



hyper
lieux mobiles
mobile
hyperplaces

Introduction

Le programme « hyperlieux mobiles » de l'IVM¹ : « inventer les applis du véhicule autonome connecté, au-delà du transport »

L'arrivée du véhicule électrique, autonome et connecté (VAC) et les passions qu'il soulève (autant que les investissements publics et privés qu'il attire) est un catalyseur extrême pour toutes les innovations et mutations déjà en cours dans le champ des mobilités.

Ce projet de recherche action, développé, à partir d'un **programme d'observation et d'échanges au sein d'un hub international et multidisciplinaire**, vise à identifier et à étudier les diverses émergences et pratiques actuelles dans les activités en mouvement, au-delà du simple transport de personnes ou de biens, pour :

- **mieux appréhender les mutations radicales en cours dans les activités mobiles** : puisque les mutations sont déjà là, **observer aujourd'hui les activités en mouvement**, dans la diversité des objets et des situations d'usage.
- **analyser des activités qui contribuent à créer de nouveaux micro-espaces urbains** et interrogent la frontière entre mobilité et immobilité, et définir les caractéristiques des nouveaux espaces induits par l'arrivée de véhicules hybrides et multifonctionnels : espaces en mouvement ou espaces requalifiés et augmentés par la diversité des usages potentiels - commerce, loisirs, éducation, travail, santé, habitat...-, que l'on pourra appeler « hyperlieux mobiles ».

- **proposer**, à partir de différentes analyses de cas d'usage (du point de vue de la nature des activités comme de la diversité des contextes urbains nationaux et internationaux), des prototypes ou démonstrateurs de services ou de « micro espaces urbains mobiles ».

2017 a été consacré à la mise en place du groupe de pilotage et du consortium du projet, au recueil du point de vue d'experts, à la définition de la méthode de travail, et à un premier état de l'art, à la disposition de tous les partenaires du programme.

Le calendrier à venir est le suivant :

2018 : déploiement des études internationales, ateliers d'échanges et de création, conférences, enquêtes audiovisuelles sur des cas d'usages, publications, appels à projets, identification de démonstrateurs (cahier des charges, faisabilité)

2019 : mise en œuvre d'un prototype de service ou de véhicule sur un territoire, diffusion, communication

Le hub de recherche : observer et analyser

Le hub de recherche mis en place dans le cadre du programme hyperlieux mobiles vise à observer, dans une approche interdisciplinaire et internationale, les activités en mouvement (travail, services, commerces, loisirs, santé, solidarités...), aussi bien dans les tendances émergentes, des formes bricolées pour les plus pauvres, que dans ses dimensions luxueuses.

¹ Voir présentation complète du programme

Il s'appuie sur un réseau de partenaires locaux – universités, laboratoires de recherche, bureaux d'études, entreprises et territoires – ainsi que sur les réseaux de l'IVM à l'étranger.

À partir de l'observation des pratiques et des modes de vie et de consommation existants, l'enjeu est de dévoiler les formes inattendues d'urbanité générées par de nouvelles interactions entre espaces, mobilités, connectivités et activités.

Seront considérées des activités, des objets, des adaptations des politiques publiques ou des espaces. Les études de cas réalisées par les partenaires du programme en Amérique Latine, Chine, Afrique, Europe... permettront d'analyser les services et les objets de demain et leurs nouvelles interactions avec les espaces du flux et de la ville.

Les livrables

Cette observation devra produire des livrables diffusables et exposables, sous forme de reportages photos, vidéos, enregistrements sonores, infographies, parcours commentés, expositions, publications...

L'organisation du hub de recherche

Interactions et échanges d'informations

Les études seront réalisées par les partenaires du programme, en interaction avec le groupe de pilotage international, composé d'experts et de professionnels de disciplines variées, des représentants des partenaires, du chef de projet, et du responsable scientifique, réuni une fois par mois.

Des échanges entre les différentes équipes du hub de recherche seront organisés (échanges d'informations, rapports d'étonnement inter-études entre les deux phases de recherche en mai 2018, partage de documents sur une plateforme

commune (cf. fiches de recensement phase 1), groupes Facebook, blog, site Internet, séminaires, rencontres locales...).

