

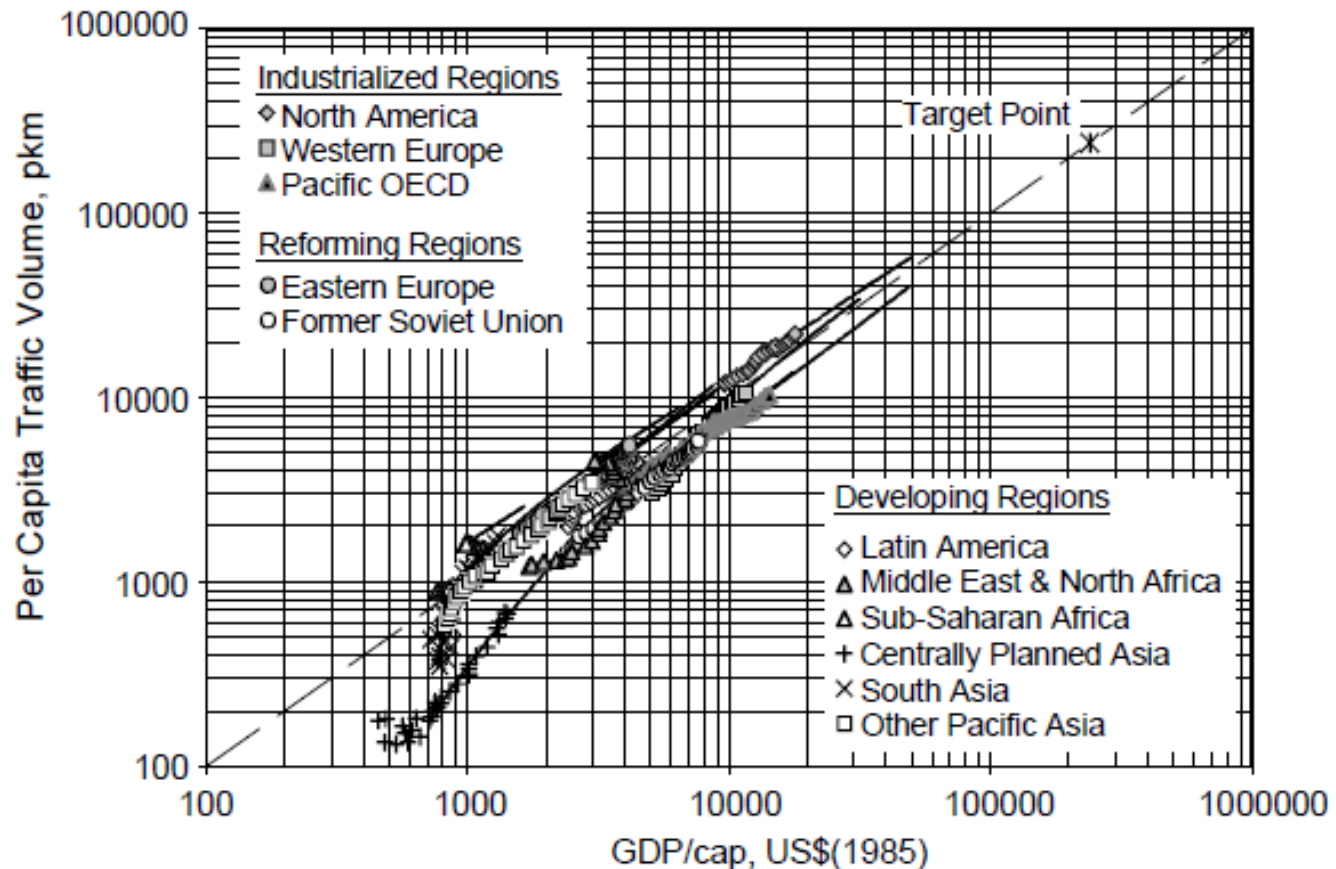
Extraits du rapport de Mr Yves Crozet

« Les perspectives de la demande de déplacements
interurbains »

OCDE Novembre 2009

Le couplage entre croissance économique et mobilité

Figure 1. Mobilité totale en passagers-kilomètres par an
(Données 1960-1990 ; Tendances 1960-2050)

