Rapport des enseignements de la démarche

TABLE DES MATIERES

1. **Habiter la France de demain**

2. **La démarche de consultation : objectifs et méthodes**

3. **Résumé des enseignements de la démarche citoyenne sur les 4 thématiques**

ANNEXES

Détail des enseignements par chapitre

- **Chapitre 1 : Synthèse des consultations précédentes**
- **Chapitre 2 : Résultats de la consultation en ligne**
- **Chapitre 3 : Résultats issus du groupe de 70 citoyens**
  - Retours des citoyens sur les manifestes
  - Retours des citoyens sur les 4 thèmes
- **L'événement de restitution du 14 octobre 2021**

Les manifestes

1. Habiter la France de demain

Lancement de la démarche : les actes
Événement de conclusion de la démarche

La Convention citoyenne pour le climat avait formulé la recommandation suivante : « sensibiliser à l'importance et l'intérêt de la ville plus compacte et construire une nouvelle culture de l'habitat collectif ». Habiter la France de demain est une démarche qui vise à répondre en particulier à cette préoccupation. Cette démarche participative s'attache à changer notre regard sur l'habitat et notamment à rendre désirable un territoire qui allie intensité et qualité.

Lancée en février 2021, cette démarche a réuni des élus locaux, des citoyens, des professionnels et des experts autour de plusieurs temps forts afin de proposer une vision commune du futur des villes et des territoires.

Une nouvelle étape de concertation

La ministre du Logement a souhaité recueillir l'avis des citoyens sur les orientations menées en termes d'habitat et de cadre de vie. Cette démarche de délibération inédite a pour objectif de **nourrir la feuille de route du ministère et de ses partenaires,** et a été déployée sur 3 chapitres complémentaires, qui se sont déroulés du mois d'avril à fin septembre 2021.

En résumé, les objectifs poursuivis étaient de :

- **Tester l'acceptabilité et l'adhésion par les citoyens de la vision d'experts sur l'habitat de demain :** avec une analyse et une lecture critique des manifestes d'experts, afin d'aboutir à un enrichissement par la parole citoyenne.
- **Identifier et documenter les controverses et points de dissensus, acter les points de consensus :** valider les consensus pour focaliser l'énergie sur les dissensus ou points de controverse.
- **Comprendre les impacts de la crise sanitaire** sur le rapport des Français à leur lieu de vie.
- **Documenter les leviers et freins à la transition :** sur chaque sujet, définir le chemin qu'il reste à parcourir, et ce qui pourrait faciliter les transitions.
- **Faire se positionner les citoyens sur les controverses définies :** avec le recueil de points de vue individuels et une délibération collective sur chacune des controverses, alimentés par les éclairages d'experts.
- **Identifier les leviers et freins de mise en action :** avec les leviers à activer pour faciliter et accélérer la transition de l'habitat d'aujourd'hui à l'habitat de demain.

2. La démarche de consultation : objectifs et méthodes

Le premier chapitre s'est fondé sur **l'analyse de 10 consultations et sondages récents** afin de recenser les principaux **dissensus entre citoyens et experts sur l'habitat et le cadre de vie.** Quatre grands thèmes, quatre dissensus :

· **Se loger :** densification ***ou*** étalement urbain
· **Se déplacer :** voiture individuelle ***ou*** nouvelles mobilités
· **Travailler, exercer ses activités :** digitalisation ***ou*** déconnexion
· **Consommer, se nourrir :** grande distribution et e-commerce ***ou*** production locale et circuits-courts.

Dans le second chapitre, une **consultation en ligne** s'est déroulée durant l'été 2021, pour identifier les **évolutions dans l'avis et les représentations des Français** sur ces 4 grands thèmes depuis la crise sanitaire**. Cette consultation a rassemblé 4 000 participants et permis 70 000 contributions.**

Le troisième et dernier chapitre a porté sur l'organisation d'une **délibération collective de 70 citoyens regroupés lors d'ateliers virtuels** pour élaborer collectivement des propositions **autour de ces 4 sujets de controverses,** et enrichir ainsi la vision des experts. Ces ateliers ont permis d'aboutir à une série de recommandations collectives, argumentées et approfondies sur le chemin que les citoyens sont prêts à faire pour dépasser ces dissensus et accélérer la transition vers un habitat "sobre et humaniste".

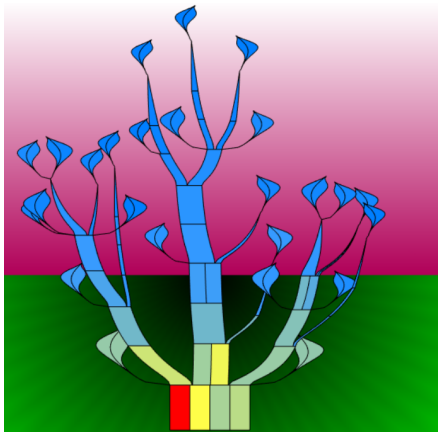
Détail des 3 chapitres

Chapitre 1 : rôle et objectifs de l'analyse des consultations précédentes

Une synthèse de 10 consultations et études a été réalisée (Woodeum, Procivis, Stratégie Nationale de la Biodiversité, baromètre Qualitel, Grand Débat National, Mon quartier rêvé, Villes et territoires de demain) sur des thèmes proches de ceux d'Habiter la France de demain (logement, mobilité, biodiversité, etc.). La technologie Cognito (cf. arbre de la connaissance ci-dessous) a permis de mettre en exergue les controverses dans l'opinion et les représentations et les avis des Français. **Cette synthèse a permis d'identifier quatre controverses qui ont constitué le point de départ du second chapitre.**

Les chiffres clés : 5.000 VERBATIMS / 460 PROPOSITIONS / 81 ENJEUX / 20 THÈMES

- **ETAPE 1.** Chaque corpus *(ci-dessus)* regroupe un ensemble de contributions écrites. Ces données brutes ont été harmonisées et regroupées.
- **ETAPE 2.** Les corpus sont analysés pour déterminer la fréquence d'apparition des différentes idées.
- **ETAPE 3.** La synthèse des consultations est passée au peigne fin pour identifier les points de convergences et de dissensus.

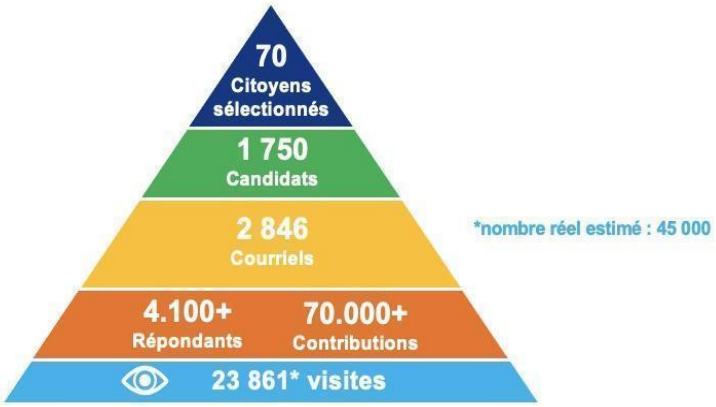


Exercice de datavisualisation (Cognito) :
chaque branche de cet arbre de la connaissance représentait un sujet de controverse

Lors de ce chapitre, la synthèse des consultations de la parole citoyenne a été croisée avec les deux manifestes écrits par des experts de l'habitat et du cadre de vie *(« Manifeste pour les villes durables », France Ville Durable ; « Habiter la France de demain : pour une vision renouvelée de l'aménagement et de la qualité du logement » des services du ministère de la Transition Écologique*). Cette analyse a permis de faire ressortir les dissensus entre experts et citoyens et les éléments manquants dans ces manifestes.

Chapitre 2 : rôle et objectifs de la consultation en ligne

La consultation en ligne a été structurée autour des thématiques qui faisaient dissensus, en étudiant comment la crise sanitaire avait pu faire évoluer les avis et représentations des Français. **La consultation en ligne sur le site habiterlafrancedemain.fr a eu pour objectif l'expression, individuelle et spontanée, des citoyens contributeurs et le recueil de leurs arguments ou propositions.**



Chapitre 3 : rôle et objectifs des ateliers citoyens

Le troisième chapitre a porté sur l'organisation d'une délibération collective de 70 citoyens en 4 ateliers pour élaborer collectivement des propositions pour dépasser ces 4 dissensus. **Le point de sortie de ces ateliers est une série de contributions/recommandations collectives, argumentées et approfondies sur le chemin que les citoyens sont prêts à faire pour dépasser les controverses et accélérer la transition vers un habitat sobre et humaniste.**

Les chiffres clés : 1.750 VOLONTAIRES / 4 ATELIERS / 70 CITOYENS SÉLECTIONNÉS

Lors de ce chapitre, les citoyens participant aux ateliers ont pu **poser leurs questions par écrit aux experts** et s'appuyer sur leurs travaux pour en apprendre plus sur chaque controverse.

Exemples de questions et réponses :

- Quel est le besoin supplémentaire d'électricité pour alimenter un parc auto tout électrique ?

Si tout le parc actuel était électrique, il faudrait produire environ 20% d'électricité en plus. C'est une estimation qui peut varier du simple au double selon que l'on pilote (que l'on étale) la charge des véhicules électriques ou pas. Cela équivaudrait à 5 à 8 réacteurs nucléaires supplémentaires selon la puissance.

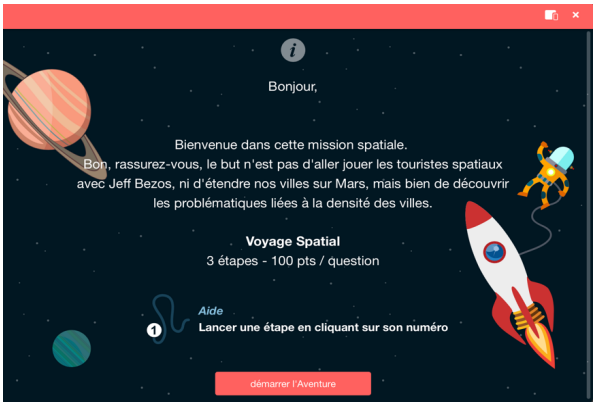
Voir l'étude de RTE pour l'horizon 2035 ici :
https://www.rte-france.com/actualites/developpement-du-vehicule-electrique-et-systeme-electrique-une-faisabilite-sereine-et

- Y a-t-il des statistiques sur la « ringardisation » de la voiture ? Ou sur ceux qui ont une prise de conscience écologique suffisante pour renoncer à leur image d'Épinal ?

Oui, des enquêtes ont été réalisées sur ce point. Un des experts disait qu'on le voyait notamment dans le pourcentage d'une génération qui souhaitait passer le permis. Or, celui-ci est en nette baisse, comme montré dans cette étude :
http://docplayer.fr/50673583-Osactu-point-s-les-jeunes-et-le-permis-deconduire-auto.html

Pour permettre aux citoyens de débattre de manière informée et aboutir à une vision commune, de nombreuses ressources ont été mises à leur disposition durant l'été :

- Un **cahier de vacances citoyen** autour des 4 sujets de controverse, via l'outil Klaxoon.



- Un espace ressource « Wiki citoyen » recensant l'ensemble des ressources et des informations pratiques utiles en amont des ateliers du mois de septembre

- Un éclairage par des interviews d'experts dans un cahier des controverses

PAROLES
D'EXPERTS ET D'EXPERTES

Alors, quel est l'avenir de la mobilité ? Voitures autonomes, électriques ou à hydrogène ? Mobility as a service ? Ou transports en commun ?
Pour plus de réponses à ces problématiques, nous sommes allés à la rencontre de plusieurs experts pour avoir leur avis sur la place de la voiture individuelle dans la mobilité du futur.

AURÉLIEN BIGO
Chercheur associé à la chaire énergie et prospérité. Il a notamment soutenu une thèse sur les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement.

Les défis de la mobilité sont nombreux. Notamment à l'heure de la transition énergétique et écologique, il devient impératif de repenser nos usages des transports pour réduire les émissions de CO2, la pollution de l'air et de se séparer du pétrole, une énergie limitée en stock. Les externalités négatives liées à l'usage de la voiture sont multiples : les consommations de ressources, les problèmes de congestion, la consommation d'espace publique, l'accidentologie, les mobilités inactives (moins de des actifs (le vélo et la marche), les transports en commun, ou le covoiturage. Deuxièmement, il faut faire en sorte que les voitures restantes soient les plus propres possibles, que ce soit au niveau de l'efficacité énergétique (moteurs plus efficaces, véhicules plus légers comme les quadricycles ou les voiturettes) et la décarbonisation des énergies utilisées (par l'électricité, le biogaz ou encore l'hydrogène). Malgré tout, la solution miracle n'existe pas. Plusieurs leviers existent pour réduire les impacts de la voiture, voiture de cinq places capable de rouler à 180 km/h pour faire des trajets de courte distance avec une seule personne à bord, il nous faut donc développer une gamme de véhicules diversifiés qui correspondrait mieux à ces usages.

Ainsi, c'est en mettant en place toute une série de mesures complémentaires, adaptées aux différents besoins sociaux et territoriaux, qu'on peut espérer voir des effets d'entraînements qui nous permettront de voir un changement dans nos mobilités sur le long terme. Cette transition risque sûrement d'être lente et complexe, c'est pourquoi il est essentiel de la prendre en compte dès aujourd'hui dans nos politiques publiques et dans notre politique d'aménagement du territoire.

Des experts ont pu réagir sur les 4 controverses identifiées dans la parole citoyenne, et les éclairer (historique, fondements, tenants et aboutissants) au sein d'un **Dossier spécial Le Drenche avec un cahier de controverses (version papier et en ligne)** présentant, sur chacune des controverses : une mise en contexte, des avis d'experts (entre 4 et 6 experts par controverse), des ressources complémentaires et des arguments dans l'espace débat. Les citoyens ont également pu réagir et répondre à ces experts, **via les espaces de débat sur le site du média Le Drenche :**

- Logement & Habitat
- Modes de déplacement & Transports
- Travail & Activités
- Modes de consommation & Alimentation

Une nouvelle manière de concevoir les politiques publiques : rôle et positionnement du triptyque citoyens / experts / administration

Dans cette démarche, au regard du temps très restreint et de ces objectifs méthodologiques, il a été proposé, avec l'appui méthodologique de la direction interministérielle de la transformation publique (DITP), **la répartition des rôles entre parties prenantes suivante :**

Les citoyens devaient :

1. Se former sur les 4 thématiques afin de mieux comprendre les enjeux et leviers liés aux controverses.
2. Participer, partager leur expertise d'usage et leurs difficultés quotidiennes et écouter les autres membres du groupe.
3. Exposer leur point de vue sur les politiques menées et sur la trajectoire souhaitée.

En revanche, ce n'était pas leur rôle de définir les mesures les plus efficaces et pertinentes pour répondre aux objectifs.

Les experts devaient :

1. Répondre aux questionnements de chacun sur les controverses.
2. Éclairer les enjeux d'aujourd'hui à travers des études et recherches (historique, freins et leviers, initiatives…) et faire preuve de pédagogie.
3. Déterminer les mesures les plus efficaces et pertinentes pour répondre à des objectifs politiques.

Tout en veillant à prendre en compte les contraintes et difficultés exprimées par les citoyens, mais **sans prendre les décisions à la place de l'administration**.

Le rôle de l'administration était de :

1. Être à l'écoute des avis et critiques des experts et des citoyens sur les politiques menées.
2. Définir les objectifs et orienter les politiques publiques.

3. Faire preuve de transparence vis-à-vis des citoyens sur ce qui a d'ores et déjà été mis en place, et les résultats.
4. Instaurer un droit de suite des consultations citoyennes et de la mobilisation des citoyens.

3. Résumé des enseignements de la démarche citoyenne sur les 4 thématiques

Thème 1 : Se loger

Face à l'augmentation des besoins de logement, il n'y a pas de consensus sur **la stratégie à mettre en place : densifier** pour limiter l'étalement urbain et les déplacements, la consommation des terres naturelles et agricoles ou **créer des logements plus spacieux** et **désengorger** les villes, compactes et embouteillées, avec leur lot de nuisances. La **densification** est l'une des pistes privilégiées par la puissance publique alors que les Français demandent **davantage d'espace, d'accès à la nature, avec comme idéal la « maison individuelle avec jardin »**. **L'accès au logement et son coût** sont perçus comme les premières préoccupations des contributeurs. Les **nuisances** sont également largement identifiées par les personnes habitant des territoires à forte densité.

La crise du Covid a amplifié des besoins déjà existants :

- 80% des citoyens ayant contribué à la consultation souhaiteraient vivre en maison individuelle, contre 15% en appartement et plus de 50% qualifient spontanément leurs nouveaux besoins vers le fait d'avoir davantage d'espace.
- En particulier, les répondants habitant en ville demandent de plus en plus un accès proche à la **nature** : parc, espaces verts, forêt… ainsi que davantage de **calme.**
- Cependant, en majorité, les répondants **se sentent bien chez eux :** ils ne souhaitent pas changer de taille de ville ni de lieu de résidence, encore plus fortement pour les personnes habitant en petite agglomération ou en territoire rural.
- 25% des répondants souhaitant déménager avancent comme principale raison le besoin de proximité des services et des transports.
- Le bruit, la pollution ou les incivilités sont toujours des problématiques de premier plan notamment en ville.

Les membres du groupe citoyen se sont montrés à + de 70% favorables à la densification :
Pour répondre à cet objectif, **les membres du groupe citoyen se disent prêts à** renoncer à de la surface et à la privatisation de certains espaces (mise à disposition d'espaces communs

pour travailler et maintenir le lien social (laveries, jardin, tiers-lieux…)). Ils auraient besoin que la puissance publique mette fin au modèle des lotissements individuels en périurbain et aux opérations d'aménagement qui ont un mauvais impact sur l'environnement. En ville, il s'agirait **d'apaiser l'environnement urbain** (nuisances sonores, incivilités…), d'amplifier la réhabilitation de logements / l'éco-construction et faire plus de place à la nature et la biodiversité.

Parmi les **pistes de solutions recensées**, on retrouve le rapprochement des lieux de vie avec comme objectif la ville du quart d'heure ; l'amélioration du parc immobilier (incitation des collectivités à renforcer la qualité des logements) et l'augmentation du nombre de logements (densification de parcelle, réhabilitation des logements vacants ou vieillissants).

Thème 2 : Se déplacer

La mobilité suscite des coûts financiers, écologiques et des pertes de temps - que ce soit dans les embouteillages des grandes villes ou dans la saturation des réseaux de transports collectifs. La **voiture individuelle** continue de cristalliser les tensions par les nuisances qu'elle produit et la place qu'elle prend dans l'espace public mais elle reste très utilisée.
Il n'y a pas de consensus sur la **trajectoire** à emprunter : maintien de la voiture avec **l'augmentation du taux de remplissage** (covoiturage…) et transition vers des **solutions électriques ou à hydrogène** ou abandon progressif de la voiture par une **meilleure desserte en transports en commun et le développement des mobilités alternatives** (vélo, trottinettes, marche à pied…).

- Selon les participants à la consultation en ligne, les mobilités alternatives peinent à se généraliser du fait d'un **manque de desserte et de sécurisation des voies et des pratiques.**
- La **voiture** est le mode de transport privilégié en zone rurale et périurbaine du fait de sa **facilité et de son efficacité** (deux arguments qui regroupent 18% des réponses), corroborés par un sentiment de liberté et d'indépendance. Néanmoins, les transports en commun sont également perçus comme pratiques et confortables.
- Les transports en commun doivent être **plus fiables** (respect des horaires, lignes en nombre suffisant, etc.) pour que les citoyens ayant participé renoncent à la voiture - particulièrement sur les déplacements domicile - travail (1/3 tiers des automobilistes pourraient abandonner leur voiture si une alternative leur était proposée).
- Le développement de la **pratique cycliste** nécessite de meilleures infrastructures : intermodalité, pistes sécurisées, garages à vélo ... Nombreux soulignent l'attrait de ce mode de transport, qui est également un plaisir et l'occasion de faire du sport.

Les membres du groupe citoyen se sont montrés à 73% favorables aux nouvelles mobilités: Pour répondre à cet objectif, **les membres du groupe citoyen se disent prêts à** renoncer à une part de liberté qu'offre la voiture et de ralentir le rythme pour prendre davantage le temps. Cela implique de ne plus habiter loin de leur lieu de travail et ainsi de rompre avec le "rêve pavillonnaire".
Ils auraient besoin que la puissance publique facilite les mobilités douces (transports en commun moins chers, infrastructures, équipements et services cyclistes) et réduise la place de l'automobile dans l'espace public et dans l'économie (arrêt du financement des infrastructures routières, reconversion des emplois du secteur, réduction de la publicité, davantage de zones 30…).

