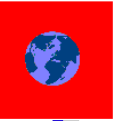




5 DÉPLACEMENTS INTERURBAINS

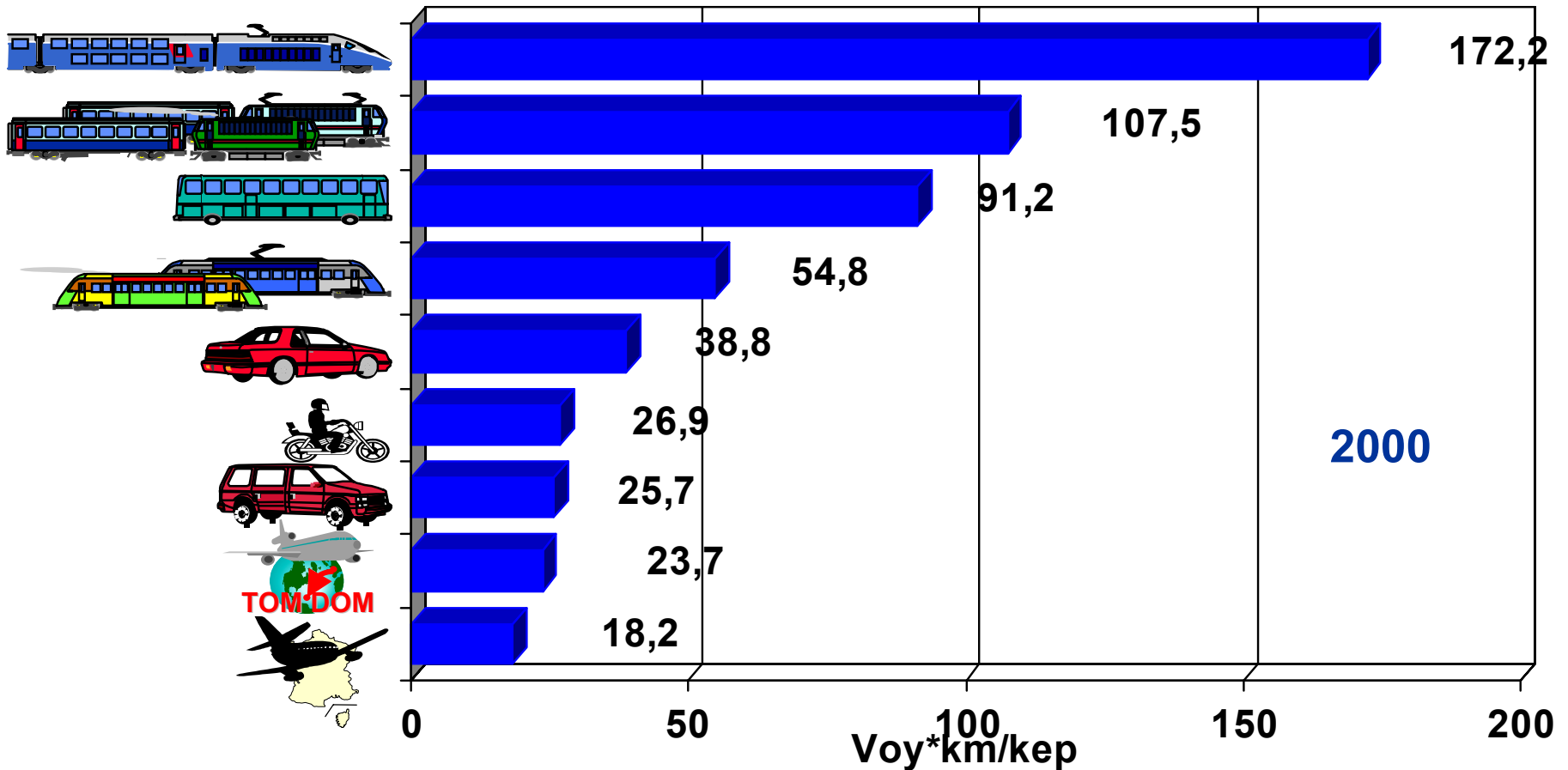


LES EFFICACITÉS ÉNERGÉTIQUES



EFFICACITÉS ÉNERGÉTIQUES

TRANSPORT INTERURBAIN DE VOYAGEURS



LES CHIFFRES PRENNENT EN COMPTE LES TAUX DE REMPLISSAGE EFFECTIFS DES DIFFÉRENTS MODES ÉQUIVALENCE ÉNERGÉTIQUE DE L'ÉLECTRICITÉ EN ÉNERGIE FINALE

