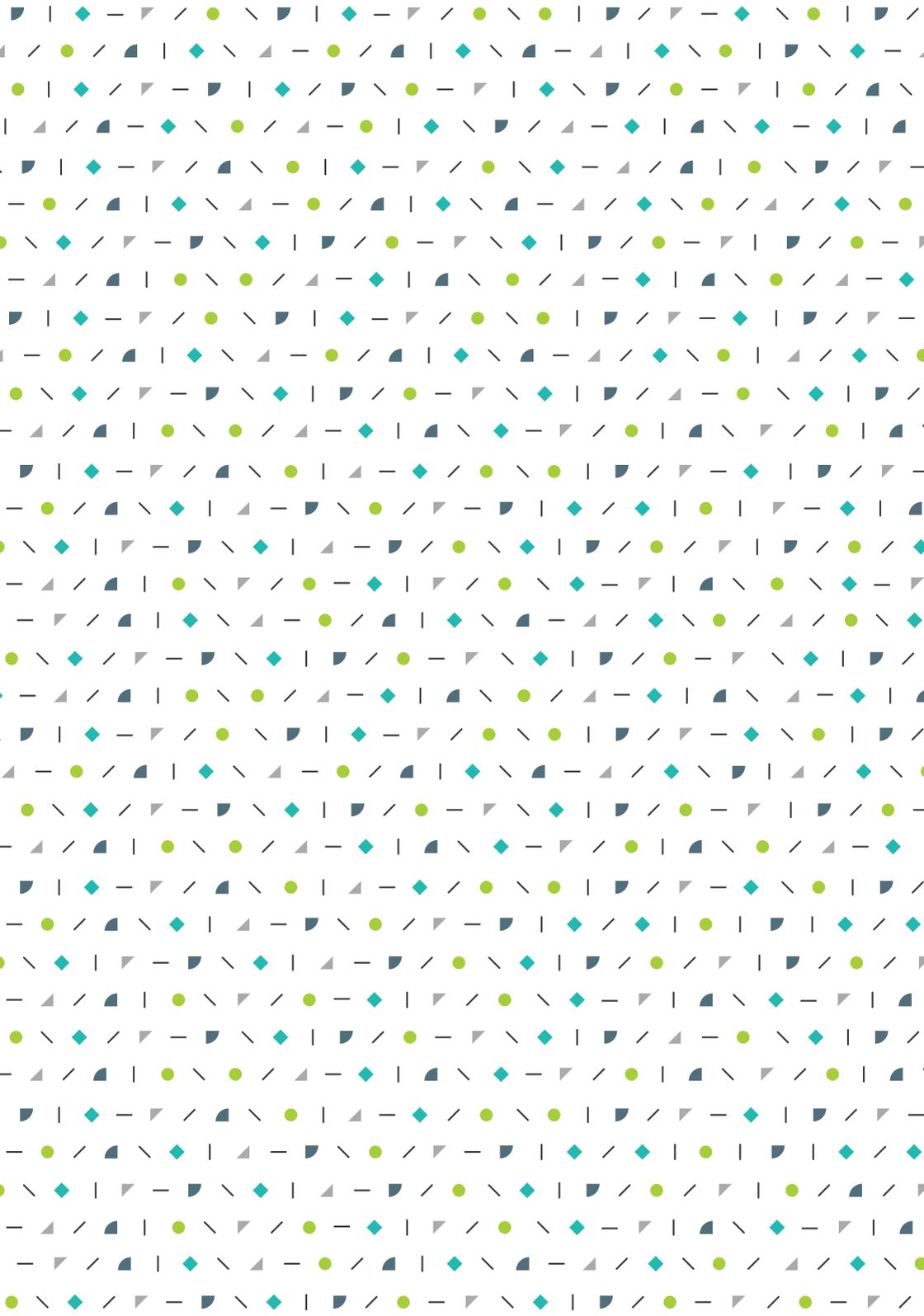




# SYNTHÈSE DES ATELIERS TERRITORIAUX EN BRETAGNE





## \ SOMMAIRE

INTRODUCTION _____	p. 4 - 5
LES ATELIERS TERRITORIAUX EN BRETAGNE _____	p. 6 - 7
MÉTHODOLOGIE UTILISÉE _____	p. 8 - 17
AXES DE QUESTIONNEMENT ABORDÉS _____	p. 18 - 21
LES ATTENTES RELEVÉES SUR CES TERRITOIRES _____	p. 22 - 35
LES PISTES POUR RELEVER LES DÉFIS DE LA MOBILITÉ EN BRETAGNE _____	p. 36 - 37
ANNEXES _____	p. 38 - 79
\ Annexe 1 : lettre de la ministre au Préfet de Région	
\ Annexe 2 : liste des actions / initiatives recensées transmises au ministère	
\ Annexe 3 : support de présentation utilisé	
\ Annexe 4 : résultats du questionnaire de satisfaction	
\ Annexe 5 : résultats en quelques chiffres de la participation nationale aux Assises de la mobilité	

## \ INTRODUCTION

« Chacun peut en faire le constat dans son quotidien, on ne se déplace déjà plus aujourd'hui comme on le faisait hier, et que dire de demain. **La mobilité est en train de se transformer, et il nous faut imaginer une nouvelle politique de mobilité pour notre pays.** » Elisabeth Borne

C'est autour de cette volonté forte qu'Edouard Philippe, Premier ministre, et Elisabeth Borne, ministre chargée des Transports, ont lancé le 19 septembre 2017, pour 3 mois, les Assises nationales de la mobilité, sous la forme d'une démarche participative pour que chacun, citoyen, acteur de la mobilité, élu de terrain, puisse exprimer ses attentes, ses propositions et ses idées.

Cette concertation doit participer à la construction de nouvelles politiques publiques qui dessineront les mobilités en France en 2030 et, en particulier, à l'élaboration de la future loi d'orientation des mobilités qui sera présentée au début de l'année 2018. Elle s'est appuyée sur une plateforme de consultation internet ouverte à toutes les contributions, individuelles, collectives ou institutionnelles, et des ateliers d'acteurs et d'experts au niveau national. Des groupes de travail ont été mis en place (chargés de rendre des recommandations) et une commission spécifique de la conférence nationale de la transition écologique a été créée (chargée de produire un rapport d'ensemble et d'émettre un avis sur le projet de loi d'orientation des mobilités). Par ailleurs, l'ensemble des parties prenantes a été invité à rédiger des cahiers d'acteurs pour apporter des contributions, préciser des diagnostics ou formuler des propositions.

Trois séries d'ateliers ont complété cette consultation pour approfondir des dimensions spécifiques de la réflexion :

- des ateliers de l'innovation, composés de représentants de l'État, des collectivités, des grandes entreprises de transport et de start-ups de la mobilité, pour mieux accompagner l'innovation dans le domaine des mobilités,
- des ateliers des infrastructures, pour préparer la future loi de programmation et de financement des infrastructures, supervisés par un comité d'orientation et de suivi composé de parlementaires, d'élus et de personnalités qualifiées,
- des ateliers des territoires, reflétant les territoires dans leur diversité, pour mieux connaître les besoins de mobilité de la population.

## LES ATELIERS TERRITORIAUX EN BRETAGNE

Dans le cadre des Assises nationales de la mobilité, la ministre des Transports a sollicité le préfet de la région Bretagne pour mettre en place des ateliers afin de donner la possibilité aux territoires d'exprimer leurs besoins en matière de mobilités en fonction de leurs spécificités et de leur typologie (cf. annexe 1).

Le Préfet de la région Bretagne s'est engagé dans cette démarche innovante animée par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) qui a fait appel à des prestataires de services qualifiés.

Trois sites ont été retenus pour représenter la diversité des territoires bretons :

- celui de **Pontivy**, ville caractéristique du centre Bretagne, territoire dont l'enclavement est une préoccupation régionale,
- celui de **la métropole rennaise**, qui concentre de multiples formes de déplacements liées à son rôle de capitale régionale, son rayonnement et la présence d'acteurs très divers ; ce territoire a été élargi à celui de **Fougères**, ville moyenne dans le périmètre d'attractivité de l'agglomération rennaise,
- celui de **Concarneau**, ville littorale dont le caractère touristique génère de nombreux déplacements.

Ces ateliers se sont déroulés le 6 novembre à Pontivy, le 7 novembre à Acigné (pour la métropole rennaise et Fougères) et le 9 novembre à Concarneau. Ils étaient composés de citoyens et de représentants de la « société civile » mais non professionnels.

Ils ont été construits autour des 6 thèmes suivants, définis par la ministre, qui correspondent aux enjeux de la transition des mobilités :

- **ENVIRONNEMENT - Des mobilités plus propres** : réduire l'empreinte environnementale de nos déplacements.
- **NUMÉRIQUE - Des mobilités plus connectées** : accélérer la révolution numérique dans les transports pour anticiper les mutations de la mobilité.
- **FRACTURES SOCIALES ET TERRITORIALES - Des mobilités plus solidaires** : réduire les fractures territoriales et l'assignation à résidence, pour faire de la mobilité physique un moteur de la mobilité sociale.
- **INTERMODALITÉ - Des mobilités plus intermodales** : mieux articuler toutes les offres pour les rendre plus attractives et offrir une vraie alternative à la possession d'un véhicule individuel.
- **SÉCURITÉ ET SÛRETÉ - Des mobilités plus sûres** : réduire les accidents et les risques liés aux mobilités.
- **GOVERNANCE ET FINANCEMENT - Des mobilités plus soutenables** : équilibrer les modèles économiques, dégager des ressources financières à la hauteur des besoins et rendre la gouvernance plus efficace.

En parallèle à la tenue de ces ateliers, un recensement d'actions innovantes, en cours ou en projet au niveau régional, a été réalisé avec l'aide des directions départementales des territoires et de la mer et de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (cf. annexe 2).

# MÉTHODOLOGIE UTILISÉE

## 1. Démarche globale

La DREAL Bretagne a souhaité, au-delà de la dimension participative qui découle du cadre posé par les Assises de la mobilité, déployer une démarche qui met en avant les usages. Il a semblé en effet pertinent de dépasser le simple exercice du recueil en allant plus en avant dans la compréhension des usages et des attentes latentes (non exprimées initialement).

La spécificité de la démarche réside dans la mise en œuvre de séances de travail collaboratif au cours desquelles les usagers ont à partager, analyser, et mettre en perspective leurs propres expériences de mobilité pour une identification d'attentes concrètes, clairement exprimées, et en phase avec la réalité de leur quotidien.

Afin que les résultats soient les plus représentatifs possibles des attentes globales sur le territoire breton, une attention particulière a été consacrée, au-delà du choix des territoires, au recrutement des participants.



## 2. Recrutement des participants

Soucieuse d'obtenir une bonne représentativité, la DREAL Bretagne a confié le recrutement des citoyens à un institut de sondage, Opinion Way.

Chaque participant a été sélectionné à partir d'un **questionnaire filtre détaillant l'ensemble des critères retenus**. La composition des groupes a suivi la segmentation suivante :

- des critères sociodémographiques : diversité de personnes au regard du sexe, de l'âge et de la catégorie socioprofessionnelle.
- un critère géographique : pour chaque bassin de vie, la moitié des participants venait de la ville-centre et l'autre moitié du reste de l'agglomération.

En plus des citoyens, des représentants du monde associatif, des élus et des entreprises ont également été invités à participer à ces ateliers. Malgré leur relative faible représentation (sauf à Acigné), cela a permis d'enrichir les échanges. Au final, les 3 ateliers bretons ont rassemblé près de 150 participants répartis comme suit :

Date	06 / 11 / 2017	07 / 11 / 2017	09 / 11 / 2017
Site	Pontivy	Acigné	Concarneau
Nb de participants	35	63	48
Dont société civile	2	20	5

### 3. Techniques d'animation utilisées

La conception et l'animation des séances de travail ont été confiées à l'agence d'innovation collaborative the insperience.co, utilisant les outils et mécaniques propres aux méthodologies dites de « design de service », alternant des phases divergentes (création de choix) et des phases convergentes (choix).

Chaque atelier, d'une durée de 3h30, a été conçu de manière identique, afin d'éviter tous biais a posteriori dans le traitement de la matière récoltée concernant les attentes identifiées. Leur déroulé et les supports de concertation utilisés sont présentés ci-dessous.

- **17h00 – 17h50 : Phase d'introduction, d'inspiration et point de vue de l'expert (cf. annexe 3)**

Dès leur arrivée, les participants ont été invités à remplir une carte de bienvenue sur laquelle ils avaient la possibilité de noter leurs premières attentes a priori en matière de mobilité (attentes personnelles) ainsi qu'une définition de ce que représentait la « mobilité » pour eux.

Après le mot d'accueil des représentants politiques des collectivités, les préfets sont intervenus pour rappeler les objectifs poursuivis par l'État à travers les Assises.

Les participants ont ensuite été invités à visionner deux courts films d'animation proposés par le ministère des Transports afin de prendre connaissance du cadre global des Assises de la mobilité.

En conclusion de cette première phase, Guy BAUELLE, géographe enseignant à l'Université de Rennes 2, a apporté un éclairage général sur les mobilités en Bretagne. Il a mis en avant le caractère périphérique de la Bretagne qui lui impose des efforts de transport importants pour pouvoir être performante sur le plan économique. Il a souligné la forte dispersion de la population bretonne avec un tissu important de villes moyennes. Cette dispersion entraîne une certaine dépendance à la voiture et des problèmes d'accessibilité aux transports en commun. Guy BAUELLE a expliqué aussi les fortes mutations, en cours et à venir, de la mobilité, autour des modes de locomotion, et l'émergence de nouvelles exigences en matière d'écologie, de sécurité et de partage de l'espace entre les usages.



### ● 17h50 – 18h30 : Purge des besoins

Organisés en sous-groupes de travail de 6 à 8 personnes, constitués en amont des ateliers, les participants ont ensuite été invités à un tour de table pour se présenter mutuellement et partager les attentes inscrites sur leur carte de bienvenue, en les mettant en perspective avec des anecdotes personnelles pour une meilleure compréhension.

La mise en débat de ces attentes partagées, au sein de chaque groupe, a permis d'approfondir et d'enrichir une première expression sans filtre des attentes exhaustives ainsi exprimées.

### ● 18h30 – 19h15 : Catégorisation des attentes

Une fois la « purge » terminée, les participants ont été invités, après un bref rappel des thématiques proposées au niveau national, à regrouper leurs productions pour faire émerger de la cohérence dans les attentes exprimées, tout en ayant la possibilité de les préciser et de les enrichir.



### ● 19h15 – 20h00 : Fiches attentes

Les regroupements identifiés, les participants ont ensuite pu de nouveau enrichir chaque regroupement d'attentes via un support dédié : la fiche attente.

Sur cette fiche, ils ont été guidés pour que leurs attentes soient exprimées de la manière la plus précise possible, avec notamment des indications sur la nature de l'attente, les solutions potentielles pouvant y répondre, et leurs impacts : locaux/nationaux et court/long termes.

### ● 20h00 – 20h30 : Débrief et échanges libres

Enfin, chaque fiche attente a donné lieu à une présentation par les groupes qui en avaient la responsabilité, afin de faire réagir l'ensemble des autres participants et de faire dégager, rapidement, une première priorisation (utile dans la prise de recul et l'analyse de la matière en aval de l'atelier).

## 4. Analyse de la matière et mise en cohérence

La mécanique d'animation proposée et les supports de concertation ont permis de faire émerger une matière brute en très grande quantité. Cette matière a ensuite été analysée, décortiquée, afin de révéler les liens entre les différentes attentes exprimées et les pistes de solutions proposées par les participants. Elle est accessible à l'adresse suivante : [www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/mobilites-r108.html](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/mobilites-r108.html)

Ce sont les résultats de cette analyse qui sont présentés de manière synthétique dans ce document, le plus objectivement possible, en évitant l'interprétation pour se limiter à une restitution fidèle aux expressions citoyennes.

## 5. Les limites de la méthodologie

Bien que la méthodologie employée, focalisée sur les usages, ait permis une compréhension contextualisée des attentes exprimées et une production dense grâce aux enrichissements croisés ayant eu lieu à travers l'animation des ateliers, certaines limites, même si elles n'affectent pas l'identification des attentes de l'ensemble des participants en matière de mobilité, doivent être listées pour rappeler que cette restitution ne peut être considérée comme complète. Ainsi, et à titre d'exemple, des sujets tels que les trajets longues distances, la vitesse, les bouchons ou l'incidence des innovations (voitures autonomes, etc.) ne sont pas, ou très à la marge, ressortis.

### Limite 1 : le découpage territorial opéré

Trois types de territoires ont été retenus pour la tenue de ces ateliers, en s'appuyant sur la typologie proposée par la ministre. Sans être totalement exhaustif, ce qui a pu exclure certaines attentes plus spécifiques, ce choix couvre une majorité de territoires en Bretagne.

### Limite 2 : le recrutement

Bien que le recrutement ait été effectué de manière à obtenir, sur chaque territoire, les panels les plus représentatifs possibles, le nombre de participants aux ateliers est resté limité et donc relatif. Néanmoins, la démarche orientée « usages » ayant pour levier l'appréciation qualitative des attentes, par opposition à une enquête quantitative, se focalisant sur des anecdotes davantage que sur des moyennes,

cette limitation peut être considérée comme peu gênante dans le traitement des résultats obtenus.