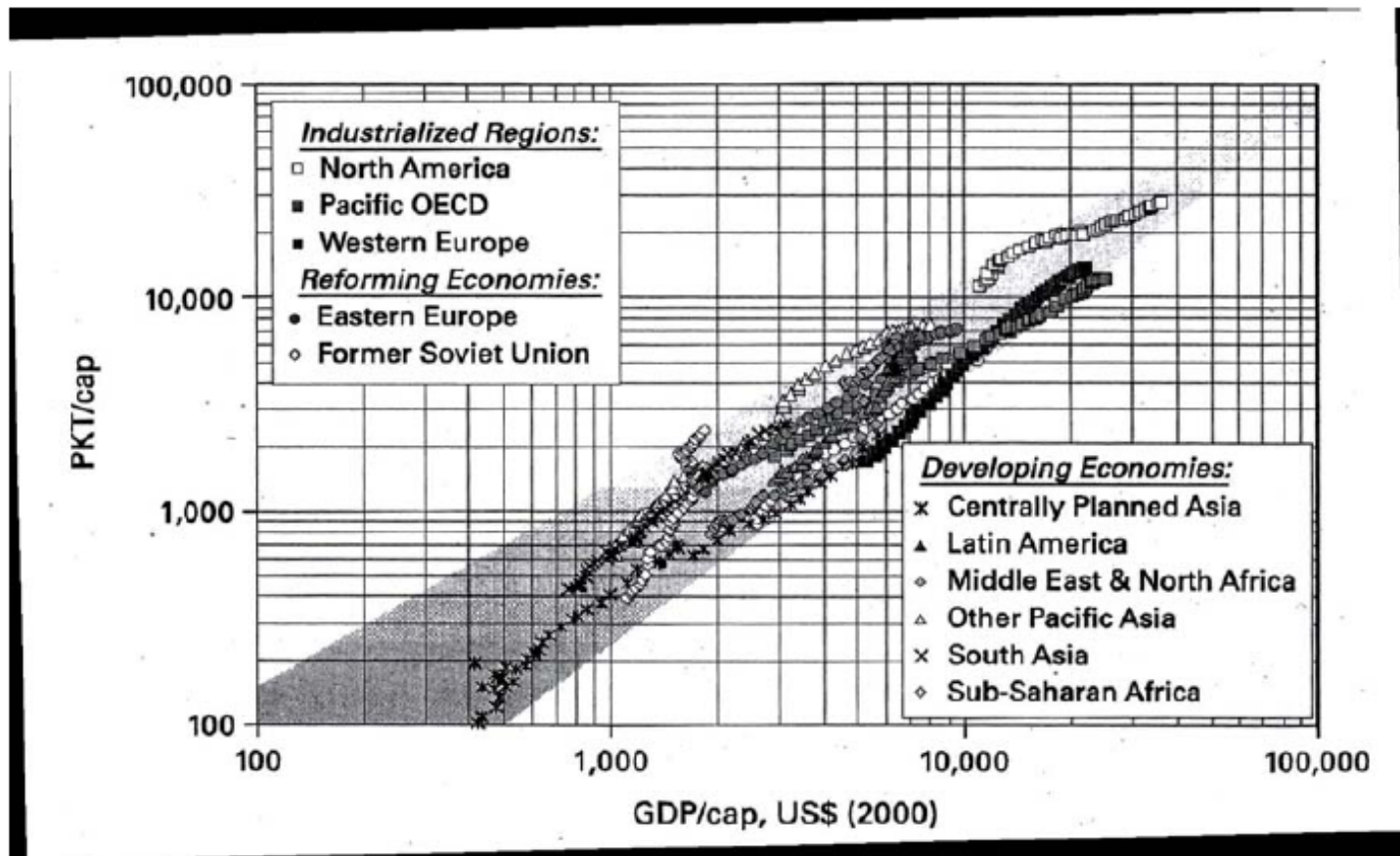


Commentaires

- Élasticité « km parcourus / PIB par tête » = 1
- Concernant le point cible les auteurs insistent sur le fait :
 - qu'il s'agit d'un monde hypothétique qui ne pourrait exister que si la vitesse moyenne porte à porte pour le transport aérien (incluant l'accès à l'aéroport et à la destination finale) atteignait 660 kilomètres par heure, au lieu de 270 aujourd'hui !
 - Et cela avec un budget temps de transport (BTT) de 1.2 heure pas jour.
- La question de la **vitesse** et des **budgets temps de transport** est donc centrale pour comprendre les tendances passées et les probables inflexions futures.

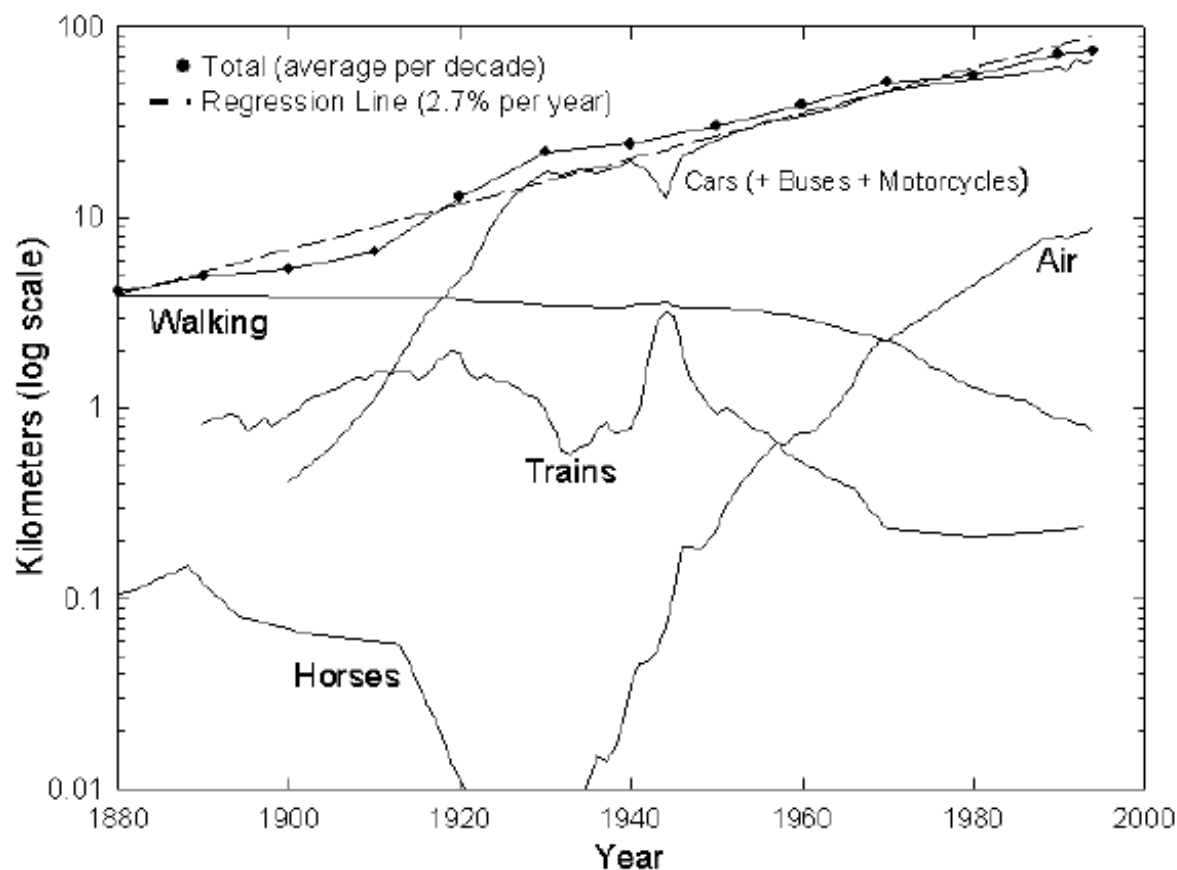
Le couplage entre croissance économique et mobilité : actualisation ...et dispersion