Parmi les **pistes de solutions recensées**, on retrouve le **rapprochement des lieux de vie** pour faciliter les déplacements (arrêt du zonage monofonctionnel, critère de proximité du lieu de travail comme critère d'attribution des logements sociaux…). En termes **d'infrastructures**, les citoyens demandent plus de pistes cyclables, de parcs relais, de services de réparation de vélo ainsi que d'éducation à la mobilité douce. L'intermodalité servirait aux particuliers (réhabilitation des gares avec d'autres modes de transport) mais aussi aux professionnels (dernier km de livraison en vélo-cargo).

Thème 3 : Travailler, exercer ses activités

L'analyse des consultations précédentes relevait, avant la crise sanitaire, une **forte demande de télétravail** et de **digitalisation** pour favoriser l'accès aux services et activités. Cela était motivé par davantage de confort et le souhait de réduire les déplacements. Ainsi, de nombreux participants souhaitaient un **meilleur équipement** et une **meilleure connexion à internet** tout en exprimant la nécessité de **diminuer la place des écrans** dans leur vie et **le besoin de déconnexion.**

La crise du Covid a favorisé l'émergence du **télétravail** et une écrasante majorité de participants a expérimenté à cette occasion le sport en ligne, les apéros-zoom, les réunions en visioconférence.

- Malgré cette digitalisation, la **perte du lien social** pendant la crise sanitaire a marqué les répondants : 8% indiquent spontanément qu'ils se sont sentis **isolés.**
- 67% des répondants souhaitent **télétravailler davantage, ou 2 à 3 jours/semaine** et garder du présentiel, notamment pour lutter contre l'épuisement et l'isolement.
- Les répondants mettent en garde contre les **risques du télétravail** : des **horaires flous**, une **charge de travail très importante.** L'équilibre entre **vie professionnelle et personnelle** est un enjeu pour 26% des répondants avec, par exemple, une forte demande de **respect** d'un droit à la **déconnexion** sur les horaires du déjeuner.

- Les répondants aimeraient avoir les **mêmes conditions de travail** chez eux qu'au bureau, financées par l'employeur : matériel de bureau et informatique, voire réaménager une pièce pour le télétravail.

Les membres du groupe citoyen se sont montrés à près de 60% favorables au télétravail :
Pour répondre à cet objectif, **les membres du groupe citoyen se disent prêts à** plus de "nomadisation du travail" et la normalisation du télétravail plusieurs jours tout en conservant impérativement du présentiel.

Ils auraient besoin que la puissance publique aménage **davantage d'espaces et d'équipements** pour plus de flexibilité vis-à-vis du lieu de travail (sortir du modèle du bureau personnel, attitré, développer les espaces de coworking, les tiers-lieux et le flex-office…). Ces évolutions récentes nécessitent des évolutions par un **encadrement humain et législatif du télétravail** (meilleur cadre de vie chez soi (équipement, chauffage, réseau, électricité, outils informatiques...) et du droit à la **déconnexion** (prévention des risques psycho-sociaux…)).

Parmi les **pistes de solutions recensées**, on trouve également l'amélioration d'infrastructures de réseau adaptées (moins énergivores, plus éthiques, plus puissantes) et des mesures législatives pour éviter la délocalisation des activités et des emplois du tertiaire.

Thème 4 : Consommer, se nourrir

Les modes de **consommation** ont été le sujet principal des consultations analysées, avec une forte volonté de changement exprimée par les citoyens. Ils souhaitent amplifier la transition sur les modes de production vers des produits alimentaires plus durables, cultivés biologiquement.
Ainsi, ils souhaitent davantage de **commerces de proximité et de produits en circuits-courts,** mais ils demandent paradoxalement l'accès à une palette de produits et de services très large. L'accès à une **offre à bas prix, diverse et variée** permettant des courses rapides et pratiques, reste un facteur déterminant dans le choix des lieux de consommation, ce qui est renforcé par le caractère confortable des **livraisons à domicile.** Ils demandent dans le même temps une action forte sur le recyclage des déchets, contre le plastique et le gaspillage.

- 20% indiquent que la crise du Covid a fait évoluer leurs modes de consommation vers des commandes en ligne (e-commerce, services de restauration, click and collect…).
- Cependant, les participants se sont tournés vers des **produits locaux (18%) et commerces de proximité (17%).** Malgré le **prix plus élevé des produits,** les commerces de proximité sont préférés aux grandes surfaces (boulangeries, épiceries, primeurs arrivent en tête).

- **⅔ des participants souhaitent changer leurs modes de consommation** autour des pistes ci-dessous.

Les membres du groupe citoyen se sont montrés à plus de 90% favorables aux circuits courts.
Pour répondre à cet objectif, **les membres du groupe citoyen se disent prêts** à changer leurs habitudes et rythmes de consommation et à moins de gaspillage et d'achats en supermarché et en ligne. Cependant, ils estiment que le système d'e-commerce, click and collect, grandes surfaces, livraisons à domicile, etc. peut être mis au service de produits de qualité et en circuits-courts. **Ils auraient besoin que la puissance publique** mette en place des mesures pour opérer un changement de modèle radical (arrêt du subventionnement de l'agriculture intensive et transformation des mono-cultures en multi-surfaces diversifiées…) vers l'agriculture biologique, la permaculture et la distribution de ces produits en circuits-courts.

Parmi les **pistes de solutions recensées**, on retrouve également la réduction des grandes surfaces et l'amélioration de l'étiquetage des produits (coût carbone, …), la fin de la publicité, la mise en place d'une RSE pour toutes les entreprises, et plus d'accompagnement et de pédagogie vers la transition.

ANNEXES
Détail des enseignements par chapitre

Chapitre 1 : Synthèse des consultations précédentes

Les thématiques consensuelles

La synthèse des consultations est très riche en termes de diversité des sujets abordés par les citoyens, de manière spontanée ou dirigée. Voici le récapitulatif de sa structure :

Dans la parole citoyenne qui préexistait à cette nouvelle étape de concertation, 5 thèmes reviennent particulièrement dans les contributions et font l'objet de consensus :

La consommation occupe le 1er rang des préoccupations, à travers les valeurs de proximité, de production locale, de circuits courts, de santé, et de partage. Parmi les **propositions les plus consensuelles :**

- Consommer plus durable, Développer les commerces alternatifs (troc, réemploi…)
- Favoriser les circuits courts, Développer les commerces de proximité et les petits commerces, Vivre proche des commerces
- Développer l'agriculture biologique et durable, Consommer des produits bio / limiter l'usage de pesticides
- Réduire la publicité

Quelques exemples de verbatims :

- *« Collecter, trier, recycler en collectant mieux : installation d'automates de collecte et tri dans les lieux publics, stades, concerts, lieux culturels »*
- *« Faire participer financièrement les compagnies d'assurance, les constructeurs automobiles et les chaines TV sur leurs budgets publicitaires »*
- *« Interdire le polystyrène et le plastique dans la livraison serait un début. Interdire le plastique a utilisation unique serait une bonne idée »*
- *« Je veux composter mes déchets organiques dans un composteur commun en bas de mon immeuble »*

La mobilité arrive en deuxième position. En la matière, la demande des citoyens est de **limiter les déplacements, notamment individuels**, en offrant des alternatives par les mobilités actives, le covoiturage, les **transports en commun.** Les **propositions** les plus **consensuelles** :

- Développer le vélo et les pistes cyclables
- Développer les transports en commun
- Développer les véhicules non polluants
- Volonté de vivre proche des axes routiers

Quelques exemples de verbatims :

- *« Disposer de transports en commun performants, d'alternatives nombreuses, adaptées à chacun et simples à utiliser, d'informations centralisées sur les différentes options possibles, d'infrastructures agréables et sûres pour circuler à pied ou à vélo. »*
- *« Les centres villes sont plus agréables à vivre lorsque les voies sont partagées entre les piétons, (les trottinettes, les skates, etc.) et les vélos. Cela évite également le bruit et la pollution de l'air en centre-ville. Il faut donc agrandir les trottoirs et surtout créer des voies séparées pour les vélos. »*

La proximité d'espaces naturels et la végétalisation sont également des axes majeurs. On y retrouve parmi les principaux enjeux l'amélioration de la qualité de vie, la végétalisation et l'accès à un extérieur (parc, jardin, balcon…). Les **propositions** les plus **consensuelles** :

- Développer les espaces verts
- Vivre proche de la nature
- Créer des jardins partagés
- Protéger la biodiversité
- Végétaliser les bâtiments, toits, murs

Quelques exemples de verbatims :

- *« Revaloriser les espaces urbains, créer des jardins pour sensibiliser au développement durable »*
- *« Être à proximité d'un centre-ville à pied ou en tramway tout en ayant de la nature autour de nous »*

L'accent est mis sur le **lien social, renforcé par les services publics,** dont la présence doit être renforcée, notamment dans **la culture et l'éducation**. On y retrouve parmi la dimension

conviviale et la mixité, l'accès aux services de proximité et essentiels. Les **propositions** les plus **consensuelles** :

- Développer les bars, cafés, restaurants
- Développer les activités culturelles et les loisirs
- Développer l'ambiance du quartier
- Développer la mixité sociale

Quelques exemples de verbatims :

« Avoir des lieux de rencontre dans son quartier de vie, d'habitat, de résidence secondaire, de travail. Pouvoir échanger entre acteurs sans ségrégation sociale ou spatiale. Être à l'écoute des populations, des citoyens, de ses voisins au service du bien-être de la population du quartier, du village »

Le thème du travail est polarisé sur **le télétravail et le rapprochement du lieu de travail** du lieu de vie, et le soutien à l'économie de proximité, notamment les artisans.

Quelques exemples de verbatims :

« Le télétravail, pour les emplois qui le permettent, est une super alternative, qui n'est pas seulement intéressante pour diminuer les kilomètres en voiture : lorsque pratiqué dans des espaces de coworking, il incite les rencontres. C'est une opportunité pour l'employé d'échanger avec les employés d'autres entreprises sur des sujets communs et de ce fait, de développer de nouvelles compétences. Intéressant donc aussi pour les entreprises ! »

Enfin, on retrouve parmi les contributions citoyennes une demande forte de maison individuelle avec jardin et davantage de mixité culturelle, économique, intergénérationnelle. Le cadre de vie idéal est **calme** et permet le repos, il est **sain**, **sécurisé** et ouvert sur son quartier, **proche de la nature** ou végétalisé **et mixte socialement** et générationnellement.

Le logement idéal est **bien agencé** et propice à un sentiment de confort, aménagé et **adapté** à la personne qui l'habite, suffisamment **grand** pour s'y sentir bien, **peu cher** et accessible et dispose d'un **espace extérieur**. En ce sens, de nombreux citoyens ont indiqué un besoin urgent de travaux et d'aménagement pour plus de confort et d'écologie. Parmi les **propositions** les plus **consensuelles,** on retrouve :

- Avoir assez de hauteur sous plafond
- Avoir des WC séparés de la salle de bain
- Avoir une chambre assez grande
- Avoir un salon assez grand
- Avoir une surface totale assez grande

Quelques exemples de verbatims :

« Il est primordial de penser l'aménagement de l'espace public pour y favoriser le sentiment de sécurité pour tous et toutes. Les études croisées du genre et de l'urbanisme pointent notamment un sentiment d'insécurité dans l'espace public particulièrement marqué chez les femmes. Comment favoriser le sentiment de sécurité à toute heure ? »
« Bénéficier d'un logement correspondant à ses besoins. Avoir la latitude d'adapter son logement à certains besoins (isolation, lumière, espaces) sans limitation réglementaire lourde tout en préservant l'aspect patrimonial. La meilleure manière de préserver le patrimoine bâti c'est ne pas l'abandonner. »

Les 4 thèmes

Dans la parole citoyenne qui préexistait à cette nouvelle étape de concertation, 4 sujets ont été recensés comme étant des problématiques communes à l'ensemble des territoires et faisant l'objet de désaccords entre citoyens. Ces 4 thèmes sont également des secteurs-clés dans l'accélération de la transition et sont ceux qui sont mis ensuite en débat dans la consultation en ligne (chapitre 2) :

SE LOGER : En matière **d'habitat et de logement,** la densification est l'une des pistes les plus sérieuses pour éviter l'étalement urbain qui est une catastrophe sur le plan de l'agriculture, de la biodiversité, et crée une saturation des réseaux de transports. Pourtant, les Français souhaiteraient avoir davantage d'espace, d'accès à la nature et la « maison individuelle avec jardin » reste un idéal très ancré.

SE DÉPLACER : En matière de **mobilité**, la voiture individuelle est toujours très utilisée, particulièrement en milieu rural et périurbain. Le développement des transports en commun et des mobilités alternatives à la voiture (vélo, trottinette, marche…) peine à se généraliser du fait d'un manque de desserte et de sécurisation des voies et pratiques.

TRAVAILLER, EXERCER SES ACTIVITÉS : En matière de **digitalisation**, on assiste à une forte demande d'une meilleure couverture et connexion à internet avec l'essor du télétravail, des services en ligne et du e-commerce tandis que la nécessité de temps « sans écran », de déconnexion, se font de plus en plus ressentir.

CONSOMMER, SE NOURRIR : En matière de **consommation,** l'e-commerce – qu'il soit alimentaire ou non, est en plein essor du fait de la multiplicité des produits accessibles et parce qu'il est confortable grâce aux livraisons à domicile. Dans le même temps, il y a paradoxalement également une demande plus forte de rapprochement des lieux de consommation et de production (lien social aux producteurs, commerces de proximité, circuits courts, production locale et de meilleure qualité…).

*****

Chapitre 2 : Résultats de la consultation en ligne

La consultation en ligne a permis de récolter les avis de plus de 4.100 répondants, ayant produit 70.000 contributions en tout. Ces informations, apportant un regard nouveau, à l'aune de la crise sanitaire du Covid-19, sur les façons d'habiter la France propres à chacun, ont permis de dégager des axes forts relatifs aux quatre thématiques que sont le logement, les mobilités, le travail et la consommation.

Thème 1 : Se loger

La consultation en ligne a permis l'actualisation des connaissances des habitudes de la population sur le logement et l'habitat post covid. Le premier thème abordé était celui du logement, afin de comprendre et d'éclairer la controverse (leviers, freins) et d'identifier les éléments suivants :

- ***Découvrir les nouveaux besoins*** *qui ont émergé avec la crise sanitaire (confinement, télétravail…)*
- ***Recenser les inconvénients du lieu de vie*** *actuel (nuisances…)*
- ***Estimer les besoins de travaux***
- ***Comprendre le besoin ou non de changement*** *de logement*

Le tableau ci-dessous récapitule les arguments positifs et négatifs sur chaque polarité de la controverse, et revient sur le détail des réponses par question (clusters, segmentation, verbatims).

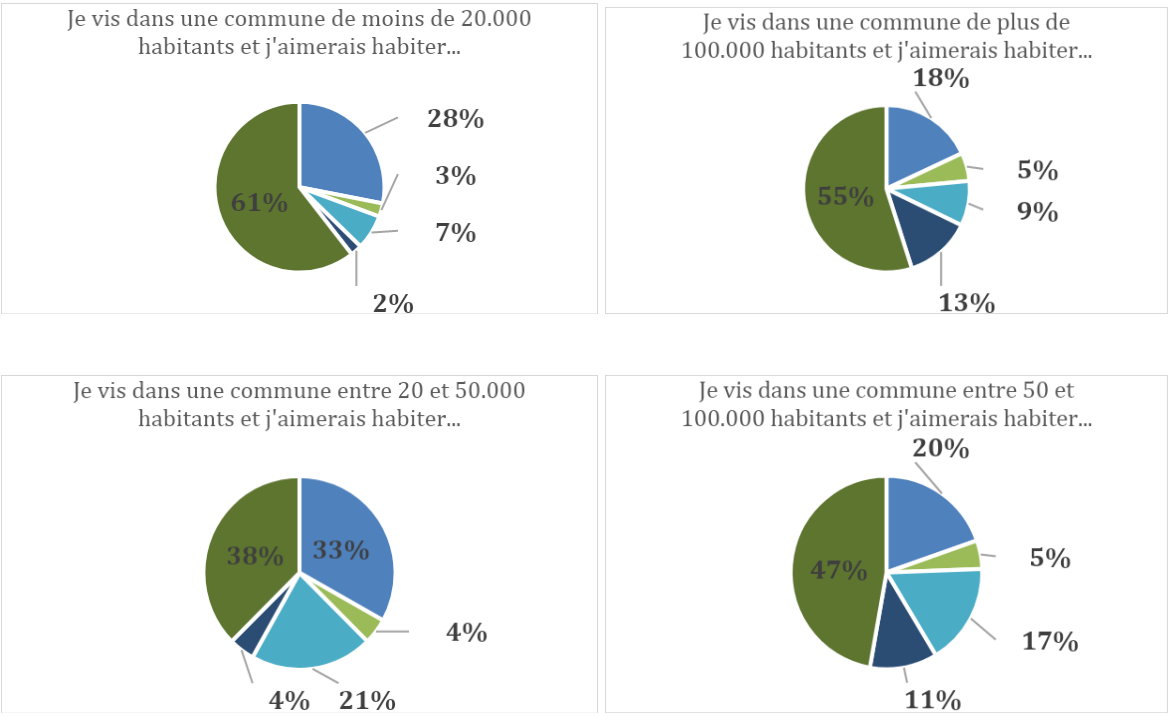
	DENSIFICATION	ETALEMENT URBAIN
ARGUMENTS POSITIFS	• Celles et ceux qui souhaitent changer de lieu de vie le feraient d'abord pour davantage proximité des services et des transports (1/4 des réponses) • Les centres-villes semblent être les zones d'implantation favorites (quelle que soit la taille de la ville)	• Besoin de logements plus spacieux et calmes* • + de 80% des répondants souhaiteraient habiter dans une maison individuelle* • Les résidents des communes de – de 20.000 habitants / en milieu rural, sont ceux qui ont le moins envie de changer de lieu de vie • Les répondants souhaiteraient déménager vers des territoires moins denses*

ARGUMENTS NÉGATIFS	• La revitalisation des centres urbains et leur réinvestissement nécessitent des travaux. Par ailleurs, les logements en zone dense doivent avoir une isolation sonore renforcée par rapport à des logements construits dans des zones moins denses. • À la ville, les premiers inconvénients recensés sont le manque d'espaces verts et les nuisances liées aux bruits de la circulation, au voisinage, aux incivilités, aux travaux	• Les répondants résidant en milieu rural souhaitent avoir un meilleur accès ou plus de proximité des services autour de chez eux • Demande forte d'une meilleure connexion internet*

**** (tendance exacerbée avec la crise sanitaire)***

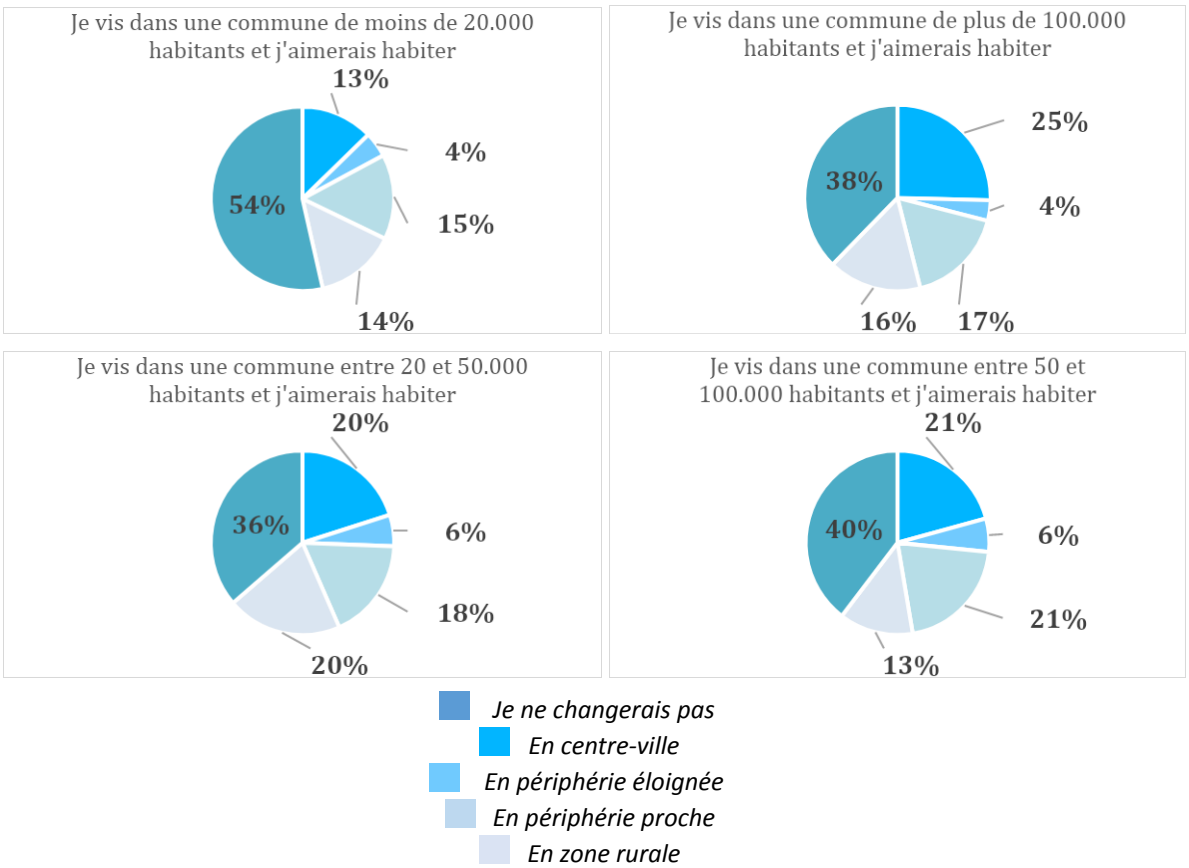
1. Rapport entre lieu de vie réel et lieu de vie souhaité

