



**Commissions**  
« Géographie de la société de l'information »  
« Géographie des transports »

# Mobilités sans incertitude ? Incertitude des mobilités ?

**LE HAVRE**

**10-12 septembre 2014**



## CALENDRIER

**Avant le 31 janvier 2014,**  
envoi des **propositions de communication** à :  
[christelle.merrien@univ-lehavre.fr](mailto:christelle.merrien@univ-lehavre.fr)

respectant les consignes suivantes :

- maximum une page A4, Times New Roman 12
- titre, auteur(s), fonction(s), affiliation(s),
- mots-clés (maximum cinq),
- résumé (problématique, méthodologie).

**Février-mars 2014,** examen par le comité scientifique

**Fin mars 2014,** annonce des **communications retenues**

**Début mai 2014,** inscriptions au colloque

**Avant le 30 juin 2014,** envoi d'un **résumé** d'une page et d'une figure

**10-12 septembre 2014,** tenue du colloque au Havre (quatre demi-journées en salle, deux demi-journées de visites de terrain)

**Avant le 30 novembre 2014,** remise des **textes définitifs** par les auteurs

**2015,** publication des textes retenus par le comité scientifique

## COMITE D'ORGANISATION

**Bruno Lecoquierre**  
**Benjamin Steck**  
**Philippe Vidal**

**Contact :** [christelle.merrien@univ-lehavre.fr](mailto:christelle.merrien@univ-lehavre.fr)

## COMITE SCIENTIFIQUE

**Henry Bakis**, université de Montpellier  
**Farès Boubakour**, université de Batna, Algérie  
**Laurent Chapelon**, université de Montpellier  
**Jean Debrie**, université de Panthéon-Sorbonne  
**Henri Desbois**, université de Paris-Ouest  
**Marina Duféal**, université de Bordeaux  
**Gabriel Dupuy**, université de Paris-Sorbonne  
**Alexandre Grondeau**, université d'Aix-Marseille  
**Luc Gwiazdzinski**, université de Grenoble  
**Jean-Pierre Jambes**, université de Pau  
**Bruno Lecoquierre**, université du Havre  
**Jérôme Lombard**, IRD  
**Maria Paradiso**, université de Sannio, Italie  
**Didier Plat**, ENTPE-LET  
**Benjamin Steck**, université du Havre  
**Jean Varlet**, université de Savoie  
**Philippe Vidal**, université du Havre  
**Pierre Zembri**, université de Paris-Est

La réduction de l'incertitude constitue pour l'individu mobile contemporain une revendication majeure, aussi bien pour ses déplacements que pour l'acheminement des biens matériels dont il use. Les innovations développées dans les domaines du transport et des technologies de l'information et de la communication confèrent à chacun et aux organisations collectives une plus grande maîtrise des déplacements et des acheminements. L'hypothèse à valider est qu'elles génèrent aussi de nouvelles formes d'incertitudes, tout autant liées aux dysfonctionnements de systèmes techniques très sophistiqués mais fragiles qu'à l'inégale capacité des acteurs en responsabilité et des usagers à s'en saisir. Quatre thèmes de recherche seront envisagés : l'homme mobile artisan renforcé de ses propres déplacements, l'inscription de l'individu mobile dans différents types d'espaces au cours de son déplacement, la recherche de sécurité et de sûreté comme réducteurs revendiqués d'incertitude, l'interrogation sur les modalités de l'inscription spatiale de la mobilité facilitée par l'usage des TIC.

## **APPEL A COMMUNICATIONS**

### **1- Maîtrise des trajectoires**

L'homme mobile voit son désir d'indépendance et de gestion de l'imprévu conforté par l'insertion du numérique dans ses pratiques de déplacement et dans l'acheminement des biens qui lui sont destinés. L'individualisation de l'offre permet aux personnes de mieux maîtriser leurs trajets ainsi que les trajectoires des marchandises qu'ils attendent. Emergent ainsi de nouveaux usages transitoires de l'espace, aussi bien pendant les temps d'attente qu'au cours du déplacement lui-même. Emergent aussi de nouvelles pratiques de distribution. Les lieux du transport deviennent des espaces de services de proximité permettant de valoriser des temps d'attente incompressibles mais maîtrisés par les voyageurs informés en temps réel par toute une série de dispositifs numériques (Smartphones, dispositifs d'affichage électronique, bornes multimédias...).