Figure 2. Mobilité totale en passagers-kilomètres par an
(Données 1950–2005 ; Tendances 2005-2050)



A propos de la vitesse (USA) : 4 km / j en 1880 et 80 km / j aujourd'hui

Figure 3. Évolution des distances parcourues en kilomètres par personne et par jour depuis 1800 aux États-Unis

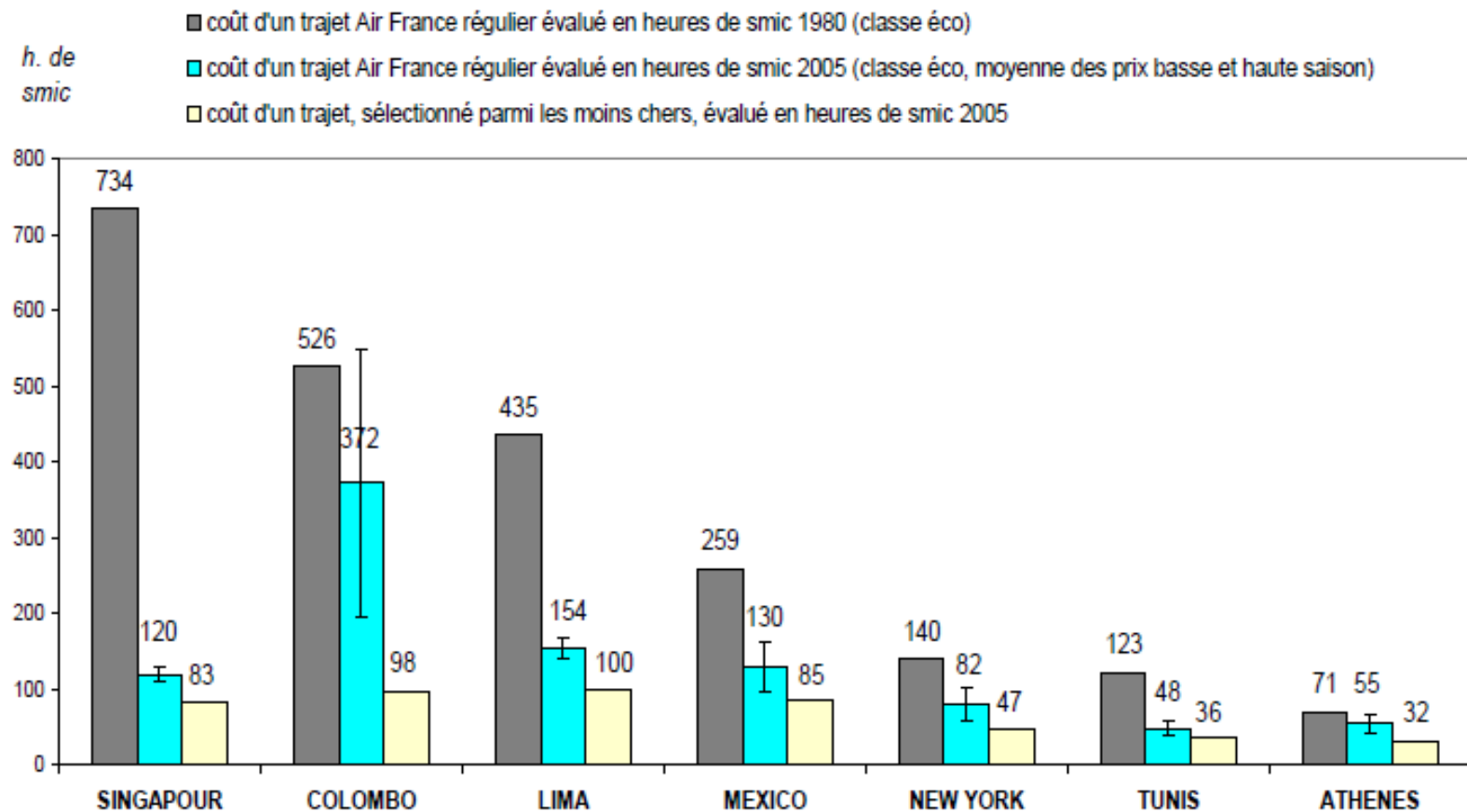


Commentaires

- les gains de temps sont au moins en partie réinvestis en distance supplémentaire
 - hypothèse de quasi-constance des budgets temps de transport par jour (conjecture de Zahavi)
- De la relation entre la distance parcourue et le PIB, nous pouvons donc passer à une autre, la relation entre la vitesse moyenne de déplacement et le PIB.
- Quel sera dans l'avenir la relation entre la vitesse moyenne de déplacement et le PIB ?
- Verra-t-on se réduire progressivement l'élasticité vitesse-PIB pour aboutir à un certain découplage, ou restera-t-on dans la logique des dernières décennies, marquée par une élasticité proche de 1 ?

