

# Atelier

Environnement – Usagers – Agriculture

# Rennes

9 janvier 2017

Compte-rendu

# Introduction

**Simon MAZAJCZYK, consultant en concertation, animateur de la réunion,** accueille et remercie les participants de leur présence à ce deuxième atelier « Environnement, Usagers et Agriculture ». Il présente le cadre de la rencontre qui s'articulera autour d'un retour sur deux enquêtes menées spécifiquement pour le projet, puis autour d'un temps de travail collectif sur les besoins de déplacements et les fonctionnalités prioritaires du projet LNOBPL. La réunion se clôturera sur la restitution des contributions par table.

**André CROCOQ, deuxième vice-président de Rennes Métropole,** souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants en présentant ses vœux pour l'année 2017. Il rappelle que cette année s'annonce riche pour la Métropole avec l'arrivée de la LGV mais aussi la livraison du Centre des congrès. Il revient sur les ateliers précédents et souhaite aux participants une rencontre aussi constructive qu'à l'habitude.

**Alain RADUREAU, garant de la concertation,** salue l'ensemble des participants et souligne l'évolution de la maîtrise d'ouvrage dans la posture adoptée vis-à-vis d'un projet qui n'est pas tant pensé en termes d'infrastructure mais plutôt en termes de besoins. Il invite les participants à s'investir dans le travail d'identification de ces besoins, comme l'ont fait récemment et de manière très constructive des citoyens qui ne sont pas *a priori* impliqués dans le projet.

## Tour de table

Chaque participant se présente lors d'un tour de table. Les présents à la réunion sont :

### Table 1 :

Elif GOREN, chargée de mission – Chambre d'agriculture  
Frédéric GEORGE, administrateur – Jeunes agriculteurs  
Jean-Baptiste MAINSARD, élu – Chambre d'agriculture régionale Bretagne  
Louis BOUAY, vice-président – Association ferroviaire Bretagne Nord

### Table 2 :

Victor PERRIER, chargé d'étude climat énergie – Fédération IVINE  
Daniel GESTAIN – Fédération IVINE  
Gérard CHÉNÉ – Côtes-d'Armor Nature Environnement (CANE)  
François GERARD – Comité de défense et de promotion de la desserte ferroviaire de Redon et du Pays de Redon (CODEF)  
Michel CANIAUX – Association Logistique Transport Ouest (ALTRO)

### Table 3 :

Patrick BOQUET – Association Erquy Environnement  
Jean-Jacques LEFEBVRE – Association pour la qualité de la vie à Pléneuf-Val André (AVA)

Aurélie CHAPEAU, animatrice – Association des expropriés en milieu agricole (ADE 35)

Alain BIGNON – Association des expropriés en milieu agricole (ADE 35)

**Partenaires :**

Gwenael BODO – Rennes Métropole

Cédric CHERFILS, direction des transports et des mobilités – Conseil régional de Bretagne

André CROCQ, vice-président – Rennes Métropole

**Observateurs :**

Ronan VIEL – Agence d’urbanisme de l’agglomération rennaise (AUDIAR)

Géraldine BERTAUD – CEREMA Ouest

**Les intervenants sont :**

Benoît FORMSTECHE, chef de mission LNOBPL – SNCF Réseau

Cédric LEVREL, chargé des études techniques LNOBPL – SNCF Réseau

**Alain RADUREAU, garant de la concertation,** est également présent.

# Présentation du résultat du panel citoyens et de l'enquête qualitative

Cédric LEVREL explique que les deux enquêtes qui vont être présentées ont été menées dans le but de mesurer l'évolution des pratiques de déplacement par rapport aux données 2009-2010 qui ont été modélisées pour les projections à horizon 2030.

Il précise que l'enquête quantitative (panel citoyen) a été réalisée auprès de plus de 1000 personnes réparties entre la Loire-Atlantique, les quatre départements bretons et l'Île-de-France. Les enquêtes qualitatives ont quant à elles été réalisées auprès de 40 citoyens au cours d'entretiens d'environ 1 heure. La logique observée lors de ces échanges est la même que celle du présent atelier : il s'agit d'identifier les usages et les besoins concrets pour pouvoir les traduire en fonctionnalités du projet.

