

Série Modes de vie – Note #3

Une société hypermobile

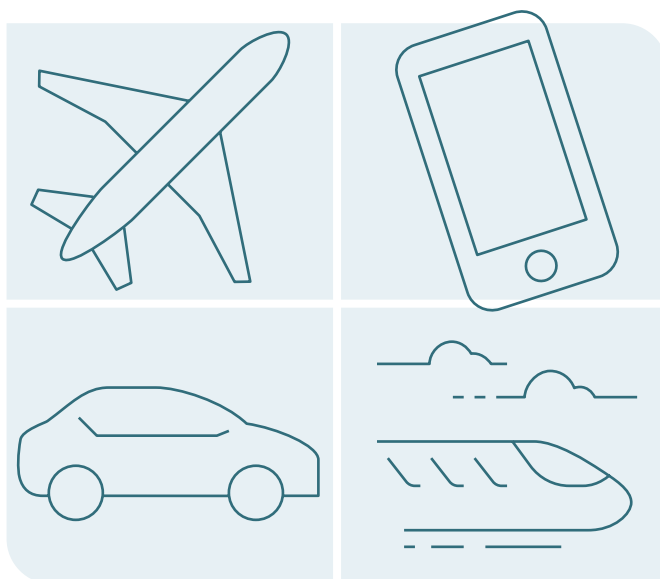
COMMENT LA MOBILITÉ FAÇONNE-T-ELLE NOS MODES DE VIE ?

Le développement de l'automobile, des réseaux routier et ferroviaire ainsi que l'invention des compagnies aériennes low cost ont révolutionné les modes de vie en élargissant l'horizon des possibles et en permettant une plus grande mobilité, avec des coûts moindres pour un accès au plus grand nombre. Puis, les outils de télécommunication ont vu le jour et, loin d'affranchir les individus de la notion de distance, ils ont permis une nouvelle forme de mobilité, non pas physique mais virtuelle. C'est le basculement dans l'ère de l'hypermobilité.

Cette hypermobilité a complètement changé la manière dont les individus vivent, travaillent, voyagent ou consomment. Aussi, la mobilité a un véritable impact sur les modes de vie et leurs évolutions potentielles. Or, les individus ne sont pas tous égaux devant la mobilité. Et à l'heure où la transition écologique tout comme la fatigue liée à une accélération croissante de la société amènent une part de plus en plus importante de la population française à vouloir ralentir et revoir ses modes de déplacements, il apparaît que chacun n'a pas la même marge de manœuvre pour accomplir ce dessein. L'accès au local, au territoire, l'adoption de modes doux et la démobilité ne sont ainsi pas abordables équitablement par tout le monde.



© Franck Hamon / Rennes Ville et Métropole.



RAPPEL DE LA DÉMARCHÉ

Cette note s'inscrit dans une série de travaux autour des évolutions des modes de vie au sein de la société française. Elle vise à rendre compte des pratiques sociales passées, actuelles et à venir autour d'un thème particulier. Le prisme retenu pour étudier les évolutions des modes de vie est celui des inégalités sociales, qu'elles soient nouvelles ou anciennes.

Outre son apport de connaissances, cette note se veut un support d'aide à la réflexion et l'action publique territoriale, pour mieux comprendre les aspirations et besoins de la société et la manière d'accompagner les changements, voire de faire évoluer les modes de vie observés.



SOMMES-NOUS TOTALEMENT AFFRANCHIS DE LA NOTION DE DISTANCE ?

La notion de distance ne revêt aujourd'hui plus le même sens qu'auparavant. Déjà parce qu'elle s'est étendue, les progrès techniques et technologiques permettent aujourd'hui de parcourir des distances très grandes en un temps record voire de les parcourir sans se mouvoir physiquement. En ce sens, la notion de distance ne semble connaître aucune limite et tout ce qui est éloigné paraît accessible. Ensuite, parce que son unité de mesure a changé. On parle bien plus souvent du temps qu'on met pour parcourir un trajet d'un point A à un point B, que d'une distance en mètres ou en kilomètres entre ces mêmes points. La référence en termes de temps apparaît aujourd'hui comme plus parlante pour les individus. Or, les sociétés occidentales entretiennent un lien ambigu avec la notion de temps. Pour résumer : affranchies de la distance peut-être les sociétés le sont-elles effectivement mais elles sont désormais assujetties au temps. Dur de soutenir la thèse de l'émancipation dans ces conditions...




Une ouverture toujours plus grande au monde : quand la mobilité réelle côtoie la mobilité virtuelle

Les modes de vie ont beaucoup changé à la suite de deux révolutions techniques majeures : la généralisation de la voiture puis les progrès en matière numérique et communicationnelle.

