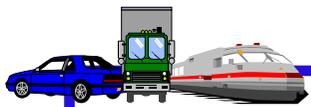


# 5 DÉPLACEMENTS INTERURBAINS

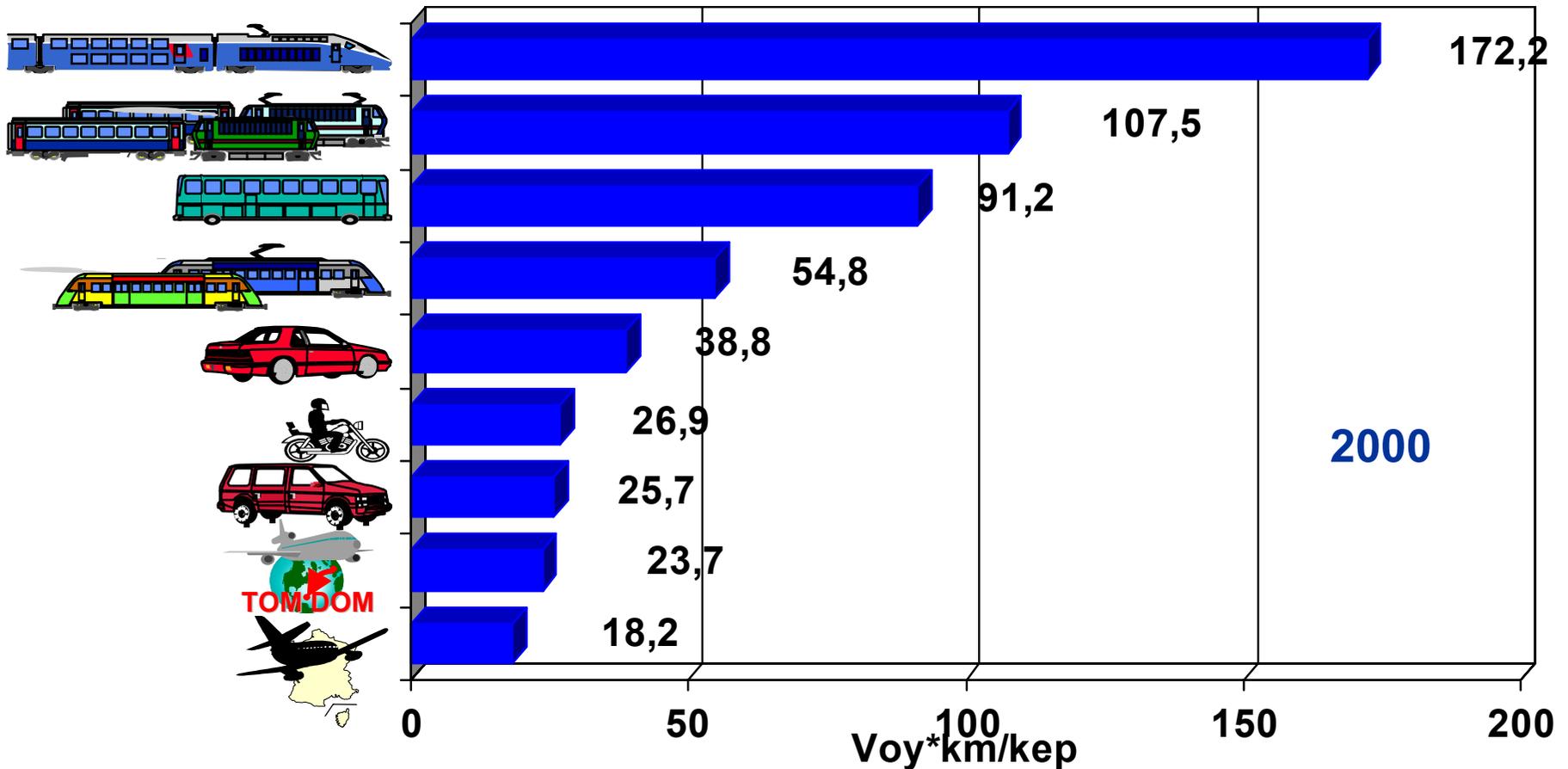


# LES EFFICACITÉS ÉNERGÉTIQUES



# 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**

