

1ère session de l'Atelier - « Nouveaux usages et pratiques de mobilité, à la croisée de multiples mutations sociétales, technologiques, économiques et écologiques »



Synthèse des travaux en sous-groupes

De nouvelles mobilités - « rêvées, désirées, exigées, revendiquées, importées, à inventer » - 10 projets-phare à lancer !

VERSION PROVISOIRE QUE VOUS ÊTES INVITÉS A COMPLÉTER

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

Repères méthodologiques

L'objectif du travail était de mettre en situation les participants dans une posture de « porteur de projet ». Il s'agissait de voir comment les idées originales repérées lors de la matinée, à travers les interventions des experts et témoins et la production pas à pas du panorama prospectif, pouvaient être appliquées à la Bretagne et à ses territoires. Le principe était de passer de la théorie du matin à la « pratique » l'après-midi, pour que ces innovations deviennent des réalités en Bretagne, en s'interrogeant sur « Comment s'y prendre ? », « Quels projets lancer ? »

16 idées forces relevées lors des interventions de la matinée ont été proposées aux participants. Chacun des quatre sous-groupes était ensuite invité à choisir 1 à 2 idées pour les décliner en projets-phare.

- La remise en question de la vitesse
- La mobilité crée du lien social
- Le télé-travail devient un droit
- L'articulation des 4 leviers d'action proposés par Jean Ollivro¹
- Le vieillissement face au développement des mobilités cumulées
- L'uniformité d'organisation des réseaux de transport en question
- Le passage de points connectés à des territoires connectés
- La dématérialisation des mobilités et les nouvelles monnaies (virtuelles, locales...)
- Les véhicules autonomes
- Les plate-formes numériques de mobilité
- L'abonnement forfaitaire
- L'intermodalité dynamique
- L'open data
- La mobilité servicielle et le couple information-confiance
- La mobilité comme vecteur de transformation d'activités
- Vers un nouveau contrat social entre les territoires et les individus

1 La redécouverte de l'itinérance / Le jeu sur la proximité / La meilleure gestion et massification des déplacements / La limitation des mobilités subies

Les quatre étapes de la construction des projets-phare

Quelle création de valeur pour le territoire ?

Résultats concrets pour les habitants, les écosystèmes, les ressources...

A court, moyen et long terme

Comment produire cette valeur ?

Leviers, actions, ressources, compétences, technologies...

A court, moyen et long terme

Par où commencer ?

Territoire, acteur, secteur/filière... Des cas précis vs typologie.

A court, moyen et long terme

Quel potentiel à terme (2035) ?

Portée territoriale, population touchée, élargissement du projet à d'autres problématiques...



SOUS-GROUPE 1 – PROJET-PHARE 1

Centrale intelligente des mobilités physiques et virtuelles

Quelle création de valeur pour le territoire ?	<ul style="list-style-type: none">• Facilitation d'une mobilité durable, voire de la non mobilité (substitution de communications virtuelles à déplacement physique)• Gain de qualité de vie pour les habitants• Réduction des déplacements pour le territoire
Comment produire cette valeur ?	<ul style="list-style-type: none">• Un dispositif alliant<ul style="list-style-type: none">○ un système d'information sur les offres de mobilité existantes sur le territoire, y compris covoiturages, offres associatives ou réseaux sociaux, et dans lequel chaque citoyen décrirait son "profil" de mobilité et ses besoins, et qui lui propose, à chaque besoin de mobilité, une réponse, soit en substitution par une alternative au déplacement physique, soit des formules intermodales douces et/ou durables○ un accompagnement à la mobilité• Prérequis :<ul style="list-style-type: none">○ la confiance dans le dispositif (public?) pour décrire son profil.○ le recensement des offres de prestations de mobilité et des alternatives○ Dans les deux cas, nécessité d'une masse critique pour réussir
Par où commencer ?	<ul style="list-style-type: none">• Une communauté de communes du Mené, en milieu rural mais avec une installation industrielle importante, et de réels besoins de mobilité
Quel potentiel à terme -2035- ?	<ul style="list-style-type: none">• Tous les territoires, en particulier les territoires avec des flux de résidents temporaires, touristes ou de travailleurs saisonniers



SOUS-GROUPE 2 – PROJET-PHARE 2

Accompagnement du vieillissement de la population en zone rurale : développer des conditions d'accompagnement de la population âgée dépendante.

