

Projet de Fin d'Etudes

Etude du concept de mobilité :

**La mobilité est-elle un concept prometteur
ou une fabulation pour la ville de demain ?**



2018

Directeur de recherche
BREVET Nathalie

Noel Augustine

Etude du concept de démobilité :

**La démobilité est-elle un concept prometteur ou
une fabulation pour la ville de demain ?**

**BREVET Nathalie
2018**

NOEL Augustine

AVERTISSEMENT

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur (les auteurs) de cette recherche a (ont) signé une attestation sur l'honneur de non plagiat.

Formation par la recherche, Projet de Fin d'Etudes en génie de l'aménagement et de l'environnement

La formation au génie de l'aménagement et de l'environnement, assurée par le département aménagement et environnement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme, de l'aménagement des espaces fortement à faiblement anthropisés, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et de techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement et de l'environnement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Dynamiques et Actions Territoriales et Environnementales de l'UMR 7324 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer toute ou partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

Afin de valoriser ce travail de recherche nous avons décidé de mettre en ligne sur la base du Système Universitaire de Documentation (SUDOC), les mémoires à partir de la mention bien.

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont accompagné au cours de ce projet de recherche.

Tout d'abord, j'adresse mes remerciements à Mme BREVET Nathalie, Maître de conférences en sociologie et en urbanisme à l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, chercheur à l'UMR 6173 CITERES - Equipe IPA-PE de m'avoir accompagnée et avoir su me conseiller tout au long de l'exercice.

Je tiens également à remercier Mr LARRIBE Sébastien, Maître de conférences en aménagement de l'espace et urbanisme et Responsable du département Génie de l'Aménagement et de l'Environnement à l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, de m'avoir apportée son aide dans l'élaboration du système de calcul associé à la filière RESEAU.

Enfin, je tiens également à remercier Mme VALES Oriane, Consultante « Mobilité et Services urbains » à la SCET de m'avoir accordée un entretien téléphonique et pour toutes les informations qu'elle a pu m'apporter.

SOMMAIRE

Avertissement.....	5
Remerciements	9
Sommaire	11
Table des illustrations.....	13
Introduction	14
PARTIE 1 : Etat de l'art sur la notion de démobilité et l'évaluation du concept.....	15
I. QUEL EST CE NEOLOGISME QUE L'ON APPELLE LA DEMOBILITE ?.....	15
1. Qu'est-ce que la démobilité ?	15
1.1. Une idée du Groupe Chronos.....	15
1.2. Les précurseurs	15
1.3. Une notion complexe	16
2. Une demande urbaine globale	18
2.1. Les limites du modèle productiviste	18
2.2. De la mobilité à la surmobilité.....	18
2.3. L'avenir de l'automobile et des infrastructures de transport	18
3. Un appel aux propositions et aux solutions.....	19
3.1. Des solutions associées au travail	19
3.1.1. Le déshorage.....	19
3.1.2. Le télétravail	20
3.2. « Casser les codes »	20
3.3. Le numérique, la clé en main	20
3.3.1. La puissance du numérique	20
3.3.2. Le travail bouleversé par les technologies.....	21
II. LA PERSPECTIVE D'UNE VILLE COHERENTE.....	21
1. Le télétravail, levier de démobilité ?	21
1.1. Un profil visé	21
1.2. A quel rythme se développe-t-il ?	22
2. Démobilité et « ville cohérente »	23
2.1. Un lien fort à la densité	23
2.2. Parvenir à un intermédiaire	23
3. Gouvernance et modèle économique	25
3.1. Des collectivités désorientées	25
3.2. Quels modèles de gouvernance ?	25

Conclusion et ouverture	27
Bibliographie	29

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1- Représentation graphique de la "démobilité"	17
Figure 2- La répartition des formes de télétravail en France	22
Figure 3- La corrélation entre la densité et la consommation énergétique illustrée par la courbe de Newman et Kenworthy	24
Figure 4- Système de calcul final	Erreur ! Signet non défini.
Figure 5- Schéma du scénario final	Erreur ! Signet non défini.
Figure 6 -Répertoire des solutions de mobilité.....	32

INTRODUCTION

Aujourd'hui, la mobilité est devenue un des enjeux majeurs de la vie collective et de la vie quotidienne puisqu'elle est l'un des principaux fonctionnements de la société que certains souhaitent « stopper ». Ce fonctionnement impacte l'environnement d'un point de vue écologique mais joue également sur le « capital spatial ». La mobilité génère des échanges contribuant au développement économique, à la qualité de vie et, est à l'origine synonyme de liberté. En revanche, aujourd'hui, cette mobilité semble éprouvante et « grignoteuse de temps ». De manière synthétique, le point de vue de la mobilité est passé d'un moyen d'un outil de liberté, à une contrainte quotidienne.

En effet, la mobilité s'est accélérée ces deux derniers siècles. Avant l'époque de la révolution industrielle, la répartition démographique était homogène. La deuxième révolution industrielle bouleversant le travail agricole a ainsi donné place au travail industriel d'où l'exode rural. De fait, la ville a amplifié son attractivité par la concentration des emplois qui y régnait. Cette attractivité est le résultat d'un environnement favorable offrant une qualité de vie appréciable et du développement économique de ces aires urbaines. Or, de nos jours, un brassage intense s'effectue sur le territoire et des flux de migration s'observent entre les villes. Ces migrations, se traduisent par une délocalisation du lieu de résidence dirigée par les parcours professionnels. La population se concentre dans les aires urbaines, et ces dernières sont soumises au processus de métropolisation. Ces lieux rassemblent les fonctions de commandement, les moyens de la puissance et la compétitivité d'où l'attractivité qu'elles génèrent. L'étalement urbain provoqué par cette concentration continue, induit une forte mobilité pendulaire présentant des externalités négatives.

Aujourd'hui, il est indispensable de trouver des solutions pour limiter les impacts de la mobilité et ce, impérativement dans les grandes aires urbaines notamment en France. L'Ile-de-France, par exemple concentre 20% de la population totale du pays sur une surface qui représente 2,2% du territoire national.

Dans ce contexte, ce projet de fin d'étude (PFE) vise à étudier le concept de la « démobilité » puisqu'elle semble être la voie à suivre. Ce projet a pour but de décrypter les éléments qui se dissimulent derrière le terme. Le travail de recherche se base sur plusieurs références bibliographiques et du discours de Mme Orianne VALES, Consultante « Mobilité et services urbains » à la SCET, s'intéressant à cette fenêtre de la mobilité.

Dans un premier temps, nous identifierons le concept en prenant connaissance des précurseurs de ce néologisme et la définition qu'ils en donnent, les raisons pour lesquels l'idée a émergé et la manière dont ce concept souhaite ou est mis en action. Dans un second temps, nous l'évaluerons notamment à travers les solutions qu'il souhaite mettre en place, sa cohérence avec la vision de la ville de demain et, enfin sur la souplesse des acteurs face à l'idée.

