

**2ème session de l'Atelier - « Freins à la mobilité des personnes :
quelles réponses des territoires ? »**



Synthèse des travaux en sous-groupes

Living Lab – Les publics aux marges d’une société hyper-mobile – Construire des portraits d’individus et proposer des solutions pour lever leurs freins à la mobilité

VERSION PROVISOIRE QUE VOUS ÊTES INVITÉS A COMPLÉTER

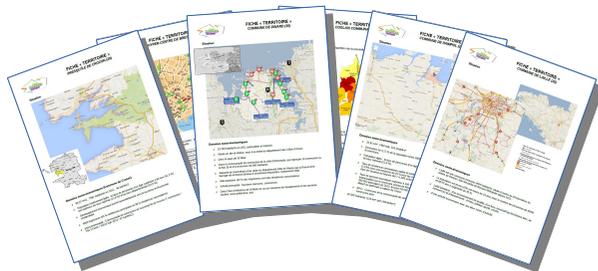
Envoyez-nous vos contributions : etudes.cpros.coprev.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Repères méthodologiques : les deux étapes de la construction des portraits

L'objectif du travail était de caractériser les freins à la mobilité évoqués dans la matinée en construisant le portrait d'un breton en 2035, ancré dans un territoire et s'organisant quotidiennement pour parer à ses difficultés de mobilité dans une société « hyper-mobile ». La construction du portrait n'était cependant que la 1ère étape de cette démarche, l'objectif final étant de chercher **quelles solutions de mobilité pourraient émerger du territoire** en question (acteurs publics, privés, associatifs, collectifs...) pour traiter ces freins.

Construction du portrait d'un breton en 2035

Âge, situation familiale, revenus, freins à la mobilité majeurs qui s'imposent au personnage, activités principales d'une semaine type, stratégies individuelles d'adaptation, de contournement.



A partir d'une fiche territoire et des freins à la mobilité identifiés au cours de la matinée, construire les grandes lignes du personnage puis imaginer et raconter une semaine de la vie de ce personnage en 2035, en se focalisant sur les problèmes que les freins à la mobilité lui posent et sur la manière dont le personnage réagit et s'adapte au quotidien.

Construction d'un bouquet de solutions de mobilité adapté

Choix de 5 briques de solutions « mobilité » dans une grille imagée fournie, avantages de ce bouquet de solution pour répondre aux attentes du personnage, conditions de réussite.



6 groupes
de 5 à 6
personnes



A partir d'une grille imagée de « briques élémentaires » de solution de mobilité, proposer un bouquet de solutions cohérentes entre elles et adaptées à la situation individuelle du portrait établi dans la séquence 1. Identifier les freins éventuels à l'action publique pour mettre en place ces solutions et mettre en évidence les principes d'une véritable politique de mobilité pour tous (à partir du portrait).

Les freins à la mobilité mis en évidence pendant l'atelier (matinée)

- Les disparités des contraintes territoriales : la notion de périphéricité
- Les enjeux socio-économiques : pauvreté, précarité, insertion
- Les enjeux démographiques : accessibilité, vieillissement, jeunesse
- La dimension cognitive : compétences, expérience et apprentissage
- La régulation publique : entre incitation et contrainte

Les éléments récurrents issus des portraits produits par les 6 groupes

- La voiture autonome sans chauffeur
- L'usage des transports collectifs pour de longues distances et/ou en ville
- Les mobilités douces pour les usages de proximité, notamment en le vélo à assistance électrique
- Le super assistant personnalisé pour le paiement, le guidage, le support des titres de transports tous réseaux...
- Le mode de paiement issu des pratiques collaboratives (échanges plus que monnaies) et les monnaies virtuelles
- La personnalisation des solutions pour répondre au mieux aux besoins individuels