Quelle création de valeur pour le territoire ?	Générer les conditions d'auto-mobilité pour les personnes âgées dépendantes vs. lutter contre l'isolement, l'éloignement des services...
Par où commencer ?	Territoire : Centre-Bretagne Cible : Population âgée dépendante (« 80 ans » et plus)
Comment produire cette valeur ?	<p>- <u>Création de services en itinérance</u> => réflexion amorcée sur les Côtes-d'Armor, dans le cadre de BMA, avec les enseignes commerciales de <i>drive</i> et La Poste pour la livraison à domicile. Frein rencontré : champ d'activité dominé par les structures d'aides aux personnes (type Admr) qui gèrent l'accompagnement à domicile. Risque de concurrence. Enjeu de la génération d'une relation de confiance entre le prestataire d'offre à domicile et la personne âgée => rôle de l'e-réputation en devenir Enjeu de la qualité du service en mobilité : prendre le temps avec la personne âgée (vs. mobilité = rapidité) => réflexion globale sur les actifs prestataires de services. Métier principalement occupé par des femmes, métier physique avec de nombreux arrêts de travail. Parcours fréquent de ces actifs avec une formation en service à la personne initialement orientée vers les jeunes enfants (stage) et choix par défaut vers les personnes âgées (offre du marché de l'emploi). Quelle attractivité de ces emplois pour renouveler les actifs ? Apparition d'auxiliaire de vie robot : pour quels services ? quelle connexion avec la domotique ?</p> <p>- <u>Création de tiers-lieux dans les centralités des pôles de proximité</u> => lieu ouvert à la population âgée, accessible à pied depuis leur logement adapté (parcours PMR), avec une offre de services diversifiée (point-relais pour livraisons, espace de loisirs, possibilité de prendre les repas...) et ouverte à d'autres catégories d'âge de la population (notamment les scolaires)</p> <p>- <u>E-santé et personnes âgées</u> : aller au-delà de « skype » pour effectuer des consultations à distance des personnes âgées à domicile en envisageant, à l'extrême d'un point de vue technologique, à la pose de capteurs corporels biométriques connectés, et en lien avec des plateformes d'intermédiation (urgence, aide aux personnes...) Enjeu de l'attractivité des professionnels de santé dans les territoires ruraux : les jeunes médecins bénéficient</p>
Quel potentiel à terme -2035- ?	



SOUS-GROUPE 2 – PROJET-PHARE 2

Accompagnement du vieillissement de la population en zone rurale : développer des conditions d'accompagnement de la population âgée dépendante.

de conditions avantageuses pour y effectuer leur stage. Comment leur donner envie de s'installer dans les petites villes de ce type d'espace ? cela demande de mettre en avant le territoire au-delà des conditions de pratiques médicales (services, formation pour les enfants, offre d'emploi pour le/la conjoint-e ...)

- Faciliter les liens sociaux : les conditions d'accès de la famille et la vie sociale quotidienne de la personne âgée

Enjeu du numérique pour les solutions de communication, ainsi que les activités en ligne proposées (par exemple université du temps libre en mode MOOC – formation en ligne ouverte à tous)

Enjeu de la mobilité physique avec la mise en place de véhicules autonomes semi-collectif (électrique, hybride,...)comme base du maillage de transport, ce qui impliquerait une évolution du droit et de la réglementation sécurité -transport.