PARTIE 1 : ETAT DE L'ART SUR LA

NOTION DE DEMOBILITE ET L'EVALUATION DU

CONCEPT

I. QUEL EST CE NEOLOGISME QUE L'ON APPELLE LA DEMOBILITE ?

1. Qu'est-ce que la mobilité ?

1.1. Une idée du Groupe Chronos

Le groupe Chronos est un « think tank » français, autrement dit un laboratoire d'idées innovantes en matière de mobilité. Il est à la fois un centre de ressources mais également un lieu d'échanges où, l'ensemble de ces membres, également membres de grandes entreprises réfléchissent sur de nouveaux usages et services. Il dispose d'une équipe pluridisciplinaire dont les membres sont des acteurs majeurs du domaine des transports, de la ville, des médias et des « intelligences ». L'objectif majeur du groupe Chronos est d'accompagner les entreprises ainsi que les territoires dans le développement de visions stratégiques et de projets nouveaux.

En saisissant les évolutions sociétales et en observant les pratiques individuelles et sociales, les membres mènent des analyses prospectives basées sur les questionnements suivants :

- Comment un usager parvient-il à produire des services, individuellement et en collectivité ?
- A quoi s'apparentent des services innovants dans la mobilité, le travail, les achats, l'énergie etc.?
- Comment produire et organiser des services au moyen des technologies de l'information et du numérique ?
- Quels modèles économiques et de gouvernance faut-il adopter autour de ces services ?

Ils s'intéressent avant tout à l'évolution des mobilités notamment l'intégration des modes de transport, l'accessibilité et la mobilité, l'évolution de la consommation incluant la logistique en ville et les circuits-courts et enfin, l'évolution des pratiques professionnelles visant la désynchronisation des activités, les tiers-lieux ...

1.2. Les précurseurs

La « mobilité » est née de rencontres et d'échanges entre plusieurs grandes entreprises et d'acteurs de la mobilité. **Bruno Marzloff**, fondateur du groupe Chronos en 1998, est avant tout un sociologue qui s'est concentré sur les problématiques liées à la mobilité. En effet, les technologies du numérique font partie, pour lui des facteurs clés de la mutation de nos pratiques, dont la mobilité. Il estime que c'est du ressort de la ville et non de l'homme de s'adapter aux

usages innovants et bénéfiques pour la ville. Bien qu'il soit le porte-parole de l'idée, la réflexion qui se cache derrière le concept naît de la concertation de plusieurs acteurs. Parmi eux, les membres de grandes firmes nationales et internationales du domaine des transports en sont à l'initiative.

Georges Amar, ancien directeur de l'unité prospectiviste et développement de l'innovation à la RATP est consultant en mobilité et prospectiviste. Il est également chercheur associé à la chaire Théorie et Méthodes de la Conception Innovante de l'Ecole des Mines Paris Tech. Ce centre de gestion consiste à élaborer des outils de gestion et de nouveaux modèles de gouvernance liés à l'innovation.

Christian Caye est délégué au développement durable de VINCI mais également administrateur du Comité 21 et de l'association des entreprises pour l'environnement (EPE). Au sein de cette association, il aborde des sujets tels que les villes durables ou encore l'efficacité énergétique des bâtiments. Engagé, il est le fondateur de VINCI pour la cité et anime la chaire *Ecoconception des ensembles bâtis et infrastructures*. Cette chaire a développé un instrument permettant d'évaluer l'analyse du cycle de vie (ACV) d'un bâtiment. Enfin, il est membre du comité d'orientation de la Fabrique de la cité, think tank comme le groupe Chronos, travaillant sur la prospective et les innovations urbaines.

Philip Gargov, géographe et spécialiste de la ville numérique, est le fondateur du blog [pop-up] urbain, un cabinet de tendances et de conseil en prospective urbaine créé en 2009.

Jean-Louis Jourdan, directeur du développement durable de la SNCF. La branche développement durable de la SNCF travaille sur trois champs. Le premier, la préservation de l'environnement se traduit par la maîtrise de l'empreinte environnementale des activités industrielles. Le deuxième volet concerne les mobilités nouvelles et plus particulièrement la manière dont sont gérés les derniers kilomètres en amont ou en aval des parcours ferroviaires. Enfin, le volet sociétal prend en compte les conséquences des actions sur les territoires. Pour économiser son empreinte énergétique, la SNCF tente d'être innovante et se concentre sur l'allègement du matériel et la fluidification du trafic.

1.3. Une notion complexe

Dans son livre *Sans bureau fixe*, Bruno MARZLOFF explique, en 2013, ce qu'il entend par « démobilité ». Cumulés, les déplacements domicile-travail représentent des centaines d'heures itérées annuellement. Finalement, ces déplacements représentent une énergie négative contre laquelle il souhaite lutter. Par-là, il entend « réduire les déplacements contraints, capitaliser les mobilités choisies et déployer des mobilités créatives ». De manière générale, il s'agit d'une idée visant à revoir certaines formes de mobilité.

A partir de là, Julien DAMON, professeur associé au Master Urbanisme de Sciences Po mais aussi conseiller et Expert sur l'évolution de la protection sociale et des politiques urbaines, a tenté d'éclaircir cette première définition. D'emblée, il annonce, « la démobilité appartient assurément à la famille de ces néologismes au premier abord obscurs ». Il est alors sujet d'un concept complexe. Après *Smart City* ou encore *résilience*, d'autres caractéristiques émergent pour qualifier la ville souhaitée, le terme démobilité semble s'y prêter. Parmi les auteurs qui parviennent à l'utiliser, certains préfèrent conserver la définition initiale. D'autres tentent de le redéfinir. « La démobilité recouvre tout ce qui n'est du ressort ni de l'aménagement, ni des

infrastructures » (PIALOT D., 2017). « Moins de kilomètres à parcourir, moins de temps de transport ». (GHORIS Y., 2015). Des définitions qui peuvent se questionner sur le mot que ces auteurs définissent, à savoir si il s'agit du même. Dans chaque discours, des solutions ou des actions associées à des leviers de démobilité sont présentées. Le néologisme peut prendre deux directions. Soit il est utilisé pour agir sur le taux de motorisation des ménages soit pour s'inquiéter des temps de parcours domicile-travail.

Parmi ces solutions, certaines ont déjà été proposées par les précurseurs et, comme la démobilité est un « sac » d'idées et d'opportunités, d'autres auteurs en profitent pour présenter des solutions nouvelles qui peuvent, potentiellement y répondre. Ces solutions sont, pour la plupart sujets à des expérimentations.

