Annexe 1 : Situation Actuelle des Transports

MEEDDM/CGDD
Bulletin mensuel statistique des transports du SOeS - avril 2010

Transport terrestre de marchandises :

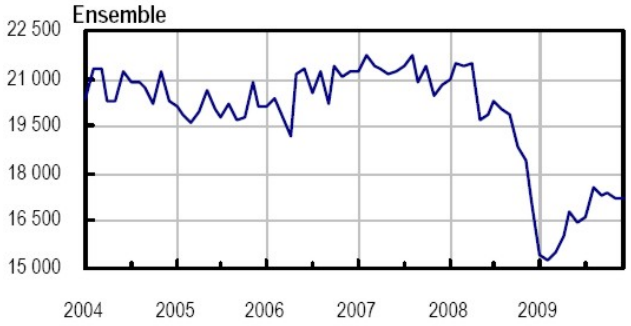


*Figure 1: Ensemble du transport terrestre de marchandises **y compris routier** (VNF, SNCF, SOeS : millions de tonnes.km, pavillon fr.)*

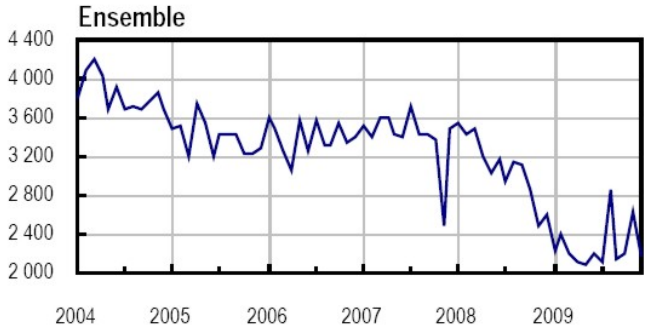


Figure 2: Transport ferroviaire de marchandises (SOeS, millions de tonnes.km, séries mensuelles)

Transport terrestre de voyageurs :

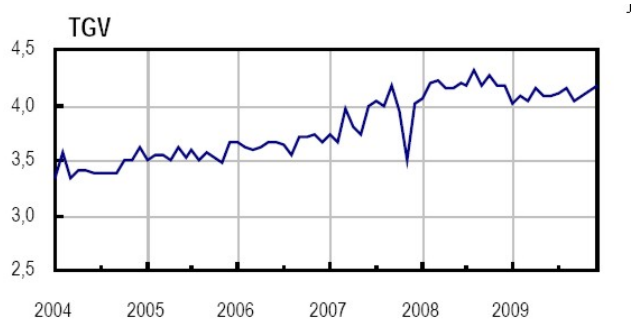


Figure 3: SNCF réseau principal (SNCF, milliards de voyageurs.km)

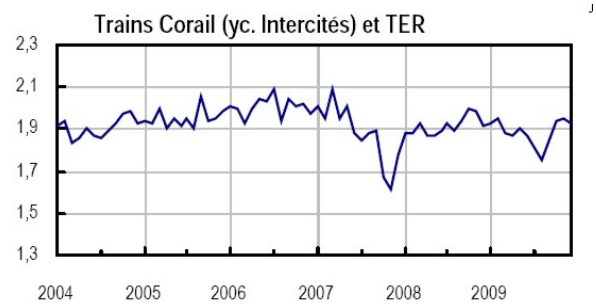


Figure 4: SNCF réseau principal (SNCF, milliards de voyageurs.km)

Transport aérien :