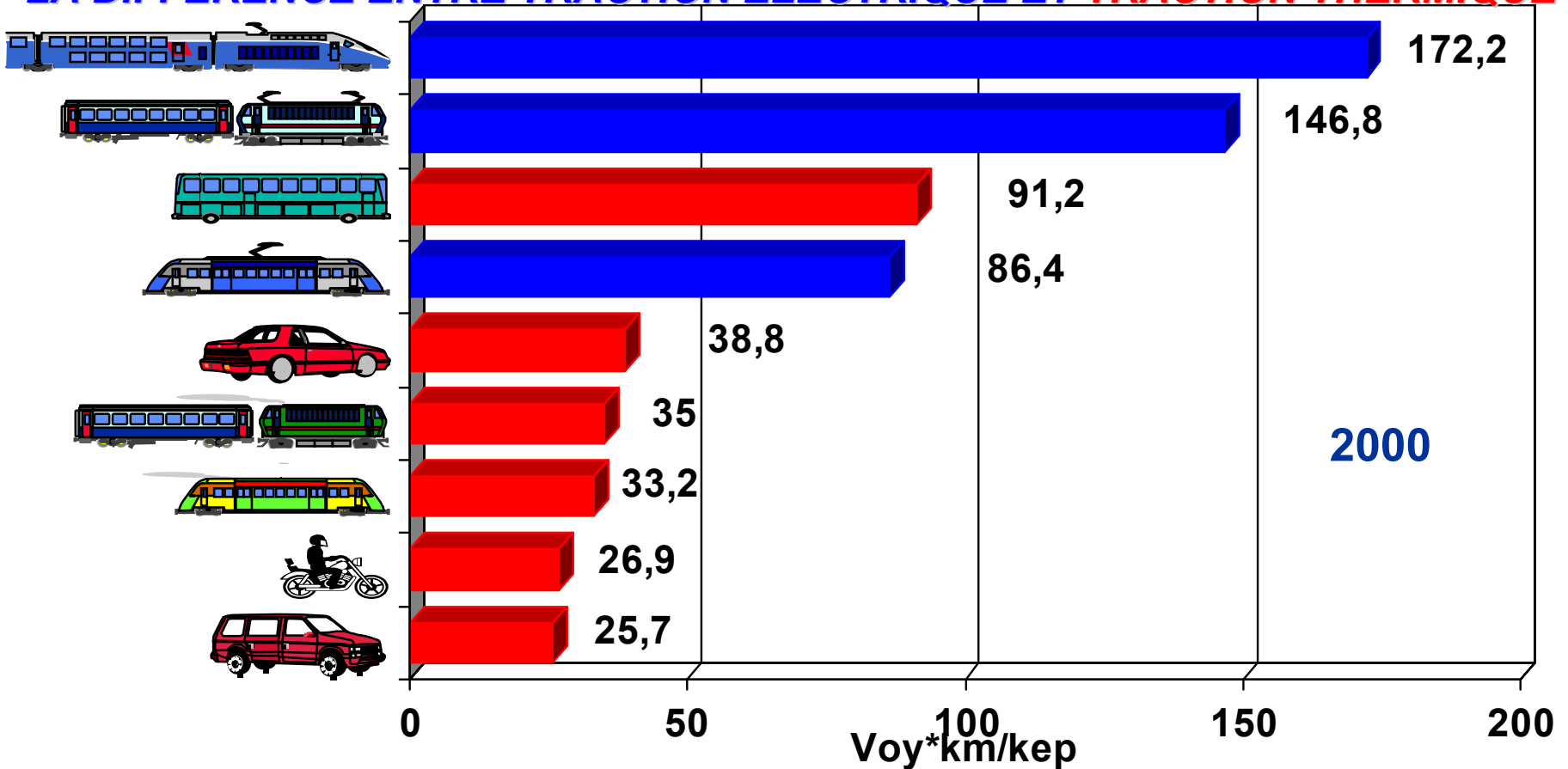
Source EXPLICIT/ADEME



EFFICACITÉS ÉNERGÉTIQUES

TRANSPORT INTERURBAIN DE VOYAGEURS

LA DIFFÉRENCE ENTRE TRACTION ÉLECTRIQUE ET TRACTION THERMIQUE

