

Atelier Citoyens Brest

18 janvier 2017

Compte-rendu

Cadre de la séance

Luc ROUSSEL, consultant en concertation, animateur de la réunion, remercie les personnes présentes. Il précise que la séance sera centrée sur l'utilisation du simulateur.

Il présente les trois objectifs de la séance de ce soir :

- Valider les priorités identifiées au cours des séances précédentes
- Les illustrer et les questionner au travers du simulateur de scénarios
- Partager les idées pour préparer la réunion de synthèse

Tour de table

Luc ROUSSEL demande aux intervenants de se présenter :

- Benoît FORMSTECHE, chef de mission LNOBPL
- Cédric LEVREL, chargé des études techniques et du simulateur sur le projet LNOBPL
- Luc RIMAURO, chargé de concertation sur le projet LNOBPL

A noter que sont également présents

- Cédric CHERFILS, Direction Transport et Mobilités à la Région Bretagne
- Quatre étudiants de l'Institut de Géoarchitecture de Brest
- Deux consultants d'Etat d'Esprit - Stratis.

Alain RADUREAU, garant de la concertation, souhaite que les participants utilisent les objectifs et besoins formulés lors des précédents ateliers pour faire émerger des améliorations concrètes. Cela doit permettre de trouver un ou plusieurs optimums sous forme de scénarios lors de la séance.

Les points saillants identifiés

I. LES ELEMENTS EN LIEN DIRECT AVEC LE PROJET FERROVIAIRE LNOBPL

Cédric LEVREL présente une synthèse des éléments cités de l'atelier citoyens n°2 qui s'est déroulé en novembre. Ces éléments seront ensuite mis en relief avec ce qui est ressorti des autres ateliers. Cela a pour but que chacun des participants ait le contexte en tête lors de l'utilisation du simulateur.

- **Réduire le temps de parcours entre Brest et Rennes et Brest et Paris, il s'agit notamment de pouvoir passer une journée de travail à Rennes voire à Paris (départ tôt le matin et retour en soirée) :**
 - Objectif de 1h30 entre Brest et Rennes avec 10 allers - retours de cette durée et d'autres avec des dessertes plus nombreuses.
 - Objectif de 3h à 3h15, avec des départs tôt le matin et des retours en fin de journée vers Paris. Certains évoquant même des trajets en 2h30.
- **Réduire le temps de parcours entre Brest et Nantes :**
 - Objectif de 3 heures de temps de trajet.
 - Augmentation de la fréquence pour offrir la possibilité de rejoindre d'autres destinations au-delà de Nantes, notamment Saint-Nazaire. Si possible, un trajet direct, sans changement à Rennes.

Cédric LEVREL rappelle la particularité du trajet Brest – Nantes avec deux tracés : soit en passant par Quimper, soit en passant par Rennes. L'équipe-projet passe par Rennes car malgré la correspondance, cela peut s'avérer être plus rapide. La voie unique Brest – Quimper non électrifiée ne pourra pas supporter une augmentation significative du trafic en cas de recrudescence des trajets Brest – Nantes par le Sud.

- **Améliorer la desserte entre Brest et Quimper :**
 - Un temps de parcours maximal de 45 minutes.
 - La mise en place de 9 allers – retours de cette durée par jour a été citée comme un objectif pertinent.
 - La desserte de Landernau a également été citée comme un enjeu à prendre en compte avec une fréquence plus élevée.
 - Faciliter via cet axe le lien avec la branche sud du réseau.

Luc ROUSSEL demande quel sera le meilleur temps de parcours une fois la modernisation (en cours) de la ligne Brest – Quimper effectuée.

Cédric LEVREL répond que le meilleur temps sera d'1h01 en direct et de 1h15 avec des arrêts. La fréquence sera fixée à 9 allers - retours par jour soit le maximum permis par une voie unique.