=> Question du **contrat social** : Au regard des différentes gammes de services destinées aux personnes âgées (accessibles selon le niveau de dépendance et de ressources), quel rôle pour les services publics dans un contexte de ressources limitées (soutien des prestataires sur le niveau de base, régulation du marché selon le niveau d'allocations ...) ? Comment accompagner la mise en place d'une offre privée dans les territoires plus isolés (en tenant compte notamment de l'hétérogénéité des ressources des personnes âgées) ?



SOUS-GROUPE 2 – PROJET-PHARE 3

Accompagnement des actifs à distance de leur travail :

automobilité des actifs dans leur espace de vie quotidien et dans leur parcours professionnel.

Quelle création de valeur pour le territoire ?	Faciliter les conditions d'accès au travail pour les actifs (gain de temps, allègement des infrastructures de transport, diminution des émissions de CO ₂)
Par où commencer ?	Territoire : aucune typologie appropriée, par exemple le périurbain contient trop de profils différents : <ul style="list-style-type: none">- périurbain des faubourgs d'une ville ou à la limite du rural,- périurbain choisi ou subi par les résidents actifs- l'actif peut résider ou travailler dans du périurbain (navette domicile-travail multi-directionnelle) Cible : les actifs dans leur rapport domicile-travail autrement dit « l'actif à distance de son lieu de travail »
Comment produire cette valeur ? Quel potentiel à terme -2035- ?	<ul style="list-style-type: none">- <u>Covoiturage</u> : prise en compte des horaires des salariés (horaires fixes de préférence pour faciliter la coordination de l'équipage) + relation de confiance entre covoitureurs Limite perçue par l'employeur : si le salarié covoitureur est dépendant de l'horaire de la voiture partagée, il s'adapte moins au fonctionnement de l'entreprise- <u>Télétravail</u> : nombreuses expériences existent d'entreprises qui soutiennent le fonctionnement des actifs en télétravail, à savoir travailler à distance du lieu de l'entreprise (et pas spécifiquement à domicile). Enjeu managérial : construire l'autonomie de l'actif et conserver l'alternance télétravail/présence dans l'entreprise, à partir d'une co-construction des objectifs de travail, d'un accompagnement (matériel et organisationnel) de l'actif par l'entreprise, d'une valorisation des contacts avec la réalité de la vie de l'entreprise... Enjeu du déploiement du télétravail au sein d'une entreprise : déploiement à plusieurs catégories de postes d'actifs- <u>Tiers-lieux</u> : site ouvert aux actifs (ni leur entreprise et ni leur domicile), site pouvant être déporté par une (ou plusieurs) entreprise(s) qui crée(nt) les conditions d'accès de proximité à leurs salariés Localisation privilégiée dans des lieux de passage (par exemple proche des Pôles d'Échange Multimodaux, réflexion sur Auray) avec différentes expériences qui existent en Bretagne :<ul style="list-style-type: none">• Cantine numérique dans le cœur de Rennes ouvert principalement aux actifs des métiers du numérique (également sur Quimper...)• Projet de déploiement « d'antennes » de la cantine numérique dans des quartiers de Rennes (principe mis en œuvre à Brest avec l'appui d'équipements publics dans les quartiers)• Projet de tiers-lieux proche de PEM comme sur Auray• Armor télécentre, réseau de télécentres dans les pôles de bassins de vie ruraux initiés par le CG22



SOUS-GROUPE 2 – PROJET-PHARE 3

Accompagnement des actifs à distance de leur travail : automobilité des actifs dans leur espace de vie quotidien et dans leur parcours professionnel.

- MonAutreBureau dans le Pays de Redon et Vilaine, expérimentation d'un réseau de tiers-lieux itinérant et éphémère
- Ouverture récente de tiers-lieux en lien avec des entreprises locales d'envergure internationale à Malestroit (avec Ubisoft) et La Gacilly (avec Yves Rocher)

Tiers-lieux comme support des ressources technologiques partagées (exemple d'une imprimante 3D en accès), d'un espace de livraison pour les artisans (exemple existant sur Paris)

Couverture numérique du territoire en THD (horizon 2035), pour différents usages professionnels.

