

Avant-propos

Cet ouvrage fait suite aux travaux scientifiques menés dans le cadre du colloque de la Commission de géographie des transports du Comité national français de géographie, présidée par Jean Varlet, qui s'est tenu à Montpellier les 6 et 7 juin 2012. Chaque chapitre a été évalué par deux membres du comité de lecture.

L'intermodalité en questions : durabilité, accessibilité, mobilité

L'élargissement des horizons en termes de transports de marchandises et de déplacements de personnes, les surconsommations d'énergies non renouvelables et une meilleure prise en compte d'un environnement à protéger ont débouché sur la mise en place de solutions intermodales innovantes. Pour la plupart, celles-ci améliorent et diversifient l'offre de transport : interconnexion ponctuelle de réseaux hétérogènes (un pôle d'échanges par exemple), intermodalité linéaire avec un véhicule (tram-train) ou un contenant (conteneur) circulant sur au moins deux réseaux différents, adoption de systèmes de billettique et de tarification uniques au sein d'une aire multiterritoriale, etc.

Avec un recul de quelques décennies, variable selon l'innovation, il devient possible de s'interroger plus en profondeur sur ces nouvelles modalités de circulation et opportun de tenter d'évaluer la contribution de l'intermodalité au regard de trois questionnements thématiques : la durabilité, l'accessibilité et la mobilité.

L'intermodalité, une réponse pour une durabilité des transports ?

La prise en considération croissante des préoccupations environnementales dans les politiques de transport pousse les pouvoirs publics et les entreprises de transport, influencés en cela par des populations sensibilisées, à trouver des solutions innovantes aux problèmes de congestion routière et de pollution. Disposant d'un certain recul, il est possible de s'interroger sur la contribution de l'intermodalité à une meilleure durabilité

des transports, notamment sur son rôle dans la mise en place de transports davantage vivables écologiquement, viables économiquement et équitables socialement.

Face aux difficultés rencontrées par les alternatives monomodales pour concurrencer la voiture et le camion, tant dans le transport de voyageurs que dans celui de marchandises, l'intermodalité apporte-t-elle réellement de meilleures réponses ? Et si oui, de quelles natures ? Permet-elle de redonner une place aux modes non routiers dans les chaînes de transport ? L'intégration technique d'au moins deux modes de transport favorise-t-elle une réduction efficace de la dépendance routière, de la congestion, de la consommation énergétique et de la pollution ?

La recherche d'une durabilité à un prix et la viabilité des solutions intermodales, étroitement liée à leur efficacité économique, pose la question de leur financement. Quel est alors le rôle des acteurs institutionnels et privés ? Quelles leçons tirer des analyses de la concurrence/complémentarité des chaînes monomodales et intermodales de transport ? Quelles perspectives d'évolution de l'offre intermodale dans des contextes économique et politique mouvants ?

L'intermodalité, une réponse pour une ouverture des territoires ?

En organisant des chaînes de transport multimodales, conçues comme plus performantes que la simple offre de modes juxtaposés ou mal coordonnés ou bien en minimisant la rupture de charge – voire en la supprimant (tram-train par exemple) – l'intermodalité participe à modifier l'accessibilité des territoires.

Contribue-t-elle alors à accroître ou à réduire l'ouverture des territoires ? L'intermodalité apporte-t-elle des réponses aux territoires enclavés ou n'est-elle qu'une offre de transports supplémentaire dans des territoires déjà très ouverts ? L'intermodalité devient-elle un critère d'aide à la décision en matière de politiques d'aménagement du territoire ?

La dimension scalaire semble jouer un rôle, l'efficacité des chaînes de transport dépendant de leur capacité à intégrer les différentes échelles de déplacement. Comment cette intégration s'opère-t-elle dans le cas des chaînes intermodales ? Quelle est l'échelle de pertinence de chaque mode de transport ? Les pratiques sont-elles identiques aux échelles mondiale et locale ? Quelles sont les conséquences sur l'accessibilité et l'attractivité des territoires ?

L'intermodalité, une réponse à de nouvelles pratiques de mobilité ?

La mobilité est le résultat d'un arbitrage entre, d'un côté, un besoin, un désir ou une nécessité de déplacement ou d'échange et d'un autre côté un investissement à consentir (temps, coût, pénibilité, etc.). Si pendant longtemps la dominante monomodale a prévalu dans les déplacements, ceux-ci ont intégré plus récemment une composante intermodale non négligeable ; les termes de l'investissement s'en trouvent modifiés, qu'en est-il alors des pratiques ?

On peut ainsi tout d'abord se demander dans quelle mesure l'intermodalité influence-t-elle les pratiques de déplacement et les échanges ? Des demandes latentes sont-elles *de facto* réalisées ? Des flux sont-ils modifiés en volumes, en itinéraires, en nature de clientèle ?

A l'inverse, il est tout aussi pertinent de s'interroger sur la capacité de l'offre intermodale à s'adapter aux nouvelles pratiques de transport qui naissent de l'évolution conjointe des contextes économique, écologique et politique. La mécanique de cette interaction et ses conséquences sur l'organisation spatiale (étalement urbain, localisation des activités économiques, etc.) mérite toute l'attention du géographe, en s'interrogeant notamment sur les rôles respectifs des acteurs institutionnels (AOT) et économiques (opérateurs, chargeurs, usagers, etc.) dans la valorisation d'une telle interaction.

Laurent CHAPELON
Jean VARLET



ARTS, LETTRES, LANGUES,
SCIENCES HUMAINES ET
SOCIALES
UNIVERSITÉ
PAUL-VALÉRY
MONTPELLIER 3

UMR

GREDE

Gouvernance, Risque, Environnement, Développement