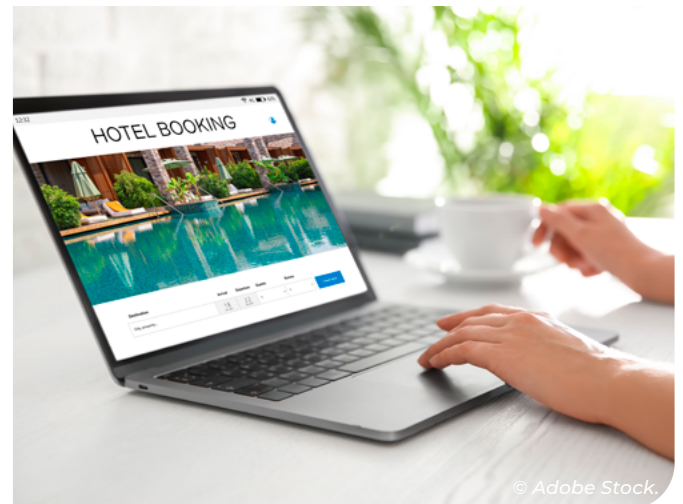
La généralisation de la voiture dans les années d'après-guerre change les rapports à l'habitat : c'est le développement de la périurbanisation. Le réseau autoroutier

s'adapte lui aussi et devient plus performant, permettant aux individus de vivre plus éloignés des centres. La voiture change également le rapport aux loisirs : les urbains ne sont plus cantonnés dans leur ville et peuvent désormais aller à la campagne, la mer ou la montagne, les ruraux peuvent eux aussi s'éloigner de leur domicile. Elle modifie également les manières de consommer : désormais les courses se font dans les supermarchés situés en périphérie des villes et le coffre des voitures se révèle bien pratique pour transporter tous les achats. Pour la plupart des déplacements, la voiture est privilégiée. Cette première révolution dans la mobilité tend à affranchir de la notion de distance. L'arrivée du TGV a eu un effet similaire, les habitants de Rennes n'ont qu'une heure et demie de trajet en train pour se rendre à Paris s'ils y travaillent par exemple. Par ailleurs, le développement des compagnies aériennes low-cost a aussi changé le rapport à la mobilité en rendant accessible au plus grand nombre des voyages à frais réduits dans de multiples destinations. Les innovations technologiques ont ainsi permis de faciliter les déplacements, faisant entrer les individus dans l'ère de l'hypermobilité.

Plus récemment, l'apparition des téléphones, ordinateurs puis la multiplication des réseaux sociaux ont permis à une nouvelle ère de voir le jour. La mondialisation, synonyme d'une intensification des flux à tous niveaux, est un processus continu d'intensification et de fluidification des échanges, porté par le développement des transports et des mobilités (de personnes, de produits, d'entreprises etc.). Ce mouvement connaît une accélération depuis les années 1970 avec l'essor des moyens de communication et de circulation de l'information. La notion de distance (mais aussi le rapport au temps) change alors considérablement.

 Lien avec la note #4 : « Une société polychrone ».

Par un appel à un ami qui habite la Réunion, par une recherche Google du prochain lieu de vacances, par le visionnage d'une story Instagram ou d'une vidéo YouTube d'un influenceur parti gravir le Mont Kilimandjaro, on se projette différemment dans les espaces et une nouvelle forme de mobilité se dessine. Aujourd'hui, la mobilité n'est plus seulement physique, elle est aussi



virtuelle, on peut parler d'une certaine ubiquité : pouvoir être partout à la fois sans forcément sortir de chez soi. Ces progrès technologiques ont permis aux individus (à condition qu'ils en aient économiquement les moyens) de s'ouvrir toujours plus au monde et de le parcourir de plus en plus rapidement.

La mobilité a ainsi pris une place fondamentale dans les sociétés à l'échelle mondiale, elle est venue bousculer nombre de nos pratiques sociales. C'est ce qui a amené certains chercheurs en sciences sociales parmi lesquels le sociologue John Hurry à parler de *mobility turn* ou « tournant de la mobilité », c'est-à-dire affirmer que la mobilité sous-tend toutes les pratiques sociales¹. Dans cette lignée de travaux, le sociologue Vincent Kaufmann a inventé dans les années 2000 le concept de motilité qui s'intéresse à la propension d'un individu ou d'un groupe d'individus à se déplacer. Cela revient à questionner la virtualité des déplacements des individus. Autrement dit, la motilité s'intéresse au potentiel de mobilité, à la capacité d'un individu à pouvoir changer à la dernière minute de mode de déplacement s'il le décide par exemple. Comme l'explique Kaufmann, les « capacités physiques, le revenu, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les conditions sociales d'accès aux systèmes techniques de transport et de télécommunication existants, les connaissances acquises, comme la formation, le permis de conduire, l'anglais international pour voyager, etc.² » rendent un acteur potentiellement mobile selon les situations. La motilité renvoie alors à la motilité et se constitue comme un capital dont les individus sont plus ou moins fortement dotés.