### Limite 3 : l'inspiration initiale

Chaque atelier a commencé par une phase d'inspiration via l'intervention d'un expert. Cette inspiration a été nécessaire pour permettre une ouverture des participants sur des pistes de solutions potentielles à leurs propres attentes. Néanmoins, cela a pu, certes sans nuire fortement à la démarche, orienter les débats. L'expert ayant naturellement illustré son analyse autour d'un idéal de mobilité vertueuse, il a été vérifié une certaine constance, sur l'ensemble des territoires, s'agissant notamment d'attentes autour du vélo (ce qui a pu par ailleurs être accentué par la présence de représentants d'associations de cyclistes) et des mobilités propres.

### Limite 4 : l'absence d'immersion terrain pour une compréhension exhaustive des usages

La méthodologie utilisée a privilégié le participatif présentiel, mais n'a pas été assortie d'une étude approfondie des usages sur le terrain. Dans un contexte idéal, il aurait été en effet intéressant d'ajouter à ces ateliers une exploration des attentes au contact direct des citoyens, sur leurs lieux de mobilités. Ici, l'ensemble de la matière récupérée repose uniquement sur du déclaratif, ce qui peut avoir pour limite une compréhension partielle, sur certains points, des attentes exprimées, puisqu'elles n'ont pas été observées et analysées de manière pragmatique. Cependant, l'expertise de l'équipe de la DREAL et la participation de la société civile aux ateliers a permis de contrebalancer ce potentiel facteur limitant.

## Limite 5 : la mise en avant de thématiques de travail

Sur les deux premiers ateliers, les 6 thématiques nationales ont été utilisées, au cours de l'animation, comme guides de réflexion, afin de respecter le cadre national proposé pour le déroulement des Assises de la mobilité. Force a été de constater que ces thématiques ont pu avoir, sur certains participants, un impact contre-productif :

Difficulté à penser « attente » en dehors d'un cadre préétabli  
Sentiment de démarche faussement participative due à l'identification, en amont, de ces « axes de réflexion »

Toutefois, au cours du dernier atelier, ces thématiques, bien qu'elles aient été présentées en introduction, n'ont ensuite pas contraint le travail de réflexion et de production des participants, ce qui leur a permis une plus grande liberté dans leurs échanges.

## 6. Satisfaction des participants

Dans le cadre de la démarche Qualité de la DREAL Bretagne, un questionnaire de satisfaction a été envoyé, à l'issue des ateliers, à l'ensemble des participants. 58 questionnaires ont été retournés (cf. annexe 4). Globalement, les participants ont été très satisfaits :

- méthode d'animation : 74 % = bonne/très bonne,
- ambiance : 97 % = bonne/très bonne,
- résultats auxquels le travail a abouti : 76 % = bons/très bons
- expression de toutes les idées : 84 % = oui

# AXES DE QUESTIONNEMENT ABORDÉS

## 1. Qu'est-ce qu'être mobile aujourd'hui sur ces territoires ?

La définition de la mobilité telle qu'exprimée par les participants aux ateliers tient une place importante dans l'interprétation des attentes, en ce sens qu'elle pose un cadre à l'analyse des co-productions.

En reprenant l'ensemble de la matière produite lors des ateliers, 3 définitions macroscopiques de la mobilité sur les territoires concernés émergent :

Atelier de Pontivy :

- Des **déplacements rapides et efficaces**, sans contrainte et avec le **moins d'impacts sur l'environnement et la santé** de tous
- Synonyme d'innovation, pour **se déplacer autrement, et de manière connectée**
- **L'adaptation des modes de déplacements aux usagers les plus fragiles**, tenant compte des difficultés de chacun (handicap, vieillesse, situation financière, etc.)

Atelier d'Acigné :

- Des déplacements **qui permettent d'atteindre sa destination facilement**, en toute liberté et de manière sécurisée
- Un moyen de **maintenir du lien géographique et social** entre les personnes
- La possibilité, pour tous, de se déplacer comme on l'entend, **sans contrainte**

Atelier de Concarneau :

- **La liberté et la multiplicité dans les choix** des modes de déplacements
- **Un commun dans lequel sécurité et accessibilité** pour tous sont essentiels
- La création d'un **lien géographique et social**, entre urbains et ruraux, lien vecteur de (re)découvertes

Ainsi, quel que soit le territoire concerné, la mobilité est avant tout **synonyme de déplacements efficaces et accessibles pour tous, créatrice de liens géographiques et sociaux**.

A Pontivy, elle est également attendue comme innovante, connectée et **respectueuse de l'environnement et de la santé**. Si le côté « connecté » reste très spécifique à Pontivy (notamment à cause d'un sentiment de « fracture numérique » sur ce territoire), le respect de l'environnement et de la santé, même s'il n'apparaît

pas directement dans les définitions partagées sur les deux autres ateliers, se retrouve toutefois bien dans les attentes exprimées par la suite, et ce quel que soit le territoire.

## 2. Atouts, principales problématiques et thèmes de discussions abordés

Avant d'aborder les attentes exprimées sur les différents territoires, il convenait d'identifier clairement les principaux atouts, problématiques de mobilité, et thèmes de discussion identifiés dans chacun des ateliers :

### A Pontivy

Les atouts du territoire :

- **L'environnement agréable**
- **L'absence de congestion** routière comme cela peut être le cas en ville
- La possibilité d'acheter des billets de train à l'Office de Tourisme de Pontivy

Les problématiques de mobilité :

- **La fermeture de la gare de Pontivy** et l'abandon des voies ferrées existantes qui créent un enclavement du territoire
- **Des dysfonctionnements récurrents sur les interconnexions aux centres urbains** (Rennes, Vannes, Lorient), notamment à cause de correspondances inappropriées et d'horaires non adaptés à la multiplicité des usages sur le territoire (actifs aux horaires élargis, départ pour l'aéroport pour un vol tôt le matin, départ pour un train tôt le matin de Rennes vers Paris, etc.)
- **Un accès complexe (situation géographique et coût) au permis de conduire** sur un territoire où il est encore largement nécessaire

Les thèmes de discussion :

- **L'intermodalité** avec la mise en connexion d'une grande diversité de modes de transports
- **Le désenclavement** des zones rurales par une meilleure accessibilité géographique et sociale
- **L'optimisation des coûts** d'accès aux modes de transports sur le territoire

## A Acigné

Les atouts du territoire :

- Présence d'un **maillage de transports en commun dense sur la métropole de Rennes**
- **Des intermodalités assez bien développées sur la métropole de Rennes**
- **Un environnement de vie « à la campagne » mais à proximité de Rennes pour Fougères**

Les problématiques de mobilité :

- **Des impacts sur l'environnement et la santé (pollution) encore assez mal appréhendés** par la population et peut-être pas très bien anticipés par les pouvoirs publics
- **Des infrastructures et des comportements qui ne sont pas toujours sécurisants**
- **Des inégalités dans l'accès à des mobilités efficaces** en fonction des zones géographiques sur le territoire (métropole de Rennes et bourgs périphériques)

Les thèmes de discussion :

- **La prise en compte de tous les usagers** sur tous les territoires
- Plus d'actions publiques concrètes pour **donner, au-delà de l'accès à proprement parler, l'envie d'utiliser les transports en commun et les modes de transports doux** (versus voiture personnelle)
- **La sécurisation de tous les transports et l'éducation à la mobilité**, les bons comportements à adopter et leurs impacts sur l'environnement

## A Concarneau :

Les atouts du territoire :

- **Des premiers déploiements de transports publics alternatifs** tels que le transport à la demande
- **Un environnement de vie agréable** sur la côte
- **Des infrastructures globalement bien développées** du fait de l'affluence en période estivale

Les problématiques de mobilité :

- **L'insécurité des cyclistes** sur des voies non adaptées
- **La discontinuité de l'offre** de mobilité
- **Un manque d'information, de signalisation et d'éducation** à la mobilité

Les thèmes de discussion :

- **La sécurisation des voies de mobilités autres que celles empruntées par la voiture** (cyclistes, piétons, aires de covoiturage, etc.)
- **L'intermodalité dans les transports à toutes échelles** pour une meilleure continuité dans les mobilités
- Des mobilités **plus écologiques et plus accessibles**

Ces premiers éléments de synthèse des retours des participants sur leurs vécus de la mobilité sur les territoires étudiés font apparaître très clairement un sentiment largement partagé : **le privilège d'un cadre de vie agréable** (en dehors de la métropole rennaise, cela faisant surtout référence à des lieux de vie hors centre urbain dense). Vient ensuite la reconnaissance de **mobilités faciles sur l'agglomération rennaise**, grande spécificité relevée au cours de l'atelier d'Acigné, qui s'oppose au sentiment des habitants de Fougères, d'où l'expression **des inégalités d'accès à la mobilité** comme problématique importante dans cet atelier. Par ailleurs, même si certains éléments (**l'accessibilité globale, l'intermodalité élargie et la sécurisation des transports par exemple**) sont communs aux trois ateliers, l'expression de spécificités territoriales apparaît également sur les autres problématiques relevées et sur les thèmes de discussion abordés, ce qui conduit à traiter les attentes exprimées selon les typologies de territoire suivantes :

- une zone rurale enclavée (Pontivy),
- une grande métropole (Rennes),
- une ville moyenne (Fougères),
- une ville littorale (Concarneau).

# LES ATTENTES RELEVÉES SUR CES TERRITOIRES

## 1. Les défis communs

Bien que majoritairement exprimées de manière très spécifique selon chaque territoire, les attentes relevées font tout de même apparaître 5 grandes catégories d'attentes en matière de mobilité, formulées ci-dessous comme des défis :

### Défi 1 : Proposer des transports publics plus adaptés aux usages des habitants.

Si cela s'est exprimé, à Concarneau, sous l'angle de l'attractivité de l'offre pour inciter à l'utilisation des transports publics, à Fougères, par la volonté de voir se relancer une activité ferroviaire dans le pays, tout comme cela s'est dit à Pontivy, ce défi est celui qui est le plus largement partagé par l'ensemble des participants aux 3 ateliers sur les 4 zones géographiques étudiées. Il s'agit, pour eux, d'un impératif fort à l'utilisation large des transports publics sur leurs territoires.

### Défi 2 : Garantir à tous des mobilités plus sûres.

Selon les ateliers, il pouvait s'agir de signalétique, de visibilité ou de sécurisation des pistes cyclables, par exemple. Mais quelle que soit la façon dont ces attentes se sont exprimées, elles ont fait l'objet d'un large consensus pour affirmer qu'il s'agit là d'un défi majeur pour la Bretagne, avec des accents souvent mis sur des objectifs de sensibilisation, voire d'éducation, à une mobilité respectueuse de l'autre.

### Défi 3 : Développer une mobilité collaborative et partagée.

Qu'il s'agisse de covoiturage, d'auto-stop, de taxis collectifs, etc., les participants aux ateliers ont, dans une large majorité, exprimé leur volonté de voir se développer ce type de mobilité en Bretagne. En effet, au-delà des transports publics, une offre alternative et solidaire de mobilité permettrait un maillage dense de l'ensemble du territoire et des déplacements plus simples, jusqu'au dernier kilomètre compris, souvent très problématique en dehors des grands centres urbains.

### Défi 4 : Accélérer la transition énergétique pour des mobilités plus propres.

Comme mentionné précédemment, la plupart des participants reconnaissent comme atout de leur territoire le cadre de vie et l'environnement agréables. Ainsi, ils se sentent tous concernés par la nécessité de développer des mobilités qui respectent davantage l'environnement, même si l'expression fine des attentes et les pistes de solutions partagées diffèrent d'une zone géographique à une autre.

### Défi 5 : Ancrer les mobilités douces dans les usages sur tous les territoires.

Très lié au défi précédent, il s'agit ici, au-delà du développement de mobilités plus propres, de changer les mentalités bretonnes pour que les mobilités douces se développent dans les habitudes du quotidien. L'incitation est notamment un des mots clés qui est le plus ressorti dans l'expression de ce défi, mais pas seulement : ancrer les mobilités douces dans les usages passe également, pour les participants, par l'augmentation de l'offre d'infrastructures adaptées et visibles de tous.

## • ▽ ◆ \ LES ATTENTES VIS-À-VIS DU DÉFI 1

Proposer des transports publics plus adaptés aux usages des habitants.

### Zone rurale enclavée (Pontivy)

La **création de lignes et l'extension de la flotte de bus** actuelle sont attendues, de même que l'**adaptation des horaires et fréquences aux besoins des usagers**. Mais l'accent a surtout été mis sur l'absence de réelle offre intermodale, très attendue, et intégrant notamment la **réouverture de la gare**, dont la fermeture a créé, sur place, un réel sentiment d'abandon de la population par les pouvoirs publics.

### Grande métropole (Rennes)

L'analyse des attentes exprimées, pour cette typologie de territoire, lors de l'atelier d'Acigné, met surtout en avant l'**amélioration de l'accessibilité du réseau de transports publics aux personnes à mobilité réduite** ainsi que la mise en place de **tarifs plus attractifs et modulaires** en fonction de la typologie d'usagers concernée (meilleure prise en compte du niveau de ressources notamment).

### Ville moyenne (Fougères)

Globalement, il est attendu à Fougères le **développement de l'offre rennaise au péri-urbain**, avec une **meilleure adaptation aux besoins locaux** au niveau des horaires, des fréquences mais aussi en matière de **signalétique (plus exhaustive et plus claire)** et **d'intermodalité (vélo-train-bus)**. Cela doit notamment passer, pour les participants à l'atelier, par la **relance de l'activité ferroviaire** sur le territoire, le déploiement d'une **plate-forme digitale mettant en cohérence l'ensemble de l'offre**, et un **ticket unique « multi-transports » à tarif attractif**.

### Ville littorale (Concarneau)

A Concarneau, proposer des transports publics plus adaptés aux usages des habitants passe également par **des tarifs plus cohérents** vis-à-vis des usagers et leurs situations (financières notamment, allant jusqu'à la gratuité pour certains usagers). Mais cela se traduit aussi par **une meilleure gestion des horaires et des fréquences, en adaptant les typologies et les dimensions des bus utilisés en fonction de l'affluence**, ou encore par **le développement de services à la demande** (voitures en libre-service par exemple). Des attentes ont enfin été relevées sur l'agrandissement du parc de véhicules partagés et **la création de nouvelles dessertes en fonction des bassins de vie et d'emplois sur le territoire**.

### \ Les attentes identifiées comme communes aux quatre territoires et les plus fréquemment exprimées

Ainsi, au-delà des spécificités, il existe des attentes communes à tous ces territoires pour que l'offre de transports soit mieux adaptée aux usages des habitants : une meilleure prise en compte des spécificités locales, une politique tarifaire plus adaptée et davantage d'intermodalité.

## • ◀ ▶ ◆ \ LES ATTENTES VIS-À-VIS DU DÉFI 2

Garantir à tous des mobilités plus sûres.

### Zone rurale enclavée (Pontivy)

La sécurité a été, à Pontivy, un sujet majeur dans les échanges entre les participants, avec des attentes liées à une **amélioration des infrastructures existantes** (trottoirs notamment), une **meilleure sécurisation des voies cyclables et une meilleure visibilité sur les routes**. Mais alors qu'une partie d'entre eux s'est clairement prononcée pour un **durcissement des sanctions en cas d'incivilité et de mise en danger** de la vie d'autres usagers en situation de mobilité, tous sont d'accord pour appeler à **davantage de sensibilisation pour une réelle prise de conscience globale**, par l'ensemble des usagers, des potentiels dangers qu'ils font courir aux autres par certains comportements inconscients (en voiture notamment).

### Grande métropole (Rennes)

Pour les participants rennais aux ateliers, la mobilité plus sûre c'est surtout la **sécurisation des voies cyclables** dans l'agglomération.

### Ville moyenne (Fougères)

A Fougères, la sécurisation des pistes cyclables est également un sujet important, notamment sur les routes de campagne. Plus largement, davantage de **sécurisation des infrastructures est attendue sur les axes de circulation en zones rurales**.

### Ville littorale (Concarneau)

Qu'il s'agisse d'une meilleure **signalisation**, de plus de **visibilité**, ou encore de la **prévention liée au danger du passage d'animaux** sur les axes routiers hors centre-ville, les attentes en termes de sécurité portent ici davantage sur **de nouveaux aménagements sur les axes existants**.

### \ Les attentes identifiées comme communes aux quatre territoires et les plus fréquemment exprimées

Sur ce sujet, des attentes ont émergé autour de la sécurisation des déplacements à vélo et, plus largement, d'une cohabitation plus sûre des différents modes de transports.

## ◆ \ LES ATTENTES VIS-À-VIS DU DÉFI 3

Développer une mobilité collaborative et partagée.

### Zone rurale enclavée (Pontivy)

L'accent a été mis, au-delà du développement des modes de transports alternatifs, sur la **facilitation de leur usage**, notamment par **l'intégration totale de la mobilité collaborative dans une offre multimodale globale portée par les collectivités**.