Effets de la hausse du pouvoir d'achat

Figure 5. Prix des billets d'avion au départ de Paris pour diverses destinations en équivalent heures de SMIC (1980–2005)



Commentaires

- Il n'est donc pas possible de s'intéresser à l'élasticité distance-PIB ou vitesse-PIB sans se soucier de la question du coût, pour les usagers et pour les finances publiques (Crozet 2007).
- Pour fonder une réflexion prospective sur la mobilité interurbaine, nous ne pouvons donc pas nous contenter des corrélations rétrospectives entre croissance économique et mobilité.
- Nous devons chercher ce qui pourrait remettre en cause les tendances passées, et pour cela nous devons mieux comprendre les comportements individuels.
- Pourquoi l'enrichissement nous conduit-il à accroître notre mobilité, y compris éventuellement notre BTT ? Et quels sont les mécanismes qui pourraient remettre en cause cette tendance ?

Un constat en matière de loisirs : Offre de vitesse et optimisation des programmes d'activités

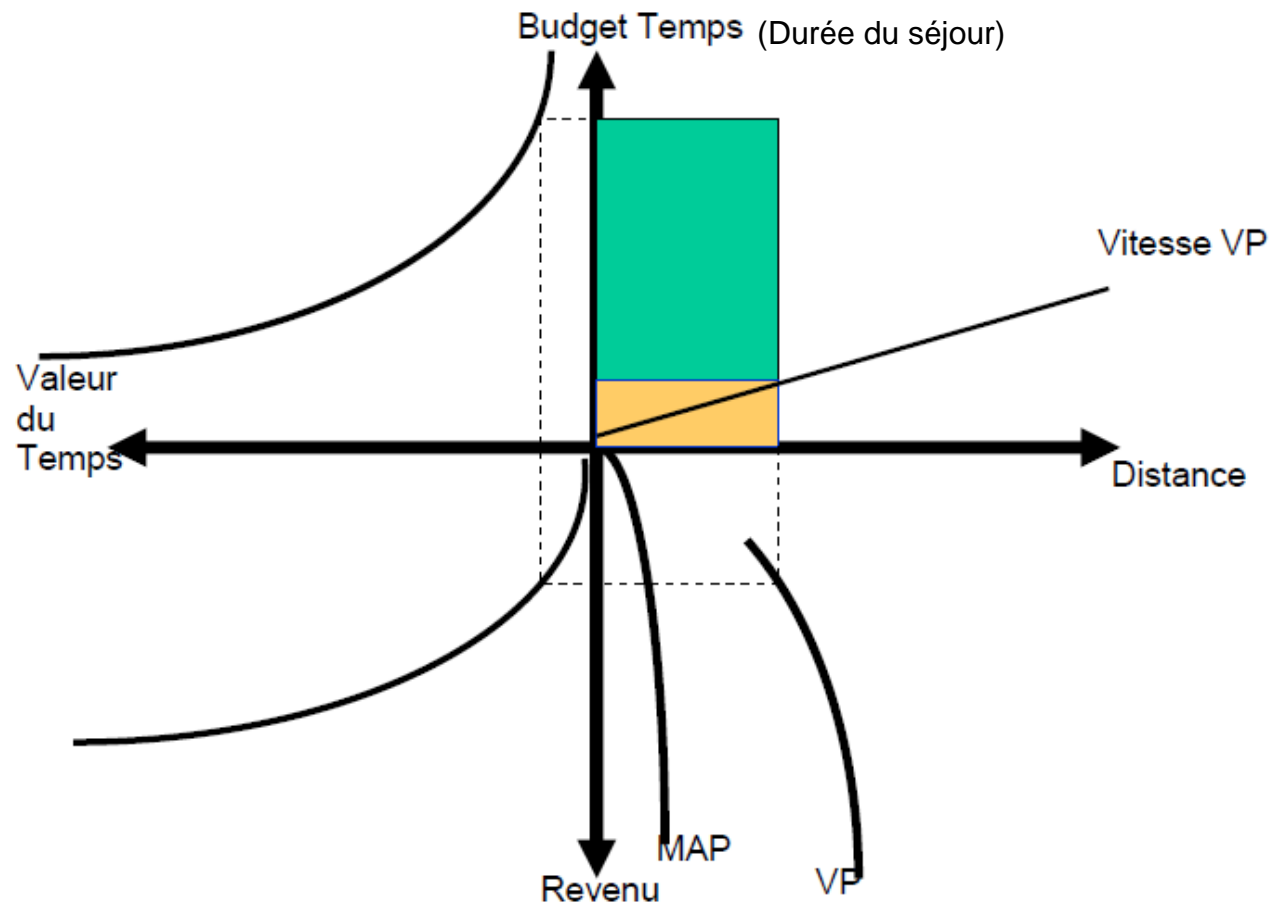
- Les départs en vacances sont plus fréquents, mais les séjours sont plus courts, alors que les lieux de destination sont plus éloignés.