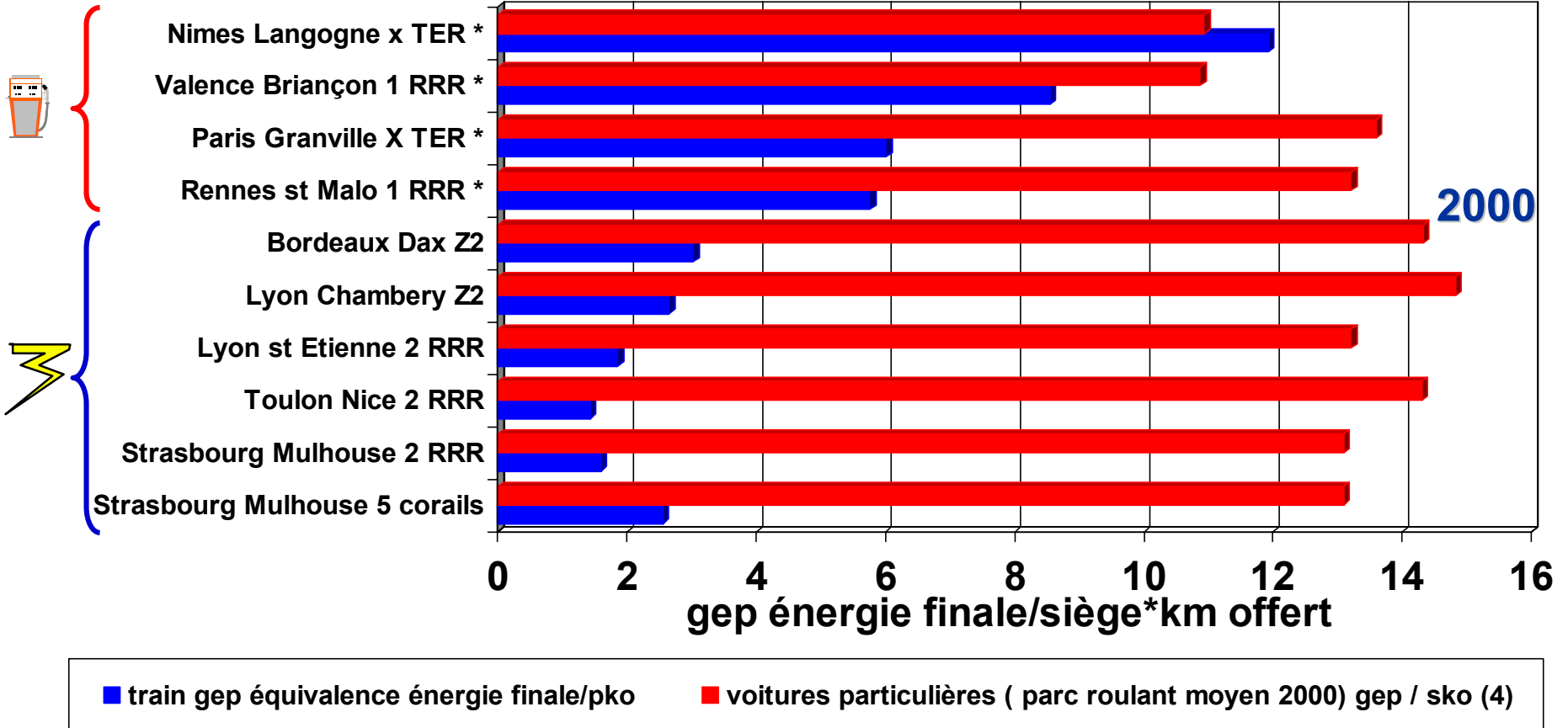
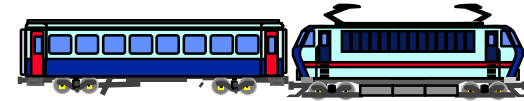


LES CHIFFRES PRENNENT EN COMPTE LES TAUX DE REMPLISSAGE EFFECTIFS DES DIFFÉRENTS MODES
ÉQUIVALENCE ÉNERGÉTIQUE DE L'ÉLECTRICITÉ EN ÉNERGIE FINALE