“ (...) au même titre que l'argent renvoie au capital économique, le savoir et sa transmission au capital culturel, les réseaux de relations au capital social, la mobilité renvoie à la motilité et constitue un capital. On peut en être faiblement ou fortement doté, surtout on peut en être doté de différentes manières. Non seulement le capital de motilité met en relief une nouvelle forme d'inégalités sociales, mais il permet de différencier des modes de vie à partir du rapport à l'espace et au temps. La motilité apparaît en particulier comme une ressource indispensable pour se jouer des contraintes spatiales et temporelles multiples dans lesquelles chacun d'entre nous est pris. De l'ingéniosité des solutions envisagées et appliquées en la matière va souvent dépendre la qualité de vie. »

Vincent KAUFMANN (2004) « La mobilité comme capital ? », dans *Mobilités, fluidités. Libertés ?*, édité par Bertrand Montulet et Vincent Kaufmann, Presses universitaires Saint-Louis Bruxelles, 311 p.

1 John Hurry (2000) *Sociology beyond Societies. Mobilities for the Twenty-First Century*, Routledge, 268 p.

2 Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet, Élodie Dupuit (2015) *Motilité et mobilité : mode d'emploi*, Alphil éditions, coll. « Espaces, mobilités et sociétés », 256 p.



Dépendance à la mobilité versus ville à domicile : repenser les modes d'habiter au prisme de la mobilité

Parler distance implique de parler mobilité et parler mobilité nécessite de parler habitat. Un des facteurs de changements les plus importants ces dernières années en matière de mobilité se trouve dans la distance domicile/travail. La crise du COVID-19 et le confinement ont révélé et/ou exacerbé plusieurs phénomènes. Parmi eux : le télétravail. En plein essor aujourd'hui, la pratique a modifié la relation au domicile.

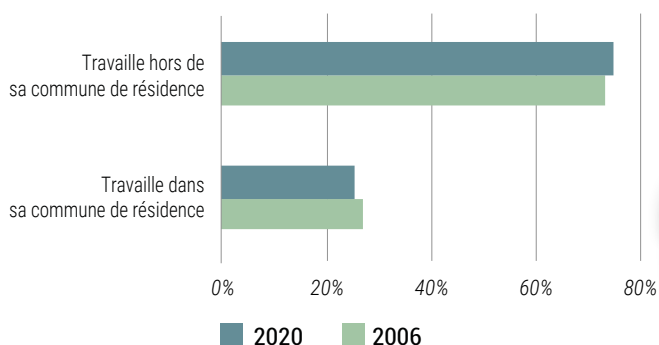
38 % des salariés préféreraient démissionner plutôt que de renoncer au télétravail

Source : Enquête Opinion Way « Les employés de bureau et les technologies », 2021.

L'hypermobilité traduit une certaine déconnexion entre le lieu de vie et le lieu de travail. Puisque les individus ont les moyens physiques de se rendre rapidement d'un point A à un point B, grâce à l'automobile notamment, les distances entre le lieu de travail et le domicile ont eu tendance à s'allonger. La voiture fait donc gagner du temps pour se déplacer mais les distances à parcourir sont plus grandes rendant paradoxalement ce gain de temps nul. Ce fait n'est pas sans impacter le bien-être des individus, ou celui de la planète. Dans cette perspective, le télétravail change la donne. Il produit l'effet inverse et tend à replacer le logement au centre car les individus s'épargnent quelques déplacements dans la semaine. Dans les faits, le télétravail pourrait avoir pour effet pervers d'allonger encore plus les distances domicile/travail : les individus n'étant pas obligés de faire la route aller/retour tous les jours, ils seraient plus enclins à accepter un travail éloigné de leur domicile. De plus, il est important de rappeler que le télétravail ne concerne pas tous les individus et n'est pas applicable à certaines professions, il est à l'origine d'importantes inégalités.

Moins de 40% des postes seraient ainsi télétravaillables d'après la Direction de l'Animation de la Recherche, des Études et des Statistiques (Dares) ou encore le CRÉDOC¹.

PART DES ACTIFS EN EMPLOI DE 15 ANS OU PLUS TRAVAILLANT DANS LEUR COMMUNE DE RÉSIDENCE (EN %)



Sources : Insee, Recensement 2020.

