



# Hyper-mobilité et politiques publiques

## Changer d'époque ?

### Yves CROZET

*L'hyper-mobilité n'est pas un slogan, c'est un constat. En France, chaque habitant parcourt plus de 40 km par jour, dix fois plus qu'il y a deux siècles. L'accroissement tendanciel des vitesses de déplacement est à l'origine de cette révolution qui a pu se réaliser sans accroître les budgets temps de déplacement, environ une heure par jour. Les marchandises ne sont pas en reste en matière d'hyper-mobilité. En ne prenant en compte que les transports domestiques, pour chaque habitant, 140 kg de marchandises sont déplacés chaque jour sur 100 km !*

*Après avoir établi l'évidence de l'hyper-mobilité, l'ouvrage en présente les fondements : une hausse tendancielle des revenus qui fait du temps disponible le bien le plus précieux. La même logique pousse à l'hyper-connectivité, une autre façon de « gagner du temps ». La société du temps libre est donc paradoxalement une société du temps rare. La recherche du temps gagné se heurte à des limites individuelles mais aussi collectives notamment économiques, énergétiques et environnementales. C'est ainsi que, progressivement, nous changeons d'époque ce qui ne signifie pas catastrophe ou régression. Le « monde fini » dans lequel nous entrons n'est pas celui de la dernière goutte de pétrole ou du retour généralisé à la pénurie. Il ne sera pas non plus celui de la fin des embouteillages grâce aux voitures automatiques, ou du règne des avions supersoniques et des trains à 1 000 km/h.*

*Plus simplement, nous allons devoir composer avec deux « innovations » importunes et pourtant opportunes :*

- *le progrès technique dans les transports continuera à cibler les gains de temps, mais pas sous la forme d'un accroissement des vitesses de déplacement ;*
- *le subventionnement systématique de la mobilité sera remis en cause du fait des rendements décroissants de la vitesse et du coût croissant des politiques publiques.*

\*\*\*

**Yves CROZET** est professeur d'économie à l'Université de Lyon (Institut d'études politiques) et membre du Laboratoire Aménagement Economie Transports (LAET). Secrétaire général de la WCTRS (société de la conférence mondiale sur la recherche dans les transports) de 2010 à 2015, membre du conseil d'administration de RFF (Réseau Ferré de France, 2008-2012) et aussi de la commission Mobilité 21 (2012-2013), présidée par Philippe Duron, il est depuis 2009 président du think-tank de l'URF (Union routière de France).



ISBN : 978-2-7178-6862-3

29 €

# Table des matières

## PREMIÈRE PARTIE

### Mobilité et croissance économique : la loi d'airain du couplage

#### Chapitre 1 : Marchandises et passagers : pourquoi cette fringale de mobilité ?

- 1) La « société hyper-industrielle »
- 2) A l'horizon, 791 km par jour et par personne ?
- 3) Coût du transport et consommation d'espace

#### Chapitre 2 : Du budget temps à la valeur du temps

- 1) Budget temps de transport et coût généralisé
- 2) Valeur du temps et intensification des programmes d'activité
- 3) Les marchandises aussi ont une valeur du temps

#### Chapitre 3 : Les politiques publiques au service de l'hyper-mobilité

- 1) Plus vite, moins cher !
- 2) De la vitesse à l'accessibilité
- 3) Mobilité urbaine : quelle remise en cause du « toujours plus » ?

## DEUXIÈME PARTIE

### À la recherche du temps gagné...

#### Chapitre 4 : « Civilisation du loisir » ou « classe de loisir harassée » ?

- 1) La tendance contrariée au développement du temps libre
- 2) L'éventail des arbitrages entre travail et loisir
- 3) Peut-on échapper à « la classe de loisir harassée » ?

#### Chapitre 5 : De la vitesse à la « vitesse généralisée sociale » : vers un coût exorbitant des gains de vitesse ?

- 1) Vitesse généralisée : les limites individuelles de la recherche de vitesse
- 2) Vitesse généralisée sociale : les limites collectives de la recherche de vitesse
- 3) Vers un plafonnement généralisé des vitesses de déplacement ?

#### Chapitre 6 : La mobilité durable : une nouvelle donne pour les politiques publiques ?

- 1) Grenelle de l'environnement : une tentative de dépassement de l'incertitude radicale de la décision publique
- 2) Grenelle de l'environnement : une obsolescence accélérée ?
- 3) Mobilité durable et vitesse généralisée : pourquoi l'automobile fait de la résistance

## TROISIÈME PARTIE

### Mobilités et politiques publiques à l'horizon 2050 : de l'hyper-mobilité à l'hyper-connectivité ?

#### Chapitre 7 : « *peak-oil* », « *peak-car* », « *peak-travel* »... : faut-il sonner le glas de l'hyper-mobilité ?

- 1) Vers un plafonnement de la mobilité ?
- 2) La « décroissance » : une ardente obligation ?
- 3) La « société à coût marginal nul » et les simplismes des « technooptimistes »

#### Chapitre 8 : Quelles mobilités à l'horizon 2050 ?

- 1) 3 scénarios de mobilité en 2050
- 2) Les fondements macro et microéconomiques des scénarios
- 3) L'hyper-connectivité pour échapper à la tyrannie climatique ?

#### Chapitre 9 : Mobilités et politiques publiques : changer d'époque ?

- 1) La montée des contraintes : un monde fini ?
- 2) Les habits neufs (?) du mythe des « effets structurants »
- 3) Politiques publiques et mobilités : ce que changer d'époque veut dire

## Bibliographie