Les outils à disposition

Outre le présent guide méthodologique, les documents de références sont les suivants :

- Fiche projet
- Etat de l'art
- Modèle de fiches de recensement (versions Word et en ligne)
- Tableau de recensement partageable
- Au fur et à mesure, les fiches de recensement rendues par toutes les équipes

Les différentes études seront présentées sur le blog du projet <https://www.mobilehyperplaces.com>, pourvu d'un espace intranet auquel auront accès les membres du hub de recherche.

Contact IVM

Yuna Conan (yuna.conan@vedecom.fr ; +33 6 64 68 04 21)

Une méthodologie commune

Ce document constitue le guide méthodologique proposé pour le recensement (phase d'observation) et les études de cas (phase d'analyse) menées au sein du hub de recherche international du programme.

Il se présente de la manière suivante :

- Rappel de définitions
- Une typologie des activités mobiles
- Une approche en deux phases

Activités et hyperlieux mobiles ?

Le véhicule autonome connecté, un accélérateur de mutations ?

Un VAC, ce n'est pas seulement un robot à la place du conducteur : il ouvre de possibles transformations des véhicules, changements d'usages, de nouveaux services, de nouvelles manières de penser et de vivre la mobilité.

Au-delà du transport de personnes et de biens, le potentiel de connectivité de ces nouveaux véhicules permettront-ils la multiplication et le déploiement « d'hyper activités », caractérisées par une hybridation d'interactions en coprésence et à distance ? Ces nouvelles pratiques fabriqueront-elles de nouveaux espaces urbains ?

L'émergence des hyperlieux mobiles pourrait alors être l'un des résultats de l'autonomisation et l'amélioration de la connectivité des véhicules.

L'hypothèse des hyperlieux mobiles²

L'hyperlieu est multifonctionnel, multi-scalaire (lieux à n dimensions), support d'interactions multiples, réelles et virtuelles. Il présente ainsi la caractéristique d'hyperspatialité, état mêlant accessibilité mobilitaire, possibilité de coprésence, et connectivité.

Et si, aujourd'hui, dans le contexte de mutation en cours du régime des mobilités liée à l'arrivée imminente des VAC, ces lieux à « n dimensions », devenaient eux-mêmes mobiles ?

L'hyperlieu mobile existerait en tant qu'hyperlieu, et donc que lieu, même quand il serait en mouvement – ne serait-ce que par son existence numérique et les interactions à distance que celle-ci peut permettre. Tout à la fois mobile et habitable, il pourrait être le support d'interactions hypertextes alors même qu'il se déplace, à la différence de l'hyperlieu éphémère, qui se fait et se défait dans l'espace et dans le temps. **C'est un lieu qui se constituerait autour d'un objet mobile**, soit un véhicule permettant le déploiement d'activités physiques (par transformation du véhicule) et numériques (par la connectivité du véhicule ou de ses occupants) selon différentes localisations dans l'espace. Enfin, les multiples activités qu'il accueillerait peuvent elles-mêmes être qualifiées de mobiles.

Un hyperlieu mobile serait donc à la fois un lieu mobile et un hyperlieu.

Une relation étroite entre véhicule (autonome, connecté et potentiellement modifié) et hyperlieu peut être établie, et analysée sous le vocable d'« hyperlieu mobile ».

L'observation d'activités mobiles, conduites au moyen – entre autres – d'un véhicule, permet d'étudier de manière prospective l'hyperlieu mobile.

Des véhicules (re)pensés pour être accueillir de multiples activités

Libre au voyageur (des transports en commun aujourd'hui, de la voiture autonome demain) de décider quelles activités déployer au cours de son voyage.

Néanmoins, le design des véhicules et des services de mobilité peut prévoir et promouvoir des usages spécifiques : chauffeurs de taxi et de voitures de transport avec chauffeur (VTC) sont par exemple aujourd'hui encouragés à mettre à disposition de quoi permettre la recharge des téléphones des clients, et parfois une

² Extraits de l'état de l'art et de la fiche projet

connexion Wi-Fi, quand de nombreuses initiatives portées par les opérateurs de transports consistent en la mise à disposition des voyageurs de contenus numériques (e-books, etc.).