Sont attendues des contributions qui illustrent la diversité des situations où les outils numériques permettent aux voyageurs qui s'en saisissent de programmer leur voyage ou l'acheminement de leurs biens et aussi de développer des tactiques d'adaptation face aux imprévus. Quelles sont les pratiques des lieux du transport qui rendent compte de la multifonctionnalité des déplacements dans le temps même de leur déroulement ? En quoi ces nouvelles opportunités numériques permettent-elles à chacun de mieux négocier la tension entre proximité et éloignement, notamment pour les migrants ?

### **2- Intrusion des réalités virtuelles dans le déplacement**

Dans le lieu clos que constitue l'outil de transport, le recours aux contenus numériques du cyberspace produit de nouvelles formes de relations à l'espace. Peuvent s'entremêler au même moment des espaces *a priori* disjoints (l'espace du véhicule, l'espace traversé et l'espace projeté par l'usage du numérique) dont la rencontre génère de l'interspatialité. Par

exemple, l'utilisation du GPS met en jeu l'espace clos d'une voiture, la réalité physique d'un espace traversé et la réalité virtuelle de l'espace augmenté par ce système de navigation. De nouvelles incertitudes peuvent paradoxalement parfois découler de ces pratiques : l'utilisation du GPS a pour corollaire une certaine indifférence à l'itinéraire suivi et des indications de trajet parfois erronées peuvent paradoxalement confronter les voyageurs à une complexité née de l'incertitude dans laquelle ils se trouvent plongés.

Seront bienvenues les communications permettant d'illustrer ces imbrications d'espaces différents au cours d'un même déplacement et l'analyse de leurs effets sur ce déplacement, tant du point de vue du voyageur que de l'organisation des systèmes de transport. L'homme en déplacement peut aussi glisser en permanence d'une échelle à l'autre dans sa saisie du réel sur les écrans numériques : comment cette possibilité transforme-t-elle son rapport à l'espace ? Et peut-elle être considérée comme un instrument de plus grande efficacité de ses déplacements ?

### **3- Exigences de sécurité et de sûreté**

Dans un monde de plus en plus normé et réglementé, l'usage généralisé des TIC permet de répondre aux exigences de sécurité et de sûreté tant pour la circulation des voyageurs que pour l'acheminement des marchandises. Paradoxalement, la recherche du « risque zéro » peut conduire à une moindre efficacité des systèmes de transport à l'image du blocage du trafic aérien lors de l'éruption du volcan Eyjafjallajökull en 2010. La sécurisation des déplacements peut porter sur l'analyse des comportements des conducteurs ou sur leur capacité d'adaptation aux différentes configurations du trafic, par des méthodes et des techniques de simulation spatiale des trafics en temps réel pour fluidifier la circulation et par l'aide directe apportée aux conducteurs par l'usage de « voitures connectées » aux différents réseaux électroniques.

En quoi ces exigences de sécurité et de sûreté facilitent-elles ou au contraire complexifient-elles le

transport des passagers et l'acheminement des marchandises ? Quelles modalités mises en œuvre pour quels objectifs recherchés ? Par exemple quels sont les effets du scanning des conteneurs sur le transport mondialisé ? Quelles sont les implications spatiales des installations techniques que suppose l'exercice des fonctions régaliennes des Etats ?

### **4- Inscription spatiale des mobilités et fécondité des territoires**

Les mobilités sont le plus souvent commandées par des impératifs de réduction des distances-temps et d'abaissement des coûts. Elles ne sont pas pour autant garantes d'emplois et de retombées financières pour les territoires. Elles ne sont pas garantes d'une meilleure équité territoriale. Certes grâce à l'utilisation des TIC, de nouveaux comportements individuels se développent offrant de nouvelles modalités pour le déplacement et l'acheminement : le covoiturage ou les VTC, par exemple, concurrencent les transports en commun et les taxis... Les conditions des rapports entre les individus mobiles et les professionnels des transports sont ainsi remises en question. De nouvelles inscriptions spatiales des mobilités se dessinent telles les aires de covoiturage à l'entrée des villes. Mais de telles évolutions laissent cependant en marge certaines catégories de population qui, faute du capital culturel et/ou du capital de mobilité nécessaires, sont déstabilisées par les évolutions observées.

Sont attendues des communications montrant comment les usages numériques permettent à l'homme mobile de devenir, même temporairement, un acteur des territoires qu'il traverse et aux professionnels des transports d'y créer des richesses au-delà des réseaux. En quoi et à quelles conditions les territoires traversés par des flux peuvent-ils s'en saisir au profit de leur croissance et du développement des populations qui y vivent ?