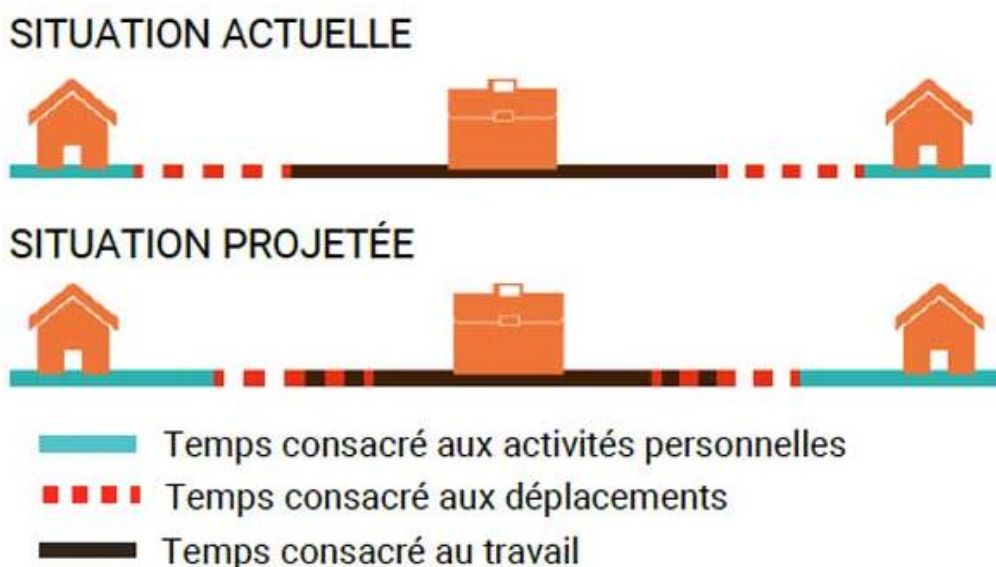


Figure 1- Représentation graphique de la "démobilité"

La démobilité est alors appelée lorsque les flux et les problèmes qui y sont liés ne sont plus « gérables ». Ce caractère incontrôlable s'associe aux mutations et évolutions amenant à bouleverser la mobilité de tous. En effet, les perturbations climatiques, les mutations du travail, les technologies de l'information et la communication (TIC) ainsi que l'augmentation du coût de l'énergie prévoient :

- Une moindre demande et des alternatives à l'organisation des mobilités professionnelles
- Une mobilité liée aux loisirs qui va être de plus en plus sollicitée et par conséquent plus coûteuse
- des distances domicile-travail amenées à être limitées

Cette analyse est un appel à l'anticipation, à l'accompagnement de la transition. Les opérateurs en ont conscience. A eux seuls, ils ne peuvent pas anticiper l'avenir de la mobilité puisqu'elle inclut d'autres paramètres qui vont au-delà du champ propre des transports. Ils semblent désemparés et appelle autrui à l'aider. Ce concept peut alors être vu comme la possibilité de travailler vers une vision commune et une rupture de la monofonctionnalité.

2. Une demande urbaine globale

2.1. Les limites du modèle productiviste

A travers le modèle de production fordiste, Henry Ford a souhaité mettre l'automobile à portée de tous. Le modèle qu'il a initié est le résultat de l'urbanisme fonctionnel. Un modèle, qui, à partir des années 1970 a posé de réels questionnements quant à son évolution. En effet, le modèle a été adopté à outrance et s'est intensifié. Aujourd'hui, le modèle atteint ses limites puisqu'il génère actuellement un certain nombre de conséquences négatives notamment liées à la mobilité.

L'automobile a été, pendant longtemps synonyme de liberté et de voyage. La voiture est devenu essentiel à chacun et son usage s'est intensifié, jusqu'à perdre son utilité initiale. En effet, à force de l'utiliser en masse, l'usage de l'automobile a généré des externalités négatives tels que la pollution ou encore la congestion. Les émissions en CO₂ représentent une part conséquente dans le domaine des transports. Ces émissions sont, à la fois néfastes pour notre écosystème et pour notre santé. Bien que certaines mesures soient adoptées pour réduire cette consommation, l'usage intensif de la voiture persiste. Ces mesures méritent d'être réévaluées car elles sont peu satisfaisantes. La congestion est la deuxième externalité négative. Elle est ressentie par la saturation des routes ou encore des transports en commun en heures de pointe. Par exemple, 74% des franciliens sont confrontés quotidiennement à la saturation des transports en commun. La congestion génère des temps perdus dans les transports et donc un gaspillage de carburant accentuant la pollution atmosphérique, créant ainsi un cercle vicieux.

2.2. De la mobilité à la surmobilité

Pour lutter contre ces externalités, les infrastructures se multiplient et se modernisent. Il s'agit d'une offre toujours plus neuve qui crée toujours plus de demande. « Construire plus d'offres pour réduire la congestion, c'est comme relâcher sa ceinture pour prévenir l'obésité » (Bruno MARZLOFF, 2013).

Le développement de ces infrastructures de transports et des véhicules motorisés a inévitablement contribué à l'élargissement des déplacements domicile-travail. Cette tendance s'observait déjà dans les années 1970. « Les véhicules créent plus de distances qu'ils n'en suppriment » (Ivan ILLICH, 1973). « La vitesse ne fait pas gagner du temps mais elle consomme de l'espace » (ZAHAVI, 1974). Cet écartèlement s'observe aussi bien en termes de distance qu'en temps de parcours et ce, à cause des problèmes de congestion. Chaque année, les automobilistes, en Ile-de-France passent 65h dans les embouteillages. Pour y pallier, les travailleurs empiètent sur leur temps libre.

Dans la société actuelle, la mobilité puise physiquement et psychologiquement les usagers et génère des troubles nouveaux tels que le stress, la fatigue etc. Ces conséquences sont ressenties par 63% des franciliens. La solitude et la marginalisation sont également des émotions ressenties par l'usage intensif de la voiture particulière. Les transports représentent un important budget pour les ménages, situé après le logement et l'alimentation.

2.3. L'avenir de l'automobile et des infrastructures de transport

Aujourd'hui, la demande en matière de mobilité est traduite essentiellement par une offre en infrastructures. Ainsi, la mobilité trouve ces limites dans les transports eux-mêmes. On l'observe à travers des grands projets de transport urbain tel que le *Grand Paris Express*. Le projet prévoit la construction de 200km de métros supplémentaires et l'implantation de 72 nouvelles gares. La vision industrielle qui se cache derrière est dépassée et se traduit par l'envie d'aller « toujours plus vite et toujours plus loin » (Bruno MARZLOFF, 2013). Les collectivités sont conscientes des limites du modèle mais, par manque de solutions alternatives, elles persistent. Il est difficile pour les acteurs traditionnels de prétendre à d'autres modèles de savoir-faire, de métiers, de cultures ou encore de distributions financières.

De plus, de nombreux projets futuristes émergent renvoyant une image très séduisante. Toutefois, le développement de ces projets peut être freiné juridiquement ou financièrement et, il n'est pas toujours prouvé que ceux-ci répondent aux problématiques de mobilité. Les projets et les acteurs qui y travaillent investissent parfois dans des projets incertains alors qu'une maintenance des structures actuelles serait essentielle.

Quant à la voiture individuelle, même si certains estiment en réduire l'usage, ils sont plus nombreux à l'augmenter. Bien que des solutions alternatives à la voiture particulière existent et que le cœur des grandes aires urbaines progresse, l'usage de celle-ci est encore beaucoup trop présent. Il est ici une question de mœurs. Le voyageur est encore très attaché à la voiture particulière. Bien que le partage de mobilité se répande de plus en plus, il rencontre la rigidité de certains.