Le véhicule est également un outil de travail du professionnel mobile. Si celui-ci est en charge – aujourd’hui – de la conduite du véhicule, il peut néanmoins s’en servir de lieu de travail lorsqu’il est à l’arrêt. Libre à lui – ou son employeur – d’aménager ce véhicule pour permettre la réalisation d’activités professionnelles à l’intérieur ou aux abords du véhicule.

Aussi, le design des lieux mobiles que sont les véhicules accueillant des activités mobiles constitue une entrée pertinente pour l’analyse des hyperlieux mobiles. Il touche alors à la transformation des véhicules pour en faire le support de réalisation d’autres activités – numériques ou physiques – que le seul déplacement dans l’espace.

Une typologie des activités mobiles

Pour l’analyse des activités mobiles, nous proposons de distinguer les activités d’initiative privée nomades d’une part, et les activités de distribution de biens ou de fournitures de services d’autre part.

Les activités d’initiative privée nomades

* **Les activités d’initiative privée nomades** ne sont pas, au moment de leur réalisation, le fruit d’une interaction (marchande ou non marchande) entre un offreur et un demandeur. Elles sont **réalisées en différents lieux du territoire ou au cours du déplacement**, le couple individu(s)/véhicule emportant avec lui

³ Cf. état de l’art du programme pour une présentation complète de cette typologie

les conditions matérielles nécessaires à la réalisation d’une activité en tous lieux, y compris à l’intérieur du véhicule.

Parmi ces activités d’initiative privée, nous pouvons distinguer les activités productives nomades (usines mobiles, tâches productives réalisées en cours de déplacement) liées à un mode d’organisation du travail, **des autres activités nomades** (habitat, loisir, *tailgating*...), qui relèvent davantage de choix personnels ou communautaires.

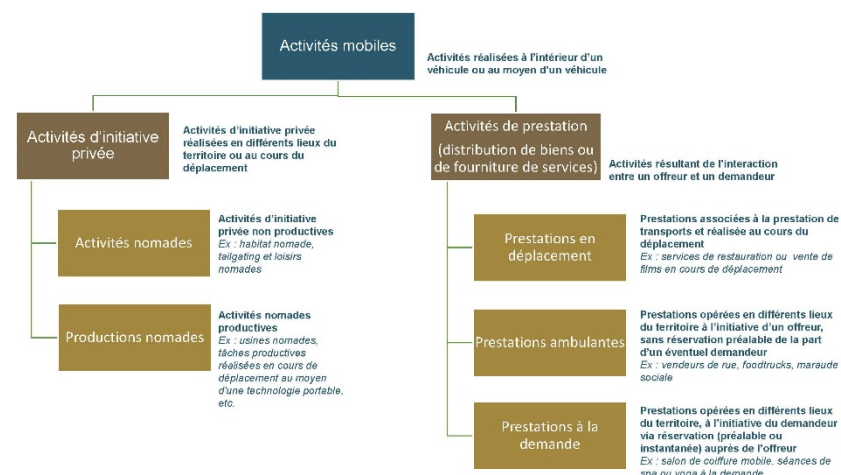


Figure 1 - Typologie des activités mobiles retenue pour l’étude prospective des hyperlieux mobiles³

Alors que les activités nomades sont **réalisées dans un lieu non habituellement associé à - ou prévu pour - cela**, les productions nomades nécessitent des espaces de travail spécifiques où le déplacement ne gêne pas – parfois même favorise – la productivité. Dans les deux cas, le couple individu(s)/véhicule emporte avec lui les conditions matérielles

nécessaires à la réalisation d'une activité en tous lieux, y compris à l'intérieur du véhicule pour des activités réalisées en mouvement ou à l'arrêt.