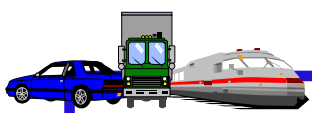
Source EXPLICIT/ADEME



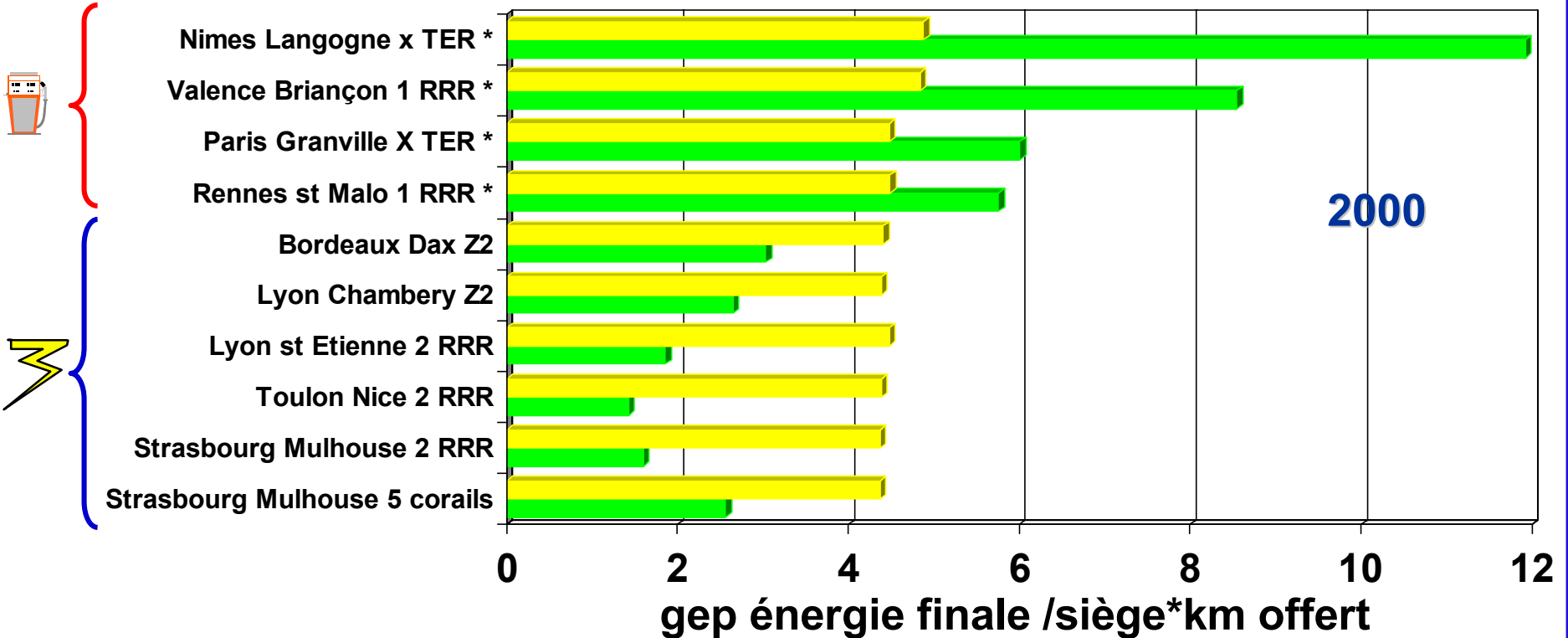
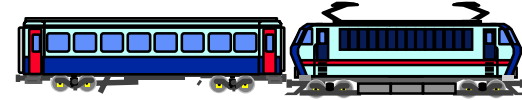
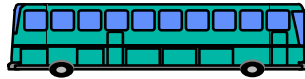
COMPARAISON TRAIN & VOITURES PARTICULIÈRES TRAJETS RÉGIONAUX



