

Commission « Aménagement des territoires et mobilités »
Rapporteur.e.s : Brigitte LE CLECH et Bernard LAURANS

Habitants et territoires en mouvement : les mobilités à l'heure des usages numériques en Bretagne

Synthèse

Travailler, se former, s'éduquer, se cultiver, se divertir, consommer, être soigné-e, rencontrer et échanger avec d'autres : pour accéder à leurs activités, les personnes ont l'habitude, souvent par nécessité, de se déplacer. Leurs déplacements se sont transformés au gré de l'évolution des moyens de transport, des choix d'aménagement du territoire et des modes de vie. Ils sont aujourd'hui, en Bretagne, très largement motorisés et soulèvent à ce titre de multiples enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

Les outils numériques donnent accès à toujours plus de contenus, de services et d'activités, qui ne nécessitent plus que les personnes se déplacent. De nombreuses activités peuvent désormais être, partiellement ou totalement, réalisées à distance. Accéder à un bien ou un service peut donc se faire de multiples façons : en se déplaçant, en déplaçant le bien ou le service ou encore à distance, sans déplacement, ni de la personne, ni du service.

Dès lors, si les modalités d'accès aux activités évoluent, quelles peuvent en être les conséquences sur les déplacements ? Sont-ils, par effet de substitution, réduits ? Recomposés ou réorganisés ? Les activités à distance dessinent-elles une évolution vers des « e-mobilités » ?

Les interactions entre déplacements et mobilités « virtuelles » restent peu étudiées, a fortiori en Bretagne, alors que les usages numériques prennent une place croissante dans la vie des populations. Si le CESER a choisi d'engager cette réflexion, c'est d'abord pour tenter d'**objectiver les conséquences** de cette importante transformation sur les déplacements et les mobilités, qui structurent le quotidien des habitant-es et l'aménagement du territoire. Prendre du recul sur ce phénomène doit *in fine* permettre d'**éclairer les décideurs**, publics ou privés, et le Conseil régional en particulier, dans la conduite de leur action. Cette réflexion s'inscrit pleinement dans la phase de mise en œuvre, par le Conseil régional et tous celles et ceux qui se sont engagé-es à le faire, de la Breizh Cop, vaste projet de construction de la Bretagne de 2040, dans un contexte de nécessaires transitions, notamment écologique et énergétique.

Attaché à la qualité de vie de toutes les populations, dans tous les territoires, le CESER a délibérément choisi, dans cette étude, de placer les usages du quotidien au cœur de sa réflexion, en partant de la connaissance des déplacements aujourd'hui (1), du développement des usages et activités à distance (2), pour analyser ensuite leurs conséquences sur les mobilités (sur les déplacements d'une part et la proximité d'autre part) (3) et adresser un ensemble de propositions aux acteurs publics, et en premier lieu au Conseil régional (4).

Cette étude cible plus particulièrement quatre usages du quotidien : travailler, se cultiver et se divertir, consommer, se soigner.

1. Des déplacements individuels nombreux et motorisés, nécessaires pour accéder aux activités quotidiennes

1.1. Des déplacements domicile-travail longs et réguliers, soulevant de multiples enjeux

Les déplacements domicile-travail¹ sont structurants dans le quotidien des personnes, ainsi que pour les territoires, ce qui explique que les politiques publiques s’y intéressent de près et depuis longtemps. Il s’agit des seuls déplacements pour lesquels on dispose de nombreuses données.

Ce sont les déplacements **les plus longs et ils continuent de s’allonger** puisque l’on observe, depuis 40 ans, un net accroissement des distances parcourues. En 2013, en Bretagne, cette distance moyenne était de 23,2 km (supérieure à la moyenne nationale de 19,9 km) quand elle était de 17,2 km en 1999. Le phénomène d’éloignement entre les lieux d’habitation et de travail s’est accru, **augmentant, pour les personnes, les distances, le temps et le budget consacrés aux déplacements domicile-travail.**² Ces derniers structurent le quotidien des actifs, car ils supportent les autres déplacements qui sont, en effet, souvent « chaînés » : partir au travail, s’arrêter en route pour un achat, pratiquer une autre activité, aller chercher un enfant... Avec le chaînage et l’évolution des rythmes sociaux, ces déplacements sont très variés et individualisés, dans le temps comme dans l’espace.

Ces déplacements représentent environ 20% des déplacements des personnes, ils sont les plus longs, sont très majoritairement motorisés en Bretagne et à ce titre, ils soulèvent des enjeux environnementaux importants. Enfin, ces déplacements sont structurants dans l’organisation des territoires, car c’est notamment sur la base de ces derniers que sont construites les analyses territoriales de l’INSEE et notamment les aires urbaines ou les bassins d’emploi, sur lesquels peuvent ensuite être mises en œuvre les politiques publiques.

1.2. Des déplacements aux motifs variés

1.2.1. Les loisirs et la consommation entraînent de nombreux déplacements, plus courts que les déplacements domicile-travail³

L’accès aux loisirs (activités culturelles, sportives, promenade...) est souvent le premier motif de déplacements : il représente ainsi 25% des déplacements dans le pays de Lorient, 24% des déplacements en Ille-et-Vilaine et autant dans le pays de Brest. Le nombre de déplacements liés aux loisirs semble également être en progression dans le temps : dans le pays de Lorient, ce sont ces déplacements qui ont le plus augmenté entre 2004 et 2016, alors même que le nombre de déplacements liés au travail est resté stable. Ces déplacements sont également largement motorisés, mais les modes doux et notamment la marche à pied y sont davantage représentés.⁴

Par ailleurs, l’importance du tourisme en Bretagne entraîne de nombreux déplacements également très motorisés. Cette forte motorisation pose deux questions principales : d’une part, les fortes variations saisonnières de fréquentation interrogent le dimensionnement des infrastructures et de l’offre de services. D’autre part, la fréquentation motorisée pose la question de la préservation des espaces et sites naturels, ces derniers constituant le premier motif des séjours en Bretagne.

¹ Ne sont comptabilisés ici que les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, en excluant donc les déplacements professionnels, effectués dans le cadre de la journée de travail.

² Données INSEE.

³ Les données de ce paragraphe sont issues de diverses enquêtes ménages-déplacements : Audélor, Enquête mobilité en Pays de Lorient, les déplacements en 2016, novembre 2017. Quimper Cornouaille Développement, Enquête déplacements de Cornouaille, octobre 2013. Audiar, Enquête ménages-déplacements en Ille-et-Vilaine, 2018, février 2019. Adeupa, Les principaux résultats de l’Enquête ménages-déplacements, note d’analyse, mai 2019.

⁴ Notamment pour les motifs « promenade ».

La consommation est également un motif de déplacement important, qui représente en général autour de 20% des déplacements, soit autant que le travail. Ces déplacements sont majoritairement réalisés en voiture, dans des proportions qui varient selon les territoires. Dans le pays de Cornouaille, 75% le sont et cette part est de 60% en Ille-et-Vilaine. Globalement, les déplacements liés à la consommation sont plus courts que ceux liés au travail et semblent être d'abord des déplacements de proximité. Dans le pays de Brest par exemple, un déplacement de consommation fait en moyenne 4,2 km. Ces déplacements sont fonction de la localisation des commerces ; les horaires d'ouverture des magasins, l'organisation individuelle, le chainage des déplacements ou encore les volumes d'achats influent naturellement ces déplacements.

