partielle des projets est aussi une manière de ne pas tuer les projets ⁽⁹⁾ ».

Un intervenant réagit : « pour quelle raison n'envisage-t-on pas ce phasage et on est toujours à dire 2030. (...) Est-ce qu'on fait toujours tout en même temps et on ne phase rien ⁽¹⁰⁾ ? »

Ce à quoi RFF répond : « ce projet est perçu comme un tout, parce que c'est un projet global d'aménagement du territoire. La question du phasage pourrait peut-être être évoquée mais dans des phases ultérieures de la construction ⁽¹¹⁾ ».

⁽¹⁾ Question n° 97.

⁽²⁾ Réunion du 2 décembre, verbatim p. 16.

⁽³⁾ Réunion du 2 décembre, verbatim p. 30.

⁽⁴⁾ Question n° 107 à propos des TER.

⁽⁵⁾ Question n° 95.

⁽⁶⁾ Cahier d'acteur n° 4.

⁽⁷⁾ Cahier d'acteur n° 7.

⁽⁸⁾ Réunion du 2 décembre, verbatim p. 26.

⁽⁹⁾ Id p. 28.

⁽¹⁰⁾ Id p. 40.

⁽¹¹⁾ Id p. 40.

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

Dans un environnement de ressources financières rares, plusieurs participants plaident pour une autre allocation des dépenses publiques en faveur des liaisons du quotidien.

« Nous n'arrivons déjà pas à financer la totalité de la stabilisation de l'âge du réseau ferroviaire, alors pourquoi continuer à construire des lignes nouvelles ⁽¹⁾ ».

« Les liaisons Quimper-Brest et nord-sud en Bretagne intérieure on y travaille dit-on mais on ne dispose pas d'argent pour les faire. N'est-ce pourtant pas prioritaire ⁽²⁾? ».

« Pour quelles raisons la priorité d'aménagement des voies ferrées est-elle donnée aux grands axes alors que ce sont les axes secondaires qui en ont le plus besoin ⁽³⁾? ».

« Au total, dans la situation morale, sociale, économique présente, il serait indispensable de concentrer les efforts publics sur des réalisations modestes, efficaces et réellement utiles aux « gens ordinaires » ⁽⁴⁾. »

« Je souhaite que le projet de LNOBPL prenne en compte les options suivantes : donner la priorité à des infrastructures de transport en commun qui répondent aux besoins de déplacements interurbains de la majorité de la population régionale ⁽⁵⁾ ».

« Ce projet aspirera tous les financements alors qu'on a du mal à trouver quelques millions pour rénover certaines lignes ⁽⁶⁾ ».

« Visiblement il existe un hiatus important entre le souhait du public de voir les lignes SNCF locales se développer et les deserts s'élargir aux villes moyennes et le souhait des décideurs du tout TGV ⁽⁷⁾. »



Les membres de la CPDP ont présenté leurs premières conclusions lors de la réunion clôture.

Ces positions indiquent que le projet LNOBPL est mis en concurrence avec d'autres investissements de maintien du réseau du quotidien, jugés prioritaires, alors que le maître d'ouvrage et les régions soulignent leur complémentarité :

« Le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire est envisagé à plus long terme, à l'horizon 2030. Cohérent avec le Grand Plan de Modernisation du Réseau, il permet de tirer profit des investissements déjà réalisés et planifiés sur le réseau existant ⁽⁸⁾. »

« Le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire, s'inscrit dans le cadre de ce programme, dans la continuité de la LGV Bretagne-Pays de la Loire et des travaux de modernisation des lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper, en cours de réalisation ⁽⁹⁾. »

Pour le vice-président du conseil régional de Bretagne chargé des transports : « Il faut bien situer le sujet et le pourquoi de ce débat public. Il ne s'agit pas pour nous d'attendre 2030 pour réaliser un certain nombre d'aménagements internes au territoire breton ⁽¹⁰⁾. »

La publication pendant le débat du rapport de la Cour des comptes sur la grande vitesse ferroviaire a éclairé le débat LNOBPL et la question de son bien fondé économique, environnemental et social d'un jour particulier.

Bien que RFF souligne que « le projet LNOBPL diffère des lignes à grande vitesse considérées dans ce rapport », certains participants y ont puisé un doute sur la pertinence du projet.

⁽¹⁾ Question n° 97.

⁽²⁾ Question n° 139.

⁽³⁾ Question n° 124.

⁽⁴⁾ Avis n° 96.

⁽⁵⁾ Avis n° 86.