Question du **contrat social** : chaîne de valeurs nécessitant l'agilité de l'actif et la mise en relation des différents acteurs du parcours professionnel. L'employeur est un acteur de la mobilité de ses employés parmi d'autres

Quelle rétribution de l'actif utilisant ces solutions d'automobilité ?

- Échange de services (principe du SEL)
- Logique d'interopérabilité de la carte unique de l'actif-usager entre les modes de transport, l'utilisation de tiers-lieux, la mise en contact covoitureurs... le tout au côté du chèque déjeuner, du chèque vacances...Le principe de « bonus -CO2 pourrait également s'intégrer dans ce type de carte.

Dans une tendance à la fin du salariat (au sens un CDI unique ou un statut protégé tout au long de sa vie d'actif), quelle intermédiation des actifs pour faciliter leur parcours professionnel ?

- Quelle mise en relation de la plateforme d'intermédiation physique (principe de l'hackerspace, tiers-lieux avec un sens de mise en relation) ou interpersonnel (groupement local d'employeurs) ou virtuelle (interface numérique du type LinkedIn avec une recherche de mise en réseau plus active selon les centres d'intérêt) ?
- Quel rôle des tiers-lieux pour faciliter les échanges entre les actifs et/ou avec différentes entreprises ?
- Quelle valorisation de l'e-reputation de l'actif (CV en ligne constitue la vitrine du profil de l'actif, accouplé aux liens référencés sur l'actif dans un moteur de recherche) ?



SOUS-GROUPE 3 – PROJET-PHARE 4

Ville intelligente et désynchronisation des flux

<p>Quelle création de valeur pour le territoire ?</p>	<p>Les individus se réapproprient leur mobilité, à partir du moment où ils sont en capacité de réellement choisir, quand ils souhaitent se déplacer, pour quelles raisons et par quels moyens. La mobilité redevient un vecteur d'émancipation et de bien-être (vs aliénation). Ce progrès est rendu possible par un nouveau contrat social qui acte le principe d'une articulation entre les temps individuels et collectifs, les solutions techniques qui permettent une connaissance partagée des flux et une optimisation de l'usage des réseaux et des politiques publiques qui visent à internaliser les enjeux de mobilité des individus dans les stratégies des organisations publiques et privées.</p> <ul style="list-style-type: none">• Optimisation des trafics sur les réseaux (tous modes) et gain de temps pour les individus• Facilité de déplacements pour les individus• Montée en qualité des échanges entre les individus – entreprises : la mobilité est choisie et non subie/imposée• Conciliation des temps individuels dans une organisation collective de la ville et de la vie en collectivité
<p>Comment produire cette valeur ?</p>	<ul style="list-style-type: none">• Tarification différenciée et dynamique : un prix différent d'accès aux réseaux en fonction des heures de la journée/nuit et des usages (par ex : tarifs plus élevés aux heures de forte affluence, tarifs dégressifs selon le taux de remplissage des véhicules)• Fiscalité incitative des ménages et entreprises : indexer le versement transport dû par les entreprises selon les distances parcourues par les salariés, crédit d'impôt pour le vélo, indemnités kilométriques « vélo », etc.• Mesures non financières d'incitation des entreprises à considérer la mobilité de leurs salariés comme un enjeu de compétitivité pour l'entreprise (vs pb des salariés uniquement) : par exemple, intégrer le temps de transports dans le temps de travail• Articulation des temps individuels et collectifs : élargir les plages horaires des services, aller vers des organisations plus souples du travail, renforcer l'offre de services dématérialisés (usages asynchrones), encourager les coopérations inter-personnelles (par ex : amener les enfants des voisins à l'école et vice-versa)• Régulation des réseaux : différenciation dynamique des vitesses, ajustement dynamique des accès, smart city• Information des usagers sur l'état des réseaux et les flux prévus : open data, agenda partagé (on sait à l'avance combien de personnes ont prévus dans tel commerce, dans telle administration, chez tel médecin, à tel endroit, etc.) → cf projet de la start-up Urban Engine