Enfin, les déplacements pour **se soigner** ne représentent qu'une faible part du nombre total de déplacements, (entre 1 et 3% selon les enquêtes) mais ils sont indispensables à la population. Ces déplacements sont encore moins bien renseignés que les précédents. Dans le pays de Brest, qui dispose d'un CHRU, un déplacement pour se soigner est en moyenne aussi long qu'un déplacement domicile-travail (une dizaine de km en moyenne), bien plus long donc qu'un déplacement de consommation. Une fois de plus, ces déplacements sont majoritairement motorisés.

1.2.2. La diversité et les évolutions des déplacements restent encore mal connues

Tous ces déplacements sont présentés ici isolément, mais dans le quotidien des personnes, ils sont souvent étroitement imbriqués. Ce chainage complexifie leur observation et leur connaissance précise ; les enquêtes ne donnent finalement qu'un aperçu partiel de la façon et des raisons pour lesquelles les individus se déplacent, sans tenir compte de l'intégralité des déplacements. Ainsi, les enquêtes ménages-déplacements ne tiennent pas systématiquement compte des déplacements du week-end, car bien souvent, seuls ceux du lundi au vendredi y sont observés. **La diversité des déplacements est donc encore largement méconnue.**

Pour mieux comprendre et appréhender la mobilité de l'ensemble de la population, il y a un enjeu à délier « mobilité » et « travail ». Le CESER insiste donc sur **l'importance de s'intéresser à l'ensemble des déplacements des personnes** et de pouvoir **les documenter précisément et dans la durée, dans le but d'élaborer ensuite des politiques publiques plus adaptées.**

2. Le développement d'activités à distance, via les usages numériques

Les modes de vie évoluent ; les possibilités de travailler, se former, consommer, se divertir, se soigner ou être soigné-e à distance se développent et se multiplient, avec l'apparition et la rapide généralisation des outils et services numériques.

2.1. Des activités à distance variées

Il n'existe pas une forme unique d'« activité à distance » et cette appellation est retenue ici pour évoquer les activités auxquelles les outils et usages numériques permettent d'accéder, sans qu'il ne soit nécessaire pour les individus de se déplacer. De nombreuses activités sont concernées. Le télétravail, le e-commerce, la formation à distance ou encore la télémédecine sont des activités à distance. Dans le domaine des loisirs, qui réunit autant les activités culturelles, sportives que touristiques, il n'existe pas une forme d'activité à distance, mais de multiples opportunités de donner accès, à distance, à des contenus étendus.

Le télétravail est défini dans le Code du travail comme « *toute forme d'organisation du travail, dans laquelle un travail qui aurait pu être fait dans les locaux de l'employeur est effectué par ses salariés hors de ces locaux, de façon régulière et volontaire en utilisant les technologies de l'information et de la communication. [...] Le télétravail est mis en place dans le cadre d'un accord collectif ou, à défaut, dans le cadre d'une charte élaborée par l'employeur après avis du comité social et économique, s'il existe. En l'absence d'accord collectif ou de charte, lorsque le salarié et l'employeur conviennent de recourir au télétravail, ils formalisent leur accord par tout moyen.* »

Le télétravail pour les salarié-es se développe, le plus souvent de façon ponctuelle, un à deux jours par semaine. Les chiffres sur l'ampleur du télétravail (en tant que pratique formalisée, même simplement, entre employeur et salarié-e) montrent qu'il reste limité : en moyenne, 7,2% des salarié-es le pratiquent de manière régulière ou occasionnelle et la dynamique est encore majoritairement portée par la région parisienne⁵.

Le e-commerce définit la consommation à distance. Cette pratique se développe, de plus en plus d'internautes achètent en ligne : 87% des internautes ont acheté en ligne au moins une fois au cours de l'année dernière⁶. Selon les secteurs, le e-commerce n'a pas le même poids ; les secteurs dans lesquels la part de marché du e-commerce est la plus importante sont le tourisme, les produits culturels, high tech et électroménager⁷.

La télé médecine est une forme de pratique médicale à distance, fondée sur l'utilisation des technologies de l'information et de la communication. Elle regroupe cinq types d'actes différents, de la téléconsultation (consultation à distance) à la téléexpertise (échanges à distance entre les médecins), en passant par la régulation (qui est l'activité du 15). C'est d'abord la téléexpertise qui se développe ; la téléconsultation peut parfois susciter des réticences ou des interrogations, car elle touche à ce qui constitue le cœur du soin à savoir la relation humaine entre patient-e et soignant-e.

2.2. Des usages qui évoluent rapidement

Toutes ces activités évoluent rapidement, à l'instar des évolutions technologiques des outils numériques. C'est avec l'apparition et la quasi-généralisation du smartphone, en une dizaine d'années, que les usages à distance en mobilité ont pris de plus en plus d'importance et que leurs potentialités se sont accrues.

La croissance de ces usages est d'autant plus rapide qu'ils simplifient le quotidien des individus. Le drive permet de préparer ses courses sans se rendre au supermarché. Le télétravail, lorsqu'il est possible de le pratiquer, fait l'objet d'attentes et d'aspirations croissantes des individus, notamment parce qu'il leur permet d'économiser des temps de déplacements contraints (selon une étude de la Caisse des Dépôts en province, le temps moyen économisé par journée de télétravail à domicile est de 73 min⁸). Enfin, en matière culturelle les outils en ligne permettent d'accéder à des ressources musicales ou cinématographiques quasi-illimitées, à des expositions à l'autre bout du monde... le tout sans le moindre déplacement, à la seule condition de disposer d'une connexion internet adaptée.

Ces évolutions rapides soulèvent de légitimes inquiétudes. Certains usages à distance peuvent être bénéfiques pour les personnes, mais ne concourent pas toujours, par leur développement ou par leurs conséquences, à l'intérêt général. Face à ces mutations, les enjeux qui sont posés aux individus, aux acteurs traditionnels du commerce, de la culture, de la santé... ainsi qu'aux territoires sont considérables, tant l'arrivée de nouveaux acteurs et de nouvelles pratiques peut fragiliser ou remettre en cause les équilibres préexistants : fragilisation des commerces traditionnels via le e-commerce, développement du télétravail au détriment des collectifs de travail, etc.

2.3. Des pratiques en essor, qui cohabitent avec les pratiques « en présentiel »

Malgré ces mutations majeures, dans le quotidien des individus, **les pratiques à distance sont encore discrètes.**

Elles relèvent de motivations et de choix individuels. A ce titre, la connaissance que l'on en a reste encore partielle, tant elles sont individualisées. Des études existent, mais les chiffres ne sont pas toujours stabilisés. Concernant le télétravail par exemple, d'une étude à l'autre, les pourcentages de salariés concernés par la pratique varient

⁵ Enquête de la DARES.

⁶ FEVAD 2019, Médiamétrie.

⁷ Baromètre FEVAD / CSA janvier 2019, Les Chiffres clés de la FEVAD, 2019.