→ L'amélioration de la connectivité des véhicules peut conduire à la diffusion des pratiques nomades, le véhicule pouvant augmenter l'accessibilité de nombreuses activités numériques. L'autonomie peut à son tour encourager la généralisation des pratiques nomades dans la mesure où l'ergonomie des véhicules serait affranchie des contraintes liées à la conduite (siège conducteur faisant face à la route, volant, levier de vitesse, etc.). Concernant la production nomade, la robotisation des tâches productives réalisables en mouvement peut conduire à la constitution et la démultiplication de véritables usines mobiles et autonomes.

Les activités de distribution de bien et de fourniture de services

Les activités de distribution de bien et de fourniture de services peuvent, quant à elles, être réalisées en déplacement, de manière ambulante ou à la demande.

* **Les activités de distribution de bien et de fourniture de services en déplacement** regroupent l'ensemble des activités proposées aux individus en mouvement. Acheter un café ou un film dans le TGV, du parfum dans l'avion... l'exploitation des véhicules (ou des lieux du mouvement, tels que les aéroports ou les gares) intègre des services accessoires au transport pour les passagers. Ces services font partie de la prestation de transport dans la mesure où leur existence ne repose pas sur une demande ou une réservation préalable. **Il s'agit alors d'une prestation intégrée en routine (c'est-à-dire ne reposant pas nécessairement sur une réservation a priori) à une prestation de transport, opérée dans un véhicule ou un lieu du mouvement.** Le demandeur est certain ou quasi certain que le service sera présent.

→ Si ce type d'activités est aujourd'hui l'apanage des transports collectifs, en particulier de longues distances, les progrès de la connectivité pour ce qui est des services numériques, et de l'autonomisation des véhicules en ce qui concerne le relâchement de la contrainte de conduite peuvent nous amener à penser la généralisation de ce type d'activités mobiles. Aussi, les différents services associés au déplacement pourraient à l'avenir occuper une place prépondérante dans les choix et pratiques de mobilité.

* **Les activités de distribution de bien et de fourniture de services ambulantes** regroupent l'ensemble des activités offertes en différents lieux du territoire. L'offreur sillonne les rues et les territoires à la rencontre des demandeurs, au moyen de maraude ou, à l'inverse, de tournées planifiées. L'aménagement du véhicule fait de celui-ci un outil de production permettant au professionnel d'être parfaitement mobile et affranchi des lieux fixes permettant habituellement le déploiement de ces activités. Ce faisant, l'activité offerte gagne en visibilité auprès d'usagers potentiels. L'interaction est alors marquée, côté usager, par une décision d'opportunité. Il s'agit donc d'**une prestation opérée en différents lieux du territoire à l'initiative d'un offreur, sans réservation préalable de la part d'un éventuel demandeur.**

→ Ces différents services ambulants peuvent grandement bénéficier de la connectivité, notamment dans la définition de leur tournée. La masse de données individuelles de localisation peut par exemple apporter une plus grande flexibilité et une rationalisation de ses tournées : le service ambulante pouvant adapter en temps réel ses tournées pour se diriger vers les lieux les plus à même de lui offrir des opportunités de rencontre avec ses usagers. L'autonomie des véhicules peut quant à elle permettre à ces professionnels mobiles de rentabiliser leur temps de déplacement dans la préparation de leur offre.

* Dans le cas des **activités de distribution de bien et de fourniture de services à la demande**, l'utilisateur appelle à lui l'activité mobile. Ce dernier a alors une grande influence sur le déploiement dans l'espace de l'activité mobile. Les prestations à la demande connaissent déjà un essor florissant observable notamment à travers la révolution du secteur de la logistique sous l'effet de la généralisation du e-commerce, de la *food tech*, ou encore de la diffusion de services de mobilité à la demande. Il s'agit alors d'une **prestation opérée en différents lieux du territoire à l'initiative du demandeur via réservation préalable**.

→ L'amélioration de la connectivité en temps réel peut permettre d'encourager la création de nouvelles activités mobiles par la transposition d'activités aujourd'hui accueillies dans des lieux fixes, ou par le passage à la demande d'autres types d'activités mobiles. L'autonomie peut alors déclencher une généralisation de ce mouvement par la mise à disposition à la demande de services dès lors que ceux-ci ne nécessitent pas d'interactions humaines : en effet, la tendance à l'automatisation de nombreux secteurs commerciaux (supermarchés en premier lieu) pourra peut-être, à l'avenir, s'associer à l'autonomisation des véhicules pour rendre mobiles des lieux aujourd'hui fixes.

Une méthodologie en deux phases

Les cas d'études feront, dans un premier temps, l'objet d'un recensement avant de déboucher sur une étude approfondie sur une sélection de cas d'usage.

Phase 1 : recensement, sélection de cas d'usages et rapport d'étonnement inter-équipes

Dans un premier temps, les études consisteront en un recensement des activités mobiles dans des situations urbaines et selon une thématique définie en amont, en accord avec le groupe de pilotage du projet hyperlieux mobiles.

Sont exclus du champ d'observation les services urbains (type nettoyage des rues, camion-poubelles...) : s'ils peuvent à l'avenir connaître de larges transformations, ces futurs véhicules-robots ne sauraient a priori constituer des lieux, par défaut d'habitabilité.

Les cas étudiés devront être choisis dans des territoires divers (centre urbain dense, périurbain, rural, quartiers aisés comme populaires...) et pourront concerner des pratiques ancrées ou en projet, voire des projets abandonnés dans la mesure où les raisons de leur échec seront analysées. Pourront également être considérés certains lieux de flux (aires d'autoroutes, carrefours, marchés temporaires...).

Ce recensement sera fait à travers les fiches proposées par l'IVM. Ces dernières sont organisées en 3 parties :

- Présentation générale
- L'activité mobile
- Véhicule et connectivité

Elles peuvent être réalisées à partir d'une documentation sur Internet et développent déjà quelques hypothèses (pertinence pour le projet hyperlieux mobiles et perspectives pour une analyse approfondie, méthodologie d'enquête envisageable, potentiel via l'amélioration des outils de connectivité et via l'autonomisation des véhicules).

Les livrables attendus **pour le 30 avril 2018 au plus tard** sont les suivants :

- Une présentation générale du terrain et de la problématique/thème (à envoyer à yuna.conan@vedecom.fr)
- Les fiches de recensement complétées, selon le modèle fourni par l'IVM à compléter et **à envoyer (sous format Word) via le formulaire en ligne** sur le lien suivant : <https://goo.gl/forms/6OeSVsz8aT7tikUI1>
- Des visuels de bonne qualité, si possible libres de droits.

À la fin de cette première étape (en mai 2018), une première synthèse pourra être faite, comprenant notamment une première sélection de cas d'usage qui seront analysés en phase 2.

Les équipes du hub rédigeront par ailleurs (en mai 2018) **des rapports d'étonnement** sur les activités recensées par les autres équipes.

Sélection des cas d'usage à approfondir

Les analyses menées au sein du hub de recherche hyperlieux mobiles privilégieront, **tout en développant une problématique spécifique proposé par chaque équipe de recherche**, des cas d'usage présentant **une intégration forte du couple véhicule/activité** (afin d'envisager les ruptures possibles de la généralisation du VAC, le véhicule porteur d'une

activité mobile pouvant, dès aujourd'hui participer à une redéfinition des lieux du quotidien).

Les études de cas devront ainsi prioritairement porter sur des activités mobiles réalisées à l'intérieur ou au moyen d'un véhicule transformé – même de manière marginale – en vue du déploiement d'activités autres que des activités de transports de personnes ou de biens.

Le groupe de pilotage pourra accompagner et validera cette étape de sélection.

Calendrier

- Lancement de la première phase : mars 2018
- Rendus : 30 avril 2018
- Rapports d'étonnement et sélection des cas pratiques : mai 2018

Phase 2 : études de cas approfondies et livrables diffusables

Associer le fond et la forme

Cette seconde phase d'études approfondies pourra mobiliser différentes méthodologies : entretiens, observation, analyses géographiques ou architecturales, analyse de filières économiques, parcours commentés, documentaire, récit, enregistrement sonore, iconographies...

Il est important d'envisager conjointement les contenus et la forme des résultats de l'étude approfondie, puisque ces derniers devront pouvoir être exposés, publiés, échangés facilement au sein du hub de recherche et diffusé pour un plus large public du programme international de l'IVM.

Calendrier

- Lancement des études : fin mai 2018
- Rendus : Juillet/août 2018
- Synthèse des études (IVM) : septembre-octobre 2018
- Séminaire international : novembre 2018

Les attentes en termes de contenus

Il s'agit dans cette seconde phase d'approfondir l'analyse d'un nombre plus restreint d'activités, en accord avec la thématique de chaque recherche.

On pourra aller plus loin dans la compréhension de la nature des interactions entre individus, activités mobiles et territoires, partant de l'hypothèse que le déplacement de la mobilité de ces activités et les interactions qu'elles suscitent participent à la recomposition des lieux traversés, voire à la production de nouveaux lieux. Quelles sont alors les formes d'ancrage des véhicules transformés pour le déploiement d'activités mobiles sur le territoire ? Quelles en sont les logiques sous-jacentes ? Quels sont les effets de contexte et de voisinage ? Ces micro-espaces mobiles pourront-ils contribuer à faire ville, ou au contraire renforcer une tendance à l'hyper-privatisation et à l'hyper-personnalisation dans l'espace public ?

Nous distinguons quatre temps de l'analyse, qui pourront varier selon la thématique abordée, les cas d'usages considérés, les méthodologies adaptées et les livrables attendus.

*** Une analyse des usagers des activités mobiles**

La recomposition des lieux sous l'effet d'une activité mobile peut tout d'abord être appréhendée sous l'angle de l'expérience de l'utilisateur : sous quelles conditions le recours à des activités mobiles peut-il être perçu comme banal ou extraordinaire ? Quelles comparaisons peuvent être faites entre activités

réalisées en lieux fixes et activités mobiles ? Quel intérêt à faire venir à soi une activité mobile, à en trouver une sur son chemin ou au cours de son déplacement ? Que motive l'adoption de pratique nomade ?

Liste (non exhaustive) des points à aborder au cours de l'enquête :

- Détermination du profil des usagers (*early adopters*, tout public, luxe, précaire, informel...)
- Identification des motivations au recours à des activités mobiles plutôt que fixes
- Qualification du ressenti et de l'expérience (relation avec le prestataire, rapport au lieu de l'activité mobile, avec les autres usagers)
- Définition des imaginaires liés à ces activités (ville mobile, hyperconnectivité, voyageurs...)
- Mise en évidence des détournements d'usage et de leur dimension créatrice
- Identification des contraintes d'utilisation
- Description du processus de transformation des véhicules (customisation, sur mesure, etc.) et identification des parties prenantes à cette opération
- Analyser les formes hybrides de sociabilité entre les usagers et les utilisateurs potentiels, en présence et à distance
- Analyse des éléments de connectivité
- Analyse des potentiels d'évolution avec le VAC

*** Une analyse des professionnels offrant des activités mobiles**

Du point de vue des professionnels mobiles, dans quelle mesure et sous quelles conditions cette grande mobilité (parfois quotidienne) est-elle vécue comme une forme de liberté ou de

précarité ? Que motive la mise en mouvement de ces activités (captation de la demande, extension d'aire de chalandise, etc.) ? Quels sont les pôles d'attraction ou de répulsion de ces activités mobiles ? À quelles conditions (économiques, sociodémographique, politiques, organisationnelles...) ces activités peuvent-elles se déployer ?

Liste (non exhaustive) des points à aborder au cours de l'enquête :

- Détermination du profil des professionnels mobiles
- Description du procès de transformation des véhicules (customisation, sur mesure, etc.) et identification des parties prenantes à cette opération
- Description détaillée du fonctionnement de l'activité mobile et des raisons expliquant ces choix de fonctionnement (temporalité, définition des lieux/zones de prises en charge, etc.)
- Analyse de la stratégie ayant mené au choix d'offrir une activité mobile ou de travailler dans ce secteur
- Qualification du rapport à la concurrence ?
- Analyse des stratégies commerciales proposées
- Analyse de la réalité économique, des raisons du succès mais aussi des échecs possibles
- Qualification du ressenti et de l'expérience (relation avec le client, sentiment de liberté v/s contrainte de la flexibilité)
- Identification des contraintes de déploiement de l'activité (contraintes réglementaires ou liées aux déplacements)
- Description de l'évolution et de l'hybridation des métiers
- Analyse des potentiels d'évolution avec le VAC