### Grande métropole (Rennes)

Pour les habitants de l'agglomération rennaise, le développement d'une mobilité collaborative et partagée passe par le **développement d'une offre de véhicules en libre-service** et par une **contribution des entreprises** à ce développement (partage de flottes par exemple).

### Ville moyenne (Fougères)

A Fougères, la continuité des mobilités est encore, sur ce défi aussi, une attente majeure. Les habitants souhaitent **que des liaisons soient créées entre l'offre de transports publics et l'offre -à développer- de transports collaboratifs et partagés** afin de pallier les insuffisances, pointées par ailleurs, de la réponse apportée par les transports publics aux besoins des usagers sur ce territoire.

### Ville littorale (Concarneau)

A Concarneau également les habitants souhaitent **que les entreprises soient mises à contribution** pour développer l'offre de transports collaboratifs et partagés, notamment, via le déploiement d'une plateforme numérique dédiée. Mais la réflexion a aussi porté sur **l'amélioration des conditions de partage** : meilleure signalisation des aires de covoiturage -à développer- par exemple, ou encore sécurisation renforcée de la pratique de l'auto-stop.

### \ Les attentes identifiées comme communes aux quatre territoires et les plus fréquemment exprimées

Deux grandes tendances communes émergent de l'analyse de ces attentes vis-à-vis du développement de mobilités collaboratives et partagées : la mise à contribution des entreprises (surtout en espace urbain) et une meilleure intégration de ces offres dans une approche plus globale et plus large de l'intermodalité sur les territoires, attente qui concerne surtout les espaces ruraux dans l'objectif de mobilités continues.

## • ▽ ◆ \ LES ATTENTES VIS-À-VIS DU DÉFI 4

Accélérer la transition énergétique pour des mobilités plus propres.

### Zone rurale enclavée (Pontivy)

Les participants à l'atelier ont envisagé la **facilitation de l'usage des véhicules propres**, mais ils ont aussi imaginé la **multiplication de journées sans véhicule thermique** pour sensibiliser aux mobilités propres. La contribution la plus importante cependant concerne l'expression de **leur volonté de voir les commerces de proximité réhabilités**. En effet, pour eux, les mobilités plus propres sont avant tout des mobilités évitées. Ainsi, en ré-ouvrant les commerces de proximité, les temps de trajets et l'usage de véhicules motorisés seraient drastiquement réduits, de même que les émissions polluantes résultantes.

### Grande métropole (Rennes)

Pour accélérer la transition énergétique pour des mobilités propres, les habitants attendent, sur ce territoire, que soient **davantage développés les transports électriques via la multiplication des bornes de rechargement** en ville. **L'incitation financière des entreprises** à donner l'exemple est également souhaitée, via, par exemple, des allègements de charges contre le remplacement de leurs flottes de véhicules thermiques.

### Ville moyenne (Fougères)

Ici, les participants se sont surtout exprimés sur la **valorisation des carburants alternatifs dits « propres » et issus de sous-produits agricoles** potentiellement disponibles sur leur territoire. Le véhicule électrique a également fait partie des échanges, avec, par exemple, l'idée de **développer, sur ce territoire, un réseau de bornes de rechargement** visibles pour inciter les usagers à envisager l'électrique comme mode de déplacement.

### Ville littorale (Concarneau)

A Concarneau, les participants à l'atelier souhaitent que la **promotion du véhicule électrique comme mode de transport principal soit renforcée** (acculturation), **que les véhicules à moteur thermique soient bannis des centres-villes** (déclencheur) et que soient mises en œuvre, en parallèle, **des mesures visant à faciliter l'achat d'un véhicule électrique**, qu'il s'agisse de vélo ou de voiture (incitation).

### \ Les attentes identifiées comme communes aux quatre territoires et les plus fréquemment exprimées

Sur les quatre territoires, les attentes exprimées montrent l'attachement des participants au développement du véhicule électrique sous tous ses aspects : acculturation, développement de l'usage, développement des infrastructures, etc.

## • ▽ ◆ \ LES ATTENTES VIS-À-VIS DU DÉFI 5

Ancrer les mobilités douces dans les usages sur tous les territoires.

### Zone rurale enclavée (Pontivy)

Sur ce territoire, le vélo a tenu une place importante dans les échanges, les participants souhaitant **que son usage se développe davantage**. Pour eux, cela passe tout d'abord par la **mise en place d'infrastructures adaptées et sécurisées** (parkings, bornes de gonflage, etc.). Mais pour développer l'usage du vélo, ils envisagent également la **mise en œuvre d'ateliers collaboratifs autour du vélo** en s'appuyant sur des associations locales. Enfin, les réflexions sur les mobilités douces les ont amenés à échanger sur **l'amélioration des trottoirs** pour des déplacements piétons facilités et sécurisés.

### Grande métropole (Rennes)

Pour ancrer les mobilités douces dans les usages à Rennes, les participants attendent d'abord **que les voies cyclables soient davantage développées et sécurisées** sur l'agglomération.

### Ville moyenne (Fougères)

En continuité des voies cyclables dans l'agglomération de Rennes, à Fougères, les habitants souhaitent également la **généralisation des pistes cyclables aux réseaux secondaires péri-urbains**. Pour que ces pistes soient ensuite utilisées, ils attendent également que l'usage du vélo soit **mieux intégré aux stratégies multimodales avec, par exemple, la création de parkings dédiés aux abords des gares et arrêts de bus** (mobilité continue).

### Ville littorale (Concarneau)

Ici, la **généralisation de pistes cyclables sécurisées en zone urbaine** est une attente très forte. Les participants envisagent également que l'on puisse **rendre le vélo prioritaire sur les voies mixtes** et que ce mode de transport soit – tout comme cela a été proposé pour Fougères – complètement **intégré à l'offre multimodale de transports publics** sur le territoire. Mais au-delà du vélo, la réflexion sur les modes de transports doux a, ici aussi, concerné les déplacements piétons, les participants souhaitant une **amélioration des voies piétonnes et de nouveaux aménagements (dispositifs spécifiques et mobiliers urbains) pour « donner envie » de marcher en ville et de pouvoir le faire en toute sécurité**.

### \ Les attentes identifiées comme communes aux quatre territoires et les plus fréquemment exprimées

Tout comme le véhicule électrique, le vélo a tenu, dans les 3 ateliers, une place importante dans les échanges. Sur les 4 territoires concernés, une attente commune forte a été exprimée : la démocratisation de son usage, partout, de manière sécurisée et complètement intégrée à l'offre existante.

## 2. Une attente commune vis-à-vis de l'engagement des pouvoirs publics

Les attentes présentées précédemment montrent, au-delà des spécificités par typologie de territoire, des attentes communes en matière de mobilité, rappelées ci-dessous.

- Une meilleure prise en compte des spécificités locales dans la planification de l'offre de transports publics
- Une politique tarifaire plus adaptée
- Davantage d'intermodalité
- La démocratisation de l'usage du vélo et son intégration complète aux offres de transports existantes
- Une plus grande sécurisation des déplacements à vélo
- Une cohabitation plus sûre entre différents modes de transports
- La mise à contribution des entreprises, dans les zones urbaines, dans le développement d'offres de mobilités collaboratives et partagées
- Une meilleure intégration de ces offres dans une approche plus globale et plus large de l'intermodalité en zones rurales
- Le développement de l'usage du véhicule électrique

Au-delà de ces attentes communes autour des 5 défis identifiés pour la mobilité en Bretagne, une expression commune a été largement répétée, par ailleurs, tout au long de ces ateliers :

**« Nous souhaitons un plus grand engagement des pouvoirs publics ! »**

Cette attente est en effet le grand invariant des résultats de ces ateliers en région Bretagne.

Cet invariant montre, de manière assez directe, que ces Assises ont bien été comprises par les participants aux ateliers : ils remontent des attentes et souhaitent que les pouvoirs publics y répondent de manière opérationnelle.

Mais au-delà de ces réponses, sont attendus l'application des dispositions réglementaires en termes d'accessibilité, un soutien financier aux usagers les plus fragiles, l'amélioration des infrastructures, la sensibilisation des citoyens aux mobilités propres et respectueuses de la santé. En Bretagne, les participants aux ateliers se sont également exprimés pour que la mobilité devienne un service public à part entière.

Bien que cette expression ait pu se faire de manière parfois partisane (« sortir du modèle libéral » par exemple), l'attente est tout de même très forte de voir se développer une mobilité fluide, accessible (géographiquement et financièrement parlant) à tous, partout, intégrant de multiples solutions de transports qui permettent une connexion renforcée, au-delà du seul territoire breton, à l'ensemble des réseaux de mobilité sur le territoire national. L'idée d'un accès simplifié (titre de transport unique) à ce « réseau de transports multimodal national » est par ailleurs apparue dans les productions de plusieurs groupes de travail au cours de ces ateliers.

S'agissant justement des idées/pistes de solutions partagées, elles ont été très nombreuses et pourront alimenter une réflexion plus opérationnelle sur les bonnes réponses à apporter aux attentes exprimées en matière de mobilité en région Bretagne, tenant compte des 5 défis formulés précédemment.

## LES PISTES POUR RELEVER LES DÉFIS DE LA MOBILITÉ EN BRETAGNE

La présentation des défis et des attentes sur le territoire en matière de mobilités a déjà permis de lister quelques pistes de réponses. Les pistes supplémentaires qui ont été formulées lors des ateliers sont présentées ci-après, selon les défis qu'elles permettraient de relever.

A noter que la quasi totalité des pistes de solutions proposées s'inscrit dans le court et le moyen termes quant à leur mise en œuvre.

### Défi 1 : Proposer des transports publics plus adaptés aux usages des habitants.

Ré-ouvrir les gares en zones rurales • Accompagner financièrement les jeunes dans l'obtention de leur permis de conduire en zones rurales • Augmenter l'offre de taxis ruraux à prix abordables • Développer l'offre de taxis collectifs • Développer la gratuité des transports en commun • Adapter le dimensionnement et la fréquence des véhicules de transports publics à la demande en temps réel

### Défi 2 : Garantir à tous des mobilités plus sûres.

Fixer à 30 km/h la limitation de vitesse en centre-ville • Prioriser le vélo en ville • Imposer des visites médicales pour le renouvellement régulier du permis de conduire • Anticiper et favoriser le développement de véhicules autonomes sûrs • Déployer un éclairage à LED avec détection de présence sur les axes de déplacements en zones rurales • Intégrer des modules renforcés dédiés au respect des autres usagers de la route dans l'examen du permis de conduire • Installer des plots de signalisations fluorescents sur les pistes cyclables • Ouvrir des couloirs de circulation à sécurité renforcée pour vélos et piétons

### Défi 3 : Développer une mobilité collaborative et partagée.

Développer une plateforme dédiée aux mobilités collaboratives en zones rurales • Augmenter la couverture 4G dans les zones rurales • Harmoniser les tarifs des transports publics à l'échelle régionale (a minima) ou à l'échelle nationale • Créer un ticket commun à tous les modes de transports au niveau national • Multiplier les aires de covoiturage en zones rurales • Mettre en place des navettes depuis les aires de covoiturations jusqu'aux centres-villes, zones commerciales et autres bassins de vie/d'activité • Créer des points de raliement sécurisés et visibles pour la démocratisation de l'auto-stop

### Défi 4 : Accélérer la transition énergétique pour des mobilités plus propres.

Développer les livraisons à domicile en zones rurales • Obliger les grandes entreprises à développer des flottes de véhicules électriques pour remplacer leurs flottes thermiques • Déployer massivement les bornes de rechargement électrique sur tout le territoire • Développer le télétravail • Aménager les horaires en entreprises pour éviter la congestion • Développer des axes navigables non polluants

### Défi 5 : Ancrer les mobilités douces dans les usages sur tous les territoires.

Multiplier les campagnes de sensibilisation dans les établissements scolaires • Mettre en place des déductions d'impôts à l'achat d'un vélo • Étendre les systèmes de vélos en libre-service au niveau national • Supprimer les places de stationnement en ville et les remplacer par des parcs de stationnement en entrée de ville



## \ ANNEXES

Annexe 1 : lettre de la ministre au Préfet de Région

Annexe 2 : liste des actions/initiatives innovantes recensées transmises au ministère

Annexe 3 : support de présentation utilisé

Annexe 4 : résultats du questionnaire de satisfaction

Annexe 5 : résultats en quelques chiffres de la participation nationale aux Assises de la mobilité



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Paris, le 7 / SEP. 2017

La ministre chargée des transports

à

Monsieur Christophe MIRMAND,  
Préfet de la région Bretagne  
Préfet d'Île et Vilaine

Le Président de la République a annoncé le 1<sup>er</sup> juillet 2017 la tenue d'Assises nationales de la mobilité afin d'identifier les besoins prioritaires des citoyens et les principaux enjeux en matière de mobilité et construire des politiques adaptées. Ces Assises seront lancées le 19 septembre 2017 à Paris. Elles doivent être une démarche ouverte et contributive. Elles sont construites pour associer largement les territoires et recueillir un maximum de contributions. A travers des questions ciblées, elles doivent permettre de construire les nouvelles politiques publiques qui dessineront les mobilités en France en 2030.

Ces Assises nationales de la mobilité prépareront notamment une loi d'orientation des mobilités, qui sera présentée au premier semestre 2018. Cette loi d'orientation inclura une programmation quinquennale des investissements d'infrastructure et de leurs financements, en réponse à la « pause » dans les grandes infrastructures annoncée par le Président de la République.

Les Assises incluront une concertation menée dans les territoires : les Ateliers des territoires. Ces Ateliers permettront de débattre directement avec la population sur les besoins de mobilité et leur prise en compte. Cette démarche de concertation se déroulera en deux grandes étapes jusqu'à la fin de l'année. La première séquence permettra, grâce à des réunions publiques, d'approfondir les besoins et de faire émerger les questionnements et initiatives. Elle devra se dérouler du 19 septembre à fin octobre. La deuxième séquence permettra la restitution des travaux réalisés sur tout le territoire aux acteurs locaux sous forme d'assises régionales (mi-décembre au plus tard).

Cette démarche s'appuiera sur une plateforme internet et des ateliers d'acteurs et d'experts au niveau national. Afin de structurer les contributions, j'ai retenu six thèmes qui correspondent aux enjeux de cette transition des mobilités :

1. **des mobilités plus propres** : réduire l'empreinte environnementale de nos déplacements
2. **des mobilités plus connectées** : accélérer l'innovation et la révolution numérique dans les transports pour anticiper les mutations de la mobilité

Hôte: Le Play - 40, rue du Bac - 75007 Paris - Tél: 33 (0)1 40 81 21 22  
www.ecologie-solaire.gouv.fr

3. **des mobilités plus solidaires** : réduire les fractures territoriales et l'assignation à résidence, pour permettre une mobilité pour tous et dans tous les territoires
4. **des mobilités plus intermodales** : mieux articuler toutes les offres pour les rendre plus attractives et offrir une vraie alternative à la possession d'un véhicule individuel
5. **des mobilités plus sûres** : réduire les accidents et risques liés aux mobilités
6. **des mobilités plus soutenables** : équilibrer les modèles économiques et dégager des ressources financières à la hauteur des besoins

Je souhaite que ces Ateliers reflètent nos territoires dans leur diversité (territoires ruraux, périurbains, banlieues, villes moyennes ou métropoles). Afin de permettre un choix équilibré, je vous demande de bien vouloir m'indiquer un lieu caractéristique de chaque type de territoire sur lesquels les ateliers territoriaux pourraient être organisés. Vous pourrez privilégier des lieux où des innovations en matière de mobilité ont été mises en œuvre. Je retiendrai un ou deux de ces sites dans votre région en fonction des propositions que nous aurons sur l'ensemble du pays.

Par ailleurs, de nombreuses collectivités se sont déjà pleinement emparées du sujet de l'avenir des mobilités et ont réalisé, à leur niveau, de démarches de concertation sur ces sujets. Un recensement de ces démarches dans vos régions respectives pourra utilement être réalisé afin notamment d'identifier ce qui, dans ces recommandations, relève de l'Etat et des politiques publiques à mettre en place.

Vous pourrez naturellement vous appuyer sur les ressources des services chargés des transports et déplacements en DREAL.

La qualité des relations avec les collectivités locales est essentielle à la réussite du dispositif. Certaines m'ont déjà exprimé leur souhait de s'impliquer, et celles qui le décideront pourront également, à leur échelle, organiser des Ateliers des territoires qui auront vocation à alimenter les recommandations issues de ces Assises de la mobilité.

Mes services vous transmettront dans les prochains jours un dossier complet (éléments de méthode, calendrier, thèmes, documentation nécessaire...).

Les Assises de la mobilité nous permettront de concevoir une politique des mobilités répondant mieux aux attentes des territoires et de faire progresser la conscience collective autour de ces enjeux. Une large mobilisation de la population, des élus et des corps intermédiaires sera une condition du succès de la démarche. C'est pourquoi votre mobilisation apparaît capitale et je vous en remercie par avance.