⁸ Direction du développement territorial et du réseau, « Externalités des télécentres », Rapport Synthèse mars 2014 et Caisse des dépôts, ENS Cachan, EMP Conseil, mars 2014.

fortement. Le e-commerce et son essor sont documentés, mais les motivations des individus le sont moins. Cette connaissance partielle des usages numériques à distance est d'autant plus remarquable qu'elle vient se heurter aux représentations et à la visibilité des pratiques numériques, qui sont à la fois bien médiatisées et omniprésentes au quotidien, notamment via le smartphone, que tout le monde – ou presque – possède aujourd'hui. Il y a donc, là encore, un enjeu à mieux connaître la réalité de ces pratiques nouvelles.

Ensuite, **les activités à distance ne sont pas pratiquées de manière homogène et certain-es peuvent en être exclu-es**. L'âge, le niveau de revenu, la catégorie socio-professionnelle, le lieu d'habitation sont des critères qui peuvent influencer sur la pratique d'une activité à distance. Par exemple, le télétravail formalisé reste encore majoritairement pratiqué par des cadres, alors qu'il est marginal chez les autres catégories socioprofessionnelles⁹. Si les pratiques d'achat en ligne sont plus largement diffusées dans la population, elles le sont davantage chez les jeunes, chez les cadres et les professions intermédiaires. Un dernier exemple montre enfin que l'usage à distance des démarches administratives est également différencié et que si la quasi-totalité des cadres et catégories socioprofessionnelles supérieures (95%) en ont accomplies au cours des 12 derniers mois, ce n'est pas le cas des retraités (43%) ni des ouvriers (58%)¹⁰. Ces activités ne sont donc pas toutes généralisées ou universelles. **Leur forte appropriation par les franges les plus jeunes et les plus aisées de la population¹¹ ne doit pas masquer ces différences d'usages, sous peine d'aggraver l'exclusion des personnes qui n'y ont pas ou peu accès¹²**. Le risque d'exclusion est également renforcé pour les personnes qui rencontrent des difficultés pour se déplacer (personnes en situation de handicap, personnes âgées...) Il s'agit là aussi d'un enjeu fort pour l'action publique.

Il apparaît finalement que **rare sont finalement les activités à distance qui se substituent intégralement aux activités en présentiel**. La pratique du e-commerce peut remplacer certaines pratiques de consommation contraintes ou spécifiques, ouvrir de nouvelles possibilités, mais sans systématiquement remplacer la fréquentation des magasins. La télémédecine concerne aujourd'hui d'abord et avant tout les échanges de pratiques des équipes médicales, entre elles et avec les centres hospitaliers, mais moins directement les patient-es, à l'exception des résident-es d'EHPAD, dans lesquels ces outils se développent. Enfin, on sait que l'accès à une offre culturelle en ligne s'inscrit généralement en complément d'une visite ou d'une expérience réelle et là encore, les pratiques se superposent et s'enrichissent mutuellement, plus qu'elles ne substituent l'une à l'autre.

3. Des « e-mobilités » ? Les conséquences du développement des activités à distance sur les déplacements

L'objectif du CESER, sur la base de cet état des lieux du développement des activités à distance via les outils et services numériques, est d'analyser **leurs conséquences sur les déplacements en Bretagne**.

3.1. Des déplacements partiellement recomposés

Le CESER identifie quatre effets principaux que les usages à distance peuvent avoir sur les déplacements : des effets de substitution partiels, avec des économies de déplacements a priori attendues, qui ne sont finalement pas évidentes ; des déplacements recomposés, dans le temps, dans l'espace ou encore parce qu'ils sont pratiqués par des personnes différentes ; des déplacements plus atomisés et individualisés ; et enfin, une possible évolution du rapport au temps de déplacement, grâce à la superposition des activités.

⁹ Baromètre du Numérique, 17^{ème} édition, réalisée pour l'ARCEP (Autorité de régulation des communications électroniques et des postes), l'Agence du Numérique et le CGE (Conseil général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie et des technologies) par le CREDOC (données enquête *Conditions de vie et aspirations des Français*, 2017).

¹⁰ Ibid.

¹¹ Ibid.

¹² Le phénomène d'*illectronisme* (qui est l'illectronisme électronique) notamment, nécessite une attention particulière, dans un contexte de dématérialisation des dispositifs d'accès aux droits. Ce phénomène touche 17% de la population (INSEE).

3.1.1. Des effets de substitution partiels

Cette étude du CESER reposait sur le postulat, a priori admis, selon lequel le développement des activités à distance s'accompagne automatiquement d'une réduction du nombre de déplacements, par effet de substitution. L'analyse conduite montre que **la réalité est plus complexe et plus nuancée**. En dépit d'un nombre croissant d'activités à distance, la diminution de la mobilité (en nombre de déplacements par jour et par personne) n'est pas observée partout. C'est le cas dans plusieurs villes (à Brest par exemple, mais aussi Strasbourg, Lyon...) ¹³ ; dans d'autres territoires, la mobilité est stable (en Ille-et-Vilaine par exemple). Les études territoriales sur le sujet expliquent ces évolutions par des critères sociodémographiques. Les usages à distance peuvent permettre d'économiser des déplacements (travailler depuis chez soi sans aller au bureau) mais certains d'entre eux, en ouvrant l'éventail des possibles, génèrent de nouveaux déplacements, parfois plus lointains. Toutefois, ce phénomène émergent, de stagnation voire de baisse de la mobilité nécessite une attention particulière.

3.1.2. La recomposition des déplacements

Globalement, les déplacements semblent, pour le moment, **recomposés sous l'effet du développement des activités à distance** plus qu'évités. Ainsi, de nouveaux déplacements apparaissent, accompagnés par l'émergence de nouveaux besoins.

A ce titre, le e-commerce est particulièrement éclairant : avec le drive ou la livraison à domicile, les individus font évoluer leurs pratiques de déplacements, soit parce qu'ils fréquentent un nouveau lieu de retrait (drive), soit parce qu'ils évitent un déplacement (livraison à domicile). Dans un cas comme dans l'autre, les marchandises, elles, continuent de se déplacer. Avec le développement du e-commerce, la logistique évolue et les enjeux (économiques, sociaux, environnementaux) relatifs à la livraison du dernier kilomètre se renforcent. Au final, **les déplacements ne sont pas forcément moins nombreux, ils sont différents, organisés selon des logiques différentes, déportés vers d'autres personnes ou vers les entreprises**.

Concernant les déplacements domicile-travail, si le télétravail permet d'éviter un à deux déplacements par semaine, ce changement peut inciter les individus à réorganiser leurs déplacements, dans le temps et l'espace : sans la contrainte du trajet domicile-travail, les activités peuvent être réorganisées dans le temps (par exemple en dehors des heures de pointe) ou dans l'espace (plus proche du domicile par exemple).

3.1.3. Des déplacements plus atomisés

Les déplacements du quotidien sont déjà fortement individualisés et atomisés. Les activités à distance répondent également au besoin de souplesse des individus, pour organiser leur quotidien. Le CESER émet donc l'hypothèse qu'avec leur développement, **la tendance à l'individualisation des rythmes de vie** puisse se renforcer. Cette tendance n'est pas seulement imputable aux outils et services numériques, mais ces derniers l'accompagnent et la diffusent. L'individualisation des rythmes de vie conforte les modes de transport individuel (motorisé ou non) et pose la question de l'adaptation des transports en commun, puisque ces derniers sont naturellement organisés sur la base des flux.