Source SNCF/ADEM impact2000



COMPARAISON TRAIN & CARS DE LIGNE TRAJETS REGIONAUX



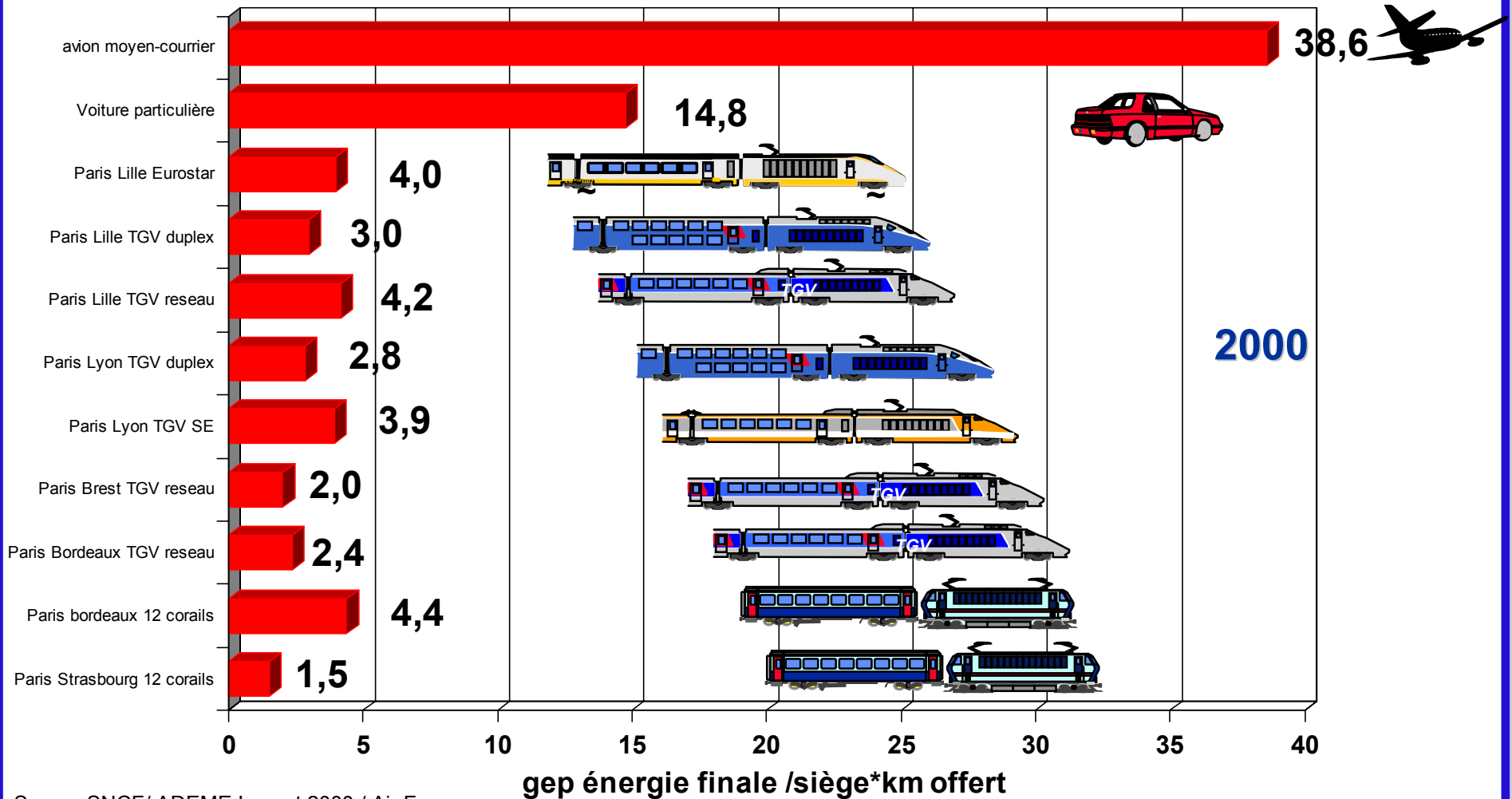
■ train gép équivalence énergie finale/pko

■ cars de ligne(parc roulant moyen 2000) gép / sko (48)