SOUS-GROUPE 1 – HYPER-CENTRE DE BREST

Catherine et Yvan

Portrait	<ul style="list-style-type: none">• Catherine, 35 ans et Yvan, 38 ans habitent dans le quartier de Recouvrance à Brest, dans un appartement au 5ème étage. Ils ont 3 enfants de 12, 5 et 3 ans.• Catherine travaille à temps partiel (80%) au Leclerc de Landerneau (surveillance des caisses automatiques)• Yvan est marin (pêche). Il est en mer 6 mois par an (petit salaire) et travaille au noir le reste de l'année (taxi + troc, échange de services).• Leurs revenus sont faibles. Les deux membres du couple sont peu qualifiés. Ils ont cependant développé un réseau social important (amis, famille) et font partie d'un réseau alternatif local d'entraide et d'échanges de services.• Catherine essaye de changer de travail et de reprendre ses études.• La famille rêve d'une maison avec jardin, plutôt en ville pour conserver le réseau d'entraide sur lequel elle compte beaucoup.
Pratiques de mobilité et freins rencontrés	<ul style="list-style-type: none">• Catherine se déplace beaucoup en vélo malgré sa crainte des voitures autour d'elle. Elle a une vieille voiture qui consomme beaucoup et coûte cher à entretenir et qu'elle ne peut plus utiliser dans le centre de Brest (zone piétonne généralisée pour tourisme et lutte contre la pollution).• La gestion des enfants qui sont dans 3 écoles différentes, lui pose des difficultés pour se rendre à son travail : elle ne peut pas toujours prendre le train aux horaires souhaités et doit souvent combiner voiture personnelle/co-voiturage/train pour atteindre Landerneau.• Les semaines ne se ressemblent jamais (travail, enfants, saisons..)• Les activités de Catherine et Yvan ne leur permettent pas de pratiquer le télé-travail.
Stratégies individuelles d'adaptation, de contournement	<ul style="list-style-type: none">• Catherine utilise de temps en temps le co-voiturage mais doit surtout utiliser un large panel de solutions de mobilité pour s'adapter chaque jour à ses contraintes.• Les outils numériques lui sont très utiles pour adapter son choix selon ses possibilités.• Le réseau de proximité est aussi une solution régulièrement utilisée pour se déplacer ou éviter de se déplacer.



SOUS-GROUPE 1 – HYPER-CENTRE DE BREST

Catherine et Yvan

Bouquet de solutions	<ul style="list-style-type: none">• Désynchronisation des activités et des flux : chaque semaine / journée est différente (organisation des activités), les personnes ont donc besoin de solutions de mobilité différentes et adaptées. <i>(Il s'agit plutôt d'un enjeu que d'une solution de mobilité)</i>• Internet : pratiques collaboratives, auto-partage, achats groupés, paniers bio, co-voiturage• Modes doux : vélo pliant électrique mis à disposition par la ville (via une aide) pour rejoindre les différents points d'échange (Place de Strasbourg, gare) où se situent des parkings sécurisés• Train : une solution pour certains jours et parfois pour une partie des trajets (aller en co-voiturage et retour en train), avec des tarifs adaptés car sort du principe des abonnements• Géolocalisation – services d'information et de guidage en temps réel : permet d'optimiser l'utilisation des différents modes de transport/déplacement pour les enfants et pour rejoindre des lieux de co-voiturage différents. <p>Avantages de ce bouquet :</p> <ul style="list-style-type: none">• répond à la problématique de désynchronisation des activités et des flux• permet de répondre à des situations d'urgence (si une solution « lâche », une autre est possible)• s'adapte à une situation familiale mouvante au quotidien et évolutive (les enfants grandissent, les activités professionnelles des parents peuvent changer...) <p>Conditions de réussite :</p> <ul style="list-style-type: none">• l'intelligence collective• la mise en réseau (humaine et technologique)• l'expérience qui fait évoluer les comportements de son entourage (ex : autopartage entre amis)• une contrainte forte coût / congestion / temps / stationnement...
Slogan	CRÉE L'ÉCOMOBILITÉ QUI COLLE À TES JOURNÉES QUI NE SE RESSEMBLENT PAS !
Message-clé	<ul style="list-style-type: none">• En 2035, l'éco-mobilité devra répondre à des besoins de mobilité qui varient selon un quotidien « mouvant »• Penser « panel » de mobilités



