



MOBILITÉS ET TIERS-LIEUX

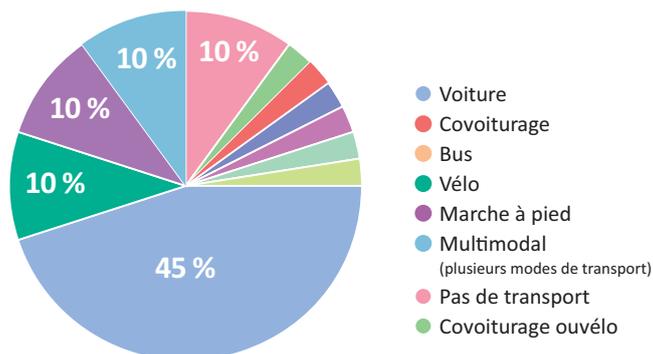
Les échanges ont confirmé les résultats des enquêtes organisées auprès de tiers-lieux volontaires : la dynamique de création des tiers-lieux, statistiquement créée par des initiatives locales, souvent de bénévoles très impliqués, se retrouve quelques années plus tard dans toute étude de mobilités. On peut nettement dissocier les mobilités concernant des habitants proches du tiers-lieu, typiquement dans une zone à moins de 10 minutes en voiture, et celles des personnes nettement plus éloignées.

Les résultats qui donnent les modes de transport d'une centaine de télétravailleurs et coworkeurs sans le tiers-lieu et avec le tiers-lieu sont explicites (et pertinents) sur quelques points. La création du tiers-lieu augmente incontestablement la proportion, et le nombre absolu d'habitants proches qui utilisent la marche à pied en venant au tiers-lieu et organisent différemment leurs occupations de la journée (courses, enfants à l'école...). Les changements concernant l'usage des deux roues sont moins significatifs, dépendent grandement de la géographie des lieux, et sont actuellement en pleine évolution suite au covid. Les résultats sur l'usage des voitures sont trompeurs : certains des usagers qui faisaient des parcours de 40 km à 80 km pour aller à leur travail, ont des trajets très inférieurs lorsqu'ils télétravaillent dans un tiers-lieu assez proches de leur domicile, mais d'autres qui habitent loin du tiers-lieu et le choisissent pour des raisons de confort (télétravailleurs à domicile auparavant) et/ou de relations sociales (relation télétravail et coworking), ne sont pas rebutés par des trajets comparables à ceux des distances domicile-siège de l'employeur. La figure de quelques zones de desserte explique la variété des situations : le problème est simple lorsque la population est quasi-intégralement répartie dans une plaine ou une large vallée. Il est plus compliqué en zone de montagne péri-urbaine ou plus éloignée d'une métropole avec en outre l'évolution rapide du nombre d'habitants qui s'éloignent de la métropole et augmentent la population résidentielle en rural montagnard.

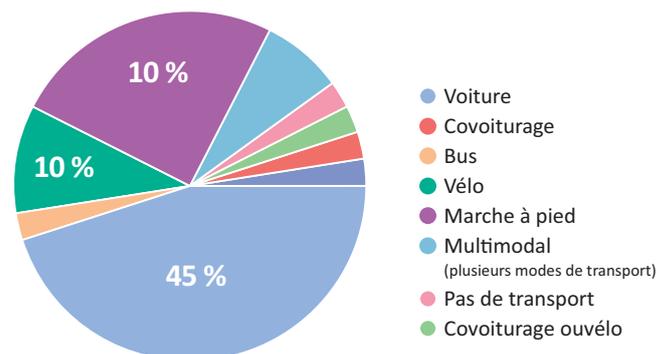
Les conclusions globales sont convergentes :

- des tiers lieux-lieux pensés dès le départ pour accroître la qualité de vie locale entraînent des optimisations de mobilité et de mode de déplacement, mais dans une zone de desserte restreinte,
- cela peut être le cas pour des tiers-lieux créés par quelques entreprises qui contribuent ainsi à une dynamique économique et de nouvelle industrie,
- le problème du télétravail pourtant devenu de grande ampleur, doit être traité avec tous les acteurs potentiels concernés, y compris pour optimiser les mobilités, et les échanges entreprises-tiers-lieux mais aussi entre les collectivités territoriales des divers niveaux sont loin d'être suffisants pour que les résultats soient positifs.