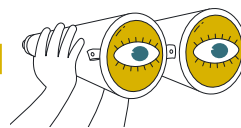
Travailler chez soi implique l'aménagement dans son espace de vie d'un espace de travail, un bureau. Autrement dit, le télétravail contraint l'habitat, il pose directement la question des conditions de logement et par extension de bonnes conditions pour pouvoir télétravailler. Mais au-delà des contraintes d'aménagement, le télétravail peut également changer le rapport des individus à leur quartier et plus généralement leurs pratiques de consommation ou de loisirs. L'agence d'urbanisme et d'aménagement de Toulouse aire métropole (AUAT) parle à ce sujet de ville à domicile. Certaines personnes ont amené le travail à la maison, mais ont aussi adopté le e-commerce, la livraison à domicile de colis ou de nourriture. Il est également possible désormais de pratiquer un sport à domicile et d'obtenir une consultation médicale sans se déplacer. Dans cette logique, la mobilité a fortement été impactée par ces tendances.

La mobilité, synonyme de liberté et d'autonomie, est de plus en plus vécue comme un enfermement et une contrainte quotidienne souligne l'AUAT. Rester à domicile dans cette optique c'est alors ne plus vouloir se déplacer. Si cela ne veut pas dire que le nombre de déplacements va effectivement être réduit sur un territoire, cela implique néanmoins que leur structure sera différente. Avoir la possibilité de faire de nombreuses activités chez soi induira très probablement un nombre croissant de déplacements de proximité plutôt que longue distance.

70%
des télétravailleurs réguliers
ont relocalisé leur quotidien
autour de leur domicile

Source : Étude ADEME « Télétravail, (im)mobilité et modes de vie », 2020.

¹ CREDOC (2024) Rapport d'analyse. Quel effet du télétravail sur les émissions de CO₂ liées aux déplacements quotidiens ?



ET DEMAIN ?

Une aspiration croissante au localisme

À l'opposé de l'hypermobilité, naît chez certaines personnes une aspiration croissante au localisme, la volonté de recentrer sur le territoire ses activités. Cette aspiration aux ancrages locaux se retrouve dans l'habitat, la consommation, le tourisme ou encore le travail.

QU'ENTEND-T-ON PAR LOCALISME ?

Le **localisme** désigne au sens premier l'attachement (et retour) au local. Sa définition a toutefois évolué et recouvert différents sens. À la fin des années 70, le terme a été employé dans une optique davantage militante où le local, conçu comme principe d'organisation de la territorialité, a inspiré les politiques de décentralisation, les politiques de projet voire les contestations du pouvoir central. Poussé à l'extrême, le localisme, comme idéologie du local, a pu trouver ses limites en favorisant l'isolement, le repli sur son pré-carré. On parle aussi de campanilisme, ou « d'esprit de clocher » pour désigner un attachement exclusif à son lieu d'origine*.

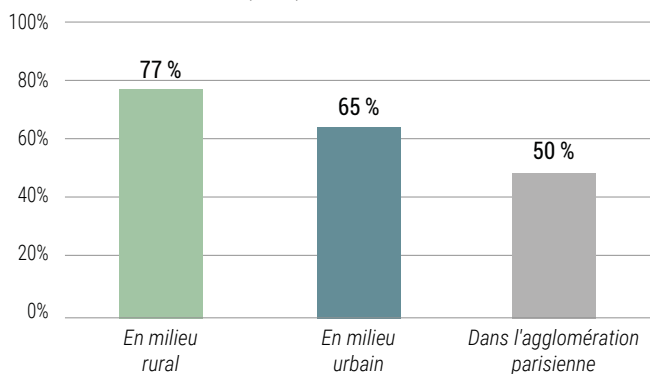
Le localisme se comprend ici comme « une doctrine qui consiste à privilégier ce qui est local sans toutefois se fixer de limites frontalières, afin de favoriser la démocratie participative, la cohésion sociale et l'économie de proximité, donc l'emploi local et la préservation de l'environnement via une moindre empreinte écologique liée au transport de personnes et de marchandises** ».

* Géoconfluences « Local et localisme ».
** Wikipédia « Localisme ».



© Franck Hamon.

PART DES 18-24 ANS DÉTENANT UN PERMIS DE CONDUIRE selon le lieu de résidence (en %)



Source : Institut national de la Jeunesse et de l'éducation populaire, 2021.

