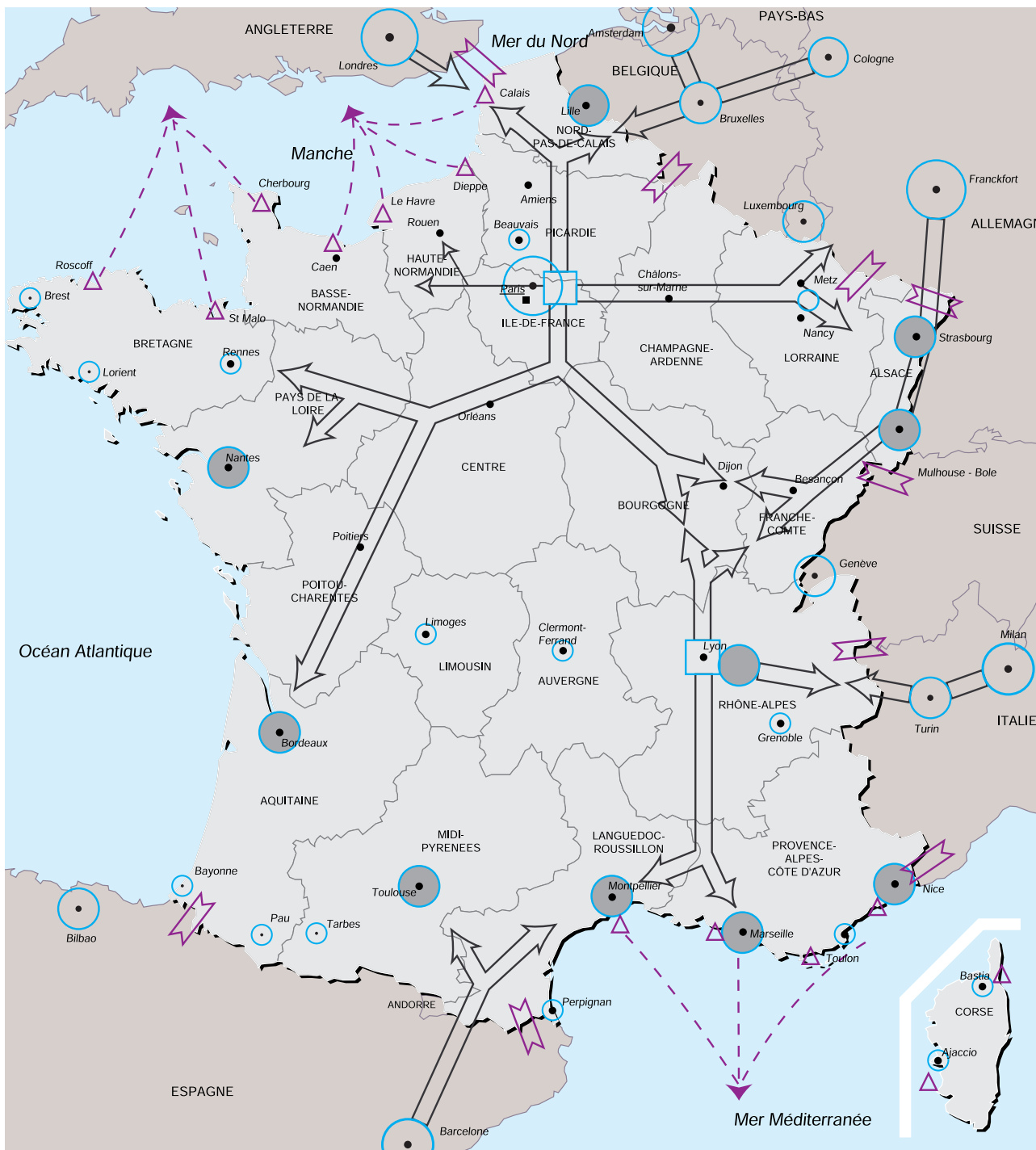


Carte A

Le développement de liaisons internationales de voyageurs



Le trafic intercontinental est d'abord concentré sur un nombre limité d'aéroports de dimension mondiale tels que Londres, Paris, Amsterdam, Francfort...



Le trafic moyen courrier (notamment intra européen) se développe principalement sur les pôles aéroportuaires desservant les grandes aires urbaines, avec leur réseau d'acheminement terrestre routier et ferroviaire.



