

ANNEXE 1 : LES VIDÉOS

*« Construire de grandes infrastructures
de transport : enjeux, controverses
et décision »*

SOMMAIRE

I. PREAMBULE : L'INTERET GENERAL EN CRISE ?	4
A. Qu'est-ce que l'intérêt général ?.....	4
1. Jean-Pierre Baillé.....	4
2. Claude Gressier.....	4
3. Jean-Luc Mélenchon.....	5
B. La planification des grands projets d'aménagement	5
1. Les schémas directeurs.....	5
2. Le rapport Mobilité 21.....	5
C. Le rôle des élus.....	6
1. Les députés.....	6
2. Les élus locaux.....	6
D. La construction de l'opinion des élus.....	6
1. Alain Iriart	6
2. Isabelle Attard.....	6
3. Geneviève Darrieussecq	6
4. Alain Vidalies.....	6
E. Le mouvement contre les "Grands Projets Inutiles et Imposés"	6
1. Martine Bouché.....	6
II. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	10
A. Introduction	10
B. Climat	10
1. Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.....	10
2. Extrait Txetx Etcheverry	12
3. Les LGV, une solution à la crise climatique ?.....	12
4. L'impact de la construction d'infrastructures.....	14
C. Biodiversité.....	14
1. Introduction.....	14
2. Extrait Éric Le Cam	15
3. Des infrastructures qui détruisent et fragmentent des milieux fragiles.....	16
4. L'impact du changement climatique sur la biodiversité.....	19
5. Adaptation des infrastructures et mesures compensatoires	20
D. Sols.....	23
1. L'artificialisation des sols	23
2. Extrait Dominique Fresneau.....	23

3. Extrait Martine Bouchet.....	23
E. Bibliographie.....	23
III. ENJEUX ECONOMIQUES ET SOCIAUX	24
A. Coûts.....	24
B. Partenariats Publics Privés	24
C. Les paris sur les trafics.....	24
D. Satiété.....	24
E. Inégalités	24
F. Développement économique.....	25
G. Bibliographie.....	25
IV. QUELLE MOBILITE DANS LE FUTUR ?	25
A. Introduction.....	25
B. Les prévisions de trafic.....	25
C. Les visions de la mobilité future	29
D. Incertitude 1 : La croissance du PIB.....	30
E. Incertitude 2 : Le prix de l'énergie.....	30
F. Incertitude 3 : Les politiques climatiques.....	31
G. Bibliographie.....	32

I. PREAMBULE : L'INTERET GENERAL EN CRISE ?

A. Qu'est-ce que l'intérêt général ?

1. Jean-Pierre Baillé

2. Claude Gressier

Biographie de Claude Gressier

Claude GRESSION

Né le 2 juillet 1943 à Valenciennes (Nord)

Ingénieur Général des Ponts et Chaussées

Études : Collège Notre-Dame à Valenciennes, Oratory School à Woodcote (Grande-Bretagne), École Sainte-Geneviève à Versailles, Institut d'Études Politiques de Paris

Diplôme : Ancien élève de l'École Polytechnique, Ingénieur de l'École Nationale des Ponts et Chaussées

Carrière (jusqu'en 1987) :

- Ingénieur d'arrondissement à la direction départementale de l'Équipement de la Somme à Amiens (1968-1971)
- Chargé du bureau des voiries urbaines (1971-1974) puis de la sous-direction des études et programmes (1974-1976) à la direction des routes
- Conseiller technique au cabinet du ministre de la Qualité de la vie (1976-1977)
- Directeur du centre d'études des transports urbains au ministère des Transports (1977-1982),
- Ingénieur en chef des ponts et chaussées (1982)
- Chargé de mission pour les transports (1982-1984), Directeur des transports et de la circulation (1984-86) au Conseil régional d'Île-de-France
- Directeur des transports terrestres au ministère des Transports (depuis 1986-1993)
- Membre du conseil d'administration de la Régie nationale des usines Renault (1986-1993)
- Directeur général adjoint de la SNCF (1993-1994)
- Président de CTT Sceta (1994-1997)
- Président-directeur général de Geodis (1995-1997)
- Directeur du transport maritime, des ports et du littoral (1998-2001) puis Commissaire aux transports maritimes (1998-2001) au ministère des Transports
- Président de la section, économie et transports du Conseil général des Ponts et, chaussées (CGPC) (depuis 2001) ; Vice-président du Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) (1998-2001)
- Président de la Commission des comptes du logement (depuis 2001)
- Vice-président de la Commission des comptes des transports de la Nation (depuis 2001)

- Administrateur d'Air-France KLM (depuis 2004) et de la SNCF (depuis 2006).

3. Jean-Luc Mélenchon

B. La planification des grands projets d'aménagement

1. Les schémas directeurs

Documents à télécharger

- Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, Oct 2011, (Projet de) Schéma national des infrastructures de transport (cf. [ProjetSNITOct2011.pdf](#))
- Duron, Philippe. 2013. Mobilité 21 - «Pour un schéma national de mobilité durable». Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. (cf. [CommissionMobilité21.pdf](#))
- Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, mai 1991, Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse. Rapport de présentation (cf. [Schema directeur national chemin de fer 1991 Rapport.pdf](#))
- Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, avril 1992, Schéma Directeur Routier National (cf. [Schema directeur des routes 1992.pdf](#))
- Plan Directeur routier de 1960 (cf. [plan directeur routier 1960.pdf](#))

2. Le rapport Mobilité 21

Documents à télécharger

- Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, Oct 2011, (Projet de) Schéma national des infrastructures de transport (cf. [ProjetSNITOct2011.pdf](#))
- Duron, Philippe. 2013. Mobilité 21 - «Pour un schéma national de mobilité durable». Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. (cf. [CommissionMobilité21.pdf](#))
- Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, mai 1991, Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse. Rapport de présentation (cf. [Schema directeur national chemin de fer 1991 Rapport.pdf](#))
- Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, avril 1992, Schéma Directeur Routier National (cf. [Schema directeur des routes 1992.pdf](#))
- Plan Directeur routier de 1960 (cf. [plan directeur routier 1960.pdf](#))

C. Le rôle des élus

1. Les députés
2. Les élus locaux

D. La construction de l'opinion des élus

1. Alain Iriart
2. Isabelle Attard
3. Geneviève Darrieussecq
4. Alain Vidalies

E. Le mouvement contre les "Grands Projets Inutiles et Imposés"

1. Martine Bouché

Compléments sur les "GPII"

- **La charte d'Hendaye**

"Déclaration commune du 23 janvier 2010 dite Charte d'Hendaye

Cette déclaration a été élaborée par des associations et mouvements de différents Etats membres de l'Union Européenne (France, Espagne, Italie) qui luttent contre la construction de nouvelles lignes ferroviaires LGV (Lignes à Grande Vitesse) et de Lignes dédiées fret rapide à grande capacité, et qui se rassemblent aujourd'hui pour unir leurs forces et mieux faire entendre leurs voix, les problématiques étant partout les mêmes.

L'opposition dépassera donc désormais le cadre local pour devenir européenne.

Nous, citoyens et citoyennes, associations et mouvements de différents états (Italie, France, Espagne) en lutte contre les projets de LGV et de Lignes dédiées fret rapide à grande capacité

Nous constatons tous que :

- ces projets constituent pour les territoires traversés un désastre écologique, socio-économique et humain : destruction de zones naturelles et de terres agricoles, nouveaux couloirs de nuisances et dégradation de l'environnement avec impacts négatifs importants pour les riverains,
- ces projets sont incapables de se traduire en une participation de la population dans les prises de décision. Nous dénonçons l'opacité avec laquelle agissent les gouvernements et les administrations face au profond désaccord social qu'ils suscitent, et leurs mépris des

arguments et des propositions des citoyens,

- la justification officielle de la construction de ces nouvelles lignes se fait systématiquement sur des hypothèses de trafics et de rentabilités socio-économiques fausses ainsi qu'une sous-estimation des coûts de réalisation pour mieux « vendre » un projet dont l'utilité réelle n'est pas démontrée ; de nombreuses études ont mis en évidence au contraire la non pertinence de ces projets en termes économiques et sociaux (Rapports Essig en Bretagne, Bermejo au Pays Basque Sud, Citec au Pays Basque Nord, Brossard 1998 et Ponts et Chaussées 2003 en Rhône-Alpes, Cahiers de l'Observatoire Technique de la Lyon – Turin en Italie - organisme italien), ainsi que les rapports des Cours des Comptes française et italienne,
- la priorité octroyée aux LGV se fait, avec un coût colossal, au détriment du trafic de proximité et de la priorité au maintien et au développement des réseaux ferroviaires existants, qui ne sont ni entretenus ni optimisés pour développer un transport de fret permettant d'irriguer les territoires et un service public de transport en commun accessible à tous,
- la construction des LGV s'inscrit dans une recherche perpétuelle de création de grandes infrastructures (autoroutes, agrandissement des aéroports, super-ports...) et est contraire à la notion de développement durable. Nous contestons l'expansion aberrante des transports déchaînée par le capitalisme globalisé qui ne permet pas un développement local uniforme, mais au contraire favorise la concentration anormale des trafics et des productions et la délocalisation sauvage.