Les mobilités illustrent bien que les tiers-lieux d'activités peuvent contribuer à des démarches à fortes valeur ajoutées, avec un énorme potentiel de changements. Mais, ils reposent encore trop souvent sur des initiatives individuelles avec un retard handicapant de prises de conscience par les élus des collectivités territoriales et par les responsables d'entreprises.

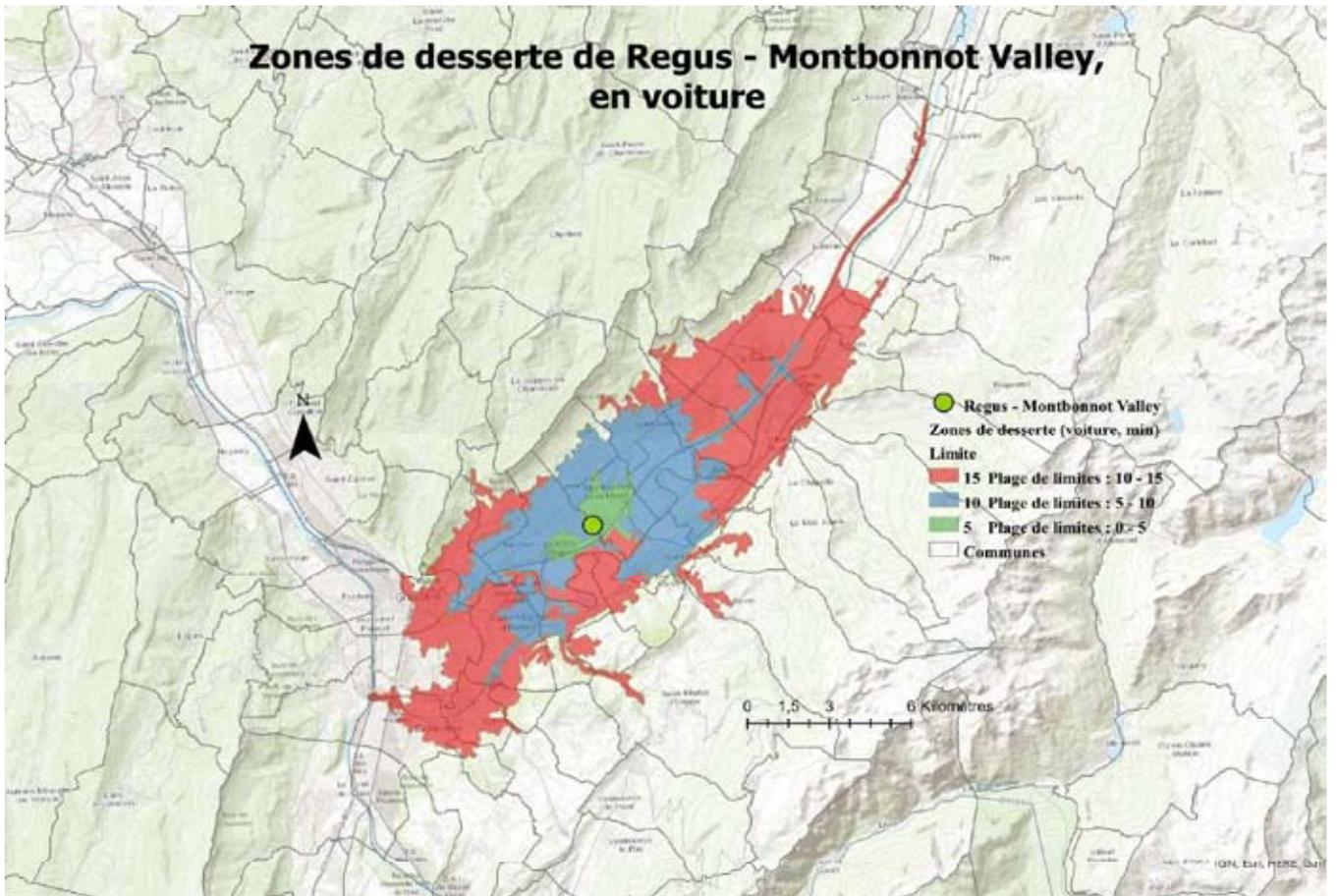


Mode de transport utilisé par des usagers de tiers-lieu pour aller au lieu de travail habituel