SOUS-GROUPE 2 – PRESQU'ÎLE DE CROZON

Soazig Le Bihan

Portrait	<ul style="list-style-type: none">• Soazig le Bihan, 30-35 ans. Elle est en couple avec un homme en mi-temps saisonnier (été). Elle est salariée d'un salon de coiffure. Ils gagnent à eux deux environ 25 000€/an.• Ils ont un enfant de 3 ans et demi, ils en attendent un 2^e.• Ils habitent en centre bourg.• Leur revenu est modeste mais ils ont développé une forme d'entraide entre voisins, qui leur permet de faire des économies, de garde d'enfant par exemple.
Pratiques de mobilité et freins rencontrés	<ul style="list-style-type: none">• Soazig n'a pas le permis mais travaille à côté de son domicile. Ils ont besoin d'aller voir régulièrement un médecin spécialiste pour son enfant.• Lui a besoin de la voiture pour aller travailler dans un restaurant de la côte, en saison (mai->octobre).• Pas de liaison directe Crozon-Brest ou Quimper, alors c'est compliqué d'aller de manière régulière à Brest ou Quimper. Il ne pourrait pas, par exemple, trouver un travail dans ces deux bassins d'emploi, trop éloignés.• Il y a deux saisons de fonctionnement de la famille : en hors saison, le père est plus disponible pour s'occuper de leur enfant, en revanche les horaires de restauration sont assez contraignants. De même le salon de coiffure est ouvert le mercredi et le samedi, ce qui pose des problèmes de garde en haute saison.
Stratégies individuelles d'adaptation, de contournement	<ul style="list-style-type: none">• Ils ont déménagé en centre bourg pour être moins dépendants de la voiture.• Ils ont recours aux grands parents quand ils peuvent anticiper.• Ils s'organisent avec le voisinage pour récupérer l'enfant le soir.
Bouquet de solutions	<ul style="list-style-type: none">• Navette maritime électrique entre Crozon et Brest +cobaturage ou bato stop, départ de Crozon d'une base militaire rétrocedée.• Deux-roues motorisé électrique+ porte charge avec bornes de recharges• Voiture électrique sans permis• Structuration d'une communauté de partage de services• Services dématérialisés



SOUS-GROUPE 2 – PRESQU'ÎLE DE CROZON

Soazig Le Bihan

	<p><u>Avantages de ce bouquet :</u></p> <ul style="list-style-type: none">• crée du lien social• améliore les liaisons moyenne distance, sans voiture• améliore la qualité de vie <p><u>Conditions de réussite :</u></p> <ul style="list-style-type: none">• intermodalité au niveau des ports : concordance avec horaires bus• nécessité d'un portage public pour les nouvelles technologies• nécessité d'une communication et d'intégration des outils numériques (ex : application smartphone facilitatrice)
Slogan	UN ÉQUILIBRE ENTRE MOBILITÉ ET IMMOBILITÉ AU SERVICE DU CONFORT DE VIE
Message-clé	Permettre aux habitants de la presqu'île d'être maîtres de leur mobilité, et de créer du lien social