Les répondants qui résident des **petites communes ou en milieu rural** sont ceux qui ont le **moins envie de changer de type de lieu de vie.** A l'inverse, les habitants des **villes moyennes** (20.000 à 100.000 habitants) **sont ceux qui souhaiteraient déménager.** Les répondants souhaiteraient d'abord **déménager vers des territoires moins denses.**



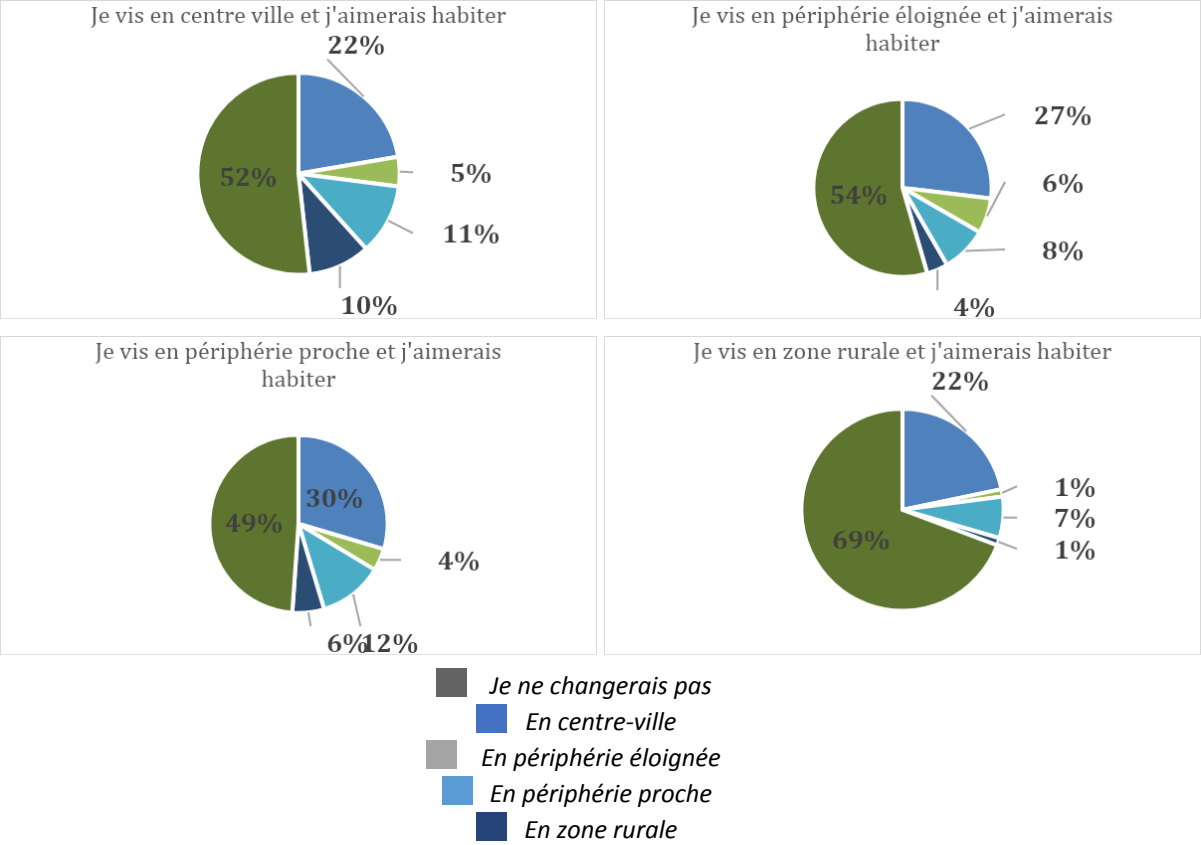
La majorité des participants ne souhaitent pas changer de lieu de vie par rapport à la taille de leur commune. Cependant, on distingue un signal positif vers des territoires moins denses.

On retrouve le fait que les répondants qui résident dans des **petites communes ou en milieu rural** sont ceux qui ont le **moins envie de changer de type de lieu de vie.** En deuxième position, les **centres-villes semblent être les zones d'implantation favorites** des répondants (quelle que soit la taille de la ville), devant les périphéries proches des villes.



La majorité des participants ne souhaitent pas changer de lieu de vie, mais on observe une plus grande inclination à habiter en centre-ville et périphérie proche qu'en périphérie éloignée. Les zones rurales restent attractives.

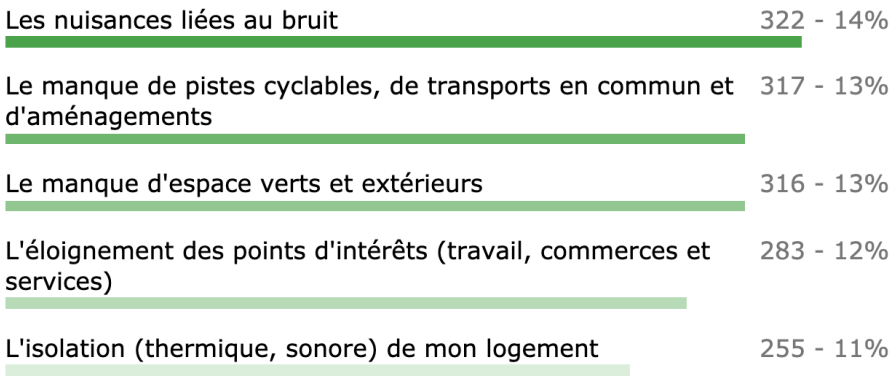
Que les répondants habitent en centre-ville ou en zone rurale, la moitié ne souhaite pas changer de lieu de vie. Ce sont les **petites communes** (moins de 20.000 habitants) qui sont les plus attractives, devançant de plus de plus de 15 points les autres réponses. En dernière position, on trouve les **communes de plus de 50.000 habitants**, vers lesquelles seulement 10% à 17% des habitants souhaitent déménager.



2. Les inconvénients du lieu de vie actuel

Parmi les réponses, on retrouve d'abord les **nuisances thermiques et sonores** du logement, dues à la conception des bâtiments et aux bruits de circulation. De nombreux récits partagés font état de conditions de vie difficiles, liées au voisinage, aux incivilités, aux travaux.

La parole citoyenne montre également un fort besoin de plus de **transports en commun** (cadences, desserte), et **d'infrastructures pour le vélo et la marche à pied** (trottoirs trop petits, pas de place pour les poussettes, etc.).



Verbatims

« Le risque de perdre des services de proximité dont l'accès à la santé, aux services bancaires et postaux, à la culture »

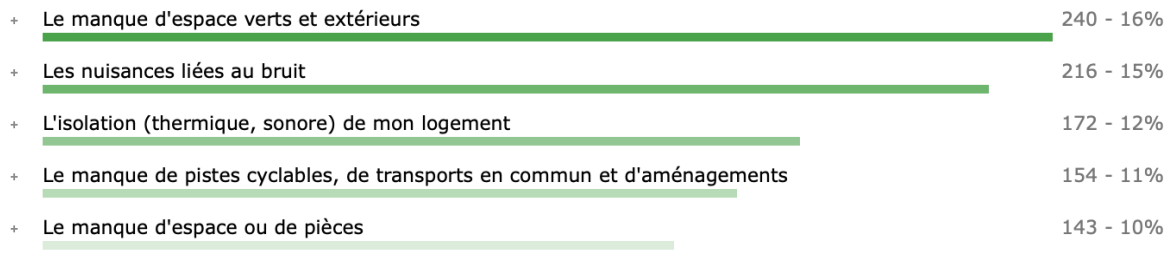
« Les nuisances sonores liées à la circulation routière ou au voisinage »

Focus : comparatif des inconvénients en ville / à la campagne

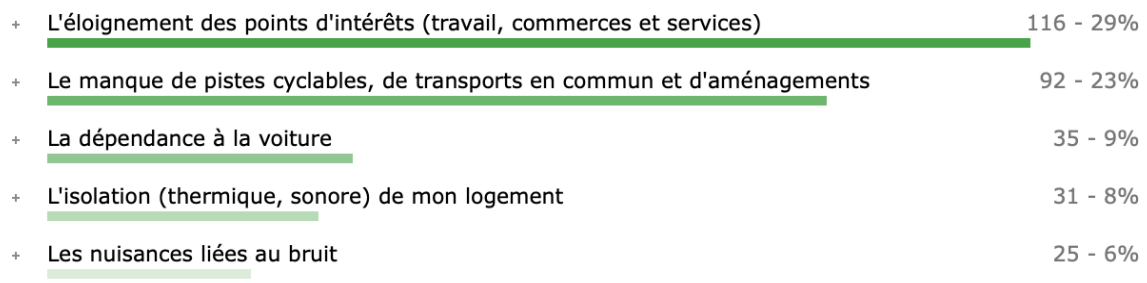
Les inconvénients de l'habitat diffèrent fortement entre la ville et la campagne **:**

- En **ville**, les premiers inconvénients recensés sont le **manque d'espaces verts et les nuisances** ;
- À la **campagne**, il s'agit de la difficulté **d'accès aux points d'intérêts** puis le **manque d'aménagements et de services** pour se déplacer autrement qu'en voiture. Les nuisances thermiques et sonores arrivent en 4ème et 5ème position.

Inconvénients des habitats en ville :

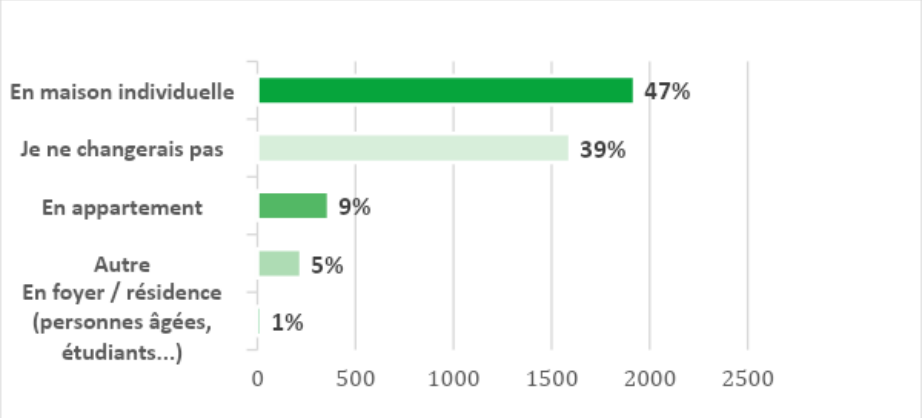


Inconvénients des habitats à la campagne :



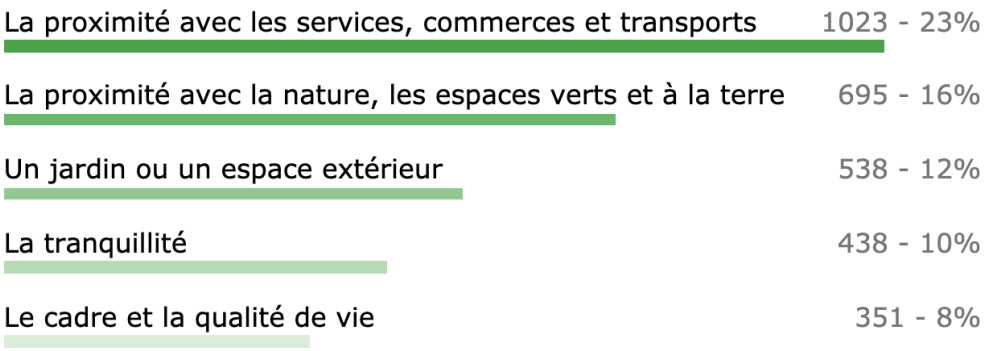
3. La maison individuelle reste un idéal

La maison individuelle est plébiscitée, confortée par les profils des répondants qui ne souhaitent pas changer. En effet, 73% vivent en maison individuelle et 25% habitent en appartement.



4. Les raisons d'un déménagement futur

L'accès à la nature et à un jardin (28% des réponses en cumulé) est la première motivation au déménagement. En deuxième position, on retrouve **la proximité avec les services, commerces et transports** (23% des réponses). Enfin, la **tranquillité du cadre de vie** (10% des réponses) est une caractéristique essentielle pour les répondants, qui seraient prêts à déménager pour un logement avec moins de nuisances (bruit et problèmes de voisinage). Seulement 2% des répondants indiquent que leur logement leur convient très bien et qu'ils ne souhaiteraient pas en changer.



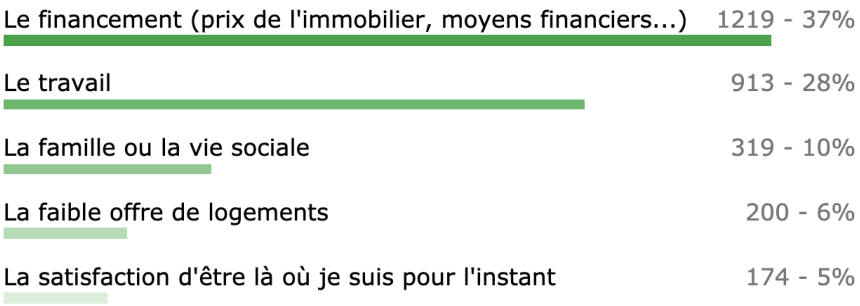
Verbatims

« Pour la qualité de vie par un ancrage dans la vie locale, des relations de proximité et un environnement préservé ! »

« Besoin de retrouver un lien social de proximité et de générer de l'entraide et du partage de savoir-faire / service rendu »

5. Les freins au changement d'habitation

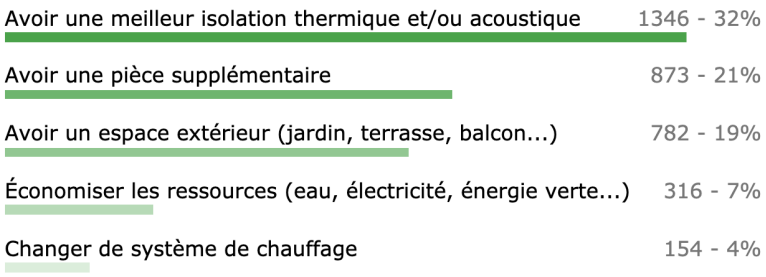
Dans la question précédente, **le fait de payer moins cher son logement** apparaissait comme un signal faible (<2%), alors qu'ici cela est perçu comme le **premier obstacle au changement de lieu de résidence des répondants.** Ici, les répondants habitent à plus de deux tiers en appartement. Une tendance qui se démarque fortement est aussi la **distance avec ses principales activités : travail, famille et vie sociale.** Il est à noter que 5% des répondants indiquent qu'ils ne souhaiteraient pas changer de lieu de résidence.



6. Améliorer la qualité du logement

La priorité de plus **d'un tiers des répondants** en matière de travaux d'aménagement et de rénovation de leur logement porte sur **l'isolation thermique et/ou acoustique**, permettant de répondre à la fois aux nuisances (bruit, voisinage…), à des préoccupations liées au coût du logement (facture énergétique, d'eau) et de confort (température, assainissement de l'air…).

Les réponses témoignent aussi **d'un besoin d'espace plus grand**, que ce soit une pièce en plus (21% des réponses) ou encore d'un espace extérieur (19%), permettant également **un accès direct à des espaces verts et à la nature**.



Verbatims

« Une isolation renforcée d'une part pour ne pas subir la canicule et être autonome en termes d'énergie pour le chauffage »

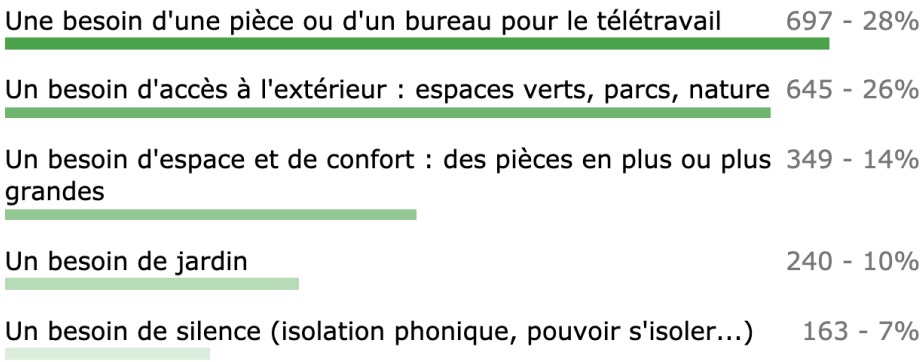
« Une pièce en plus, pour télétravailler ou bricoler »

7. Nouveaux besoins vis-à-vis de l'habitat créés par le confinement

62% de ceux qui ont répondu « non » vivent en maison individuelle et leur proportion est plus forte en milieu rural, et **62% de ceux qui ont répondu « oui » vivent en appartement et en ville.**

Le confinement a-t-il créé de nouveaux besoins vis-à-vis de mon habitat ?

Il apparaît que le confinement a **exacerbé des besoins existants** (plus d'espace intérieur, un espace extérieur et particulièrement un jardin) plus qu'en créer de nouveaux. En revanche, si le souhait de davantage d'espace et d'une pièce en plus existait déjà, **la fonction de cette pièce supplémentaire serait désormais consacrée au télétravail** pour plus de 28% des répondants. La généralisation du télétravail amène deux types de besoins : du **calme** et de la **tranquillité** et une meilleure **vitesse et performance de la connexion à internet** – en ville comme en milieu rural.



Verbatims

« Disposer d'une pièce isolée de la vie de la maison, pour pouvoir y travailler au calme »

« Un jardin pour vivre davantage en extérieur et avoir un potager »

Thème 2 : Se déplacer

Le deuxième thème abordé était celui de la mobilité, afin de comprendre et d'éclairer la controverse (leviers, freins) et d'identifier les éléments suivants :

- Mesurer l'impact de l'*expérience du télétravail au cours des confinements*
- *Estimer le rapport à la digitalisation des activités et loisirs*
- *Identifier les conditions à respecter pour que le télétravail soit synonyme d'amélioration concrète de la qualité de vie*

Le tableau ci-dessous récapitule les arguments positifs et négatifs sur chaque polarité de la controverse, et revient sur le détail des réponses par question (clusters, segmentation, verbatims).

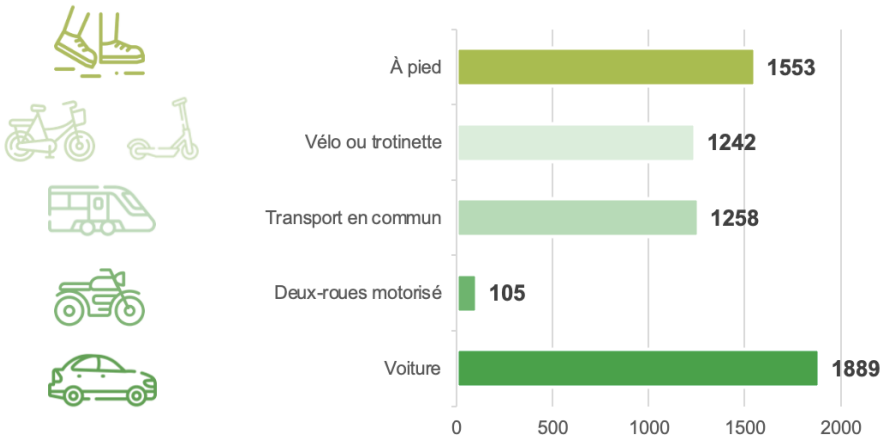
	VOITURE	MOBILITÉS ALTERNATIVES
ARGUMENTS POSITIFS	• Les répondants hors ville se déplacent essentiellement en voiture ou en deux-roues motorisé • La voiture est associée à la facilité et l'efficacité (près de 20% des réponses) puis la liberté, le confort • La voiture est utilisée principalement sur les trajets domicile-travail et quasi-exclusivement quand il s'agit de déplacer des enfants	• + de transports en commun et + de fiabilité : 1ères raisons qui motiveraient un changement de mobilité • Les transports en commun sont perçus comme pratiques et confortables • La pratique du vélo est perçue aussi comme un exercice sportif et source de plaisir • Les citadins représentent + 80% des usagers de vélo, transports en commun, marche à pied
ARGUMENTS NÉGATIFS	• Fort potentiel de changement : 1/3 prêts à ne plus utiliser leur véhicule pour aller au travail • Coûts importants que représentent l'achat et l'entretien d'un véhicule • Le rapprochement des lieux d'habitation et de travail est une forte demande*	• + d'1/4 des répondants ne souhaitent pas changer de mode de transport • Manque d'accès à un équipement personnel ou en autopartage • Fort besoin d'amélioration et de sécurisation des pistes cyclables & des espaces de stationnement

**** (tendance exacerbée avec la crise sanitaire)***

8. Les modes de transport privilégiés au quotidien

Les répondants utilisent des modes de transports très variés : la **voiture arrive en 1ère position,** la **marche à pied est en 2ème position**. Ensuite, on retrouve sur le même plan le vélo, la trottinette et les transports en commun. Lorsqu'on croise ces réponses avec les lieux d'habitation, on remarque des différences importantes :

- les **résidents en ville utilisent principalement les transports en commun et le vélo ou la trottinette, puis la marche,**
- à la campagne, les habitants se déplacent essentiellement en **voiture ou en deux-roues motorisées.**



9. Les raisons principales des déplacements

Plus d'un quart des répondants utilisent leur mode de déplacement principal pour **se rendre sur leur lieu de travail** (26%) et pour faire les courses (11%). Les commerces de proximité sont fréquentés à pied ou à vélo principalement, tandis que les lieux de consommation ou magasins spécialisés lointains sont atteints en voiture.