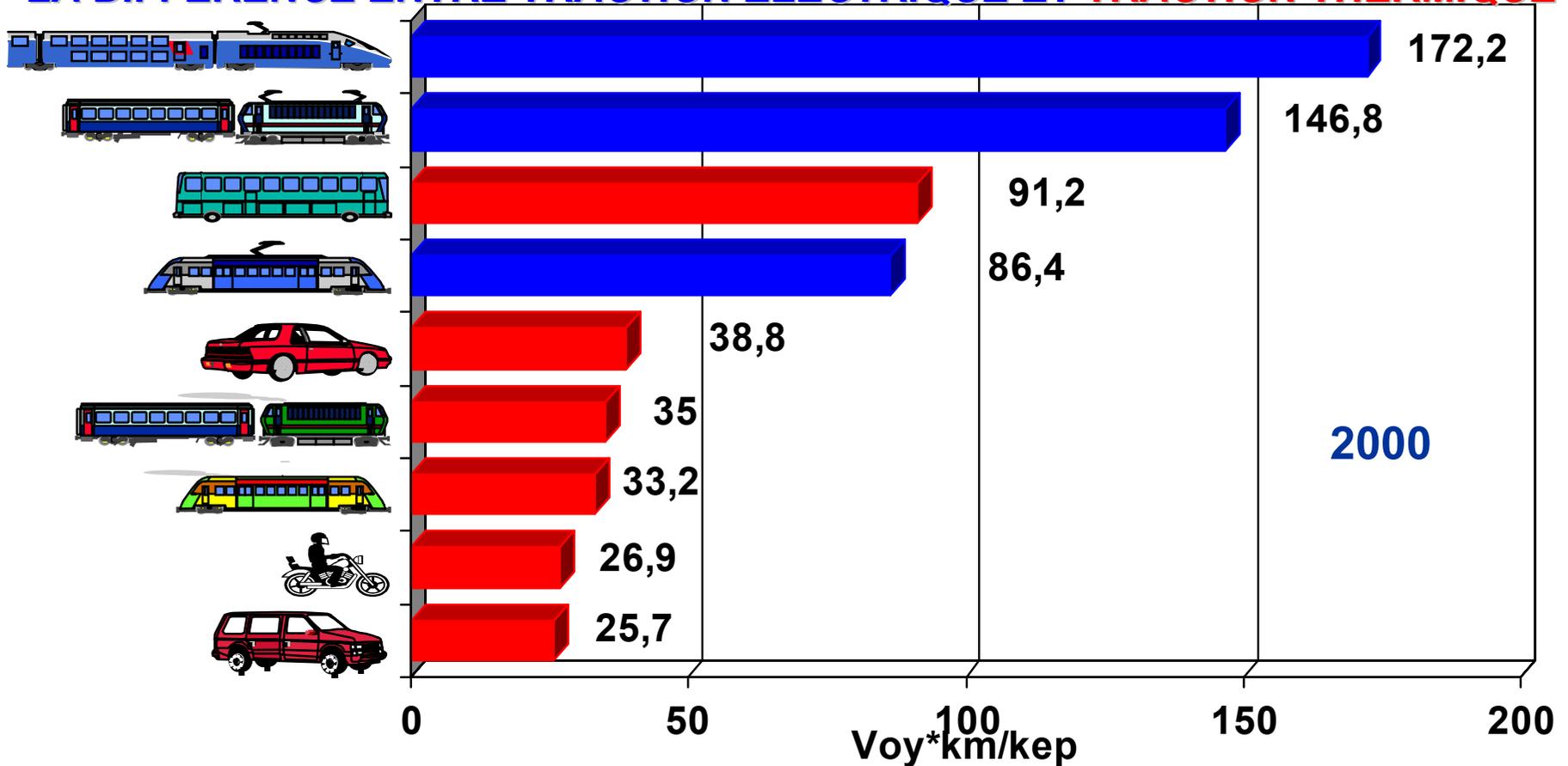
Source EXPLICIT/ADEME



# EFFICACITÉS ÉNERGÉTIQUES

## TRANSPORT INTERURBAIN DE VOYAGEURS

### LA DIFFÉRENCE ENTRE TRACTION ÉLECTRIQUE ET TRACTION THERMIQUE

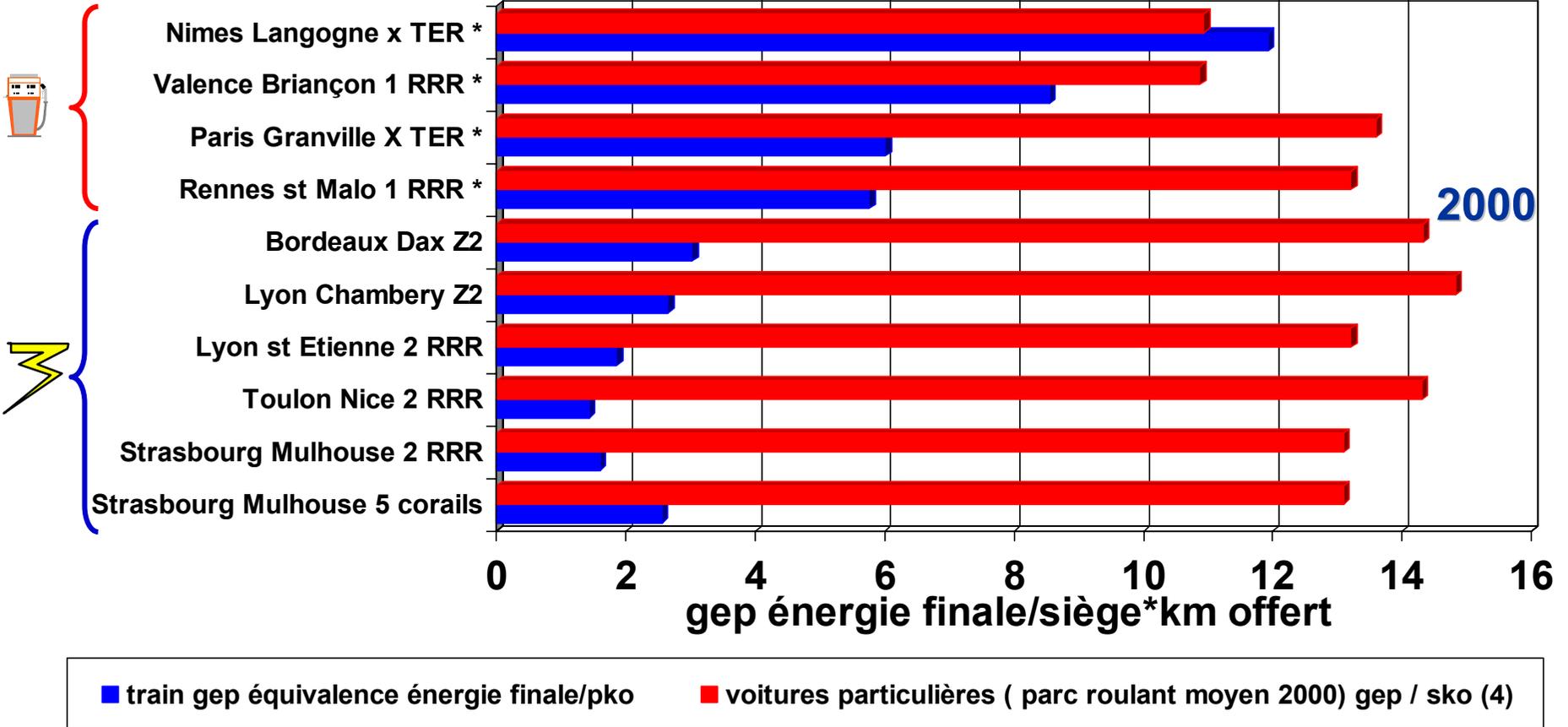
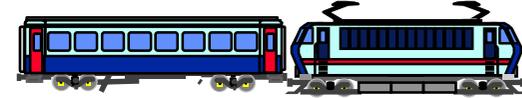


LES CHIFFRES PRENNENT EN COMPTE LES TAUX DE REMPLISSAGE EFFECTIFS DES DIFFÉRENTS MODES  
ÉQUIVALENCE ÉNERGÉTIQUE DE L'ÉLECTRICITÉ EN ÉNERGIE FINALE