Les services ferroviaires à grande vitesse offrent des solutions alternatives au transport aérien pour des liaisons internationales avec les pôles européens tels que Londres, Bruxelles, Amsterdam, Cologne, Francfort, Zurich, Milan, Barcelone, et pour le pré et post - acheminement des passages aériens via les gares d'intermodalité des aéroports de Lyon-Saint Exupéry et surtout de Roissy-Charles de Gaulle.

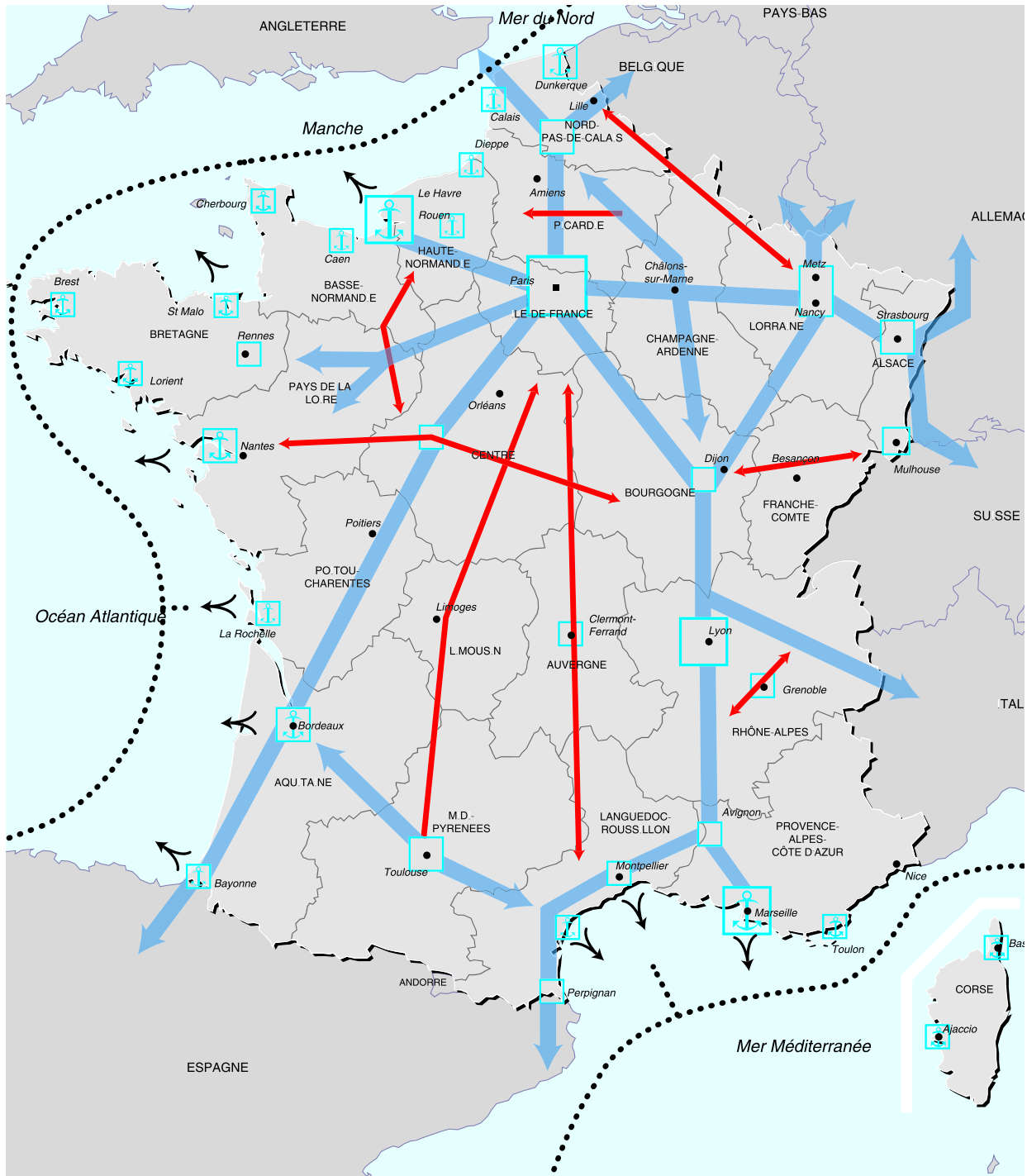


La continuité des grands itinéraires routiers internationaux est assurée, pour l'essentiel, par les liaisons autoroutières et routières existantes, (passages frontaliers)



et par les principales liaisons maritimes internationales de voyageurs.