Parmi les arguments invoqués pour justifier du recours à son mode de déplacement principal, on retrouve d'abord **la facilité et l'efficacité** (près de 18% des réponses). Cela est largement associé à la voiture, synonyme de **liberté, d'indépendance, de confort** (pas d'incivilités) ; mais aussi aux transports en commun qui sont qualifiés de **pratiques et confortables** (lecture…) d'après leurs usagers.

L'absence de transports en commun ou alternatifs à la voiture **atteint jusqu'à 30%** chez les répondants habitant **à la montagne** ou pour les personnes se déplaçant avec des enfants.

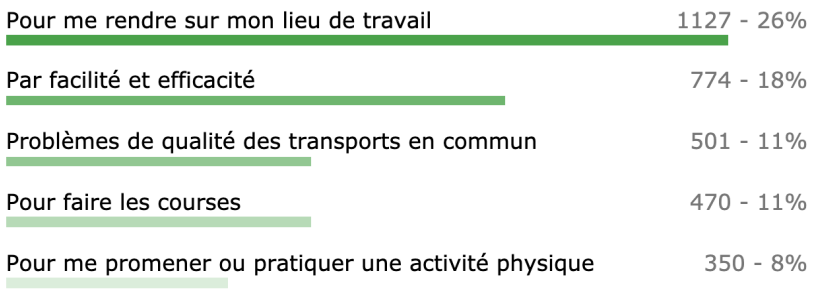
Les **marcheurs**, **cyclistes** et « **trottinettistes »** utilisent leur mode de déplacement comme occasion de se **promener** et de pratiquer une activité sportive (8%), de **limiter la pollution** atmosphérique et comme source de **plaisir**.

Sur le **plan financier**, les usagers des transports en commun et des modes de déplacements doux mettent en avant les **coûts importants** que représente l'achat et l'entretien d'un véhicule.

Verbatims

« Pour l'essentiel des achats alimentaires et services de premières nécessités »

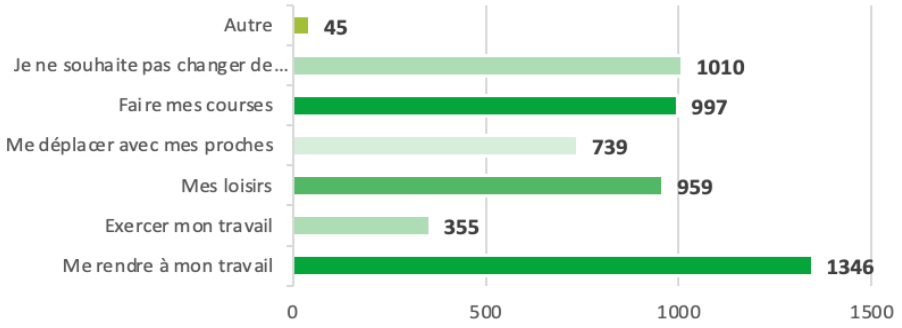
« Les transports en commun sont peu fiables et ne desservent pas tout le territoire d'où un recours massif à la voiture »



10. Les activités qui permettraient un changement de mode de transport

Plus d'un quart des répondants **ne souhaitent pas changer leur mode de transport privilégié.** Parmi les types de déplacements pour lesquels les répondants sont le plus prêts à changer de mode de transport, on retrouve d'abord les **déplacements domicile-travail** (40% des répondants), puis viennent les déplacements pour les courses et loisirs (28% des répondants).

En revanche, les répondants ayant besoin d'un **véhicule** pour **se déplacer avec des proches** (personnes âgées, enfants) ou **dans le cadre de leur travail** sont **les moins enclins à changer de mode de déplacement.**

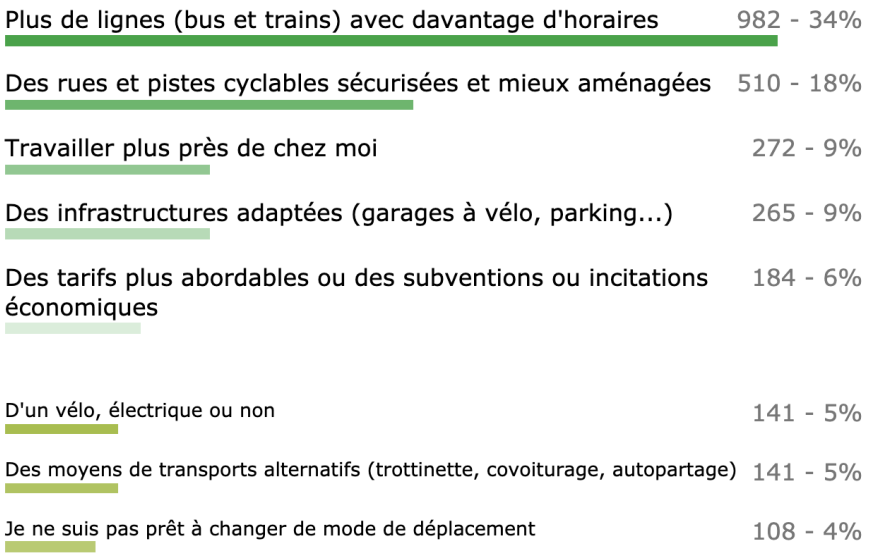


11. Les raisons qui pourraient faire changer de mode de transport

Le **développement des transports en commun** (desserte, cadence, plages horaires) **arrive en tête des requêtes** (34%) des répondants. Ils sont plusieurs à souhaiter également avoir accès à des **équipements en autopartage** (free-floating…) ou personnel (vélo).

En seconde position, **l'amélioration des infrastructures cyclistes** représente également un levier décisif vers l'évolution des modes de déplacements, avec notamment l'aménagement et la sécurisation des pistes cyclables et des dispositifs de stationnement.

Le **rapprochement des lieux d'habitation et de travail** est également une piste envisagée par une centaine de répondants. L'enjeu tarifaire et les incitations financières n'arrivent qu'en 5ème position.



Thème 3 : Travailler, exercer ses activités

Le troisième thème abordé était celui du travail et des activités, afin de comprendre et d'éclairer la controverse (leviers, freins) et d'identifier les éléments suivants :

- *Connaître leur expérimentation du télétravail pendant la crise*
- *Comprendre leur rapport à la digitalisation des activités et loisirs*
- *Identifier les conditions à respecter pour que le télétravail soit synonyme d'amélioration concrète de la qualité de vie*

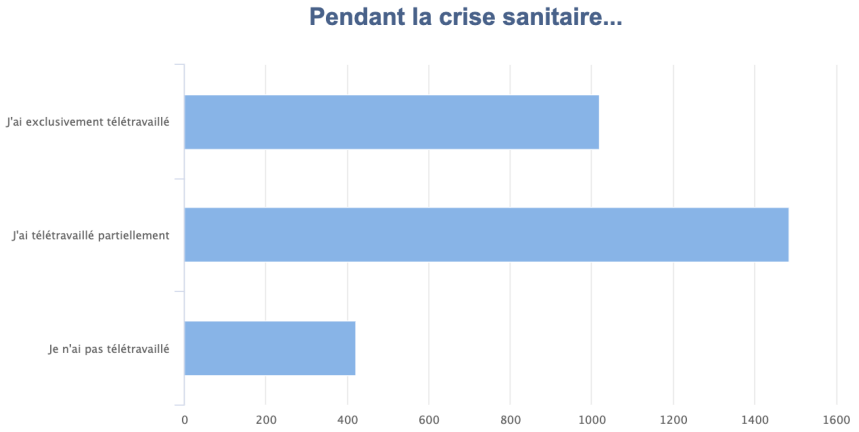
Le tableau ci-dessous récapitule les arguments positifs et négatifs sur chaque polarité de la controverse, et revient sur le détail des réponses par question (clusters, segmentation, verbatims).

	DIGITALISATION, TÉLÉTRAVAIL	**DÉCONNEXION ET PRESENTIEL** *(uniquement positifs)*
ARGUMENTS POSITIFS	• L'essentiel des répondants ont expérimenté le **télétravail*** • Les **visioconférences** ont permis le maintien des réunions professionnelles et associatives, des cours, d'un lien social* • Le souhait de télétravail est **+ important** chez les ruraux (56%) et les femmes • Post crise, les répondants souhaitent télétravailler ***davantage*** *(2 à 3 jours/semaine en moyenne)*	• En conséquence **du développement du télétravail**, est demandé : • En 1er : un meilleur respect de **l'équilibre entre vie personnelle et professionnelle,** avec l'octroi d'un droit à la **déconnexion** *(pour le déjeuner par exemple)* * • **Moins de travail :** réduction du temps de travail, demande de + de flexibilité et de moins de charge * • **Moins** de temps devant les **écrans** et les **réseaux sociaux*** • La digitalisation est assimilée parfois à une **perte de lien social, d'isolement** • Certaines activités et loisirs (sport, culture…)* • Demande forte de **maintien de temps en présentiel***
ARGUMENTS NÉGATIFS	• Besoin **d'aménagement et d'équipement** : une pièce en +, du matériel, une bonne connexion • Il est fortement souhaité que le télétravail **ne soit pas obligatoire, et reste modulable**	

**** (tendance exacerbée avec la crise sanitaire)***

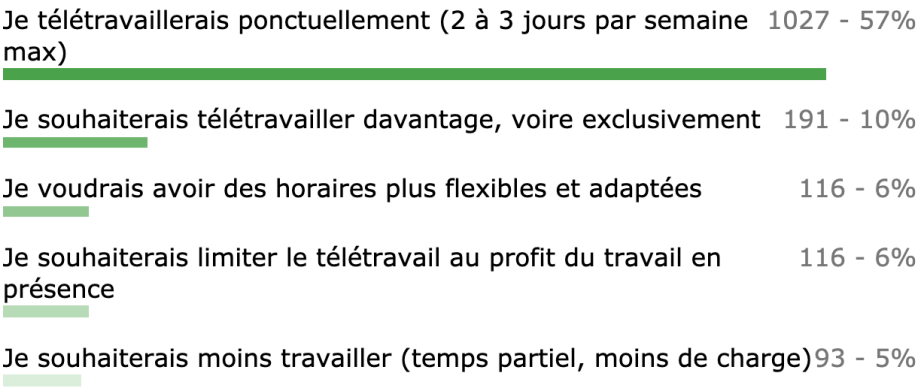
12. Une grande majorité des répondants ayant un emploi a télétravaillé pendant le confinement

La majorité des réponses font état d'une **généralisation du télétravail.**



13. Une volonté partagée d'aller vers plus de télétravail

On observe que la majorité des répondants ont expérimenté le télétravail pendant la crise sanitaire, et souhaitent désormais télétravailler **2 à 3 jours par semaine**, ou « davantage » (sans indication précise du nombre de jours). **Ce souhait de télétravail est plus important chez les ruraux** (62%) que chez les urbains (56%) ; **et chez les femmes** : 61% contre 51% chez les hommes. Parmi les signaux faibles, on repère plusieurs demandes d'aménagement du travail : **moins de charge de travail**, réduction du temps de travail, demande de plus de flexibilité et de **conserver des temps en présentiel**.



Verbatims

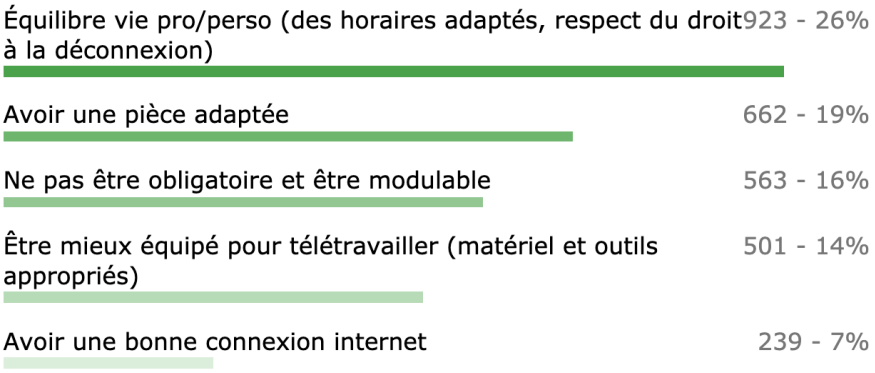
« Je travaillerai 2 jours par semaine depuis mon domicile afin d'éviter l'heure quotidienne de trajet »

« Un peu de télétravail et le reste avec les collègues pour ne pas être isolée »

14. Pour améliorer la qualité de vie, le télétravail doit prendre en compte des situations différentes

Les signaux faibles de la question précédente se confirment : on retrouve en première position une **demande d'un meilleur respect de l'équilibre entre la vie professionnelle et personnelle,** avec l'octroi d'un réel **droit à la déconnexion** sur les horaires du déjeuner par exemple. Il est également fortement souhaité que le télétravail ne soit pas obligatoire (15%), et reste modulable. Les citoyens se sont également exprimés sur **l'équipement nécessaire pour travailler à domicile** : avoir une pièce adaptée, du matériel et les outils adaptés ainsi qu'une bonne connexion interne.

Enfin, on recense des **difficultés quant à la confiance employeur / salarié** qui ne permet pas toujours aux salariés de travailler en autonomie avec le télétravail.



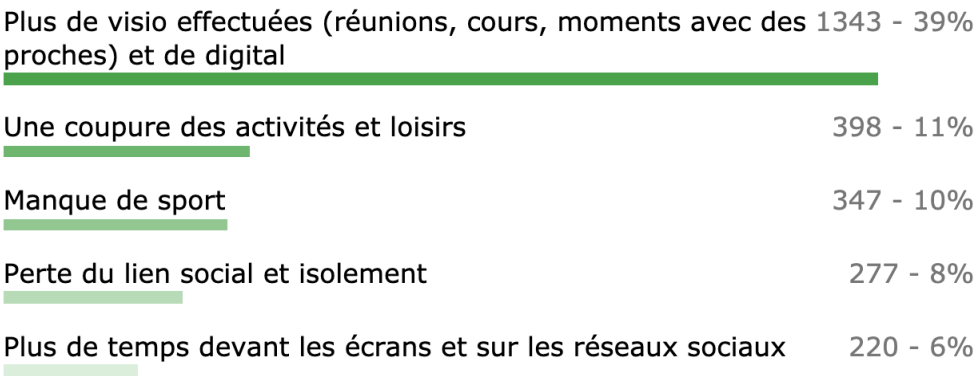
Verbatims

« Avoir un espace dédié et adapté chez soi pour différencier vie privée et travail et ne pas être dérangé »

« Le télétravail doit être souhaité et non imposé pour répondre aux besoins de la charge de travail et la qualité de vie : Parfois, j'ai besoin d'être en présentiel, souvent, je pourrais être en télétravail »

15. Crise sanitaire : plus de visioconférence, moins d'activités et de lien social

Près de 40% des réponses indiquent que les citoyens ont **pu continuer leurs activités, en les réalisant à distance**. Les visioconférences ont ainsi permis de tenir des réunions professionnelles et associatives, de suivre des cours à distance, de conserver un lien avec ses proches (famille, amis…). Malgré cela, 11% des réponses signalent une **coupure** voire un arrêt de certaines activités et loisirs (sport, culture…) et près de 8% des réponses confirment que le confinement s'est traduit par une **perte de lien social, une situation d'isolement, plus de temps de temps devant les écrans et sur les réseaux sociaux.**



Verbatims

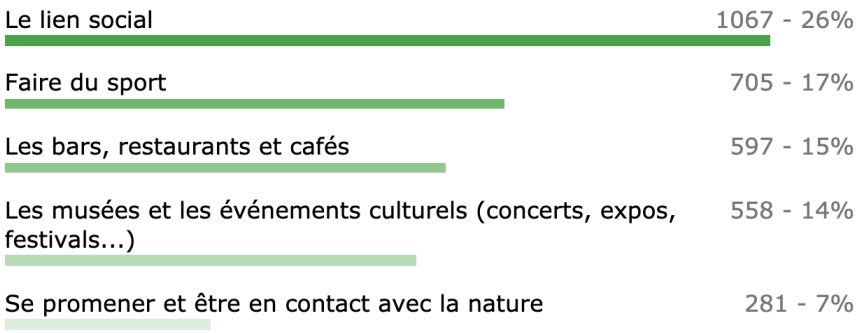
« La crise sanitaire a supprimé mes loisirs et activités puisque la culture n'était pas essentielle : plus de concert, plus de sport en club »

« J'ai assisté à des cours de yoga via Zoom de manière quotidienne »

16. Les activités qui ont manqué pendant la crise sanitaire

Le **lien social avec ses proches**, sa famille et ses amis en particulier, **est l'élément qui a le plus manqué** aux répondants pendant la crise, du fait du confinement et de la distanciation sociale.

On retrouve ensuite les activités qui étaient fermées pendant cette période : sport, bars, restaurants et cafés et lieux culturels.



Verbatims

« Voir mes proches, travailler physiquement avec mes collègues, sortir avec mes amis »

« Prendre l'air, être "dans la nature", découvrir de nouveaux endroits, profiter du printemps »

Thème 4 : Consommer, se nourrir

Le quatrième thème abordé était celui de la consommation, afin de comprendre et d'éclairer la controverse (leviers, freins) et d'identifier les éléments suivants :

- *Identifier leurs lieux privilégiés de courses et d'achats et ce qu'ils aiment y trouver*
- *Comprendre la perception de l'influence de leur lieu de vie sur le mode de consommation*
- *Identifier les impacts de la crise sur leurs changements de comportements*
- *Comprendre les velléités et besoins/leviers vis-à-vis du changement de consommation*
- *Identifier leurs commerces « essentiels » après la crise sanitaire*

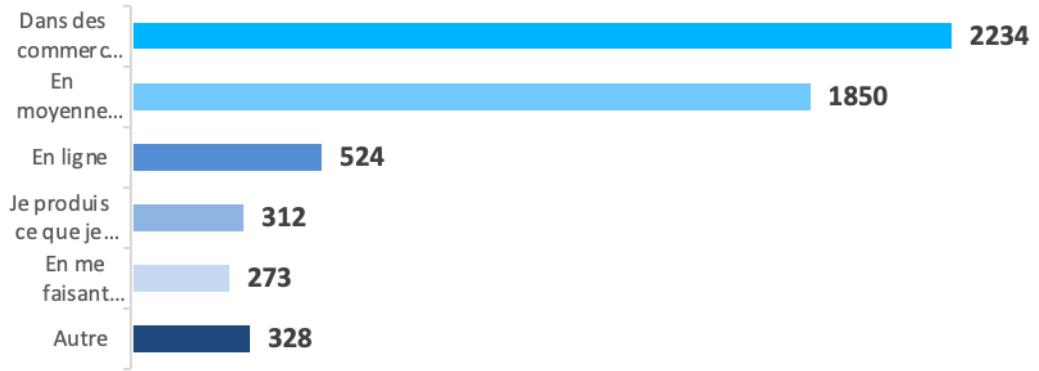
Le tableau ci-dessous récapitule les arguments positifs et négatifs sur chaque polarité de la controverse, et revient sur le détail des réponses par question (clusters, segmentation, verbatims).

