

Atelier n°1

Logement / Mobilité / Agro : Comment s'organiser collectivement pour avoir moins besoin de se déplacer dans nos différentes activités dans un contexte de ZAN

Dans le cadre des Ateliers collaboratifs du projet « Vers des économies régionales bas carbone » du Shift Project, organisés le 17 avril à Rennes.

I. Jeu de rôle

Pour cette première partie d'atelier, les participants étaient invités à identifier les parties prenantes pertinentes pour répondre à cette problématique, puis à se répartir les rôles sans nécessairement tenir compte de leur profil. On leur demandait ensuite la façon dont ils pouvaient contribuer à la problématique, les besoins et les freins identifiés, puis les objectifs et les arbitrages pour réussir la collaboration.

Brainstorming sur les acteurs qu'il faudrait idéalement réunir autour de cette question au niveau du territoire : communes, EPCI, Région, DREAL, Etat, bailleurs sociaux, syndicats, association d'usagers, organisations patronales, branches professionnelles, start up, métiers de conception (designer d'espace/architecte/urbanistes), SNCF et transporteurs de personnes en général, représentants des commerçants, ARACT (agence régionale de l'amélioration des conditions de travail), expertise publique, bureaux d'études, grands groupes, TPE/PME, chambre d'agriculture, associations qui militent pour les mobilités douces (asso pro-vélo...), CCI, CMA, CRESS, grande distribution, artistes.

- **Région** : Séance ouverte. Nos amis bretons utilisent trop leur voiture. Comment réduire la demande de déplacements ?
- **Représentants de salariés** : Semaine de 4 jours voire de 3 jours. Avoir du temps pour s'engager dans nos institutions/asso et permet de limiter ces déplacements.
- **Association militante** : Si on passe à la semaine de 4 jours, on pourrait ouvrir d'autres imaginaires sur nos modes de vie, faire évoluer l'urbanisme et transmettre de la connaissance.
- **Chambre d'agriculture** : Les agriculteurs souffrent déjà d'une surcharge de travail, on a du mal à recruter donc comment on va faire avec moins de jours de travail. Plutôt proposer des logements proches des exploitations agricoles. Les collectivités doivent aider à créer une « plateforme logement ».
- **Asso des automobilistes bretons** : Les voitures en Bretagne sont essentielles : comment on fait avec les gamins, les courses, etc. La voiture c'est la croissance. Ou alors on part sur de la voiture électrique ou le covoit mais ce n'est pas gagné. « La voiture c'est la vie dans la ville. »

- **Région** : La région est ok avec semaine de 4 jours et d'ailleurs plan télétravail. Elle expérimente pour les salariés qui le souhaitent le télétravail 5 jours / semaine.
- **Artiste** : Je propose de travailler 150 jours d'affilée et le reste du temps en vacances.
- **Syndicat des salariés** : Je propose des espaces de coworking.
- **Représentant des commerçants** : Si on fait du TT il n'y aura plus personne dans les magasins.
- **Bailleurs sociaux** : Ok pour des espaces de coworking. Les commerçants pourraient faire de la livraison à domicile, sur un gros volume.
- **Syndicat des branches professionnels** : Je ne peux pas souscrire à la semaine de 3 jours, on a déjà du mal à trouver du monde. Plutôt améliorer la politique d'aménagement du territoire. Aujourd'hui c'est tout pour les grosses villes rien pour les petites villes. Il faut investir davantage dans les villes petites et moyennes. Il faut travailler là-dessus car l'activité ne se fait pas dans les centres-villes. Renforcer le covoiturage, le tissu ferroviaire breton.
- **Bailleurs sociaux** : On voudrait aussi faciliter le covoiturage. On plaide pour la mise en place d'un chèque énergie auprès du syndicat des branches professionnelles.
- **SNCF** : Adaptation de l'offre possible pour les usagers mais besoin de connaître leurs besoins. Il faut des commerces et des logements autour des gares et développer la multimodalité (covoiturage, vélo).
- **Etat/DREAL/ADEME** :
Etat : Je propose de favoriser la densification urbaine pour limiter les besoins de voitures.
DREAL : Je suis l'autorité environnementale, je ne permettrai pas les projets de contournement routier : éviter, réduire, compenser pour freiner le développement du réseau routier.
ADEME : Je propose des actions pour favoriser le covoiturage, et les pistes cyclables. Je suis à disposition pour accompagnement et ingénierie pour favoriser l'autopartage et le vélo à la campagne.
- **Maire** : Le ZAN nous embête beaucoup. Convertir des parkings en zone de covoiturage peut se faire et en plus cela crée du lien social. Je demande à l'Etat le droit de préférence locale pour les résidences principales plutôt que secondaires. Je voudrais de la part de la Région des aides pour développer des services de proximité, pour avoir des commerçants, une maison de santé ce qui permet de réduire les déplacements.
- **Syndicats des salariés** : Je n'ai pas envie que l'on nous impose où on doit vivre en fonction de son travail. Je rebondis sur ce que dit l'ADEME : il faut payer des vélos à ses salariés, ou leur donner accès aux transports en communs pour presque rien, ou créer des pistes cyclables.
- **Agence sur l'amélioration des conditions de travail** : Le vélo, c'est bon pour la santé, on va participer à une étude sur la mobilité vélo.
- **Bailleurs sociaux** : Création de parkings vélos, Des casiers anti-vols, accueil de start up pour vélopartage. Pour les personnes qui ont des faibles revenus et qui bossent de nuit, demande à la SNCF de faire du transport sur des horaires larges/ de nuit.
- **Chambre d'agriculture** : rejoint ce dernier pour les salariés sur les transports, besoin de transport à la demande sur des plages horaires larges.
- **Association militante** : Je propose d'aller voir dans les pays du nord comment on fait : organiser un voyage d'étude puis tester ce que l'on en tirera sur une commune.
- **La grande distribution** : J'aimerais développer des petites unités de production adossées aux supérettes, pour une offre plus locale, moins diversifiée et plus végétariennes. Et favoriser les plateformes multimodales avec des VELIS.
- **Artiste** : Retour à la liberté partagée. Véhicule sans clés sans porte, comme ça tout le monde peut se servir.

