

Evolutions de la mesure de la Valeur du temps de transport

Organisateurs-trices :

Thierry Blayac¹, Philippe Gerber², Laurent Denant-Boemont³, Ludivine Martin²

1 : LAMETA - Montpellier

2 : LISER - Luxembourg Institute of Socio-Economic Research

3 : CREM - Rennes

Numéro spécial de revue projeté (O/N) ; *Oui, revue internationale comme Economics of Transportation ou Travel Behaviour and Society (sous condition d'acceptation par l'Editorial Board)*

Texte d'appel à communications

Malgré l'implication du transport et de la mobilité dans le fonctionnement de nombreux secteurs d'activité, les externalités négatives, qu'elles soient sociales (congestion, accidents, impacts sur la santé) ou environnementales (pollution), restent nombreuses et doivent être prises en considération par les acteurs politiques, économiques et sociaux. Les leviers d'action, même s'ils sont de plus en plus nombreux pour lutter contre la dépendance automobile (comme la voiture autonome, la possibilité de développement d'infrastructures de transport public, le co-voiturage dynamique ou les technologies de « Mobility as a service »), restent toutefois limités face à l'étalement urbain et résidentiel. Or cette dernière caractéristique est essentielle à prendre en considération dans les choix modaux et, par conséquent, dans les calculs de la valeur du temps de transport et de sa fiabilité. En effet, depuis les travaux pionniers de Becker (1965) et DeSerpa (1971), cette valeur du temps, correspondant à la propension à payer d'un individu pour gagner (ou non) une partie de son temps de transport, est un élément clé de l'explication des comportements de mobilité, que ce soit via les mesures de préférences déclarées ou révélées.

Cette session spéciale des Premières Rencontres Francophones Transport Mobilité se veut une proposition de discussion de la mesure de la valeur du temps de transport et de sa fiabilité en fonction des différences des choix et préférences résidentiels, de même que des choix de localisation des entreprises. Ainsi, comment les personnes se positionnent par rapport à l'évolution du temps de transport selon qu'ils se retrouvent dans des zones urbaines ou rurales ? Quelles sont les préférences des personnes de sorte à trouver un équilibre dynamique entre leur choix résidentiel et leur temps de déplacement ?

Mots-clés : Mobilité quotidienne, choix résidentiels, Choix de localisation des entreprises, valeur du temps.