Nous demandons tous :

- à la Commission Européenne et au Parlement Européen en tant que moteurs des politiques des transports à moyenne et longue distance au niveau de l'Union Européenne, l'ouverture d'une réflexion sur l'absurdité et la non-nécessité des grandes infrastructures (LGV, autoroutes, agrandissement des aéroports, super-ports...) et une révision profonde de la stratégie de l'UE relative aux transports européens (TEN-T Trans European Network - Transports).
- aux Gouvernements de la France, de l'Italie et de l'Espagne l'arrêt immédiat des travaux et projets de LGV pour entamer un véritable débat public uniforme à niveau européen sur le modèle de transport, d'aménagement du territoire et de société sous-jacent à ce développement effréné des LGV.

Nous affirmons que des solutions sont à chercher dans :

- la régénération, l'entretien et l'optimisation des voies existantes, qui est la solution alternative la plus acceptable d'un point de vue environnemental, et à un coût financier bien moindre que la construction de nouvelles lignes, et qui correspond à la mise en œuvre en France de l'article 1 de la loi Grenelle Environnement du 3 août 2009 (solution préconisée aussi par le « Livre Blanc de Delors »).
- la décroissance des transports, liée à une transformation profonde du modèle économique et social, en faisant notamment de la proximité et relocalisation de l'économie une priorité,
- la restitution en dernier recours de la capacité de décision aux populations directement concernées, fondement d'une authentique démocratie et autonomie locale face à un modèle de développement imposé.

Les signataires de la déclaration commune du 23 janvier sont : ...

- **La contribution associative à la "commission Richard"**

Modernisation de la « démocratie participative ». Plate-forme proposée par les mouvements d'opposition aux Grands Projets Inutiles Imposés : 3 grands principes 20 propositions concrètes

"Le 27 novembre 2014, après la mort de Rémi Fraisse à Sivens, le président de la République ouvrait la conférence environnementale en annonçant une « rénovation du débat public » qui associerait toutes les parties.

« Sivens exige donc d'accomplir des progrès supplémentaires dans la participation des citoyens dans l'élaboration de la décision publique. [...] Tout doit être fait pour que, sur chaque grand projet, tous les points de vue soient considérés, que toutes les alternatives soient posées, que tous les enjeux soient pris en compte, mais que l'intérêt général puisse être dégagé [...] J'ai demandé au gouvernement d'engager un chantier sur la démocratie participative de manière à ce que, sur les grands projets, nous puissions avoir toutes les garanties, et qu'il ne puisse plus y avoir de contestation avec des formes inacceptables de violence car la violence est toujours inacceptable. [...] Toutes les parties prenantes seront entendues et le Conseil national de la transition énergétique (sic) sera associé à cette réflexion.»

Ce chantier censé aboutir à des propositions au printemps prochain est en cours au Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, au sein notamment du Conseil National de la Transition Écologique (CNTE). Des auditions menées par le Sénateur Alain Richard sont prévues.

A ce jour, aucun des mouvements de lutte citoyenne contre des projets aussi divers qu'une Ligne Grande Vitesse, un aéroport, un barrage ou un Center Parc n'est reconnu par les autorités comme interlocuteur à part entière. Certains d'entre nous devaient cependant être auditionnés. Nous avons demandé à l'être de manière collective pour présenter une contribution sérieuse à partir des expériences très concrètes de terrain que nous vivons. Cette première série de propositions pourra être enrichie et complétée ultérieurement.

À Notre Dame des Landes, aux Chambarans, à Sivens ou ailleurs s'il a fallu s'opposer au démarrage des travaux par une occupation du terrain, c'est bien parce que les procédures du débat public « à la française » ont montré leurs failles. Ces dysfonctionnements, qui concernent presque tous les projets, petits ou grands, nous les connaissons pour les avoir dénoncés pendant des années. Malheureusement en vain, tant le mépris des responsables politiques était complet et l'indifférence générale. Jusqu'à ce qu'apparaissent les « ZAD », transformation du sigle d'urbanisme « Zone d'Aménagement Différé » en « Zone A Défendre » et que nos luttes soient enfin médiatisées. L'histoire d'ailleurs bégaie puisque au Larzac, à Plogoff, ou à Serre de la Fare, il a aussi fallu une forte mobilisation sur le terrain, voire une occupation pour que les opposants soient entendus.

Aujourd'hui, nous voulons donner notre point de vue d'acteurs directement concernés sur les territoires que nous habitons. Sans illusion sur la volonté réelle du gouvernement d'aboutir à des méthodes décisionnelles plus démocratiques parce que certains de nos mouvements ont déjà vécu des parodies de concertation et que notre confiance est à peu près réduite à zéro. Sans illusion parce que la loi Macron qui vient d'être adoptée prévoit des dispositions très inquiétantes (articles 27, 28 et 29) qui montrent déjà le chemin choisi : une simplification qui sacrifie les enjeux environnementaux plutôt qu'un renforcement de la place des citoyens dans les choix d'avenir. Mais nous voulons informer l'opinion publique pour qu'elle ne soit pas dupe.

Notre analyse se fonde sur des exemples concrets qui tous montrent les défauts de l'actuelle « démocratie participative ». Nous n'avons pas la prétention d'avoir réponse à toutes les questions qui se posent mais nous formulons plusieurs propositions à débattre.

Et pour répondre aux exigences énoncées par le Président de la République que nous prenons au mot, nous proposons trois «règles d'or» qui devraient inspirer les modifications des procédures actuelles :

I) Reconnaître la place des citoyens, leurs compétences, leurs capacités à produire des analyses et des propositions alternatives et ce dès le début du processus, c'est à dire dans la définition de l'utilité publique.

«Permettre aux citoyens d'entrer dans une forme d'égalité d'arguments, ce qui ne veut pas dire que toutes les idées se valent et que les opinions sont équivalentes.» François Hollande

II) Affirmer et mettre en pratique une transparence totale.

«Cette transparence est la première condition de la démocratie participative» François Hollande

III) Fonder les décisions sur l'objectivité et la vérité

« Il y a de l'expertise, de la science ! » François Hollande et impliquer la responsabilité des acteurs (fonctionnaires, élus, bureaux d'études, porteurs de projet, entreprises).

Beaucoup de citoyens sont persuadés que les nombreuses concertations, consultations, enquêtes publiques qui jalonnent le processus d'élaboration d'un projet sont le gage du bon droit final de la décision... Hélas il n'en est rien ! Car l'on peut avoir des procédures de démocratie « formelle » qui par leurs défauts structurels ou l'esprit dans lequel elles sont menées n'aboutissent pas à un dialogue réellement constructif mais font naître au contraire une véritable exaspération quand ceux qui y participent loyalement constatent qu'en réalité « les jeux sont faits » et que « la démocratie participative » n'est qu'un simulacre...

C'est ce que nous allons montrer."

Document complet. (cf. Plateforme-GPII_Recto-Verso_2015-03-31.pdf)

Pour aller plus loin sur la question de la démocratie représentative, et sur la "commission Richard" (voir en Complément) :

- **Les forums contre les "GPII"**

Le mouvement contre les "GPII" s'est développé à l'échelle européenne, les forums se sont tenus depuis 2011 en Italie, en Allemagne, en Roumanie et en France :

