

André Broto

# Transports : les oubliés de la République

TABLE DES RESSOURCES EN LIGNE

## Table des matières

---

Ressources citées dans l'ouvrage.....	2
Pour aller plus loin.....	7

## Ressources citées dans l'ouvrage

---

### P. 25, note n° 21

Intervention de Jean Delons, chef du département Économie Trafic de Cofiroute, « Comment mieux se déplacer demain ? », dans le cadre des « Échanges métropolitains », Pavillon de l' Arsenal, 26 mars 2009 : <https://www.dailymotion.com/video/x91eo1>

### P. 38, note n° 4

Pascal Rossigny et Hervé Guiraud, « Des renforcements coordonnés à nos jours : histoire de l'entretien préventif du réseau routier national » : [www.cotita.fr/IMG/pdf/guiraud-entretien-preventif.pdf](http://www.cotita.fr/IMG/pdf/guiraud-entretien-preventif.pdf)

› *La ressource n'est plus accessible à ce jour.*

### P. 84, note n° 29

Joseph Sotinel et AFP, « Eurotunnel est passé en 20 ans de la faillite à la "machine à cash" », *BFM Business*, 5 mai 2014 : [https://www.bfmtv.com/economie/entreprises/transports/eurotunnel-est-passe-en-20-ans-de-la-faillite-a-la-machine-a-cash\\_AN-201405050245.html](https://www.bfmtv.com/economie/entreprises/transports/eurotunnel-est-passe-en-20-ans-de-la-faillite-a-la-machine-a-cash_AN-201405050245.html)

### P. 90, note n° 5

Hervé Le Bras, « La France inégale : Qui vote FN ? Pas forcément ceux à qui l'on pense », *The Conversation*, 9 avril 2017 : <https://theconversation.com/la-france-inegale-qui-vote-fn-pas-forcement-ceux-a-qui-lon-pense-75977>

### P. 96, note n° 8

« Sustainable Multimodality in Urban Regions / La multimodalité durable dans les régions urbaines », PIARC, 2019 : <https://www.piarc.org/en/order-library/30850-en-Sustainable%20Multimodality%20in%20Urban%20Regions>

### P. 97, note n° 9

INSEE Focus n° 143, « Sept salariés sur dix vont travailler en voiture », 13 février 2019 : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3714237>

*« Pour se rendre à leur travail, les salariés utilisent principalement leur voiture. Au niveau départemental, ce mode de déplacement n'est supplanté par les transports en commun que dans la capitale et ses départements limitrophes. En 2015, la moitié des salariés habitant et travaillant dans la même commune vont travailler en voiture. Cette proportion s'élève à huit salariés sur dix pour ceux travaillant hors de leur commune de résidence. Les cadres et les employés utilisent moins leur voiture que les autres catégories socio-professionnelles. »*

**P. 99, note n° 12**

« La doctrine Macron : une conversation avec le Président français », *Le Grand Continent*, 16 novembre 2020 : <https://legrandcontinent.eu/fr/2020/11/16/macron/>

**P. 112, note n° 23**

« Zones à faibles émissions : sommes-nous en train de rendre les villes inaccessibles ? », *La Fabrique de la Cité*, 12 mai 2021 : <https://www.lafabriquedelacite.com/publications/zones-a-faibles-emissions-sommes-nous-en-train-de-rendre-les-villes-inaccessibles/>

*« Afin d'atténuer les émissions de polluants, États et villes ont entrepris différentes actions. Certaines villes ont ainsi choisi de limiter leur accès à certains types de véhicules selon leur catégorie, leur norme d'émission ou encore leur âge. Ces zones, dites « Zones à faibles émissions » (ZFE), ont été mises en place dans plusieurs États européens. Si la restriction de la circulation des véhicules les plus polluants paraît être une mesure efficace pour réduire les concentrations de polluants émis par les déplacements de véhicules motorisés, elle crée de nouvelles contraintes pour la mobilité des urbains. Ces contraintes peuvent se révéler lourdes de conséquences pour les habitants et entreprises n'ayant d'autre choix que de se déplacer en véhicule motorisé et ne pouvant acquérir un véhicule moins polluant. À cet égard, la mise en place d'une ZFE peut être vécue comme une mesure renforçant les inégalités sociales, économiques et territoriales. »*