	E-COMMERCE	CIRCUITS COURTS, PRODUCTION LOCALE
ARGUMENTS POSITIFS	• Le confinement a créé un essor de la digitalisation et du numérique, donc du e-commerce* • 21% des réponses évoquent l'usage plus important des **commandes en ligne et des livraisons à domicile**, qu'elles soient alimentaires ou non*	• 1/3 des répondants estime que si la crise sanitaire a fait évoluer leurs modes de consommation, c'est vers des **produits plus locaux, de meilleure qualité et de proximité*** • + 2/3 des répondants souhaitent changer pour + de **qualité,** de **local** • Le **marché** est un lieu de lien social fort avec ses commerçants et son territoire
ARGUMENTS NÉGATIFS	• + de 2/3 des répondants sont prêts à changer leurs modes de consommation, avec en premier lieu la **réduction des déchets** : limitation des emballages, éviter le gaspillage, recycler…	• Le **manque de choix** dans les produits et d'une **offre de commerces diversifiée** et le **prix plus cher**, justifient la **fréquentation des grandes surfaces** • + 30% des répondants estiment que **leurs modes de consommation sont déjà alignés et adaptés avec leurs aspirations**

**** (tendance exacerbée avec la crise sanitaire)***

17. Les modes de consommation des répondants

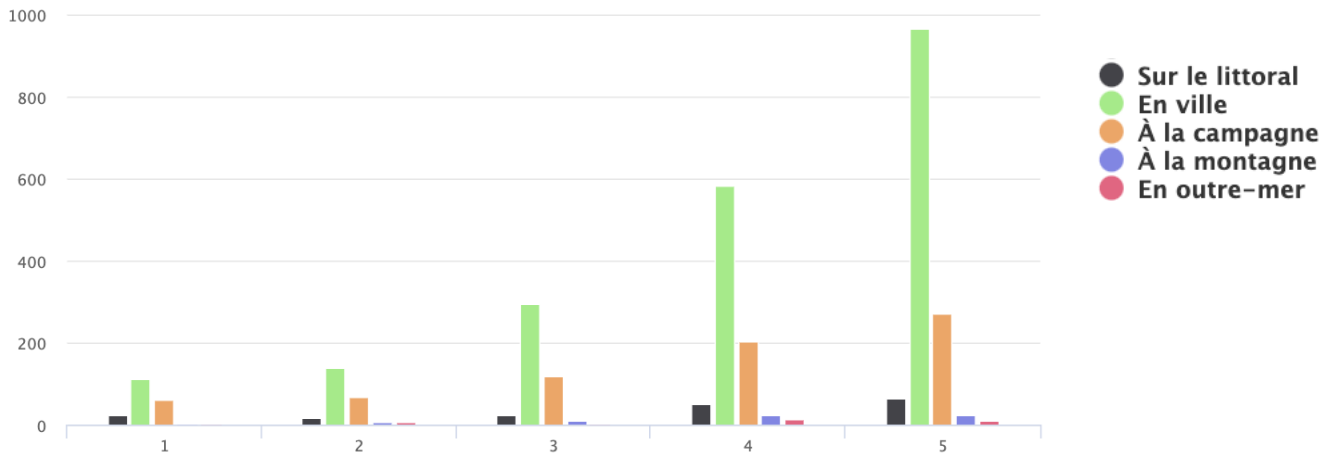
Les répondants font principalement leurs courses **dans les commerces de proximité, et en moyenne et grande surface.**



18. Le lieu de vie influence fortement les modes de consommation

Les répondants habitant en ville estiment que **leur lieu de vie influe sur leur mode de consommation** *(mais moins que sur leur mode de déplacement)*. Les personnes vivant à la campagne partagent cette perception, mais de façon moins exacerbée.

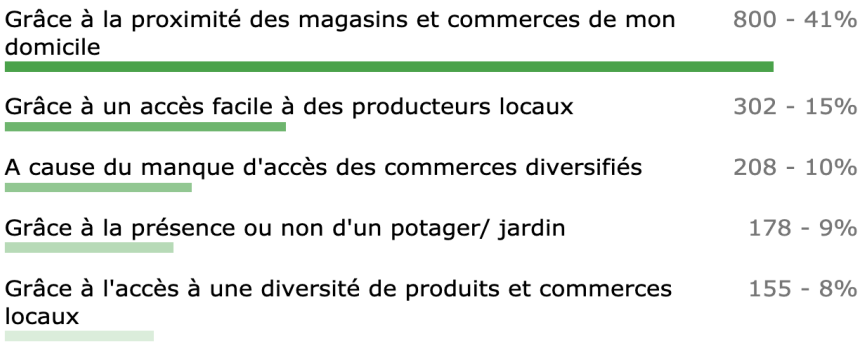
Les habitants sur le **littoral** sont les plus divisés (écart type le plus haut). Avec les habitants à la **campagne**, ils **ont moins le sentiment que leur lieu de vie impacte leur mode de consommation.**



19. Le facteur qui influence le plus les modes de consommation est la proximité de commerces et de produits locaux

Plus d'un tiers des répondants estiment que la **proximité des magasins et des commerces de leur domicile influe sur leur façon de consommer :** depuis la crise sanitaire, beaucoup privilégient les **commerces de proximité, accessibles à pied ou à vélo, afin de consommer plus localement**. L'accès à ces produits, lorsqu'il est aisé, influe beaucoup sur la consommation des répondants (15%).

L'absence de produits et de commerces diversifiés joue aussi un rôle important (10%) : les participants dénotent un **manque de choix ou de variétés de produits, ce qui explique leur attrait pour les grandes surfaces.**



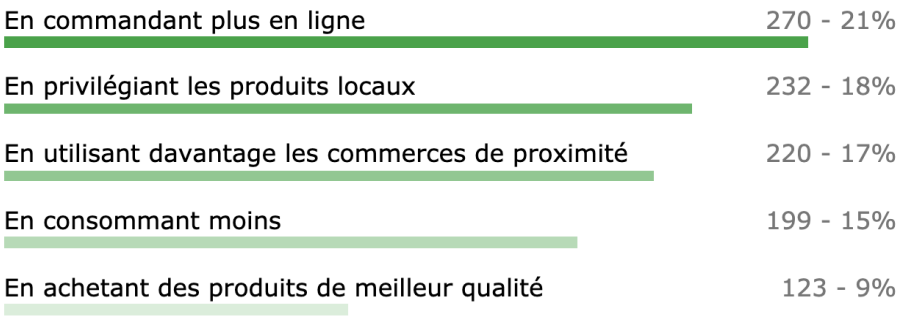
Verbatims

« Je profite des commerces de proximité dans lesquels je peux me rendre à pied »

« Pas trop le choix en termes de magasins. Beaucoup de grandes surfaces »

20. L'effet de la crise sanitaire sur les modes de consommation

Un tiers des répondants estiment que si la crise sanitaire a fait évoluer leurs modes de consommation, c'est vers des **produits plus locaux (18%) et des commerces de proximité (17%).** Le fait de passer plus de temps chez soi a aussi eu un impact sur la qualité des produits achetés : les répondants (9%) déclarent **faire plus attention aux produits qu'ils achètent, afin qu'ils soient sains, sans pesticides, de saison et de bonne qualité.** 21% des réponses évoquent l'usage plus important des **commandes en ligne, qu'elles soient alimentaires ou non,** alors que **15% des répondants disent avoir moins consommé** pendant cette période : plus de frugalité et parfois moins de viande ou de produits exotiques.



Verbatims

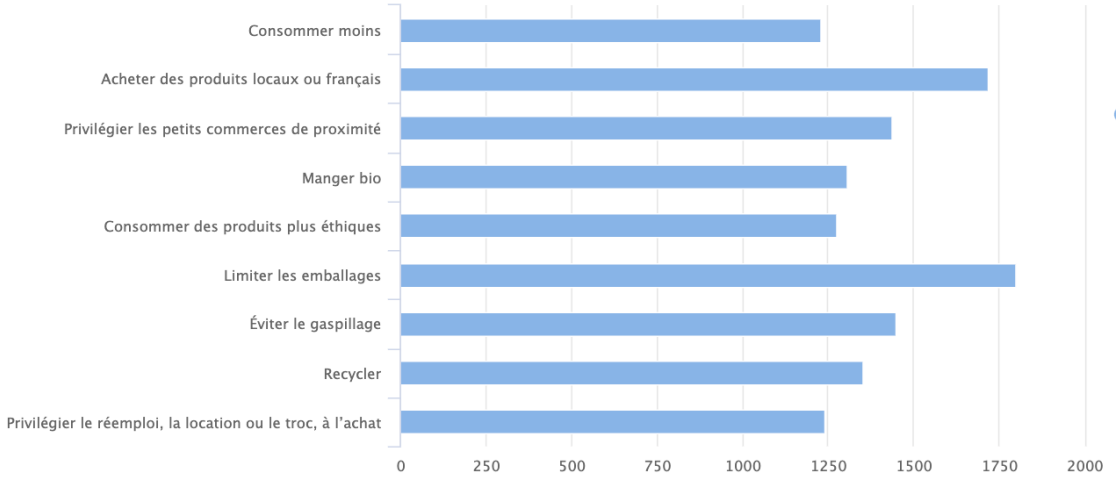
« Je profite des commerces de proximité dans lesquels je peux me rendre à pied »

« Pas trop le choix en termes de magasins. Beaucoup de grandes surfaces »

21. Les possibilités d'évolution des habitudes de consommation

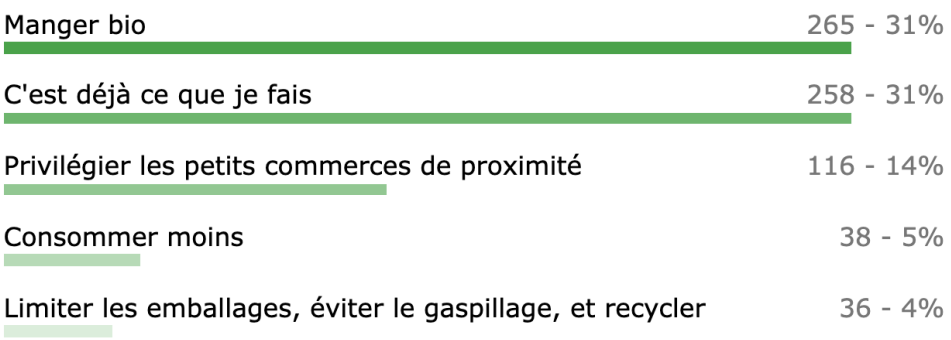
Plus de deux tiers des répondants sont prêts à changer leurs modes de consommation, à travers les pistes suivantes :

1. La **réduction des déchets** : limitation des emballages, éviter le gaspillage, recycler…
2. Le recours à des **produits de meilleure qualité** : des produits locaux ou français, bio et éthiques, proposés dans des petits commerces de proximité.



22. Les pistes d'évolution des habitudes de consommation

Plus de 30% des répondants estiment que **leurs modes de consommation sont déjà alignés et adaptés à leurs aspirations.** Ils sont déjà satisfaits de leurs habitudes, bien que certains reconnaissent qu'ils pourraient faire davantage. Parmi ces réponses, on retrouve la demande de **plus de local, de mieux-manger et de moins consommer** – déjà présentes dans les réponses aux questions précédentes. Le **bio** est très évoqué (31%), ainsi que les commerces de proximité et les enjeux de recyclage, du réemploi et de *l'upcycling* (5%).



23. Pour consommer mieux, des produits locaux dans des commerces accessibles

Les leviers privilégiés permettant ce changement d'habitudes de consommation sont la présence de **petits commerces et d'une offre diversifiée, à un prix accessible.**

Une offre de commerces et de produits plus diversifiée et regroupée	668 - 46%
De plus de moyens ou de prix plus attractifs	165 - 11%
Davantage de Vrac / consigne / recyclage	141 - 9%
De plus de temps	113 - 7%
Disposer d'une meilleure information sur les produits achetés	108 - 7%

Verbatims

« Plus de choix de produits bios (alimentaires) et locaux (alimentaires et non alimentaires) en supermarché »

« Plus de transparence sur l'impact des produits de consommation (notamment sur le bio pas forcément toujours sur un niveau faible d'impact) »

24. Les commerces essentiels de proximité

On observe un attachement très fort aux **boulangeries** qui arrive largement en tête des réponses. Le **marché** est également cité à de nombreuses reprises comme un lieu de consommation et de lien social fort avec ses commerçants et son territoire. On retrouve également les **commerces alimentaires, en particulier de produits frais et fruits et légumes.**

Boulangerie	1107 - 18%
Epicerie et petit commerce alimentaire	588 - 10%
Primeurs	539 - 9%
Boucherie, charcuterie, poissonnerie	496 - 8%
Marchés, maraichers et direct producteurs	453 - 8%

*****

Chapitre 3 : Résultats issus du groupe de 70 citoyens

Retours des citoyens sur les manifestes

*La démarche « Habiter la France de demain » a débuté par la production de deux manifestes : le manifeste pour une ville durable de l'Association France Ville Durable et le manifeste de la DGALN (*manifestes disponibles en annexe)*. Ces documents avaient vocation à être des textes de référence pour guider les politiques publiques menées par le ministère du Logement et par ses partenaires. Ils sont articulés autour des 4 défis de la ville et des territoires durables : la sobriété, la résilience, l'inclusion et la productivité/création de valeurs.*

Le premier objectif de cette nouvelle étape de consultation était de recueillir le regard des citoyens sur la vision proposée, à travers une analyse de la parole citoyenne issues de 10 consultations précédentes d'une part, et sur le contenu des manifestes d'experts d'autre part.

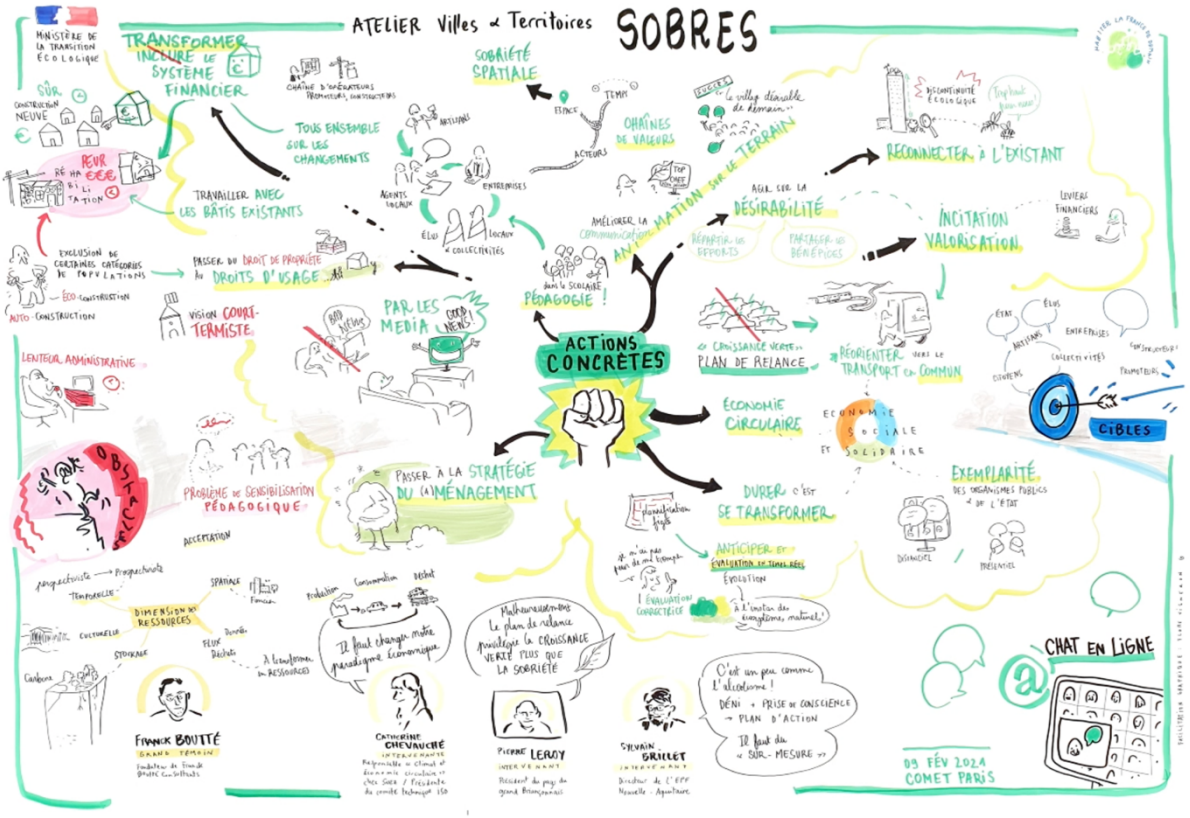
Les citoyens participant aux ateliers ont ainsi donné leur avis collectivement sur le manifeste produit par l'association France Ville Durable, et des avancées concrètes ont pu être proposées :

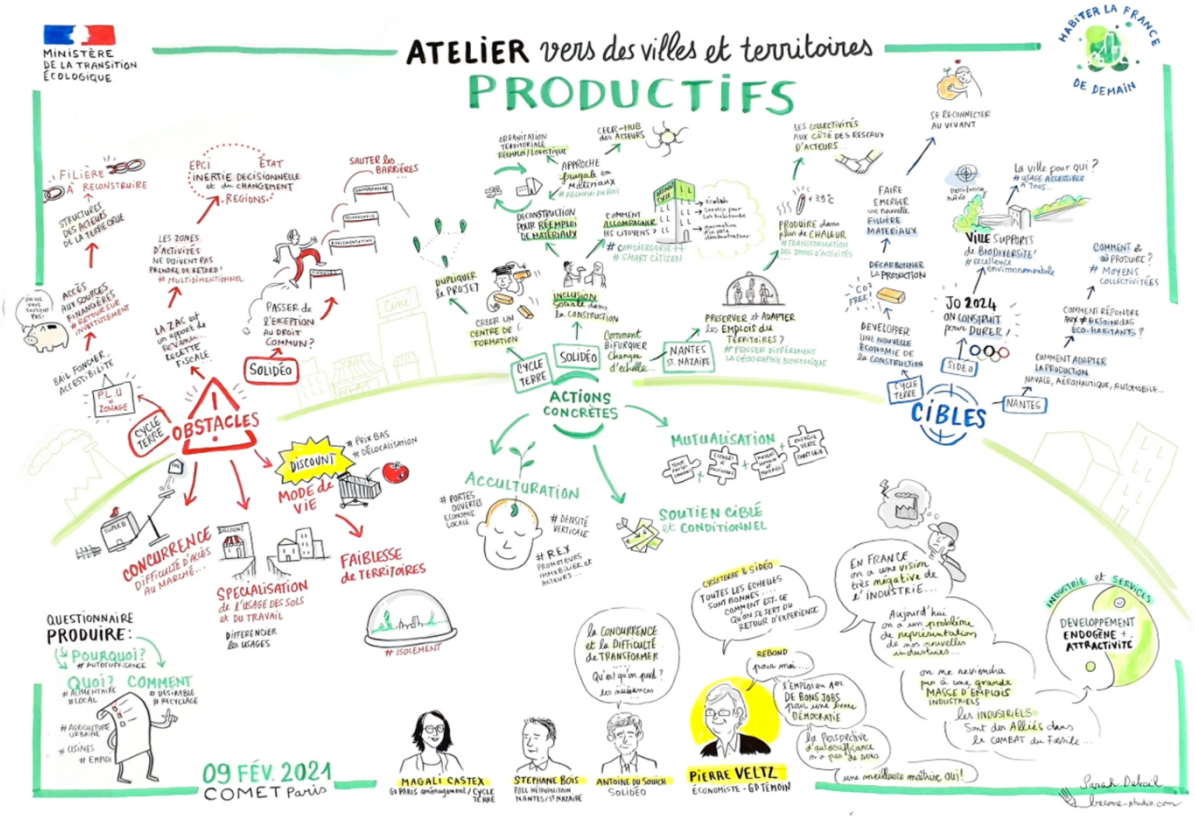
- *Chercher l'efficacité et proposer des actions faisables et quantifiées*
- *Mieux inclure les territoires, et notamment les zones rurales*
- *Remettre certains sujets sur la table : sécurité, emploi territorial, alimentation…*
- *Explorer des solutions alternatives (sur l'habitat, la mobilité…)*
- *Proposer des leviers concrets pour faire aboutir le projet (loi, concertation locale…)*

La démarche Habiter la France de demain *a axé ses travaux préalables sur 4 sujets de réflexion explorés en atelier collaboratif par le ministère du Logement et ses partenaires : les territoires inclusifs, sobres, résilients et productifs/créatifs. Retrouvez les travaux préalables ci-dessous.*