SOUS-GROUPE 3 – LAILLÉ

Victor

Portrait	<ul style="list-style-type: none">• Victor a 20 ans, il est étudiant en faculté à Rennes.• Il vit chez ses parents : il n'a pas de revenus substantiels (job étudiant : deux soirs par semaine, il est serveur dans un bar de Rennes) mais ne peut pas pour autant prétendre à une bourse.• Il assure également une après-midi par semaine une animation auprès de personnes âgées dans une maison de retraite de Laillé.• Il fait du sport (handball) : deux entraînements (+ un match) par semaine à Cesson• Victor n'a pas le permis de conduire
Pratiques de mobilité et freins rencontrés	<p>Semaine-type (période scolaire)</p> <ul style="list-style-type: none">• lundi : Rennes 10h00-16h30 fac / 16h30-20h00 : coworking / 20h00-01h00 : service bar• mardi : Rennes-Cesson 14h00-18h00 fac / 20h00-minuit : entraînement handball• mercredi : Laillé matinée travail maison / 14h00-16h30 : animation maison de retraite• jeudi : Laillé-Cesson télé-enseignement à Laillé / 20h00-minuit ; entraînement handball• vendredi : Rennes journée TP mise en situation professionnelle / 20h00-01h00 : service bar• samedi : Laillé-Cesson-Rennes repos détente / 18h00 : match puis fête à Rennes• dimanche : Laillé repos puis travail individuel / détente <p>Des semaines très chargées aux horaires serrés impliquent de nombreux déplacements. Ceux-ci sont rendus problématiques par l'absence d'automobile.</p>
Stratégies individuelles d'adaptation, de contournement	<p>Victor dispose d'un vélo (1) et d'une carte de transports (2). Il se rend à la gare de Laillé (2) avec son deux roues (1) qu'il laisse dans un garage à vélo sécurisé. Une fois arrivé à Rennes il prend le métro (2) jusqu'à la fac.</p>



SOUS-GROUPE 3 – LAILLÉ

Victor

	<p>Pour se rendre à son travail de serveur, il utilise le métro (2) et la marche à pied (1) Pour aller à ses entraînements à Cesson, il utilise le covoiturage ou l'auto-stop organisé (3)(4). Il utilise le vélo (1) pour ses déplacements sur Laillé et notamment suivre ses cours (visioconférence) ou travailler avec ses camarades (webcam) dans des tiers-lieux (5).</p>
Bouquet de solutions	<ol style="list-style-type: none">1. Modes doux2. Transports collectifs massifiés (fonctionnement 24/24)3. Covoiturage / auto-stop organisé4. Super assistant personnel5. Utilisation intensive d'internet dans des tiers-lieux <p><i>BONUS</i> : VL autonome modulable, autonome en énergie, parcours optimisé à la demande</p> <p><u>Conditions de réussite</u></p> <ul style="list-style-type: none">• ouverture des transports en commun en zone urbaine 24/24 et complémentarité (correspondances)• essor de la mobilité solidaire (covoiturage, auto-stop organisé...)• articulation entre transports en commun en ville et auto-stop organisé avec système de géolocalisation des adhérents au réseau en zone périphérique
Slogan	LA MULTIMODALITÉ EST LA CONDITION NÉCESSAIRE POUR SE DÉPLACER LORSQU'ON NE POSSÈDE NI VOITURE NI PERMIS
Message-clé	Mutualisation des besoins individuels