Le localisme amène une évolution des mentalités autour des modes de transport. S'il existe toujours des adeptes des sauts de puce en avion et du tout-voiture, d'autres remettent progressivement en cause cette vision. Le développement des véhicules en autopartage, le déploiement des mobilités douces, la vélorution sont autant de signaux forts de ces changements de paradigme. Par ailleurs, l'obtention du permis de conduire n'est plus systématique chez les jeunes générations, un choix qui peut se justifier par l'adoption d'un mode de vie urbain (les transports en commun, la marche ou encore le vélo sont alors largement déployés et employés), une conscience écologique forte ou une précarisation importante (tout le monde ne peut pas se payer une formation à la conduite). Si le phénomène peut sembler marginal, il semble dire quelque chose de l'avenir de la voiture dans le pays. Néanmoins, il faut nuancer à l'heure actuelle cette hypothèse. Le fait de posséder le permis et/ou une voiture montre un clivage important entre milieu urbain et milieu rural. Posséder une voiture est souvent une obligation dans le milieu rural alors qu'un habitant de grande ville peut s'en passer. La voiture reste alors valorisée par les jeunes générations, comme moyen d'émancipation pour ceux vivant en milieu rural par exemple, et beaucoup passent en réalité leur permis de conduire plus tardivement lorsque les conditions (financières notamment) à son accession sont plus favorables.

69 % des 18-24 ans détiennent un permis de conduire en 2022
Ils étaient **77 % en 2002**

Source : Étude « parc auto » de l'Institut Kantar, 2022.

“ *Le plaisir de conduire reste important chez les jeunes gens, et l'automobile demeure valorisée par ces derniers, même s'ils en reconnaissent le caractère polluant et la considèrent moins souvent indispensable que leurs aînés.* ”

Yoann DEMOLI,
Le Monde, 13 septembre 2022



© Didier Gouray / Rennes Ville et Métropole.

Le concept de ville du quart d'heure de Carlos Moreno, fait l'éloge de la proximité et encourage le localisme ¹. Cela peut également se traduire par l'instauration d'une monnaie locale qui va renforcer l'économie locale. On observe aussi un attrait croissant pour le slow tourisme, un tourisme de proximité. Pas besoin de partir à l'autre bout de la France ou du monde pour passer de bonnes vacances !


Côté consommation et pratiques alimentaires, le localisme est encore plus visible. L'attrait pour la consommation de produits locaux et de saison, si possible biologiques, est promue comme la définition même d'une consommation responsable et donc à privilégier pour la transition écologique. La multiplication des Associations pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne (AMAP) sur le territoire français sont une illustration marquante de cet intérêt. C'est la tendance pour les individus à acheter leurs produits alimentaires directement dans une ferme voisine, à privilégier le circuit court.

Le local, c'est aussi l'interconnaissance, vouloir s'investir dans sa commune, dans son quartier en participant à des activités, organiser des fêtes de villages, recréer du lien et de la proximité. Dans l'habitat, le localisme

¹ Carlos Moreno (2016) « La ville du quart d'heure : pour un nouveau chrono-urbanisme », *La Tribune*.
Carlos Moreno (2020) *Droit de cité : De la « ville-monde » à la « ville du quart d'heure »*, *L'observatoire*, 192 p.

a trait avec l'essor de la construction durable et locale qui utilise des matériaux biosourcés. Il faut également mentionner l'économie circulaire dont les activités tendent vers le local en matière d'approvisionnement par exemple et qui est de plus en plus plébiscitée voire rendue obligatoire dans certains cas.


Derrière les circuits courts et l'aspiration au localisme se traduit aussi et surtout une envie de ralentissement d'une partie de la société. Ralentir et revenir à l'essentiel pour mieux apprécier ce qui nous entoure et, à l'arrivée, mieux vivre, un concept qui fait sens dans une société qui va toujours plus vite.

 Lien avec la note #4 : « *La grande accélération du temps et de nos vies* » et « *Faut-il ralentir le tempo ? Une aspiration croissante au ralentissement* ».

L'idée que les modes de production des produits sont plus respectueux de l'environnement est également une idée séduisante pour les consommateurs. Or, sur ce plan, le sociologue et économiste Pierre Veltz nuance les bienfaits du localisme pour la planète.

“ *Toutes les enquêtes confirment la préférence des consommateurs pour la proximité, identifiée implicitement à la responsabilité environnementale. On pourrait bien sûr rétorquer que ce localisme est souvent plus déclaratif qu'effectif (...)* On rappellera aussi que, dans tous les domaines, la dimension temporelle est aussi importante que la dimension spatiale. Les organisations productives et logistiques axées sur la réactivité, la multiplication permanente des gammes de produits sont particulièrement inamicales pour l'environnement (...) ”

Pierre VELTZ (2021)
L'économie désirable. Sortir du monde thermo-fossile,
Éditions du Seuil, coll. La République des Idées, 128 p.

 Lien avec la note #4 : « *Une recherche de gain de temps qui se maintient* ».