## L'évolution des pratiques de mobilité

- On se déplacera plus dans 25 ans qu'aujourd'hui pour 71% des personnes interrogées.
- On se déplacera autrement : les personnes interrogées imaginent que dans 25 ans, les modes doux et les transports en communs seront privilégiés pour se déplacer au quotidien. Le bus de ville arriverait ainsi en tête des modes utilisés pour 53% des répondants, suivi par des modes doux comme le vélo (50%) et la marche à pied (48%).
- Pour les déplacements longues distances, le train devance l'avion, le covoiturage et la voiture.
- Le développement du réseau ferroviaire représente un enjeu important pour la réussite de la transition énergétique pour 93% des personnes interrogées.

## Le choix du mode de transport

Le choix du type de transport pour un trajet se fait selon un ou plusieurs critères : prix, horaires, temps de parcours, correspondances, accès gare-intermodalité, motif du déplacement et distance. Cédric LEVREL précise que le choix modal peut aussi être déterminé par un paramètre qui est également ressorti : celui de l'habitude.

## Les enjeux ferroviaires en Bretagne et Pays de la Loire

- La tarification : baisse des prix et simplification du système de tarification.
- La desserte et le temps de trajet : réduire le nombre de correspondances et augmenter la fréquence.
- La complémentarité des modes et maintien du réseau secondaire : assurer et optimiser le trajet porte à porte.
- L'information et la fiabilité.

## Les priorités sur le périmètre du projet LNOBPL

Pour les personnes interrogées, les priorités du projet LNOBPL devraient être les suivantes :

- Désenclaver la pointe bretonne.
- Faciliter les déplacements dans la région (liaisons inter-villes pour le tourisme et l'économie).
- Désengorger les villes et les routes en réduisant le trafic automobile.

Les personnes interrogées dans le cadre des enquêtes ont identifiés les itinéraires ci-dessous comme lignes à améliorer :

- La ligne Rennes – Nantes, citée par plus du quart des personnes interrogées soit 26%.
- Les lignes connectées à ces deux gares principales sont aussi à privilégier : Nantes – Brest (19%) : Rennes – Vannes (12%), Rennes – Saint-Brieuc (12%).
- La ligne littorale Vannes – Lorient – Quimper, citée par 17% des personnes interrogées, notamment pour les panélistes d’Ile-de-France (19%).
- La ligne Brest-Quimper est également citée par 12% des panélistes (14% au niveau local).

### **Les fonctionnalités du projet LNOBPL par objectif**

Cédric LEVREL présente ensuite les fonctionnalités identifiées par les personnes interrogées pour les différents objectifs du projet :

- Améliorer l’accessibilité de la pointe bretonne : les publics visés sont à la fois les bretons et les visiteurs (touristes, occasionnels...). La fonctionnalité identifiée est d’avoir un gain de temps pour traverser la Bretagne et rejoindre Paris avec un temps de trajet « idéal » de moins de 3h.
- Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes : la fonctionnalité est d’avoir un temps de trajet « idéal » entre 45 minutes et 1 heure ainsi que du cadencement.
- Renforcer le réseau inter-villes et l’irrigation des territoires : la fonctionnalité est de disposer d’une desserte directe et plus fréquente entre villes principales pour réduire les correspondances et le temps d’attente – l’itinéraire entre Vannes et Lorient a été cité. Le fait de mieux relier les villes de bord de mer, pour développer le tourisme, fait aussi partie des fonctionnalités identifiées.
- Desservir le futur aéroport du Grand Ouest : la fonctionnalité est de disposer d’une desserte directe depuis les principales villes de son aire de chalandise pour parvenir à un gain de temps et de confort (limiter le nombre de changements).
- Augmenter la capacité sur le réseau : les personnes interrogées souhaitent que l’offre soit adaptée à la demande pour améliorer le confort des usagers réguliers aux heures de pointe.

## **Echanges avec la salle**

André CROCQ exprime sa surprise de ne pas retrouver l’amélioration de la liaison Rennes – Nantes dans les priorités identifiées pour le projet.

Cédric LEVREL explique que cela tient certainement à ce que cet axe n’a pas particulièrement été mis en avant dans la manière de poser les questions aux panélistes, dans un souci de traitement équitable de toutes les liaisons concernées par le projet. Quand les panélistes ont été amenés à exprimer leurs priorités de manière plus territorialisée, le désenclavement de la pointe bretonne est, en effet, ressorti plus nettement à l’échelle macro du projet.