*J'espère par avance pour la mobilisation sur ces sujets*

Elisabeth BORNE

## \ Annexe 2 : liste des actions/initiatives innovantes recensées transmises au ministère

### ASSISES DE LA MOBILITÉ 2017 Recensement des expérimentations/innovations sur la mobilité dans les territoires

Projet (Description succincte du projet et de ses objectifs ; lien Internet pour en savoir plus)	Porteur(s) du projet (association, CL, État, entreprise, particuliers, ... ; personne ressource) <b>et acteurs associés</b>	Public(s) cible(s) (tous publics, jeunes, personnes âgées, PMR, demandeurs d'emploi, ...)	Stade d'avancement (projet à l'étude, expérimentation en cours, projet en place, ...)	Selon le stade d'avancement : <b>résultats attendus, bilan (avantages / inconvénients), généralisation possible ?</b>  <b>Le cas échéant, méthodologie innovante pouvant être reproduite</b>	Lien avec les 6 thématiques des Assises	Observations
<b>FlexiModal</b>  Solution de logistique urbaine avec notamment un système de transport à vélo (remorque permettant une charge maximale de 180 kg).  <i>Pour en savoir plus :</i> <a href="http://fleximodal.fr/fr/">http://fleximodal.fr/fr/</a>	Société privée : FlexiModal SAS - 11 rue du Clos Courtel CS30817 - 35708 RENNES Cedex 7  06 88 08 38 63		Solution d'ores et déjà disponible	Réponse possible à la problématique du « dernier kilomètre » en termes de logistique.  Réponse aux problèmes d'engorgement, de pollution des centres-villes en « écartant » une partie des camions.	Mobilités plus : <input checked="" type="checkbox"/> Propres <input type="checkbox"/> Connectées <input type="checkbox"/> Solidaires <input checked="" type="checkbox"/> Intermodales <input type="checkbox"/> Sûres <input checked="" type="checkbox"/> Soutenables	
<b>Projet EcoSolar Breizh</b>  <i>Objectif :</i> développer un véhicule biplace, électrique, solaire, urbain.  <i>Pour en savoir plus :</i> <a href="http://www.ecosolarbreizh.com/">http://www.ecosolarbreizh.com/</a>	Association : EcoSolar Breizh  Jean-Luc Fleureau : Mail : <a href="mailto:information.ecosolar@gmail.com">information.ecosolar@gmail.com</a>  Partenaires associés : <a href="http://www.ecosolarbreizh.com/index.php?page=partenaires">http://www.ecosolarbreizh.com/index.php?page=partenaires</a>		Les études techniques (calculs de structure, faisabilité, etc) s'achèvent. Le véhicule doit voir le jour fin 2018 pour des essais de roulage et une demande d'immatriculation en 2019.  Objectif: rouler dans Brest en totale autonomie énergétique en 2020.	Création d'un véhicule propre.	Mobilités plus : <input checked="" type="checkbox"/> Propres <input type="checkbox"/> Connectées <input type="checkbox"/> Solidaires <input type="checkbox"/> Intermodales <input type="checkbox"/> Sûres <input type="checkbox"/> Soutenables	
<b>OSV (open source véhicule) Rennes</b>  <i>Objectif :</i> concevoir et développer des prototypes de véhicules Open Source et leurs services associés en cohérence avec leur écosystème au niveau du territoire Rennes Métropole  <i>Pour en savoir plus :</i> <a href="https://camposv-labfab-ur1.ietr.fr/index.html">https://camposv-labfab-ur1.ietr.fr/index.html</a>	Institut d'électronique et de télécommunications (IETR) de Rennes et le LabFab de l'Université de Rennes 1, en lien avec Télécom Bretagne.  Partenaires associés : <a href="https://camposv-labfab-ur1.ietr.fr/index.html">https://camposv-labfab-ur1.ietr.fr/index.html</a>  Le CamposV est ouvert à toute personne intéressée par les questions de mobilité et souhaitant participer à la conception de véhicules open source et ses services associés, au sein d'une équipe pluridisciplinaire : étudiants, artistes, entreprises, citoyens, enseignants, makers, scientifiques, designers, chargés de mission territoriaux ...		Projet en cours	Le projet CamposV se met en œuvre de manière collaborative au travers d'ateliers ouverts.	Mobilités plus : <input type="checkbox"/> Propres <input checked="" type="checkbox"/> Connectées <input type="checkbox"/> Solidaires <input type="checkbox"/> Intermodales <input type="checkbox"/> Sûres <input type="checkbox"/> Soutenables	

<b>Projet</b> (Description succincte du projet et de ses objectifs ; lien Internet pour en savoir plus)	<b>Porteur(s) du projet et acteurs associés</b> (association, CL, État, entreprise, particuliers, ... ; personne ressource)	<b>Public(s) cible(s)</b> (tous publics, jeunes, personnes âgées, PMR, demandeurs d'emploi, ....)	<b>Stade d'avancement</b> (projet à l'étude, expérimentation en cours, projet en place, ...)	<b>Selon le stade d'avancement : résultats attendus, bilan (avantages / inconvénients), généralisation possible ?</b>  <b>Le cas échéant, méthodologie innovante pouvant être reproduite</b>	<b>Lien avec les 6 thématiques des Assises</b>	<b>Observations</b>
<b>Covoiturage de proximité (Le covoit'STAR)</b>  Expérimentation de Rennes Métropole pour desservir les villes au-delà de sa première ceinture. Depuis le 1er septembre 2016, des automobilistes enregistrés en mairie peuvent prendre des passagers aux arrêts de bus reliant Acigné à Rennes. Principe : Les conducteurs se rendent visibles grâce à un macaron collé sur le pare-brise de leur voiture et les passagers récupèrent un panneau en tissu indiquant les deux destinations : « Rennes » ou « Acigné ». Ces éléments étant à retirer en Mairie d'Acigné.  <i>Pour en savoir plus :</i> <a href="http://www.star.fr/fileadmin/PDF_actu/Depliant_LE_covoit_STAR.pdf">http://www.star.fr/fileadmin/PDF_actu/Depliant_LE_covoit_STAR.pdf</a>	Rennes métropole, le STAR (service des transports de l'agglomération rennaise), ville d'Acigné.	Tous publics.  Plus spécifiquement les publics non motorisés (jeunes, précaires non-motorisés)	Projet en cours	Réponse complémentaire à une offre de TC.  Peut faciliter le passage au covoiturage régulier.	Mobilités plus : <input checked="" type="checkbox"/> Propres <input type="checkbox"/> Connectées <input checked="" type="checkbox"/> Solidaires <input checked="" type="checkbox"/> Intermodales <input type="checkbox"/> Sûres <input checked="" type="checkbox"/> Soutenables	
<b>Location de scooter pour favoriser le retour à l'emploi</b>  <i>Descriptif :</i> Service de location de scooters à Louvigné-du-Désert (et les communes limitrophes) à un tarif avantageux pour favoriser le retour à l'emploi. L'utilisation des scooters est limitée aux trajets domicile - lieu de travail, aux trajets liés à des stages ou des formations (aller / retour) ou pour tout autre rendez-vous en lien avec l'emploi et/ou la formation.  <i>Pour en savoir plus :</i> <a href="http://fougeres-agglo.bzh/content/aide-%C3%A0-insertion-aide-%C3%A0-la-mobilit%C3%A9-location-de-scooters">http://fougeres-agglo.bzh/content/aide-%C3%A0-insertion-aide-%C3%A0-la-mobilit%C3%A9-location-de-scooters</a>	Point Accueil Emploi de la Maison de l'Agglomération Louvigné-du-Désert – Dpt 35)	Demandeurs d'emplois non-motorisés.	Dispositif en place	Favoriser, faciliter le retour à l'emploi,  En effet, les problèmes de mobilité sont des freins importants pour le retour à l'emploi et pénalisent particulièrement les publics les plus en difficultés. Ces problèmes peuvent être dus à l'absence de permis de conduire, au manque de ressources permettant l'acquisition d'un véhicule, à l'insuffisance de l'offre de transports publics... ". Cette problématique est accentuée dans les territoires ruraux.	Mobilités plus : <input type="checkbox"/> Propres <input type="checkbox"/> Connectées <input checked="" type="checkbox"/> Solidaires <input type="checkbox"/> Intermodales <input type="checkbox"/> Sûres <input type="checkbox"/> Soutenables	
<b>Transport à la demande</b>  Fougères Agglomération (Dpt 35) a mis en place plusieurs dispositifs de transport à la demande :  <i>Taxi à la demande</i> Contre une somme modique (4,60 € en 2017), chaque bénéficiaire a la liberté de faire appel à une société de taxi conventionnée (6 sociétés locales ont signé une convention avec Fougères Agglomération) pour réaliser des trajets courts, sur le territoire de l'agglomération.  <i>Pour en savoir plus :</i> <a href="http://fougeres-agglo.bzh/node/453/">http://fougeres-agglo.bzh/node/453/</a>	Fougères agglomération (dpt 35)	Habitants des 15 communes dépourvues de transports urbains et péri-urbains ainsi que les titulaires de la carte invalidité 80 %.	Dispositifs en place		Mobilités plus : <input type="checkbox"/> Propres <input type="checkbox"/> Connectées <input checked="" type="checkbox"/> Solidaires <input type="checkbox"/> Intermodales <input type="checkbox"/> Sûres <input type="checkbox"/> Soutenables	

<b>Projet</b> (Description succincte du projet et de ses objectifs ; lien Internet pour en savoir plus)	<b>Porteur(s) du projet et acteurs associés</b> (association, CL, État, entreprise, particuliers, ... ; personne ressource)	<b>Public(s) cible(s)</b> (tous publics, jeunes, personnes âgées, PMR, demandeurs d'emploi, ....)	<b>Stade d'avancement</b> (projet à l'étude, expérimentation en cours, projet en place, ...)	<b>Selon le stade d'avancement : résultats attendus, bilan (avantages / inconvénients), généralisation possible ?</b>  <b>Le cas échéant, méthodologie innovante pouvant être reproduite</b>	<b>Lien avec les 6 thématiques des Assises</b>	<b>Observations</b>
<b>Transport à la demande (suite)</b>  <i>Minibus associatif</i>  Un minibus d'une capacité de 9 places est mis à disposition des associations, établissements scolaires, collectivités... et autres structures locales, qui peuvent le réserver gratuitement dans le cadre de leurs différentes activités. Seuls les frais de déplacements (carburant, stationnement...) sont à leur charge.  <i>Pour en savoir plus :</i> <a href="http://fougeres-agglo.bzh/node/877/">http://fougeres-agglo.bzh/node/877/</a>	Fougères Agglomération qui a repris une initiative créée à l'origine par Louvigné communauté.	Habitants des 8 communes de Fougères Agglomération	Dispositif en place		Mobilités plus : <input type="checkbox"/> Propres <input type="checkbox"/> Connectées <input checked="" type="checkbox"/> Solidaires <input type="checkbox"/> Intermodales <input type="checkbox"/> Sûres <input type="checkbox"/> Soutenables	
<b>Plateforme de covoiturage de proximité et solidaire (OuestGo)</b>  Bâti à l'échelle des Régions Bretagne et Pays de la Loire une plate-forme commune de mise en relation permettant l'animation du covoiturage de proximité : Cette plate-forme sera publique, gratuite pour les utilisateurs (pas de frais de mise en relation). Elle permettra aux collectivités d'assurer la continuité et pérennité des services de covoiturage actuels et d'animer et développer localement le covoiturage. La plate-forme vise prioritairement les trajets domicile-travail (PDE) et le public en insertion (covoiturage solidaire) et le covoiturage événementiel. Elle pourra évoluer (covoiturage dynamique...).	Conseil départemental du Finistère Conseil régional de Bretagne Brest Métropole Nantes Métropole Carene Saint-Nazaire agglomération État  L'Ademe apporte un financement.  Ce projet est inscrit au pacte métropolitain d'innovation de Rennes métropole.  Les acteurs du covoiturage existants sur ces territoires sont associés pour apporter leur expertise et ont vocation à jouer un rôle d'animation une fois la nouvelle plate-forme en place.	A terme, ensemble de la population des territoires partenaires.	La construction de la plateforme va débuter dans les prochaines semaines.	Augmenter la pratique du covoiturage permettant ainsi de réduire le nombre de véhicules en circulation et donc de limiter les nuisances et risques (baisse de pollution, de la congestion, des nuisances sonores, ...).  Baisse du coût du transport.	Mobilités plus : <input checked="" type="checkbox"/> Propres <input checked="" type="checkbox"/> Connectées <input checked="" type="checkbox"/> Solidaires <input checked="" type="checkbox"/> Intermodales <input checked="" type="checkbox"/> Sûres <input checked="" type="checkbox"/> Soutenables	

<b>Projet</b> (Description succincte du projet et de ses objectifs ; lien Internet pour en savoir plus)	<b>Porteur(s) du projet et acteurs associés</b> (association, CL, État, entreprise, particuliers, ... ; personne ressource)	<b>Public(s) cible(s)</b> (tous publics, jeunes, personnes âgées, PMR, demandeurs d'emploi, ...)	<b>Stade d'avancement</b> (projet à l'étude, expérimentation en cours, projet en place, ...)	<b>Selon le stade d'avancement : résultats attendus, bilan (avantages / inconvénients), généralisation possible ?</b>  <b>Le cas échéant, méthodologie innovante pouvant être reproduite</b>	<b>Lien avec les 6 thématiques des Assises</b>	<b>Observations</b>
<p><b>BMA (Bretagne mobilité augmentée)</b></p> <p>BMA s'est fixée comme priorité d'innover et de chercher des solutions de mobilité moins coûteuses et moins émettrices en gaz à effet de serre conjointement avec le développement des activités.</p> <p>L'objectif est d'expérimenter des solutions de mobilité nouvelles, plus économes et moins polluantes, de façon à en identifier les bonnes pratiques et les règles correspondantes pour aider aux décisions permettant notamment dans d'autres organisations de manager la mobilité en fonction de l'évolution des activités et renforcer la compétitivité des activités avec des moyens de mobilités différents.</p> <p>L'expérimentation s'est déroulée avec 18 « démonstrateurs » entreprises ou groupes d'entreprises (zone activité, centre commercial, ...)</p> <p><b>Pour en savoir plus :</b>  <a href="http://bretagne-mobilite-augmentee.fr/">http://bretagne-mobilite-augmentee.fr/</a>  <a href="http://bretagne-mobilite-augmentee.fr/bma-pre.pdf">http://bretagne-mobilite-augmentee.fr/bma-pre.pdf</a></p>	<p>CCI de Rennes</p> <p>Appui de Cybel (cabinet d'ingénieurs)</p> <p>Partenaires associés (« démonstrateurs ») :  <a href="http://bretagne-mobilite-augmentee.fr/bma-pre.pdf">http://bretagne-mobilite-augmentee.fr/bma-pre.pdf</a></p>				Mobilités plus : <input checked="" type="checkbox"/> Propres <input checked="" type="checkbox"/> Connectées <input checked="" type="checkbox"/> Solidaires <input checked="" type="checkbox"/> Intermodales <input type="checkbox"/> Sûres <input type="checkbox"/> Soutenables	

<b>Projet</b> (Description succincte du projet et de ses objectifs ; lien Internet pour en savoir plus)	<b>Porteur(s) du projet et acteurs associés</b> (association, CL, État, entreprise, particuliers, ... ; personne ressource)	<b>Public(s) cible(s)</b> (tous publics, jeunes, personnes âgées, PMR, demandeurs d'emploi, ....)	<b>Stade d'avancement</b> (projet à l'étude, expérimentation en cours, projet en place, ...)	<b>Selon le stade d'avancement : résultats attendus, bilan (avantages / inconvénients), généralisation possible ?</b>  <b>Le cas échéant, méthodologie innovante pouvant être reproduite</b>	<b>Lien avec les 6 thématiques des Assises</b>	<b>Observations</b>
<p><b>Pacte métropolitain de Rennes métropole</b></p> <p>Rennes métropole a retenu la thématique « nouvelles mobilités intelligentes ».</p> <p>Le pacte se décline en un pacte métropolitain d'innovation avec 10 actions et en un contrat de coopération métropolitaine.</p> <p>Actions du pacte</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 - Déploiement bus électrique</li> <li>2 - Location VAE</li> <li>3 - Logistique urbaine</li> <li>4 - Parkings intelligents</li> <li>5 - Étude validation par CB sans contact</li> <li>6 - Expérimentation sur les BAU</li> <li>7 - Étude « Temps et congestion automobile »</li> <li>8 - Motorisation GNV des véhicules de collecte</li> <li>9 - Évènement numérique (IN &amp; OUT)</li> <li>10 - Étude réindustrialisation de la Janais</li> </ol> <p>Actions du contrat de coopération</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 - Plateforme et application pour un covoit. dynamique et de proximité</li> <li>2 - EMD</li> <li>3 - Mobilité touristique intelligente et expérimentelle</li> </ol> <p>Autopartage CC Val d'Aubigné</p>	<p>Rennes métropole</p> <p>Acteurs associés : État, Conseil régional, Caisse des dépôts</p>				Mobilités plus : <input checked="" type="checkbox"/> Propres <input checked="" type="checkbox"/> Connectées <input checked="" type="checkbox"/> Solidaires <input checked="" type="checkbox"/> Intermodales <input checked="" type="checkbox"/> Sûres <input checked="" type="checkbox"/> Soutenables	
<p><b>Création d'un schéma départemental des aires de covoiturage</b></p> <p>Construction d'un schéma commun des aires de covoiturage en Ile-et-Vilaine s'appuyant sur une expérimentation locale préalable.</p>	<p>État (DDTM 35 – DREAL Bretagne). Fougères agglomération en association avec un BE privé.</p>		<p>Marché en cours de passation pour une expérimentation en 2018.</p>	<p>Apporter une vision départementale, à l'échelle des bassins de vie pour structurer et renforcer le maillage Favoriser la mutualisation intercommunale, publique/privée... Répondre aux besoins de déplacements de tous les habitants pour une meilleure insertion sociale, économique et environnementale Renforcer les liens entre covoiturage de proximité, modes doux et transports en commun Transformer l'aire de covoiturage en :            * un outil d'aménagement du territoire s'appuyant sur les solidarités humaines            * un outil pédagogique, de communication            * un espace d'offre de services connexe (point relais colis, distributeurs de pain en partenariat avec les artisans locaux, etc.)</p>	Mobilités plus : <input type="checkbox"/> Propres <input type="checkbox"/> Connectées <input checked="" type="checkbox"/> Solidaires <input checked="" type="checkbox"/> Intermodales <input checked="" type="checkbox"/> Sûres <input type="checkbox"/> Soutenables	