SOUS-GROUPE 4 - DINARD

Sophie et Kevin

Portrait	<ul style="list-style-type: none">• Sophie, Kevin et leur fils Louis, 17 ans, sont arrivés à Dinard depuis 3 ans, dans une maison vieillissante et pas assez entretenue dont ils sont devenus propriétaires par héritage (résidence secondaire familiale). La maison est trop grande pour eux, située hors du centre-ville et en retrait du littoral. Ils ont souhaité s'installer dans cette maison malgré les difficultés financières que cela inclue, en raison de l'attrait et de l'attachement qu'elle représente.• Louis souffre de troubles cognitifs (dys). Il est scolarisé à Dinan et y a des RDV toutes les 2 semaines.• Kevin est technicien dans un bureau d'études situé à Dinan (+ déplacements dans la région).• Sophie travaille dans la restauration à Saint-Briac et a des horaires différents selon la saison : 3 soirs + week-end en haute saison et uniquement le week-end en période creuse.
Pratiques de mobilité et freins rencontrés	<ul style="list-style-type: none">• La famille dispose d'une seule voiture, utilisée le plus souvent par Sophie, en raison de ses horaires. Ils n'ont pas les ressources financières pour un 2ème véhicule.• Kevin et Louis utilisent les transports en commun, ayant tous les 2 une certaine flexibilité dans leurs horaires.• Les RDV médicaux du fils sont très contraignants pour la famille.
Stratégies individuelles d'adaptation, de contournement	<ul style="list-style-type: none">• La famille fait partie d'un collectif de foyers aux caractéristiques identiques sur Dinard, qui met en place un système d'entraide et de mutualisation (entretiens des maisons, services, déplacements, courses...)• La famille accueille des saisonniers = compléments de revenus nécessitant peu d'investissements (beaucoup de place dans la maison et le jardin, pas besoin de grand confort...)• Kevin est adhérent d'un système d'autopartage à Dinan et il en profite pour faire des courses et démarches en semaine.
Bouquet de solutions	<p>Dimension « collectif local » de familles en situation difficile :</p> <ul style="list-style-type: none">• échange de services (courses...)• véhicule autonome en énergie mis à disposition du collectif de familles par la collectivité → permet à Sophie de mettre en place une épicerie collaborative et mobile en plus de son travail. <p>Dimension « déplacement obligatoires - travail » :</p> <ul style="list-style-type: none">• assistant personnel combinant des solutions de véhicules sans chauffeur (sur l'axe Dinard-Dinan),



SOUS-GROUPE 4 - DINARD

Sophie et Kevin

	<p>autostop organisé et tiers-lieux (pour l'activité de Kevin et l'enseignement de Louis). Cet assistant personnel est adapté à chaque membre de la famille (ergonomie adaptée aux besoins de Louis)</p> <p>Dimension « activités locales » (loisirs, santé...)</p> <ul style="list-style-type: none">• vélos électriques pour chacun des membres de la famille (réseau local de bornes de recharges associant des services : casiers pour déposer des affaires, le wifi...)• navette maritime régulière, rapide et abordable pour traverser la Rance et rejoindre Saint-Malo (en faisant traverser les vélos électriques) → la famille n'utilise plus sa voiture personnelle pour ces déplacements <p>+ utilisation d'une monnaie locale (Dinan, via Kevin) pour accéder à toutes ces solutions.</p> <p><u>Avantages de ce bouquet :</u></p> <ul style="list-style-type: none">• pas de 2ème véhicule, diminution du budget mobilité de la famille• création de lien social• système flexible (selon les saisons, selon les horaires et les envies...)• amène à un renouvellement de population sur un territoire au profil très marqué (vieillissant, résidences secondaires, hauts revenus...) <p><u>Conditions de réussite :</u></p> <ul style="list-style-type: none">• relation humaine pour adapter l'assistant personnel (hotline mobilité) → accompagner au démarrage puis faire évoluer• soutien de la collectivité au collectif de familles en situation difficile (lieu, véhicule...)
Slogan	ENSEMBLE, BOUGER SANS RAMER
Message-clé	Multimodal, intégré, coopératif, flexible, décloisonné