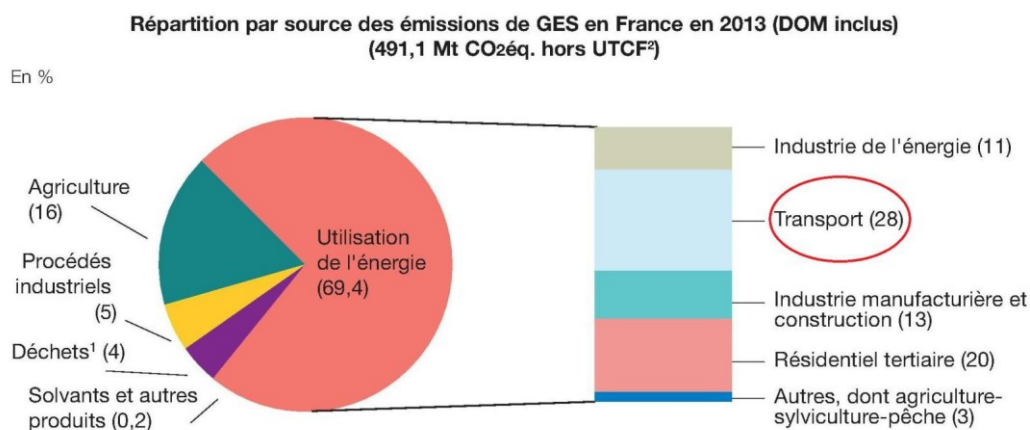
- **Ouvrages, articles**

II. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

A. Introduction

B. Climat

1. Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports



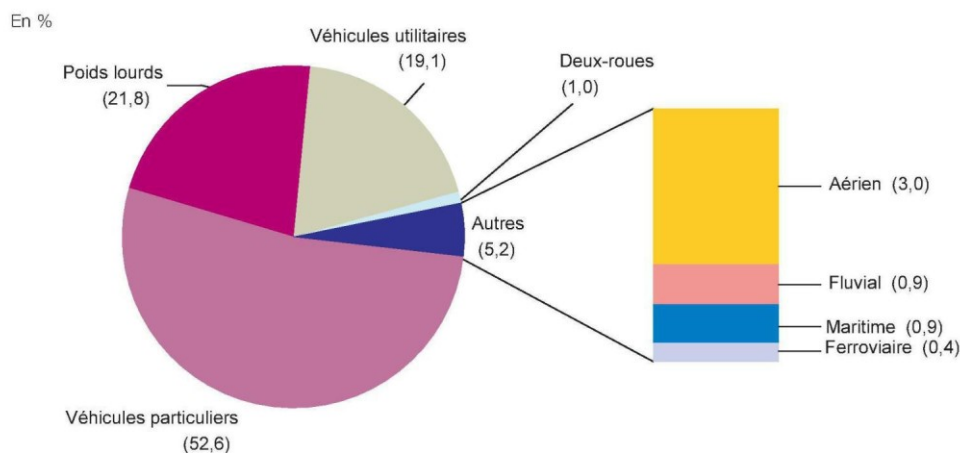
Source : Citepa, inventaire format Plan Climat (périmètre Koyto), avril 2015.

1. Hors incinération des déchets avec récupération d'énergie (incluse dans « Industrie de l'énergie »). Détail page 32.
2. Utilisation des terres, leur changement et la forêt (UTCf).

Source : Chiffres clés du climat

Édition 2016. Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

Émissions de GES par mode de transport³ en France métropolitaine (131,4 Mt CO₂eq. en 2013)



Source : Citepa, juin 2015

1. Émission de GES par tonne-km de marchandises transportées.
2. Émission de GES par km-voyageur transporté.
3. Comprend uniquement les transports à l'intérieur de la métropole.

Source : Chiffres clés du climat

Édition 2016. Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

"La transition écologique et énergétique, élément incontournable de la mobilité durable"

Extrait du rapport de la Commission Mobilité 21 (p. 17-18), recommandations remises au ministre des transports le 27 juin 2013:

« La mobilité doit participer à la transition écologique et énergétique. La politique des transports doit ainsi servir les objectifs fixés lors du Grenelle de l'environnement et permettant d'atteindre les engagements internationaux de la France. Elle doit devenir notamment moins consommatrice d'énergie mais aussi d'espace. La commission soutient dans ce cadre les orientations prises ces dernières années en matière de renforcement de la mobilité collective et massifiée. Le maintien de ces orientations est nécessaire et aujourd'hui largement assumé par la société. L'ensemble des possibilités, le ferroviaire bien entendu, mais aussi d'autres systèmes collectifs de type bus, autocar, auto-partage, co-voiturage, voire taxi, doivent pouvoir être mobilisés en fonction des situations et des besoins.

La commission observe aussi, comme le font d'autres pays européens, que l'action sur l'infrastructure et les offres de services ne suffira pas à elle seule à réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre du domaine des transports, même si des effets importants, notamment au niveau de la mobilité urbaine, peuvent être obtenus. Il faudra également jouer sur d'autres champs pour atteindre les objectifs du facteur 4. On peut penser au développement des technologies au service de motorisations plus propres, à l'urbanisation et l'organisation de l'espace pour combattre l'étalement urbain synonyme de mobilité individuelle, au télétravail pour réduire les déplacements du quotidien, voire à la réduction des vitesses. »

Ressources complémentaires sur le changement climatique

- **Sites internet**

Les organismes et rapports internationaux

Les informations du ministère français de l'environnement

Les informations de la société civile

- **Ressources pédagogiques**
- **Les chiffres clés du climat en France et dans le monde, édition 2016**

2. Extrait Txetx Etcheverry

Ressources complémentaires sur le changement climatique

- **Sites internet**

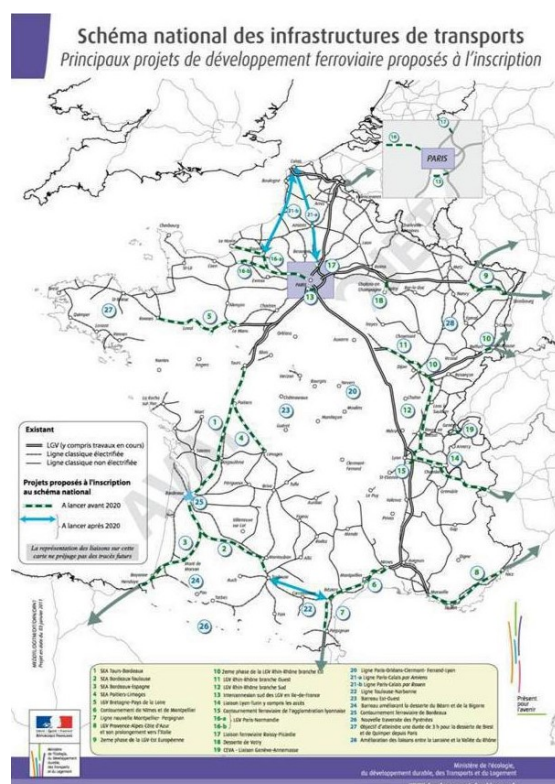
Les organismes et rapports internationaux

Les informations du ministère français de l'environnement

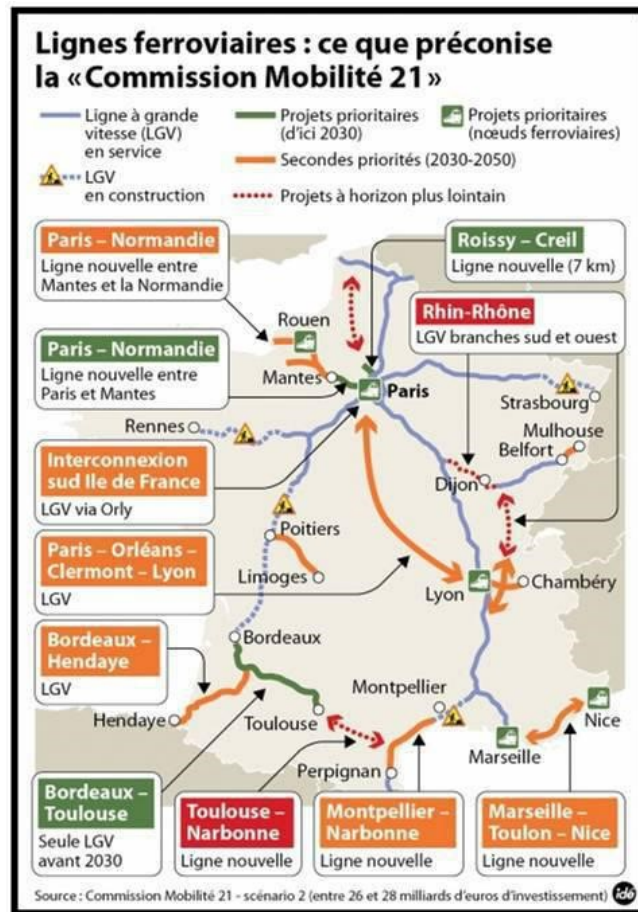
Les informations de la société civile

- **Ressources pédagogiques**
- **Les chiffres clés du climat en France et dans le monde, édition 2016**

3. Les LGV, une solution à la crise climatique ?



Source : Avant-projet de Schéma National des Infrastructures de Transport 2011



Source : Rapport de la Commission Mobilité 21 (2013)

Ressources complémentaires sur le changement climatique

- **Sites internet**

Les organismes et rapports internationaux

Les informations du ministère français de l'environnement

Les informations de la société civile

- **Ressources pédagogiques**
- **Les chiffres clés du climat en France et dans le monde, édition 2016**

4. L'impact de la construction d'infrastructures



Chantier de l'autoroute A65 dans les Landes (40) en 2009

Ressources complémentaires sur le changement climatique

- **Sites internet**

Les organismes et rapports internationaux

Les informations du ministère français de l'environnement

Les informations de la société civile

- **Ressources pédagogiques**
- **Les chiffres clés du climat en France et dans le monde, édition 2016**

C. Biodiversité

1. Introduction

Ressources complémentaires sur la biodiversité

- **Qu'est-ce que la biodiversité ?**

"Le concept de biodiversité est né il y a à peine une vingtaine d'années. Le terme de diversité biologique a été proposé en 1980 par le biologiste américain Thomas Lovejoy, tandis que le terme biodiversité est utilisé pour la première fois dans une publication en 1988, par l'entomologiste E.O. Wilson.