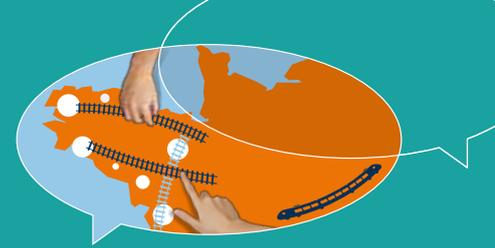
⁽⁶⁾ Avis n° 85.

⁽⁷⁾ Avis n° 63.

⁽⁸⁾ RFF réponse à la question n° 124.

⁽⁹⁾ Réponse à la question n° 63.

⁽¹⁰⁾ Réunion du 2 décembre, verbatim p. 14.



« D'où ma question : pourquoi cette LGV Nantes-Rennes serait meilleure (ou moins pire) que les autres LGV sur lesquelles s'est appuyé le rapport de la Cour des comptes⁽¹⁾? »

« Je m'interroge sur le coût des projets à l'heure où la Cour des comptes soulève la question des moyens⁽²⁾. »

« On veut du TGV dans tous les coins de France mais à quel prix ! Le gain de 5/8 minutes pour Brest-Paris en 3 heures me fait dire que certains décideurs bretons veulent s'offrir une danseuse. Mais qui paie ? Nous. Le Carhaisien ou Paimpolais en profitera-t-il ? Quid de l'irrigation du territoire breton avec ces TGV⁽³⁾? »

L'association ALTRO a de son côté très fortement contesté les conclusions de ce rapport⁽⁴⁾.

Bien au-delà du seul projet LNOBPL, c'est la question de la rentabilité et donc de la pertinence du ferroviaire qui surgit à travers les interrogations de certains participants.

« Lorsqu'on parcourt les questions ou interventions, on ressent une forte demande d'irrigation du territoire par le ferroviaire. Pourtant le train reste, me semble-t-il, un moyen de transport de masse. Pouvez-vous, à partir de votre expérience et/ou à partir des données de la bibliographie, nous indiquer à partir de quels seuils de population une liaison ferroviaire entre deux villes peut fonctionner en équilibre économique⁽⁵⁾? »

D'une manière générale, le débat à propos du financement du projet LNOBPL a mis en lumière des difficultés récurrentes s'agissant de débats sur le financement d'infrastructures ferroviaires, difficultés liées à la fois au caractère anticipé des réflexions et aux limites de compétence du maître d'ouvrage gestionnaire d'infrastructure qui ne maîtrise pas les éléments de tarification et la situation financière de l'état ou des régions.

La nature et les enjeux des questions qui ont été abordées autour de ce thème ont également illustré la difficulté à se prononcer sur un projet sans avoir la possibilité de « jouer » avec ses composantes - raisonner par liaison, phaser dans le temps - et sans avoir de compréhension fine du schéma de mobilité global qui le sous-tend - investissements du quotidien versus investissements LNOBPL.

Sans prétendre résumer ce compte rendu on peut mettre en relief des éléments qui ont marqué le débat :

- Un projet méconnu,
- Un objectif de gain de temps, Paris - la pointe bretonne en trois heures partagé par la plupart des collectivités territoriales, et les acteurs économiques, mais très discuté par les intervenants,
- La demande d'élargir la réflexion à l'ensemble des liaisons régionales et entre les deux régions,
- Une sensibilité forte au prix du billet, alors que la rentabilité socio-économique du projet apparaît limitée,
- Des variantes sur la liaison Nantes - Rennes qui pourraient être étudiées de façon plus approfondie,
- De fortes réserves sur les emprises foncières.

⁽¹⁾ Question n° 94.

⁽²⁾ Avis 63.

⁽³⁾ Question n° 9.

⁽⁴⁾ Réunion du 27 novembre, verbatim p. 24.

⁽⁵⁾ Question n° 77.

5 / RECOMMANDATIONS



Guillaume Pépy, actuel président du groupe SNCF déclarait ⁽¹⁾ : « *le temps n'est plus où les gens disaient voilà on va se prononcer sur un schéma et puis c'est tout. RFF c'est le gestionnaire de l'infrastructure et en même temps ce que le législateur souhaite c'est que ça soit vu dans un cadre plus vaste, qu'on ne parle pas seulement infrastructure mais qu'on parle service et qu'on ait une vision globale. Je pense que le débat démocratique a tout à gagner à cette vision globale* ».

Alors que RFF a d'abord présenté le projet LNOBPL comme un projet d'infrastructures, le débat a mis en évidence une demande forte d'élargissement du champ de la discussion. Le rapprochement du gestionnaire du réseau et de l'exploitant actuel au sein du groupe SNCF devrait faciliter cette évolution.