- **Prévoir une liaison sans correspondance entre Brest et l'Aéroport du Grand Ouest avec un temps de parcours de 3h maximum.**

II. DES DEMANDES COMPLEMENTAIRES A INTEGRER AU BILAN DE LA CONCERTATION

Cédric LEVREL présente les demandes qui ne peuvent figurer sur le simulateur car elles concernent le service ferroviaire plus que le réseau, mais qui ont bien été compilées au cours des ateliers précédents :

- La question des tarifs : baisse des coûts et meilleure lisibilité.
- Permettre de bonnes liaisons avec le réseau secondaire (notamment la ligne Morlaix – Roscoff).
- Faciliter les liaisons entre la Bretagne et le reste de la France, hors Ile-de-France, notamment vers l'Est, le Sud et le Sud-Ouest.

↗ Une participante pense que l'objectif de 3 heures entre Brest et Nantes n'est pas forcément intéressant car il s'agit du temps de parcours en voiture. Selon elle, il faudrait essayer de viser plus bas pour que le ferroviaire devienne attractif.

Cédric LEVREL répond qu'aujourd'hui il faut 4h23 avec une correspondance à Rennes, et cela pourra se faire en 3h39 dès 2017. Il existera alors deux trains directs entre Brest et Nantes, chaque jour, qui feront le trajet en 3h10.

Cédric LEVREL prend l'exemple de la LGV Le Mans – Rennes qui permet de gagner 37 minutes pour un coût total de 3,4 milliards d'euros. Puis il rappelle quelques ordres de grandeurs : l'investissement ferroviaire pour gagner une minute est d'environ 100 millions d'euros, l'amortissement d'un projet comme LNOBPL s'étale sur 50 voire 100 ans et 20 millions de voyages par an sont réalisés sur le périmètre du projet LNOBPL. Toutes ces données sont intégrées dans les calculs socio-économiques. D'autres facteurs plus incertains comme la réduction de la congestion routière et le prix de l'énergie peuvent également être pris en compte. Enfin, il rappelle que le tracé d'aujourd'hui est celui d'il y a 150 ans. Même si le budget peut paraître important, il faut le positionner sur le long terme.

Benoit FORMSTECHEER ajoute qu'il faut s'intéresser aux effets de pallier. Investir 100 millions pour économiser 1 minute n'a que peu d'intérêt, alors que si l'on investit plus d'1 milliard pour gagner 10 ou 15 minutes, cela peut avoir un effet notable. Il faut bien se demander si 30 minutes de gagné sur un trajet long comme Paris – Brest a un effet notable sur le voyage, c'est pour cela que le ressenti des participants est un point intéressant.

↗ Un participant évoque les impacts environnementaux à longue échéance. Il imagine que le réchauffement climatique pourra amener les gouvernements à inciter voire forcer les populations à prendre plus le train que la voiture. Cela peut aujourd'hui apparaître comme un sacrifice mais il peut être bon de le faire.

Cédric LEVREL répond que, dans le simulateur, apparaissent les tonnes de carbone évitées avec la mise en place d'un scénario. Il évoque la notion de retour sur investissement pour la transition écologique notamment via les reports modaux. Des estimations sont faites pour comparer les émissions ou les économies d'énergie permises par le projet, il faut parfois plusieurs dizaines d'années pour atteindre cet équilibre.

↗ Un participant se rappelle qu'il y a quelques années, il y avait eu la mise en place d'un train pendulaire qui permettait de faire gagner du temps à moindre coût.

Cédric LEVREL répond que désormais la principale contrainte est la géométrie des voies. Les passages à niveaux, nombreux sur le réseau, limitent la vitesse à 160 km/h. C'est un pallier à partir duquel on doit supprimer les passages à niveaux. Les vitesses ont déjà été relevées au maximum sur les deux axes Rennes – Brest et Rennes – Quimper. Mais il faut se souvenir que la suppression de passages à niveaux entraîne des coûts sociaux et économiques. Concernant le train pendulaire, cela passait

également par un investissement dans un nouveau matériel roulant. L'investissement était de l'ordre du milliard d'euros avec un retour sur investissement moins favorable que les solutions évoquées aujourd'hui.