¹³ Ces données sont présentées dans les rapports d'analyse de enquêtes ménages-déplacements. Audiar, Enquête ménages-déplacements en Ille-et-Vilaine, 2018, fév 2019. Adeupa, Les principaux résultats de l'Enquête ménages-déplacements, note d'analyse, mai 2019. Comprendre la baisse de mobilité dans l'agglomération lyonnaise, Observatoire partenariale Déplacements, Agence d'urbanisme aire métropolitaine de Lyon, janvier 2018. Les notes de l'ADEUS (Agence d'urbanisme de région urbaine de Strasbourg), Baisse de la mobilité sur la communauté urbaine de Strasbourg : des modes de vie en évolution. Note n°3, mars 2010.

3.1.4. La superposition d'activités, y compris pendant le temps de déplacements

Les outils et services numériques mobiles permettent d'accéder à distance à certaines activités. Ces dernières peuvent donc être pratiquées **pendant le temps de déplacement** : écouter de la musique, échanger, consommer, travailler, se cultiver, se renseigner, réserver son prochain trajet... Cette affirmation vaut essentiellement pour les transports en commun et est utilisée comme un argument en faveur de leur usage. Il était déjà possible de cumuler le déplacement avec une autre activité mais les smartphones démultiplient la liste des activités réalisables pendant le trajet. On assiste ainsi à une « **une superposition croissante des activités**¹⁴ ». Cette superposition peut transformer le rapport au temps de déplacement, qui n'est plus nécessairement du temps « perdu » : le déplacement devient plus agréable, voire plus « rentable ».

3.2. Un rapport à la proximité transformé par les activités à distance

3.2.1. Des pratiques à distance pour aménager l'éloignement

Les activités à distance ne contribuent pas spontanément à la proximité. En effet, elles accompagnent et facilitent l'éloignement entre les différents lieux de vie, de travail, d'activités. Il en est ainsi du télétravail avec lequel il est possible, ou plus facile, de travailler loin de son lieu de travail. De la même façon, le e-commerce donne accès à des biens, y compris à l'autre bout du monde. Avec la télémédecine, certains spécialistes éloignés géographiquement sont plus facilement associés à l'établissement d'un diagnostic. Les outils et services à distance facilitent donc les liens et les échanges bien au-delà de la seule proximité géographique. Pour les territoires insulaires par exemple, cet aménagement de la distance constitue une véritable opportunité.

3.2.2. Mettre les activités à distance au service de la proximité

En parallèle, les activités à distance **conservent un ancrage local, voire le renforcent.** Télétravail, e-commerce, consultation de ressources culturelles, de contenus de formation... sont des pratiques individuelles qui sont, pour la plupart, réalisées depuis le domicile. S'il est possible de pratiquer une activité en mobilité, il est tout aussi possible de le faire depuis chez soi. Cette pratique semble plus répandue que la réalisation d'une activité pendant un déplacement ou dans un tiers-lieu. Cet ancrage à domicile des activités à distance peut être une opportunité pour les territoires, y compris ceux qui sont d'abord résidentiels, à l'instar de certaines communes littorales. Ils ont ainsi la possibilité de voir des habitant-es qui pratiquaient leurs activités loin de chez eux se rapprocher, au moins partiellement, de leur lieu de résidence. Ce rapprochement est susceptible de leur permettre de s'y investir plus fortement en y développant des activités et des projets collectifs, entrepreneuriaux ou associatifs... **Concrétiser cette opportunité est un défi qui doit être accompagné car, spontanément, les usages à distance sont encore très individuels.**

Les usages à distance peuvent également être des outils pour accompagner et dynamiser des projets locaux et de proximité. Le commerce en ligne est utilisé pour développer et favoriser des circuits courts et de proximité, des espaces de coworking organisés en réseau contribuent au développement des territoires, des espaces de proximité enrichissent leur offre culturelle en donnant à voir des œuvres éloignées, via des outils collaboratifs en ligne, les habitant-es et acteurs locaux peuvent financer des projets, débattre, échanger des services ou des biens...

Ainsi, les usages numériques à distance peuvent à la fois percuter les aspirations à la proximité des individus et les accompagner. L'enjeu est donc de faire cohabiter les deux dimensions, l'aménagement de la distance qui élargit les possibilités d'accès aux biens et aux services, et la proximité, à réinventer dans ces pratiques.

¹⁴ Expression empruntée à Anne AGUILERA et Alain RALLET.

3.3. Des déplacements contraints et polluants à réduire

Les outils numériques permettent aux opérateurs de transport et aux autorités organisatrices de transport **de proposer des services pour optimiser et faciliter les mobilités**. Pour aller plus loin, face aux nombreux enjeux soulevés par les déplacements, notamment sociaux et environnementaux, pour le CESER, il devient nécessaire et urgent :

- **de réduire les déplacements dits « contraints »**, car c'est un enjeu de qualité de vie pour les personnes ;
- **de réduire les déplacements polluants** ; en effet, le transport des personnes représente 17% des émissions de gaz à effet de serre en Bretagne, c'est le deuxième secteur émetteur¹⁵. Par ailleurs, le secteur des transports (voyageurs et marchandises) représente 35% de la consommation énergétique de la Bretagne¹⁶ ;
- **de réduire les déplacements « solos », en voiture individuelle**, afin de limiter la congestion sur certaines entrées de villes.

Atteindre ces objectifs peut passer par l'évitement de certains déplacements, par la réduction des distances à parcourir ou encore par l'usage de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

Mais cet objectif de réduction des déplacements contraints et polluants pose inéluctablement la question des moyens pour y parvenir ; est-il acceptable de passer par la contrainte et par des mesures qui peuvent-être vécues comme punitives ? D'un point de vue environnemental, la contrainte et des mesures fiscales apparaissent comme des outils efficaces. Mais de telles mesures restent peu acceptables si elles sont pensées sans justice sociale et territoriale et si elles ne sont pas accompagnées par l'existence d'offres alternatives, voire de mesures compensatoires efficaces : les personnes contraintes d'utiliser leur voiture individuelle faute de solution alternative satisfaisante seraient dès lors doublement pénalisées.

Dans ce contexte, **le développement des activités à distance semble constituer une opportunité pour réduire et optimiser un certain nombre de déplacements**. S'il est possible, à partir d'une connexion de qualité, de travailler depuis chez soi, de consommer sans se déplacer dans un magasin, l'activité à distance semble pouvoir se substituer à une activité en présentiel et ainsi limiter un certain nombre de déplacements, en réduisant les contraintes comme les coûts sociaux et environnementaux. Il s'agit là d'une réflexion intuitive qui peine à être étayée à ce jour du fait de données insuffisantes et d'une réalité complexe, mais qui nécessite de toute évidence une attention particulière des acteurs publics.