Si le projet se poursuit il est nécessaire que la concertation qui sera mise en place permette **une réflexion collective** ouverte qui devrait s'articuler autour des thèmes qui ont traversé une bonne partie des débats :

- les besoins de mobilité de la population des deux régions et les perspectives d'évolution de cette mobilité au cours des années à venir ⁽²⁾,
- les choix d'aménagement du territoire qui sous tendent les politiques de transport ⁽³⁾.

Dans ce contexte, la concertation à venir ⁽⁴⁾ devrait impliquer non seulement SNCF Réseau mais aussi les autres acteurs de ces politiques de transport et d'aménagement.

Un autre point sur lequel il paraît important d'insister est celui des **spécificités du rail** au sein des moyens de transport collectifs. Le débat autour du projet LNOBPL montre que les contraintes spécifiques du rail et les coûts qui en découlent pour la collectivité ⁽⁵⁾, sont négligés ou ignorés par beaucoup des intervenants dans le débat.

Le projet peut donc être l'occasion de déployer un travail de partage et d'explication autour des spécificités techniques, fonctionnelles et économiques du rail.

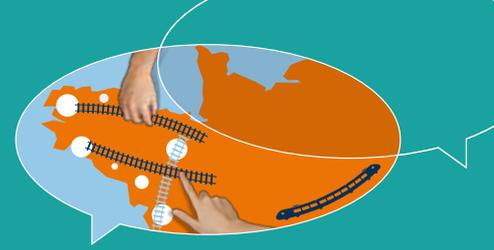
⁽¹⁾ Colloque de RFF sur la concertation le 29 avril 2014 - www.colloqueconcertation-rff.fr/content/guillaume-pepy-president-de-la-sncf

⁽²⁾ Il ya vingt ans Internet n'était pas disponible pour chacun, aujourd'hui nous l'utilisons quotidiennement et nous revendiquons des accès Internet partout, y compris dans les trains ! Ce changement donne une indication sur la rapidité des changements qui peuvent intervenir dans nos modes de vie.

⁽³⁾ Ce point est particulièrement sensible en Bretagne, région où la nécessité du désenclavement a, peut-être, occulté les problèmes d'aménagement du territoire régional.

⁽⁴⁾ Cette concertation devra sortir des cadres habituels de l'exercice pour permettre un travail collectif autour de ces thèmes, par ailleurs forts complexes.

⁽⁵⁾ Le coût des infrastructures et des déplacements intra régionaux reste pour une bonne part à la charge des contribuables car le financement fait très largement appel aux contributions de l'État et des collectivités des régions.



Ce travail devrait logiquement conduire au développement d'une réflexion collective sur les complémentarités entre les différents modes de transport en fonction des caractéristiques des territoires à desservir.

Sur un plan plus technique, le débat a mis en exergue une demande claire des citoyens pour une explication des choix techniques effectués. Dans le projet LNOBPL certaines hypothèses de dessertes ou de tracés n'ont pas été prises en compte, les Ligériens et les Bretons veulent savoir pourquoi.

Il paraît donc important que, dans l'éventualité d'une poursuite du projet, les AOT et RFF détaillent de manière fine l'ensemble des hypothèses qui ont été examinées tout au long des études du projet et expliquent clairement les raisons de l'abandon de certaines de ces hypothèses.

Ce point est particulièrement important pour la liaison Nantes – Rennes pour laquelle les participants au débat ont proposé de multiples solutions de tracé. Spécifiquement pour cette liaison, pourraient être mis en place de véritables ateliers participatifs sur les possibilités de tracé de la ligne.

Enfin la question des emprises foncières devra faire l'objet d'une attention toute particulière.

ANNEXES

Annexe 1 : Liste des auteurs de cahiers d'acteurs

Annexe 2 : Budget du débat public

Annexes disponibles sur la clé USB jointe au compte rendu

1/ L'organisation du débat

- Lettre de saisine de la CNDP
- Décision d'organisation d'un débat public
- Nomination du Président de la CPDP
- Nomination des membres de la CPDP
- Validation des modalités d'organisation
- Courriers et décision expertises complémentaires

2/ La communication

- Récapitulatif des actions de communication
- Sommaire de la revue de presse
- Revue de presse