3. Un appel aux propositions et aux solutions

3.1. Des solutions associées au travail

3.1.1. Le déshorage

Parmi les leviers de démobilité, le travail agile est, à l'heure actuelle la solution phare. En effet, derrière ce néologisme, Bruno MARZLOFF mentionne clairement que la transition des mobilités s'accompagne de la transition du travail. La démobilité est souvent associée au décalage horaire. Mais est-ce que le déshorage est une solution de démobilité ? Certains dissocient l'un de l'autre, d'autres estiment qu'il est essentiel de mentionner déshorage ou désynchronisation des horaires de travail en parlant de démobilité. Ici, cette question marque, une fois de plus la complexité du concept.

Il est une solution dont l'application est dite « facile » par rapport à d'autres solutions que l'on peut rencontrer. Cette orientation, d'ajuster les horaires des transports et ceux des entreprises est une expérience menée par la SNCF. Celle-ci vise à proposer des conditions de trajets moins désagréables pour les voyageurs en train. A Rennes, il existe une unique ligne de métro dont les rames sont régulièrement engorgées. L'Université a donc procédé de la même manière en décalant les horaires d'arrivée des étudiants dans la matinée. Les voyageurs constatent que les temps d'attente sont réduits évitant ainsi aux d'attendre deux voire trois rames passer avant de pouvoir monter à bord.

En effet, cette expérimentation permet aux usagers des transports en commun ou encore des automobilistes de se déplacer dans de meilleures conditions mais, en aucun cas ne diminue leur mobilité. Cette expérimentation permet ainsi de mieux répartir les flux quotidiens et donc, d'optimiser l'existant.

3.1.2. *Le télétravail*

L'approche de la démobilité se fait, pour la majorité par le développement du télétravail. Le télétravail consiste à exercer son activité professionnelle à distance de son entreprise. La localisation du travail a toujours affecté l'aménagement du territoire. L'arrivée du numérique a bousculé l'organisation du travail et il est considéré ainsi comme opportunité pour repenser la ville. Ray OLDENBERG, sociologue dans le domaine de l'urbanisme a émis, en 1989 l'idée de concevoir un espace qui n'est ni le lieu de travail, ni le domicile. Il a donné naissance, notamment sur notre continent à des bureaux créatifs destinés à créer de la vie sociale et d'autres urbanités mais aussi de lutter contre la dispersion urbaine. Bien entendu, la révolution du travail ne relève pas uniquement de déplacements abondants. La pérennité de l'emploi est de plus en plus incertaine donnant ainsi place à des nouvelles formes de travail tel les auto-entreprises autonomes ou encore le travail en commun. Le télétravail se répand, notamment dans les pays d'Europe du Nord. Par des caractéristiques parfois légèrement différentes, les espaces spécialisés sont appelés de plusieurs manières comme télécentres (Amsterdam), bureaux spontanés de coworking (Copenhague), cantines numériques, espaces publics numériques (France). Les multiples termes employés pour présenter ces espaces dont la visée est la même, renvoient à là aussi un concept plus ou moins nouveau que chacun s'approprie pour se démarquer. A croire que la démobilité est un néologisme de « marketing urbain » pour présenter des concepts novateurs.

3.2. « Casser les codes »

L'innovation est faite pour « casser les codes ». Chaque espace avait auparavant sa propre fonction. Aujourd'hui, on souhaite changer cette vision traditionnelle. Le lieu de résidence, les cafés, les gares étaient auparavant des espaces dépourvus d'activité professionnelle. A l'inverse, les réseaux sociaux ont tendance à dénationaliser certains espaces, notamment dans le secteur tertiaire. La démobilité est un appel aux changements de pratiques, à une transformation des modes de vie.

Des moyens de transports initialement privatifs comme l'automobile s'ouvrent à la logique du partage comme le covoiturage ou l'autopartage. La SNCF, par l'application Transilien qu'elle a développée, estime répondre à la démobilité par la mise en place d'une information mise à jour en temps réel sur l'influence de chaque wagon, la mise en place d'un service de covoiturage courte distance mais également par le télétravail. Si le télétravail semble faire partie de ces solutions, des moyens de transports collectifs peuvent, quant à eux être privatisés au moyen d'équipements numériques pour travailler ou encore se distraire.

3.3. Le numérique, la clé en main

3.3.1. *La puissance du numérique*

La fabrique urbaine fut fondée sur une concentration fonctionnelle. Selon Bruno MARZLOFF, le numérique se pose comme une réaction à cette hyper concentration. Les fonctions du numérique proposent une autre gestion des déplacements et demeure un support clé pour organiser le quotidien des voyageurs. Les technologies de l'information peuvent s'avérer envahissantes et pressantes. Certes, le numérique ne constitue pas une solution miracle mais

présente de nombreux avantages. C'est le cas pour les travailleurs, leurs facilités et leurs performances. L'ensemble que constitue la mobilité numérique est « le socle des inventions du quotidien en même temps qu'ils constituent une économie neuve » (Bruno MARZLOFF, 2013). Ces inventions du quotidien tels que les terminaux personnels, leurs applications, les connexions omniprésentes, le cloud ou encore les réseaux sociaux, sont autant d'opportunités à saisir pour limiter certains déplacements.

3.3.2. Le travail bouleversé par les technologies

Le travail traditionnel est, à l'heure actuel, bouleversé par le transport et le numérique. En effet, à terme, la localisation unique du travail au siège de l'entreprise est condamnée. Le travail s'oriente vers la connaissance et le relationnel. L'activité du travailleur s'inscrit dans un écosystème en mouvement. Ainsi, d'autres manières de vivre le travail s'élaborent. Les stratégies des travailleurs s'incarnent ailleurs qu'au siège de l'entreprise, se détachent des pratiques quotidiennes rigides et établit des relations différentes entre collaborateurs. Le travail évolue de manière « diffus (dans la géographie), flottant (dans la durée) et dispersé (dans ses modalités) » (MARZLOFF B, 2013). Ces caractéristiques encouragent la rupture sociale qui, nécessairement appelle un remodelage des organisations, les politiques d'êtres rompues et ainsi de s'ouvrir à d'autres perspectives économiques. En recherche de gain de productivité, les travailleurs sont amenés être à la fois autonomes et organisés et collaboratif et connecté.

II. LA PERSPECTIVE D'UNE VILLE COHERENTE

1. Le télétravail, levier de démobilité ?

1.1. Un profil visé

Le télétravail privilégie certaines activités plus que d'autres. Le secteur tertiaire est le plus représenté. La majorité des actifs à y prétendre travaillent dans l'informatique, les banques, les assurances ou encore les services aux entreprises. Quant au profil des salariés, cette forme de travail concerne les cadres, les indépendants, les start-ups, les PME et les itinérants. « Les habitants les plus riches de la planète sont devenus hypermobiles » (CROZET Y., 2017). En revanche, les secteurs et les qualifications à y prétendre commencent à s'agrandir comme la Sécurité sociale. Par exemple, la CPAM des Hauts-de-Seine permet à ses employées d'effectuer leurs tâches professionnelles à domicile. Cette prise de décision, si on l'examine peut être qualifiée de solution de démobilité puisqu'elle évite aux employés de perdre du temps dans le RER A pour se rendre à la Défense. Certains secteurs ne se prêtent pas au télétravail comme les soins et d'autres pour lequel le travail à distance est impossible notamment pour les activités industrielles.