En dépit de leur caractère récent, les deux concepts ont été rapidement adoptés par la communauté scientifique et par l'ensemble des acteurs concernés par le monde du vivant. La question de la protection de la biodiversité a ainsi occupé une place centrale au Sommet Planétaire de Rio de Janeiro, en 1992. A cette occasion, dirigeants de 150 pays ont signé la Convention pour la Diversité Biologique.

Aujourd'hui, 188 pays ont ratifié cette Convention Biodiversité et changements globaux : enjeux de société et défis pour la science. Ministère des Affaires Etrangères, 2005, pp. 8 – 23 et pp. 40 - 46..

Selon le texte de la CDB, la biodiversité comprend la « variabilité des organismes vivants de toute origine y compris, entre autres, les écosystèmes terrestres, marins et autres écosystèmes aquatiques et les complexes écologiques dont ils font partie; cela comprend la diversité au sein des espèces et entre espèces ainsi que celle des écosystèmes » CDB (Convention sur la Diversité Biologique), 1992. Article 2. Emploi des termes.. En d'autres mots, la biodiversité représente la diversité des êtres vivants et des écosystèmes dans lesquels ils vivent."

- **Sites internet**
- **Ressources pédagogiques**
- **La biodiversité sur les projets**

2. Extrait Éric Le Cam

Ressources complémentaires sur la biodiversité

- **Qu'est-ce que la biodiversité ?**

"Le concept de biodiversité est né il y a à peine une vingtaine d'années. Le terme de diversité biologique a été proposé en 1980 par le biologiste américain Thomas Lovejoy, tandis que le terme biodiversité est utilisé pour la première fois dans une publication en 1988, par l'entomologiste E.O. Wilson.

En dépit de leur caractère récent, les deux concepts ont été rapidement adoptés par la communauté scientifique et par l'ensemble des acteurs concernés par le monde du vivant. La question de la protection de la biodiversité a ainsi occupé une place centrale au Sommet Planétaire de Rio de Janeiro, en 1992. A cette occasion, dirigeants de 150 pays ont signé la Convention pour la Diversité Biologique. Aujourd'hui, 188 pays ont ratifié cette Convention Biodiversité et changements globaux : enjeux de société et défis pour la science. Ministère des Affaires Etrangères, 2005, pp. 8 – 23 et pp. 40 - 46..

Selon le texte de la CDB, la biodiversité comprend la « variabilité des organismes vivants de toute origine y compris, entre autres, les écosystèmes terrestres, marins et autres écosystèmes aquatiques et les complexes écologiques dont ils font partie; cela comprend la diversité au sein des espèces et entre espèces ainsi que celle des écosystèmes » CDB (Convention sur la Diversité Biologique), 1992. Article 2. Emploi des termes.. En d'autres mots, la biodiversité représente la diversité des êtres vivants et des écosystèmes dans lesquels ils vivent."

- **Sites internet**
- **Ressources pédagogiques**
- **La biodiversité sur les projets**

3. Des infrastructures qui détruisent et fragmentent des milieux fragiles



Chantier de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux (<http://www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr/>)



Angélique des estuaires, présente sur le tracé de LGV GPSO
(Source : <http://www.angeliquedesestuaires.fr/>)



Le campagnol amphibie sur la ZAD de Notre Dame des Landes (Photo Reporterre)



Orchis à fleurs lâches, présente sur le tracé de la LGV GPO (Source : Wikipédia)



L'écrevisse à pattes blanches, sur le tracé de l'A65 (Sud-Ouest)



Le vison d'Europe, espèce présente sur le tracé de l'A65 (Futura Sciences)



Le triton crêté, présent sur la ZAD de Notre Dame des Landes (source : Mediapart)

Ressources complémentaires sur la biodiversité

- **Qu'est-ce que la biodiversité ?**

"Le concept de biodiversité est né il y a à peine une vingtaine d'années. Le terme de diversité biologique a été proposé en 1980 par le biologiste américain Thomas Lovejoy, tandis que le terme biodiversité est utilisé pour la première fois dans une publication en 1988, par l'entomologiste E.O. Wilson.

En dépit de leur caractère récent, les deux concepts ont été rapidement adoptés par la communauté scientifique et par l'ensemble des acteurs concernés par le monde du vivant. La question de la protection de la biodiversité a ainsi occupé une place centrale au Sommet Planétaire de Rio de Janeiro, en 1992. A cette occasion, dirigeants de 150 pays ont signé la Convention pour la Diversité Biologique.

Aujourd'hui, 188 pays ont ratifié cette Convention Biodiversité et changements globaux : enjeux de société et défis pour la science. Ministère des Affaires Etrangères, 2005, pp. 8 – 23 et pp. 40 - 46..

Selon le texte de la CDB, la biodiversité comprend la « variabilité des organismes vivants de toute origine y compris, entre autres, les écosystèmes terrestres, marins et autres écosystèmes aquatiques et les complexes écologiques dont ils font partie; cela comprend la diversité au sein des espèces et entre espèces ainsi que celle des écosystèmes »CDB (Convention sur la Diversité Biologique), 1992. Article 2. Emploi des termes.. En d'autres mots, la biodiversité représente la diversité des êtres vivants et des écosystèmes dans lesquels ils vivent."

- **Sites internet**
- **Ressources pédagogiques**
- **La biodiversité sur les projets**

4. L'impact du changement climatique sur la biodiversité

Ressources complémentaires sur la biodiversité

- **Qu'est-ce que la biodiversité ?**

"Le concept de biodiversité est né il y a à peine une vingtaine d'années. Le terme de diversité biologique a été proposé en 1980 par le biologiste américain Thomas Lovejoy, tandis que le terme biodiversité est utilisé pour la première fois dans une publication en 1988, par l'entomologiste E.O. Wilson.

En dépit de leur caractère récent, les deux concepts ont été rapidement adoptés par la communauté scientifique et par l'ensemble des acteurs concernés par le monde du vivant. La question de la protection de la biodiversité a ainsi occupé une place centrale au Sommet Planétaire de Rio de Janeiro, en 1992. A cette occasion, dirigeants de 150 pays ont signé la Convention pour la Diversité Biologique. Aujourd'hui, 188 pays ont ratifié cette Convention Biodiversité et changements globaux : enjeux de société et défis pour la science. Ministère des Affaires Etrangères, 2005, pp. 8 – 23 et pp. 40 - 46..

Selon le texte de la CDB, la biodiversité comprend la « variabilité des organismes vivants de toute origine y compris, entre autres, les écosystèmes terrestres, marins et autres écosystèmes aquatiques et les complexes écologiques dont ils font partie; cela comprend la diversité au sein des espèces et entre espèces ainsi que celle des écosystèmes »CDB (Convention sur la Diversité Biologique), 1992. Article 2. Emploi des termes.. En d'autres mots, la biodiversité représente la diversité des êtres vivants et des écosystèmes dans lesquels ils vivent."

- **Sites internet**
- **Ressources pédagogiques**
- **La biodiversité sur les projets**

Extrait sur climat et biodiversité

Commission des comptes et de l'économie de l'environnement. 2006. Mobilité, transport et environnement: rapport de la Commission des comptes et de l'économie de l'environnement. Édité par Hélène Gaubert et Marc-Antoine Kleinpeter. Paris, France: la Documentation française.

Extrait : « Une hausse de 1°C de la température déplacerait vers les pôles les limites de tolérance des espèces terrestres de 125 km en moyenne, et de 150 m d'altitude vers le haut en montagne. Ceci devrait entraîner des modifications importantes de la structure et du fonctionnement des écosystèmes et mettre en péril les espèces et les communautés végétales dépendantes d'un milieu spécifique. »

5. Adaptation des infrastructures et mesures compensatoires



Ouvrage de passage de la petite faune sur la LGV Tours-Bordeaux
(source : <http://www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr/>)



Ouvrage de passage pour la faune sur la LGV Rhin-Rhône
(Source : <http://www.lqvrhinrhone.com/>)

Ressources complémentaires sur la biodiversité

- **Qu'est-ce que la biodiversité ?**

"Le concept de biodiversité est né il y a à peine une vingtaine d'années. Le terme de diversité biologique a été proposé en 1980 par le biologiste américain Thomas Lovejoy, tandis que le terme biodiversité est utilisé pour la première fois dans une publication en 1988, par l'entomologiste E.O. Wilson.

En dépit de leur caractère récent, les deux concepts ont été rapidement adoptés par la communauté scientifique et par l'ensemble des acteurs concernés par le monde du vivant. La question de la protection de la biodiversité a ainsi occupé une place centrale au Sommet Planétaire de Rio de Janeiro, en 1992. A cette occasion, dirigeants de 150 pays ont signé la Convention pour la Diversité Biologique. Aujourd'hui, 188 pays ont ratifié cette Convention Biodiversité et changements globaux : enjeux de société et défis pour la science. Ministère des Affaires Etrangères, 2005, pp. 8 – 23 et pp. 40 - 46..