**P. 134, note n° 35**

Rapport du CRTM, « Madrid, a world reference », *The Public Transport System in the Region of Madrid*, novembre 2013 : <https://www.crtm.es/media/157716/wreference-2013nov-web.pdf>

**P. 142, note n° 42**

Rapport de la mission conduite par Jean-Cyril Spinetta, « L'avenir du Transport ferroviaire », Rapport au Premier ministre, 15 février 2018 : [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2018.02.15\\_Rapport-Avenir-du-transport-ferroviaire.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2018.02.15_Rapport-Avenir-du-transport-ferroviaire.pdf)

**P. 152, note n° 3**

« SAE Levels of Driving Automation™ Refined for Clarity and International Audience / Les niveaux de conduite autonome de la SAE affinés pour plus de clarté et pour un public international », *SAE*, 3 mai 2021 : <https://www.sae.org/blog/sae-j3016-update>

*« La SAE International (Society of Automobile Engineers) distingue six niveaux d'autonomie (SAE 0 à SAE 5), le plus avancé techniquement étant celui qui permet à l'ordinateur de bord de prendre entièrement le relais du conducteur dans certaines conditions. »*

**P. 160, note n° 7**

« L’empreinte carbone de la France », Fiche thématique, L’environnement en France – Rapport sur l’état de l’environnement, 11 décembre 2020 (mise à jour) : <https://ree.developpement-durable.gouv.fr/themes/defis-environnementaux/changement-climatique/empreinte-carbone/article/l-empreinte-carbone-de-la-france>

**P. 172, note n° 16**

Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM), Madrid, 2012 : <https://observatoriomovilidad.es/>

**P. 176**

« Mobilités du quotidien : Madrid, un exemple à suivre », VINCI Autoroutes, 13 avril 2018 : <https://youtu.be/9i890iXu0hI>

*« L’agglomération de Madrid a créé un système de transport dédié aux 3 millions d’habitants de la deuxième couronne : 350 lignes d’autocars arrivant dans des hubs multimodaux permettent à tous les habitants des zones interurbaines de rallier le centre et d’emprunter rapidement le bus ou le métro. Cette combinaison de moyens de transport fait en sorte que, partout dans la région madrilène, les habitants qui souhaitent se rendre en centre-ville ont une solution de mobilité par les transports collectifs à deux pas de chez eux. »*

**P. 180, note n° 22**

Leonard, « Penser un “New Deal pour les voies rapides du Grand Paris” », Vinci Autoroutes, 5 juin 2019 : <https://leonard.vinci.com/penser-un-new-deal-pour-les-voies-rapides-du-grand-paris/>

*« Pour les experts et innovateurs du groupement « New Deal », bâtir un futur soutenable pour les voies rapides du Grand Paris, c’est déployer dès demain une stratégie qui traite la congestion depuis les limites de la mégapole jusqu’en son centre, à rebours de la tendance actuelle par laquelle les restrictions imposées dans la capitale se répercutent en périphérie. C’est aussi proposer à tous ceux qui n’ont aujourd’hui pas d’alternative à l’autosolisme un nouveau réseau de transport en commun sur route, desservant les territoires en profondeur, complémentaire et indispensable à la réussite du Grand Paris Express. Le projet a pour ambition de réduire le trafic routier de 50 % d’ici à 2050 tout en déplaçant plus de voyageurs et en libérant la superficie de la moitié des voies rapides actuelles. »*

**P. 182, note n° 23**

Arnaud Passalacqua, « Rationner les déplacements carbonés : une alternative d'avenir à la taxe carbone ? », Forum Vies Mobiles, mai 2021 :

<https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2020/12/07/rationner-deplacements-carbones-alternative-davenir-taxe-carbone-13515>

*« Ni les innovations technologiques (l'amélioration des moteurs, les voitures électriques...), ni les incitations à utiliser des moyens de transport peu polluants (vélo, transports collectifs...) ne parviennent pour l'instant à faire baisser les émissions de CO<sub>2</sub> des transports en France. Face à cette impasse, les politiques commencent à réfléchir à limiter la quantité de déplacements carbonés. Peut-on imaginer une politique de limitation des déplacements carbonés qui soit équitable ? Est-ce que plafonner directement la quantité de déplacements polluants dévolus à chaque Français pourrait être une alternative à la taxe carbone ? »*

**P. 191, note n° 29**

« Le rail et l'intermodalité dans votre région », région Occitanie, décembre 2016 :