Cette forme de travail est attractive à trois échelles. Pour le salarié, le dispositif est attractif et permet d'éviter les problèmes liés aux déplacements. Pour l'entreprise, le télétravail permet de faire des économies sur la surface immobilière des locaux et cela permet à la collectivité de miser sur l'optimisation des infrastructures déjà en place.

Les actifs sont la principale cible mais quand est-il des enfants et des étudiants ? Pourtant, en ce qui concerne les études supérieures, la révolution du numérique tend à diminuer le nombre de cours exercés en amphithéâtre. Le téléenseignement serait alors une piste à explorer pour limiter la mobilité de ses jeunes et faire ainsi partie des solutions de mobilité.

1.2. A quel rythme se développe-t-il ?

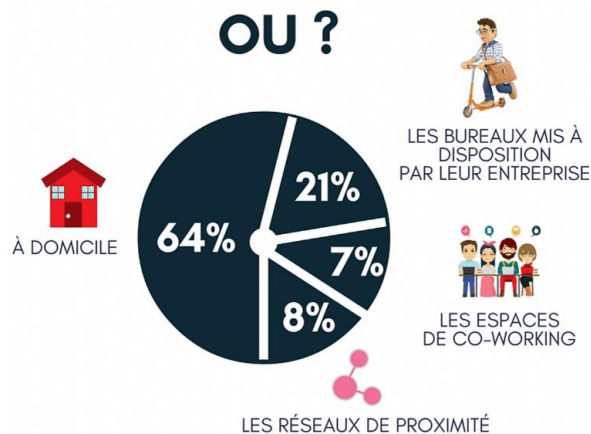


Figure 2- La répartition des formes de télétravail en France

Le télétravail s'effectue à 64% au domicile. Ensuite, 21% des français occupent des bureaux mis à disposition par leur entreprise, 8% d'entre eux utilisent les réseaux de proximité comme les gares et enfin 7% utilisent les espaces de coworking. En 2012, 500 sites spécialisés ont été recensés et ce nombre a nettement augmenté jusqu'à aujourd'hui. Ils sont principalement localisés dans les zones denses et proches des nœuds de mobilité. Ils semblent être accueillis aisément par les entrepreneurs et les collectivités locales dans le sens où le prix des loyers est cher, la congestion urbaine et les mobilités s'intensifient et les réflexions autour de la « ville durable » sont nombreuses.

La part de télétravailleurs en France est de 8,4% bien en deçà de la moyenne européenne qui, elle, s'élève à 17,7%. Cette transition du travail progresse donc bien plus vite dans d'autres pays européens qu'en France. Toutefois, 71% des français manifestent leur souhait d'adhérer au télétravail. Ils sont encore peu à l'appliquer mais une forte demande est derrière. Ces espaces dits tiers-lieux, sont amenés à se développer dans les métropoles afin de mieux répartir les activités et les déplacements. Toutefois, il faut être vigilant à une éventuelle fuite des emplois d'où la nécessité d'encadrer cette nouvelle forme de travail.

Bien que certaines entreprises viennent tout juste d'y adhérer, la mise en application du télétravail a été abandonnée par d'autres grandes firmes comme IBM ou Yahoo, jugeant cette organisation comme un frein pour l'innovation. En effet, les opportunités d'innovation au cours de réunions physiques ou encore lors de pauses café, seraient limitées. En revanche, la productivité des employés y est plus grande en adoptant cette pratique. Productivité ou créativité, quelle caractéristique est à privilégier ?

2. Démobilité et « ville cohérente »

2.1. Un lien fort à la densité

Le télétravail comme nous l'avons présenté précédemment, nécessite des contacts, de la connectivité et de la collaboration et s'invite dans des espaces relativement denses. Il y a donc une corrélation à entretenir entre la démobilité et la densité.

Les formes urbaines et les modes de déplacements sont fortement corrélés. Au siècle précédent, les distances à parcourir se sont élargies, modifiant la ville de telle sorte que le fonctionnement intérieur de ces espaces urbains se soit spécialisé. A la différence d'autres capitales européennes comme Berlin ou Londres, la région parisienne dispose d'un réseau autoroutier plus dense avec des rocade, un périphérique et l'autoroute A86 situés au cœur de la métropole. Ainsi, elle est davantage confrontée aux phénomènes de congestion dans cette zone où se concentrent les emplois et la population. Ainsi, l'impact économique et sanitaire de la circulation est plus important. Les transports sont alors des connexions entre espaces spécialisés et séparés.

La démobilité incite la ville à se déspecialiser et ainsi à diversifier ses fonctions. Les politiques d'aménagement et d'urbanisme visent la mixité fonctionnelle. En effet, c'est la spécialisation des fonctions qui encourage l'usage de l'automobile. Mais là encore, cette mixité est envisageable pour les villes, à partir d'une certaine taille. De même, d'un quartier à l'autre, la mixité s'évalue. Toutefois, l'idée du bâtiment multifonctionnel est une utopie ; il serait certainement préférable de parler de diversité des fonctions. Il y a là un intérêt davantage porté sur l'usage de l'espace que sur le temps dépensé. Sur le continent américain, les véhicules privés ont accès à une voie de circulation sur les quatre alors que les trois autres sont destinées à la circulation des véhicules collectifs. Cette contrainte est certes forte mais efficace.

« Il faut mieux se déplacer pour ne pas gâcher sa vie ni les ressources naturelles mais il faut mieux se déplacer pour vivre heureusement et coopérer efficacement » (DAMON J., 2013). L'auteur éclaire le terme démobilité par cette définition. Des idées émergent à partir de ce concept. Cependant, la réflexion ne s'arrête pas à la solution en elle-même mais également à son intégration sur le territoire. Le sociologue insiste sur une réflexion de l'idée à l'échelle du quartier pour trouver la voie de la cohérence, l'optimum urbain.

2.2. Parvenir à un intermédiaire

La densité joue sur plusieurs paramètres de la ville et de ses habitants comme le prix de l'immobilier, l'usage de la voiture, la consommation d'énergie etc. Pour réduire l'usage de l'automobile, il faut des offres alternatives à ce véhicule privé mais également implanter le travail judicieusement. D'où l'importance de la notion de densité en réfléchissant à la démobilité. La corrélation entre forme urbaine et choix modal peut être mise en évidence par la courbe de NEWMAN et KENWORTHY, élaborée en 1989 par deux australiens du même nom. Cette courbe, bien qu'elle puisse faire débat, s'intéresse à la consommation d'énergie dans les transports en fonction de la densité de la ville. La courbe exponentielle met en exergue les villes nord-américaines peu denses mais très énergivores du fait de la privatisation de l'habitat et de la voiture et, à l'opposé les villes asiatiques comme Singapour et Tokyo dont la densité est forte mais où la voiture particulière est moins présente et où les déplacements se font au moyen des transports en commun. Les villes européennes, quant à elles, forment un intermédiaire.