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE
ATELIER vers des villes et territoires
RÉSILIENTS
HABITER LA FRANCE DE DEMAIN
Partager une COMPRÉHENSION GLOBALE des enjeux
LA CULTURE du RISQUE
un problème de SILOTAGE
DÉFINIR la résilience, MAIS À QUOI ?
OBSTACLES
La MULTICIPLICITÉ des sites & des OUTILS
on s'est adaptés DE TOUS TEMPS mais de façon SUBIE
trouver la CLÉ par L'AMÉNAGEMENT du territoire plutôt que GÉRER les RISQUES
la résilience comme MÉTHODE
TOUT EST lié c'est SYSTÉMIQUE
S'orienter face à l'incertitude
LA CRISE COMME OPPORTUNITÉ :
solutions innovantes
"AMITER" le renouvellement URBAIN
La BOUSSOLE de la résilience cerema
orientations
vision
construire des stratégies
Nous avons besoin repères
ACTIONS CONCRÈTES
AGENDA de la RÉSILIENCE territoriale
Travailler AVEC LA POPULATION
DÉBATS PUBLICS
CONCERTATION
un PÔLE de L'IMAGINATION citoyenne
EXPÉRIMENTATION
COOPÉRATIVES
FACE AUX FREINS ANTICIPER
S'APPROPRIER les enjeux
SCÉNARISER intégrer le patrimoine
Trouver le BUDGET À ÉNERGIE
il faut UNE GOUVERNANCE en COHÉRENCE
EXPÉRIMENTATION
Accepter la REVERSIBILITÉ
Étudier la REPRODUCTIBILITÉ du modèle
DIAGNOSTIQUER les vulnérabilités pour construire des STRATÉGIES RÉSILIENTES
JUSTICE et répartition des COÛTS
CO-BÉNÉFICE
BUDGET — la prévention est un bon investissement
CIBLES
LE PORTAGE POLITIQUE POUR ACCOMPAGNER les acteurs
Donner un SENS MOBILISATEUR
Mobiliser également LES ENTREPRISES
système
@COMET PARIS
9 FÉV 2021
Magali REHEZZA-ZITT
Aurore CAMBIEN
Katy NARCY
Laurent VIGNEAU

Atelier : Villes et territoires INCLUSIFS
HABITER LA FRANCE DE DEMAIN
MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE
Nécessité de CHANGER NOTRE REGARD.
ce n'est pas "mon ÉDUCATION !"
BARRIÈRES culturelles... et ILLUSION d'un idéal démocratique et républicain
manque de TEMPS
Manque de DIAGNOSTICS pour observer les PRATIQUES RÉELLES
FREINS internes : besoin de LIBÉRER nos imaginaires pour être + INCLUSIF
Besoin de LIEUX de RENCONTRE, d'ÉCHANGE !
obstacles et difficultés
Besoin de MOYENS pour tendre vers + d'INCLUSION !
son COÛT du foncier élevé...
l'ÉGALITÉ et la MIXITÉ doivent être + PRÉSENTS dans la formation des futurs acteurs publics...
Investir dans des MOYENS, développer des MODÈLES ÉCONOMIQUES favorables à ces PROJETS.
crédons de la VALEUR...
et reconnaissons celle des ACTEURS !
Créer des LABELS pour les villes autour de l'ÉGALITÉ, L'INCLUSION...
ACTIONS CONCRÈTES
OBSERVER et ANALYSER les expérimentations, les projets et initiatives qui FONCTIONNENT
Généraliser les CONCERTATIONS, DÉBATS, FORUMS...
Prenons le TEMPS pour faire un diagnostic et DIFFUSER cette culture.
Création d'une CULTURE COMMUNE
ACCOMPAGNER pour déconstruire les blocages, les stéréotypes...
attention aux étiquettes !
S'INSPIRER d'initiatives existantes !
chez nous, ça a marché !
entreprises, associations, communes...
OBJECTIFS
CIBLES
CHAT
Nous n'avons pas toujours le TEMPS nécessaire pour mettre en place des projets...
une ville pérée pour CERTAINS d'entre nous, pour une MINORITÉ, c'est une ville plus agréable pour TOUT LE MONDE !
Soyons VRAIMENT à l'écoute de la diversité.
Donner la PAROLE... ...et surtout ÉCOUTER
Les entrepreneurs ont une responsabilité sociétale dans leurs projets.
Notre culture a du mal à envisager l'ÉCHEC... c'est délicat pour mettre en place des initiatives !
Lorsque nous prenons le temps de la concertation, cela donne de BELLES HISTOIRES !
Judith FERRANDO
Co-directrice Mission Publique Enseignante à Paris I
Co-présidente de l'Institut de la Concertation et la Participation Citoyenne
Sophie VANNIER
Co-directrice de La Ruche, réseau d'incubateur dédié à l'innovation sociale
Louis SOUCHIÈRE
Chargé de mission Égalité Hommes-Femmes
Florian GUYOT
Directeur d'Aurore, qui accueille et accompagne les personnes précaires vers leur autonomie
Barbara GOVIN
9 février 2021 - au Comet Paris


ATELIER Villes & Territoires SOBRES
MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE
TRANSFORMER INCLURE LE SYSTÈME FINANCIER
SOBRIÉTÉ SPATIALE
TOUS ENSEMBLE SUR LES CHANGEMENTS
TRAVAILLER AVEC LES BÂTIS EXISTANTS
CHAÎNES DE VALEURS
RECONNECTER À L'EXISTANT
DÉSIRABILITÉ
INCITATION VALORISATION
PASSER DU DROIT DE PROPRIÉTÉ AU DROITS D'USAGE
VISION COURT-TERMISTE
PAR LES MEDIA
PÉDAGOGIE !
ACTIONS CONCRÈTES
PLAN DE RELANCE
RÉORIENTER TRANSPORT EN COMMUN
ÉCONOMIE CIRCULAIRE
LENTEUR ADMINISTRATIVE
PROBLÈME DE SENSIBILISATION PÉDAGOGIQUE
PASSER À LA STRATÉGIE DU (A)MÉNAGEMENT
DURER C'EST SE TRANSFORMER
EXEMPLARITÉ DES ORGANISMES PUBLICS DE L'ÉTAT
CIBLES
CHAT EN LIGNE
Il faut changer notre paradigme économique
Le plan de relance privilégie la CROISSANCE VERTE PLUS QUE LA SOBRIÉTÉ
C'est un peu comme l'alcoolisme ! DÉNI + PRISE DE CONSCIENCE → PLAN D'ACTION Il faut du « SUR-MESURE »
FRANCK BOUTTÉ
CATHERINE CHEVAUCHÉ
PIERRE LEROY
SYLVAIN BRILLET
09 FÉV 2024 COMET PARIS

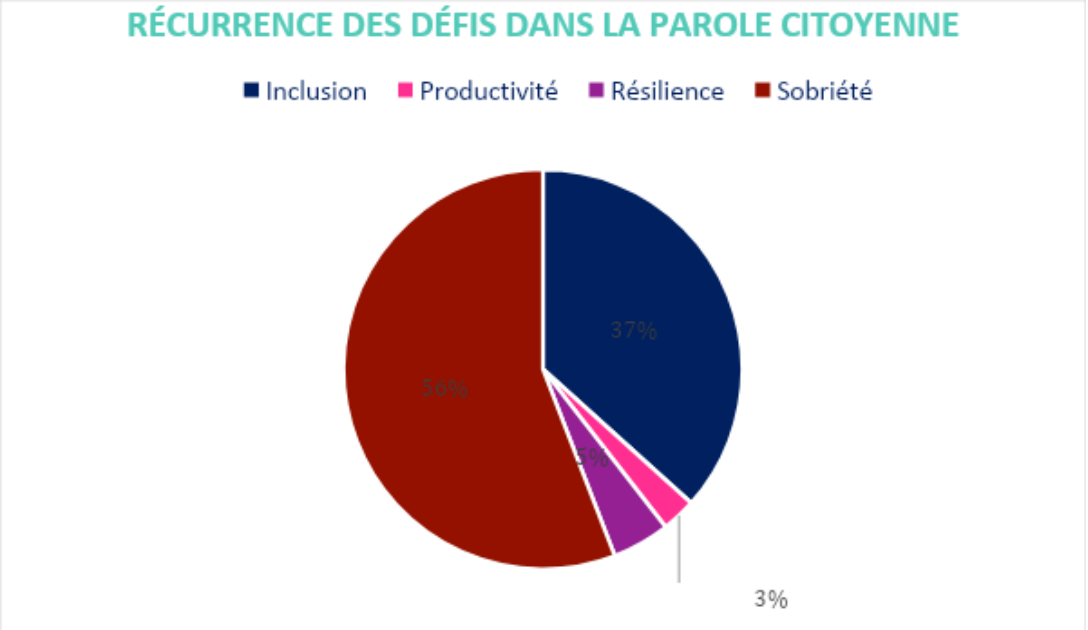

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE
ATELIER vers des villes et territoires PRODUCTIFS
HABITER LA FRANCE DE DEMAIN
FILIÈRE À RECONSTRUIRE
EPCI ÉTAT INERTIE DÉCISIONNELLE DU CHANGEMENT RÉGIONS
SAUTER DES BARRIÈRES
SE RECONNECTER AU VIVANT
La ville pour qui ?
OBSTACLES
CONCURRENCE
SPÉCIALISATION DE L'USAGE DES SOLS ET DU TRAVAIL
FAIBLESSE DE TERRITOIRES
MODE DE VIE
ACTIONS CONCRÈTES
ACCULTURATION
MUTUALISATION
SOUTIEN CIBLÉ ET CONDITIONNEL
CIBLES
JO 2024 ON CONSTRUIT POUR DURER
VILLE SUPPORTS DE BIODIVERSITÉ
QUESTIONNAIRE PRODUIRE : POURQUOI ? QUOI ? COMMENT
EN FRANCE on a une vision très négative de l'INDUSTRIE...
Aujourd'hui on a un problème de représentation de nos nouvelles industries
on ne reviendra pas à une grande MASSE D'EMPLOIS INDUSTRIELS
les INDUSTRIELS sont des ALLÉS dans le COMBAT du FUTUR...
DÉVELOPPEMENT ENDOGÈNE + ATTRACTIVITÉ
La CONCURRENCE et la DIFFICULTÉ de TRANSFORMER
Qu'est-qu'on fait ?
TOUTES LES ÉCHELLES SONT BONNES... COMMENT EST-CE QU'ON SE SERT DU RETOUR D'EXPÉRIENCE
REBOND
L'EMPLOI A DES BONS JOBS MAIS UNE FORME DÉMOCRATIE
la POSTURE d'autosuffisance n'a pas de sens
une meilleure maîtrise, OK !
MAGALI CASTEX
STÉPHANE BOIS
ANTOINE DU SOUICH
PIERRE VELTZ
09 FÉV. 2021 COMET Paris

La parole citoyenne récoltée au cours de 10 consultations précédentes, sur des thèmes variés, a été analysée pour identifier les grands enjeux retenus par la population. Cette photographie a permis de mettre en lumière les éléments absents des manifestes d'experts qui restaient à prendre en compte dans la définition du futur de l'habitat. A l'inverse, des éléments cités dans les manifestes d'experts restent absents de la parole citoyenne.

Ainsi, la thématique de la consommation, qui inclut notamment l'agriculture et la gestion des déchets, était quasiment absente des manifestes d'experts. De même, l'usage de la voiture, la sécurité et la sûreté du logement, l'organisation territoriale de proximité. Le sujet des déplacements pendulaires et leur rapport avec le télétravail a également été largement noté par les participants, tandis qu'il n'apparaissait que peu dans les manifestes.

Les défis ont été priorisés par les citoyens

L'axe de la ***sobriété*** a été le plus investi par les citoyens. L'axe de ***l'inclusion*** a également concerné une grande partie des défis considérés dans les consultations prises en compte. Enfin, sur une quasi-égalité, les axes de la ***résilience*** et de la ***productivité***/***création de valeurs*** sont peu pris en compte : ils concernent principalement le cadre de vie, les services publics et l'emploi.

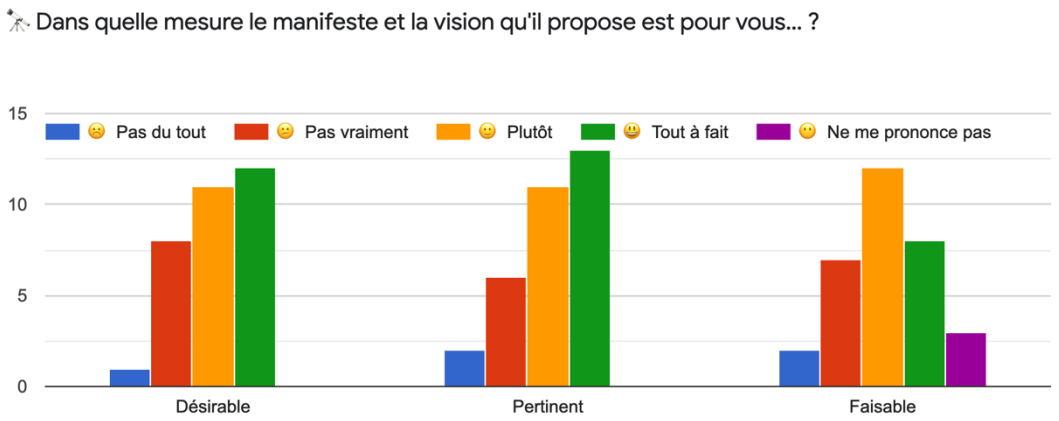


Le regard collectif des 70 citoyens sur l'un des deux manifestes a été organisé autour de 3 critères d'appréciation décrits comme tels :

- **Désirabilité** : adhésion spontanée, enthousiasme et entrain suscité par la vision

- **Pertinence** : relativement au contexte posé dans le manifeste (cf. enjeux sociétaux évoqués)
- **Faisabilité** : réalisme et pragmatisme de la vision

La pertinence et l'enthousiasme du manifeste sur la notion sobriété des territoires est bien admise par les participants, mais sa faisabilité fait débat : plus de la moitié des avis exprimés jugent que le manifeste n'est pas réaliste.



La vision proposée par le manifeste est enthousiaste sur la notion de résilience, cependant sa faisabilité fait également plus particulièrement débat. Sur la notion d'inclusivité des territoires les propositions déployées sont jugées très majoritairement non faisables. Enfin, la « productivité » dans le manifeste est celle qui est jugée la plus sévèrement : plus de la moitié les votants qui ne considèrent cette notion ni désirable ni pertinente. La faisabilité des propositions est descendue plus bas encore.

En complément, sur ces manifestes, les citoyens aimeraient y inclure les thèmes de mobilité, de respect des sols, de densification et recentrage d'activités, de participation citoyenne et de sobriété énergétique et de consommation – qui leur apparaissent absents. À l'inverse, ils considèrent que les zones rurales ne sont pas assez prises en compte, tout comme les thématiques de lien social et de sécurité. Ils plaident pour une réflexion de la productivité et de la création d'activité en accord avec la lutte contre le changement climatique. Enfin, ils proposent dans les faits de sensibiliser la population à la résilience, de développer les espaces et usages partagés (routes, tiers-lieux), et plus d'action sur le mal-logement et la gestion des besoins primaires (eau et alimentation locale).

Retours des citoyens sur les 4 thèmes : logement, déplacement, activités, consommation

Les participants aux ateliers sont des citoyens volontaires ayant participé à la consultation en ligne. Plus de 1.700 volontaires se sont inscrits. 70 d'entre eux ont été sélectionnés pour correspondre à la population française notamment en termes d'âge, de genre, de lieu de résidence et de type de logement pour s'assurer de la diversité des profils. Cette méthodologie a abouti à la constitution d'un groupe **représentatif de la diversité sociale et géographique** de la population française qui a contribué, au cours de quatre ateliers, à l'émergence des idées présentées dans cette synthèse.

Les objectifs associés à ces ateliers :

- **Atelier 1 :** Faire connaissance et s'approprier la démarche d'ateliers auxquels ils prennent part ;
- **Atelier 2 :** Par sous-groupe, travail approfondi sur les défis pour formuler des arguments pour/contre ;
- **Atelier 3 :** Organisés sous forme de *« tribunal des controverses »,* les citoyens ont plaidé en faveur ou en défaveur de chaque défi (voiture individuelle/mobilités nouvelles…), puis se sont positionnés en votant pour la plaidoirie qui les avait convaincus.
- **Atelier 4 :** Mesurer le chemin que les citoyens sont prêts à faire (ce à quoi on peut renoncer, ce qu'il faudrait pour y arriver…) pour accélérer la transition.

Pour permettre aux citoyens de débattre de manière informée et aboutir à une vision commune et pour soutenir leur mobilisation entre le mois de juillet et le mois de septembre de nombreuses ressources ont été mises à leur disposition dont le cahier de vacances qui a permis aux participants de travailler de façon ludique sur les éléments de fond tout en constituant un collectif informé (outil : Klaxoon).

- Mission 1 : la démarche
- Mission 2 : controverse étalement urbain vs densification
- Mission 3 : controverse voiture vs nouvelles mobilités
- Mission 4 : controverse télétravail – digitalisation vs déconnexion
- Mission 5 : controverse e-commerce – livraison vs commerces de proximité

Au cours des ateliers citoyens, les participants ont eu l'occasion de définir ensemble les arguments qui pouvaient justifier chaque polarité sur chacun des 4 thèmes : Se loger, Se déplacer, Travailler et exercer ses activités, Consommer.

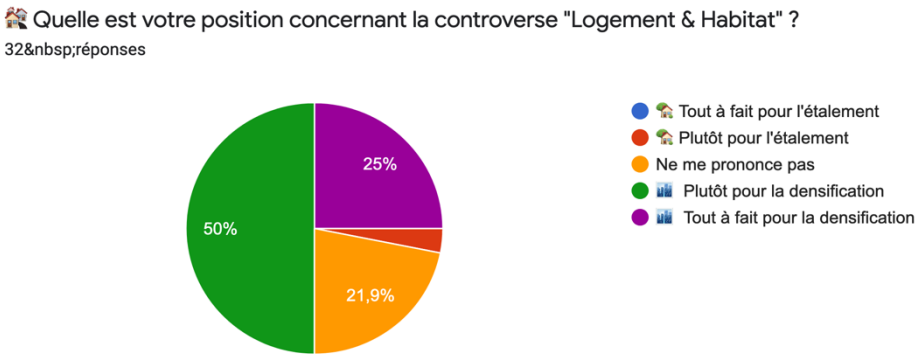
Ils ont également eu l'occasion de définir collectivement, à la lumière des connaissances apportées par les experts, leur vision et les conditions d'acceptation des transitions. Enfin, ils ont listé les éléments à prendre en compte, à continuer ou arrêter, à étudier ou à commencer pour aller dans le sens qu'ils avaient collectivement défini.

Thème 1 : Se loger (Étalement urbain ou densification ?)

👍 Pour l'étalement	❌ Contre l'étalement
• Proximité avec la nature a priori et plus de confort climatique (activités de plein air…) • Confort de l'habitat individuel (isolation, travaux de renouvellement plus simple, espace extérieur) • Obligation d'optimiser l'utilisation des ressources (pétrole, énergie…)	• Implique souvent davantage de transport (en voiture…) et de temps de déplacement • Destruction de terres agricoles • Moins de proximité vie sociale/commerces/services • Moindre efficacité énergétique car moins de mutualisation (surconsommation d'énergie) • Transports publics plus compliqués à mettre en place et à utiliser • Manque de services qui génèrent des initiatives citoyennes et de la créativité
👍 Pour la densification	**❌ Contre la densification**
• Limiter l'artificialisation et réduire l'empreinte carbone par les mobilités douces • Faciliter l'accès aux services/commerces • Favoriser la mixité sociale et fonctionnelle • Créer des liens entre les gens avec lieux partagés • Beaucoup de lieux sont à réhabiliter • Densification possible en grande ville et en ville de plus petite taille	• Permet difficilement la proximité à la nature (pas d'espace extérieur) • Nuisances sonores et pollution même en cœur de village • Îlots de chaleur et perméabilisation des sols • Culture de l'individualisme et du repli sur soi • Présente des limites quant à l'espace disponible

Vers plus de densification

¾ en faveur de la densification, ⅕ ne se prononce pas



Sacrifices et conditions

Pour répondre à cet objectif, **les citoyens se disent prêts à** accepter de profiter de moins de surface en termes de logements, et de renoncer à la privatisation de certains espaces. Ils **auraient besoin que la puissance publique** mette fin au modèle des lotissements individuels en périurbain et aux opérations d'aménagement qui ont un mauvais impact sur l'environnement. En ville, il s'agirait d'apaiser l'environnement urbain (nuisances sonores, incivilités, pollutions…) en réduisant l'espace dédié à la voiture et la logistique urbaine, d'amplifier la réhabilitation de logements et plus d'éco constructions, et faire plus de place à la nature et la biodiversité.