© Franck Hamon.

Quelle appartenance au territoire ?

Avec l'hypermobilité se pose la question de l'appartenance au territoire. Au début du XX^e siècle, les individus étaient encore assignés à un territoire : ils y naissaient, y allaient à l'école, y travaillaient et y restaient jusqu'à la fin de leurs jours. Aujourd'hui, les appartenances sont multiples : les individus ont un lieu de domicile, un autre de travail et ils effectuent souvent leurs activités de loisirs dans d'autres lieux encore. Avec la birésidentialité, certains individus disposent même de deux lieux de résidence. En conséquence, l'appartenance au lieu et l'attachement font l'objet de tirailllements. Cette question de l'appartenance au territoire a son importance car derrière se joue la question de la démocratie. Quel sens peut prendre le local et le territoire quand on se considère citoyen du monde et qu'on se préoccupe d'enjeux mondiaux comme le réchauffement climatique ou des conflits internationaux (guerre en Ukraine ou à Gaza) ?

L'ABORDABILITÉ DU TERRITOIRE

Qu'en est-il du maintien (ou du retour) des nouvelles générations sur le territoire ? « Ceux qui restent », pour reprendre le titre de l'ouvrage du sociologue Benoît Coquard, sont peu nombreux.

En premier lieu, les jeunes générations font de plus en plus des études longues et ont ainsi tendance à quitter leur commune une fois atteint l'âge adulte pour aller en ville. C'est d'autant plus le cas pour les filles que pour les garçons¹. Ensuite, même si ces jeunes filles et garçons voulaient rester dans leur commune d'origine, ils ne le pourraient pas. Avec la perte de pouvoir d'achat des ménages face à l'inflation du foncier et de l'immobilier, faire foyer où on a grandi n'est plus possible dans les grandes villes, sur les littoraux et les îles. En particulier si ces jeunes aspirent à l'acquisition d'une maison avec jardin, le modèle de la propriété le plus recherché.

La concurrence sur le marché de l'immobilier avec des personnes plus âgées et davantage dotées en capitaux économiques et des néoruraux dont le pouvoir d'achat est plus élevé, réduit leurs chances de voir leurs rêves se réaliser et les conduit à habiter plus loin ou dans de l'habitat indigne. Les jeunes ne sont ainsi pas (ou plus) en capacité de s'ancrer sur leur commune d'origine.

Là, intervient la réflexion autour du logement abordable et l'intérêt de développer une offre de logements abordables à la fois dans le locatif (en créant des logements sociaux et intermédiaires) mais aussi dans l'achat pour les primo-accédants (en mettant en place des prêts à taux zéro, des subventions locales ou encore des baux réels solidaires).

Benoît Coquard (2019) : *Ceux qui restent. Faire sa vie dans les campagnes en déclin,* éditions La Découverte, coll. SH/L'envers des faits, 216 p.

Parmi les **18-30 ans**, majoritairement locataires ou logés à titre gratuit, **80 %** voudraient devenir propriétaires

Source : Enquête IFOP/FNAIM « Les jeunes et leur rapport au logement », janvier 2022.

Vers la démobilité ?

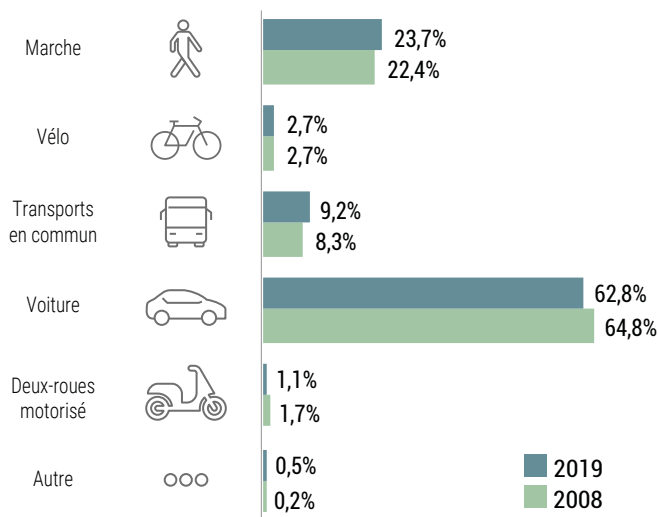
De moins en moins de propriétaires de voiture habitent en ville et l'autopartage de véhicule se développe. Alors va-t-on vers la fin de la voiture voire la fin des mobilités ? Possible mais il existe un clivage entre milieu urbain et milieu rural : les modes de déplacements des urbains et des ruraux ne sont pas les mêmes. Parler de démobilité, c'est alors avant tout considérer le milieu urbain.