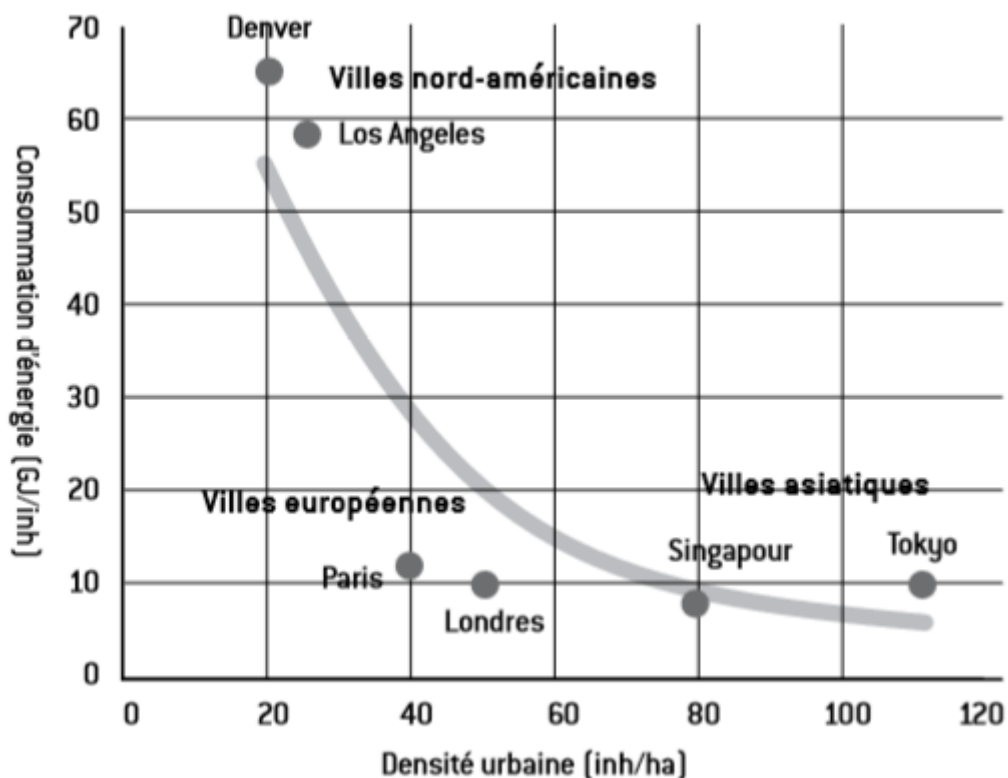


Figure 3- La corrélation entre la densité et la consommation énergétique illustrée par la courbe de Newman et Kenworthy

Le souhait de faire de la métropole une ville durable ne résout pas par une solution unique mais, d'après les études de NEWMAN et KENWORTHY, il semblerait que la « meilleure » densité serait la densité intermédiaire. Cette densité se doit d'être assez importante pour que les services proposés par la ville soient viables et en même temps, assez faible de manière à limiter l'envie d'aller au-delà pour s'oxygéner le temps d'un week-end. Ce juste milieu paraît très difficile à atteindre mais, s'agissant de la densité la plus cohérente avec l'idée de ville durable, elle montre qu'il ne s'agit pas d'atteindre des extrêmes. La démobilité, en adéquation avec la ville cohérente vise à réaménager la ville de telle manière à ce que le travailleur puisse être à une certaine distance de son lieu de travail. Cette distance, dite certaine peut varier entre 15 et 45 minutes. Selon l'Enquête Globale Transport (EGT) de 2010 effectuée en Ile-de-France, l'objectif fixé du temps de parcours domicile-travail est acquis par 73% des ménages de la zone. Le bilan est loin d'être mauvais. Toutefois, en huit ans, ce pourcentage a potentiellement régressé. « Ce sont sur les marges, qui peuvent être substantielles, que peuvent jouer des idées comme la démobilité ». Pour les voyageurs, l'objectif est de réduire ce qui est considéré comme « pénible » et « éprouvant ».

Vouloir parvenir à une ville cohérente, est certainement utopiste mais il s'agit d'une voie à suivre pour pallier les difficultés des grands espaces urbains aujourd'hui trop spécialisés. Ainsi, la démobilité va de pair avec la déspecialisation et la réorganisation au sein des entreprises. Pour y parvenir, l'action publique locale est importante ainsi que l'innovation managériale. Nous nous intéressons donc à une autre manière de concevoir dans plusieurs domaines qui touchent nos vies au quotidien. Une transition culturelle et comportementale est attendue.

3. Gouvernance et modèle économique

3.1. Des collectivités désorientées

Sur le marché des mobilités, de nouveaux acteurs ont fait leur arrivée rompant les principes de gouvernance et de régulation. C'est le cas dans plusieurs pays, notamment européens. En tant qu'autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les collectivités ont été désorientées par l'arrivée de ces acteurs privés innovants. Ainsi les collectivités sont bousculées et ne savent pas comment interagir avec eux. L'enjeu, ici de parvenir à coordonner les nouvelles offres de mobilité privées avec l'offre publique de mobilité actuelle et ainsi définir un nouveau modèle de gouvernance.

Une certaine méfiance s'est installée entre les collectivités et ces nouveaux entrants mais la confiance commence à s'installer progressivement. Dans le Nord-Pas-De-Calais, le CESER manifeste sa volonté de réduire les déplacements domicile-travail à l'échelle régionale. En Ile-de-France, un partenariat s'est établi entre le département de l'Essonne et la start-up KAROS spécialisée dans le covoiturage de courte distance. Cette alliance a permis de proposer 50 000 trajets gratuits aux habitants du département. Il s'agit d'attirer les habitants à s'initier au covoiturage, plus globalement au partage. Toutefois, la mise en place du covoiturage courte distance est controversée. En effet, pour certains, la « masse critique » à atteindre pose problème. Cela veut dire qu'il est difficile de structurer un réseau dense permettant aux covoitureurs d'effectuer des trajets sans détour et d'adhérer aux horaires flexibles. L'avenir de cette forme de covoiturage est remis en question.

« L'acteur public gagne en largeur de champ, ce qu'il perd en capacité d'action. Il n'est plus le planificateur unique de l'offre de transport mais il agit sur l'ensemble des offres de mobilité en la rendant lisible pour l'utilisateur et en facilitant la complémentarité » (RIO N., FOURCHY C. & BARAUD-SERFATY I., 2017). En France, l'intérêt général est essentiellement de la gestion de l'acteur privé. Cependant, la distinction entre le mode de transport privé et public n'est plus très nette. Par-là, le dispositif MaaS autrement dit *Mobility as a service* pourrait être une vraie solution de démobilité. Il s'agit, en partenariat avec un opérateur de téléphonie, de constituer un package de mobilité unique en proposant des services publics et privés et ainsi de fondre la barrière entre transport public et privé. Sous la forme d'un abonnement, le voyageur peut prétendre à différents modes de transports publics, le covoiturage, la location de voitures, le taxi et le vélo, le tout accessible par paiement unique à partir d'une application. Dire qu'il s'agit d'une idée révolutionnaire peut se poser car plusieurs abonnements donnent déjà accès à un certain nombre de moyens de transport différents. Le dispositif MaaS élargit le panel de modes de transports disponibles.