4. Les préconisations du CESER pour mettre ces évolutions au service d'un développement régional durable

Les déplacements, et par conséquent leurs évolutions sous l'effet du développement des outils et services numériques et des usages à distance, sont structurants dans le quotidien des personnes comme des territoires. Il appartient aux acteurs publics de mieux connaître ces évolutions, pour en limiter les risques et accompagner la concrétisation des opportunités. Le CESER propose ici des préconisations à l'attention du Conseil régional ; au-delà de la collectivité régionale, le CESER invite plus largement l'ensemble des acteurs publics et privés, dont certains sont déjà fortement investis sur la question des mobilités, à se saisir de cet enjeu.

Comme le CESER a déjà eu l'occasion de l'exprimer dans ses contributions à la définition d'un projet de développement régional durable, l'une des priorités est de garantir et d'améliorer la qualité de vie pour toutes les populations, sur tous les territoires qui font la Bretagne. Les acteurs publics disposent de plusieurs leviers pour agir ; faciliter et optimiser les déplacements du quotidien en est un. Permettre de réduire les déplacements, par des actions visant à favoriser la proximité et développer les activités à distance, en est un autre. Enfin, la dispersion de

¹⁵ Observatoire de l'environnement en Bretagne, L'environnement en Bretagne, cartes et chiffres clés 2018.

¹⁶ Observatoire de l'environnement en Bretagne, Chiffres clés 2015-2016 de l'énergie en Bretagne. Edition 2017.

l'habitat et le maillage territorial autour d'un réseau de villes moyennes et de deux métropoles excentrées entraînent des spécificités dans les déplacements en Bretagne. Il est essentiel de maintenir et garantir ce maillage équilibré du territoire d'une part, et de réinventer les centralités d'autre part ¹⁷. Le développement des activités à distance et ses conséquences sur les déplacements doivent être pensés au service de l'ensemble de ces ambitions.

4.1. S'agissant des déplacements

↳ Mieux connaître la diversité des déplacements et leur évolution

En dépit de l'abondance de données sur les déplacements domicile-travail et la quantité de données disponibles via les outils et usages numériques, **les déplacements, dans leur diversité, restent encore mal connus.**

Les enquêtes ménages-déplacements, conduites par certaines autorités organisatrices de la mobilité, fournissent des données intéressantes sur le nombre de déplacements et leur organisation. Coûteuses et nécessitant un investissement important, elles restent à certains égards, peu détaillées : sur les déplacements du week-end, les motifs des déplacements, leur imbrication, la façon dont ils sont vécus... des enquêtes qualitatives pourraient compléter utilement cette approche. Par ailleurs, ces enquêtes ne couvrent pas toute la Bretagne, mais seulement quelques territoires, alors qu'il serait utile de disposer d'informations sur les motifs de déplacements des personnes non seulement à l'échelle fine de l'ensemble des bassins de vie, mais aussi à l'échelle de l'ensemble de la région.

L'Observatoire régional des transports en Bretagne (ORTB) pourrait, avec des moyens complémentaires, être sollicité pour la conduite de telles enquêtes. Il s'agirait d'élargir son champ d'observation sur le transport à l'ensemble des mobilités ; des partenariats avec les autres acteurs producteurs de données sur les mobilités (INSEE, agences d'urbanisme...) seraient à construire en ce sens.

↳ Développer une offre de transport et de mobilité performante, cohérente et adaptée

Les déplacements et les façons de se déplacer évoluent ; les activités à distance peuvent inviter les individus à réorganiser leurs déplacements, sans forcément s'y substituer. **Les « e-mobilités » ne sont en aucun cas des immobilités.** Dès lors, l'attachement du CESER à la construction **d'un réseau régional de transport collectif public**, performant et coordonnant les différentes offres publiques reste plus que jamais d'actualité. **Ce réseau constitue, aux yeux du CESER, un bien commun qui doit servir à tou-ttes.** Pour le mettre en œuvre, les différentes autorités organisatrices de la mobilité de Bretagne, en premier lieu le Conseil régional et les Etablissements publics de coopération intercommunale (EPCI), ont la responsabilité politique d'assurer cette cohérence de façon volontariste, les répartitions de compétences prévues dans les lois NOTRe (Nouvelle organisation territoriale de la République) puis LOM (Loi d'orientation des mobilités) n'assurant plus cette cohérence régionale.

Par ailleurs, les enseignements relatifs aux évolutions des mobilités sous l'effet de la transformation numérique, de la transition écologique et de l'évolution des modes de vie doivent être prises en compte pour constituer ce réseau de transport régional :

- il doit permettre et faciliter la superposition des activités, en assurant un certain confort dans les différents moyens de transport et une connexion de qualité aux réseaux numériques ;
- il doit répondre aux besoins et être adapté aux usages, c'est-à-dire tenir compte des spécificités des déplacements liés au travail, mais aussi à la consommation et aux loisirs ;
- il doit proposer des offres variées et faciliter toujours l'intermodalité (le changement de mode de transport au cours du déplacement) et la multimodalité (l'utilisation de plusieurs modes de transport pour un même déplacement), pour s'adapter à cette diversité d'usages.

¹⁷ CESER de Bretagne, Centres-bourgs et centres-villes de Bretagne, réinventons les centralités ! Octobre 2017.

La Bretagne bénéficie d'un réseau de gares et de haltes qui maillent le territoire et qui méritent d'être valorisées dans ce cadre. En plus de leur fonction première, ces espaces peuvent devenir ou être adossés à des lieux ressources pour faciliter et permettre la cohabitation de plusieurs activités, physiques et virtuelles (espace de médiation numérique, de coworking, de services publics, de convivialité...). Le CESER invite le Conseil régional et les collectivités territoriales (qui les financent en grande partie), en partenariat avec la SNCF (propriétaire de ces lieux), à poursuivre **les expérimentations de gares et de haltes renouvelées**, à en évaluer les retombées et le cas échéant envisager leur déploiement partout en Bretagne.

Dans les zones les moins denses, dans lesquelles l'offre de transports collectifs est plus complexe et coûteuse à organiser de façon régulière, de multiples solutions complémentaires doivent être expérimentées et encouragées. Covoiturage, modes doux et actifs sécurisés (les déplacements courts étant nombreux), autostop organisé... sont des exemples d'initiatives qui méritent d'être encouragées et qui peuvent venir compléter et intégrer une offre publique et collective, pour limiter le nombre de véhicules en circulation. Les outils numériques facilitent ces nouveaux modes de déplacement et notamment la mise en relation de l'offre et de la demande.

Pour concrétiser cette ambition, différents acteurs, tant publics que privés doivent être mobilisés. Des partenariats peuvent associer l'ensemble des acteurs qui attirent des flux : les entreprises et les zones d'activités, les commerçants et les zones commerciales, les villes-centres, mais aussi les usagers et usagères, via des comités *ad hoc* ou des dispositifs de concertation spécifiques.

A l'échelle régionale, le GART Breizh, qui réunit les différentes autorités organisatrices de la mobilité (AOM) apparaît comme un espace de discussion stratégique indispensable pour organiser cette cohérence. A une échelle plus fine, le Conseil régional, via sa future contractualisation avec les EPCI, pourrait définir les modalités plus précises d'intervention des uns et des autres.