SOUS-GROUPE 5 – PAIMPOL

Miko et Fanch

Portrait	<ul style="list-style-type: none">• Miko, 35 ans, originaire du Japon, et Fanch, 35 ans, originaire de Nantes, viennent de revenir en France après avoir vécu au Japon. Ils ont deux enfants de 5 et 2 ans.• Miko a eu l'opportunité de venir diriger le futur centre international d'innovation et de recherche sur les algues vertes (CIIRAV) à Paimpol.• Fanch est cadre dans le commerce. Il a pu trouver un travail pour diriger le drone market situé en périphérie de Saint-Brieuc (Plérin).• Leurs revenus sont plutôt importants.• Le couple est militant pour la protection de l'environnement et la lutte contre le changement climatique.• La famille a trouvé un logement dans Paimpol. Les enfants vont à l'école à Paimpol. Venant d'arriver ils n'ont pas encore de vie sociale très développée.• Miko et Fanch ont un attachement très fort à la famille et ne souhaite pas trop recourir à la garde d'enfants, même si leurs conditions financières le permettent.
Pratiques de mobilité et freins rencontrés	<ul style="list-style-type: none">• Miko et Fanch ont décidé de limiter au maximum leurs déplacements en voiture (au regard de leurs convictions). Ils disposent d'une seule voiture électrique, et d'un vélo cargo électrique.• Miko fait un déplacement à Rennes par semaine, un déplacement à Paris tous les 15 jours, et se rend au CIIRAV les autres jours, sauf le week-end.• Fanch travaille tous les jours du lundi au samedi de 10h00 à 20h00 normalement.• La famille visite la région tous les week-end.• Il n'y a pas de liaison en TC entre Paimpol et St-Brieuc (fermée car non rentable). Cependant une offre privée en navette mini-bus a pu se structurer dans le cadre du grand plan « solidarités inter-entreprises 2030 ».• L'école des enfants (nouveau bâtiment à énergie méga positive) se situe en limite sud de Paimpol, et Miko travaille au nord le long de la mer (trajet total de 7 ou 8 km).• Les freins à la mobilité sont géographiques et temporels pour Fanch, et cognitifs au début pour Miko, et volontairement militants pour les 2:ils organisent d'ailleurs leur virées dominicales sans voiture.
Stratégies individuelles d'adaptation, de contournement	<ul style="list-style-type: none">• Fanch utilise la navette bus jusqu'à Saint-Brieuc et un bus urbain jusqu'à Plérin. Il lui arrive d'arriver en retard. Mais son positionnement de cadre dirigeant lui autorise ces écarts. Il a d'ailleurs permis à ses collaborateurs d'organiser leur temps différemment dès lors qu'il utilise des modes de transports



SOUS-GROUPE 5 – PAIMPOL Miko et Fanch

	<p>alternatifs à la voiture. La voiture électrique sert ponctuellement pour gérer les enfants lors des déplacements à Paris de Miko. En cas de d'absence de navette bus après 20h00, Fanch sait que des systèmes de location ou d'entraide existent. Il maîtrise les outils de communication pour se repérer</p> <ul style="list-style-type: none">• Miko se déplace uniquement en vélo cargo à Paimpol, tous les jours pour gérer les enfants et se rendre à son travail, y compris pour se rendre à la gare lors de ses déplacements hebdomadaires.
Bouquet de solutions	<ul style="list-style-type: none">• Super assistant personnel « korrigo services + international » directement sur smartphone (<i>pour gérer en temps réel son déplacement – horaires, autopartage, loc vélo, paiement de trajet, communauté de co-voitureurs...sans perte de temps / Géolocalisation – services d'information, de paiement...</i>)• Service d'entretien de vélo électrique (<i>réparation, prêt</i>)• Navette mini-bus (<i>en financement privé</i>)• Véhicule en autopartage (<i>« roue de secours » en cas de défaillance du transport collectif</i>)• Autostop organisé pour gérer les déplacements familiaux le week-end et les déplacements loisirs / vacances autant que possible <p><u>Avantages de ce bouquet :</u></p> <ul style="list-style-type: none">• permet de répondre à un rythme de vie plutôt organisé et régulier, mais aussi à des situations d'urgence (si une solution « lâche », une autre est possible) <p><u>Conditions de réussite :</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Evolution de la carte korrigo vers un « assistant korrigo »• Développement de l'autopartage, encouragement à l'action associative dans les services notamment
Slogan	NOUS AVONS LES MOYENS DE VOUS FAIRE BOUGER
Message-clé	<ul style="list-style-type: none">• Aider à la mise en commun de solutions individuelles• Soutenir les initiatives