SOUS-GROUPE 3 – PROJET-PHARE 4

Ville intelligente et désynchronisation des flux

<p>Par où commencer ? (territoire, acteur, secteur/filière, ...)</p>	<ul style="list-style-type: none">• Territoires où on observe des flux massifiés de transports, qui génèrent des problèmes de saturation des réseaux : par ex. Rennes Métropole, Nantes, etc.• Expérimenter la désynchronisation des activités à travers une action d'un plan de déplacements d'entreprises ou inter-entreprises : commencer par une Administration « exemplaire »• Diversifier les modes d'interactions avec les usagers-clients : CHU (e-santé), Universités, Administration (développer le télétravail), Services ouverts aux publics (prise de rdv, téléprocédures), Commerces (livraisons urbaines), Ecoles (rythmes scolaires)
<p>Quel potentiel à terme -2035- ?</p>	<ul style="list-style-type: none">• Les territoires hyper-polarisés par des centralités où convergent les flux (valable également dans les zones rurales)• Les territoires/espaces qui connaissent une saisonnalité forte des flux : zones touristiques, commerces, espaces de loisirs, etc.• Les nœuds des réseaux de transports urbains et inter-urbains



SOUS-GROUPE 3 – PROJET-PHARE 5

Une brique mobilité dans une offre globale

Quelle création de valeur pour le territoire ?	<ul style="list-style-type: none">• Mise en lien des acteurs membres de la plateforme territoriale : mutualisation des solutions entre les membres de la plateforme, recensement des besoins de mobilité entre les membres de la plateforme• Economies d'échelles (coûts, flux, externalités négatives) pour les membres de la plateforme et pour le territoire grâce à la mutualisation des coopérations, les synergies• Responsabilisation des individus à travers une forme de contrat social• Compétitivité des entreprises par la construction de chaînes de valeurs globales (la mobilité, une brique intégrée et non un poste de coûts externes)
Comment produire cette valeur ?	<ul style="list-style-type: none">• Labellisation des plateformes d'offres de services intégrant la mobilité dans leur offre globale• Connaissance des besoins de mobilité et des flux : modules de traçage des flux, collecte des données à travers les traces numériques (application), open-data avec la plateforme comme tiers de confiance (usages non marchands)• Agrégation des besoins à travers la plateforme pour apporter une solution groupée• Mise en place d'un système d'échanges local « mobilités » avec des crédits mobilités
Par où commencer ?	<ul style="list-style-type: none">• Là où des défis sont à relever• Sur la base d'expérimentations pour commencer• À l'échelle des pays ou des intercommunalités : par ex. Lorient Agglo, Fougères, Pontivy, Pays de Cornouaille
Quel potentiel à terme -2035- ?	<ul style="list-style-type: none">• Tous les territoires• Toutes les filières économiques

**6**

SOUS-GROUPE 4 – PROJET-PHARE 6

Mise en œuvre effective d'un droit à la mobilité durable pour tous les bretons

Quelle création de valeur pour le territoire ?

Dans un contexte de contraintes globales (diminution des rejets de GES pour lutter contre le changement climatique global, budgets publics et des ménages en diminution,...) et de vieillissement de la population, ce projet consiste à garantir l'universalité d'un Droit à la Mobilité Durable (« Je pars d'où je veux... j'arrive où je veux »... en limitant mon impact sur les ressources »), avec des garanties raisonnables sur le « mode de transport », le « temps de trajet » ou la disponibilité.