Selon le texte de la CDB, la biodiversité comprend la « variabilité des organismes vivants de toute origine y compris, entre autres, les écosystèmes terrestres, marins et autres écosystèmes aquatiques et les complexes écologiques dont ils font partie; cela comprend la diversité au sein des espèces et entre espèces ainsi que celle des écosystèmes » CDB (Convention sur la Diversité Biologique), 1992. Article 2. Emploi des termes.. En d'autres mots, la biodiversité représente la diversité des êtres vivants et des écosystèmes dans lesquels ils vivent."

- **Sites internet**
- **Ressources pédagogiques**
- **La biodiversité sur les projets**

Mesures compensatoires

- **Une nouvelle loi sur la compensation**

"Le troisième volet de la séquence "éviter-réduire-compenser" (ERC) soulève les passions. L'adoption, dans le cadre de l'examen du projet de loi sur la biodiversité, de nouvelles dispositions relatives à l'obligation de compensation met en lumière l'intérêt du dispositif mais aussi ses limites."...

"Le projet de loi « pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages » a été adopté en deuxième lecture par l'Assemblée nationale le 17 mars dernier et repassera devant le Sénat le 10 mai prochain (voir ici). Ce texte, qui devrait être voté définitivement avant l'été, est attendu par tous les acteurs de la protection de l'environnement. La dernière loi d'envergure remonte en effet à 1976 et depuis, les enjeux et les pratiques ont considérablement évolué.

A cet égard, la compensation écologique figure au premier rang des préoccupations. La loi de 1976 avait posé des bases importantes pour limiter les impacts des aménagements sur le patrimoine naturel : un maître d'ouvrage doit d'abord éviter et réduire le plus possible ces impacts, puis il doit compenser ceux qu'il n'aura pu empêcher. La mise en œuvre des mesures compensatoires a été jusqu'à présent peu efficace. Reste que la mise en œuvre des mesures compensatoires a été jusqu'à présent peu efficace, du fait notamment de l'absence de règles claires. Beaucoup comptent sur la nouvelle loi pour créer un cadre qui rendra effectives ces mesures, qui portent une promesse d'harmonie entre développement économique et protection de la biodiversité résumée par le mot d'ordre de « zéro perte nette de biodiversité » (« no net loss »).

A ce stade, le projet de loi comporte des avancées importantes mais au moins trois questions fondamentales restent floues voire sans réponse, comme elles le sont au sein des débats qui opposent pro- et anti-compensation ou pro- et anti-mécanismes de marché :

- la pérennité des mesures compensatoires au-delà de l'obligation de compensation ;
- le découplage entre autorisation d'un projet et mesures compensatoires ;
- la régulation du mécanisme des « réserves d'actifs naturels » ou « sites naturels de compensation ».

Ces questions qui pourront paraître techniques et rébarbatives sont en réalité cruciales. Des réponses qui y seront données dans la future loi dépend l'efficacité de la compensation écologique."

- **La compensation sur les projets**

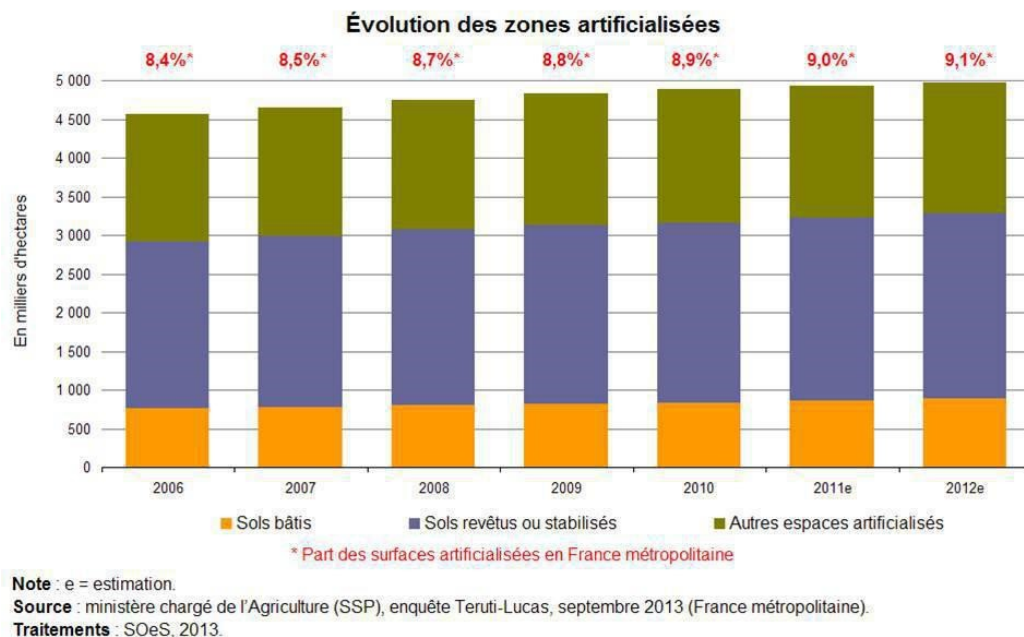
- "Premier ouvrage autoroutier après le Grenelle de l'environnement, l'A65 s'est vue imposer des obligations de compensation écologique ambitieuses. Pour un montant forfaitaire, CDC Biodiversité prend à sa charge l'intégralité des obligations de gestion du concessionnaire en matière de mesures compensatoires. Il s'agit de sécuriser, de restaurer et de gérer sur une durée de 55 ans, 1372 ha de milieux naturels correspondant aux exigences écologiques des espèces impactées, et de les gérer pendant la durée de la concession."...

- "Les impacts sur la biodiversité des LGV seront importants : c'est un des motifs de l'avis négatif de la commission d'enquête sur les projets de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Et ce malgré les mesures de compensation, consistant à restaurer ailleurs des écosystèmes, que SNCF Réseau (ex RFF) n'a pas encore détaillé. D'ailleurs, aucun bilan des opérations menées lors de précédents gros chantiers (A65, LGV Tours-Bordeaux) n'est disponible."...

- Sur le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes

D. Sols

1. L'artificialisation des sols



Source : Indicateurs et indices du Ministère de l'environnement

Ressources complémentaires sur l'artificialisation des sols

- **Sites internet**
- **Ressources pédagogiques**

2. Extrait Dominique Fresneau

3. Extrait Martine Bouchet

E. Bibliographie

- Bonnaïfous, Alain, Gérard Brun, Jean-Pierre Nicolas, et Conseil national des transports. 1999. Les transports et l'environnement: vers un nouvel équilibre. Paris: La Documentation française.
- Commission des comptes et de l'économie de l'environnement. 2006. Mobilité, transport et environnement: rapport de la Commission des comptes et de l'économie de l'environnement. Édité par Hélène Gaubert et Marc-Antoine Kleinpeter. Paris, France: la Documentation française.
- Direction générale de l'Aviation civile. 2014. « Les émissions gazeuses liées au trafic aérien - Données 2012 ». Direction du Transport aérien Sous-direction des études, des statistiques et de la prospective, Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. (cf. Emissions_gazeuses_Avion_2012_VF.pdf)
- Maresca, Bruno, et Anne Dujin. 2014. « La transition énergétique à l'épreuve du mode de vie »,

Flux, N° 96 (2): 10 23.

- Nicolas, Jean-Pierre, Damien Verry, et Zahia Longuar. 2012. « Évolutions récentes des émissions de CO2 liées à la mobilité des Français: analyser les dynamiques à l'œuvre grâce aux enquêtes nationales Transports de 1994 et 2008 ». *Economie et statistique* 457 (1)
- Steffen Will, Katherine Richardson, Johan Rockström, Sarah E. Cornell, Ingo Fetzer, Elena M. Bennett, Reinette Biggs, et al. 2015. « Planetary Boundaries: Guiding Human Development on a Changing Planet ». *Science* 347 (6223)

III. ENJEUX ECONOMIQUES ET SOCIAUX

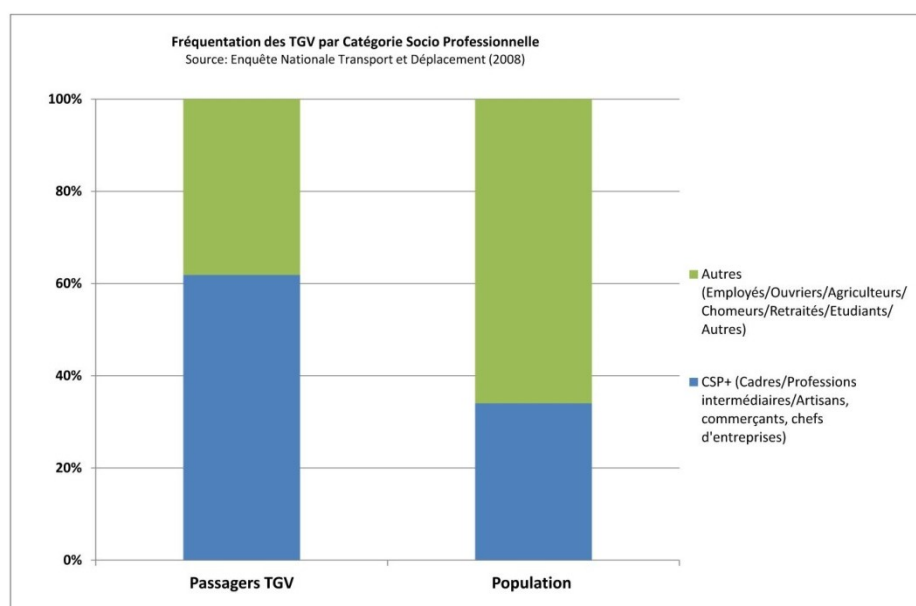
A. Coûts

B. Partenariats Publics Privés

C. Les paris sur les trafics

D. Satiété

E. Inégalités



F. Développement économique

Ressource vidéo complémentaire

Une ressource de Canal Géo, Université Toulouse 2.