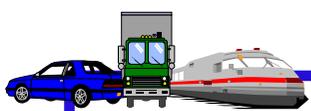
Source EXPLICIT/ADEME



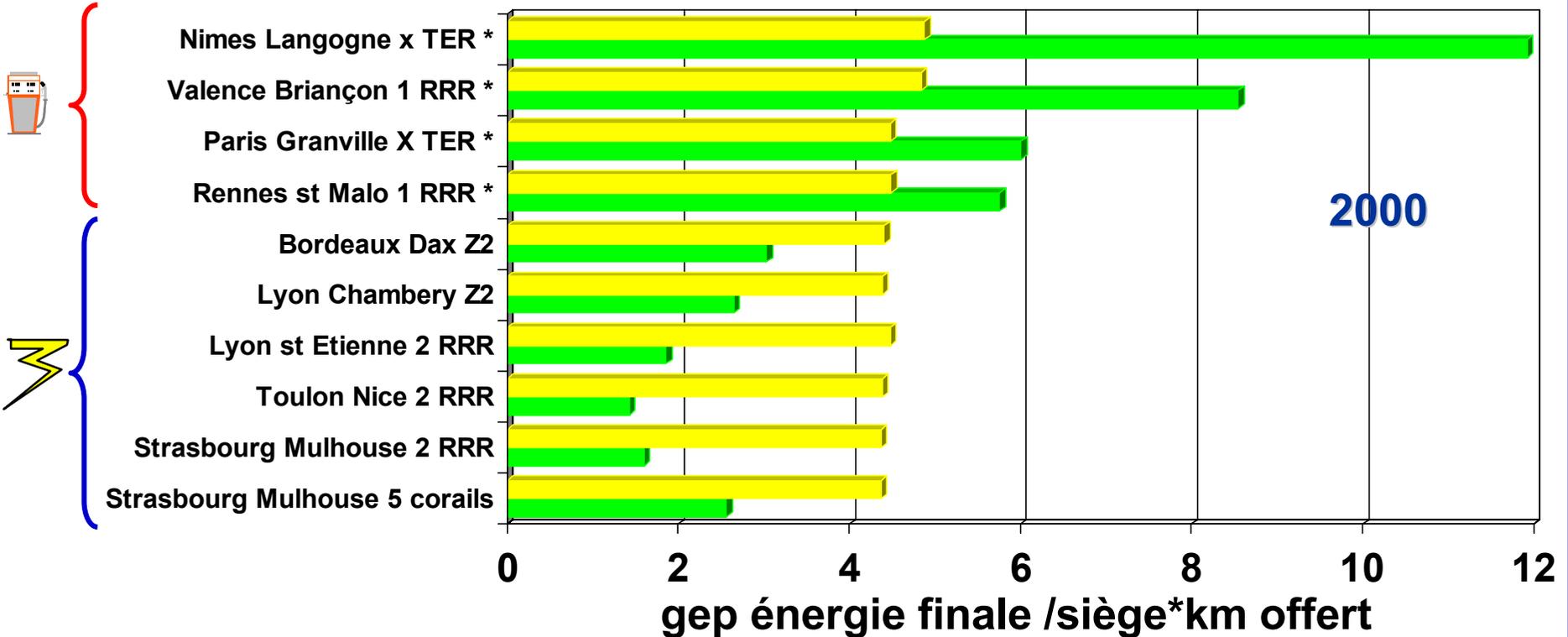
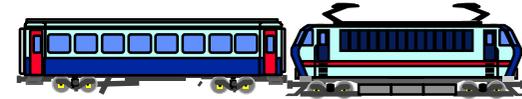
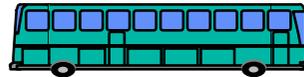
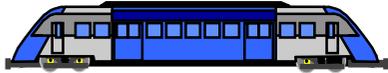
# COMPARAISON TRAIN & VOITURES PARTICULIÈRES TRAJETS RÉGIONAUX