Il s'agit de faire converger les territoires et le numérique, et de trouver des modes de financement équitables entre les gestionnaires d'infrastructures et les sociétés de services.

Ce droit est composé d'un socle de base de solutions servicielles avec une prise en charge minimale pour tous les usagers/consommateurs/contribuables sur l'ensemble du territoire, notamment les plus « faibles et dépendants à la voiture ».

Il s'accompagne de limites pour chaque bénéficiaire : si chaque usager est acteur/organisateur de sa mobilité, il a aussi des devoirs en tant que citoyen et contribuable. Toutes les organisations génératrices de déplacement sont des « usagers ».

Comment produire cette valeur ?

- Un bouquet de solutions-services est organisé, mixant les moyens individuels-partagés (autopartage, covoiturage, taxi collectif,...), semi-collectifs (d'entreprises) et collectifs (cars partiellement gratuits pour être remplis), services publics de l'Autorité Organisatrice de Transport et opérateurs de mise en relation marchands. L'économie servicielle est prioritaire sur la propriété.
- L'interconnexion intermodale, les applications en temps réel et un support de titre/paiement unique sont les trois outils centraux de l'organisation de ce bouquet de solutions de mobilité
- Le financement des infrastructures (routes, parking-relais,... et leur maintenance en bon état sur le long terme) et les services marchands générés sont décloisonnés et élargies (écotaxe covoiturage, écotaxe poids lourds, péage d'agglomération, élargissement et péréquation entre les Versements Transport, péage sur les autoroutes bretonnes,...)
- Une instance de co-gouvernance public-privé du dispositif global (infrastructures + bouquet de services interconnectés : Conseil d'Organisation des Mobilités de Bretagne, sous l'égide de la Région, A.O.T hiérarchique sur tous les transports inter-urbains.

**6**

SOUS-GROUPE 4 – PROJET-PHARE 6

Mise en œuvre effective d'un droit à la mobilité durable pour tous les bretons

Par où commencer ?	<p>GART Breizh actuel = instance de concertation entre Autorités Organisatrices de Transports interurbains (Etat ?, Région (TER-SNCF), Départements (cars, aires de covoiturage) et urbains (toutes les agglomérations) => Région, future chef de file de la compétence « Transports » dans la loi NOTRe (en cours) => instance politique et opérationnelle</p> <p>Applications d'interconnexion des offres de transports publics Breizhgo + support de titres Korrigo</p> <p>Applications privées (plateformes utilisateurs) de « partage de véhicules individuels » (covoiturage, taxi occasionnel, VTC,...)</p> <p>Interconnexion des systèmes pour intermodalité en temps réel (expérimentations Projet AU-DACE* (Accélérer et Unir les Déplacements en Autopartage, Covoiturage et véhicules Electriques) piloté par la MAIF sur Niort et Bordeaux,...)</p> <p>Territoires d'expérimentation : Pays de Redon ou Pays COB (ruraux, transport à la demande existant mais limité, inter-départementaux, fer-route,...)</p>
Quel potentiel à terme -2035- ?	L'ensemble des points et des habitants du territoire breton.