4.2. S'agissant des activités à distance

↳ Une nécessaire prise en compte stratégique des nouveaux enjeux, aux niveaux régional et territorial

1) Une stratégie numérique globale pour porter ces nouveaux enjeux à l'échelle régionale...

Le CESER rappelle son attachement à la construction d'une véritable stratégie numérique, qui s'appuie à la fois sur le déploiement des infrastructures fixes, via Bretagne très haut débit, et mobiles et qui tienne véritablement compte des usages numériques, tant les transformations sont importantes.

A ce titre, le CESER invite **la conférence numérique régionale** à se réunir et à mettre en débat quelques-uns des enjeux identifiés ici, sur le croisement entre usages numériques et mobilités et sur les usages numériques et la transition écologique et énergétique.

2) ...et déclinée à l'échelle locale

Les questions évoquées ici concernent l'échelon régional, mais également les autres niveaux de collectivités territoriales, qui interviennent davantage en proximité. Les EPCI, en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité, sont ainsi particulièrement concernées. Le CESER invite ainsi le Conseil régional à mettre à l'ordre du jour de **son dialogue stratégique avec les territoires** (collectivités territoriales et Conseils de développement) la question des conséquences des usages à distance et des usages numériques sur l'évolution des mobilités. **Les contractualisations à venir** seront ensuite l'occasion de définir des modalités spécifiques adaptées à chacun des territoires, afin d'accompagner ceux qui en ont besoin à mettre les activités à distance au service de la réduction des déplacements contraints et du maintien des activités sur tous les territoires.

↳ Accompagner le développement d'activités à distance, au service de la proximité

L'armature territoriale de la Bretagne doit permettre de privilégier la proximité et les centralités, sous des formes parfois réinventées. Pour cela, l'intervention des pouvoirs publics est nécessaire dans les zones les moins denses, pour maintenir voire attirer des activités dans les centres-villes et bourgs.

1) Développer un dispositif d'accompagnement des tiers-lieux en tant que lieux ressources partenariaux et multi-activités, au service du développement local

Les tiers-lieux, en tant que lieux-ressources accueillant une pluralité d'activités et de services, apparaissent à ce titre pertinents. Pour cela, ils doivent réunir plusieurs critères :

- Etre développés et animés dans une logique partenariale, en s'appuyant sur la mobilisation de différents acteurs locaux, tant publics que privés. A titre d'exemple, la démarche initiée à Lamballe pour implanter un espace de coworking dans le centre-ville paraît particulièrement intéressante ;
- Etre localisés dans les centralités et si possible à proximité, voire dans des « hubs » de mobilité (gares, haltes, pôles d'échanges multimodaux) pour faciliter la fluidité des déplacements ;
- Proposer des services multiples : offrir à des salarié-es et des entrepreneurs un lieu de travail proche de leur domicile, dans un cadre collectif, propice aux échanges. Dans une logique territoriale et de mixité sociale, il est utile de proposer d'autres services : accès aux services publics, par exemple via le dispositif de Maisons France Service, médiation numérique, espace de récupération de colis ou de produits locaux, temps de e-formation, accès à des ressources culturelles... Ces espaces doivent offrir de nombreux services et être construits et animés dans le cadre d'un partenariat avec les acteurs locaux, privés et publics ;
- A l'échelle régionale, il est important que ces lieux ressources maillent le territoire et puissent être organisés en réseau.

Dans la plupart des zones les plus denses, ces tiers-lieux se développent sans appui public. Dans les autres territoires, territoires ruraux et quartiers prioritaires de la politique de la ville par exemple, un accompagnement y compris financier est nécessaire pour assurer la pérennité de leur modèle économique. Un dispositif régional spécifique pourrait donc accompagner les tiers-lieux respectant les critères ci-dessus. Ce dispositif régional de soutien aux tiers-lieux devra être articulé avec le dispositif régional de soutien aux centres-villes et centres-bourgs et cohérent avec les dispositions de l'appel à manifestation d'intérêt national « Fabriques de territoires ».

2) Et pour aller plus loin...

- a. Accompagner et inciter le développement du télétravail, notamment dans les tiers-lieux

Le CESER soutient le sous-objectif de la Breizh Cop qui vise à développer le télétravail (objectif 12). Les collectivités territoriales pourraient accompagner les organismes publics comme les entreprises dans la mise en œuvre du télétravail, via l'élaboration de plans de déplacements d'entreprises ou interentreprises par exemple. Elles-mêmes employeurs, elles pourraient faciliter le déploiement du télétravail en interne, à domicile ou, mieux, dans les tiers-lieux.

- b. Accompagner la mise en place d'outils numériques au service de la valorisation des ressources locales

Les outils numériques ne sont pas obligatoirement synonymes d'éloignement. Ils peuvent accompagner l'implantation d'entités locales et permettre de diversifier les marchés qui leur sont accessibles, autant au niveau local qu'à l'international. La mise en relation entre offre et demandes (de biens, de services...) est facilitée par les outils numériques à tous niveaux et, à ce titre, des réseaux de proximité peuvent être créés ou dynamisés via ces outils. Le CESER invite les acteurs privés à se saisir de ces opportunités et les acteurs publics à les accompagner.

c. Mettre le déploiement de la télémédecine au service du développement équilibré de la Bretagne

Les outils numériques peuvent constituer l'un des moyens de lutter contre les inégalités territoriales de santé. Le CESER émet deux recommandations principales :

- s'emparer de la télémédecine dans les contrats locaux et territoriaux de santé et dans les maisons de santé ;
- définir les lieux d'implantation des services de santé dans les documents d'urbanisme et dans les projets des territoires.

d. Adapter la logistique du dernier km

Le développement des activités à distance et la recomposition des déplacements entraînent l'apparition de nouveaux enjeux qui se posent de façon prégnante. Il en est ainsi de la logistique qui, avec le développement du e-commerce, voit apparaître de nouveaux enjeux et de nouveaux acteurs. Le développement du e-commerce a des effets sur les commerces, positifs et négatifs, dans les centres comme en périphérie. Le CESER a déjà invité le Conseil régional à mieux intégrer ces évolutions dans le SRADDET. Une règle à l'attention des SCOT pourrait ainsi exiger de réguler les implantations de drives et une autre pourrait inciter les Plans de déplacements urbains (PDU) à intégrer plus fortement la problématique de la livraison des marchandises, notamment du dernier kilomètre.

En conclusion, les activités à distance viennent d'abord se superposer et partiellement se substituer aux activités réalisées en présentiel. Les déplacements qui en découlent sont recomposés plus qu'évités, alors que l'on pouvait légitimement penser que cette évolution se traduirait automatiquement par la réduction du nombre de déplacements. Cette réalité plus complexe et plus nuancée, nécessite de mieux connaître la finesse, la diversité et l'évolution des déplacements des personnes. Il ne s'agit donc pas de substituer les unes aux autres, mais d'associer les activités à distance et les activités en présentiel dans la compréhension des modes de vie et, par conséquent, des déplacements des personnes.