- **Représentant des grands groupes** : Beaucoup de salariés, donc possible de faire du covoiturage. Possible aussi d'organiser du transport collectif en louant des véhicules. On peut aussi organiser au niveau des collectivités et faire du relais du bus. Possible aussi de s'organiser entre entreprises proches géographiquement pour mutualiser l'action. Des sites avec beaucoup de personnes. Des histoires d'implantation, que l'on ne peut pas changer du jour au lendemain. Des problèmes de synchronisation des arrivées/départs de salariés. Besoin de faire de la prospective sur les bassins d'emplois et de logement, et synchroniser les deux.
- **Artiste** : La solution c'est de ralentir.

II. Synthèse de mi-parcours

Les 3 points abordés :

- **Point 1)** Télétravail
- **Point 2)** Localisation entre logement et lieu de travail/frein des exploitations agricoles loin des logements
- **Point 3)** Densification des services de proximité (commercial, service publics...) peut se subdiviser entre services numérisables et services nécessitant une présence physique.

A. Les freins au télétravail (point 1)

- N'est pas une solution pour tous les métiers
- Des conséquences sur les commerçants locaux
- Lien social / impact psychologique
- Des idées préconçues sur la productivité
- Effet rebond car les gens peuvent aller habiter plus loin + double chauffage, double surface, double équipement... (maison + bureau)
- Impact financier pour le salarié
- Dépendance au réseau et sécurité des données
- Suppose d'équiper tous les salariés

Mais des avantages :

- Ne coûte pas cher à l'Etat

B. Les freins pour le rapprochement des personnes de leur lieu de travail (point 2)

- Question de planification (des implantations/ des rénovations) de la coordination des acteurs/ voir sur le long terme. Arrêter des activités étant aussi quelque chose qui se planifie.

Exemple : à St Malo, il y a plus d'emplois que de possibilité de loger les salariés. Résultat, les personnes travaillant sur St Malo doivent partir se loger en périphérie, souvent plus loin du fait des prix élevés des logements.

- Désirabilité
- Relocalisation d'usine : personne n'accepte d'implantations d'usines proches de son logement.
- Accessibilité piétonnière à certains sites industriels souvent impossible.
- Questions du coût du logement en ville.
- Comment l'écosystème va supporter l'usine.
- Travailler les zones mixtes (activités et emploi), exemple en centre bourg
- Être attentif au risque de « vider les zones rurales »
- Sur les facteurs de production dispo pour l'usine : eau, main d'œuvre...
- Route : un effet d'entraînement : crée du besoin de déplacement. Plus on a un gros véhicule, plus on a envie d'aller loin.
- Penser la taille des structures, petites unités de production / petits marchés/ résilience de l'écosystème.

