

## Simulacre de débat public

Je constate que vous faites de la ligne LGV BPL en construction un exemple, que ce soit du point de vue économique, que du point de vue pratique, ou encore environnemental (voir encart p.92 du dossier). Or, ce que l'on peut voir dans la réalité lors de la construction de cet ouvrage – comme d'autres du genre –, c'est qu'il manque de qualité, tant d'un point de vue d'intégration paysagère que d'environnement. Dans les faits, RFF accepte rarement d'accorder de l'importance à ces aspects.

Sur le site d'Eiffage Rail Express, constructeur de la ligne LGV BPL (<http://www.ere-lgv-bpl.com>), une grande importance est attribuée aux boisements et aux haies bocagères par exemple. Dans les faits pourtant, les usagers et les riverains des lignes LGV peuvent constater le peu d'égards accordés à ce type de milieux, alors que leur présence réduirait l'impact visuel aujourd'hui important des ouvrages.

Pourquoi la politique du « 1% paysage et développement » appliquée aux autoroutes n'est-elle pas appliquée aux LGV ? Quels engagements concrets et quelle éthique accompagnent la réalisation de ces ouvrages ?

Le fait que le transport ferroviaire soit moins impactant pour l'environnement que d'autres moyens de transport, n'exclut pas de répondre à ces questions et d'apporter des garanties dans ces domaines. Il semblerait important de parler de ce genre de sujet lors des débats publics afin d'éviter de mettre les citoyens devant le fait accompli, comme il est coutume de le faire.

Dans le présent dossier, le fait accompli consiste doublement à :

- imposer la construction d'un nouvel équipement aéroportuaire (AGO), actuellement inexistant et dont la réalisation est hypothéquée par de nombreux recours : par sa référence et sa desserte systématiques dans les trois scénarii de liaisons nouvelles ferroviaires ; par la négation de l'existence des autres aéroports de Bretagne (Rennes, Brest, etc) et des Pays de la Loire (Nantes-Atlantique, Angers, etc.), totalement absents du dossier ;
- justifier par là-même le projet de LNOBPL qui lui est lié ;
- orienter systématiquement l'intérêt donc l'avis positif du citoyen contribuable – dans une phase préliminaire qui n'est pourtant pas censée être aussi détaillée – sur un scénario qui crée de nouvelles lignes et une nouvelle gare (aéroport), en contradiction des principes de base de « s'appuyer au maximum sur le réseau existant dans la continuité de la modernisation du réseau » et de « desservir les gares existantes » (Synthèse, pp.8-9). Comment ne pas remarquer la somme d'inconvénients des scénarii mauve et vert par rapport au scénario bleu, dont les avantages sont mis au premier plan ?

Cette manière de mettre en œuvre le débat public est-elle vraiment conforme aux exigences de transparence et de consultation démocratiques ? Ce projet de LNOBPL répond-il vraiment à des besoins réels des populations bretonne et ligérienne ? Il y a de quoi en douter. Au vu notamment des enjeux environnementaux et de l'assèchement des finances publiques :

- 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 ? A qui profitera en fait ce type de transport certes rapide mais coûteux ? ;
- est-il sérieux et responsable de nier la mutualisation des nombreux aéroports existant en Bretagne et en Pays de la Loire (avec leurs activités, leurs emplois, leurs subventions) pour imposer un nouvel aéroport, prétendre en faire le « trait d'union » entre deux métropoles (Rennes et Nantes) qui en possèdent chacune déjà un, et lui dédier un schéma de transport ferroviaire ? Quels choix

ont été pensés, présentés, concertés, concernant l'avenir des emplois et des usagers des aéroports qui seraient impactés ?

En bref, cette façon d'ancrer le projet de l'AGO – encore hypothétique puisque soumis à des recours – dans la tête des citoyens par un simulacre de débat public est extrêmement peu flatteuse pour ceux qui en sont à l'origine.