Source SNCF/ADEME Impact 2000



COMPARAISON TRAIN, AVION & VOITURES PARTICULIÈRES LONG TRAJETS



Source SNCF/ ADEME Impact 2000 / Air France



LES POSSIBILITÉS OUVERTES PAR LA CONCURRENCE TGV / AVION

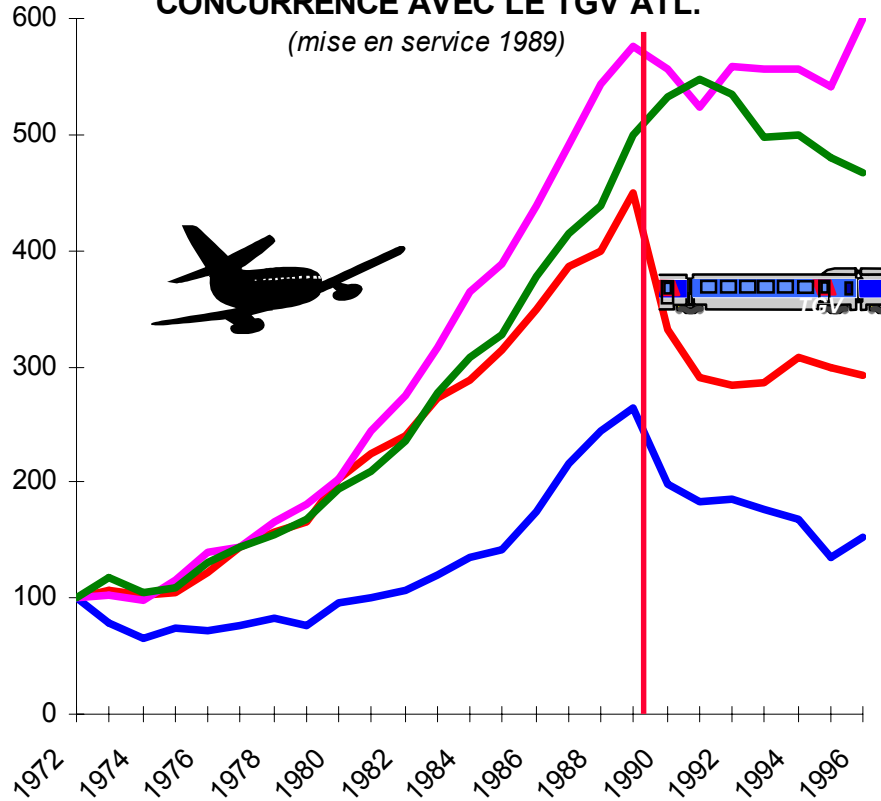


CONCURRENCE TGV / AVION

BASE 100 1972

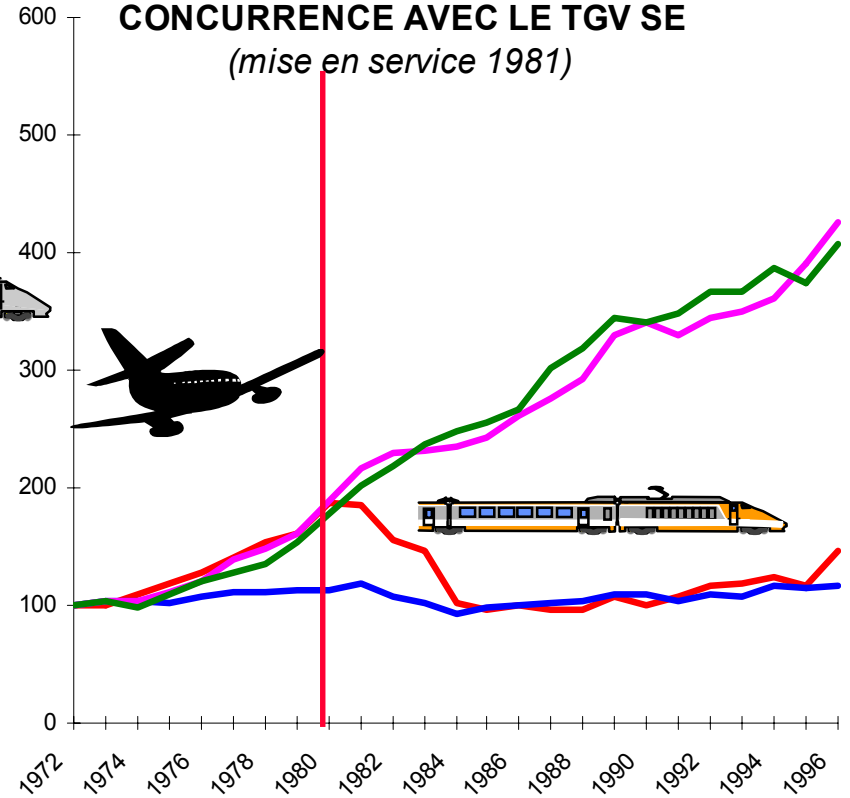
ÉVOLUTION DU TRAFIC AÉRIEN EN CONCURRENCE AVEC LE TGV ATL.