3.2. Quels modèles de gouvernance ?

Parler de démobilité aux collectivités s'apparente à une « décroissance ». Il peut sembler inquiétant puisqu'il résonne comme une perte de niveau de service. Certes, l'idée d'y penser pour une métropole comme Paris prend son sens mais pour des villes moyennes, la viabilité du concept est remise en cause. Les recettes de ces solutions semblent également faire débat. En effet, les villes sont à la recherche d'offres de services pour faire vivre ses habitants. Le relais colis et le e-commerce font partie des services n'ayant pas d'ancrage local. Ils forment un

danger quant à la complémentarité entre commerces du centre-ville et des périphéries. Les collectivités souhaitent créer de la vie localement. Il faut donner envie et donner envie de revenir. Une volonté parfois dubitative de la part des collectivités territoriales.

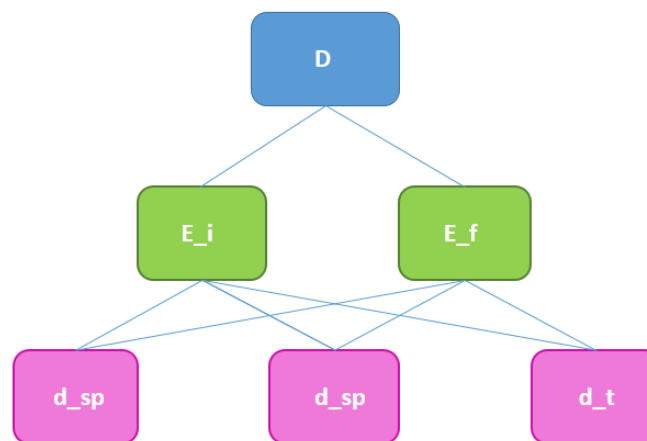
Traditionnellement, l'acteur public a pour mission de structurer les services urbains dont la gestion est déléguée à des opérateurs publics ou privés. La donnée fournie par les services urbains était, jusqu'aux années 2000, moins importante quantitativement et moins éparpillée. L'Open Data a permis aux données publiques de s'ouvrir à plusieurs domaines. Le service de mobilité, lui est une ressource partagée par plusieurs acteurs ayant des intérêts variés. C'est la raison pour laquelle des tensions se créent. Le modèle de gouvernance est alors à réorganiser de manière à décentraliser les décisions et les solutions vers les acteurs de terrain.

CONCLUSION ET OUVERTURE

La mobilité comme la démobilité sont des mots valises, des notions abstraites, difficilement définissables. La mobilité est souvent perçue comme le franchissement de l'espace, comme « activé » et est souvent associé aux transports. Or, Vincent KAUFMANN déclare que « nous n'avons jamais été aussi sédentaires ». Il s'agit là d'une déclaration paradoxale avec ce que l'on peut prétendre par le terme démobilité qui sonne un peu comme la recherche d'une décroissance.

Aujourd'hui, nous avons davantage de possibilités pour annuler la distance. En effet, de nombreuses choses bougent dans le monde. Le développement urbain est étroitement lié aux flux et les acteurs individuels et collectifs disposent d'une capacité de jeu de mobilité supérieure à celles auparavant.

Pour en revenir au concept de démobilité, il fait partie des concepts que l'on a besoin de renouveler au cours du temps. Il est né de la transformation du rapport à l'espace. La mobilité est essentiellement considérée à travers les dimensions spatiales et temporelles. Aujourd'hui, la démobilité accueille la dimension sociale. C'est une manière de qualifier l'état du monde social. L'analyse de la mobilité s'opère à partir de la manière dont elle est construite. C'est alors un phénomène comportemental avant tout. Nous cherchons à limiter l'impact du fait se mouvoir sur les ancrages spatiaux, temporels et sociaux. La démobilité devient alors cette aptitude à jouer avec la mobilité pour la rendre moins contraignante qu'elle ne l'était.



D : Aptitude à jouer avec la mobilité

E_i : Qualification de la mobilité initiale

E_f : Qualification de la mobilité finale

d_sp : Dimension spatiale

d_so : Dimension sociale

d_t : Dimension temporelle

Figure 4- Système logique la démobilité

La pendularité s'est amplifiée et s'est développée autour du rail. Le report modal voiture/train a permis d'épargner les ménages de déménager tel est le résultat dérivé de l'offre en infrastructure continue. D'autre part, on a essayé de minimiser les temps de déplacement puis de rendre les temps de trajet le moins désagréable possible en offrant des activités au cours d'un trajet (loisirs, travail, détente etc.). On utilise notre temps le plus possible pour limiter les impacts sur nos déplacements.

Finalement, il y a un épuisement général qui se crée puisque qu'il y a une volonté de la population à ralentir le rythme de vie autrement dit le nombre d'activités par unité de temps. On essaie d'être de plus en plus productif dans la vie quotidienne. Les grandes pendularité deviennent contraignantes et non souhaitables.

La démobilité intervient afin de créer une prise de conscience de l'inutilité d'aller vite et plus loin et qu'il faut sortir de la vision idéologique nous nous représentons de la mobilité notamment du fait de l'importance de la qualité de vie et de l'état de la planète.

Toutefois, la dimension sociale telle qu'elle est identifiée dans le concept de démobilité, mérite d'être creusée. La dimension est large et le paramètre social dont dépend la démobilité lui est bien plus précis. Toutefois, les imprécisions du concept rendent difficile de déterminer ce paramètre.

BIBLIOGRAPHIE

Livres

DAMON, Julien., *Démobilité: Travailler, vivre autrement*, juin 2013. 48 p.

MARZLOFF, Bruno. *Sans bureau fixe*, 2013. 95 p.

Rapports

« Conseil Economique et Environnemental Régional ». Avis. Pour un développement maîtrisé du travail agile, comme levier d'une politique régionale de dé- mobilité. Nord-Pas-De-Calais, mai 2015. [En ligne] https://www.ceser.nordpasdecalais.fr/upload/docs/application/pdf/2015-05/2015.05.26_avis_demobilite_travail_agile_du_26.05.pdf.

« Insights from EU research ». World and European Sustainable Cities. European Commission, s. d.[En ligne] https://ec.europa.eu/research/social-sciences/pdf/policy_reviews/sustainable-cities-report_en.pdf

ORT, ITER, et la DREAL. « Aide à la mise en place de services de mobilité en Centre-Val-De-Loire ». [En ligne] http://www.centre.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/guide_version_modifiee_07122016-2.pdf.

Lab Ouishare & Chronos. « Mobility as Networks, quand les usages dessinent la mobilité en réseaux ». Etat des lieux, septembre 2017.