Sous réserve qu'il soit accompagné dans ce sens, et en premier lieu par les acteurs publics, le développement des activités à distance peut être porteur d'opportunités pour :

- **optimiser, faciliter les déplacements du quotidien ;**
- **agir en faveur d'une plus grande proximité ;**
- **permettre d'engager la transition énergétique et écologique.**

Ces opportunités ne reposent pas seulement sur l'usage des outils numériques. **Elles doivent être pensées dans leur ancrage au territoire et dans leur contribution au maintien de la cohésion sociale.** Elles nécessitent une offre de transport collectif et alternatif à la voiture individuelle solo. Enfin, l'évolution des modes de vie, la recomposition des lieux de travail, de consommation, de loisirs, et les déplacements qui y sont liés sont des enjeux forts des politiques d'aménagement du territoire. L'enjeu au final est bien de se mettre en capacité de superposer l'ensemble de ces dimensions, numérique et territoriale, virtuelle et physique, individuelle et collective, pour mettre les activités à distance au service du projet de développement régional durable de la Bretagne.

Vote sur l'Avis du CESER de Bretagne

Habitants et territoires en mouvement : les mobilités à l'heure des usages numériques en Bretagne

Nombre de votants : 93

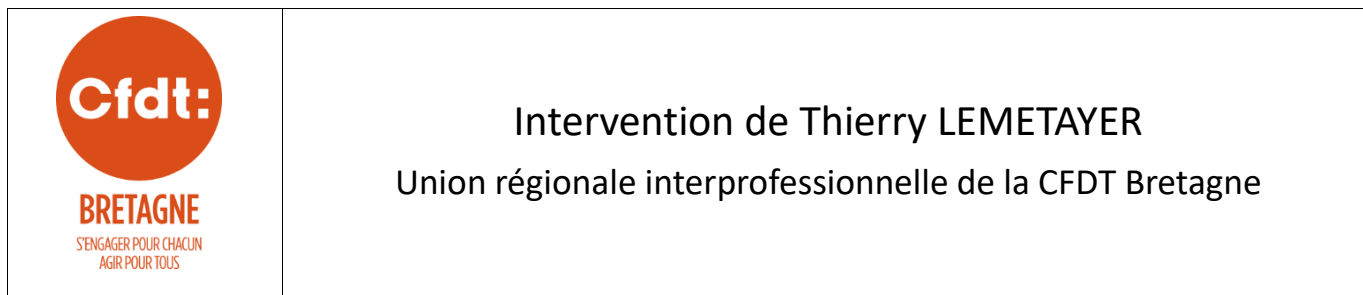
Ont voté pour l'avis du CESER : 93

Sophie JEZEQUEL (CRAB), Edwige KERBORIOU (CRAB), Laurent KERLIR (CRAB), Cécile PLANCHAIS (FRSEA), Henri DAUCE (Confédération paysanne de l'Ouest), Philippe DAGORNE (Par accord CERAFEL-UGPVB-CIL), Olivier LE NEZET (CRPMEM), Jehane PRUDHOMME (CRPMEM), Philippe PLANTIN (CRMA), Marielle TARTIVEL (U2P), Philippe LE ROUX (U2P), Sylvère QUILLEROU (CNPL), David CABEDOCE (CCIR), Séverine DUDOT (CCIR), Evelyne LUCAS (CCIR), Emmanuel THAUNIER (CCIR), Brigitte DELAHAIE (MEDEF), Marie-Christine LE GAL (MEDEF), Annie SAULNIER (MEDEF), Daniel TUNIER (MEDEF), Yannick SAUVEE (CJDE), Martial WESLY (Comité régional de la fédération bancaire française), Bernard LAURANS (Par accord SNCF-SNCF Réseau-EDF-ENEDIS-RTE-ENGIE-La Poste), Jean-Yves LABBE (Bretagne pôle naval), Ronan LE GUEN (Collectif de fédérations d'insertion par l'activité économique : par accord entre la fédération des entreprises d'insertion Bretagne, Chantier école Bretagne, Collectif des associations intermédiaires 29, Fédération des associations intermédiaires 22, Union départementale des associations intermédiaires 56), Jean LE TRAON (IRT B-COM), Anne COUËTIL (Par accord SER-FEE), Françoise BOUJARD (CFDT), Michel CARADEC (CFDT), Danielle CHARLES LE BIHAN (CFDT), Joël DEVOULON (CFDT), Marie-Annick GARAUD LE GARS (CFDT), Norbert HELLUY (CFDT), Marie-Madeleine HINAULT (CFDT), Brigitte LE CLECH (CFDT), Chantal JOUNEAUX (CFDT), Thierry LEMETAYER (CFDT), Catherine LONEUX (CFDT), Gilles POUPARD (CFDT), David RIOU (CFDT), Hervé THIBOULT (CFDT), Jacques UGUEN (CFDT), Olivier CAPY (CGT), Nicolas COSSON (CGT), Stéphane CREACH (CGT), Ronan LE NEZET (CGT), Lindsay MADEC (CGT), Jean-Luc PELTIER (CGT), Florence PRIGENT (CGT), Nadine SAOUTI (CGT), Gaëlle URVOAS (CGT), Annie KERHAIGNON (FO), Eric LE COURTOIS (FO), Fabrice LERESTIF (FO), Pierrick SIMON (FO), Annie COTTIER (CFTC), Daniel CLOAREC (CFTC), Viviane SERRANO (SOLIDAIRES), David COCAULT (SOLIDAIRES), Marie-Andrée JEROME-CLOVIS (UNSA), Bertrand LE DOEUFF (UNSA), Catherine MAILLARD (CFE-CGC), Jean-Marc CLERY (FSU), Françoise FROMAGEAU (URAF), Annie GUILLERME (FR-CIDFF), Lydie PORÉE (Planning Familial), Marie-Françoise LE HENANF (FCPE), Laetitia BOUVIER (JA), Filipe NOVAIS (CRAJEP), Antoine PIERCHON (Par accord UNEF-fédé B-FERIA), Jacqueline PALIN (CROS), Jean KERHOAS (Nautisme en Bretagne), Marie-Martine LIPS (CRESS), Marylène SIMON (Par accord URAPEI-CREAI), Marie-Christine CARPENTIER (URIOPSS), Carole LE BECHEC (Réseau Cohérence), Joseph-Bernard ALLOUARD (Mouvement Agir Tous pour la Dignité), Pierre BARBIER (Coordination des associations de solidarité internationale), Mireille MASSOT (UNAASS), Didier LE PIMPEC (Par accord CPAM-CAF-MSA), Claudine PERRON (Kevre Breizh), Patrice RABINE (SYNDEAC), Gérard CLEMENT (Par accord entre l'UFC - Que choisir et Consommation, logement et cadre de vie (CLCV)), Karim KHAN (Par accord UNAT-UBHPA-UMIH-SNAV-FNTV-FVRB-UBGF), Marie-Pascale DELEUME (Eau et rivières de Bretagne), Jean-Yves PIRIOU (Eau et rivières de Bretagne), Sylvie MAGNANON (Bretagne vivante), Jean-Luc TOULLEC (Bretagne vivante), Michel CLECH (REEB), Jean-Philippe DUPONT (Personnalité qualifiée environnement et développement durable), Franck PELLERIN (Personnalité qualifiée), Anne LE MENN (Personnalité qualifiée), Bernard GAILLARD (Personnalité qualifiée)

Ont voté contre l'avis du CESER : 0

Se sont abstenus : 0

Adopté à l'unanimité



La CFDT remercie les rapporteurs de cette étude, Brigitte LE CLECH et Bernard LAURANS ainsi que la cheffe de pôle Claire GUIRIMAND pour leur forte implication dans ce travail.