« Plus loin, plus vite, plus souvent, moins longtemps »

- Telles sont, résumées en quelques mots, les tendances de fond de l'évolution de nos comportements en matière de loisirs.
- Comment expliquer ce paradoxe et cette diversification des destinations couplée à une réduction de la durée des séjours ?

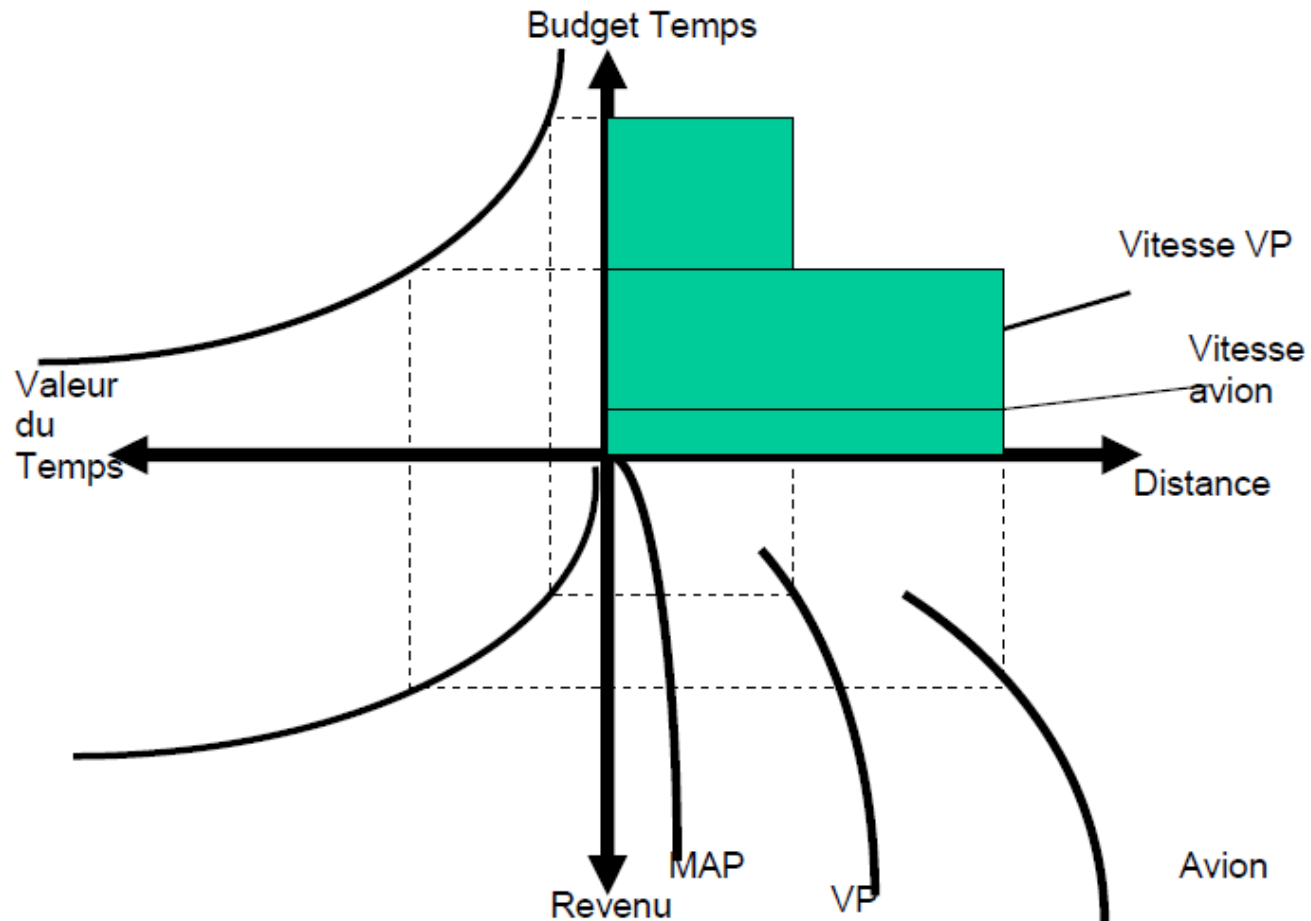
les vacances dans les années 1960 ou 1970