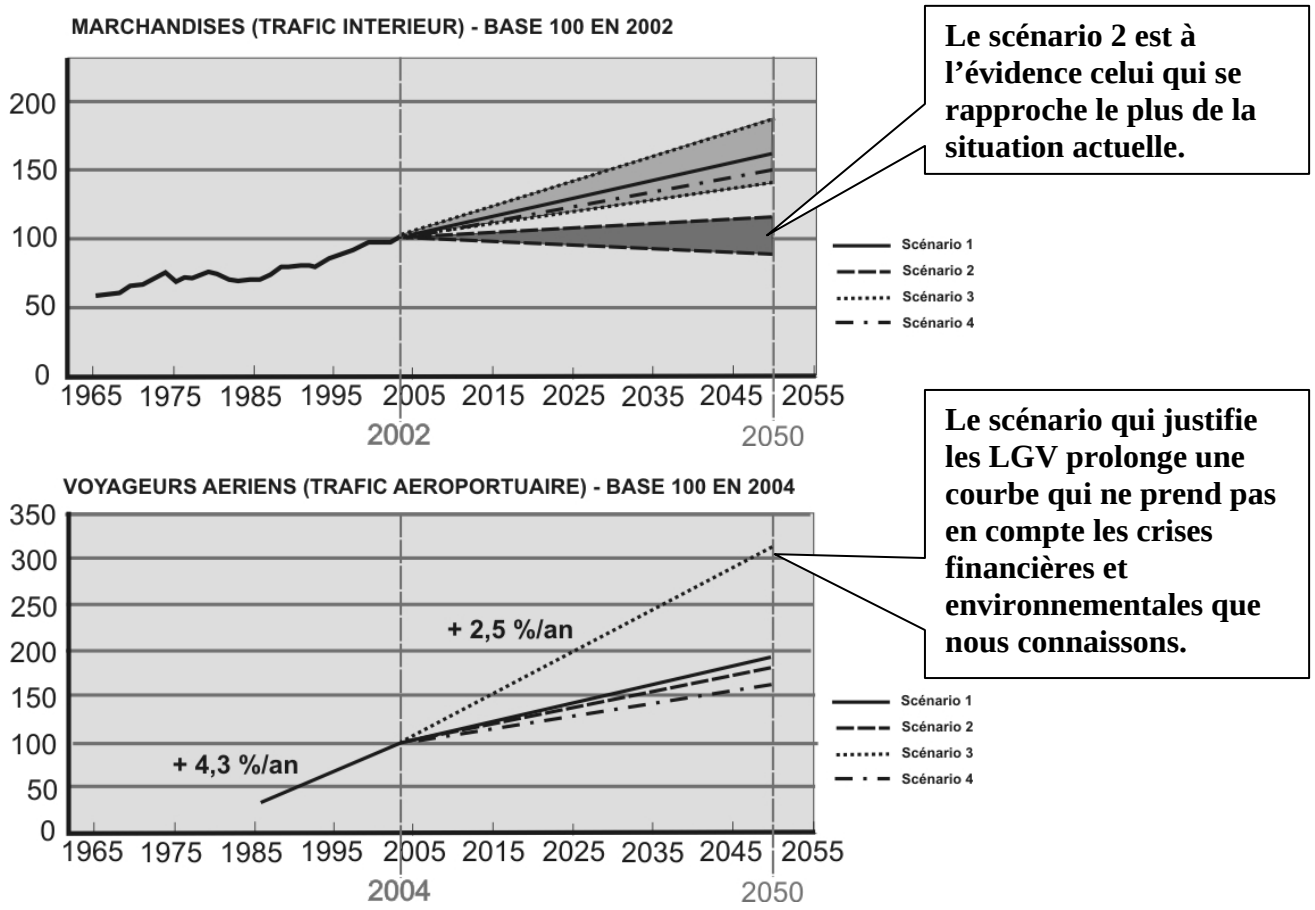
Figure 5: Fréquentation de passagers des aéroports (ADP et DGAC, milliers de passagers)

Annexe 2 : Prospectives ayants servies de base au projets de LGV

Démarche prospective Transports 2050 (MENSCOM, Mars 2006)

La démarche prospective Transports 2050 a été initiée et conduite par le Conseil Général des Ponts et Chaussées en vue d'engager un débat sur le devenir à long terme du système des transports. Elle est destinée à favoriser l'émergence d'une culture du long terme, partagée avec les services du ministère des Transports et ses partenaires, et à construire des références communes et des questionnements à soumettre aux décideurs publics.

LA SYNTHÈSE DE L'ÉVOLUTION DES FLUX :



SCÉNARIO 2 "REPLI EUROPÉEN ET DÉCLIN"

Les principales caractéristiques du scénario

Dans ce scénario, le plus pessimiste de tous, le centre de gravité de l'économie mondiale se déplace vers l'Asie et les Etats-Unis au détriment de l'Europe. La poursuite de l'élargissement, le non-respect des accords entre pays européens (comme le taux de déficit public limité à 3 % par le traité de Maastricht) et la diversité des priorités pour chaque pays ont finalement raison de l'unité et de l'intégration européenne et conduisent à un repli européen.

En termes économiques, les gains de productivité des industries lourdes ou les plus traditionnelles sont insuffisants face à la compétition internationale. Les échanges décroissent, la fécondité est basse, les déplacements touristiques des Français et des Européens régressent.

Ce scénario se caractérise particulièrement par l'absence de gouvernance européenne ou mondiale sur l'énergie et l'effet de serre et donc par l'absence de taxation des émissions de CO_2.

La politique énergétique est peu active : un report partiel sur des technologies plus ou moins éprouvées (pétroles non conventionnels, carburants de synthèse à partir de gaz ou de charbon, biocarburants traditionnels) s'effectue à chaque hausse brutale du prix du pétrole.

Les données clés sont les suivantes :

- démographie et croissance économique faibles (59 millions d'habitants – PIB +1 % par an) ;
- chute de l'emploi industriel face à la compétition internationale (délocalisations) ;
- progrès énergétiques des véhicules et des carburants limités (régulation par le marché).