<b>Projet</b> (Description succincte du projet et de ses objectifs ; lien Internet pour en savoir plus)	<b>Porteur(s) du projet</b> (association, CL, État, entreprise, particuliers, ... ; personne ressource) <b>et acteurs associés</b>	<b>Public(s) cible(s)</b> (tous publics, jeunes, personnes âgées, PMR, demandeurs d'emploi, ....)	<b>Stade d'avancement</b> (projet à l'étude, expérimentation en cours, projet en place, ...)	<b>Selon le stade d'avancement : résultats attendus, bilan (avantages / inconvénients), généralisation possible ?</b>  <b>Le cas échéant, méthodologie innovante pouvant être reproduite</b>	<b>Lien avec les 6 thématiques des Assises</b>	<b>Observations</b>
<b>AAP de l'ADEME « Mobilité durable »</b>  Second appel à projets de l'ADEME visant à renforcer le volet mobilité des Plans Climat Air Energie Territorial. Il s'agit de constituer un réseau pour répondre, à travers le partage d'expériences et l'ingénierie collective, aux défis à relever en termes de mobilité.  Les thèmes retenus sont : 1. Accompagnement au changement (retour d'expérience Pays de Ploërmel - Cœur de Bretagne) 2. Besoins des différents publics (seniors, retour à l'emploi, touristes, etc.) 3. Redynamisation de cœurs de bourg (habitat, ZAC, commerces, tiers lieux, réaménagement place, place des modes actifs...) 4. Développement touristique (saisonnalité et événements ponctuels liés aux loisirs hors été ; liens à tisser avec les acteurs traditionnels du tourisme) 5. Accompagnement au covoiturage (outils, services, infrastructure, animation et communication)	ADEME  4 territoires : * Auray Quiberon Terre Atlantique (dpt 56) * CC du Val d'Ille Aubigné (dpt 35) * Morlaix Communauté (dpt 29) * Saint Brieuc Armor Agglomération (dpt 22)  BE Auxilia  L'État (DREAL) est associé à la démarche.	Ensemble de la population	Projet en cours.	Bénéficier de retours d'expériences Expérimenter des solutions autour des « mobilités alternatives et des alternatives à la mobilité » Innover pour trouver des solutions à des besoins de mobilité auxquels les réseaux traditionnels de transport ne peuvent pas répondre Structurer les différentes initiatives liées à la mobilité (notamment citoyennes) Développer des nouvelles façons de travailler et positionner la collectivité comme fédérateur et accompagnateur	Mobilités plus : <input checked="" type="checkbox"/> Propres <input checked="" type="checkbox"/> Connectées <input checked="" type="checkbox"/> Solidaires <input checked="" type="checkbox"/> Intermodales <input type="checkbox"/> Sûres <input checked="" type="checkbox"/> Soutenables	
<b>Laboratoire régional d'innovation - « Mob Lab »</b>  Initier un espace de travail en co-construction	Le laboratoire régional d'innovations est copiloté par le SGAR et la Région Bretagne.  Le Mob Lab est copiloté par la Région Bretagne et l'État (DREAL Bretagne)  Plusieurs autres services de l'État sont associés : DDTM 35, DIR Ouest, DRJSCS.  L'ADEME et la CCI participe également.				Mobilités plus : <input checked="" type="checkbox"/> Propres <input checked="" type="checkbox"/> Connectées <input checked="" type="checkbox"/> Solidaires <input checked="" type="checkbox"/> Intermodales <input type="checkbox"/> Sûres <input checked="" type="checkbox"/> Soutenables	
<b>« Mon autre bureau »</b>  Création d'espaces de coworking dans le Pays de Redon  <a href="http://www.medefi.fr/espace_medefi.asp">http://www.medefi.fr/espace_medefi.asp</a>	Le projet a été porté par la MEDEFI du Pays de Redon et la CAE Inter'Activ.  Le projet s'est déployé en plusieurs phases : 1. test réel de coworking pendant 5 matinées 2. travail de scénarii d'espaces d'accueil de travail partagés avec une agence de design 3. exposition des scénarii proposées  Création de 6 espaces de coworking ouverts à tous	Salariés, demandeurs d'emplois, entreprises, créateurs d'entreprises ( porteurs de projet et accompagnateurs )	Projet en place	Un réseau en cours de construction, des animations organisées par les utilisateurs, l'essaimage d'une démarche à d'autres territoires.  Difficultés à installer le dispositif dans le temps et à maintenir la dynamique.	Mobilités plus : <input checked="" type="checkbox"/> Propres <input checked="" type="checkbox"/> Connectées <input checked="" type="checkbox"/> Solidaires <input type="checkbox"/> Intermodales <input type="checkbox"/> Sûres <input type="checkbox"/> Soutenables	

<b>Projet</b> (Description succincte du projet et de ses objectifs ; lien Internet pour en savoir plus)	<b>Porteur(s) du projet</b> (association, CL, État, entreprise, particuliers, ... ; personne ressource) <b>et acteurs associés</b>	<b>Public(s) cible(s)</b> (tous publics, jeunes, personnes âgées, PMR, demandeurs d'emploi, ....)	<b>Stade d'avancement</b> (projet à l'étude, expérimentation en cours, projet en place, ...)	<b>Selon le stade d'avancement : résultats attendus, bilan (avantages / inconvénients), généralisation possible ?</b>  <b>Le cas échéant, méthodologie innovante pouvant être reproduite</b>	<b>Lien avec les 6 thématiques des Assises</b>	<b>Observations</b>
<b>Charte du covoiturage de proximité en Ille-et-Vilaine avec 2 expérimentations</b>  Fédérer des engagements en vue de donner une autre dimension à ce mode de déplacements et mener 2 expérimentations sur le terrain  <a href="http://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/Politiques-publiques/Transports-deplacement-et-securite-routiere/Retours-d-experiences-de-cooperations-des-territoires-et-d-etudes-sur-la-mobilite/Etudes-observatoires-et-outils-d-aide-a-la-decision/Charte-du-covoiturage-de-proximite-en-Ille-et-Vilaine">http://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/Politiques-publiques/Transports-deplacement-et-securite-routiere/Retours-d-experiences-de-cooperations-des-territoires-et-d-etudes-sur-la-mobilite/Etudes-observatoires-et-outils-d-aide-a-la-decision/Charte-du-covoiturage-de-proximite-en-Ille-et-Vilaine</a>	La démarche a été portée par la DDTM35 et a mobilisé les partenaires suivants : Pays de département, EPCI, Conseil Régional, Conseil Départemental, Covoiturage+, CCI, DIRO, DREAL	Elus locaux et acteurs de terrain	Projet mis en place	Une trentaine d'acteurs ont signé le document. Dynamique créée autour de la question du covoiturage. A permis d'identifier des leviers et des freins au changement. La question de la gouvernance autour des politiques favorisant le covoiturage se pose.	Mobilités plus : <input checked="" type="checkbox"/> Propres <input checked="" type="checkbox"/> Connectées <input checked="" type="checkbox"/> Solidaires <input checked="" type="checkbox"/> Intermodales <input checked="" type="checkbox"/> Sûres <input checked="" type="checkbox"/> Soutenables	
<b>Brest à pied et à vélo</b>  Le projet BAPAV (Brest à pied et à vélo) consiste à promouvoir l'usage du vélo comme mode de transport économe, écologique ayant un impact positif sur la santé. L'objectif de l'association BAPAV est de promouvoir les déplacements actifs dans l'agglomération brestoise et elle réalise à cet effet des actions de sensibilisation, de communication et de promotion de l'usage du vélo auprès du grand public.  <a href="http://www.bapav.org/">http://www.bapav.org/</a>	<b>Association BAPAV</b>  <b>Partenaires</b> Brest métropole Conseil départemental du Finistère Conseil régional de Bretagne ADEME	Tous publics	<b>Projet en place</b> <u>Actions proposées par Bapav</u> – balades thématiques (arts urbains, nature en ville, jardins partagés) – ateliers d'apprentissage et de réparation de vélo – actions de formation sur la mécanique vélo – actions de formation à l'apprentissage du vélo urbain (la vélo-école) – stands de promotion sur le vélo urbain et l'organisation de bourses aux vélos – récolte de vélos inutilisés auprès des particuliers – vente à prix "sociaux" des mêmes vélos remis en état – gravage "bicycode" contre le vol des vélos – actions de prévention sur l'éclairage des vélos		Mobilités plus : <input checked="" type="checkbox"/> Propres <input type="checkbox"/> Connectées <input checked="" type="checkbox"/> Solidaires <input type="checkbox"/> Intermodales <input checked="" type="checkbox"/> Sûres <input checked="" type="checkbox"/> Soutenables	

<b>Projet</b> (Description succincte du projet et de ses objectifs ; lien Internet pour en savoir plus)	<b>Porteur(s) du projet</b> (association, CL, État, entreprise, particuliers, ... ; personne ressource) <b>et acteurs associés</b>	<b>Public(s) cible(s)</b> (tous publics, jeunes, personnes âgées, PMR, demandeurs d'emploi, ....)	<b>Stade d'avancement</b> (projet à l'étude, expérimentation en cours, projet en place, ...)	<b>Selon le stade d'avancement : résultats attendus, bilan (avantages / inconvénients), généralisation possible ?</b>  <b>Le cas échéant, méthodologie innovante pouvant être reproduite</b>	<b>Lien avec les 6 thématiques des Assises</b>	<b>Observations</b>
<b>Aide à la mobilité pour l'emploi (Mobil'emploi)</b>  Service d'aide à la mobilité pour l'insertion professionnelle sur le pays de Cornouaille et le pays du Centre Ouest Bretagne  Renforcement de l'offre de transport de proximité afin de favoriser l'accès à l'emploi de publics en difficulté d'insertion et dépourvus de moyen de locomotion.  Ce système de transport individualisé est destiné à pallier les carences de l'offre de transport collectifs sur certains secteurs géographiques ou à certains horaires dit atypiques.  <a href="http://mobileemploi29.org/">http://mobileemploi29.org/</a>	<b>Association Mobil'emploi</b>  <b>Partenaires</b> Pôle Emploi Missions locales Services sociaux Agences d'Intérim	Bénéficiaires de minima sociaux Demandeurs d'emploi de longue durée Salariés en contrats précaires Travailleurs handicapés Jeunes de -26 ans Salariés de structures d'insertion	<b>Projet en place</b> <b>Prestations proposées</b> <i>1/ Location de véhicules (12 voitures et 35 scooters)</i> - voitures basées à Quimper qui peuvent être, selon la demande, mises en location sur les 10 relais du territoire. - scooters répartis entre le siège à Quimper, les relais et en fonction des besoins. <i>2/ Transport à la demande</i> Transport en véhicule 5 ou 9 places (service disponible du lundi au samedi de 4h à 23h).		Mobilités plus : <input type="checkbox"/> Propres <input type="checkbox"/> Connectées <input checked="" type="checkbox"/> Solidaires <input type="checkbox"/> Intermodales <input type="checkbox"/> Sûres <input type="checkbox"/> Soutenables	Une participation financière est demandée aux usagers. Le service est limité dans le temps (environ 2 mois).
<b>Plate-forme Mobilité du Pays de Morlaix</b>  La plateforme est « un dispositif solidaire territorial », qui ambitionne de trouver des solutions de mobilité aux personnes à la recherche d'emploi, tout en leur redonnant confiance, afin qu'elles retrouvent leur autonomie.  <a href="http://plateformemobilite-paysdemorlaix.fr/">http://plateformemobilite-paysdemorlaix.fr/</a>	<b>Association recherche travail (ART)</b>  <b>Partenaires</b> Ministère du Travail Morlaix Communauté Communauté du Pays de Landivisiau Haut Léon Communauté Crédit Mutuel de Bretagne Caisse des Dépôts	Allocataires du RSA et minima sociaux Demandeurs d'emploi Stagiaires de la formation professionnelle Salariés en fragilité économique Toutes personnes en parcours d'insertion sociale et/ou professionnelle	<b>Projet en place</b> <b>Prestations proposées</b> <i>1/ Diagnostic mobilité</i> - Repérer les freins à la mobilité - Identifier les solutions à apporter - Mettre en place une réponse globale en termes de mobilité. <i>2/ Mise à disposition de véhicules (25 scooters et 20 voitures)</i> concerne toutes les démarches liées à l'emploi. <i>3/ Transport à la demande, individualisé ou privé collectif (9 personnes)</i> concerne tout trajet lié à l'emploi, la formation la recherche d'emploi ou toutes autres démarches d'insertion socio-professionnelle (lundi à vendredi : 5h30-22h30 / samedi : 5h30-2h30).		Mobilités plus : <input type="checkbox"/> Propres <input type="checkbox"/> Connectées <input checked="" type="checkbox"/> Solidaires <input type="checkbox"/> Intermodales <input type="checkbox"/> Sûres <input type="checkbox"/> Soutenables	Une participation financière est demandée aux usagers.

<b>Projet</b> (Description succincte du projet et de ses objectifs ; lien Internet pour en savoir plus)	<b>Porteur(s) du projet</b> (association, CL, État, entreprise, particuliers, ... ; personne ressource) et acteurs associés	<b>Public(s) cible(s)</b> (tous publics, jeunes, personnes âgées, PMR, demandeurs d'emploi, ....)	<b>Stade d'avancement</b> (projet à l'étude, expérimentation en cours, projet en place, ...)	<b>Selon le stade d'avancement : résultats attendus, bilan (avantages / inconvénients), généralisation possible ?</b>  <b>Le cas échéant, méthodologie innovante pouvant être reproduite</b>	<b>Lien avec les 6 thématiques des Assises</b>	<b>Observations</b>
<b>Feu Vert Mobilité</b>  Auto-école sociale destinée aux personnes en difficulté d'insertion sociale et professionnelle.  <a href="mailto:feuververt.mobilite@donbosco.asso.fr">feuververt.mobilite@donbosco.asso.fr</a>	<b>Association Don Bosco</b>  <b>Partenaires</b> Conseil Départemental du Finistère Fonds Social Européen Ville de Brest Contrat Urbain de Cohésion Sociale Service Pénitentiaire d'Insertion et de Probation, ...	Toute personne arrivant sur le service avec une prescription d'un travailleur social (CDAS, CCAS, SIAE, Mission Locale, ...) : bénéficiaires des minima sociaux, demandeurs d'emploi longue durée, jeunes en situation de précarité, en situation de handicap physique ou psychique.	<b>Projet en place</b> <b>Prestations proposées</b> 1 - Formation à la conduite et présentation au permis de conduire (évaluation de départ, apprentissage théorique et apprentissage pratique) 2 - Apprentissage ou ré apprentissage de la conduite pour les personnes en situation de handicap 3 - Préparation et validation du Permis AM option cyclomoteur ou quadricycle léger à moteur 4 - Sensibilisation à la Sécurité Routière		Mobilités plus : <input type="checkbox"/> Propres <input type="checkbox"/> Connectées <input checked="" type="checkbox"/> Solidaires <input type="checkbox"/> Intermodales <input checked="" type="checkbox"/> Sûres <input type="checkbox"/> Soutenables	Auto-école labellisée en 2012 par FARE Mobilité (Fédération des Associations de la Route pour l'Education).
<b>Mobilité-durable-Brest (site internet)</b>  Initié par Brest métropole, en partenariat, le site mobilité-durable-brest.net met en réseau et relie au web les acteurs et actrices autour de la mobilité et des plans de déplacement..  <a href="http://www.mobilite-durable-brest.net/">http://www.mobilite-durable-brest.net/</a>	<b>Brest Métropole</b>	Tous publics	<b>Projet en place</b> Le site est destiné à expliquer ce qu'est un plan de déplacement et quels types d'actions peuvent être menées dans le cadre de cette démarche. Il recense les PDE existants et diffuse l'information autour du plan piéton de Brest Métropole (en cours d'élaboration)		Mobilités plus : <input checked="" type="checkbox"/> Propres <input type="checkbox"/> Connectées <input type="checkbox"/> Solidaires <input checked="" type="checkbox"/> Intermodales <input type="checkbox"/> Sûres <input checked="" type="checkbox"/> Soutenables	
Programme « Aller, Bouger, Voyager... dans le Mené » <ul style="list-style-type: none"> <li>• auto-stop organisé (adhésion à REZO-POUCE)</li> <li>• location de vélos électriques</li> <li>• achats groupes de VAE</li> <li>• mise en place d'itinéraires de bourgs à bourgs (réseau de bourg et d'équipements)</li> <li>• formation à internet pour favoriser la diminution des déplacements</li> <li>• forum mobilité santé</li> <li>• TAD depuis fusion des communautés de communes</li> </ul>	Commune du Mené (ex communauté de communes Hardouinais Mené.)  <a href="https://www.mene.fr/la-mobilite/">https://www.mene.fr/la-mobilite/</a>	Tous publics		Auto-stop organisé (adhésion à REZO-POUCE) -juin 2016 Location de vélos électriques depuis été 2016 aujourd'hui 25 vélos en location dans des garages et des commerces Achats groupes de VAE 25 vélos achetés à l'été 2017 Mise en place d'itinéraires de bourgs à bourgs (réseau de bourgs et d'équipements) en cours Formation à internet pour favoriser la diminution des déplacements (visa internet Bretagne) Forum mobilité santé (09/17) pour faire connaître les itinéraires de randonnée et les bienfaits de la marche sur la santé.	Mobilités plus : <input checked="" type="checkbox"/> Propres <input checked="" type="checkbox"/> Connectées <input checked="" type="checkbox"/> Solidaires <input checked="" type="checkbox"/> Intermodales <input type="checkbox"/> Sûres <input checked="" type="checkbox"/> Soutenables	Mobilités rurales