La boussole d'action des citoyens pour 2030

➖ Moins de	➕ Plus de
• Grandes surfaces foncières individuelles • Espaces purement privés non optimisés • Lotissements consommateurs d'espace en périphérie et source de banalisation des paysages • Publicité sur les pratiques autour de l'habitat en défaveur de la transition => faire une mention spéciale/banderole (comme pour l'alcool) sur les publicités concernées • Opposition entre densification et étalement : chercher les bonnes solutions par territoire • Concurrence entre les territoires	• Lois qui favorisent à la densification réfléchie, durable et responsable • Densification sur les parcelles historiquement individuelles, avec des petites surfaces, voir du réversible • Rénovation des logements vieillissants, vacants, etc. • Partage du foncier, des infrastructures, etc. • Services de proximité, lieux partagés, tiers-lieux, etc. • Consultation citoyenne à l'élaboration des plans/programmes d'aménagement via plus de vulgarisation • Mobilités douces accessibles à tous • Facilitation du tissage et du maintien du lien social • Coopération territoriale
🛑 Arrêter	**▶️ Commencer**
• Logements vacants et l'individualisme concernant les terrains • Craindre de ne pas avoir de jardin	• Réutiliser la place disponible pour de la densification ou des espaces partagés (friches, espaces multifonctionnels)

• Artificialisation des sols • Les énergies fossiles et émettrice de gaz à effet de serre • Fermer des services de proximité • Prises de décisions sans consulter les citoyens • Grandes opérations urbaines non inscrites dans son environnement et la conception monofonctionnelle des pôles urbains • D'attaquer les zones naturelles pour y construire	• Intégrer l'habitat léger et réversible (ex : tiny house) dans les réglementations pour faciliter le développement dans un cadre cohérent (ex : BIMBY, occupation temporaire, hameaux...) • Éduquer les citoyens sur la problématique par le biais des médias • Écouter et débattre avec les citoyens à l'échelle locale • Imposer le 0 artificialisation nette sur les zones naturelles • Réfléchir à la population qu'il est possible d'accueillir sur le territoire : capacité d'accueil
🔎 **Étudier**	☑️ **Continuer**
• Bonus/malus sur la surface de l'habitat/km2 en fonction de la surface/habitat/GES/matières premières, contraintes et opportunités... => quels indicateurs ? • Analyser quels sont nos besoins ? Et peut-être les retrouver à 15 min ? • Rémunérer les citoyens pour participer à des débats, augmenter le temps de participation à la vie citoyenne en réduisant notre temps de travail • Un modèle de production moins productiviste • Imaginer des modèles désirables (ville du ¼ d'heure à taille humaine, centralisation étalée, biorégions, densification humaine, rénovation, écoquartiers, densité désirable …)	• D'augmenter la surface de forêt pour disposer de « poumons verts » proches des habitations • D'améliorer les énergies, matériaux et méthodes de construction pour un habitat qui émet moins de GES pour une qualité meilleure ou a minima aussi bonne • La rénovation et la réhabilitation et améliorer le bâti existant • La mise en commun d'espaces (laveries, jardin…) et des productions d'énergies • Préservation des zones vertes et bleues • Éviter l'imperméabilisation des sols • Favoriser la conversion de l'agriculture vers des pratiques plus respectueuses

Thème 2 : Se déplacer (Voiture ou nouvelles mobilités ?)

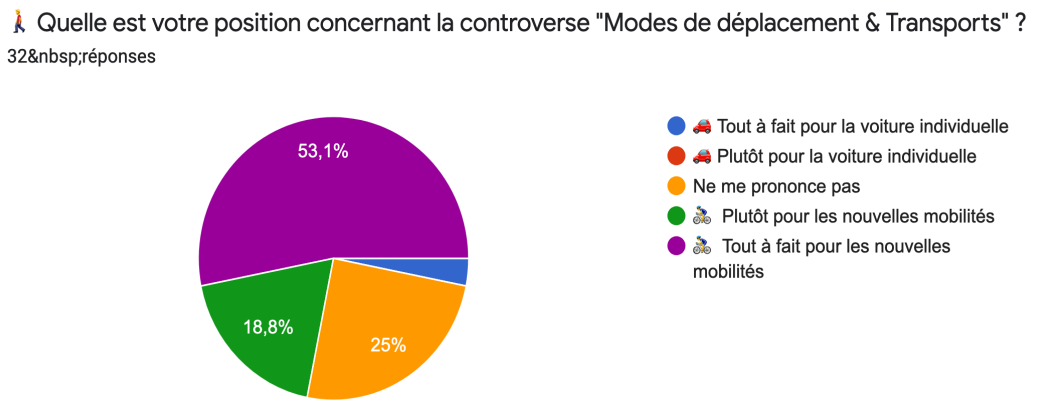
👍 **Pour la voiture individuelle**	❌ **Contre la voiture individuelle**
• Perte d'**autonomie liée à certaines mobilités actives** • Facilité pour les PMR, personnes âgées, isolées… • Modes de transports alternatifs inadaptés aux longues distances et aux milieux ruraux • Réseaux cyclables insuffisants et aménagements manquants et parfois non sécurisés • Le zonage du territoire a rendu l'usage de la voiture individuelle inévitable	• La pollution et la voiture conduisent à des problèmes de santé et à des morts • L'impact sur l'environnement est trop important • Temps perdu dans les bouchons – Liberté de se déplacer et de stationner de plus en plus difficile • Augmente le stress et la nervosité • Le coût carbone de production n'est pas intégré dans le coût réel du véhicule • Empêche une conception apaisée des cœurs de ville

• Les nouvelles énergies et la conduite autonome pourraient permettre de réduire le nombre d'accidents • Pression sociale pour ne pas augmenter le coût de la voiture	• Les coûts de ce mode de déplacement sont trop élevés, tant pour l'usager (carburant, entretien, assurance…) que pour la collectivité (infrastructures, occupation foncière pour le stationnement, pollution de l'air, nuisances sonores…)

👍 Pour les nouvelles mobilités	❌ Contre les nouvelles mobilités
• Lutte contre le changement climatique et pour l'amélioration de la **qualité de vie, de la santé, etc.** • Permet de repenser l'ensemble des **formes de mobilités et l'intermodalité** • Questionne l'usage **: mes déplacements sont-ils nécessaires ? Peut-on les rendre inutiles ?** • Chercher les bonnes solutions de mobilité booste l'innovation ou la recherche • Réouverture des petites lignes d**e transport, entre les communes notamment** • Moins d'embouteillages • Impact positif sur la santé	• Problèmes de sécurité (infrastructures, voies…) • La voiture **permet une logistique plus simple : moins contraignant en termes de charge mentale** • Nécessite un changement profond d'habitudes **: tout va de plus en plus vite et le changement prend du temps** • Incompatible avec certains territoires ou distances • Manque d'in**frastructure dans les entreprises et infrastructures publiques (douches, etc.)** • Problème pour les intermodalités parfois difficiles • Manque de liberté individuelle

Vers des mobilités nouvelles

72% pour plus de nouvelles mobilités (dont ½ tout à fait pour), ¼ ne se prononce pas



Sacrifices et conditions

Pour répondre à cet objectif, **les membres du groupe citoyen se disent prêts à** renoncer à une part de liberté qu'offre la voiture et de ralentir le rythme pour prendre davantage le temps. Cela implique de ne plus habiter loin de leur lieu de travail et ainsi de rompre avec le "rêve pavillonnaire", mais aussi que le parcours domicile-travail doit pouvoir être effectué autrement qu'en voiture.

Ils auraient besoin que la puissance publique facilite les mobilités douces (transports en commun moins chers, infrastructures, équipements et services cyclistes) et réduise la place de l'automobile dans l'espace public et dans l'économie (arrêt du financement des infrastructures routières, reconversion des emplois du secteur, réduction de la publicité, davantage de zones 30…).

Parmi les **pistes de solutions recensées**, on retrouve le **rapprochement des lieux de vie** pour faciliter les déplacements (arrêt du zonage monofonctionnel, critère de proximité du lieu de travail comme critère d'attribution des logements sociaux…). En termes **d'infrastructures**, les citoyens demandent davantage de pistes cyclables, de parcs relais, de services de réparation de vélo ainsi que d'éducation à la mobilité douce. L'intermodalité servirait aux particuliers (réhabilitation des gares avec d'autres modes de transport) mais aussi aux professionnels (dernier km de livraison en vélo-cargo).

La boussole d'action des citoyens pour 2030

➖ Moins de	➕ Plus de
• Étalement urbain • Voies et ronds-points dédiés aux voitures • D'égoïsme et de vanité • Communication/publicité : rompre avec la culture de la voiture individuelle • Fiscalité incitant l'employeur à se procurer des véhicules • Courir après le temps • Véhicules moins obsolescents • Déplacements inutiles et courts en voiture	• Pistes cyclables/voies vertes, stationnement vélo • Cheminements piétons (en sécurité !) • Zones partagées réservées aux mobilités douces • Adaptation de l'usage de l'automobile par l'intermodalité : parcs-relais desservis par transports en commun et réseaux cyclables, covoiturage, autopartage… • Densification urbaine/proximité • Logistique du dernier km en vélo cargo • Services vélo : réparateurs, etc. • Communication/partage avec ses voisins • Inciter différemment par les productions culturelles (cinéma, etc.) et l'exemplarité (PDG, gouvernement… montrent la normalité de parcourir le pays par les mobilités douces)

🛑 Arrêter	▶️ Commencer
• Les politiques publiques pro-voiture, le financement des infrastructures routières et les grands centres commerciaux • La conception monofonctionnelle des pôles urbains • De vendre et faire de la publicité aux véhicules énergivores et peu réparables • Avoir besoin du « confort/liberté » de la voiture • Les déplacements automobiles en ville, alors qu'ils peuvent être nécessaire en zone rurale • Penser que le progrès technologique peut résoudre le problème de la voiture individuelle	• Plans vélo dans les grandes villes, avec objectif d'intermodalité plus rapide que la voiture • Reconversion durable des ouvriers du secteur automobile • Éducation à la sobriété dans la mobilité : quel mode pour quel déplacement ? Pour quel besoin ? • Malus aux automobilistes (assurance, taxe carbone, droits de douane…) si les alternatives à la voiture sont suffisantes mais pas utilisées • Maillage cyclable des territoires ruraux, hors véloroutes touristiques, pour les trajets du quotidien • Voies privilégiées pour covoiturage • Cohérence des aides de l'état pour achat vélo
🔎 Étudier	**☑️ Continuer**
• L'aménagement centré autour des modes actifs plutôt qu'autour de la voiture • Meilleure répartition et attribution des logements sociaux, par exemple en fonction de la proximité du lieu de travail • Le coût de la tarification des transports commun vs le coût de la gratuité • Redéfinir collectivement la notion de réussite personnelle ? (Voiture de fonction, etc.) • L'accès à la propriété cohérent avec des mobilités douces (village éloigné moins cher donc transport plus énergivore, etc.)	• Accélérer la reconversion des flottes de véhicule des services publics et entreprises • En amplifiant : éducation à la pratique du vélo • Cumuler forfait mobilité durable et -50% transports en commun sans restriction • Voies dédiées pour bus • Le forfait vélo

Thème 3 : Travailler (Digitalisation ou déconnexion ?)

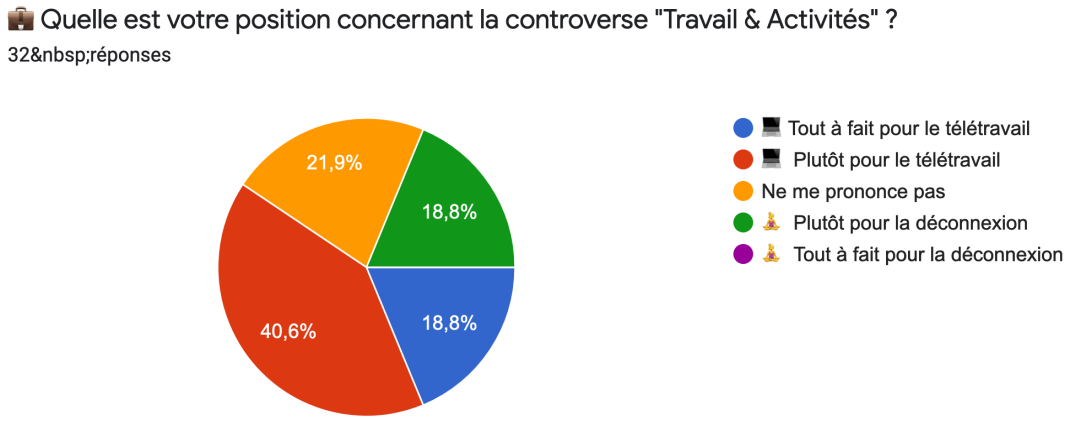
👍 Pour le télétravail	❌ Contre le télétravail
• La limitation des trajets est un gain de temps et de CO2 qui permet une meilleure qualité de vie (activités familiales, sportives et accès aux commerces de proximité) • Étendre son rayon d'action : possibilité d'associer plus de cerveaux aux productions, d'agir sur de nouveaux territoires, de limiter le chômage "géographique"	• NB : Le télétravail ne concerne pas l'ensemble des activités • Désocialisation : plus de solitude, plus de RPS • Difficulté à séparer la sphère privée de la sphère professionnelle • Nécessite un cadre adapté pour être dans une situation de confort (pièce, cantine professionnelle…), risque de renforcer des clivages liés aux classes sociales

• Agir pour les personnes en précarité énergétique • Facilite le travail de plusieurs personnes à distance • Développe la capacité d'autonomie et d'organisation	• Risque de sédentarité • Quid des agents en difficulté avec les outils numériques ?

👍 Pour le travail en présentiel	❌ Contre le travail en présentiel
• Surconsommation de la 5G et des objets connectés • Égalité d'équipement, frais payés par entreprise • Contact humain, créativité et cohésion • Séparation vie privée/professionnelle • Évite l'isolement, la solitude, la sédentarité • Le trajet domicile-travail permet une coupure mentale (balade, air frais…) • Des coworkings à proximité du domicile • Pas d'inégalités vis-à-vis du numérique / risque de mauvais fonctionnement (bugs…)	• Plus de temps pour de temps pour soi, sa famille, sa vie perso, permet plus de calme • Impact psychologique des bouchons • Aménagement de son temps et de son espace de travail plus simple • Réduit le stress du lieu de travail pour certains • Trouver un emploi plus facilement (pas besoin de chercher à proximité de son logement) • Possibilité de faire ses choix de repas • Meilleure productivité, plus efficace, satisfaction

Vers plus de télétravail

59% pour le télétravail (dont 40% "plutôt pour"), ⅕ ne se prononce pas, et ⅕ plutôt pour la déconnexion



Sacrifices et conditions

Pour répondre à cet objectif, **les citoyens se disent prêts à** plus de "nomadisation du travail" et la normalisation du télétravail plusieurs jours tout en conservant impérativement du

présentiel. **Ils auraient besoin que la puissance publique** aménage **davantage d'espaces et d'équipements** pour plus de flexibilité vis-à-vis du lieu de travail (sortir du modèle du bureau personnel, attitré, développer les espaces de coworking, les tiers-lieux et le flex-office…). Ces évolutions récentes nécessitent des évolutions par un **encadrement humain et législatif du télétravail** (meilleur cadre de vie chez soi (équipement, chauffage, réseau, électricité, outils informatiques…) et du droit à la **déconnexion** (prévention des risques psycho-sociaux…).

La boussole d'action des citoyens pour 2030

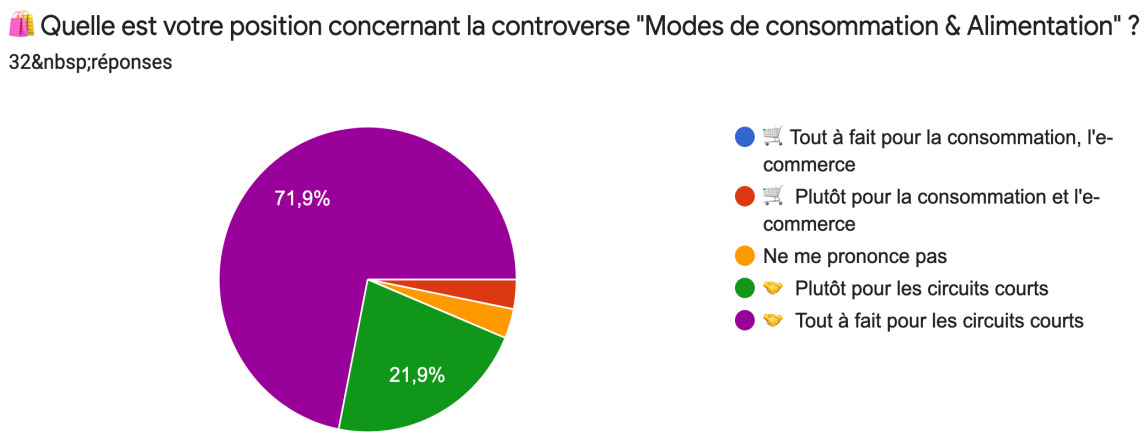
➖ Moins de	➕ Plus de
• Bureaux attitrés • Parkings, et mêmes moyens de transports • Répartition déséquilibrée du temps de travail • Nécessité de rencontre physique entre collègues • Télétravail imposé plutôt que concerté • Télétravail intégral : il faut mélanger avec le présentiel	• Flexibilité dans les horaires pour des activités • Espace de tiers-lieux de proximité équipés pour travailler et garder un lien social • Espaces de travail au sein des logements • Structures de réseau efficaces, moins énergivores • Bons exemples de télétravail • Cybersécurité
🛑 arrêter	**▶️ commencer**
• Se déplacer en voiture pour aller au travail • Espaces de travail à domicile non aménagés • De mettre la pression au risque de créer des RPS	• Adapter la législation (droit du travail) • Former les employeurs au télétravail (RH, managers, participation aux frais)
🔎 étudier	**☑️ continuer**
• Le fait de s'engager localement (associatif, politique, etc.) sur son temps de travail • Restriction de la distance domicile-travail (pour éviter la délocalisation) • Obstacles juridiques au télétravail • Quels emplois se prêtent bien ou pas au télétravail et en quelle proportion	• Permettre d'avoir un meilleur cadre de vie chez soi (chauffage, réseau, électricité, adaptabilité au télétravail, outils informatiques) • L'inclusion numérique • Le droit à la déconnexion

Thème 4 : Consommer (e-commerce ou de proximité)

👍 Pour l'e-commerce	❌ Contre l'e-commerce
• Permet aux acteurs locaux de gagner en visibilité malgré des difficulté techniques et pécuniaires • Moins de déplacements, plus de confort pour le consommateur • Place de marché importante (exhaustivité des produits et baisse mécanique des prix) • Permet des achats plus précis (ex : pièce de rechange plutôt qu'un produit neuf)	• Favorise la surconsommation (accès à plus de produits que nécessaire) et donc l'impact carbone, plastique, etc. • Délocalisation et dureté des emplois (plus loin donc plus opaque et plus énergivore) • Acheteurs deviennent trop exigeants et se déplacent moins • Plateformes souvent installées à l'étranger (paradis fiscaux) et ne payent pas leurs impôts en France • Favorise les chaînes logistiques et entrepôts • Moins de relations clients et donc de lien social • Prix ne sont pas forcément justes : perte de la valeur de l'artisanat • Encore plus besoin de numérique et d'internet • Déconnexion production-saison (box alimentaires…) • Impact environnemental des entrepôts logistiques
👍 Pour les circuits courts	**❌ Risques**
• Dynamiser l'économie locale en rémunérant justement le producteur • Limiter les déplacements des produits et des consommateurs et donc la pollution • Consommer des produits de meilleure qualité et de saison • Utilisation des plateformes de e-commerce, des grandes surfaces et du click & collect pour livrer à ceux qui en ont besoin et pour les produits agricoles et artisanaux, en circuits courts • Atteindre l'autonomie alimentaire sur le territoire en donnant les moyens financiers à notre agriculture de transitionner et d'apprendre leur métier en école • Plaisir/satisfaction personnelle de soutenir des projets locaux et de connaître son producteur	• Offre moins diversifiée • Coût plus élevé • Difficulté de distribution des produits • Question du coût et de la disponibilité des ressources, et faire en sorte que cela soit accessible à tous (financièrement, socialement, géographiquement)

Vers plus de circuits courts

94% pour les circuits courts (dont 72% tout à fait pour)



Sacrifices et conditions

Pour répondre à cet objectif, **les citoyens se disent prêts** à changer leurs habitudes et rythmes de consommation et à moins de gaspillage et d'achats en supermarché et en e-commerce. **Ils auraient besoin que la puissance publique** mette en place des mesures pour opérer un changement de modèle radical (arrêt du subventionnement de l'agriculture intensive et transformation des mono-cultures en multi-surfaces diversifiées, protection des agriculteurs vis-à-vis des importations massives…) vers l'agriculture biologique, l'agroécologie, la permaculture et la distribution de ces produits en circuits-courts. Le système d'e-commerce, click and collect, grandes surfaces, livraisons à domicile… - peut être mis au service de produits de qualité et en circuits-courts.