Carte B L'organisation multimodale du transport de fret à l'échelle nationale et européenne



Les trafics terrestres sont concentrés sur des grands axes multimodaux (fer + route) ou (fer + fluvial + route) sur lesquels doivent être améliorées en priorité les performances des services ferroviaires et fluviaux.



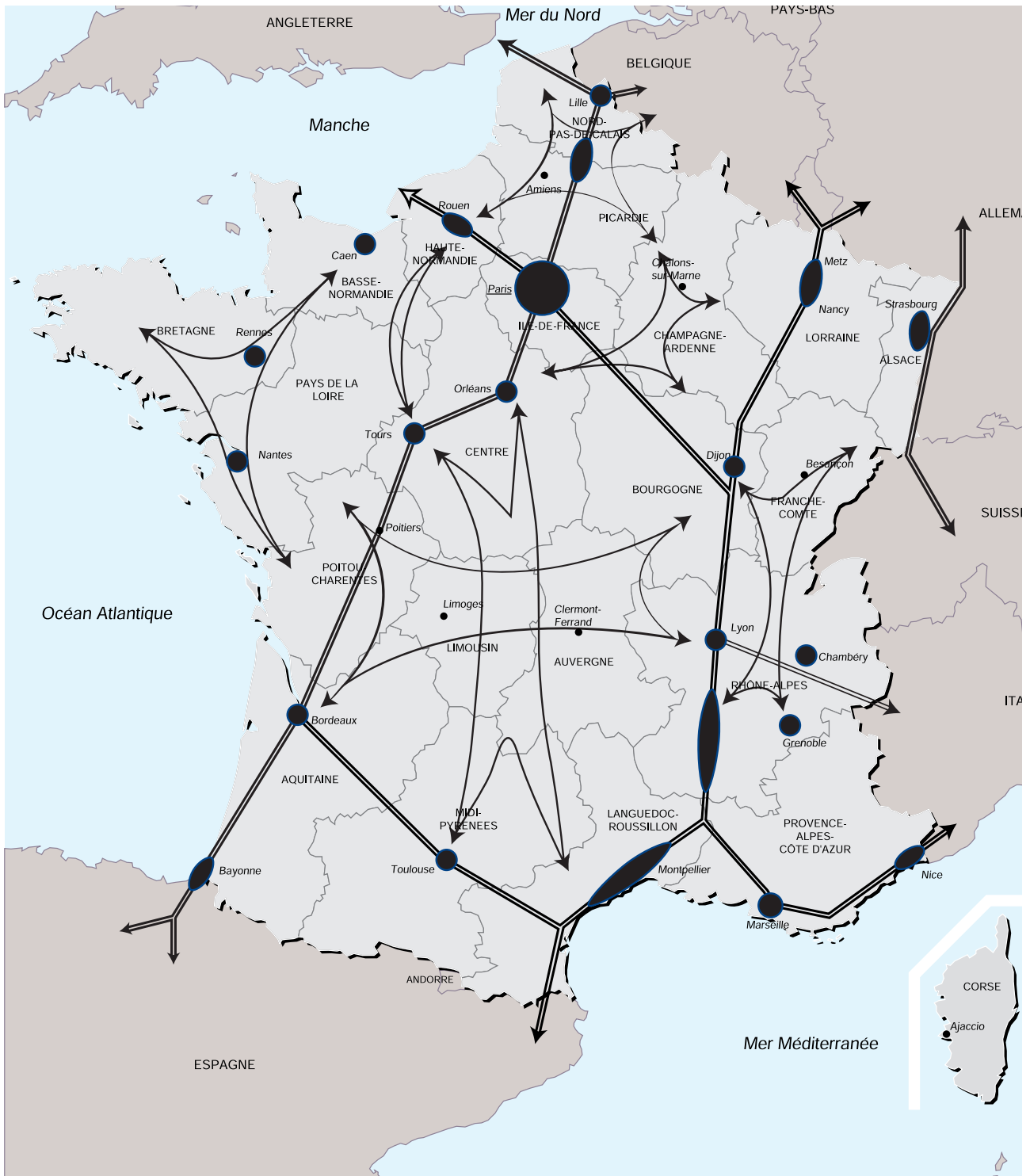
Les principaux points d'échanges intermodaux sont appelés à se développer et s'adapter, notamment les ports maritimes et leur desserte terrestre.