La société hypermobile est une invitation à faire des villes étendues, la voiture permettra de parcourir les kilomètres qui séparent les individus de leur point d'arrivée. Mais c'est oublier qu'en ville, l'usage excessif de la voiture peut conduire à une saturation des réseaux et bloquer... la mobilité. C'est aussi ne pas penser les impératifs qui incombent aux individus en matière de sobriété foncière. L'extension urbaine c'est fini ! À l'heure de la zéro artificialisation nette, il faut davantage réfléchir en termes d'intensification urbaine, de mixité fonctionnelle, ce qui implique de revoir la place de la voiture en ville.



© Franck Hamon.

ÉVOLUTION DES PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS DES FRANÇAIS ENTRE 2008 ET 2019 (EN %)



Source : EMP 2008-2019.

La voiture prend de la place au sens propre du terme. Son stationnement en ville occupe beaucoup de surface (environ 20m² pour une place de parking). Une réduction du nombre de voitures en ville serait donc un moyen de gagner de l'espace pour créer un nouvel espace public par exemple. Dans ce contexte, le déploiement des mobilités douces (vélo, marche) fait sens. Elles requièrent moins d'infrastructures. Elles sont par ailleurs encouragées car décarbonées. D'ailleurs, leur usage augmente ou du moins se stabilise dans le temps.

“ Le vélo nécessite une moindre place. Là où se gare une seule voiture, on peut ranger dix-huit vélos, et l'espace qu'il faut pour faire passer une voiture livre le passage à trente vélos. ”

Ivan ILLICH,
Énergie et équité, 2024

Le repli vers certains modes de transport est donc à privilégier dans un cadre de sobriété foncière et de transition écologique, mais aussi pour répondre aux problématiques liées à la saturation des réseaux. Il s'agit de repenser les mobilités pour qu'elles redeviennent plus agréables. L'idée est d'en finir avec le stress et la frustration engendrés par les bouchons aux heures de sortie de boulot par exemple. Pour cela, l'essor et la généralisation du télétravail seraient positifs car cela limiterait les déplacements¹. Cela implique également de réfléchir à la désynchronisation des temps sociaux, d'ajuster les horaires des transports, des entreprises, des universités ou encore des écoles pour éviter les pics dans les transports à certaines heures. C'est le travail que s'efforce de mettre en place les Bureaux des Temps dans certaines villes.



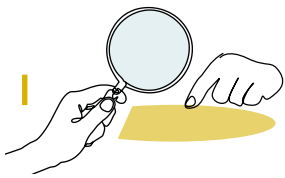
Lien avec la note #4 : « Le temps, ce nouveau facteur d'inégalités : le déploiement des politiques temporelles ».

Ces trois éléments (la déspecialisation des villes, le déploiement du télétravail et les réflexions autour de la synchronisation des temps sociaux) sont des principes directeurs pour favoriser la démobilité. Ce concept du sociologue Bruno Marzloff² repris par Julien Damon³, désigne le moyen de répondre au besoin de mobilités choisies tout en veillant à réduire les déplacements subis. La démobilité est de plus en plus évoquée et il semble pertinent compte tenu des enjeux actuels et futurs d'en tenir compte. Il y a derrière la démobilité un moyen de travailler sur la qualité de la vie des habitants (ici urbains). Cela renvoie également aux travaux autour de la ville du quart d'heure citée précédemment.

¹ Plusieurs études montrent toutefois que si le télétravail modifie les déplacements, il ne les supprime pas (voir p. 4).

² Bruno Marzloff (2013) Sans bureau fixe : transitions du travail, transition des mobilités, FYP éditions, coll. STI-MULO, 95 p.

³ Julien Damon (2013) La démobilité : travailler, vivre autrement, Fondapol, 44 p.



ET CHEZ NOUS ?

Un retour au local avez-vous dit ? Cela s'observe aussi sur le territoire à travers trois signaux faibles.

Premièrement, les dispositifs de circuits courts alimentaires se multiplient sur le territoire. Le Pays de Rennes a ainsi recensé les circuits courts alimentaires de proximité sur son territoire : une carte interactive sur leur site présente les producteurs et les lieux de distribution de leurs produits locaux¹. Par ailleurs, l'économie circulaire, dans le contexte de la transition écologique, s'installe dans les discours et actions. Rennes Métropole a ainsi construit une feuille de route de l'économie circulaire se fixant comme objectif à l'horizon 2030 une augmentation de 10 % de la consommation locale satisfaite par la production locale et à l'horizon 2050 la satisfaction de la demande locale avec au moins 60% de production locale.