Benoît FORMSTECHEUR complète en rappelant qu’en entrant dans le détail du profil des répondants, l’amélioration de l’axe Rennes – Nantes ressort comme une priorité à environ 65% pour les habitants d’Ille-et-Vilaine. La question de la pointe bretonne apparaissant comme une question plus régionale, moins locale.

Jean-Baptiste MAINSARD demande ce qu’il en est des liaisons fret dans ces enquêtes.

Benoît FORMSTECHEP répond que le fret est relativement peu développé sur le périmètre du projet (de l'ordre de trois circulations par branche et par jour au-delà de Rennes) et qu'il apparaît que la capacité des infrastructures n'est pas un facteur limitant. En revanche, l'effort de souplesse et d'évolutivité du réseau dans le cadre de LNOBPL devra permettre d'être en mesure d'augmenter le trafic de fret au moment voulu.

Michel CANIAUX fait valoir que ces enquêtes ont eu lieu avant l'arrivée de la LGV Bretagne – Pays de la Loire, faussant potentiellement la situation de référence à partir de laquelle les citoyens avaient été interrogés.

Simon MAZAJCZYK répond que cette question constitue une très bonne transition avec l'exercice de travail collectif qui va suivre. Il propose d'y répondre en donnant les consignes de travail. Il s'assure également, avant de passer à la session de travail en groupe, que les participants n'ont pas de remarques à faire sur le compte-rendu de l'atelier précédent, qui est donc validé en séance.

# Temps de travail en groupe

L'objectif de ce temps de travail en groupe est d'identifier les fonctionnalités à privilégier à l'horizon 2030 et justifier ces choix en les illustrant par un ou plusieurs besoins associés. Les participants sont invités à identifier les besoins non satisfaits face à un niveau de service donné (temps de parcours moyen, la fréquence par jour, le prix, à titre de comparaison : le temps de parcours estimé en voiture).

Simon MAZAJCZYK rappelle qu'exprimé pour plusieurs liaisons, ce niveau de service ne correspond pas à celui qui est actuellement en vigueur mais au niveau de service estimé à horizon 2017, suite aux améliorations liées aux l'arrivées des LGV BPL et SEA (Tours – Bordeaux) et à la mise en place du cadencement dans l'Ouest français. C'est ce qu'on appelle la « situation de référence », à partir de celle-ci, les participants peuvent projeter les améliorations supplémentaires nécessaires à leurs yeux par le projet LNOBPL.

Louis BOUAY demande pourquoi Dinan ne figure pas sur la carte des liaisons proposées à la réflexion. Un autre participant ajoute que Lamballe n'y figure pas non plus. Cédric LEVREL explique que l'équipe projet a dû s'astreindre à un certain niveau de simplification, mais que l'exercice n'est pas limitatif, chaque participant est libre de porter à connaissance tout type de besoin identifié, y compris sur des liaisons non représentées. Simon MAZAJCZYK ajoute que toutes les réflexions seront compilées et analysées à la suite de la réunion.

## TEMPS DE TRAVAIL PAR TABLE

### Restitution par table

**Louis BOUAY, association ferroviaire Bretagne Nord, est le rapporteur de la table 1.** Il précise qu'il est le seul membre de son groupe à ne pas représenter la profession agricole.

Du point de vue des agriculteurs, la principale recommandation à observer est de limiter la création de lignes nouvelles dans un souci de préservation du foncier. La liaison nouvelle Rennes – Redon n'apparaît à ce titre pas indispensable par exemple. En cas de traversée de terrains agricoles par une ligne nouvelle, la table suggère que puisse être reversée une forme de taxe au bénéfice du propriétaire agricole.

Le fret n'apparaît pas comme une préoccupation décisive à cette table étant donné les faibles tonnages de légumes concernés. Les tonnages plus élevés de céréales transitent actuellement par la route, du côté de Rouen. L'importance de développer la production locale apparaît par ailleurs à la table comme un moyen de limiter les flux et de décharger les routes.

Sur le plan des fonctionnalités, la table recommande :

- De supprimer les ruptures de charge sur les trajets Rennes – Dinan et Dinan – Saint-Brieuc.
- De prévoir des aires de dépassement pour que les trains qui vont moins vite puissent laisser passer les trains plus rapides.