La CFDT note avec intérêt le choix du sujet de cette étude. Les mobilités à l'heure des usages numériques en Bretagne constituent un sujet d'actualité. La CFDT est en parfait accord avec les préconisations de cette étude qui pourraient, pour certaines être reprises dans le cadre de la mobilisation pour l'emploi et la transition écologique et numérique déclinée en région.

Nous soulignerons 5 points de vigilance qui nous semblent particulièrement importants.

- Tout d'abord, l'étude montre bien que la révolution numérique est un processus non achevé et que ses effets sur la mobilité sont aujourd'hui difficiles à mesurer. Il y a donc un réel enjeu pour les acteurs et décideurs régionaux à disposer d'observations qui permettent d'apprécier au mieux les évolutions, d'identifier les phénomènes émergents pour, dans un contexte incertain, prendre les bonnes décisions. Cette observation nécessitera sans doute des moyens supplémentaires et des processus innovants. Elle devra aussi être menée de façon partagée notamment avec les représentants des salariés.
- En 2^{ème} lieu, pour la CFDT une attention particulière doit être accordée aux déplacements domicile-travail. Ils ne cessent de s'allonger en Bretagne plus qu'ailleurs et ont un impact indéniable sur l'environnement mais aussi sur le pouvoir d'achat des salariés et leur qualité de vie. Pour les salaires des ouvriers et employés, le coût du déplacement en voiture solo peut représenter l'équivalent du salaire de 1h à 2h par jour. Ce coût de la mobilité est aussi un des facteurs des difficultés de recrutement rencontrées par les entreprises en particulier industrielles. Toutes les expérimentations favorisant les pratiques alternatives à la voiture solo (covoiturage, transport à la demande...) et la réduction des déplacements (télétravail notamment) sont à encourager. Pour la CFDT, il faut favoriser le développement et la négociation des plans de déplacements dans l'entreprise ainsi que des plans de mobilité inter-entreprises avec le soutien des collectivités, en particulier à l'échelle des zones d'activités pour lesquelles trouver des solutions aux problématiques d'accessibilité constitue un levier d'attractivité.
- Le 3^{ème} point concerne la révolution commerciale en cours abordée également dans l'étude. Elle vient des effets conjugués de la révolution numérique et de l'excès de m² de grande distribution que l'on a laissé prospérer en périphérie. Cette révolution commerciale a des conséquences très négatives sur l'emploi dans beaucoup d'hypermarchés ou de chaînes de magasins. De nouvelles vagues de suppressions d'emploi sont régulièrement annoncées. Pour la CFDT, l'accompagnement des salariés concernés est une priorité. Cette révolution commerciale et numérique entraîne aussi l'apparition de nouveaux types d'emplois sous des statuts très précaires (exemple des livreurs à vélo de plus en plus nombreux). Leur droit à la protection sociale doit être également une priorité.
- La e-administration comporte des points positifs mais elle doit s'accompagner d'un maintien de présence humaine et relationnelle. Il y a sinon un risque de déshumanisation, d'exclusion de certains publics et d'accentuation de la fracture numérique. Pour éviter les situations de non recours aux droits, l'accueil et

l'accompagnement des publics au sein des services collectifs doivent être maintenus en particulier en les localisant dans les centres villes et centres bourgs.

- Enfin, comme le souligne l'étude, le numérique présente aussi des opportunités pour favoriser la distribution de produits alimentaires de proximité, lutter contre le gaspillage alimentaire ou développer de nouveaux services et nouveaux lieux dans les centralités. Pour la CFDT, ces opportunités doivent être encouragées, valorisées et faire l'objet de retours d'expériences pour être améliorées.

Pour terminer, la CFDT ne saurait passer sous silence la face cachée du numérique. Les coûts écologiques et sociaux pour accéder aux métaux précieux et rares qui rentrent dans la composition de nos outils numériques sont rarement pris en compte. Pour la CFDT il y a urgence à repenser à l'usage de ces outils et à leur durée de vie.



Intervention de Stéphane CRÉACH Comité régional CGT de Bretagne

Nous pouvons dire sans difficulté que cette étude du CESER, au croisement de plusieurs problématiques structurelles, était, sous l'angle des usages « à distance » un pari audacieux.

Traiter de l'impact du numérique sur les mobilités pour travailler, se former, s'éduquer, se cultiver, se divertir, consommer, être soigné, rencontrer et échanger avec d'autres n'est pas un sujet simple d'autant que les enjeux sont traités du point de vue des personnes mais en lien avec leur territoire.

Recentrée sur quatre usages du quotidien que sont les actions de « travailler, se cultiver et se divertir, consommer et se soigner », force est de constater que le numérique, qui serait censé réduire les déplacements, ne répond pas à ce qui aurait pu paraître comme une évidence. La première des réponses à cette contradiction est que le numérique crée de nouveaux besoins et que ces besoins engendrent dès lors des déplacements.

S'agissant des déplacements, cette étude a comme premier effet et première préconisation de mieux connaître la diversité des déplacements et leur évolution.

Ainsi l'Observatoire Régional des Transports pourrait, avec des moyens complémentaires, répondre à cette nouvelle mission en partenariat avec d'autres acteurs.

En effet, la première des remarques qui peut ressortir de ce travail est le fait que les territoires sont analysés de façon très inégale et de plus parcellaire.

Comment peut-on prétendre mener à bien des politiques publiques en connaissant aussi mal les mœurs des concitoyens ?

Cela laisse perplexe comme est aussi perplexe la méconnaissance de la réalité de la vie en territoire.

La CGT soutient très fortement cette préconisation, elle en est en partie à l'origine, comme pour l'observatoire de l'emploi maritime.

Pour la CGT, en second point, il est aussi fortement question et c'est repris par l'étude, la question fondamentale de l'offre de transport est essentielle pour mener une réelle transition là où le modèle breton est assorti de « l'auto solisme ». Là où le modèle breton est aussi assorti d'un « va et vient » incompréhensible de transport de marchandises par la route.

A l'heure de la mise en œuvre de la Breizh Cop, la mise en place d'une stratégie d'infrastructures, d'une nouvelle impulsion d'une politique publique tournée en priorité vers des modes de transports collectifs, et les moins polluants, serait de nature à faire changer les mentalités et les pratiques.

Le Conseil Régional est-il capable, par exemple, de croiser le fer avec la SNCF concernant le fret ferroviaire puisque de son côté la convention TER qui vient d'être signée assure à l'entreprise une vision pour ce segment à 10 ans ?

Pour ne pas être trop long, la CGT interroge cette assemblée sur le réel aménagement du territoire et des infrastructures correspondantes.

Plus que jamais si les seules questions de rentabilité financière pour quelques privilégiés l'emportent, l'affrontement avec la société toute entière est inévitable ?

Cette étude du CESER porte en elle nombre d'interrogations.

Elle invite à se plonger dans son contenu parce qu'elle reviendra en « boomerang » à celle ou celui qui n'aurait pas vu venir le coup.