↗ Un participant se demande si le système pendulaire est synonyme des trains à sustentation magnétique.

Cédric LEVREL répond que non, il s'agit de trains qui déportent leur centre de gravité dans les courbes et peuvent ainsi adopter une vitesse plus élevée et donc gagner du temps.

↗ Une participante pense qu'il n'y aura plus de passages à niveaux d'ici quelques années.

Cédric LEVREL répond que, sur le réseau breton, 41 passages à niveaux ont récemment été supprimés ou modifiés, mais il en reste au moins 900. Même si la majorité d'entre eux sont situés sur les lignes en antenne, il en reste plusieurs dizaines sur le réseau principal. Cela constitue un enjeu de sécurité pour la SNCF.

III. LES PRIORITES COMPLEMENTAIRES DES AUTRES TERRITOIRES

Cédric LEVREL liste les points d'améliorations non évoqués à Brest mais issus des autres ateliers.

- Une amélioration de la liaison Nantes – Rennes, avec des divergences quant à la durée optimale (entre 45 min et 1 heure) et le nombre d'A/R par jour (de 15 à 20).

Cédric LEVREL rappelle que pour les participants des autres ateliers cela permet également d'améliorer l'axe Vannes – Saint Brieuc.

- L'amélioration de l'axe Nantes – Vannes – Quimper – Brest : plusieurs contributions ont été émises concernant cet axe. Les participants souhaitent une liaison directe et plus rapide avec des objectifs de performance compris entre 2h et 2h30.
- Connecter les principales villes du territoire de l'AGO.
- Améliorer la desserte périurbaine des 3 métropoles (Rennes, Nantes et Brest).

↗ Une participante pense que la modernisation de l'axe sud est prioritaire car il n'a pas été amélioré depuis des années.

Illustration par le simulateur de scénarios

Cédric LEVREL rappelle que les participants ont à leur disposition une feuille avec les temps de parcours optimaux en 2017 et 2018 selon les lignes. Il montre deux cartes montrant les serpents de charge, à savoir la fréquence ferroviaire, en 2009 et en 2030. La SNCF estime qu'elle devra gérer une hausse de 75% du nombre de voyageurs par jour entre 2009 et 2030.

Luc ROUSSEL prend l'exemple d'un scénario imprimé et réalisé par une participante. Le coût total était de 6,5 milliards pour générer des gains de temps de : 10 minutes sur Brest-Nantes et 21 minutes sur Rennes-Brest.

Cédric LEVREL rappelle que les ordres de grandeur des trois scénarios proposés lors du débat public étaient de 3 à 5,5 milliards d'euros.

I. CONSTRUCTION DU SCENARIO N°1

Secteur Brest – Plouaret

Cédric LEVREL rappelle que, sur ce tronçon, la ligne suit le tracé historique le long de l'Elorn pour des questions techniques et que la vitesse y est en moyenne de 140 km/h.

Il précise que les solutions proposées sont deux lignes nouvelles démarrant avant ou après Landernau ainsi qu'un aménagement entre Morlaix et Plouaret. Il rappelle que les sensibilités environnementale, sociale et économique sont indiquées selon un code couleur. Cela n'est qu'indicatif pour le moment et n'a pas pour objet d'établir une hiérarchie entre les solutions.

Alain RADUREAU pense qu'il serait préférable de parler de risque et non d'impact environnemental. Les moyens mis en œuvre et le tracé détermineront l'impact environnement, cependant, il n'y a pas de lien direct a priori entre une ligne et son impact. Cette hiérarchisation de couleur permet seulement d'identifier les points difficiles.

↗ Une participante précise qu'elle préférerait une nouvelle ligne Morlaix – Brest.