SOUS-GROUPE 4 – PROJET-PHARE 2

Territoires ruraux connectés

Quelle création de valeur pour le territoire ?	<p>Dans un contexte où les moyens de faire rouler plus vite ou d'entretenir le réseau des routes, mode de transport archi-dominant dans les territoires ruraux, sont fortement réduits mais aussi où les outils numériques n'ont plus de secret pour personne (), il s'agit d'aider les territoires ruraux à construire des écosystèmes de mobilité, physique et virtuelle, ayant leur cohérence interne et une accessibilité externe, par :</p> <ul style="list-style-type: none">- des infrastructures physiques de déplacement réduites à l'essentiel (?)- des infrastructures numériques en développement (Très Haut Débit, partout mais pas obligatoirement chez tout le monde)- des services de mobilité, alternatifs à la voiture individuelle « solo »- en résumé, une connexion symbolique aux autres effective, en combinant une réduction de la part des déplacements physiques au profit des interactions numériques à distance.
Comment produire cette valeur ?	<p>En mobilité interne :</p> <ul style="list-style-type: none">- Les habitants sont hyperconnectables (facteur générationnel)- Les relations de service sont sécurisées (confiance), en temps réel (géolocalisation de pair à pair) et généralisées (autopartage, covoiturage, « taxi » collectif...)- La commande en ligne + tournées de livraison remplacent les déplacements de chacun- Les télé-services professionnels (travail en mobilité (télétravail) à temps partiel,...) s'exercent dans des endroits dédiés (tiers-lieux)- Les poids-lourds circulent sur la RN 164, en convoi autonome (!à discuter !) <p>En mobilité externe :</p> <ul style="list-style-type: none">- Les télé-services professionnels (télé-consultation avec les hôpitaux, formation à distance, suivi à domicile...) sont disponibles.- Les connexions longue distance via les Pôles d'échanges multimodaux TGV sont organisées par « transport à la demande sur les premiers/derniers km » + lignes de car rapides.
Par où commencer ?	<p>Territoire d'expérimentation : « De Carhaix à Loudéac par Pontivy » (= Cœur de Bretagne) => convaincre les collectivités et les élus, dont la priorité reste « la route pour le désenclavement ».</p>
Quel potentiel à terme ?	<p>Les territoires hors aire d'influence (aire urbain ou zone d'emploi) des principales agglomérations bretonnes.</p>

Composition des sous-groupes

GROUPE 1 – salle « 3ème année » (plénière) Animateurs : Jean-Claude Cohen (Stratys) et Pascal Mornat (DDTM du Finistère)			
Ballanger	Mathias	Brest à pied et à vélo	Service civique volontaire vie associative
Banâtre	Marie	DGALN / PUCA	Chargée de projet Territoire et Aménagement
Bertholom	Denis	Vannes Agglomération	Vice-président chargé des transports
Cohen	Jean-Claude	Stratys	Expert en stratégies et évaluation de politiques publiques
Courtin	Jade-Sophie	DREAL Bretagne	Chargée d'étude transports
Devos	Claire	Communauté de Communes du Méné	Chef de projet mobilité
Domain	Pierrick	DDTM d'Ille et Vilaine	Directeur
Le Corre	Bruno	AUDIAR	Chargé de mission mobilité
Le Hervet	Maud	Conseil Régional de Bretagne	Chargée de projet LNOBPL
Martin	Vincent	Morlaix Communauté	Directeur pôle Aménagement de l'espace
Maurin	Emmanuel	SNCF – Direction régionale Bretagne	Responsable Synergies Projets
Millot	Christophe	Keolis	Chef de projet mobilité
Mornat	Pascal	DDTM du Finistère	Chargé de Mission développement durable /énergie climat/déplacements
Pauwels	Caroline	CCI Rennes	Chargée de mission Bretagne Mobilité Augmentée
Perruchot	Marielle	DREAL Bretagne	Chef de la Division Connaissance Prospective

Groupe 4 – salle « Analyse sensorielle » Animateurs : Guy Pagnard (Futuroouest) et Yves-Marie Héno (DREAL Bretagne)			
Auberger	Dominique	Citedia	Directeur général
Bordère	Florence	CEREMA	Chargée de projet Prospective des déplacements
Brérat	Pascal	DREAL Bretagne	Chef du Service Connaissance Prospective Évaluation
Durand	Albane	Covoiturage +	Directrice
Godart	Arnaud	SNCF Réseau – Direction territoriale Bretagne Pays de la Loire – Mission LNOBPL	Chef de mission LNOBPL
Héno	Yves-Marie	DREAL Bretagne	Chargé de mission déplacements
Hervé	Claudine	Conseil Général du Morbihan	Chargée de mission mobilité
Jailais	Anne-Lise	DREAL Bretagne	Chargée d'études prospective
Lemarchand	Adrien	DDTM d'Ille et Vilaine	Chargé du domaine déplacement multi-modalité
Pagnard	Guy	Futuroouest	Co-gérant
Potel	Marc	Caisse d'Épargne Bretagne Pays de la Loire	Responsable du département RSE et Innovation
Renou	Bernard	Vitré Communauté	Vice-président en charge du transport
Robic	Nolwenn	CESER	Cheffe du pôle prospective
Stouff	Antoine	Brest Métropole Océane	Directeur des déplacements
Toussaint	Sonja	Bretagne Développement Innovation	Directrice filière véhicules & mobilités