C. Besoin de déplacement des gens : comment réduire ce besoin (point 3) :

- Avant de changer le besoin des gens : pourquoi désire-t-on une grosse voiture ? En a-t-on vraiment besoin ou est-ce de la valorisation sociale ? Comment agir sur les représentations, les envies ? → rôle de la publicité.
- Propose qu'il n'y ait pas de magasins de plus de 2000 m².
- A partir de quelle taille de commune installer quel équipement ? Un boulanger à partir de combien d'habitants, etc.
- C'est l'activité qui amène la population. Dans les politiques d'aménagement du territoire. Penser à des tissus de villes moyennes et comment sur ces centres-là on arrive à créer de l'activité. Ecologie industrielle : la complémentarité d'activité des uns avec les autres. Mais attention on ne va pas faire de la Bretagne un parc à touristes. Sinon on aura du mal à emmener tout le monde.
- Assurer la pérennité des services de proximité : quel accompagnement des activités qui démarrent ? Comment organiser des centralités de proximité, comment lever les freins financiers, adapter les règles d'urbanisme, limiter les conflits d'usage.

III. Rapprochement services / usagers

Compte tenu des échanges précédents, les participants sont invités à prendre de la hauteur et à répondre aux questions suivantes :

- Quelles parties prenantes réunir autour de cette problématique ?
- Quel objectif doit-on viser pour chacun des 3 points précédents ?
- Quel est le rôle des parties prenantes vis-à-vis de ces objectifs ?
- Quels acteurs sont les mieux à même de coordonner tout cela ? En cas de fonctionnement multipolaire, comment l'organiser ?

Quelles parties prenantes réunir autour de cette problématique ?

- Le maire pour ce qui est du service/ des commerces
- EPCI pour ce qui est de des médecins, agence régionale de santé
- SPAE (Service de Proximité pour l'Accompagnement des Entreprises)
- Union des commerçants
- Banques (qui sont prêtes à prendre plus ou moins de risques) : prêts alloués.

Thèmes :

- Centre-bourg de nouveau attractif. D'où des enjeux de concurrence entre les commerçants.
- Les élus ont souhaité jusque-là faire des logements en périphérie. Quand l'aménagement fait qu'il est plus simple de faire un trajet en voiture qu'à pied, il est difficile de tout changer (sur le sujet d'interdire les boulangeries en périphéries pour privilégier les boulangeries centre-bourg).
- Pass commerce pas éligible sur les zones d'activité. Favorise les projets en centre-bourg.
- Rendre désirable le passage en centre-bourg, outre le fait qu'il y ait des services. Mettre des moyens dans l'aménagement du centre-bourg pour que ce soit souhaitable.
- Le problème c'est que pendant longtemps des voies de contournement des bourgs ont été mises en place. On a beau avoir un joli bourg les gens ne viennent pas. Il faut une ligne de partage entre du vélo facile et des stationnements pour faire fonctionner le commerce, du stationnement minute, de la zone bleue.
- Tant que je suis en voiture j'en profite pour aller faire une course etc. Si on n'a plus tant besoin de prendre la voiture pour aller à son emploi on peut se dire que le rapprochement lieu de vie/emploi est central car conditionne les autres comportements. Il faut des zones mixtes qui rassemblent à la fois le travail les commerces et le logement, que l'on puisse faire tout ça autrement qu'en voiture (ville du ¼ d'heure). Les milieux ruraux offrent aussi de belles possibilités d'avoir de l'activité.
- « BRUDED », « Bretagne Tiers Lieu », autres associations dédiées : consulter les personnes qui ont déjà réfléchi à ces enjeux, et d'autres structures et collectifs pour aider à la mise en œuvre de solutions.
- Difficulté de faire venir les médecins dans les communes.
- Qu'est ce qui manque alors à ces parties prenantes ? Si on les a pourquoi on n'y va pas naturellement ?
- Importance de réguler la concurrence, en particulier le e-commerce
- Mise en place de bonus/malus pour inciter à éviter les déplacements (crédit carbone sur la consommation locale)
- Les habitants constituent également une partie prenante centrale. Ils ont la parole si on leur en donne la capacité. Mais ce n'est pas parce qu'ils disent OK à un commerce qu'ils

iront consommer dedans. Cela revient aux questionnaires pour l'alimentation : tout le monde est ok pour manger plus durable mais pas grand monde le fait.

- Manager de centre-ville : la personne chargée de faire le lien entre la collectivité et les commerçants.