Source SNCF/ADEM impact2000



# COMPARAISON TRAIN & CARS DE LIGNE TRAJETS REGIONAUX



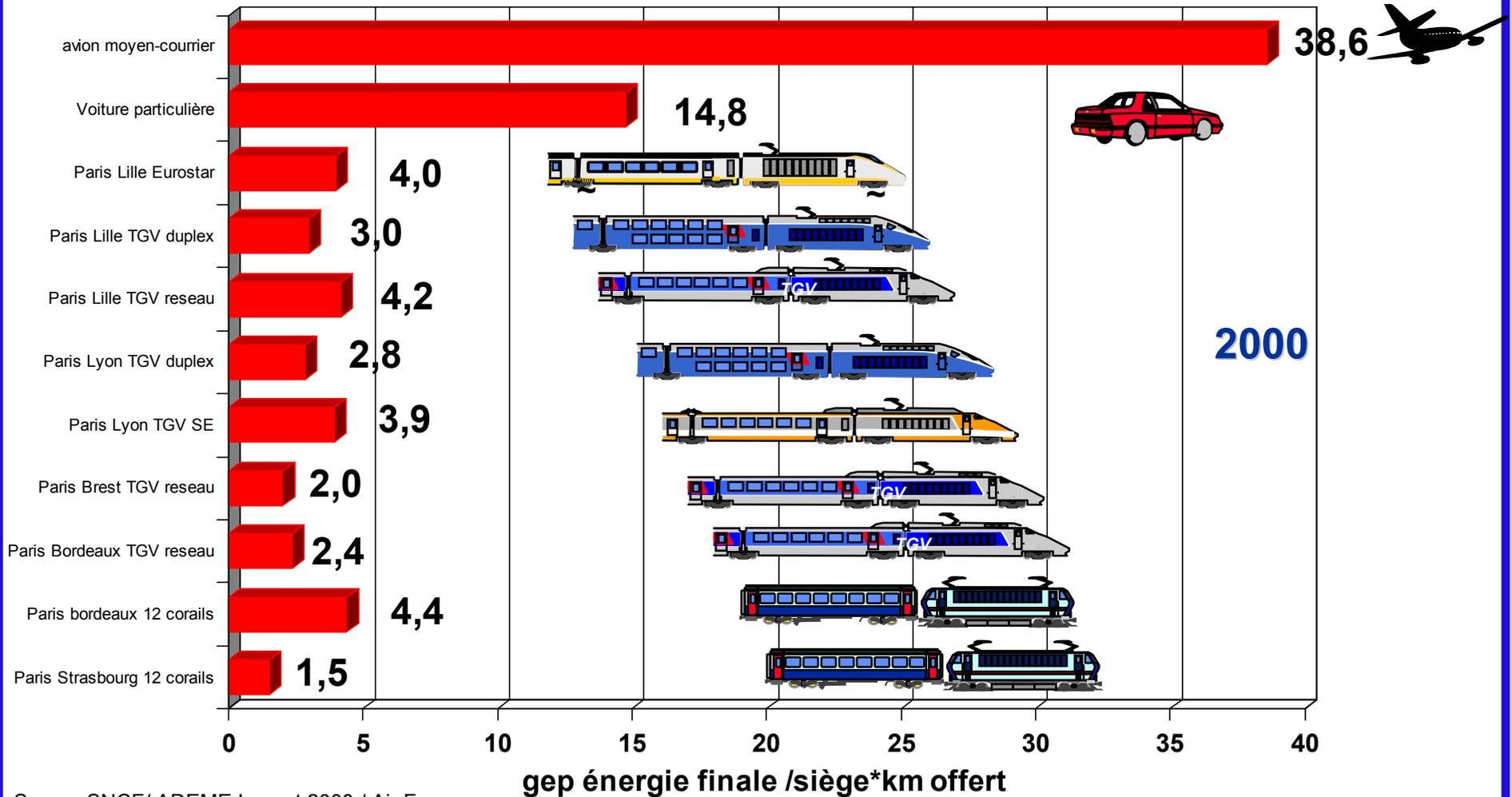
■ train gép équivalence énergie finale/pko