Autre preuve que le recentrage sur le local attire, l'Ille-et-Vilaine est dotée d'une monnaie locale : le galléco. Elle séduit cependant davantage le Pays de Redon que le Pays de Rennes où son recours est en déclin. En revanche, les jardins partagés sont eux appréciés dans le Pays de Rennes. Rennes compte ainsi plus de 1000 parcelles de jardins familiaux que les habitants cultivent pour leur usage personnel. L'attente pour accéder à ces jardins est longue, un article Ouest France datant de 2021 parle ainsi d'un délai de 2 à 5 ans pour pouvoir obtenir une parcelle².

Deuxièmement, la voiture n'a plus la même place sur le territoire. Les réflexions autour de l'intensification urbaine et de la démobilité pour mieux rationaliser les usages et espaces urbains conduisent à questionner la place de l'automobile et la question du stationnement en ville. À ce sujet, Rennes Métropole voit une réduction de l'usage de la voiture sur son territoire et l'augmentation des déplacements via les modes doux (marche et vélo).

17 % de fréquentation cyclable annuelle entre 2011 et 2019 sur Rennes

Source : Observatoire du vélo à Rennes, Rennes Métropole.

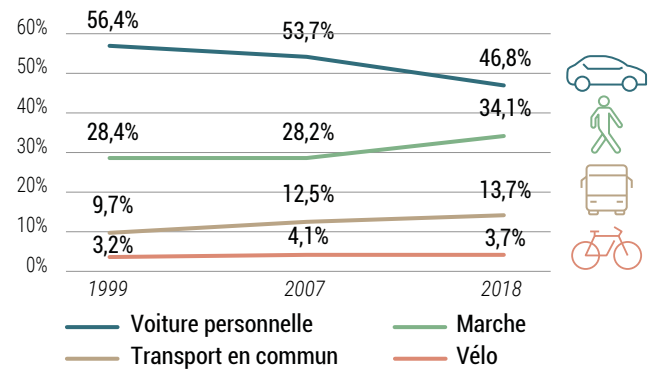
1 <https://www.paysderennes.fr/nos-commissions/alimentation-agriculture/manger-local/>

2 <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-aux-jardins-familiaux-164-personnes-attendent-une-place-8e6f7c4-fa8a-11eb-ba79-96c5b236843d>



Agence d'urbanisme de Rennes
3 rue Geneviève de Gaulle-Anthonioz
CS 40716 - 35207 RENNES Cedex 2
02 99 01 86 40 - www.audiar.org
communication@audiar.org

ÉVOLUTION DES PARTS MODALES DES HABITANTS DE RENNES MÉTROPOLÉ (EN %)

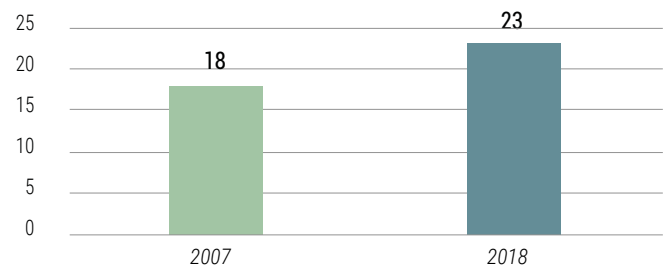


Source : EMD 2007-2018. Traitements : Audiar.

Il est néanmoins important de préciser que des écarts persistent entre les milieux urbains et ruraux sur le territoire. L'usage de la voiture reste prépondérant dans les déplacements quotidiens. Jusqu'à 7 déplacements sur 10 à l'échelle de l'aire d'attraction métropolitaine hors Rennes se font ainsi en voiture (EMD 2018).

Enfin, le territoire est également concerné par des temps de déplacement plus longs, notamment en ce qui concerne les trajets domicile/travail. À Rennes Métropole, la distance entre le domicile et le travail a eu tendance à s'allonger, faisant passer aux individus plus de temps dans les transports.

ÉVOLUTION DE LA DURÉE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT POUR LE MOTIF TRAVAIL SUR RENNES MÉTROPOLÉ (EN MINUTES)



Source : EMD 2007-2018. Traitements : Audiar

Ainsi, en 2019, la durée moyenne d'un déplacement (tous motifs confondus) était de 18 minutes, soit une augmentation de 3 minutes en 10 ans et sa distance moyenne était de 6km, soit une hausse de 50% en une décennie.

POUR EN SAVOIR +

<https://www.audiar.org/publication/environnement/mobilites/un-tiers-des-deplacements-de-moins-de-5-km-sont-realises-en-voiture-dans-rennes-metropole/>

RÉDACTION
Marine GIRAUD

DIRECTION DE LA PUBLICATION
Alain BÉNESTEAU