- De prévoir un matériel roulant avec plus de capacité là où l'augmentation de la cadence n'est pas possible.

Le rapporteur mentionne également que dans le cas précis du transport de malades et de pèlerins à Lourdes le car s'avère plus compétitif que le train depuis quelques années en matière de vitesse et de souplesse.

Pour finir, l'encouragement du tourisme côtier par la mise en place de trajets rapides à destination de Saint-Malo par exemple, est cité comme un frein au développement économique des villes côtières qui ne vivent plus que par le tourisme, et comme un facteur de désertification.

**Victor PERRIER (IVINE), est le rapporteur de la table 2.** Il explique que sa table est composée d'autres acteurs environnementalistes ainsi que d'un représentant d'usagers.

Les participants de cette table font valoir un certain nombre de points de consensus :

- Le critère principal d'amélioration du réseau doit être sa capacité à générer un report modal significatif depuis la voiture vers le train.
- Les principaux leviers de ce report sont : la rapidité, le prix, la fréquence et les services (notamment le wifi qui permet un temps de trajet utile).
- Il convient d'envisager les temps de trajet dans leur globalité, c'est-à-dire temps d'approche et d'attente compris.
- Il convient également de moduler les fonctionnalités au regard du type de trajet effectué (proximité, inter-villes ou longue distance).
- Il faut minimiser les ruptures de charge.
- Il faut privilégier les améliorations du réseau existant à la création de lignes nouvelles.

Mais aussi un point de désaccord : l'importance accordée au critère de la rapidité/de la vitesse n'est pas la même pour les profils environnementalistes qui privilégient la question de l'approche et de la fréquence, et par les profils de représentants d'usagers pour qui la question de la vitesse est primordiale mais au moins autant que la fréquence et le service.

Plusieurs liaisons à privilégier sont citées :

- Brest – Rennes – Nantes
- Saint-Malo – Nantes (en évitant les ruptures de charge à Rennes)
- Brest – Quimper – Nantes – La Rochelle (pour se rapprocher de la Nouvelle-Aquitaine)

Plusieurs techniques d'amélioration du réseau existant sont également citées :

- Voies de dépassement
- Amélioration de la signalisation (bloc automatique lumineux, canton mobile)
- Suppression des passages à niveau

**Patrick BOQUET (Erquy Environnement), est le rapporteur de la table 3.** Il précise que sa table est composée pour moitié de représentants d'usagers et de représentants d'agriculteurs.

Comme pour les autres tables, la priorité donnée à l'amélioration du réseau existant est rappelée, notamment pour des raisons de coût, tel qu'il se répercute sur le prix du billet pour le voyageur. Le

rapporteur estime qu'un trajet en train est abordable pour un actif célibataire, envisageable pour un couple d'actif mais exclu pour une famille qui se reporte automatiquement sur la voiture.

En matière de besoins, le rapporteur fait également valoir l'importance de favoriser les liaisons entre les grandes agglomérations de Rennes et de Nantes et les petites villes environnantes pour rendre possible l'installation des actifs dans des villes comme Erquy, Pléneuf Val André, Lamballe, Redon ou encore Saint-Malo. Cela a pour mérite d'alléger le coût de la vie pour les jeunes ménages tout en leur permettant de se rendre sur leur lieu de travail facilement, c'est-à-dire en 1 heure porte-à-porte avec un service de car en complément du train. Dans ce cas de figure, ce sont la fréquence et le temps de parcours global qui sont décisifs.

La table a également jugé important :

- De prévoir des mesures d'accompagnement en matière de stationnement automobile en gare avec, par exemple, un parking longue durée comme celui de Lamballe.
- De faciliter la desserte des aéroports (indifféremment celui de Rennes ou de Nantes) depuis Saint-Brieuc ou Saint-Malo.
- De faire de Lamballe la gare d'accès privilégié à la côte depuis Paris afin de désengorger Saint-Brieuc (avec une fréquence de trois ou quatre trains par jour).
- De synchroniser très précisément les horaires de cars et de trains.

Un participant précise également que la création de lignes nouvelles, combinée avec l'amélioration du réseau existant pouvait trouver une justification dans le cas où SNCF Réseau mènerait une politique assumée de développement du fret.