SOUS-GROUPE 6 – COGLAIS

Isabelle et Stéphane

Portrait	<ul style="list-style-type: none">• Isabelle et Stéphane habitent à Saint Brice en Cogles, près du collège. Ils ont 2 enfants de 7 et 11 ans, l'un au collège et l'autre à l'école primaire.• Stéphane a également 2 enfants issus d'un premier mariage, qui habitent à Rennes chez leur mère et qui viennent chez leur père les week-ends et les vacances scolaires.• Isabelle travaille à Fougères et Stéphane, à Saint-Malo.
Pratiques de mobilité et freins rencontrés	<ul style="list-style-type: none">• Habitant en centre-ville, certains déplacements ne posent pas de problème : l'aîné se rend seul au collège.• En revanche le second doit être accompagné.• Isabelle et Stéphane ont chacun leur véhicule, qu'ils utilisent très régulièrement pour leurs activités et pour aller travailler. Stéphane doit en plus se rendre régulièrement à Rennes pour aller chercher ou raccompagner ses deux enfants à Rennes. <p>Freins :</p> <ul style="list-style-type: none">• le coût et le temps de transport,• l'accès à l'offre culturelle est difficile (située surtout à Rennes ou Fougères)• les réseaux internet sont insuffisants (pas de 3G)
Stratégies individuelles d'adaptation, de contournement	<ul style="list-style-type: none">• Stéphane s'organise en faisant du covoiturage, sauf les lundis et les vendredis où il doit faire des trajets sur Rennes. Lorsqu'il prend la voiture, il en profite pour faire les courses de la semaine au Leclerc de Saint-Malo, qui est sur la sortie côté Fougères.• Il pratique également le télétravail certains jours pour éviter les déplacements sur Saint-Malo.• Isabelle adapte ses horaires de travail pour accompagner le dernier à l'école avant d'aller travailler sur Fougères. Il reste le soir à la garderie.• Pour éviter des trajets trop importants, les enfants font des activités sportives et culturelles uniquement sur la commune de résidence, bien que l'aîné aimerait aller à la piscine à Fougères plus régulièrement.



SOUS-GROUPE 6 – COGLAIS Isabelle et Stéphane

Bouquet de solutions	<ul style="list-style-type: none">• Un transport collectif efficace et cadencé entre Saint-Malo et Fougères, passant en centre-ville de Saint-Brice est remis en service (il avait été transformé en voies vertes mais a été réhabilité depuis).• Le réseau internet permet à Isabelle et Stéphane de télétravailler deux jours par semaine ou de se rendre dans des tiers lieux aménagés sur Saint-Brice, et Isabelle s'est achetée un vélo électrique pour se rendre à Fougères lorsqu'il fait beau.• Un véhicule électrique autonome et sans chauffeur permet aux enfants de Stéphane de faire les trajets Rennes-Saint Brice les week-end, et aux autres enfants du couple d'aller aux activités qu'ils ont choisi, même hors commune de résidence. Parfois, le couple s'organise également avec des amis et voisins dont les enfants font des activités ensemble. Ils ont un réseau social étendu et échangent des services avec de nombreuses personnes, parfois en utilisant une nouvelle monnaie d'échange développée pour favoriser la solidarité. Saint-Brice est restée une commune assez rurale favorisant ces pratiques collaboratives.• Grâce à un super assistant personnel, les courses sont livrées à domicile en fonction des besoins de la famille.
Slogan	FIN DE L'AUTO-SOLISME, VIVE L'AUTO-SOLIDAIRE !
Message-clé	Pour les collectivités : « Soutenez, Innovez, Expérimentez ! »

VERSION PROVISOIRE QUE VOUS ÊTES INVITÉS A COMPLÉTER

Envoyez-nous vos contributions :

etudes.cpros.coprev.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr