

Évolution des sociétés, évolution des mobilités et leurs répercussions sur la géographie

Castex E.¹

¹ Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse
UMR 6012 ESPACE
elodie.castex@univ-avignon.fr

Résumé

L'étalement urbain, la périurbanisation, ainsi que les transformations des rythmes de la vie quotidienne (Bailly J.P. & Heurgon E. 2001), ont des répercussions sur la mobilité des français. Les déplacements sont plus nombreux, plus longs, mais aussi plus étalés sur la journée que par le passé. De ce fait les chaînes de déplacements sont plus complexes, aussi bien dans le temps que dans l'espace (Orfeuil J.P. 2001). Parallèlement, la montée des prix du pétrole, les prises de conscience environnementales, accompagnées d'une législation plus favorable aux transports en commun, contribuent à modifier les conditions de transport en France.

Les transports publics rencontrent des difficultés face à ces nouvelles formes de mobilité (Banos A. 2001). Néanmoins les villes ne sont pas restées inactives. Tramways, sites propres ou covoiturages sont autant d'adaptations à ces nouvelles contraintes. Le développement du transport à la demande s'inscrit également dans ce mouvement.

« Un transport à la demande (TAD) est un transport terrestre public (associé à un territoire et à une autorité organisatrice des transports), collectif (visant à regrouper les passagers) et individualisé (qui n'est activé que lorsqu'un usager en fait la demande) » (Josselin D. 2002).

Le TAD présente plusieurs avantages pour répondre à ces nouveaux besoins de mobilité. Il se caractérise par une grande modularité (s'adapte à toutes les situations), une grande flexibilité d'utilisation qui le rend concurrentiel face à la voiture, et un coût limité par rapport aux bus. Le transport à la demande connaît un fort développement depuis 10 ans. À l'heure actuelle, il fonctionne en complément des autres modes ou comme un mode relais. Il a d'ores et déjà investi certains créneaux comme les horaires de franges, certains types de publics (personnes à mobilité réduite ou âgées), ou les zones éloignées et/ou à faible flux. Mais le TAD est

encore sous-exploité. Pourtant l'introduction des technologies embarquées laisse présager de nouvelles perspectives de développement, et ce mode pourrait bien se généraliser à l'avenir.

Face à cet essor programmé quel est le rôle du géographe ? Les collectivités sont en attente d'informations sur ce mode transport. De nombreuses publications leur proposent de l'aide technique, mais peu se sont intéressées aux aspects spatiaux dans une vision globale. Les TAD s'adressent aussi bien à des zones urbaines denses qu'à du rural isolé. De plus les modalités de fonctionnement sont très variées et les combinaisons multiples. Mais n'y a-t'il pas des types de TAD qui conviennent mieux que d'autres en fonction de la nature de l'espace, de la configuration du bâti ou du réseaux routier ? L'objectif est d'identifier des types de TAD adaptés aux types de territoires, et d'anticiper le développement de nouvelles formes de TAD.

Références bibliographiques

Bailly J.P., Heurgon E. 2001 - *Nouveaux rythmes urbains : quels transports ?* Coll. Société et territoire, Série prospective du présent La Tour d'Aigues : édition de l'Aube, 222 p.

Banos A. 2001 - *Le lieu, le moment, le mouvement, pour une exploration spatio-temporelle désagrégée de la demande de transport en commun en milieu urbain.* Thèse de doctorat : Géographie : Besançon. 355 p.

Josselin D. 2002 - *Les services de transport à la demande dans leur marché et leur cadre institutionnel - étude de faisabilité d'un repositionnement socio-économique de ces marchés.* Synthèse, THEMA et Kéolis, 10 p.

Orfeuil J.P. 2001 - *L'évolution de la mobilité quotidienne : comprendre les dynamiques, éclairer les controverses.* Arcueil : INRETS, 147 p. (Synthèse INRETS n°37).