## Classement par objectif du projet

**Au fil de la restitution, les idées émises par les rapporteurs sont consignées sur des post-it et associées par Cédric LEVREL à chacun des cinq objectifs du projet, soit parce qu'elles y font référence explicite, soit parce qu'elles s'y rattachent implicitement.**

- Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée

L'importance particulière accordée par la table 2 à un report modal significatif se traduit notamment par une volonté d'améliorer la liaison entre Nantes et Rennes, mais aussi au-delà, entre Nantes et Saint-Malo.

- Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne. Brest et Quimper à 3 heures de Paris

Parmi les autres liaisons structurantes à améliorer d'après la table 2, deux participeraient à améliorer l'accessibilité du Finistère :

- Brest – Rennes – Nantes
- Brest – Quimper – Nantes – La Rochelle

- Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation des territoires par un maillage de dessertes rapides et performantes

En faisant valoir le développement de la côte de Penthièvre et de la côte d'Émeraude, la porte d'entrée importante que constitue Lamballe, et, d'une manière générale, l'importance de permettre un accès facile aux villes secondaires, la table 3 s'inscrit dans une politique de renforcement du réseau inter-villes, estimant notamment que cela participera à désengorger la RN12.

- Desservir l'aéroport du Grand Ouest pour toute son aire de chalandise

La table 1 s'est prononcée explicitement en faveur d'une bonne desserte des aéroports (Nantes - AGO - ou Rennes). Mais c'est également l'objectif dans lequel s'inscrivent d'autres remarques comme la difficulté du train à concurrencer la route pour des trajets vers Lourdes pour le transport de malades par exemple, ou l'importance d'une adéquation entre la desserte ferroviaire et l'emploi.

- Dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret)

Hormis une mention du fret par la table 3 et plus tôt lors de la rencontre, cet objectif n'est pas particulièrement abordé par les participants.

## Premiers retours sur les contributions des participants

Cédric LEVREL remercie les participants pour ce travail collectif et les encourage à développer leurs arguments sur le forum du site LNOBPL. Il note que l'identification de besoins en rapport avec des liaisons précises n'a pas été facile et que la plupart des contributions ont porté :

- D'une part, sur des objectifs généraux de performance du mode ferroviaire (qualité de service, amélioration des temps de parcours, diminution des ruptures de charge...) en vue d'un report modal significatif.
- D'autre part, sur la promotion d'une politique d'amélioration de l'existant liée à la défense des différents intérêts représentés (préservation du foncier, limitation des chantiers lourds...)

Les fonctionnalités et mesures d'accompagnement citées comme attendues par les participants se rapportent implicitement à des objectifs du projet (amélioration de la liaison Rennes – Nantes, désenclavement de la pointe bretonne, desserte des aéroports, préservation des possibilités d'évolution du réseau...)

Il revient ensuite sur la question des solutions techniques permettant d'améliorer le réseau existant pour montrer que leur mise en œuvre se révèle souvent soit problématique soit tout aussi impactante que la création d'une ligne nouvelle :

- Concernant l'impossibilité d'optimiser le passage de plusieurs trains à un même endroit, Cédric LEVREL précise qu'elle n'est pas due à un défaut de signalisation mais à la politique de desserte et d'arrêts de ces trains ;
- Au sujet des aires de dépassement, il fait valoir qu'elles participent à rigidifier le trafic puisque le retard d'un train devant être dépassé entraîne systématiquement celui du train qui devait le dépasser ;
- Pour finir, le fait de corriger des courbes d'une ligne existante implique d'empiéter sur du foncier ou de créer des ouvrages d'art, pour un coût et un impact similaire à celui de la création d'une ligne nouvelle.

André CROCQ complète cette première réaction de la part de la maîtrise d'ouvrage en estimant que les participants ont eu tendance à revenir sur des questions qui ont déjà été évacuées lors du débat public et à ne pas assez travailler sur une identification plus précise des besoins de mobilité. Il préconise que, lors des prochains ateliers, soient rappelés les acquis du débat public en amont du travail collectif. Il indique également avoir été surpris par la prégnance des remarques portant sur l'approche et l'accessibilité des gares compte tenu de l'important travail déjà engagé dans ce sens par les collectivités territoriales.

Pour finir, Benoît FORMSTECHEER ajoute que la modulation des priorités et du type de service ferroviaire par gradient de distance (déplacement de proximité, inter-villes puis longues distances) lui a semblé intéressante notamment sur des distances inférieures à 50 km autour de villes comme Lamballe, Redon, ou par extension Brest ou Morlaix, dont le rôle est important au sein du maillage inter-villes.