Quel objectif doit-on viser pour chacun des 3 points précédents ?

Quel est le rôle des parties prenantes vis-à-vis de ces objectifs ?

- Ce n'est pas un objectif commun de limiter les déplacements. Proposition de méthodologie :
 - Mettre à plat les motivations des parties prenantes
 - Regarder comment faire évoluer les habitudes existantes
 - Proposer de reconstruire autre chose

Cette méthode permet de dégager des convergences, d'identifier des objectifs accessibles, de trouver qui peut aider qui ou qui bloque quoi. Pour autant, sur l'alimentation durable on a un objectif commun mais pour autant on n'y va pas.

- Un travail mené par ceux qui prônent la redirection écologique : comment on déconstruit quelque chose (image de la voiture) pour reconstruire autre chose. Pas reconstruire sur de l'existant.
- Les parties prenantes répondent à une commande.
- Dans un environnement concurrentiel, les commerçants ne vont pas être d'accord pour avoir une nouvelle boulangerie s'il y en a déjà une. Et pour les GMS, ce sont les EPCI qui décident. Il peut se monter des projets à proximité qui concurrencent les commerces. Le e-commerce est aussi une forme de concurrence.
- Avec le confinement : les habitudes ont changé (développement des circuits courts etc.). Mais la tendance retombe, les gens reviennent à leurs vieilles habitudes. Comment on pérennise dans le temps ?
- Il y aurait besoin de piqûres de rappel régulières auprès des habitants, d'explicitations des enjeux.
- Des questions d'habitudes difficiles à changer. Ce n'est pas parce que l'on est motivé que l'on fait mais parce que l'on fait que l'on est motivé. Le point est de simplifier la vie de l'utilisateur. Notamment éviter les déplacements pour les trucs que l'on peut digitaliser (ex : impôts). Un vrai sujet sur les loisirs et la liberté : pour aller marcher dans la nature, d'autres questions qui se posent. Il faut aussi que cela touche au porte-monnaie, sinon l'utilisateur ne marche pas.
- Exemple des communes qui laissent le parking gratuit en période de Noël. Besoin d'incitations pour les usagers.
- Attention pour les bonus/malus : ok il y a l'environnement mais il y a aussi le social, ne pas le perdre de vue.

Quels acteurs sont les mieux à même de coordonner tout cela ? En cas de fonctionnement multipolaire, comment l'organiser ?

- Risque d'être bloqué dans ses efforts par l'EPCI. Du coup pourquoi ne pas faire remonter la décision de l'installation du commerçant à l'EPCI ?
- Pas sûr que les maires acceptent ça. SCOT qui gère l'implantation des grosses zones d'activités.
- Enjeux ZAN différents en fonction des communes.

IV. Distance domicile/travail

Enjeux :

- Implanter de nouvelles usines est compliqué. Il faut plutôt aller vers de la maintenance/réparation, diffuser/partager les process pour faire, déplacer du savoir-faire plutôt que déplacer des produits finis
- Avec le ZAN, les collectivités cherchent à trier les activités dans la zone d'activités, donc les élus vont choisir de réfléchir en fonction des compétences que l'on a dans la commune. Idée : quand l'entreprise part, on rachète le terrain et on voit comment on peut densifier puis revendre le terrain. Bilan : au niveau EPCI, une marge de manœuvre là-dessus.
- Hameaux légers/tiny houses. On pourrait imaginer des habitats itinérants, pour répondre au besoin des emplois saisonniers (liés au tourisme et aux activités agricoles). Question d'habiter différemment, une modularité, une itinérance.
- Question du couple, chacun travaille à un endroit différent.
- Parcours d'habitat flexible. Un essai à Vitré et en fait les gens n'ont pas envie de venir car ont leur vie ailleurs.
- Une expérimentation en Bretagne (Bretagne Mobilité Augmentée) avec une entreprise de BTP sur des métiers assez génériques qui affectent les salariés aux chantiers proches de leur domicile Cette même entreprise a aussi recruté 2 logisticiens pour organiser la production et limiter les trajets parasites liés au manque d'organisation → résultat pour 2 ETP créés, 5 ETP économisés.
- Des échanges de services dans les habitats partagés qui sont bénéfiques.
- La cohabitation est un levier fort sur la consommation d'espace
- Les échanges de services (Systèmes d'échanges locaux – SEL) contribuent également à diminuer les émissions de CO₂
- Importance d'intégrer l'augmentation du prix du transport dans les réflexions sur la relocalisation d'activités.