Articles

AFP. « Libération ». *A Rennes, la fac décale les cours pour désengorger le métro*, mars 2013. [En ligne] http://www.liberation.fr/societe/2013/03/30/a-rennes-la-fac-decale-les-cours-pour-desengorger-le-metro_892511.

BARAUD-SERFATY, Isabelle, FOURCHY Clément, et RIO Nicolas. « ESPRIT ». *Financer la ville à l'heure de la révolution numérique*, juin 2017, 129-41p.

« Bemobi ». *Comment optimiser les déplacements professionnels ?*, janvier 2018. [En ligne] <http://www.bemobi.fr/2018/01/25/optimiser-nos-deplacements-professionnels/>.

BONNIFET, Fabrice. Bouygues: le bilan carbone des matériaux de construction. E-RSE.[En ligne] <https://e-rse.net/bouygues-bilan-carbone-materiaux-construction-developpement-durable-17113/#gs.GxwIUrE>.

CLOTZARD, Gaële, et MUSNIK, Isabelle. « Influenzia ». *La mobilité: un problème social et un enjeu de l'imaginaire*. [En ligne] <http://www.influenzia.net/larevue/mobilite/index.php?page=5>.

COUTURIER, Brice. « France culture ». *La vraie « souffrance », les transports en commun*, mars 2014.[En ligne] <https://www.franceculture.fr/emissions/les-idees-claires/la-vraie-souffrance-les-transports-en-commun>.

DARNAULT, Zélia. « Demain La Ville ». *La démobilité : travailler le mouvement*, mai 2017.[En ligne] <http://www.demainlaville.com/demobilite-travailler-le-mouvement/>

DE MAZENOD, Xavier. « Zevillage ». *Pics de pollution: et toujours pas la solution du télétravail*, décembre 2016.[En ligne] <https://zevillage.net/vu-sur-le-web/pic-de-pollution-et-toujours-pas-la-solution-du-teletravail/>.

« SNCF ». *Etalement des pointes: Ça avance en seine saint denis*, 2014. [En ligne] http://www.sncf.com/ressources/presse/transilien-etalement-pointe_14-11-2014.pdf.

« La fabrique de la cité ». *(dé)mobilité, des mobilités : l'expérience néerlandaise des « Smart work centers »*. [En ligne] https://www.lafabriquedelacite.com/fabrique-de-la-cite/site/fr/focus/pages/demobilite_des_mobilites_l_experience_neerlandaise_des_smart_work_centers.htm.

LAURENT, Annabelle. « 20 minutes ». *Et si la galère du métro bondé et des bouchons, c'était bientôt fini?*, octobre 2016.

« Le Monde ». *Quand les villes coupent le moteur*, mars 2017.

« Les clés de demain ». *Et si on mettait la pédale douce sur l'hyper-mobilité ?*, octobre 2017. [En ligne] http://lesclesdedemain.lemonde.fr/dossiers/et-si-on-mettait-la-pedale-douce-sur-l-hyper-mobilite-_f-193.html.

LESTEVEN, Gaële. « Le Moniteur ». *Comment lutter contre la congestion automobile dans les grandes métropoles ?*, octobre 2013, sect. Transport et Infrastructures. [En ligne] <https://www.lemoniteur.fr/article/comment-lutter-contre-la-congestion-automobile-dans-les-grandes-metropoles-22543052>.

PIALOT, Dominique. « La Tribune ». *La fin annoncée des autoroutes urbaines*, février 2017, sect. Entreprises & Finance.[En ligne] <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/green-business/la-fin-annoncee-des-autoroutes-urbaines-635025.html>.

POULIT, Jean. « La Jaune et la Rouge ». *Les enjeux économiques et environnementaux de la mobilité*, mars 1997.

Interviews

SOULARD, Pierre. *Le fonctionnement du service de la mobilité urbaine à Lyon*. Millénaire 3, septembre 2011. [En ligne] <https://www.millenaire3.com/interview/2012/le-fonctionnement-du-service-de-mobilite-urbaine-a-lyon>

MARIOTTO, Muriel. Management de la mobilité. Millénaire 3, 15 mai 2012. [En ligne] <https://www.millenaire3.com/dossiers/vers-une-ville-multi-mobile-archives/management-de-la-mobilite>

BONNIFET, Fabrice. Bouygues: le bilan carbone des matériaux de construction. E-RSE.

			MULTIFONCTIONNALITE					
			TRAVAIL			MODES DE VIE	AMENAGEMENT	
Auteurs	Publications	PDE	Modifier les horaires de travail	télétravail	Mobilité servicielle et multiple	Travailler sur le changement de comportement	Densité intermédiaire	Supprimer des infrastructures
Olivier Descamp	Les entreprises sont-elles prêtes pour la démobilité ?							
Francis Mermoz	Le concept de démobilité est-il en train d'émerger ?							
	(dé)mobilité, des mobilités : l'expérience néerlandaise des "Smart work centers"							
	Etalement des pointes: Ca avance en Seine-Saint-Denis							
Brice Couturier	La vraie "souffrance", les transports en commun							
Muriel Mariotto	Management de la mobilité							
Pierre Soulard	Le fonctionnement du service de mobilité urbaine à Lyon							
CESER	Pour un développement maîtrisé du travail agile, comme levier d'une politique régionale de démobilité							
Julien Damon	Démobilité: Travailler, vivre autrement							
Fabrice Bonnifet	Bouygues : le bilan carbone des matériaux de construction							
Dominique Pialot	La fin annoncée des autoroutes urbaines							
Philipp Gargov	Contre le mythe de la lenteur salvatrice, la "démobilité"							
Bruno Marzloff	Sans bureau fixe							
		3	6	7	4	6	1	3

Figure 6 – Répertoire des solutions de démobilité

35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37205 TOURS cedex 3

Directeur de recherche :
BREVET Nathalie

NOEL Augustine
Projet de Fin d'Etudes
DA5
2017-2018

Etude du concept de démobilité :

La démobilité est-elle un concept prometteur ou une fabulation pour la ville de demain ?

Résumé :

En 2013, Bruno Marzloff lance avec plusieurs collaborateurs le concept de démobilité, un néologisme qui vient en appel aux problèmes liés à la mobilité notamment dans les grandes aires urbaines. Il vise par-là à « réduire la mobilité subie et augmenter la mobilité choisie » car les modes d'organisation des transports et des territoires ne correspondent plus aux enjeux et besoins. Parmi ces solutions, l'idée de revoir l'organisation fordiste du travail est à l'ordre du jour. Ainsi, le télétravail et la désynchronisation des horaires de travail semblent être appropriés comme leviers de démobilité. D'autres solutions se dessinent doucement visant notamment la multifonctionnalité. Ces solutions innovantes n'hésite pas à saisir l'apport du numérique. Toutefois, elles doivent être bénéfiques pour la ville. Il est important de réfléchir à la manière dont ces solutions de démobilité doivent être intégrées sur le territoire. La démobilité qui, jusqu'alors se limitait à une certaine zone géographique devrait certainement revoir les frontières auxquelles elle se limite.

Mots Clés :

Mobilité, télétravail, transition, solutions, complexité, hypermobilité, densité