Alain RADUREAU rappelle que la densité de trains est forte entre Brest et Landernau. Il se demande comment les deux lignes nouvelles peuvent générer des performances similaires en termes de gain de temps alors que l'une d'entre elles s'arrête à Landernau.

Cédric LEVREL répond que malgré la densité, les trains n'entrent pas en concurrence car ils roulent à la même vitesse. On observerait majoritairement des phénomènes de rattrapages. Une augmentation du trafic périurbain peut être supportée même si la ligne nouvelle ne va pas jusqu'à Brest.

↗ Un participant demande s'il y a beaucoup de temps à gagner sur la ligne nouvelle Brest – Morlaix plutôt que ligne nouvelle Landernau – Morlaix. Si le TGV est en phase de décélération, il ne roulera pas à son potentiel maximum.

Cédric LEVREL répond que choisir la ligne nouvelle la plus longue ne fait gagner que 2 minutes pour un coût double. Cependant, si la ligne nouvelle passe au nord, cela permet de se rapprocher de Guipavas, où est situé l'aéroport, et de potentiellement ouvrir un arrêt. Si la ligne passe au sud, elle peut être mutualisée avec Brest – Quimper. Ainsi, il ne s'agit pas seulement de gagner 2 minutes à 600 millions mais aussi de créer des opportunités pour aller vers le Sud.

Benoit FORMSTECHEr complète en disant que si le TGV arrive à 320 km/h, il lui faut 15 km pour s'arrêter. Par contre, cela lui permettrait de rouler à 220 km/h alors qu'aujourd'hui il roule à 110 km/h. Il ajoute qu'il y a un faible intérêt à créer une section nouvelle permettant d'atteindre les 320 km/h si elle est longue de moins de 50 kilomètres.

➤ Un participant résume le choix en disant qu'il y aura soit une ligne nouvelle au nord desservant l'aéroport, soit une ligne par le sud qui rapproche de Quimper.

Cédric LEVREL répond que l'objectif de l'atelier est de savoir si les participants souhaitent une ligne nouvelle ambitieuse et coûteuse, ou si une ligne nouvelle plus restreinte répond à leurs besoins.

➤ Un participant demande ce qu'il adviendra du viaduc de Morlaix si l'aménagement contournant la ville est réalisé.

Cédric LEVREL répond que parfois la question ne se pose pas car cela permet de doubler les voies et donc d'augmenter la capacité. Sur cette portion, la question se pose plus en termes de vitesse que de capacité, ainsi il pourrait théoriquement être fermé. Cependant cela soulèverait la question des gares situées sur le tronçon potentiellement fermé.

Cédric LEVREL détaille les différents tableaux de bord disponibles sur le simulateur pour bien lire les impacts des évolutions qu'il vient d'effectuer (temps, capacité, environnement, coût).

Solution choisie : Ligne nouvelle Morlaix – Brest & Aménagement Plouaret – Morlaix.

Secteur Rennes – Lamballe

Cédric LEVREL présente les solutions : une amélioration de la capacité, deux sections de ligne nouvelle et un aménagement au plus proche de l'existant.

➤ Une participante préférerait une ligne nouvelle entre Lamballe et Rennes.

Benoit FORMSTECHEr précise que sur cette section, la ligne nouvelle présenterait de multiples options quant à son tracé.

Solution choisie : Ligne nouvelle Rennes – Lamballe.

Secteur Brest – Quimper

Cédric LEVREL précise que la modernisation en cours coûte 70 millions d'euros. Les solutions proposées sont bien plus ambitieuses et plus chères. Cela questionne les ouvrages d'art en place, la signalisation, le doublement des voies et donc légitime le plus gros investissement de départ.

➤ Une participante souhaite voir le maximum de gain de temps sur cette portion.

Cédric LEVREL précise que cela suppose la réalisation d'un ouvrage d'art pour franchir l'Elorn au sud de Landernau.

