



# Analyse du Débat Public « Liaisons ferroviaires Bretagne – Loire »

Par les étudiants de Master 1 AUDE « Aménagement et Urbanisme Durable, Environnement

Référent: Hélène Martin-Brelot, MCF à l'Institut de Géoarchitecture

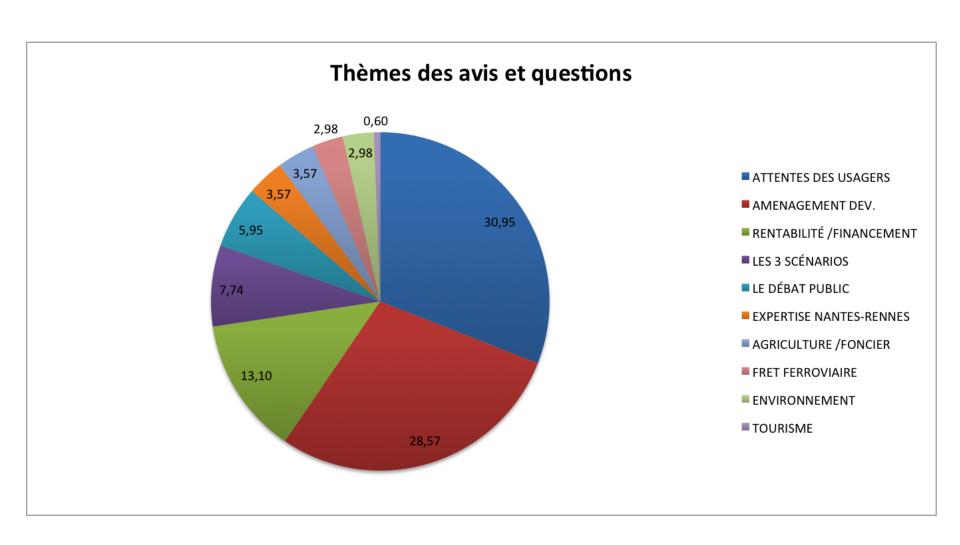
## Analyse du débat en relation avec les attentes des territoires

- Comment s'exerce la participation selon les territoires (analyse des modes d'expression privilégiés, des types de participants...) ?
- Quelles opportunités ou difficultés sont mises en avant (analyse des thèmes abordés)
   ?

#### Méthode

- De septembre à novembre, analyse de :
- 80 questions et 41 avis
- → Où se situent les oppositions ?
- → Quels thèmes suscitent le plus de conflits ou font consensus ?
- 10 points de vue
- → Quels arguments sont mis en avant selon les types d'acteurs et leur appartenance territoriale ?
- 6 réunions
- → Comment l'intervention influence-t-elle le débat ?

## Résultats « Avis » et « Questions »



## Thème « Aménagementdéveloppement »

- Projet trop centré sur Rennes-Nantes-Paris
- Centre-Bretagne et pointe bretonne oubliés
- Questions environnementales et sociales omises
- Gaspillage de terres agricoles
- Question de la prise en compte ou non de l'aéroport NDDL
- Oubli de la pointe bretonne concernant le fret

## Thème « Attentes des usagers »

- Pas de prise en compte des besoins actuels de la population
- Demande de tarifs préférentiels pour les usagers réguliers (le temps gagné se suffit pas)
- Commencer par améliorer les lignes actuelles (Brest-Quimper / Nantes-Bordeaux)

### Thème « Les 3 scénarios »

- Demande d'un scénario sans l'aéroport NDDL
- Pas assez de scénarios proposés
- Scénarios qui ne sont pas assez détaillés
- Demande d'un scénario avec une liaison Nordsud (Saint-Brieuc / Lorient)
- Scénario mauve : gaspille le moins de terres agricoles (avis)