[https://www.laregion.fr/IMG/pdf/4661\\_-\\_plaqueette-egri\\_170x270\\_-\\_page-a-page.pdf](https://www.laregion.fr/IMG/pdf/4661_-_plaqueette-egri_170x270_-_page-a-page.pdf)

**P. 198**

« Autoroute, autocar et RER combinés : quand la grande banlieue et la métropole se rapprochent », VINCI Autoroutes, 8 novembre 2017 : [https://youtu.be/qPa86k9WM\\_4](https://youtu.be/qPa86k9WM_4)

*« Entre Dourdan et la gare de Massy (Essonne), la ligne d'autocar express 91.03 rapproche les habitants de la grande banlieue de la métropole parisienne. En France, 13 millions de personnes utilisent leur véhicule personnel pour se rendre au travail. Parmi eux, 8 millions « d'oubliés des transports en commun » doivent parcourir au moins 15 km. Zoom sur ces Franciliens qui, tous les jours, effectuent un périple optimisé par la combinaison de plusieurs modes de transport : voiture jusqu'au parking relais, autocar express prenant l'autoroute A10 jusqu'à un pôle multimodal, puis réseau ferré (RER). »*

**P. 202**

« Grenoble mise sur l'intermodalité et l'attractivité des transports collectifs », VINCI Autoroutes, 18 septembre 2018 : <https://youtu.be/0stCp1F9ZtY>

*« Grenoble développe des solutions de mobilité qui changent la vie des habitants de l'agglomération. Parmi ces solutions, la circulation des autocars express sur la bande d'arrêt d'urgence, des box à vélo ou une application d'information en temps réel des usagers. »*

**P. 202, note n° 39**

« La Haute-Garonne cherche à multiplier les solutions de transport interconnectées », VINCI Autoroutes, 26 septembre 2018 : <https://youtu.be/vcSWc8Nnwig>

*« Métro, tramway, modes doux comme le vélo mais aussi lignes d'autocar express, le département de Haute-Garonne développe de nouvelles solutions aux congestions récurrentes sur les trajets domicile-travail. »*

**P. 204**

« Le Tarn rêve de lignes d'autocars express inter-régionales », VINCI Autoroutes, 25 septembre 2018 : <https://youtu.be/H8fyuZ2pS2I>

*« La ligne d'autocar LIO permet d'ores et déjà de relier Albi à Saint-Sulpice via l'autoroute A68 en un temps record. Pour lutter contre l'isolement de leurs communes, les élus locaux aimeraient voir cette ligne se prolonger jusqu'à Toulouse. »*

**P. 206, note n° 40**

« Stratégie nationale bas carbone – La transition écologique et solidaire vers la neutralité carbone », ministère de la Transition écologique et solidaire, mars 2020 : [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2020-03-25\\_MTES\\_SNBC2.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2020-03-25_MTES_SNBC2.pdf)

**P. 206, note n° 41**

« Synthèse du scénario de référence de la stratégie française pour l'énergie et le climat », Direction générale de l'Énergie et du Climat, 1<sup>er</sup> janvier 2020 : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Synth%C3%A8se%20sc%C3%A9nario%20de%20r%C3%A9f%C3%A9rence%20SNBC-PPE.pdf>

## Pour aller plus loin

---

« Italie : des cars express sur l'autoroute Milan-Turin », VINCI Autoroutes, 12 janvier 2018 :

<https://youtu.be/Pmw6KFoVbSA>

*« Entre Turin et Milan (Italie), une ligne de cars express relie les communes rurales aux deux métropoles en empruntant l'autoroute. En l'absence d'une ligne ferroviaire desservant toutes les gares, ces cars express sur autoroute sont le seul trait d'union entre les habitants des zones rurales et les deux métropoles. Les cars s'arrêtent dans des gares autoroutières spécialement conçues. Une solution fiable et confortable, et peu coûteuse pour les usagers comme pour les collectivités. »*

« Des solutions pour la mobilité du quotidien », VINCI Autoroutes, 6 juin 2019 :

<https://youtu.be/ZYurgbeDzik>

*« Covoiturage, autocars express, hubs multimodaux, plusieurs solutions pour faciliter les trajets domicile-travail ont été mises en œuvre dans des villes françaises mais aussi européennes. Elles permettent aux utilisateurs de gagner du temps et de l'argent. »*