(mise en service 1989)



ÉVOLUTION DU TRAFIC AÉRIEN EN CONCURRENCE AVEC LE TGV SE

(mise en service 1981)

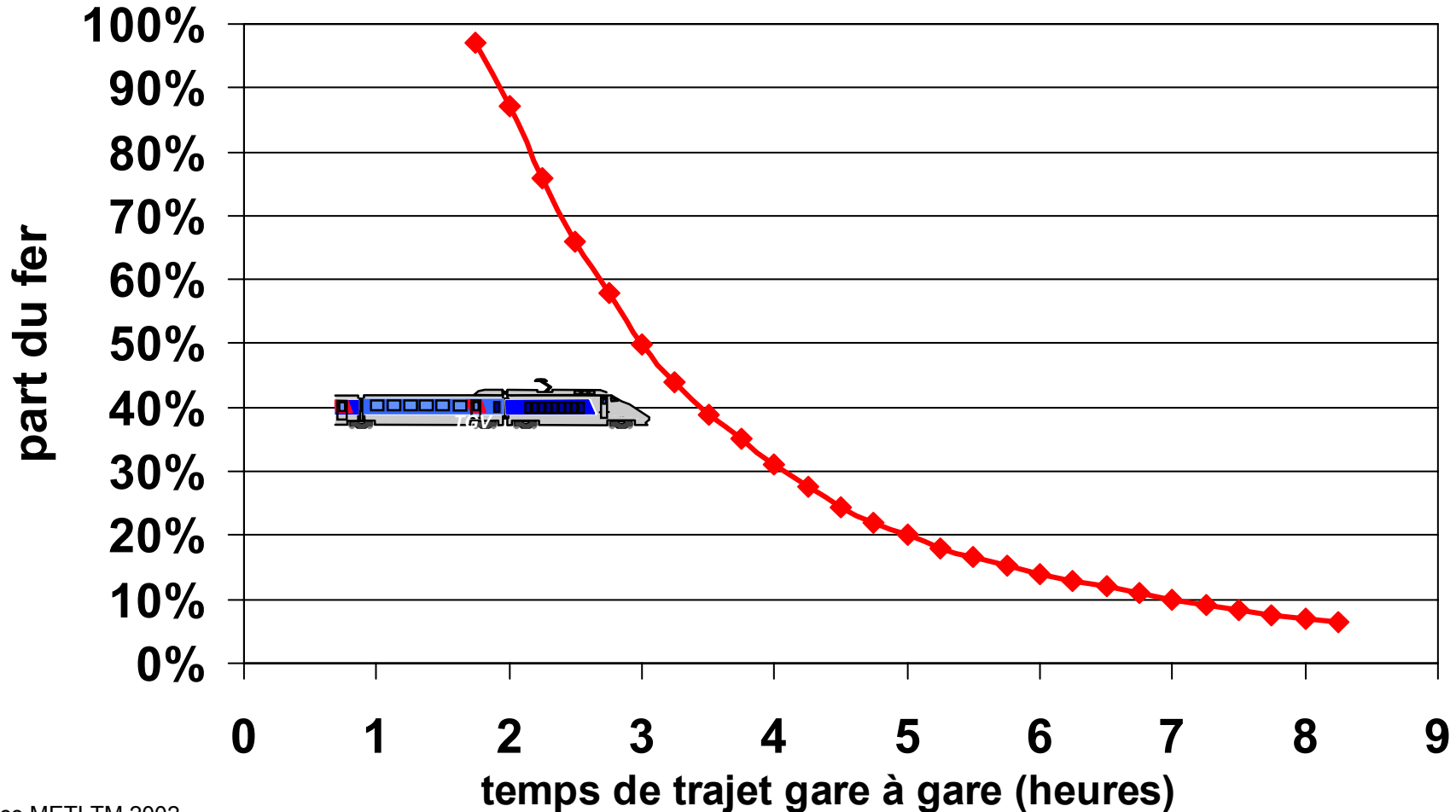


— Nantes — Rennes — Brest + St Brieuc — Lorient + Quim

— Lyon — Genève — Marseille — Nice

CONCURRENCE TRAIN / AVION

PARTAGE MODAL EN FONCTION DU TEMPS DE TRAJET



Source METLTM 2002