La boussole d'action des citoyens pour 2030

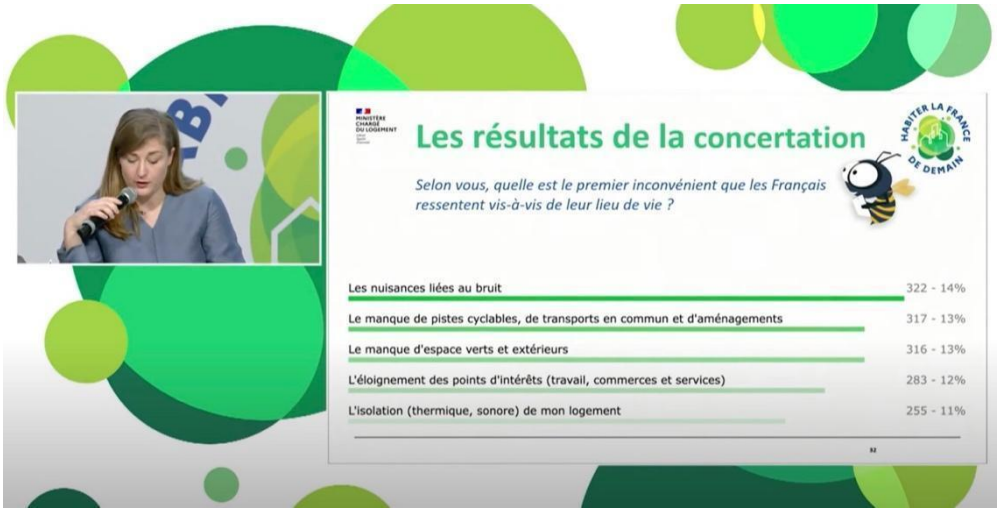
➖ Moins de	➕ Plus de
• Gaspillage (alimentaire, énergie, vêtements) • Publicité, marketing pro-consommation excessive • Importance accordée au matériel • Grandes surfaces • D'achats en supermarché et d'achats sur les grandes plateformes type *Amazon* • Diversité des produits disponibles (hors-saison…) • Peur de l'avenir	• Achats raisonnés, de saison, et de qualité • Organiser et faciliter l'accès aux circuits courts • Plus de production en circuit court bien structuré - offre diversifiée • E-commerce soutenable (production locale, achat groupé, distribution avec des énergies "propres", filières certifiées) • Pouvoir d'achat des foyers pour acheter local • Soutien aux monnaies locales • Autoproduction (formation et sensibilisation) • Économie circulaire • Transformation locale des matières premières

🛑 Arrêter	▶️ Commencer
• De consommer hors-saison et dans le monde • Compétition de consommation instantanée (« tout, tout de suite ») • Subventionner l'agriculture intensive • Les importations massives qui empêchent nos producteurs locaux d'avoir des prix concurrentiels • Les déchets, notamment le plastique	• Changer ses habitudes et ses rythmes de consommation • Permettre aux producteurs de se regrouper et de distribuer leurs produits dans des lieux partagés • Subventionner l'agriculture biologique et la permaculture / inciter financièrement (PAC) • Revaloriser les métiers liés à l'agriculture • Contrôler les flux financiers des plateformes pour repérer celles qui font de l'évasion fiscale et tirent artificiellement les prix vers le bas
🔎 Étudier	**☑️ Continuer**
• Développer la RSE dans toutes les sociétés • Indiquer clairement sur les produits leur "coût environnemental" ou "coût carbone" • Comparer les offres actuelles disponibles et objectiver avec des chiffres l'intérêt de privilégier la proximité • Gestion logistique des circuits courts en ville • Légiférer par obligation sur les circuits courts • Réglementation du e-commerce pour l'éthique • Augmenter la part d'autoproduction de nourriture	• Adopter les bonnes pratiques de consomm'acteur • Transformer les mono-cultures en multi-surfaces diversifiées • Politique pédagogique (comme dans les cantines scolaires avec des produits frais, locaux, de saison, bio, et un choix de repas végétarien) • Les achats de proximité • Les incitations publiques pour du consommer mieux

*****

L'événement de restitution du 14 octobre 2021

La restitution de la démarche s'est tenue à la Cité de l'architecture et du patrimoine à l'occasion des Journées de l'architecture, le 14 octobre 2021, en présence d'Emmanuelle Wargon, ministre du Logement, et plus de 200 participants : acteurs de l'aménagement et du logement, représentants d'organisations et de la société civile, parlementaires, élus locaux, etc. L'événement a été retransmis en ligne et peut être visionné à l'adresse suivante : https://www.youtube.com/watch?v=hc7dFa7rzq0



4 citoyens volontaires ont été porte-parole du groupe de 70 citoyens. Afin de préparer au mieux leurs interventions, bluenove a proposé un coaching à distance avec **Eliott Nouaille,** professeur d'éloquence, qui leur a prodigué de nombreux conseils sur la manière de rendre leur récit le plus clair et impactant possible.

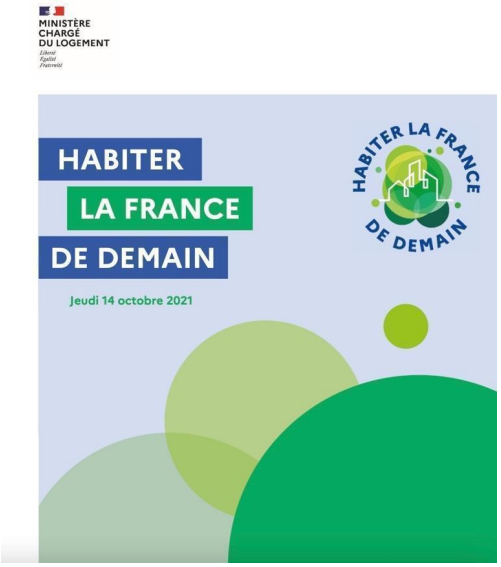
"J'ai adoré parce qu'on a appris plein de choses. […] Pour une fois, ce n'était pas juste un débat d'experts : on nous a écoutés et on nous a donné les moyens de nous faire écouter". **Anne**, citoyenne

"On a pu confronter nos idées […] et on remarque qu'une idée seule, qui peut paraître utopique, peut arriver à une idée forte après une négociation." **Nicolas**, citoyen

"J'ai vu en oeuvre la force de l'intelligence collective, ce que des personnes d'univers différents peuvent co-construire ensemble." **Florence**, citoyenne

L'événement de restitution (crédit photos : Arnaud Bouissou pour le MTE)

Cette restitution a été accompagnée de la mise en ligne d'un dossier du participant, qui reprend la synthèse de la démarche. Ce document est téléchargeable sur le lien suivant : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/DP_HabiterLaFranceDemain.pdf



Cet événement de restitution a eu de nombreuses retombées presse, notamment en réaction aux annonces de la Ministre du logement.

En voici quelques exemples :

Les dix pistes du gouvernement pour « habiter la France de demain »

Promouvoir des logements neufs et abordables, densifier les périphéries… la ministre du logement Emmanuelle Wargon a présenté, jeudi, des propositions pour concilier habitat « durable et désirable ».

Par Isabelle Rey-Lefebvre et Emeline Cazi

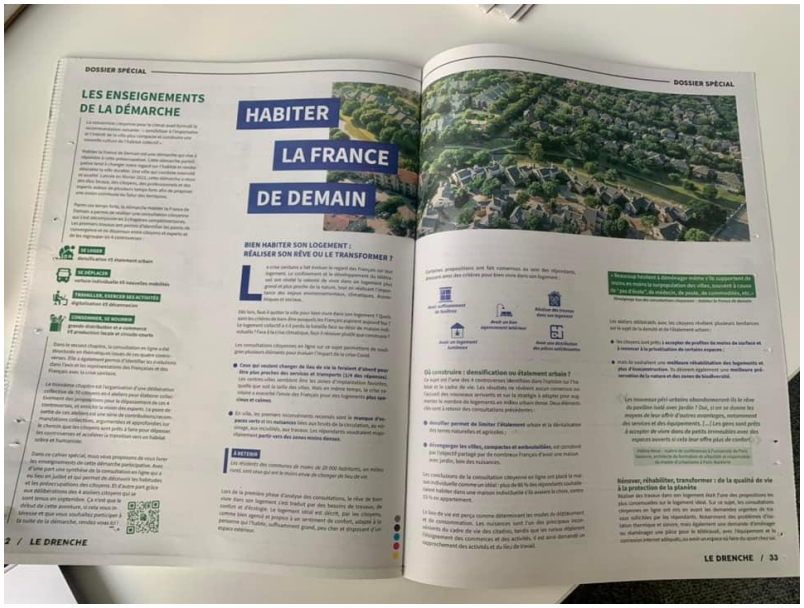
Publié le 14 octobre 2021 à 10h15 - Mis à jour le 14 octobre 2021 à 16h31 · Lecture 8 min.

Article réservé aux abonnés

- Les dix pistes du gouvernement pour « Habiter la France de demain » https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/10/14/qualite-des-logements-relance-de-la-construction-adaptation-au-vieillissement-les-dix-pistes-d-emmanuelle-wargon-pour-habiter-la-france-de-demain_6098326_3234.html
- La Ministre du logement dévoile ses idées pour habiter la France de demain https://www.actu-environnement.com/ae/news/ministere-logement-devoile-idees-habiter-france-demain-38382.php4
- « Il faut gagner la bataille culturelle du logement », Emmanuelle Wargon https://www.lemoniteur.fr/article/il-faut-gagner-la-bataille-culturelle-du-logement-emmanuelle-wargon.2169357
- L'habitat de demain : "Je crois beaucoup à la densification du périurbain, à sa réorganisation en archipel, ça permet une densification du lien social", Jean Viard https://www.francetvinfo.fr/replay-radio/question-de-societe/l-habitat-de-demain-je-crois-beaucoup-a-la-densification-du-periurbain-a-sa-reorganisation-en-archipel-ca-permet-une-densification-du-lien-social-jean-viard_4793307.html
- Et si le modèle du pavillon avec jardin était vraiment une impasse ? https://www.liberation.fr/societe/logement/et-si-le-modele-du-pavillon-avec-jardin-etait-vraiment-une-impasse-20211018_ULDFKYEL5ZDERC5RL5ITQGK4EI/

L'édition de novembre du Drenche a été accompagnée d'un supplément « Habiter la France de demain », tiré à 140 000 exemplaires et distribué gratuitement dans 800 établissements scolaires et universitaires en Île-de-France, dans le Nord et dans le Grand Ouest (selon les canaux de distribution habituels du Drenche).

Ce travail a également donné lieu à une publication sur le site web du Drenche, accessible à cette adresse :
https://ledrenche.ouest-france.fr/quel-modele-dhabitation-pour-la-france-de-demain/ .



Nous devons faire en sorte que ces initiatives soient plus visibles, et qu'elles puissent grandir, être démultipliées et répliquées à grande échelle.

STÉPHANIE DUPUY-LYON

Directrice générale de l'aménagement, du logement et de la nature

Pourquoi réfléchir à la ville de demain était-il une priorité ?

La démarche Habiter la France de demain, qui consiste à imaginer la manière d'habiter la France et les territoires demain, vient d'une démarche antérieure, le plan "villes durables", qui a eu de nombreux succès, provoqué de nombreux changements politiques, et avait tracé les grands principes des villes et territoires durables. 10 ans après en 2020, cette démarche avait besoin d'un nouvel élan pour les 10 ans à venir. À l'initiative de la ministre du Logement Emmanuelle Wargon, nous avons voulu dessiner une vision réaliste et partagée du futur pour les villes et territoires de demain, et répondre aux grands enjeux de transitions écologique, énergétique, sociétale et numérique.

Ensuite, la crise sanitaire est venue bouleverser un certain nombre d'habitudes en termes de logement, de rapport à la nature, de travail, etc. Enfin, la convention citoyenne pour le climat a fait émerger un certain nombre d'enjeux, qui devaient également être transformés en actions.

Pourquoi était-il important de co-construire cette vision ? Qu'est-ce que la vision des citoyens apporte par rapport à celle des experts ?

Historiquement, les plans de ce type sont construits avec les parties prenantes : chercheurs, associations, professionnels, et collectivités. L'idée d'associer les citoyens est assez nouvelle. Or, cette démarche touche à des questions d'habitude, de manière de vivre, de culture sociétale, qui sont autant d'enjeux concernant directement les citoyens.

Lors de la mise à jour de la feuille de route du plan "villes durables", nous nous sommes rendu compte qu'il manquait la composante citoyenne, pour s'approprier cette vision et permettre de les embarquer dans la démarche.

Avez-vous été surprise par les contributions citoyennes ?

J'ai été marquée, via les contributions citoyennes, par leur capacité à prendre du recul et à remettre en question des éléments que l'on aurait pu imaginer comme acquis, notamment dans le traitement des controverses, avec une maturité véritablement impressionnante dans la manière d'aborder les sujets. Il faut réaliser que ces thématiques sont des équations complexes à résoudre : conjuguer les contraintes des crises climatique et sanitaire, les contraintes économiques, sociétales, et pouvoir faire émerger un avenir désirable est une tâche ardue. Et ce type de collaboration permet sans doute de surmonter une partie de ces difficultés.

Enfin, je tiens à saluer la mobilisation sans faille et dans la durée des groupes de travail citoyens, remarquables à tous égards.

Quels sont les principaux enseignements tirés de cette démarche ?

Gardons en tête que le but de la démarche est à la fois de donner une vision, mais également de démontrer que cette vision est possible. Nous avons besoin de tous les acteurs, toutes les parties prenantes pour avancer sur cette thématique. Un acteur seul, qu'il soit élu, professionnel ou associatif, ne peut pas faire avancer les choses.

Enfin, elle a contribué à montrer que beaucoup de choses existent déjà, sous forme d'initiatives locales, de projets ou de manières de faire qui sont une part de la solution. Nous devons faire en sorte que ces initiatives soient plus visibles, et qu'elles puissent grandir, être démultipliées et répliquées à grande échelle.

Quelles suites seront données à cette démarche ?

Nous avons désormais une feuille de route pour construire une action de politique publique et faire émerger davantage de projets s'inscrivant dans cette vision.

Cette démarche va venir irriguer un certain nombre d'initiatives ou d'actions qui vont être mises en place dans les années qui viennent.

Nous aimerions également prolonger l'engagement des citoyens sur d'autres thématiques sur lesquelles leur apport serait nécessaire, comme la gestion et les usages de l'eau, ou la rénovation du label "éco-quartier" par exemple.

En résumé, il faut avoir en tête que la démarche Habiter la France de demain va dessiner la politique d'aménagement du territoire pour les 10 ans à venir.

Manifestes de France Ville Durable et de la DGALN pour l'habitat de demain

Manifeste pour les villes durables

Document de travail de France Ville Durable

Les villes, quelle que soit leur taille, concentrent la plupart des enjeux sociaux, économiques et environnementaux, qui sont aujourd'hui requestionnés, reprécisés, à l'aune du dérèglement climatique et des autres phénomènes liés à l'anthropocène. Il est urgent de redéfinir les visions de la ville durable de demain, qui ne peuvent plus être les mêmes qu'au XXe siècle.

Les villes détiennent par leurs compétences et leur proximité avec la société civile, une grande partie des solutions pour mettre en œuvre concrètement les transitions nécessaires pour atténuer le dérèglement climatique, tout en s'y adaptant, et en préservant et améliorant la qualité de vie des habitant.e.s, en particulier à travers la planification urbaine, la "fabrique" et la gestion de la ville.

La ville de demain doit se réinventer pour rassembler davantage qu'elle ne divise : la ville durable est une ville qui prend soin. Elle prend soin de ses habitant.e.s, en particulier les plus fragiles, de ses écosystèmes, de ses infrastructures, de son espace public, de ses entreprises, des territoires environnants…

C'est une ville qui est pensée et gérée à une échelle plus large que ses frontières administratives, comme un territoire interconnecté qui fait système, interagit, coopère et mutualise les efforts. C'est une ville qui intègre tous les enjeux du développement durable, à toutes les échelles, du logement au grand territoire, et dans la durée, de la planification à la gestion quotidienne.

C'est une ville qui est régulée et façonnée démocratiquement par les pouvoirs publics locaux, dans l'intérêt général, au plus proche et avec les citoyen.ne.s, et les entreprises, dans un dialogue et une écoute permanente de leurs besoins et en protégeant les libertés individuelles. Elle considère que la coopération multi-partenariale et l'inclusion de tous les acteurs dans la gouvernance des projets et le développement local est un levier efficace pour répondre aux enjeux de transition.

C'est une ville où aucun modèle unique ne peut s'imposer : les objectifs de transition sont globaux et doivent être les mêmes pour tous mais la transformation nécessaire est mise en œuvre différemment en fonction du contexte et des spécificités locales (géographiques, patrimoniales, historiques, culturelles, socio-économiques…).

C'est une ville consciente de ses vulnérabilités et de ses ressources, qui est capable d'anticiper, de s'adapter et de se remettre des crises, car elle a fait évoluer sa gouvernance et son urbanisme pour être plus résiliente, face aux aléas du quotidien comme aux chocs majeurs.

Sûre, prévenante, protectrice et créative, elle propose un ensemble de services adaptés aux besoins des usagers, qui améliorent la qualité de vie, tout en préservant les ressources, économisant l'énergie, et en reconquérant la qualité de l'air, de l'eau et des sols, en France comme à l'étranger. Elle développe une économie responsable, créative et prospère, compatible avec les limites physiques de la planète.

La ville durable du XXIe siècle est sobre, résiliente, inclusive et créative.

Projet de note manifeste inspiré des réflexions du bureau de France Ville Durable – décembre 2020

[Manifeste France Ville Durable]

« Habiter la France de demain »
pour une vision renouvelée de l'aménagement et de la qualité du logement

La **crise sanitaire** a fait émerger une demande forte des Français pour des logements de qualité, suf samment grands, avec un espace extérieur directement accessible et si possible végétalisé. Elle a suscité une forme de rejet de l'habitat collect f dense, avec comme corollaire, une plus grande aspirat on à la maison individuelle avec jardin. Or ce modèle d'aménagement s'avère souvent incompat ble avec la lut e contre l'art f cialisat on des sols, la recherche d'un aménagement bas-carbone et la concept on de lieux qui favorisent le « vivre-ensemble ». Il n'est d'ailleurs pas non plus facilement compat ble avec d'autres aspirat ons de nos concitoyens en mat ère de proximité de l'emploi et d'accessibilité aux équipements et services, qu'of re la « ville du quart d'heure ».

La **crise des gilets jaunes** a en outre révélé la fragilité du modèle de la France des trente glorieuses, des lot ssements et des ronds-points, prisonnière d'un aménagement entre zones d'act vité, zones commerciales et zones pavillonnaires, toutes dépendantes de la voiture individuelle.

Le dépassement de cet e contradict on nécessite de formaliser un projet polit que ambit eux d'urbanisme et d'aménagement qui réponde à une demande relayée par la convent on citoyenne pour le climat, celle de « sensibiliser à l'importance et l'intérêt de la ville plus compacte, et construire une nouvelle culture de l'habitat collect f »[1] allant plus globalement vers une meilleure prise en compte des **enjeux climat ques et environnementaux** dans les territoires. Car la crise majeure à laquelle nous sommes confrontés, et qui génère en réalité toutes les autres, concerne en ef et **la durabilité et la soutenabilité** de nos villes et de nos territoires qui doivent impérat vement mieux intégrer les enjeux globaux, notamment climat ques, en ne compromet ant pas les ressources et les potent alités des générat ons futures, tout en répondant aux aspirat ons des habitants en mat ère de confort et de qualité de vie et en tenant compte de la spécif cité du lieu.

Le projet **« Habiter la France de demain »**, porté par le ministère du Logement, doit redéf nir les fondamentaux de notre vie en commun en réaf rmant les principes simples qui fondent un **aménagement sobre et humaniste**. Ces fondamentaux doivent être traduits aux dif érentes échelles, du logement au grand territoire, et pour tous les territoires (métropole, zones périphériques, ville moyenne, pet t bourg rural, etc.), en ident f ant les projets qui les ont déjà concrét sés, pour servir d'étalon aux futurs projets de transformat on.

Nous devons construire avec l'**intelligence locale**, avec l'ensemble des part es prenantes de la société civile et des inst tut ons, mais aussi avec les citoyens, en déf nissant, d'une part, une ambit on commune, polit que, partagée, et d'autre part, en met ant en lumière les projets, déjà nombreux, répondant à cet e ambit on, pour donner à voir ce qui a déjà été réalisé comme base d'une **f erté collect ve**.

Nous ne partons pas d'une terre vierge, car nous nous inscrivons plus globalement dans une dynamique de fond dans laquelle la France s'est courageusement engagée depuis de nombreuses années : le sommet de la terre à Rio en 1992 reste l'origine internat onale de la territorialisat on du développement durable à laquelle l'ensemble des pays se réfèrent encore aujourd'hui. Depuis, la France a progressé et dessiné un certain nombre de trajectoires qu'il faut poursuivre, af rmer et préciser, pour en dégager des mesures et des **act ons concrètes, signif antes et opérantes** pour le quot dien de chaque Français.

Un **nouveau pacte** pour une ville et des territoires durables se dessine aujourd'hui autour de quatre déf s polit ques de notre ambit on nat onale pour les territoires : **sobriété, résilience, inclusion et product on**. Ils doivent sous-tendre la fabricat on urbaine et territoriale, et guider l'émergence de territoires, de villes, de quart ers, d'espaces du quot dien, plus durables encore.

1Art cle SL3.11 de la Convent on citoyenne pour le climat

Manifeste pour la ville et des territoires durables