"Au lendemain de la seconde guerre mondiale, la France s'engage dans une politique d'aménagement autoroutier, politique qui s'accélère dans les années 70 pour désormais couvrir l'ensemble du territoire. Considéré d'abord comme un outil de désenclavement et répondant à la multiplication du trafic européen, l'autoroute est également un outil de développement économique parfois controversé. A ce titre, le développement des « observatoires autoroutiers » révèle de la part de l'Etat, mais également des gestionnaires privés du réseau, une demande forte d'études scientifiques et techniques sur l'impact a priori et a posteriori de l'implantation autoroutière de l'hexagone. Le regard des géographes est naturellement au cœur de ces observations."

G. Bibliographie

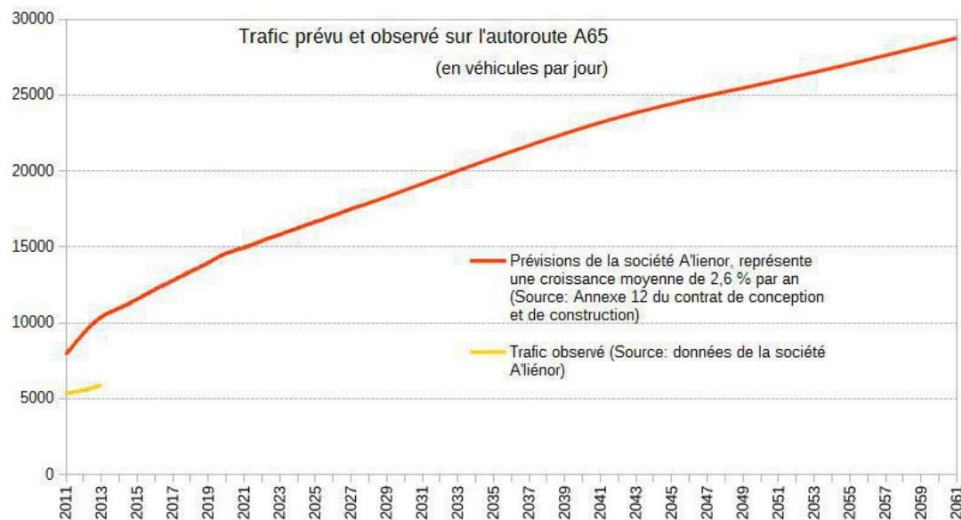
- Bonnaïfous Alain, 2006, « Projets en PPP et choix des investissements Commentaire sur l'article : Pierre Kopp, Rémy Prud'homme », Revue d'économie politique, 6, Vol. 116, p. 871-877.
- Bonnaïfous Alain, 2011, « Tarification optimale et formes contractuelles dans un programme d'infrastructures en ppp », Revue économique, 5, Vol. 62, p. 813-834
- Didier M., Prud'homme R., 2007, Infrastructures de transport, mobilité et croissance, Conseil d'Analyse Economique.
- Dron D., Cohen de Lara M., 2000, Pour une politique soutenable des transports, Rapport au gouvernement, La Documentation française.
- Lafourcade M., Mayer T., 2009, "Des routes pavées de bonnes intentions", CEDD, Références économiques, n°9.
- Maurice J., Crozet Y., Le calcul économique dans le processus de choix collectif des investissements de transport, Economica, coll. Méthodes et approches, 2007, 454 p.
- Milanese J., 2011, Qui utilise le TGV ?, Mediapart.
- Prud'homme Rémy et Kopp Pierre, « Projets en PPP, contrainte budgétaire et choix des investissements », Revue d'économie politique, 2006/5 Vol. 116, p. 601-611.
- Quinet E., 1998, Principes d'économie des transports, Economica.

IV. QUELLE MOBILITE DANS LE FUTUR ?

A. Introduction

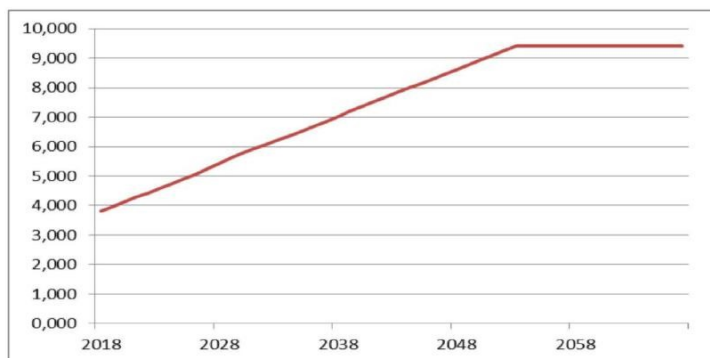
B. Les prévisions de trafic

Les enjeux de trafic pour :

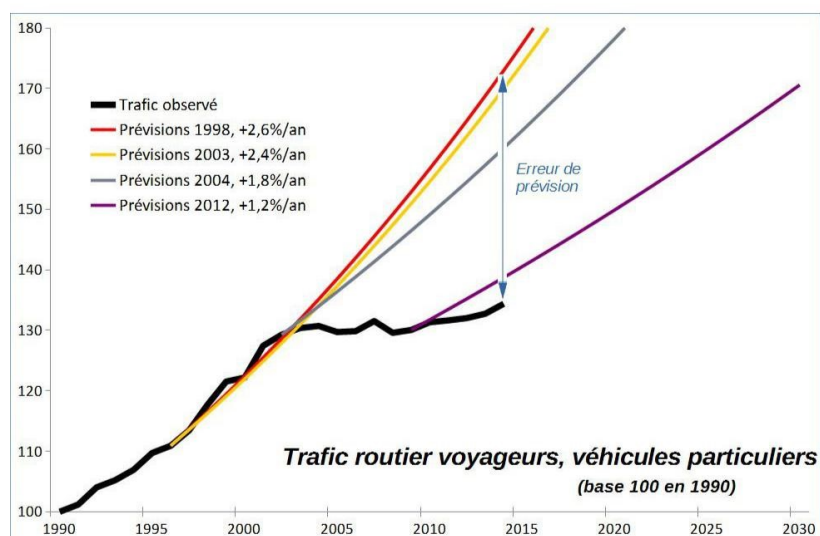
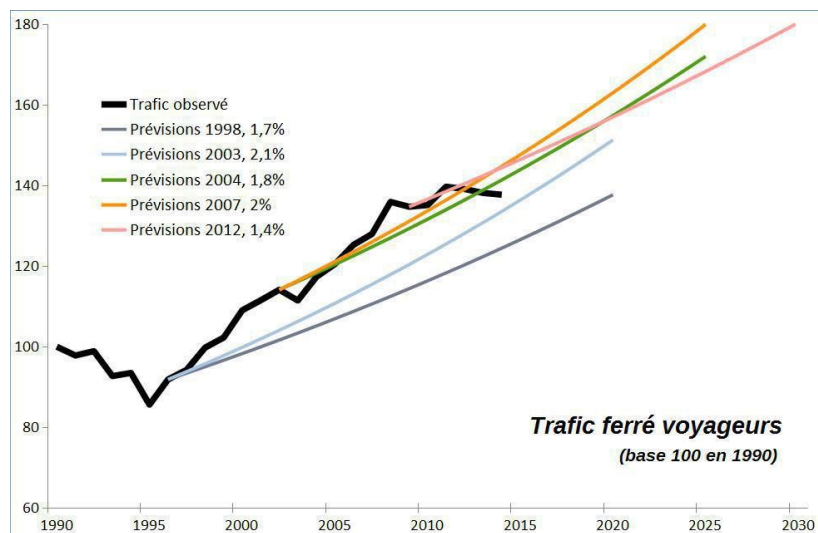


- (14) L'offre de Vinci prévoit une croissance moyenne du trafic d'environ 2,5% par an jusqu'en 2053. Vinci prévoit en effet que le trafic augmente de 3,8 millions de passagers en 2018, date prévue de mise en service du nouvel aéroport, à environ 9,4 millions de passagers⁸ à compter de 2053:

Prévisions de croissance du trafic pour le nouvel aéroport:



Extrait d'un document de la Commission Européenne (Decision C(2013) 7891 final)