<b>Projet</b> (Description succincte du projet et de ses objectifs ; lien Internet pour en savoir plus)	<b>Porteur(s) du projet</b> (association, CL, État, entreprise, particuliers, ... ; personne ressource) <b>et acteurs associés</b>	<b>Public(s) cible(s)</b> (tous publics, jeunes, personnes âgées, PMR, demandeurs d'emploi, ...)	<b>Stade d'avancement</b> (projet à l'étude, expérimentation en cours, projet en place, ...)	<b>Selon le stade d'avancement : résultats attendus, bilan (avantages / inconvénients), généralisation possible ?</b>  <b>Le cas échéant, méthodologie innovante pouvant être reproduite</b>	<b>Lien avec les 6 thématiques des Assises</b>	<b>Observations</b>
Réalisation d'une Maison du Vélo au pied de la gare regroupant des fonctions de location et stationnement vélos Processus de concertation dans le cadre de la révision du PDU Mise en place d'une aide à l'acquisition de VAE pour les particuliers	Saint-Brieuc Armor Agglomération	Tous publics			Mobilités plus : <input checked="" type="checkbox"/> Propres <input type="checkbox"/> Connectées <input checked="" type="checkbox"/> Solidaires <input checked="" type="checkbox"/> Intermodales <input type="checkbox"/> Sûres <input checked="" type="checkbox"/> Soutenables	
Lancement d'une étude sur une plateforme logistique urbaine. Extension du réseau TC en GNV Location vélos et voitures électriques Adhésion au Rézo-Pouce	Dinan Agglomération	Tous publics	Projets à l'étude.		Mobilités plus : <input checked="" type="checkbox"/> Propres <input checked="" type="checkbox"/> Connectées <input checked="" type="checkbox"/> Solidaires <input checked="" type="checkbox"/> Intermodales <input type="checkbox"/> Sûres <input checked="" type="checkbox"/> Soutenables	
Transport à la demande	Communauté de Communes du Kreizh Breizh				Mobilités plus : <input type="checkbox"/> Propres <input type="checkbox"/> Connectées <input checked="" type="checkbox"/> Solidaires <input type="checkbox"/> Intermodales <input type="checkbox"/> Sûres <input type="checkbox"/> Soutenables	
La station hydrogène de Morbihan Energies. L'hydrogène est produit à partir des panneaux photovoltaïques présents sur la toiture de ses bâtiment et permet d'alimenter le véhicule dont s'est doté Morbihan énergies. Ce véhicule a par ailleurs été subventionné via la convention TEPCV de Golfe du Morbihan Vanne Agglomération.					Mobilités plus : <input type="checkbox"/> Propres <input type="checkbox"/> Connectées <input type="checkbox"/> Solidaires <input type="checkbox"/> Intermodales <input type="checkbox"/> Sûres <input type="checkbox"/> Soutenables	
La station GNV à Vannes. Le déploiement de la station GNV de Vannes est également porté par Morbihan Energies et vise essentiellement à répondre aux besoins des transporteurs. Elle est située dans la Zone Industrielle du Prat.					Mobilités plus : <input type="checkbox"/> Propres <input type="checkbox"/> Connectées <input type="checkbox"/> Solidaires <input type="checkbox"/> Intermodales <input type="checkbox"/> Sûres <input type="checkbox"/> Soutenables	

ASSISES NATIONALES DE  
**LA MOBILITÉ**

Ateliers territoriaux  
en Bretagne  
novembre 2017

direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne  
[www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr)

ASSISES NATIONALES DE  
**LA MOBILITÉ** **Ordre du jour de l'atelier**

- Ordre du jour de l'atelier
- Mot d'accueil, introduction de l'atelier
- Vidéo de présentation des Assises de la mobilité
- Parole d'expert
- Travail en groupes
- Conclusion et remerciements
- Cocktail de clôture

DREAL Bretagne - Assises des Mobilités

ASSISES NATIONALES de  
**LA MOBILITÉ** **Accueil des participants**

- Mot d'accueil de Mme le maire de Pontivy/M. l'adjoint au maire de Concarneau
- Introduction de l'atelier par M. le préfet du Morbihan/de la région Bretagne, préfet d'Ille-et-Vilaine/du Finistère

 DREAL Bretagne - Assises des Mobilités **3**

ASSISES NATIONALES de  
**LA MOBILITÉ** **Parole d'expert**

- Intervention de M. Guy Baudelle,
  - professeur d'aménagement de l'espace et urbanisme,
  - chaire européenne Jean Monnet,
  - GIS Europe,
  - laboratoire ESO, université Rennes 2

 DREAL Bretagne - Assises des Mobilités **5**

ASSISES NATIONALES de  
**LA MOBILITÉ** **Vidéo**

- Diffusion de la vidéo de présentation des Assises de la mobilité

**Vidéo**

- Diffusion de la vidéo de témoignages

**Vidéo 2**

 DREAL Bretagne - Assises des Mobilités **4**

ASSISES NATIONALES de  
**LA MOBILITÉ**  
**BOUGEONS LES LIGNES !**

Pontivy, Acigné, Concarneau  
6, 7 & 9 novembre 2017

**ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION SUR LES ENJEUX DE  
LA MOBILITÉ EN BRETAGNE**

Guy BAUELLE  
Professeur d'aménagement de l'espace et urbanisme, Chaire européenne Jean Monnet, GIS Europe  
Laboratoire ESO, Université Rennes 2

**6**

## Une carte qui décoiffe L'Ouest très mal placé en Europe

L'Ouest a-t-il déjà été le trait de l'Europe ? La question est sérieusement posée par une équipe de géographes de Montpellier. Pour eux, les zones de développement technologique, d'échanges internationaux et de dynamisme démographique en croissant qui va de Londres à l'Espagne en passant par Bruxelles et Bonn, c'est le décompte abas qui attendait hier à La Rochelle les 400 participants de l'Assemblée de Ouest-Atlantique dont le mission est justement de donner toute leur place à la Bretagne, aux Pays de Loire et aux Charentes.

LA ROCHELLE (24 mars 1988) - Faire mieux d'urgence pour éviter de concentration excessive d'activités variées. L'Ouest délaissé de tous les réseaux européens par un circuit qui ne concerne que les hommes et les idées. Une Europe réduite à un croissant allant de Londres à Madrid en passant par la Belgique, l'Allemagne et le nord de l'Italie, telle est la photographie d'une équipe de géographes de Montpellier, que les industriels et responsables économiques de Ouest-Atlantique ont sur les genoux lors de leur assemblée plénière.



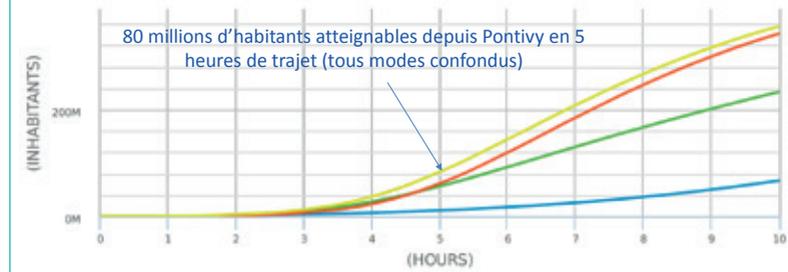
C'est hier à La Rochelle, au moment où le budget de l'aménagement du territoire devait être voté à la commission nationale, que les géographes de Montpellier ont été reçus par les élus de l'Ouest-Atlantique. Ils ont souligné la situation de l'Ouest-Atlantique, une région qui ne bénéficie pas de la même attention que les autres régions de France. Ils ont souligné la situation de l'Ouest-Atlantique, une région qui ne bénéficie pas de la même attention que les autres régions de France. Ils ont souligné la situation de l'Ouest-Atlantique, une région qui ne bénéficie pas de la même attention que les autres régions de France.

Source : Ouest-France, (24-25 septembre 1988).

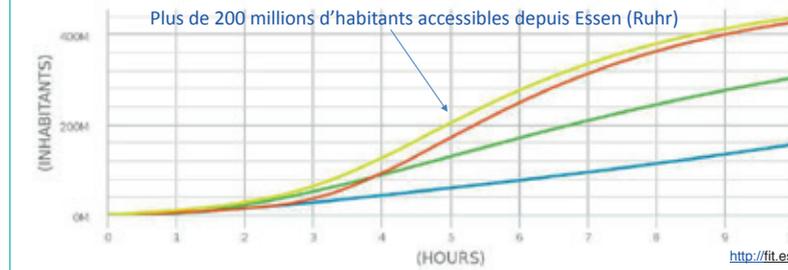
## 1. La Bretagne est-elle toujours périphérique ?

7

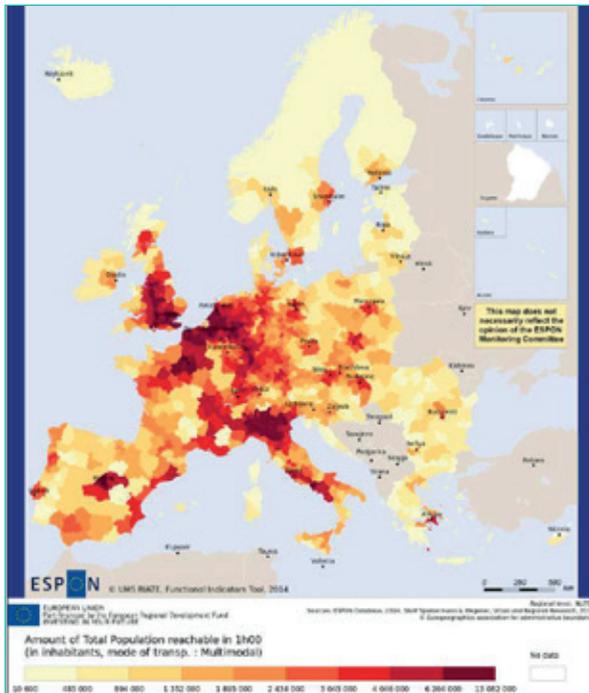
## ACCESSIBILITY OF TOTAL POPULATION, 2011 Morbihan (nuts3)



## ACCESSIBILITY OF TOTAL POPULATION, 2011 Essen- Kreisfreie Stadt (nuts3)



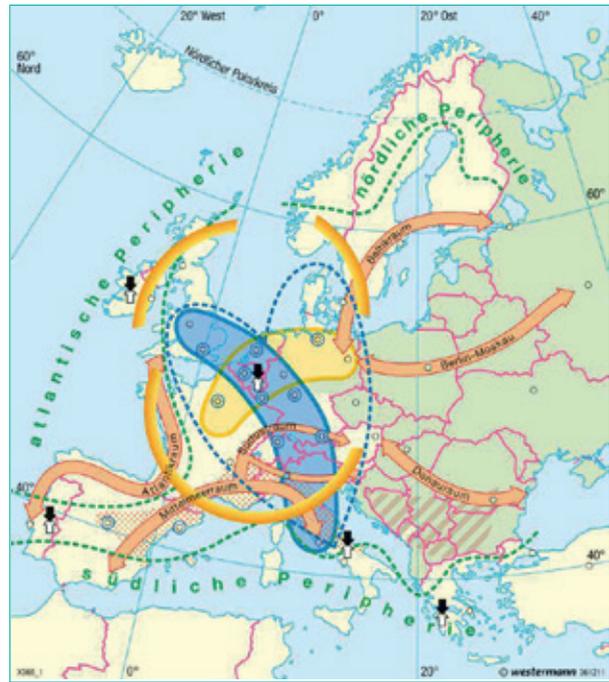
<http://fit.espon.eu/region.php>



Population accessible en une heure de trajet (2014)

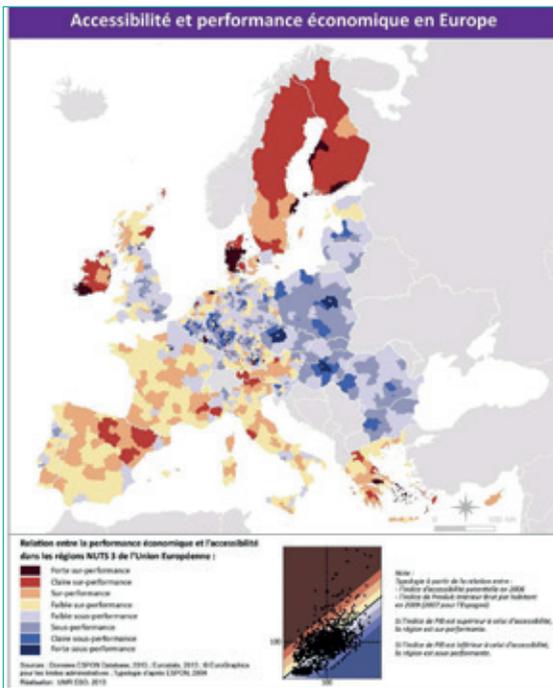
L'accessibilité multimodale potentielle du Morbihan est au niveau de la Sardaigne ou de la Bulgarie

© G. Baudelle, extraction à partir de <http://fit.espon.eu/index.php>



La Bretagne : toujours une périphérie ... d'après les manuels allemands de géographie

WERNER F., Europa - wirtschaftliche Raummodelle, Diercke/Westermann, 2017. <https://www.diercke.de/content/europa-wirtschaftliche-raummodelle-978-3-14-100700-8-B5-2-0>

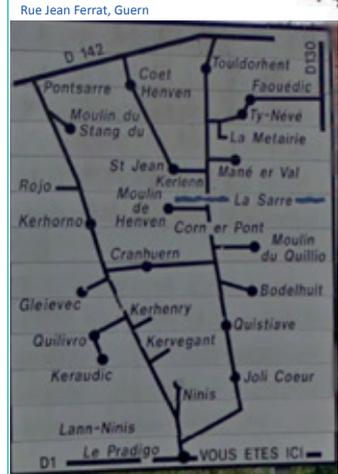


**La performance économique** des territoires dépend largement (mais non exclusivement) de leur **accessibilité**

- Ne pas réduire la réflexion aux « transports du quotidien »
- Quel accès à un éventuel Aéroport Grand Ouest?
- Des mobilités inscrites dans un **système multiscalair**: local, (inter)régional, national, européen, intercontinental

**Un habitat plus dispersé**

- Dépendance automobile accrue
- Éviter une fracture territoriale (ville/périurbain/bourg/hameau) & une fracture sociale ou générationnelle