Solution choisie : Modernisation la plus ambitieuse (- 16 minutes / 1 050 M d'euros).

Secteur Lorient – Quimper

Cédric LEVREL précise que seule une ligne nouvelle est proposée. Le relief étant très contraint, il n'y a pas beaucoup de possibilités.

Les participants choisissent de le faire.

Solution choisie : Ligne nouvelle Lorient – Quimper (- 7 minutes / 1 150 M d'euros).

Secteurs Nantes – Rennes

Cédric LEVREL rappelle que les améliorations possibles sur le secteur Redon – Nantes servent à la liaison avec Rennes mais aussi à l'axe Bretagne sud. Il présente les solutions proposées : une solution capacitaire, deux d'aménagement et deux lignes nouvelles.

↗ Une participante souhaite faire la ligne nouvelle Nantes – Rennes pour gagner du temps.

Cédric LEVREL répond que la différence entre les deux lignes nouvelles est que l'on peut mutualiser les gains de temps sur la plus ambitieuse. Le gain de temps serait alors de 7 minutes sur Nantes – Redon, 25 minutes sur Rennes – Nantes et 11 minutes Rennes – Redon. Si on prend la ligne nouvelle la plus courte, il n'y a qu'un gain de temps sur Nantes – Redon et une desserte de l'aéroport.

↗ Alain RADUREAU souhaite connaître les temps de parcours globaux à ce stade du scénario.

Une participante indique que cela mettrait Brest à 1h45 de Rennes et, donc, Brest – Paris serait de 3h10. Brest – Quimper passerait à 45 minutes. Benoit FORMSTECHEP précise que Brest – Nantes passerait de 3h39 à 2h53 avec une correspondance par Rennes ou passerait de 3h35 à 3h06 par le Sud sans correspondance. Les options nord et sud seraient similaires, seule les correspondances sont différentes : il y en a une à Rennes en passant par le nord et aucune en passant par le sud.

↗ Un participant souhaite savoir quels sont les obstacles obligeant à avoir une correspondance à Rennes.

Benoit FORMSTECHEP précise que cela est dû au sens de circulation du train. Cela nécessite un rebroussement, un demi-tour en gare, qui occupe un temps en gare plus long et fait perdre environ 10 minutes.

Solution choisie : Ligne nouvelle Nantes Rennes - 9 minutes / 2200 M d'euros.

Scénario global et indicateurs

Cédric LEVREL précise que le coût total serait porté à 6 900 millions d'euros, soit un coût supérieur au scénario le plus ambitieux proposé lors du débat public. Le gain de temps total serait de 96 minutes sur le réseau.

Cédric LEVREL fait noter que de nouveaux indicateurs apparaissent une fois le scénario terminé. On voit que ce scénario a un impact socio-économique plutôt négatif, qu'il sert principalement les trajets de longue distance et que 47 000 tonnes de CO2 sont évitées. Le simulateur estime qu'il y aurait une hausse de 3 millions du nombre de voyageurs.

➤ Un participant demande à quelle période correspond les 47 000 tonnes de CO2 évitées.

Cédric LEVREL répond que cela est estimé sur l'année de mise en service.

Benoit FORMSTECHECHER rajoute que cela correspond environ à 47 000 véhicules moyens de moins sur les routes. Il complète en disant que le radar socio-économique est un indicateur imparfait car il y a beaucoup d'incertitudes autour des données socio-économiques projetées. Cependant, il est important de l'avoir en tête pour mettre en perspective la réalisation de ce projet.

Cédric LEVREL rappelle que le Paris – Brest direct en place le vendredi soir en 3h13 passera sous la barre des 3 heures.

Benoit FORMSTECHECHER prend l'exemple la ligne Paris – Marseille. Il est souvent dit que cela se fait en 3 heures alors qu'en réalité c'est entre 3h05 et 3h10. Mais dans l'imaginaire du voyageur, c'est bien la barre des 3 heures qui reste. Ainsi même si on n'atteint pas pleinement l'objectif pour Brest, on s'en rapproche fortement.