Des itinéraires alternatifs ou transversaux, principalement ferroviaires, seront aménagés pour le fret, ainsi que le développement du cabotage maritime.




Carte C Le bon fonctionnement des grands axes terrestres interrégionaux et internationaux

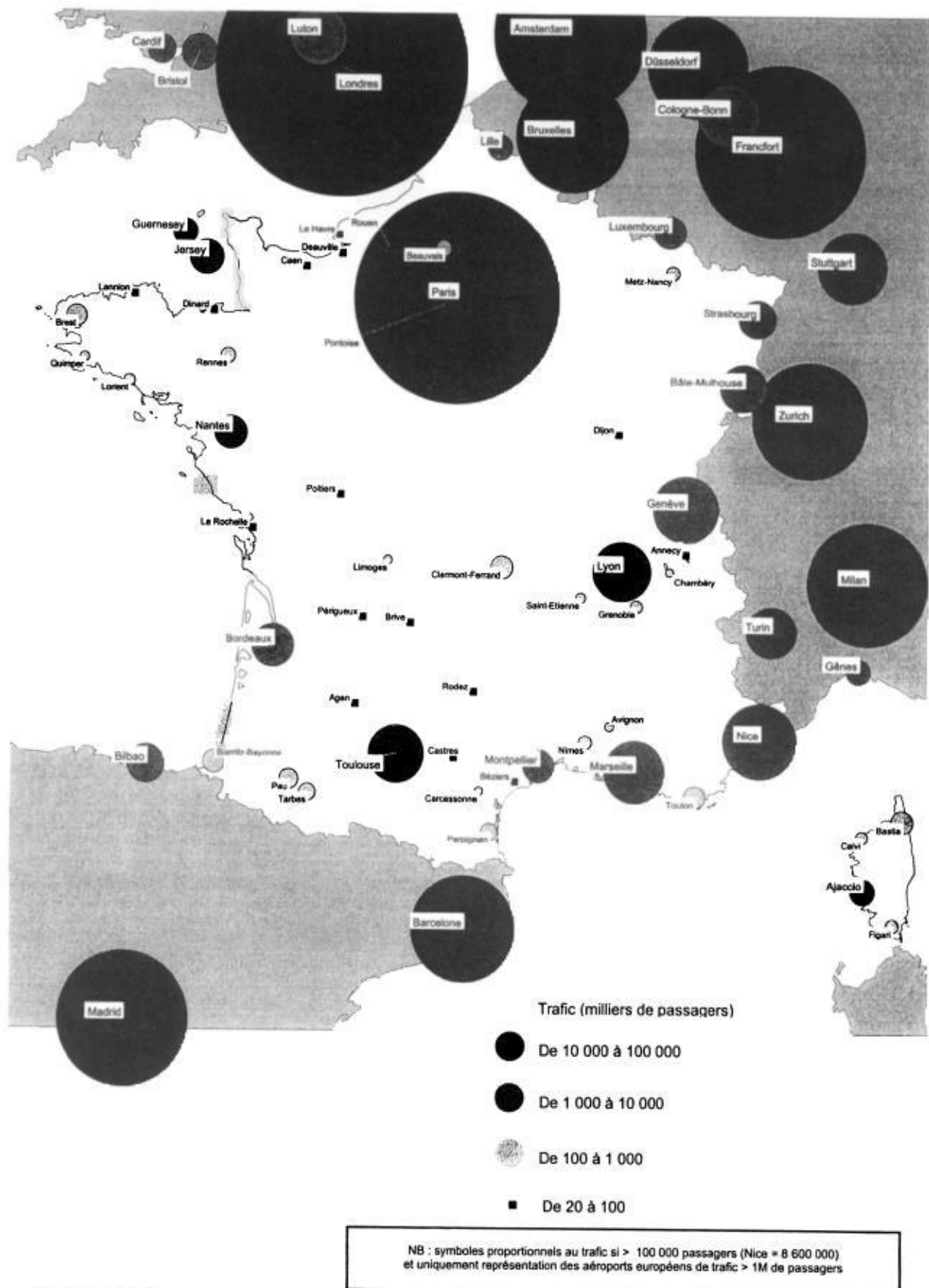


 Les trafics à longue distance sont concentrés sur les principaux axes de transport terrestres, essentiellement Nord-Sud, sur lesquels seront développées les mesures d'exploitation.