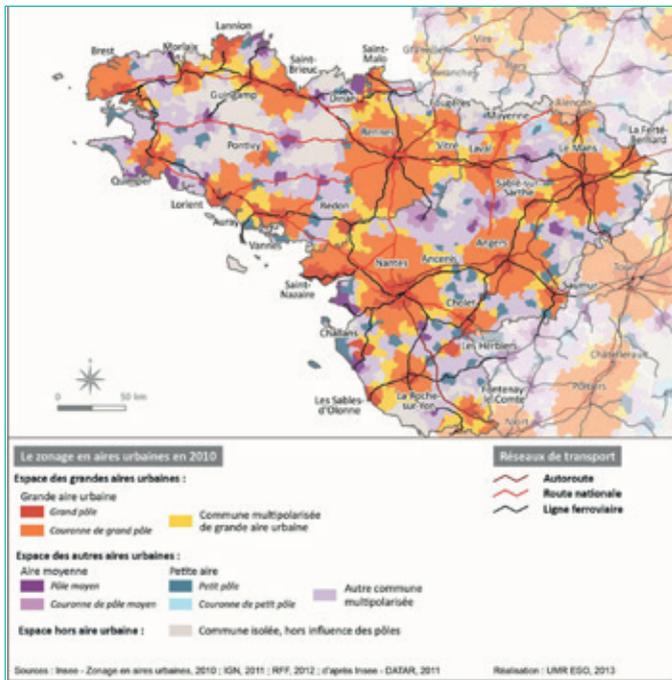
**Un habitat plus dispersé**

- Dépendance automobile accrue
- Éviter une fracture territoriale (ville/périurbain/bourg/hameau) & une fracture sociale ou générationnelle

Rue Jean Ferrat, Guern

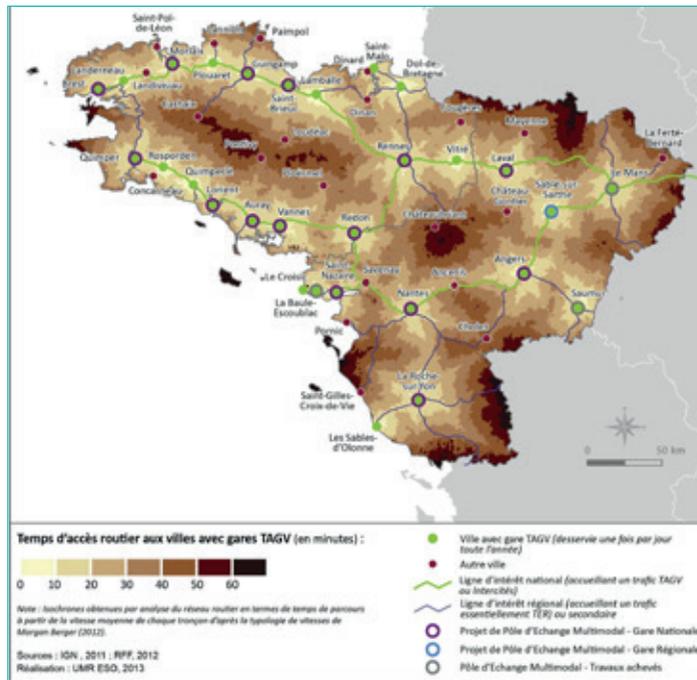
Insee, Données carroyées population 200m  
François Sémécurbe

FIGURE 2.9 – Dimension fra



**2. La Bretagne: un système urbain polycentrique**

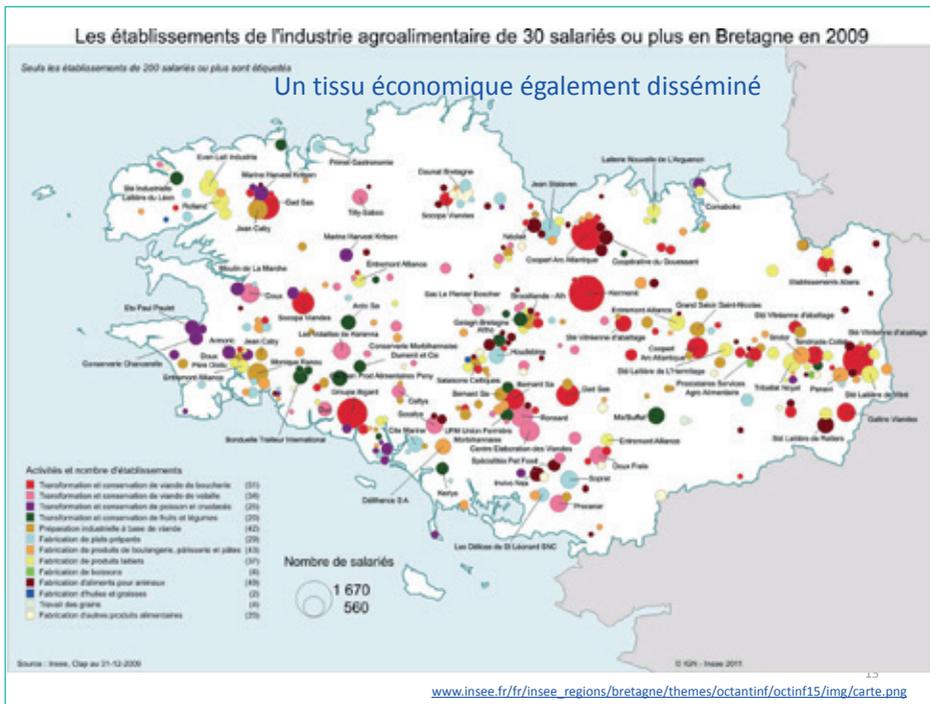
- Plus grande **dépendance à la route** (d'autant plus forte que la localité est petite et isolée)
- Difficile planification urbaine **orientée par les transports de masse** (« TOD »)
- Mais possible **cadencement TER & TER-GV**
- Enjeu de **l'intermodalité (PEM) & de l'interopérabilité (billettique)**



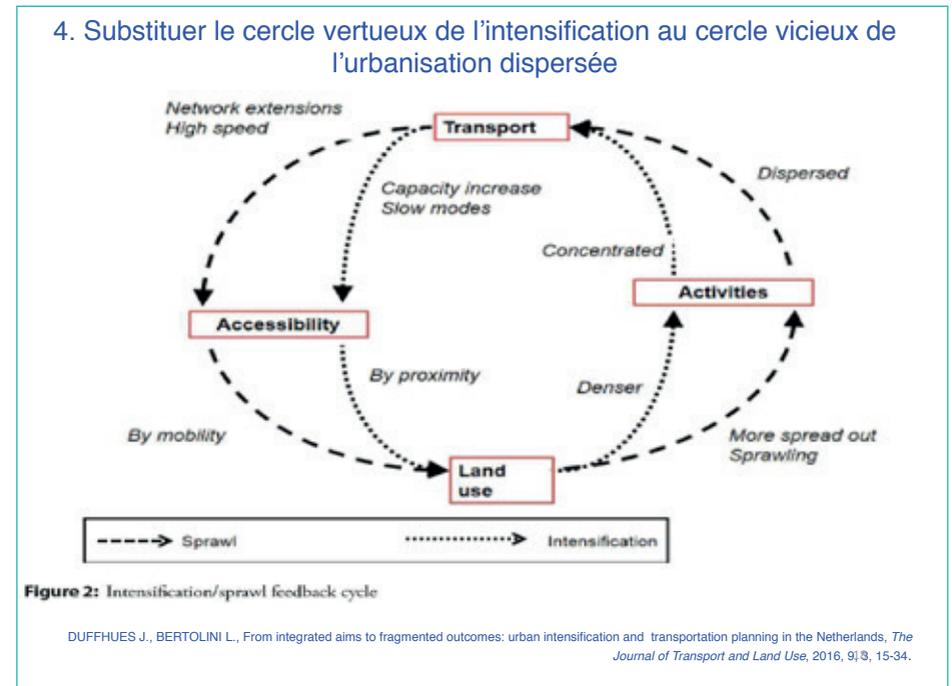
**Comment garantir l'équité et la cohésion territoriales?**

- Temps d'accès au TGV

BAUELLE G., BRUGIONI I., LEPETIT A., Réaménager l'Ouest de la France par le ferroviaire : un atlas prospectif à 2040, ESO, RFF, PUR, 2014.



- ### 3. Les mutations tous azimuts de la mobilité
- Une **offre démultipliée** et individualisée: covoiturage, auto-partage, transport à la demande, plans de déplacement d'entreprise, Uber...
  - **Multiplication des acteurs** publics et privés et des initiatives
  - **Incertitude et instabilité** du système: cars « Macron », ouverture à la concurrence du trafic ferroviaire voyageurs, dépendance d'aéroports à une seule compagnie *low cost*, variations de la fiscalité des contribuables et des sociétés
  - Des **modes** de locomotion **renouvelés** : vélo à assistance électrique, bus au (bio)gaz, voiture autonome, voiture électrique, véhicule solaire...
  - **Numérique** et nouvelles technologies multiplient les opportunités et les risques (*smart city*: par qui? Au service de qui? À quel coût?)
  - Penser de **nouveaux (éco)systèmes de mobilité** (décarbonés, post-modernes, décentralisés?)
  - Gérer cette **transition** de manière inventive et **équitable**
  - Une approche nouvelle: **optimiser l'accessibilité** plutôt que favoriser la mobilité
  - Ne pas dissocier la réflexion (et l'action) sur les mobilités de celles sur **l'aménagement** (intégration habitat-emploi-services-accessibilité): ville *compacte/ville diffuse*
  - Etre **attentif aux citoyens** (cf. suggestions de grande qualité. demande d'écologie)
- 17



Les nouvelles mobilités: 3 défis: 1. défi technique et urbanistique  
Habitat dense, une borne électrique par logement et de l'espace pour les vélos  
(Ijburg, quartier périphérique d'Amsterdam)



G.B. 19

3. Un enjeu anthropologique et symbolique (image de soi)



Le Premier Ministre Rutte (à g.) quittant sa résidence officielle

Foto NRC / Pierre Crom <http://www.nrc.nl/inbeeld/2012/04/21/de-dag-dat-het-catshuisoverleg-klapte/#foto>

2. Un défi stratégique: Groningue (NL):  
réseau cyclable sûr pour tous dans le cadre d'une  
planification stratégique : 1.vélo; 2.bus; 3.auto

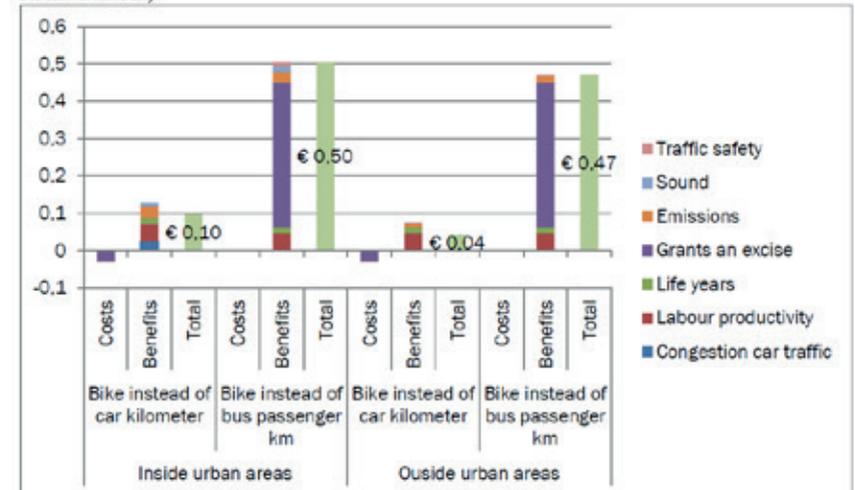


G.B.



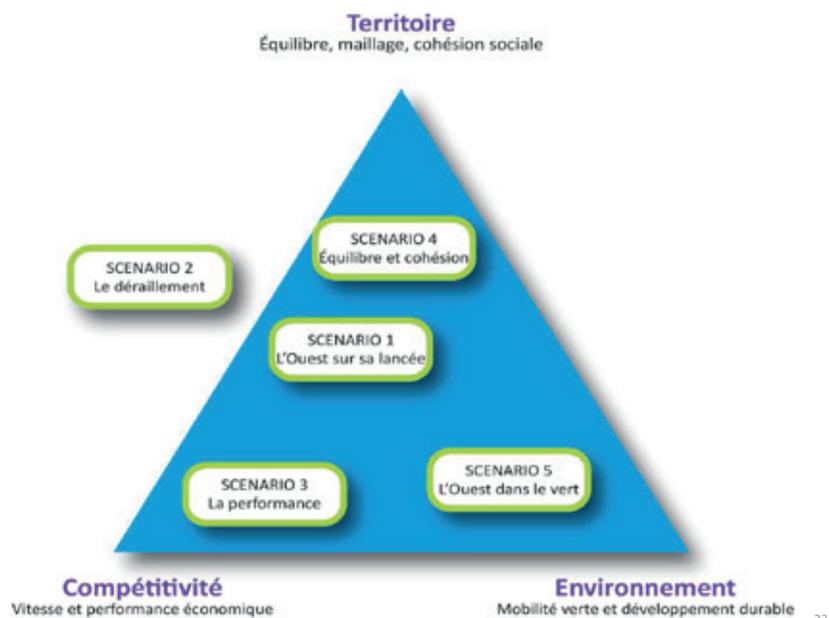
4. Un enjeu de connaissance  
L'exemple des bénéfices sociaux du report modal vers le vélo

Figure S1 Social effects modal shift per kilometer (area with relatively little congestion, Stedendriehoek)



Decisio, Social costs and benefits of investments in cycling, Report, Dutch Ministry of Infrastructure and Environment, 2012.  
[http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Decisio\\_Social%20costs%20and%20benefits%20of%20bicycle\\_Summary.pdf](http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Decisio_Social%20costs%20and%20benefits%20of%20bicycle_Summary.pdf)

➤ Quel avenir désirons nous? Une question de valeurs



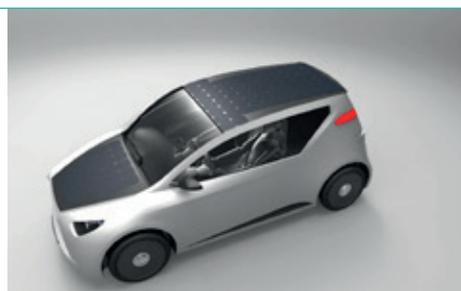
BAUELLE G., BRUGIONI I., LEPETIT A., *Réaménager l'Ouest de la France par le ferroviaire : un atlas prospectif à 2040*, PUR, 2014.

ASSISES NATIONALES DE LA MOBILITÉ Travail en groupes

- Constitution de 6 groupes de travail (GT)
- Méthode : 6 étapes pour faire émerger les principales attentes exprimées dans les GT en termes de mobilité



Voiture électrique Bluecar



HX2 - Véhicule biplace électrique solaire autonome en énergie

Merci de votre attention

[guy.baudelle@univ-rennes2.fr](mailto:guy.baudelle@univ-rennes2.fr)



ASSISES NATIONALES DE LA MOBILITÉ Conclusion

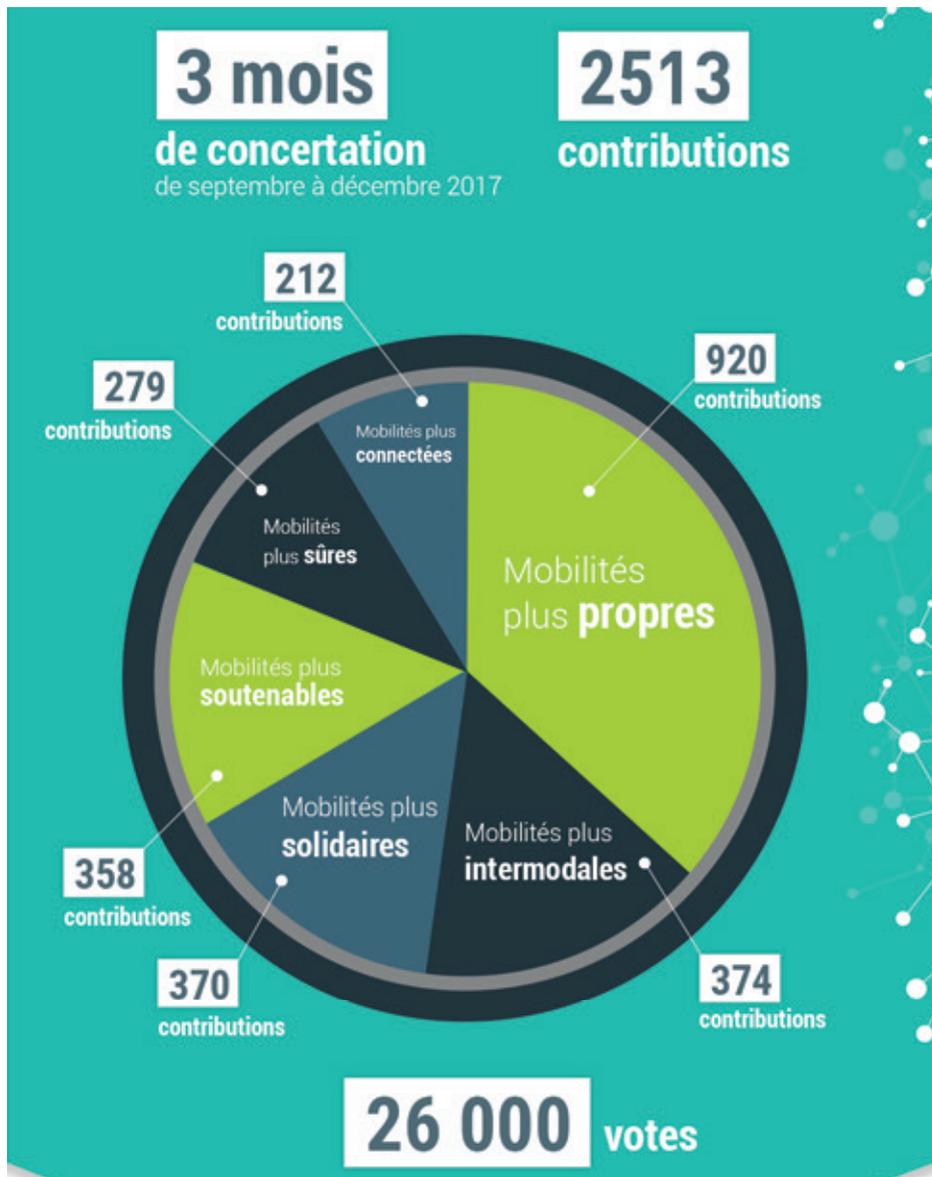
- Présentation des résultats, par chaque GT
- Merci à tous pour votre participation  
→ *La synthèse de l'atelier sera envoyée à chacun*
- Invitation au cocktail de clôture