Figure 6. Les variables clés de la durée des séjours de vacances



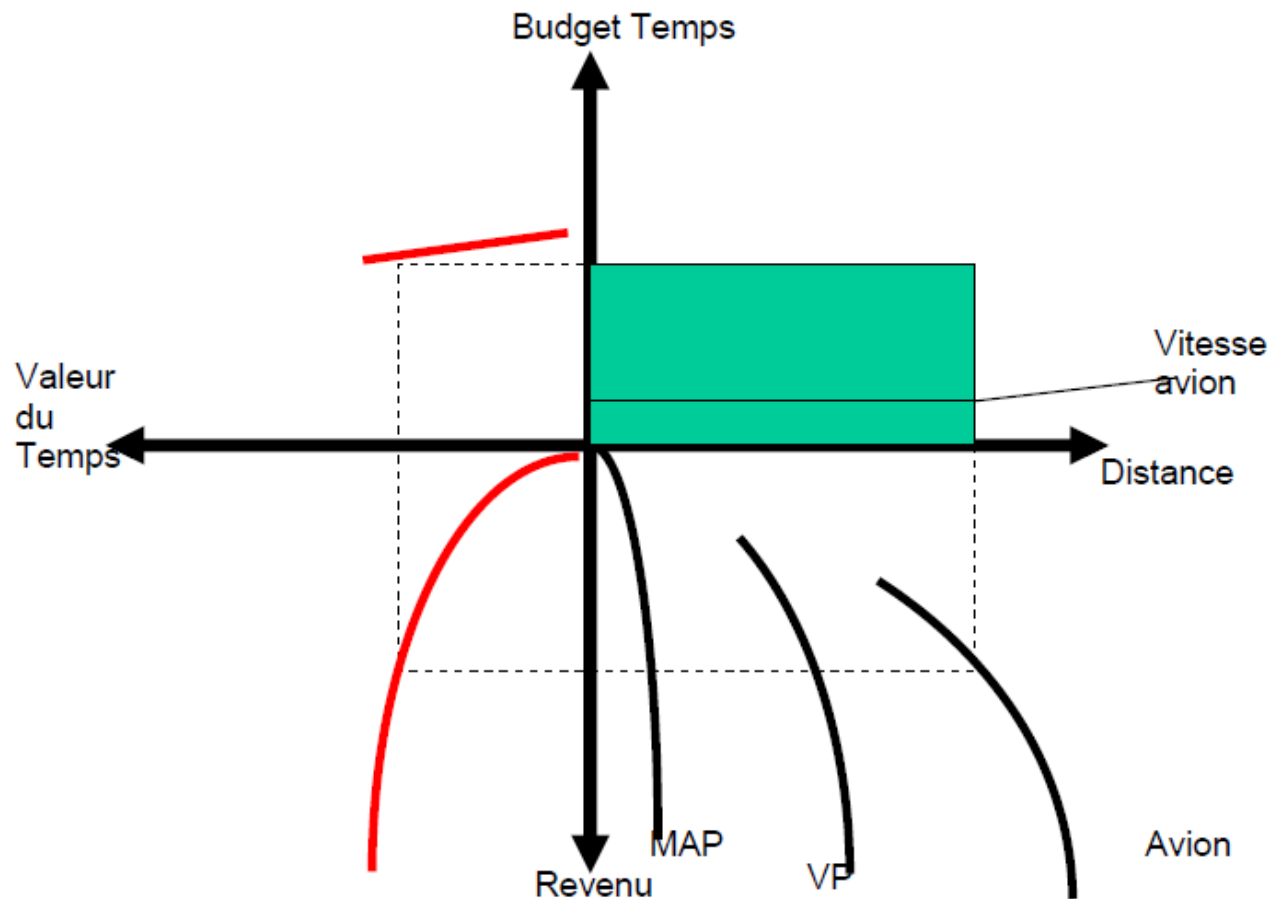
vitesse accrue, hausse des valeur du temps : allongement de la portée moyenne des déplacements et réduction des durées.

Figure 7. Les variables clés de la durée des séjours de vacances avec accès à l'avion



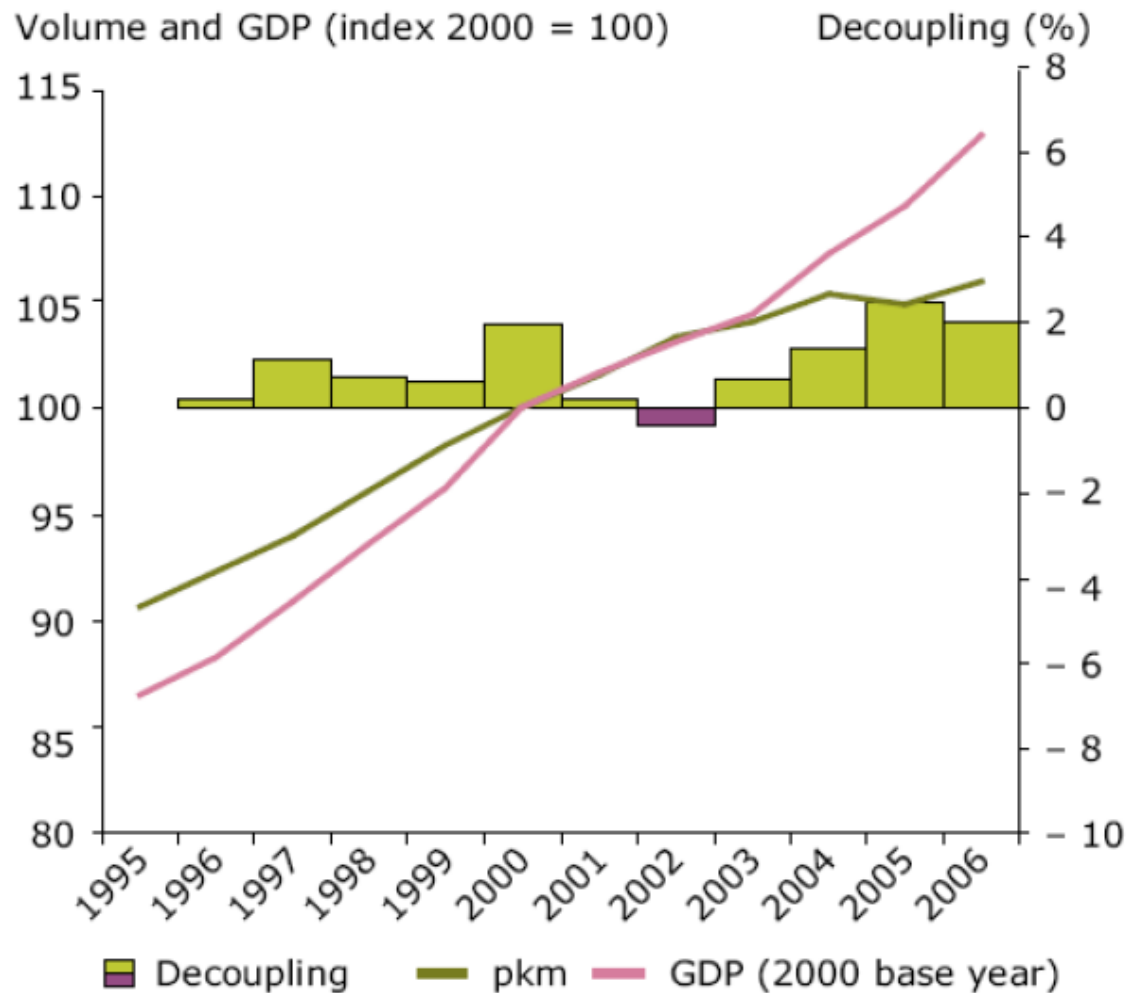
Les limites de la variété et de la fragmentation des programmes d'activités : le « désenchantement » ?