 Les zones d'encombrement de ces grands axes se situent principalement au droit des grandes aires urbaines, où seront réalisés des aménagements de capacité ou des contournements d'agglomérations.

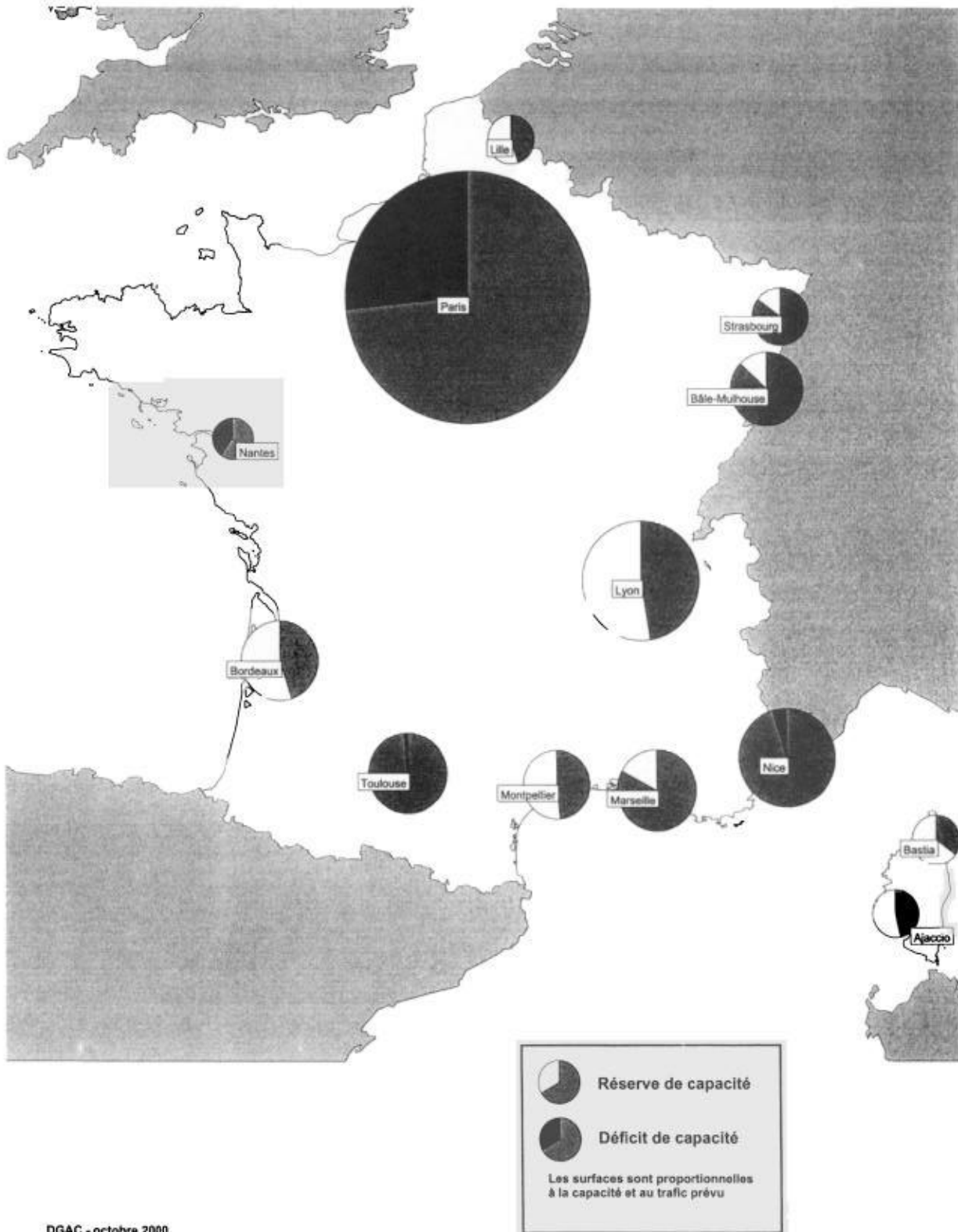
 Le maillage du territoire est assuré par des itinéraires alternatifs destinés à décharger les axes les plus encombrés, par des grandes liaisons transversales et par les tangentes évitant la traversée de l'Île-de-France.