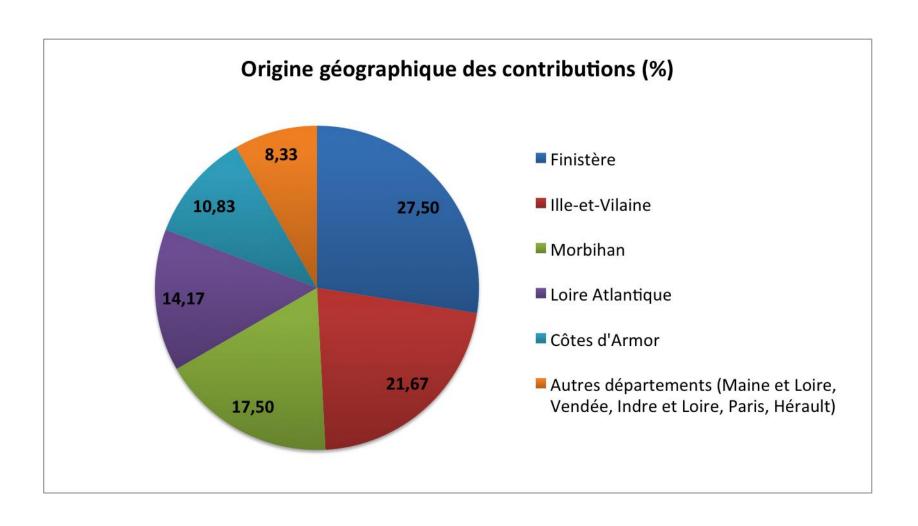
## Thème « Rentabilité / Financements »

- Peu de temps gagné par rapport à l'ampleur du projet
- Prix du billet trop cher
- Origine du financement ?

## Thème « Débat public »

- Mauvaise prise en compte des remarques faites sur le projet : pas de possibilité de s'exprimer réellement, trop de restrictions.
- Thématiques environnementales et sociales qui ne sont pas assez prises en compte.
- Critique sur la mauvaise gestion de cet outil : pas de retransmission en direct, pas de réponses aux questions...

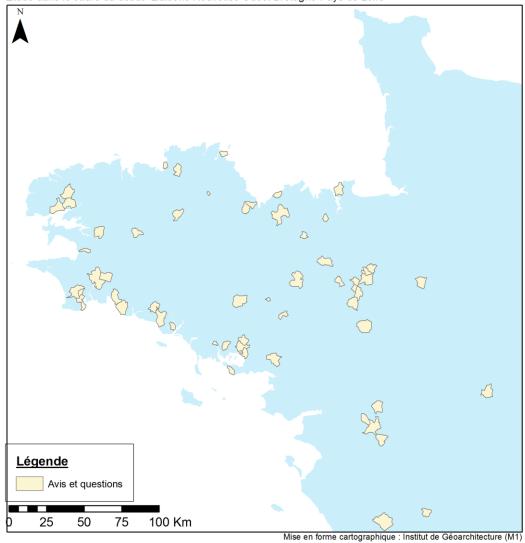
### La participation selon les territoires



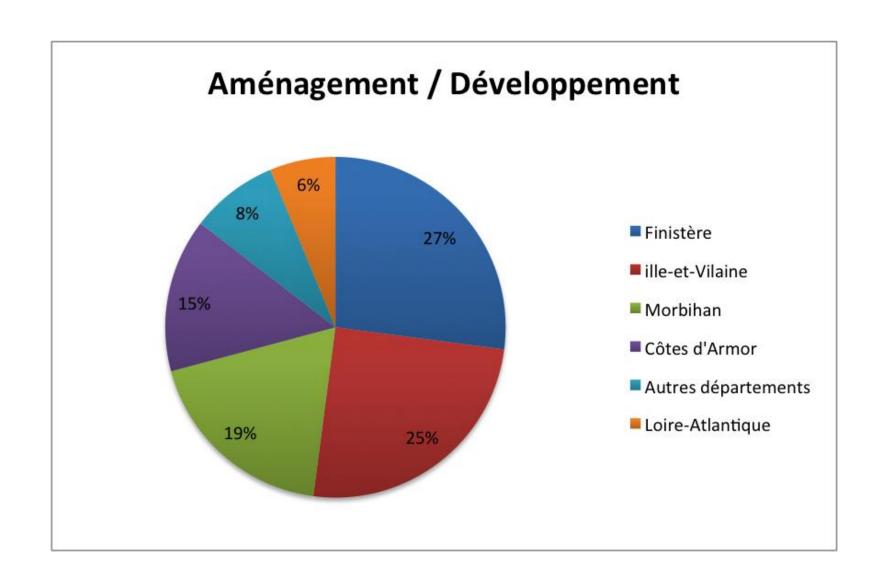
#### La participation selon les territoires