GROUPE 2 – salle « 3ème année » (plénière) Animateurs : Samuel Gautier (Futuroouest) et Dominique Le Roy (DREAL Bretagne)			
Auffret	Dominique	DDTM du Morbihan	Chargé de mission Méthodologie Déplacements Énergies
Bihan	Pierrick	DIRECCTE Bretagne	Chargé de mission Anticipation et accompagnement des mutations économiques
Chimol	Marie	SNCF Réseau – Direction territoriale Bretagne Pays de la Loire – Mission LNOBPL	Chargée d'études trafic et socio-économie
Didot	Stéphanie	Rectorat de Rennes	Conseiller relais EDD 35
Gallais	Claude	Baie d'Armor Transports	Conseillère mobilité
Gautier	Samuel	Futuroouest	Consultant
Girault	Sabine	DDTM d'Ille et Vilaine	Chef de Service Énergie Climat Transport et Aire Métropolitaine
Hallaire	Clément	DREAL Bretagne	Chargé d'étude urbanisme planification énergie
Hamon	Morgan	Auray Quiberon Terre Atlantique	Chargée de mission déplacements
Hannequin	Jean-Luc	CCI Rennes	Directeur innovation
Le Guyader	Sylviane	CGET	Chargée de mission Études
Le Roy	Dominique	DREAL Bretagne	Chef d'unité directeur d'études
Leroy-Debray	Delphine	Conseil Régional de Bretagne	Cheffe du service Mobilités, Prospective et Contrats
Ollivro	Jean	Rennes 2	Géographe
Rault	Jean-Luc	Quimper Communauté	Directeur de projet en charge des déplacements/transports

GROUPE 3 – salle « Apprentissage » Animateurs : Christian Long (Stratys) et Sébastien Saillenfest (DREAL Bretagne)			
Baudelle	Guy	Rennes 2	Géographe
Bregeat	Louis	DDTM des Côtes d'Armor	chargé d'études AUH, déplacements, mobilité
Briantais	Laure	CCI Bretagne – ARIST	Conseillère Innovation
Daulny	Geneviève	DREAL Bretagne	Chef de la Division Climat Air Énergie
Dufour	Fanny	FDC (Télétravail et Co-working)	Dirigeante
Ecalles	Caroline	DDTM d'Ille et Vilaine	Chef d'unité Études Observations et Analyses
Gaubicher	Solène	DIR Ouest	Chef du service Modernisation Relations Usagers
Jourdren	Marie	Lorient Agglomération	Technicien PDU
Long	Christian	Stratys	Animateur
Mevel-Viannay	Stéphane	Conseil Régional de Bretagne	Chargé de l'animation GéoBretagne et des études
Noël	Philippe	Rennes Métropole	Directeur général des services urbains
Plantard	Philippe	FNTV Bretagne	Délégué régional
Plassat	Gabriel	ADEME	Ingénieur
Richard	Philippe	Morlaix Communauté	Conducteur d'opération PEM
Saillenfest	Sébastien	DREAL Bretagne	Chargé de mission développement durable

VERSION PROVISOIRE QUE VOUS ÊTES INVITÉS A COMPLÉTER

Envoyez-nous vos contributions :

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