Aéroports commerciaux français
et principaux aéroports européens voisins (trafic passagers 1999)



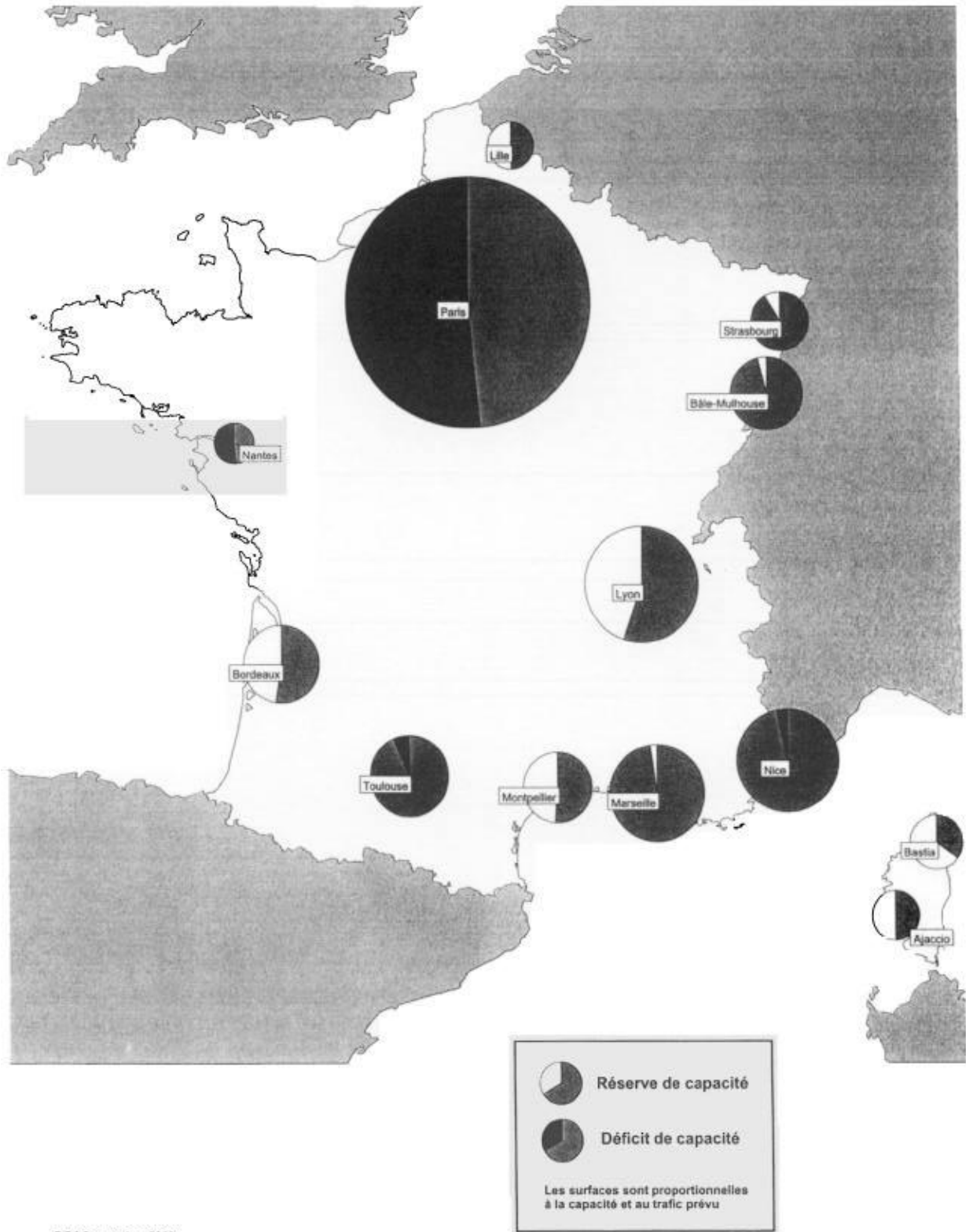
DGAC - octobre 2000

*Capacité des principaux aéroports français en 2020
Hypothèse basse de trafic
(scénario "Europe des infrastructures" avec aménagement sur site des aéroports actuels)*