*** Une analyse du rôle des autorités publiques dans la diffusion des activités mobiles**

Pour les pouvoirs publics, comment est perçu le renouveau des activités mobiles ? Entre limitation des externalités négatives et encouragement d'activités mobiles jugées désirables pour la collectivité, comment sont appréhendés les enjeux de régulation ? Quelle vision de la ville de demain est alors adoptée ?

Liste (non exhaustive) des points à aborder au cours de l'enquête :

- Les enjeux en termes de marketing territorial
- Description des contextes réglementaires encadrant l'activité mobile étudiée (circulation, occupation de l'espace public, etc.)
- Qualification de la connaissance et de la perception de ce type d'activité (opportunité ou menace)
- Analyse des outils de régulation mobilisée pour promouvoir, encadrer ou limiter ces activités mobiles et évaluation de leur efficacité (outils adaptés ou inadaptés, nécessité de faire évoluer les réglementations, etc.)
- Description de l'évolution du jeu d'acteurs et rôle de la puissance publique et des territoires
- Étude des enjeux de régulation et d'égalité des territoires
- Analyse des potentiels d'évolution avec le VAC

L'étude des interactions entre individus – usagers comme professionnels mobiles – et lieux accueillant des activités mobiles sous l'angle de l'expérience et du vécu, ainsi que l'analyse de la manière avec laquelle les autorités publiques se saisissent de ces questions permettront d'envisager les évolutions à venir quant à la place de la mobilité dans nos systèmes urbains.

* Une analyse du contexte spatio-temporel du déploiement des activités mobiles

Les activités mobiles peuvent se déployer dans des contextes spatio-temporels très différents (urbain ou rural, en semaine ou le weekend, en journée ou en soirée, lors d'événements particuliers). Ce contexte touche à la nature des lieux traversés. Aussi, les activités mobiles s'ancrent dans des lieux différents et interagissent avec eux. En particulier, les activités mobiles peuvent se déployer dans des lieux ordinaires comme dans des hyperlieux constitués. Dans tous les cas, leur implantation ne saurait être perçue comme neutre.

Liste (non exhaustive) des points à aborder au cours de l'enquête :

- Détermination des spécificités et réalités économiques (« qui finance ce type d'activité mobile et qui la gouverne ?), sociodémographiques (densité/intensité) ? et physiques des territoires traversés par ces activités
- Caractérisation des conditions pour le développement des activités : distinction entre des zones peu denses où il faut accompagner les conditions du succès et les zones denses où il faut gérer la cohabitation avec les aménités équivalentes fixes préexistantes
- Description de la recomposition des lieux traversés par l'activité mobile (production de nouveaux lieux, amélioration qualitative des espaces publics, fabrication temporaire de densité)
- Considération de la qualité des lieux et des espaces de la mobilité, et des éventuels impacts sur le métier de concepteur
- Prise en compte de la réalité urbaine et des innovations (en terme d'usage, de sociabilité, d'appropriation...) liées au « bricolage » concret du quotidien

- Analyse de la dimension sociale et partagée de ces micro-espaces mobiles (droit à la ville pour tous ou privatisation des espaces publics, avec la création de « clubs » ancrés spatialement ?)
- Analyse des impacts sous l'angle des hyperlieux (renforcement d'un hyperlieu préexistant, production d'un hyperlieu temporaire, voire, à l'inverse, affranchissement total du lieu mobile par rapport aux lieux fixes, etc.)
- Analyse à plus grande échelle d'un possible réseau d'hyperlieux mobiles, au sein d'un écosystème urbain commun
- Analyse des potentiels d'évolution avec le VAC

Ce dernier angle d'analyse s'appuie en grande partie sur les trois précédents, dans le but de proposer une montée en généralité de l'étude de cas sur les notions d'hyperlieu et d'hyperlieu mobile.