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

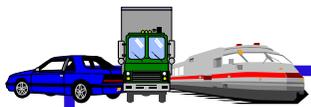
Source SNCF/ADEME Impact 2000



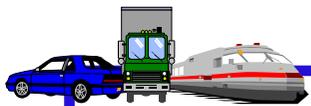
# COMPARAISON TRAIN, AVION & VOITURES PARTICULIÈRES LONG TRAJETS



Source SNCF/ ADEME Impact 2000 / Air France



# LES POSSIBILITÉS OUVERTES PAR LA CONCURRENCE TGV / AVION

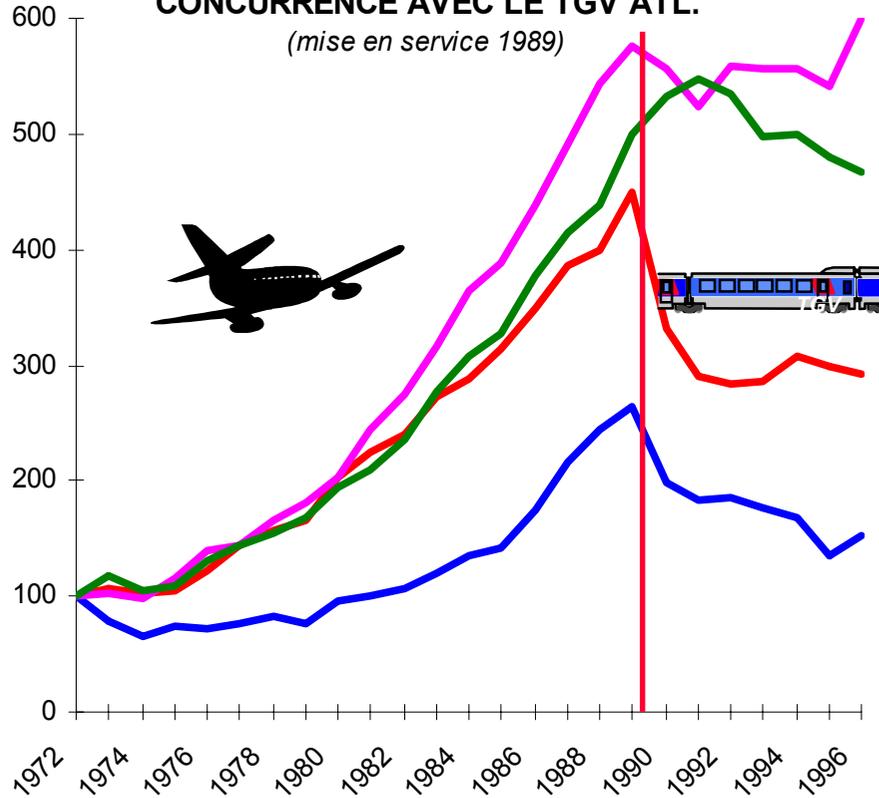


# CONCURRENCE TGV / AVION

BASE 100 1972

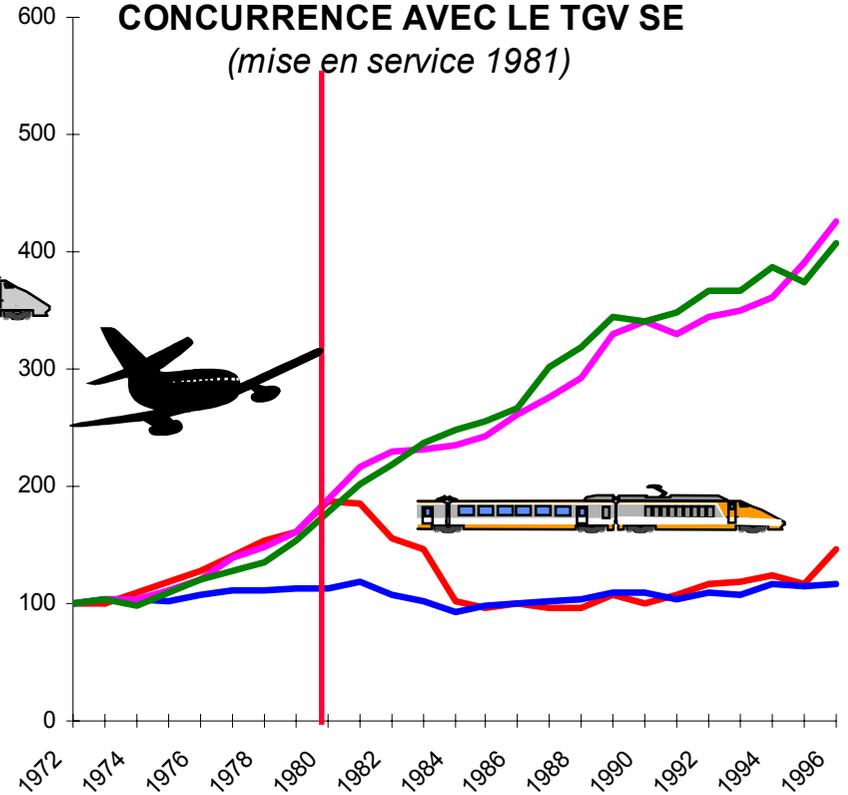
ÉVOLUTION DU TRAFIC AÉRIEN EN CONCURRENCE AVEC LE TGV ATL.