Figure 8. Revenu, vitesse et valeur du temps : une autre relation entre les variables ?



Un découplage déjà à l'oeuvre entre PIB et mobilité des passagers ?

Figure 9. Produit intérieur brut et mobilité totale des passagers en Europe

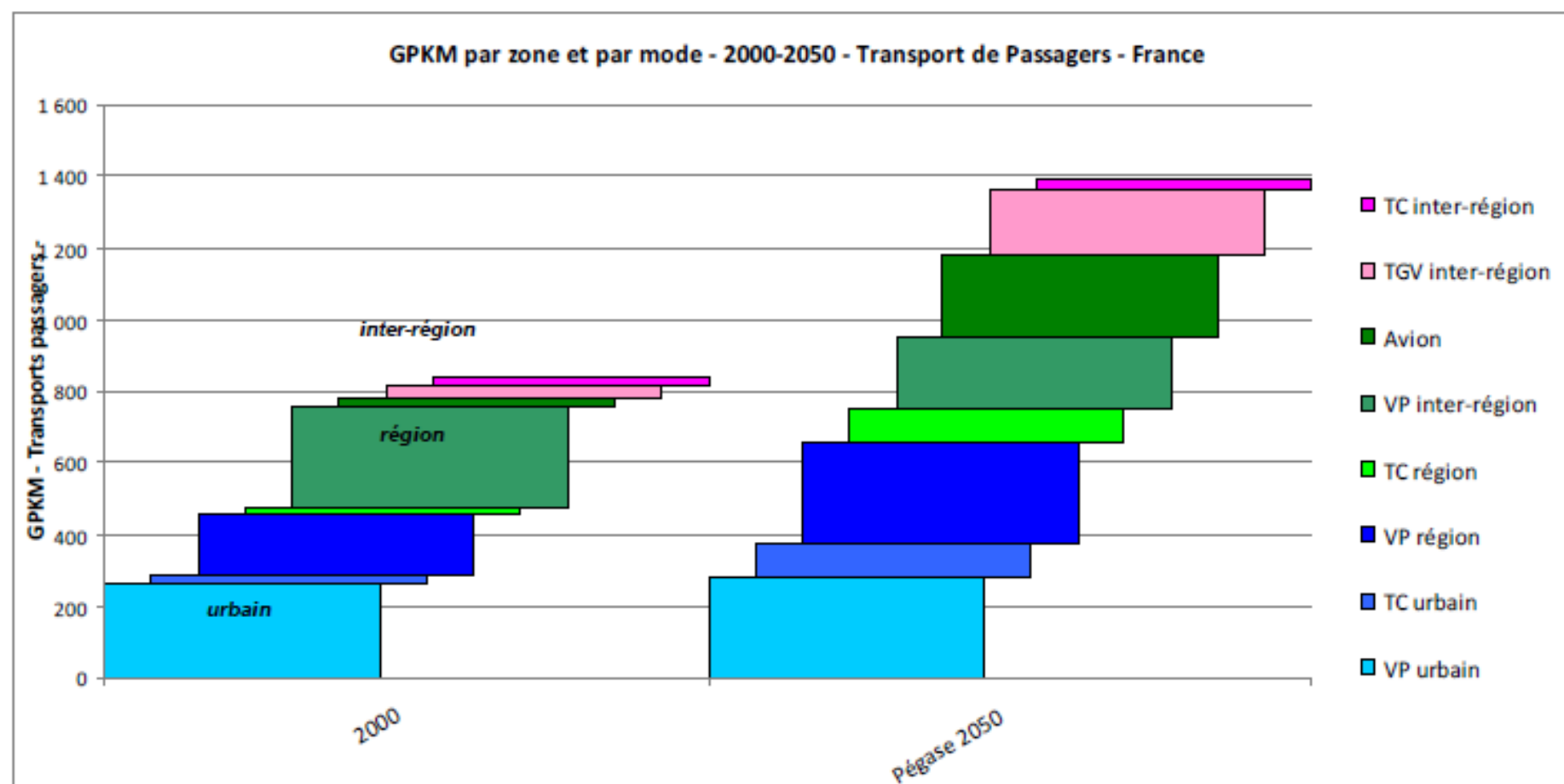


Découplage et « mitigation » : vers une nouvelle donne des préférences collectives : trois familles de scénarios de la mobilité interurbaine en France à l'horizon 2050