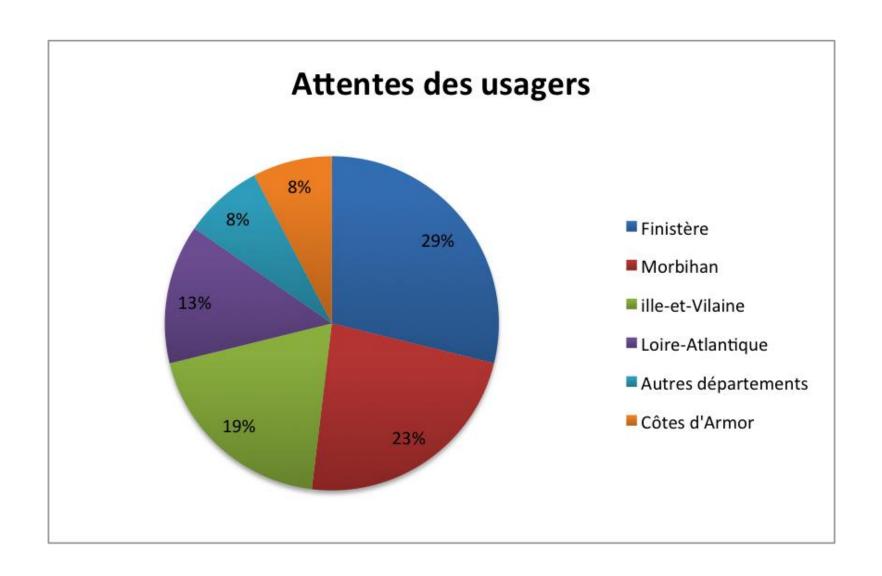
#### Origines des interventions

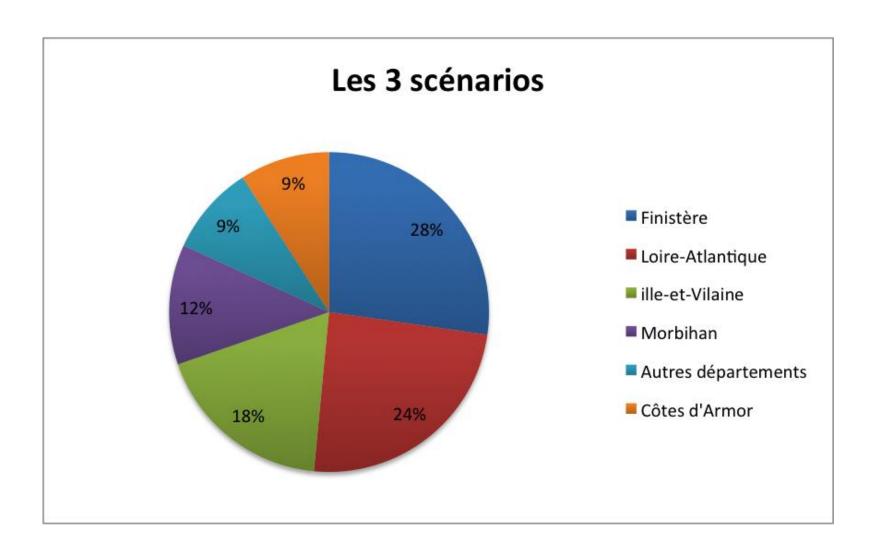
Etude dans le cadre du débat "Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne-Pays de Loire"