3/ Les documents du débat

a. Documents du maître d'ouvrage

- Dossier du maître d'ouvrage
- Synthèse du dossier du maître d'ouvrage

b. Documents de la CPDP

- Journaux du débat
- Lettres électroniques

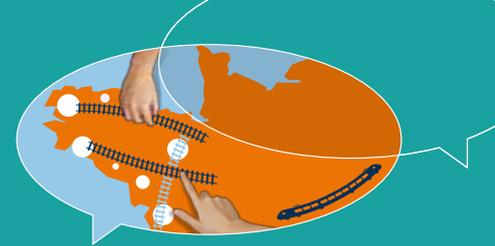
c. Le débat

- c.1 Réunions publiques
 - Verbatims et synthèses des réunions publiques
- c.2 Rencontres voyageurs
- c.3 Le travail avec les étudiants
- c.4 Les cahiers d'acteurs et les contributions, analyse
- c.5 Les expertises complémentaires

4/ L'évaluation du débat

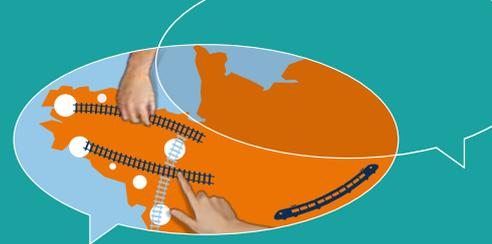
Tous les documents du débat ainsi que les questions et réponses formulées au cours du débat sont consultables sur le site :

<http://lnobpl.debatpublic.fr>



ANNEXE 1 : LISTE DES CAHIERS D'ACTEURS

N°	Auteur	N°	Auteur
1	Département des Côtes d'Armor	21	Pays de Brest Pole Métropolitain
2	Région Bretagne	22	AUTIV
3	Pôle Métropolitain Loire-Bretagne	23	Mouvement Démocrate Vendée
4	CESER Bretagne	24	Départements d'Ille et Vilaine et de Loire
5	Région Pays de la Loire	25	NEXUS
6	FNAUT Bretagne et Pays de Loire	26	Mouvement écologiste indépendant
7	Pontivy Communauté / CIDERAL	27	EELV Pays de Loire / Nantes Métropole
8	CCI Bretagne	28	CGT Bretagne et Pays de la Loire
9	Pays de Redon Bretagne sud	29	CCI Nantes Saint-Nazaire
10	ACIPA/CEDPA	30	EELV Bretagne
11	ANDE	31	CCI Pays de la Loire
12	CARENE, Cap Atlantique, CC du Pays de Pont Château Saint Gildas, CC Loire et Sillon	32	CANE, IVINE, FNE Pays de la Loire, UMIVEM, LPO 35
13	CCI Rennes	33	AVA/APSEE
14	Conseil général du Finistère, Brest Métropole Océane, Quimper Commaunuté, Morlaix Commaunauté, Lannion Trégor Communauté	34	UDB
15	Acteurs économiques finistériens	35	CERCLE PIERRE LANDAIS
16	Mouvement Européen Charente -Maritime	36	Conseil de développement du Pays d'Auray
17	Rennes Métropole et Nantes Métropole	37	Chambres d'agriculture, FDSEA, JA Bretagne et FNSEA et JA Loire Atlantique
18	Mouvement Démocrate Loire Atlantique	38	Lamballe Communauté
19	Syndicat mixte aéroportuaire du Grand Ouest	39	Lorient Agglomération
20	ALTRO	40	Bretagne Vivante
		41	Saint-Brieuc Agglomération
		42	CESER Pays de la Loire
		43	Pays de Saint-Brieuc



ANNEXE 2 : BUDGET DU DÉBAT PUBLIC

FRAIS ENGAGÉS PAR LA CPDP

Fonctionnement du secrétariat général et de la CPDP (salaires et frais de mission), locaux, matériels informatiques, fournitures, frais de déplacement	350 000,00 €
Marché prestataire logistique	300 000,00 €
Location des salles	25 000,00 €
Marché prestataire communication (studio graphique, impression des documents du débat)	260 000,00 €
Marché d'animation des outils et du site Internet	95 000,00 €
Achat d'espaces presse et affichage public	360 000,00 €
Marché d'analyse du débat	25 000,00 €
TOTAL	1 415 000,00 €

Conformément à la loi, les dépenses relatives à l'organisation d'un débat public sont prises en charges par le maître d'ouvrage.

Les frais de déplacements et d'hébergement des membres de la CPDP sont à la charge de la CNDP. Les membres de la CPDP ont ainsi été indemnisés à hauteur de 44 896€ et leurs frais de transports et d'hébergement se sont élevés à 9 046€.

CRÉDITS PHOTOS : Fotolia • Iodefex • F. Jouanneaux • A. Mahot • D. Mingant • F. Pieau

cndp Commission nationale
du **débat public**

DÉBAT PUBLIC
Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire - LNOBPL
<http://lnobpl.debatpublic.fr>