(mise en service 1989)



ÉVOLUTION DU TRAFIC AÉRIEN EN CONCURRENCE AVEC LE TGV SE

(mise en service 1981)

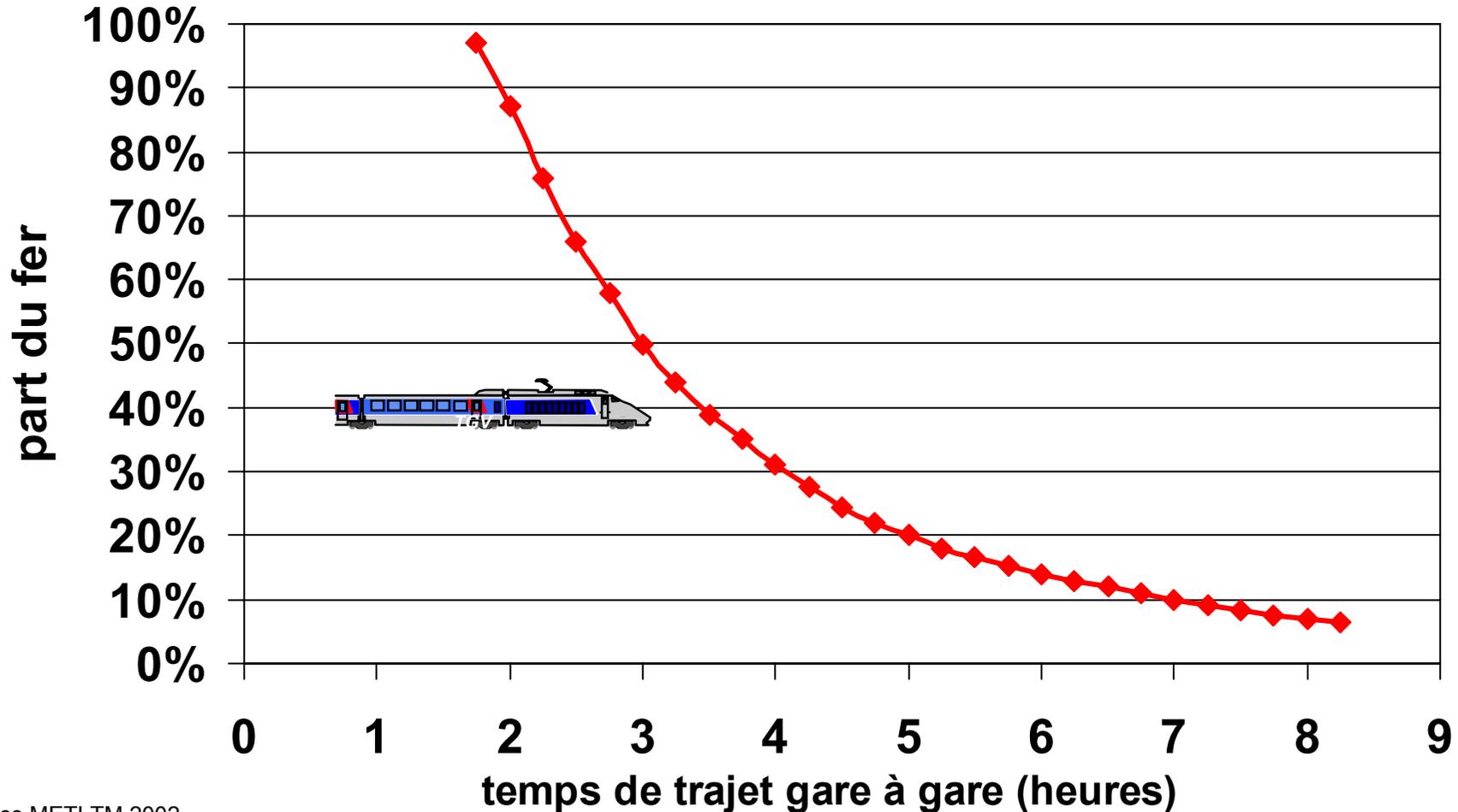


— Nantes — Rennes — Brest + St Brieuc — Lorient + Quim

— Lyon — Genève — Marseille — Nice

# CONCURRENCE TRAIN / AVION

## *PARTAGE MODAL EN FONCTION DU TEMPS DE TRAJET*



Source METLTM 2002