➤ Une participante demande à quels trains et créneaux s'appliquent les gains de temps évoqués ?

Cédric LEVREL répond que cela s'applique à tous les trains de moyenne et longue distance ne s'arrêtant pas sur la zone. Concernant les augmentations de capacité, les problèmes se situent principalement en sortie de Rennes.

Benoit FORMSTECHECHER répond qu'il faut réfléchir au niveau global sur tous les trains courts, moyens et longs. C'est un gain conséquent tant pour les touristes que les utilisateurs occasionnels.

II. CONSTRUCTION DU SCENARIO N°2

Luc ROUSSEL signale qu'il pourrait être intéressant de construire un scénario alternatif moins onéreux et ayant un meilleur ratio socio-économique afin d'avoir des éléments de comparaison pour les citoyens.

Cédric LEVREL précise qu'il faut rester fidèle aux besoins des citoyens même si on peut rationaliser certains choix. Il rappelle que les investissements les plus rentables sont ceux situés sur les lignes les plus fréquentées. Il est possible de faire ces choix très rentables pour ensuite mieux amortir d'autres investissements.

➤ Un participant se demande l'intérêt de faire une ligne nouvelle Rennes – Nantes pour desservir l'aéroport alors que Paris se rapproche. Il remarque que 8 000 voyageurs par jour entre Nantes et Rennes restent un potentiel assez faible.

Cédric LEVREL répond que les 8 000 voyageurs représentent le trafic dans l'hypothèse où aucune modernisation n'est faite. Cela est dû à la faible part modale du fer 5% des voyages contre 15% sur des zones comparables dans le reste de la France.

Benoit FORMSTECHECHER rappelle que la moitié des voyages entre Rennes – Redon et Rennes – Lamballe sont des voyageurs arrivant de Paris et allant à Brest ou à Quimper.

Secteur Brest – Plouaret

Solution choisie : Ligne nouvelle Morlaix – Landerneau & modernisation Plouaret – Morlaix (- 9 minutes / 900 M d’euros).

Secteur Rennes – Lamballe

➤ Un participant fait remarquer que cela est intéressant car cela concerne plus d’usagers que sur la partie Morlaix-Brest.

Solution choisie : Ligne nouvelle Rennes – Lamballe (- 10 minutes / 950 M d’euros).

Secteur Brest – Quimper

Solution choisie : Modernisation à 850 M d’euros (- 10 minutes / 850 M d’euros).

Secteur Lorient – Quimper

➤ Une seule participante souhaite l’aménager.

Solution choisie : Ne pas aménager.

Secteur Rennes – Redon

Solution choisie : Ne pas aménager.

Secteur Nantes – Redon

Solution choisie : Ligne nouvelle Nantes – Redon (- 6 minutes / 1 100 M d’euros).

Scénario global et indicateurs

Cédric LEVREL montre que le coût total est de 3 850 M d’euros. Le radar est moins ambitieux que le précédent mais qu’il est bien équilibré entre les différents objectifs. L’intérêt socio-économique est toujours faiblement négatif.

➤ Une participante signale que Brest reste loin et que dans ce scénario on favorise l’est de la Bretagne.

Alain RADUREAU répond que la difficulté du projet réside dans la grandeur du périmètre et des liaisons qui sont tout autant internes qu’externes. Chacun des participants souhaitent défendre ses liaisons. La difficulté est de réussir à penser régional voire national.

Benoit FORMSTECHE propose de faire le même scénario sans moderniser Brest – Quimper pour faire bouger la balance socio-économique.

Cédric LEVREL effectue les aménagements sans réaliser de modernisation sur Brest-Quimper ni l'aménagement Plouaret – Morlaix mais il aménage la partie Quimper – Lorient. Cela aboutit à la même balance socio-économique. Le fait d'enlever l'aménagement Lorient – Quimper fait passer du côté positif la balance socio-économique.