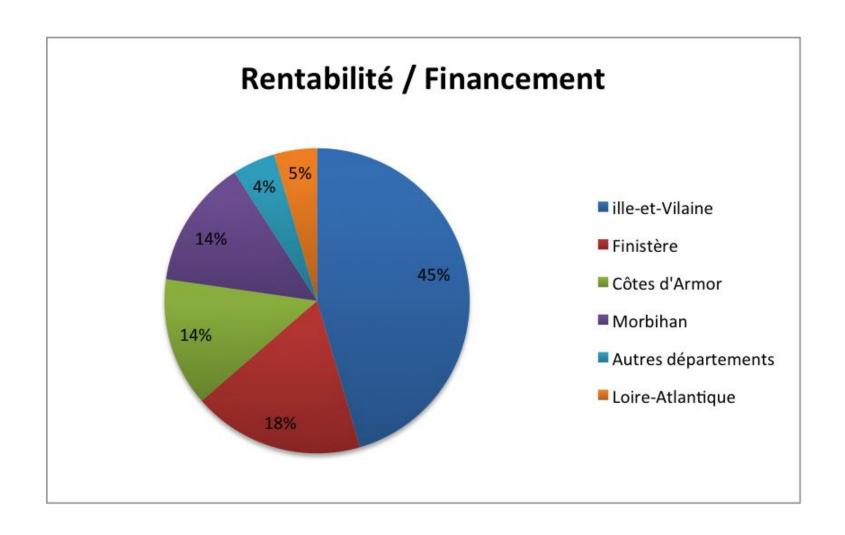


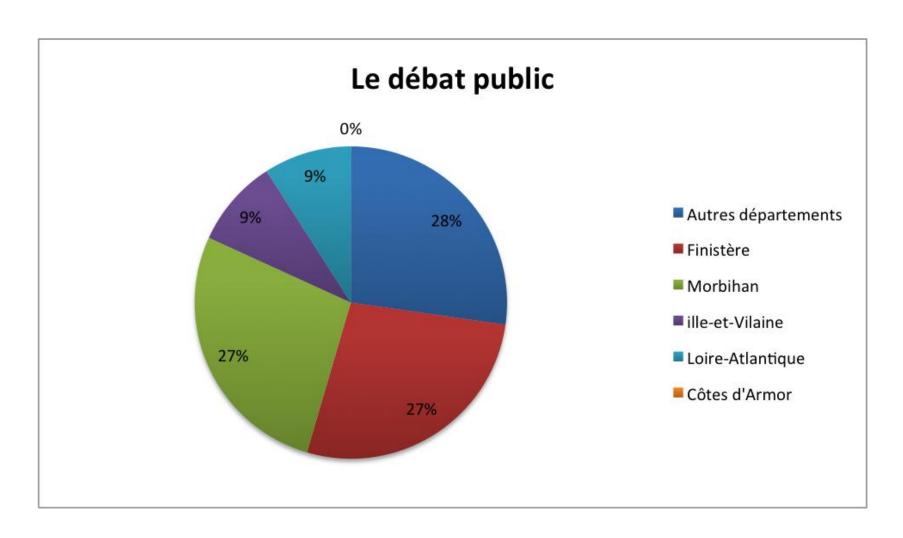
sources : BD commune (IGN); date : novembre 2014











#### Tonalités des interventions

- Grande proportion de commentaires « agacés » :
- Ille-et-Vilaine (50%)
- Morbihan (43%)
- Finistère (42%)
- Loire-Atlantique (41%)
- Autres départements (40%)
- Majorité de commentaires « neutres »
- Côtes d'Armor (23%)