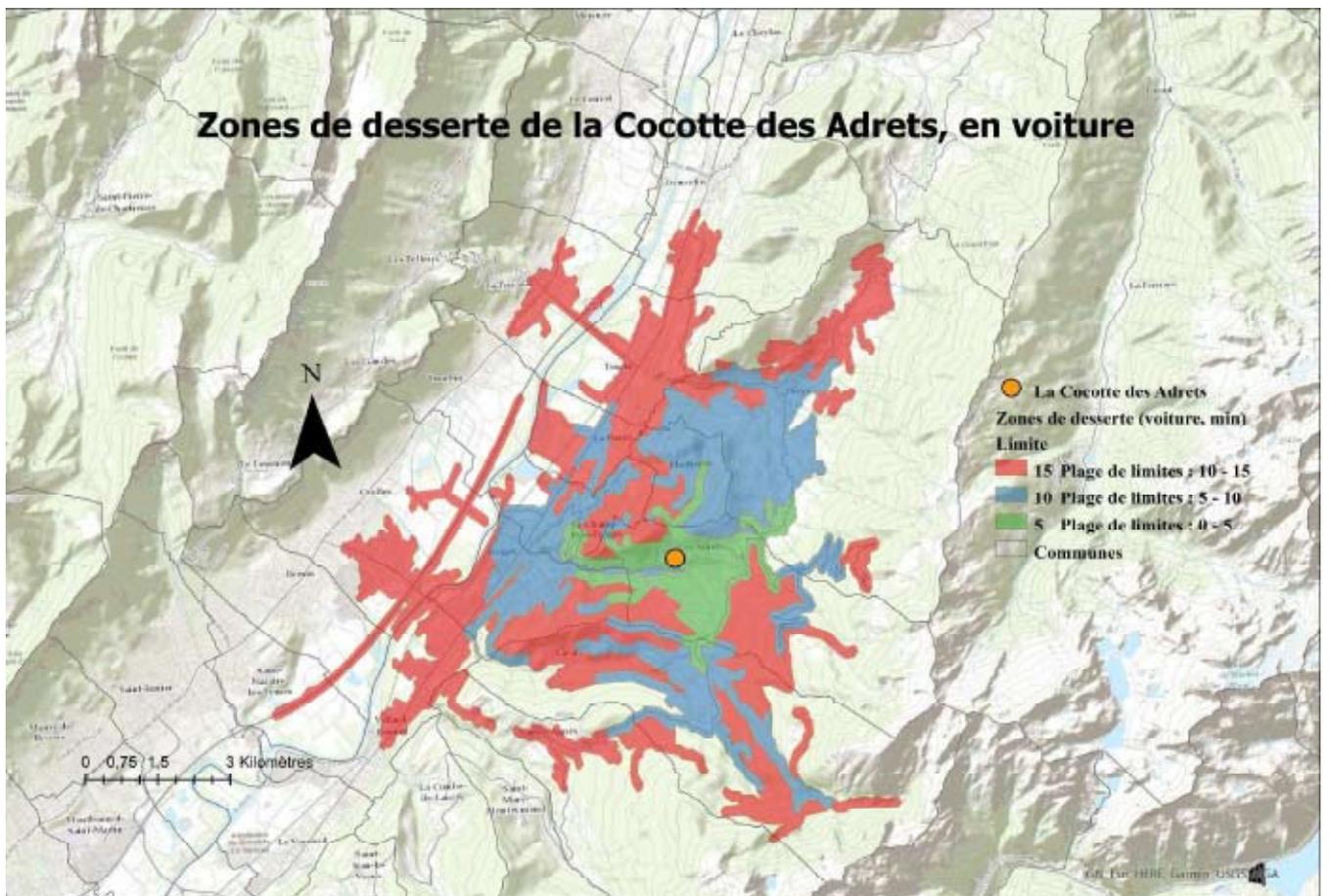


Mode de transport utilisé pour aller au tiers-lieu

Zones de desserte de Regus - Montbonnot Valley, en voiture



Zones de desserte de la Cocotte des Adrets, en voiture



Zones de desserte de La Fourmilière