Il rappelle également qu'en tant que gestionnaire de l'infrastructure, les leviers d'action de SNCF Réseau sont principalement la fréquence et la vitesse, plus que le prix ou les services, mais qu'il est important de penser les deux en complémentarité et que l'ensemble des éléments de réflexion seront portés à l'attention du Comité de pilotage du projet.

# Présentation du simulateur de scénarios

Cédric LEVREL présente aux participants le simulateur de scénarios du projet LNOBPL ([www.lnobpl.fr/simulateur](http://www.lnobpl.fr/simulateur)). Il permet de se mettre à la place du chef de projet en explorant les différentes possibilités et combinaisons d'interventions sur le périmètre du projet pour mettre au point le scénario qui leur semble le plus adapté à leurs besoins. L'internaute doit, après avoir sélectionné une gare de départ et une gare d'arrivée, choisir pour chaque secteur d'aménagement sa solution privilégiée. Une fois l'ensemble des secteurs aménagés, les internautes sont encouragés à exporter leur scénario privilégié pour le présenter sur le forum LNOBPL et argumenter leurs partis-pris auprès des autres utilisateurs de l'outil.

En proposant aux participants une simulation en direct, Cédric LEVREL rappelle que cet outil innovant a été élaboré spécifiquement pour le projet LNOBPL, compilant ainsi près de cinq ans d'études. Il donne également les précisions suivantes :

- Les simulations s'effectuent sur la base de données projetées à horizon 2030 dans l'hypothèse où le projet LNOBPL ne serait pas réalisé. Elles ont été modélisées sur la base des études existantes.
- Pour certains secteurs, les différentes solutions d'aménagement sont exclusives les unes des autres. Par exemple, on ne peut pas créer une ligne nouvelle entre Rennes et Redon en même temps qu'une ligne nouvelle entre Rennes et Nantes.
- L'utilisateur du simulateur peut choisir de ne pas intervenir sur tous les secteurs s'il ne l'estime pas nécessaire.
- Chaque proposition d'aménagement retenue répond à un ou plusieurs objectifs globaux du projet. Ces derniers apparaissent en surbrillance à l'écran quand c'est le cas.
- Une fois que l'utilisateur s'est prononcé sur tous les secteurs d'aménagement, il peut consulter son tableau de bord et évaluer son scénario à l'aune de critères complémentaires :
  - Capacité à répondre aux différents objectifs du projet
  - Coût total
  - Impact environnemental
  - Intérêt socio-économique
  - Avantages par activité
  - Gain de voyageur
  - Emission de CO2 évitées

## Echanges avec la salle

Louis BOUAY demande où apparait le nombre de voyageurs concernés par chaque aménagement, faisant valoir qu'un gain de deux minutes pour 1 000 voyageurs n'a pas le même intérêt que pour 10 000 voyageurs concernés. Cédric LEVREL répond que l'ensemble des études de trafic est, d'une part, disponible sur le site du projet, et que d'autre part, le gain de voyageurs par scénario est consultable dans le tableau de bord.

Un autre participant demande si les scénarios finalisés sont pris en compte dans le cadre de la concertation au même titre qu'une contribution. Benoît FORMSTECHEER confirme que c'est bien le cas de tous les scénarios postés sur le forum ou envoyés par mail.

## Mot de conclusion

Benoît FORMSTECHEER remercie l'ensemble des participants pour leur implication, tout en les encourageant à utiliser le simulateur de scénarios ou à rédiger une tribune libre pour ceux qui ne seraient pas à l'aise avec le format numérique. Il rappelle que la concertation se clôturera à la fin u mois de février ou au début du mois de mars. Il convie également les participants à assister à la réunion de synthèse des ateliers qui se tiendra à Rennes le 9 février et qui permettra de revenir sur les apports des différents ateliers (citoyens, élus, acteurs économiques, associations...) et de croiser les contributions.

Pour conclure, Alain RADUREAU estime que si l'atelier n'a pas permis d'aboutir à l'élaboration d'un scénario au sens où la maîtrise d'ouvrage l'entendait, beaucoup de choses intéressantes se sont dites lors de cette rencontre. Il rend également hommage à la capacité de dialogue et d'ouverture des représentants associatifs présents ce jour.