#### Résultats « Points de vue »

- Collectivités territoriales et administrations : plutôt pour le projet
- Pôle métropolitain Loire Bretagne (Angers, Brest, Nantes, Rennes et Saint Nazaire)
- Région Bretagne
- Conseil Général des Côtes d'Armor
- → MOA et élus parlent d'une seule voix (accroissement population bretonne de 20% à l'horizon 2030; maintien de l'attractivité et de la cohésion territoriale)
- Acteurs économiques / contre ou pour, avec des réserves
- Conseil Economique, Social et Environnemental Régional (CESER)
- Groupe Chatal (société de mécanique de précision)
- Groupe Yves Rocher

#### Résultats « Points de vue »

- Associations / plutôt contre le projet
- Collectif transport « Fougères Rennes en Train »
- Association TER Brest Quimper
- Association France Nature Environnement Pays de la Loire
- Association des usagers des Transports en Ille-et-Vilaine (pour)
- Citoyens / plutôt contre le projet

## Synthèse à mi-débat

- Des visions d'aménagement du territoire contestées
   (projet centré sur Paris et les grandes villes régionales,
   délaissement du centre Bretagne, des axes de circulation
   nord-sud, de la pointe bretonne (Brest-Quimper), ou encore
   d'autres lignes structurantes (Brest-Nantes, Rennes- et
   Nantes- Bordeaux).
- Des gains de temps jugés trop modestes au regard du coût du projet et de son impact environnemental
- L'objectif de desserte de **l'aéroport du grand ouest** souvent contesté (cf. 4<sup>ème</sup> scénario)

## Synthèse à mi-débat (suite)

- Des demandes de précisions par liaison (Rennes-Brest, Rennes-Quimper, Rennes-Nantes, avec ou sans desserte de NDDL).
- Un sentiment de décision déjà prise : volonté de débattre plus généralement de mobilité à horizon plus lointain.

 Les impacts du projet sur l'environnement encore marginalement abordés pour l'instant.

#### Questions sur la pratique de la concertation

- L'espace du débat public, un espace public au sens d'Habermas?
- → CNDP assure les conditions d'un « dialogue raisonné » dans lequel les différences de points de vue sont mises en débat
- → Internet élargit la sphère du débat public
- → Les réunions publiques (analyse qui montre quelques inégalités)
- → Des tendances « classiques »
- Un public essentiellement composé d'opposants
- La formulation d'une défiance vis-à-vis des institutions
- Un débat sur le débat
- L'expression de sentiments collectifs, d'émotions
- L'affirmation des attachements territoriaux (irréductible aux intérêts)
- La discussion des représentations du projet et de ses alternatives

## Perspectives propres à LNOBPL

- La définition des objectifs en amont du débat public (État, 2 CR, 5CG, 3 métropoles)
- → Confusions autour d'un projet breton ou « Bretagne Pays de la Loire »... qui mettent en cause la légitimité des interventions, ex. NDL, centre Bretagne
- À l'issue du débat : redéfinition de la notion d'intérêt général ?
- → Discussion sur les scénarios (Loire Atlantique et Ille-et-Vilaine pour le scénario bleu = liaison nouvelle Rennes-Nantes ; Redon et Lamballe contre le scénario vert = shunt de leur gare ; Pontivy pour le scénario vert...)
- → Les objectifs d'attractivité et de maillage sont-ils compatibles (compétitivité vs solidarité)?

#### Les cinq objectifs du projet

RAPPROCHER LES CAPITALES RÉGIONALES NANTES ET RENNES par une desserte rapide et cadencée

AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DE LA POINTE BRETONNE

Brest et Quimper à 3h de Paris

RENFORCER LE RÉSEAU INTER-VILLES ET L'IRRIGATION DES TERRITOIRES

par un maillage de dessertes rapides et performantes

DÉGAGER DES POSSIBILITÉS D'ÉVOLUTION À LONG TERME DU RÉSEAU

en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret) DESSERVIR LE FUTUR AÉROPORT DU GRAND OUEST

pour toute son aire de chalandise