Les prévisions de trafic depuis 1998 dans les documents publics

Date	Prévision de croissance des trafics de voyageurs	Prévision de croissance des trafics de marchandises	Hypothèse de croissance du PIB
1998 (1) (2)	2,5% (tous modes) 2,6% (route) 1,7% (fer) 3,4% (aérien)	2,3% (tous modes) 2,6% (route) 1% (fer) -1% (fluvial)	Croissance médiane (1996-2020) : 2,3%
2003 (3)	2,4% (tous modes) 2,4% (route) 2,1% (fer) 3,2% (aérien)	2,4% (tous modes) 1,5% (route) 4,8% (fer) 3,5% (fluvial)	Scénario multimodal volontariste : 2,3% (1996 – 2020)
2004 (4)	1,8% (tous modes) 1,8% (route) 1,8% (fer) 1,7% (aérien)	1,5% (tous modes) 1,5% (route) 1,2% (fer)	1,9% (2002-2025)
2007 (5)	1,8% (tous modes) 1,8% (route) 2% (fer) 1% (aérien)	1,4% (tous modes) 1,5% (route) 0,7% (fer)	Scénario central de référence : 1,9% (2002-2025)
	1,4% (tous modes) 1,3% (route) 1,8% (fer) 0,6% (aérien)	1% (tous modes) 1,2% (route) 0,1% (fer)	Test de sensibilité : 1,5% (2002-2025)
2012 (6)	+ de 50km (2009-2030) 1,3% (tous modes) 1,2% (route) 1,4% (fer) 2,5% (aérien)	+ de 50km (2009-2030) 2,5% (tous modes) 2,2% (route) 4,4% (fer)	Scénario central de référence : 1,6% (2009-2030)
	0,5% (tous modes)	0,9% (tous modes)	Test de sensibilité : 0,5% (2009-2030)
2016, à paraître			

- Comité stratégique interministériel pour l'élaboration des schémas de services de transport. « Cadre, objectifs et démarche pour une élaboration concertée au niveau régional ». Édité par Ministère de l'équipement, des transports et du logement, juillet 1998. (cf. DocumentCadrage22juillet1998.pdf)
- Girault, M, et MC Grima. « Diagnostic et perspectives à long terme de la demande de transport. » Notes de synthèse du SES, no 120, Décembre 1998. (cf. GiraultGrimaSES1998.pdf)
- DATAR, « Rapport d'initialisation. Indicateurs de suivi des objectifs généraux de la politique de transports de voyageurs et de transports de marchandises », Février 2003. (cf. DATAR_2003_Indicateurs_de_suivi.pdf)
- Direction des Affaires Economiques et Internationales Service Economique Et Statistique. « La demande de transports en 2025. Projection des tendances et des inflexions ». Ministère de l'Équipement des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer., 2004. (cf. LaDemandeDeTransportEn2025_2004.pdf)

- Service Economie, Statistiques et Prospectives (SESP). « Note de mise à jour de "La demande de transports en 2025. Projections des tendances et des inflexions" ». Ministère du Transport, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 2007. (cf. LaDemandeDeTransportsEn2025_2007.pdf)

(6) Jean-Dominique Blardone, et Vincent Breteau. « La demande de transport interurbain et les trafics à l'horizon 2030 », Collection « Études et documents » du Service de l'Économie, de l'Évaluation et de l'Intégration du Développement Durable (SEEIDD) du Commissariat Général au Développement Durable (CGDD), no 71 (octobre 2012): 112. (cf. CGDD_2012_DemandeTransportHorizon2030.pdf)

C. Les visions de la mobilité future

Extrait du Rapport Mobilité 21

« La demande de mobilité en France est forte. Elle connaît toutefois depuis quelques temps un tassement dont le caractère conjoncturel ou structurel est difficile à apprécier.

Dans ce contexte incertain, la commission a retenu l'hypothèse que la demande de mobilité devrait continuer de croître dans les prochaines décennies en France, en raison de la position centrale du pays en Europe, de la structuration de son habitat et de son économie ou encore de son dynamisme démographique. Elle est confortée dans son analyse par les travaux de projection engagés au plan national et par les hypothèses retenues par un pays comme l'Allemagne pour sa propre planification. (...)

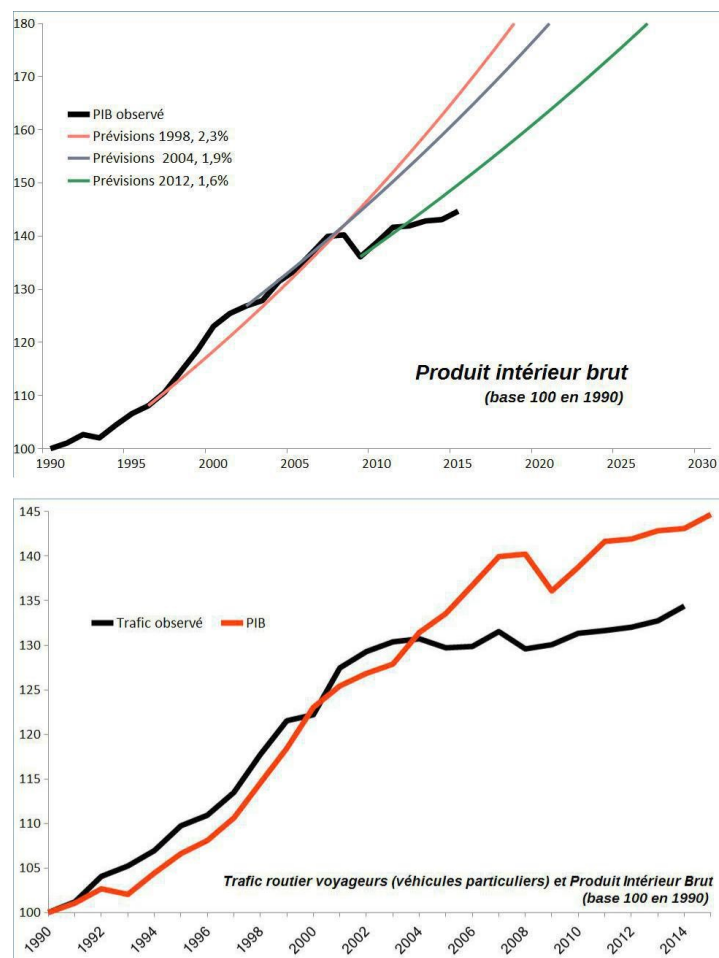
Cette croissance devrait toutefois être moins forte que celle observée dans le passé du fait notamment :

- de l'essor des technologies de l'information et de la communication qui devrait permettre l'émergence de nouvelles modalités de travail ;
- des démarches entreprises pour réduire l'étalement urbain ;
- ou encore de la prise de conscience de plus en plus grande de la société du besoin de rationalisation des déplacements, illustrée entre autres par les actions engagées pour renforcer les circuits courts et la relocalisation des activités.

Au-delà, la commission observe que la demande de mobilité et ses évolutions peuvent être différentes selon les territoires et leurs dynamiques propres. Dans tous les cas, elle note qu'une attente très forte s'exprime pour que cette demande de mobilité soit satisfaite dans les meilleures conditions sociales, économiques et environnementales. »

Extrait du Rapport de la Commission Mobilité 21 (cf. CommissionMobilit21.pdf) , 2013, p 13-14

D. Incertitude 1 : La croissance du PIB



La fin de la croissance du PIB ?

Le débat sur la fin de la croissance, qui a une histoire ancienne avec les travaux sur l'"" des économistes classiques anglais au 19ème siècle, est porté depuis les années 1970 par des auteurs comme Nicolas Georgescu Roegen s'incrinant dans ce qu'on appelle aujourd'hui le courant de l'Économie écologique. Cet économiste roumain immigré aux Etats-Unis a notamment inspiré les théories contemporaines de la "décroissance". Il y a depuis peu, dans un autre registre argumentaire, une nouvelle actualité de ce questionnement, initiée notamment par les réflexions de Robert Gordon sur l'innovation et alimentée par la situation macroéconomique des grands pays industrialisés. On parle alors plutôt d'un scénario de "".

E. Incertitude 2 : Le prix de l'énergie

Ressources en ligne sur l'énergie

F. Incertitude 3 : Les politiques climatiques

Prévoir le futur ?

- **Les prévisions de la DATAR en 1971**

L'exercice de prospective est nécessairement un exercice de modestie, c'est souvent l'imprévisible qui dessine le futur. On lira à ce propos l'analyse intéressante de François Plassard sur le travail de prospective de la DATAR en 1971 "Une image de la France en l'an 2000, scénario de l'inacceptable". Il souligne notamment que les ""erreurs" dans la vision du futur mettent en évidence la grande difficulté inhérente à l'exercice de prospective de se représenter des transformations radicales de l'organisation de la société, qu'il s'agisse de la structure de la production ou des transformations des modes de vie" (Plassard, 2002, p.206).