III. CONSTRUCTION DU SCENARIO N°3

Secteur Brest – Plouaret

Solution choisie : Ligne nouvelle Morlaix – Landerneau & aménagement Plouaret – Morlaix (- 9 minutes / 900 M d'euros).

Secteur Rennes – Lamballe

Solution choisie : Ligne nouvelle Rennes – Lamballe (- 10 minutes / 950 M d'euros).

Secteur Brest – Quimper

Solution choisie : Ne pas aménager.

Secteur Lorient – Quimper

Solution choisie : Ne pas aménager.

Secteur Rennes – Redon

Solution choisie : Ne pas aménager.

Secteur Nantes – Redon

Solution choisie : Ligne nouvelle Nantes – Redon (- 6 minutes / 1 100 M d'euros).

Scénario global et indicateurs

Le coût total est porté à 2 650 millions d'euros et l'impact socio-économique est faiblement positif.

Cédric LEVREL effectue une comparaison entre les trois scénarios à l'aide du simulateur. Le trafic voyageur augmente de 2,2 millions à 2,9 millions selon les scénarios. Deux scénarios ont un impact socio-économique légèrement négatifs et le dernier a un impact légèrement positif.

Echanges avec la salle

➔ Luc ROUSSEL demande aux participants leurs avis sur les différents scénarios qu'ils ont co-construits : le scénario 2 est soutenu par la majorité des participants, devant le scénario 3 puis le scénario 1.

↗ Deux participants auraient souhaité aménager la ligne nouvelle entre Nantes et Rennes permettant de mutualiser les gains de temps et d'améliorer la desserte entre les deux plus grandes villes du périmètre.

Conclusion

Cédric LEVREL remercie les participants pour leur implication. Cela révèle la complexité des questions posées par le projet. Il rappelle que le comité de pilotage a souhaité recueillir les avis de plusieurs acteurs (citoyens, économiques, associatifs, élus). Il souligne que cet exercice n'est pas simple et que les citoyens se sont bien prêtés à cet exercice pédagogique et novateur.

Luc ROUSSEL demande aux participants qu'ils expriment un retour global sur les ateliers et l'expérience globale.

Les participants se sont exprimés un par un, voici les points cités à plusieurs reprises :

- Participation à un exercice intéressant même pour les non-initiés
- Découverte et compréhension des enjeux de grands projets d'infrastructure
- Avoir une réflexion qui s'enrichie au fil des ateliers
- Se rendre compte des contraintes techniques et économiques de SNCF Réseau
- Implication dans le processus de conception du projet
- L'effort pédagogique consenti par SNCF Réseau pour permettre à chacun de participer
- Sentiment de frustration que la démarche s'arrête
- Souhait d'être informé sur les suites du projet

Benoit FORMSTECHEr rappelle que cet exercice est novateur y compris pour SNCF Réseau. Il est très satisfait de ce qu'il en ressort. Il les invite à venir à la réunion de synthèse à Rennes pour témoigner. Un document de synthèse de l'étape de concertation complémentaire leur sera envoyé. La prochaine étape majeure pour le projet est le comité de pilotage qui aura lieu en mars et où seront présentés les résultats de la concertation.

↗ Une participante demande si les participants seront informés de la suite du projet.

Benoit FORMSTECHEr répond que le site Internet vient d'être créé et qu'il existera tout le temps du projet. De plus, il propose que SNCF Réseau les inscrive à la lettre d'information du projet ce qui leur permettra de régulièrement recevoir les nouvelles du projet.

Alain RADUREAU conclut en rappelant l'importance d'exercices citoyens comme celui-ci. Il se dit bluffé par l'implication des participants dans l'exercice. Enfin, il aimerait que quelques citoyens acceptent de témoigner pour dynamiser la restitution des ateliers.