- « Pégase » : scénario tendanciel
 - Hypothèse : élasticité vitesse / PIB = 0.33
 - Il se produit une substitution progressive des modes rapides aux modes lents. Le choix modal s'oriente systématiquement vers les modes plus rapides (TGV ou avion)
- « Chronos » : adaptation du système par les temps de transport
 - Hypothèses : élasticité vitesse / PIB = 0 et augmentation du BTT de 20%
 - Politiques publiques visant à obtenir un report du rail vers la route (LGV, réduction des vitesses sur route, ...)
- « Hestia » : adaptation du système par la réduction des distances
 - Hypothèses : élasticité vitesse / PIB = 0 et maintien du BTT
 - Idem Chronos + contraintes fortes sur l'aérien

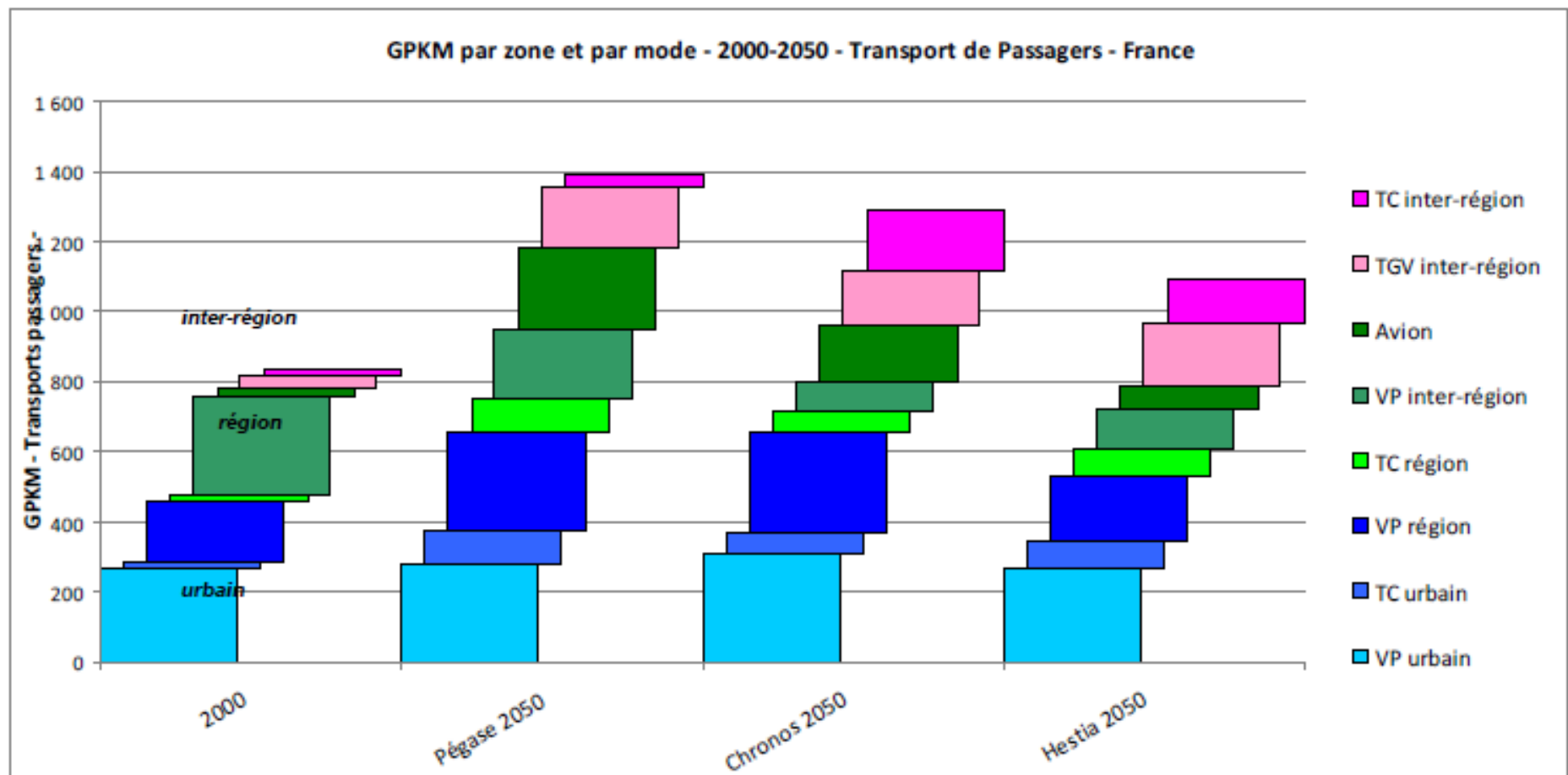
Scénario « Pégase » 2050

Figure 10. Mobilité voyageurs en France – 2000-2050 - Scénario Pégase



Scénarios « Pégase » « Chronos » et Hestia »

Figure 11. Mobilité des passagers 2000-2050 - Scénarios Pégase, Chronos et Hestia



Bilans CO₂

Figure 12. Émissions GES en 2050 scénarios Chronos et Hestia - Passagers