Références :

- François Plassard, « Une approche rétrospective de la prospective: "le scénario de l'inacceptable" », Géocarrefour 77, no 2 (2002): 197214, doi:10.3406/geoca.2002.1571.
- François Plassard, Rétrospective de la prospective dans les transports et l'aménagement du territoire (cf. PlassardRetropectivesSurProspectives.pdf), Travaux et recherches de prospective 20 (Paris, France: Futuribles international, 2004).

- **Les prévisions des chargés d'études de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes en 1966, ou l'euphorie des Trente Glorieuses**

« Deux orientations paraissent pouvoir être retenues avec une grande certitude : d'une part, le développement quantitatif et qualitatif extrêmement important du réseau intérieur ; d'autre part, la desserte de la métropole Nantes-Saint-Nazaire par un réseau international tout au moins européen.

En ce qui concerne le réseau métropolitain, il sera créé des liaisons directes, fréquentes entre chacune des huit métropoles régionales françaises. C'est ainsi qu'au départ de Nantes devront être prévues plusieurs fois par jour des liaisons avec Lille, Metz-Nancy, Strasbourg, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Lyon, Saint-Etienne.

A ces liaisons s'ajouteront des liaisons également pluri-quotidiennes, vers d'autres centres industriels ou touristiques, tels que Nice et Clermont-Ferrand. Quant aux liaisons sur Paris, elles seront sans aucun doute assurées par des appareils partant à horaire fixe, toutes les heures, toutes les demi-heures, ou tous les quarts d'heure, et dont l'accès sera libre comme l'est actuellement l'accès dans les autobus ou chemins de fer.

Ce réseau national devra être complété par un réseau européen assurant des liaisons directes fréquentes entre l'agglomération Nantes-Saint-Nazaire, comme d'ailleurs les autres métropoles d'équilibre, avec les principales villes de l'Angleterre, de Belgique, d'Allemagne, d'Italie, d'Espagne et d'Afrique du Nord... Le développement du trafic aérien métropolitain, ainsi que la création de lignes européennes qui ont été envisagées ci-dessus, nécessiteront la création d'un nouveau terrain à vocation internationale.

Cet aéroport devrait être situé de manière à desservir non seulement la métropole Nantes-Saint-Nazaire dans son ensemble, y compris la presqu'île guérandaise, mais encore l'agglomération de Rennes. Les infrastructures aéroportuaires de Nantes, de Rennes et de Saint-Nazaire subsisteront

comme terrains de secours et surtout serviront de base à une aviation d'affaires et de tourisme dont l'expansion, si l'on en juge d'après l'exemple américain, doit être considérable, et pour laquelle il est nécessaire de prévoir des équipements spécifiques. »

Chambre de Commerce et d'Industrie

Nantes-Saint-Nazaire : métropole portuaire industrielle et commerciale,

février-mars 1966, p.42-43

Source : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/territ/FranceMut/popup/NDDL3.html>

G. Bibliographie

- Bonnafous, Alain, Luc Baumstark, et Jacques Lapeyre. 1998. « Les perspectives de la demande de transport à l'horizon 2015. » Paris: Commissariat général du plan.
- Brossier, Christian, et Marianne Ollivier-Trigalo. 2003. « Le comité des directeurs Transport, ou comment l'administration de l'Équipement institue la planification multimodale ». Flux, no 51 (mars): 6474.
- Carrère, Gilbert. 1992. « Transports destination 2002: débat national sur les infrastructures de transport ». La Défense, France: Mission Transports 2002. Ministère de l'équipement.
- Collet, Roger, Laurent Hivert, et Jean-Loup Madre. 2012. « Diffusion de l'automobile en France: vers quels plafonds pour la motorisation et l'usage? » Economie et statistique 457 (1): 12339.
- Comité stratégique interministériel pour l'élaboration des schémas de services de transport. 1998. « Cadre, objectifs et démarche pour une élaboration concertée au niveau régional ». Édité par Ministère de l'équipement, des transports et du logement.
- Commissariat général du plan. 1992. Transports 2010: rapport du groupe présidé par le Commissaire au plan. Paris, France: la Documentation française.
- Commission des comptes et de l'économie de l'environnement. 2006. Mobilité, transport et environnement: rapport de la Commission des comptes et de l'économie de l'environnement. Édité par Hélène Gaubert et Marc-Antoine Kleinpeter. Paris, France: la Documentation française.
- Crozet, Yves. 2012. « Energies, normes environnementales et mobilités. » Territoires 2040, no 5.
- DATAR. 2003. « Rapport d'initialisation. Indicateurs de suivi des objectifs généraux de la politique de transports de voyageurs et de transports de marchandises ».
- Dessus, Benjamin. 2009. « Le poids des infrastructures dans la question des transports ». Les Cahiers de Global Chance, no 26 (janvier). <http://base.d-p-h.info/fr/fiches/dph/fiche-dph-8664.html>.
- Direction des Affaires Economiques et Internationales Service Economique Et Statistique. 2004. « La demande de transports en 2025. Projection des tendances et des inflexions ». Ministère de l'Équipement des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer.
- Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer. 2014. Note technique du 27 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport.

- Dorolle, Audrey. 2015. « La mobilité à longue distance des Français en 2014 [Publications, 2015] : Observation et statistiques ». Chiffres & statistiques. Commissariat général au développement durable, no 693 (novembre). <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publications/p/2348/930/mobilite-longue-distance-francais-2014>
- Duron, Philippe. 2013. Mobilité 21 - «Pour un schéma national de mobilité durable». Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/134000396/>.
- Gaudry, Marc. 2007. « Structure de la modélisation du trafic et théorie économique ». In Le calcul économique: dans le processus de choix collectif des investissements de transport, édité par Joël Maurice et Yves Crozet. Paris, France: Economica.
- Girault, M, et MC Grima. 1998. « Diagnostic et perspectives à long terme de la demande de transport. » Notes de synthèse du SES, no 120 (Décembre).
- Hubert, Jean-Paul. 2009. « Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs. » INSEE Première, no 1251.
- ———. 2012. « Introduction générale ». Economie et statistique 457 (1): 311.
- Blardone Jean-Dominique, et Breteau Vincent. 2012. « La demande de transport interurbain et les trafics à l'horizon 2030 », Collection «Études et documents» du Service de l'Économie, de l'Évaluation et de l'Intégration du Développement Durable (SEEIDD) du Commissariat Général au Développement Durable (CGDD), no 71 (octobre): 112.
- Le Teno, Hélène, Roman Ledoux, et Emmanuelle Paillat. 2013. « Que dire sur la mobilité en France en avenir incertain? L'approche par scenarios de Carbone 4. » La lettre du Carbone, no 3 (février).
- Massoni, Michel. 2011. « Mission sur le développement des trafics liés à la réalisation des Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO) ». 007450-01. Conseil général de l'environnement et du développement durable.
- Meunier, David. 2013. « Les modèles de trafic et l'évaluation économique. Contribution au Tome 2 du Rapport "L'évaluation socio-économique des investissements publics" ». Rapports et documents. Commissariat général à la stratégie et à la prospective.
- Ministère de l'équipement, France. 2002. Schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises. Paris, France: Journaux officiels: DATAR.
- Moura, Patrice, Marc Pannier, Jean-Didier Blanchet, et Jean-Noël Chapulut. 2003. Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport. Édité par Inspection générale des finances: Conseil général des ponts et chaussées. <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/034000106/index.shtml>.
- Nicolas, Jean-Pierre, Damien Verry, et Zahia Longuar. 2012. « Évolutions récentes des émissions de CO2 liées à la mobilité des Français: analyser les dynamiques à l'œuvre grâce aux enquêtes nationales Transports de 1994 et 2008 ». Economie et statistique 457 (1): 16183.
- Ollivier-Trigalo, Marianne. 2002. « Instituer la multimodalité avec les schémas de services de transport ». Rapports de recherche. Arcueil, France: INRETS.

- Plassard, François. 2002. « Une approche rétrospective de la prospective: "le scénario de l'inacceptable" ». *Géocarrefour* 77 (2): 197214.
- ——. 2004. *Rétrospective de la prospective dans les transports et l'aménagement du territoire. Travaux et recherches de prospective* 20. Paris, France: Futuribles international.
- Schäfer, Andreas. 2016. « Long-Term Trends in Global Passenger Mobility ». *The Bridge* 36 (4).
- Service Economie, Statistiques et Prospectives (SESP). 2007. « Note de mise à jour de "La demande de transports en 2025. Projections des tendances et des inflexions" ». Ministère du Transport, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.
- « Vers la sortie de route? Les transports face aux défis de l'énergie et du climat ». 2009. *Les Cahiers de Global Chance*, no 26 (janvier). <http://base.d-p-h.info/fr/fiches/dph/fiche-dph-8664.html>.
- Zelem, Marie-Christine. 2009. « Vitesse, mobilité et étalement urbain: le cercle vicieux? » *Les Cahiers de Global Chance*, no 26 (janvier). <http://base.d-p-h.info/fr/fiches/dph/fiche-dph-8664.html>.