**Assises de la mobilité**  
**Synthèse des réponses au questionnaire de satisfaction (au 5/12/2017)**

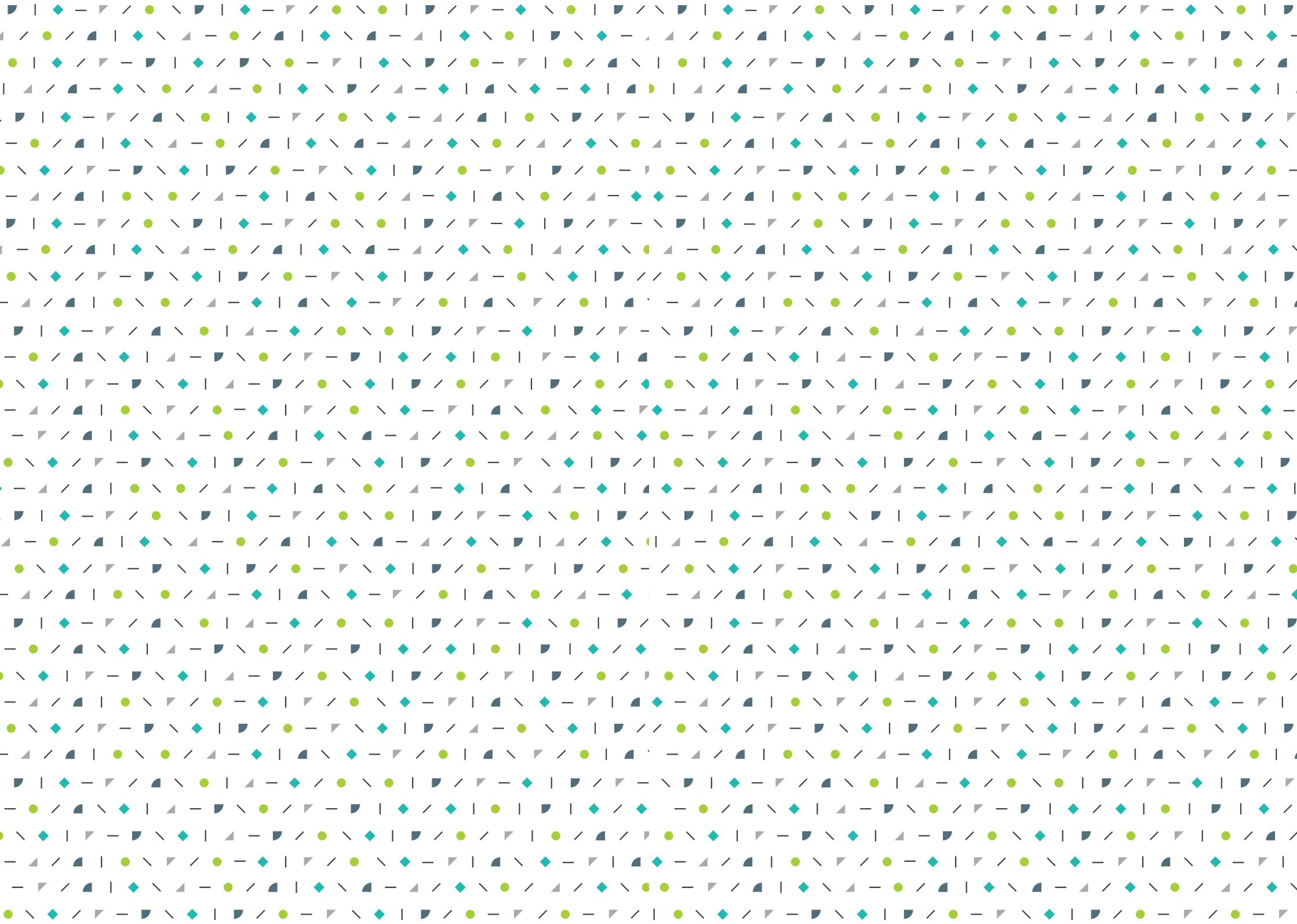
Atelier (58 questionnaires retournés)	Conditions et modalités de recrutement	Horaires	Accueil	Conditions matérielles	Intervention de Guy Baudelle	Méthode d'animation	Ambiance du GT	Résultat auquel le travail collectif a abouti	Expression de toutes les idées souhaitées	Apport de la participation à cet atelier	Autre commentaire
<b>Pontivy</b> (11 réponses)	Passable (3), bon (5), très bon (3)	Passable (1), bon (6), très bon (4)	Passable (1), bon (6), très bon (4)	Passable (1), bon (6), très bon (4)	Passable (2), bon (4), très bon (4) (1 nspp)	Passable (1), bon (8), très bon (2)	Passable (1), bon (7), très bon (3)	Insuffisant (2), passable (2), bon (5), très bon (2)	non (2) oui (9)	Intérêt de pouvoir échanger/partager les mêmes préoccupations et en découvrir d'autres	Présence des élus souhaitable  Question de l'équité (territoriale, financière) concernant les transports en commun  Certains participants plus dans le jeu que dans la réelle participation
	Manque de temps pour approfondir ; manque de motivation de certains participants				Manque de perspective au regard de l'ouverture du marché des transports à la concurrence	Méthode d'animation pas toujours bien comprise ; temps de « mise en route » en peu long ; manque de temps pour finaliser			Si non, pourquoi : toujours les mêmes sujets ; la « soutenabilité » est aussi l'affaire des collectivités (absentes) et à une échelle supra (nationale, internationale)		
<b>Acigné</b> (27 réponses)	Insuffisant (1), bon (12), très bon (14)	Passable (2), bon (14), très bon (11)	Bon (11), très bon (16)	Insuffisant (1), passable (3), bon (8), très bon (15)	Insuffisant (3), bon (13), très bon (8) (3 nspp)	Insuffisant (2), passable (6), bon (9), très bon (10)	Passable (1), bon (9), très bon (17)	Insuffisant (2), passable (2), bon (11), très bon (11) (1 nspp)	non (6) oui (21)	Intérêt d'avoir échangé et appris des autres (cf attentes selon que ville ou campagne) ; parti pris de l'animateur (revenus faibles = habiter à la campagne) ; l'action plutôt que de longs discours	Remerciements ; travail intéressant et enrichissant (en termes de connaissance du sujet)  La phase suivante = actions ; aménagement du territoire  Manque de temps ; il aurait fallu pouvoir manger
	Sandwiches regrettés ; absence d'organisation de covoiturage regrettée ; non desserte du lieu par TC regrettée Question d'un collectif sur le recrutement des participants (citoyens/associations représentatives)				Slides pas toujours faciles à comprendre (anglais, sigles)	Méthode d'animation pas toujours bien comprise ; manque de temps pour finaliser, conclure ; timing dépassé ; tout le monde est concerné (pas seulement les participants aux ateliers) ; absence de professionnels et de points de vue professionnels regrettée ; absence de chiffres regrettée ; bonne constitution de groupe (CSP, âges)			Si non, pourquoi : manque de temps, manque de pré-requis de certains participants ; orientation des thèmes ; absence d'exposé des actions portées par les associations		
<b>Concarneau</b> (20 réponses)	Bon (11), très bon (5) (4 nspp)	Passable (3), bon (14), très bon (3)	Passable (5), bon (8), très bon (7)	Passable (2), bon (9), très bon (9)	Insuffisant (1), passable (3), bon (11), très bon (3) (2 nspp)	Insuffisant (1), passable (4), bon (7), très bon (7) (1 nspp)	Bon (9), très bon (11)	Passable (4), bon (10), très bon (5) (1 nspp)	non (1) oui (19)	Sentiment d'être écouté, utile ; envie de participer à un niveau « plus haut » de décision ; rencontres, apport et prise en compte de l'autre (sa définition de « mobilité », ses attentes)	Remerciements (initiative) ; les solutions ne peuvent pas venir que du « haut » (collectivités)  Sujet très (trop) général  Interroger/associer les professionnels
	Pas assez de temps ; aurait souhaité pouvoir aborder des sujets + innovants que celui du vélo				Absence physique de G. Baudelle regrettée	Méthode d'animation pas toujours bien comprise ; manque de temps			Si non, pourquoi : manque de temps		

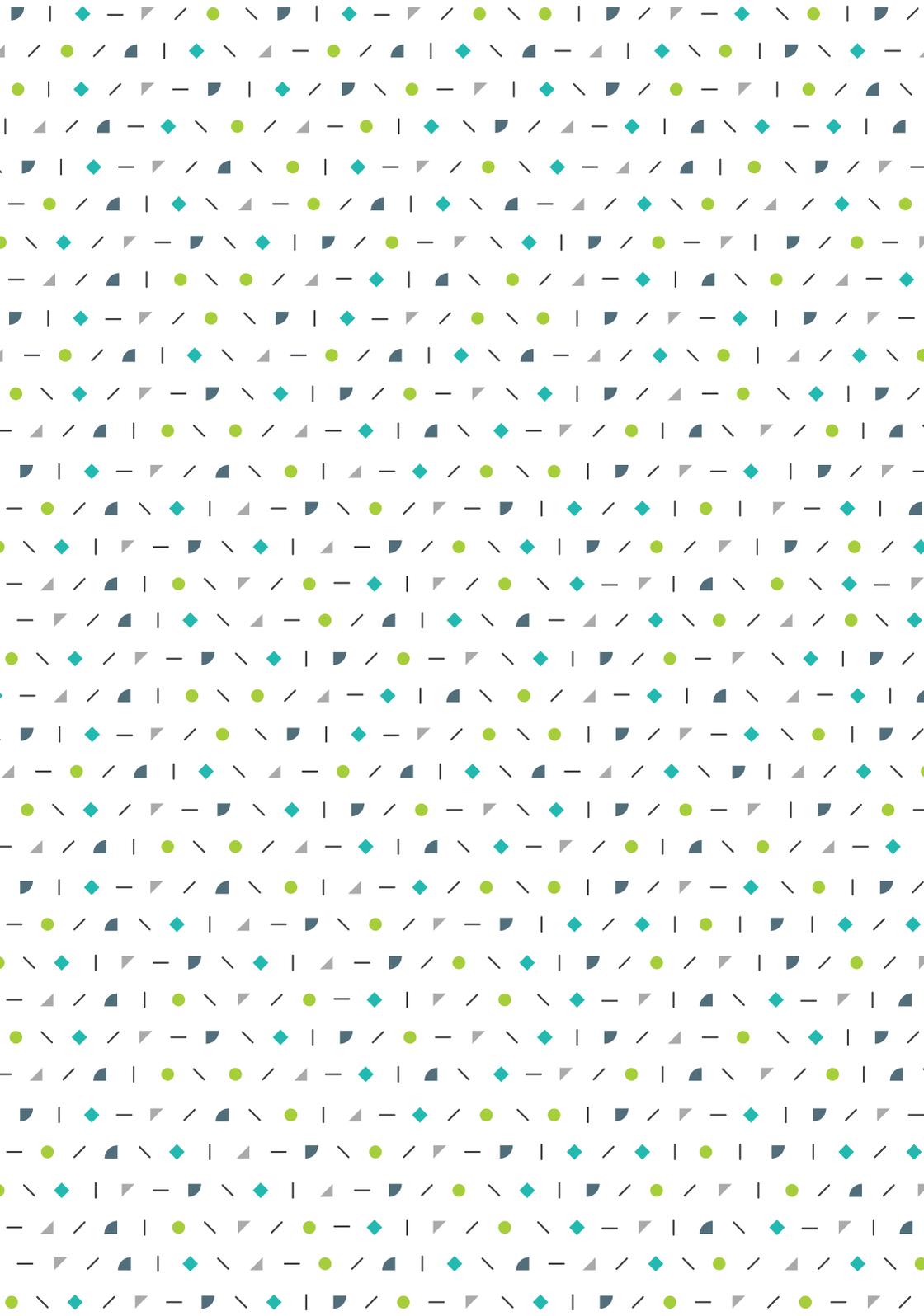
\ Annexe 5 :  
résultats en quelques chiffres de la participation  
nationale aux Assises de la mobilité



Les synthèses des travaux sont disponibles sur le site internet dédié :  
[www.assisesdelamobilite.gouv.fr](http://www.assisesdelamobilite.gouv.fr)

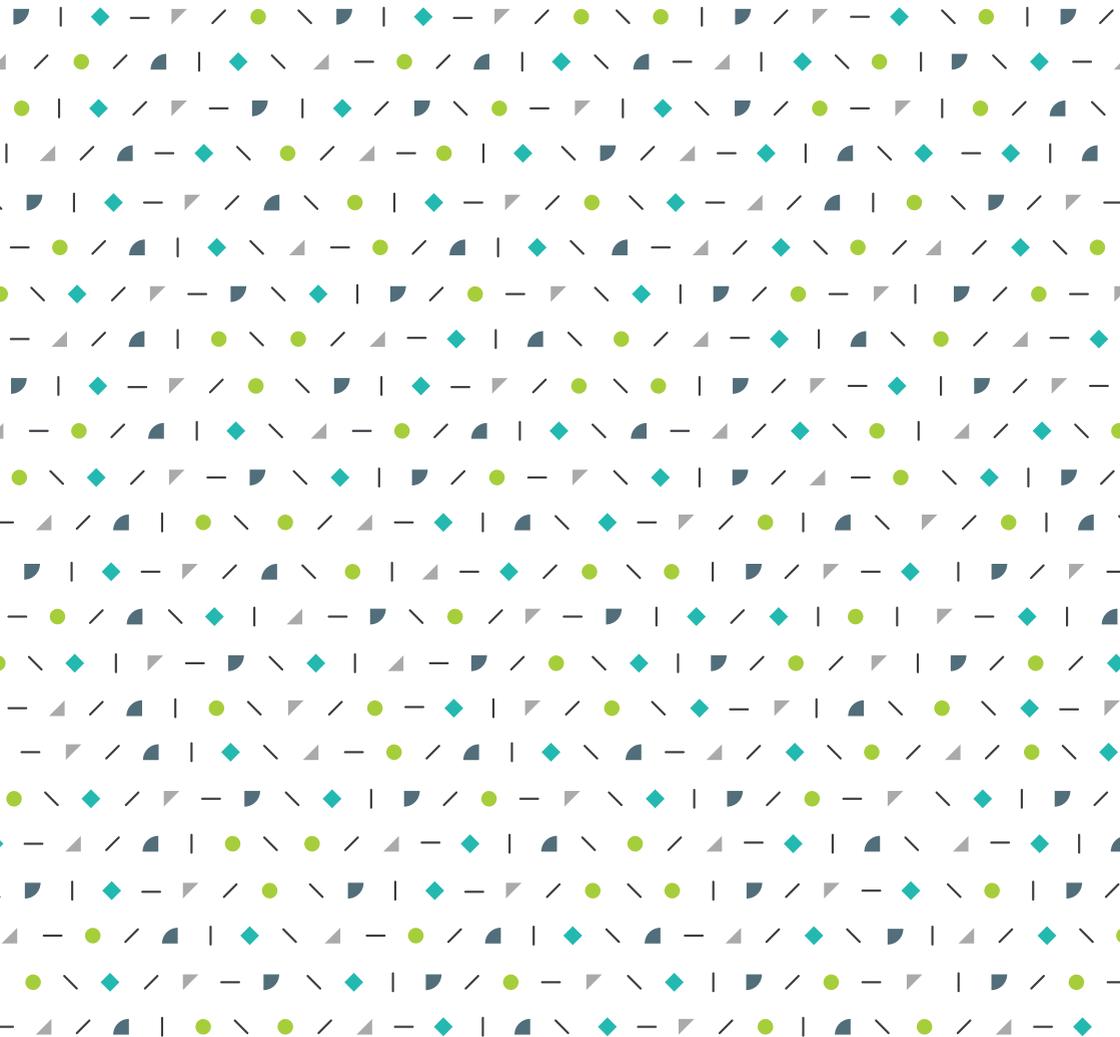






Nantes / Paris

Ce document a été conçu et produit avec  par the insperience.co



32 Rue de Strasbourg  
44000 Nantes  
nantes@theinsperience.co



8 Rue de Candie  
75011 Paris  
paris@theinsperience.co