DGAC - octobre 2000

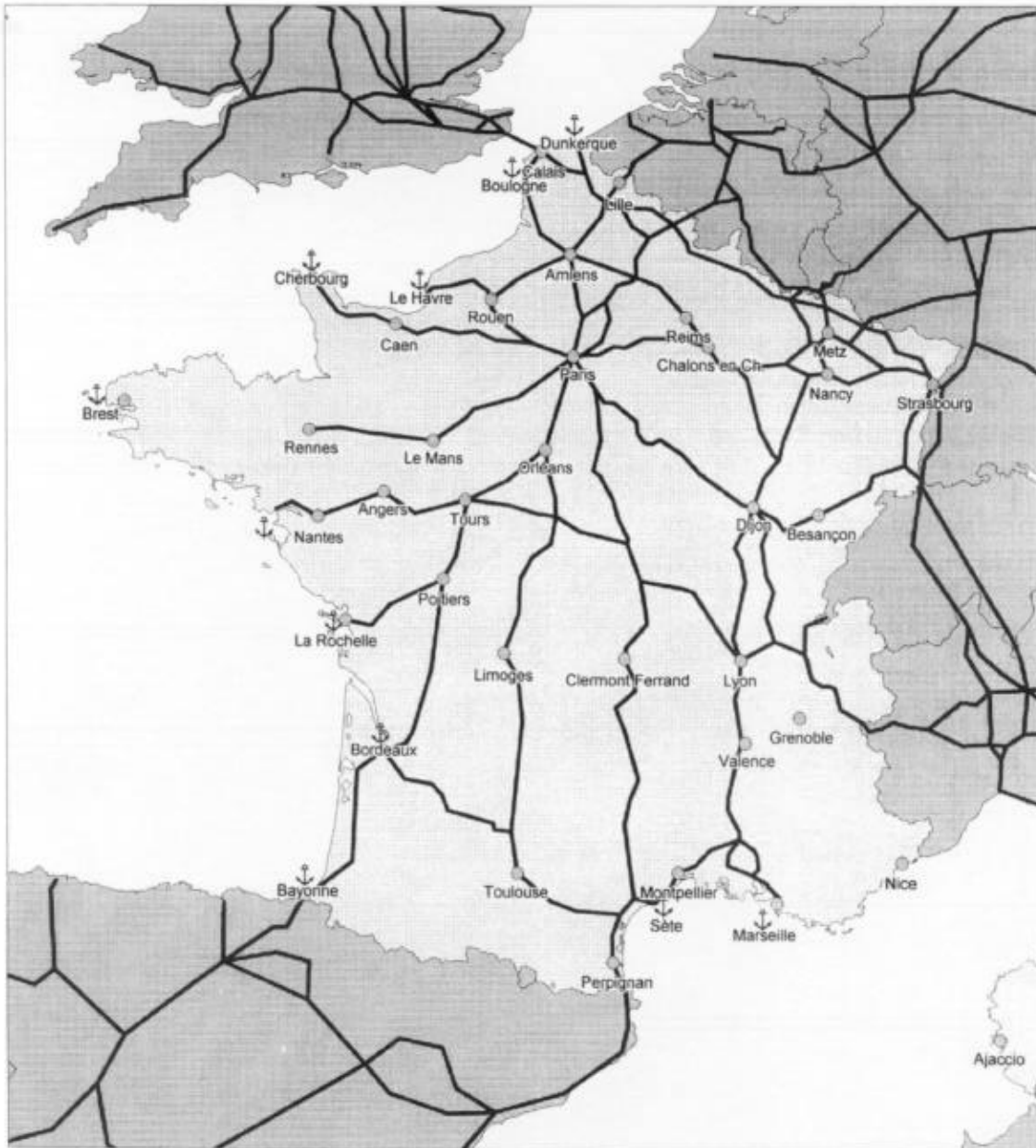
Capacité des principaux aéroports français en 2020
 Hypothèse haute de trafic
 (scénario "Compagnies globales" avec aménagement des aéroports actuels)



DGAC - octobre 2000

Carte n°21

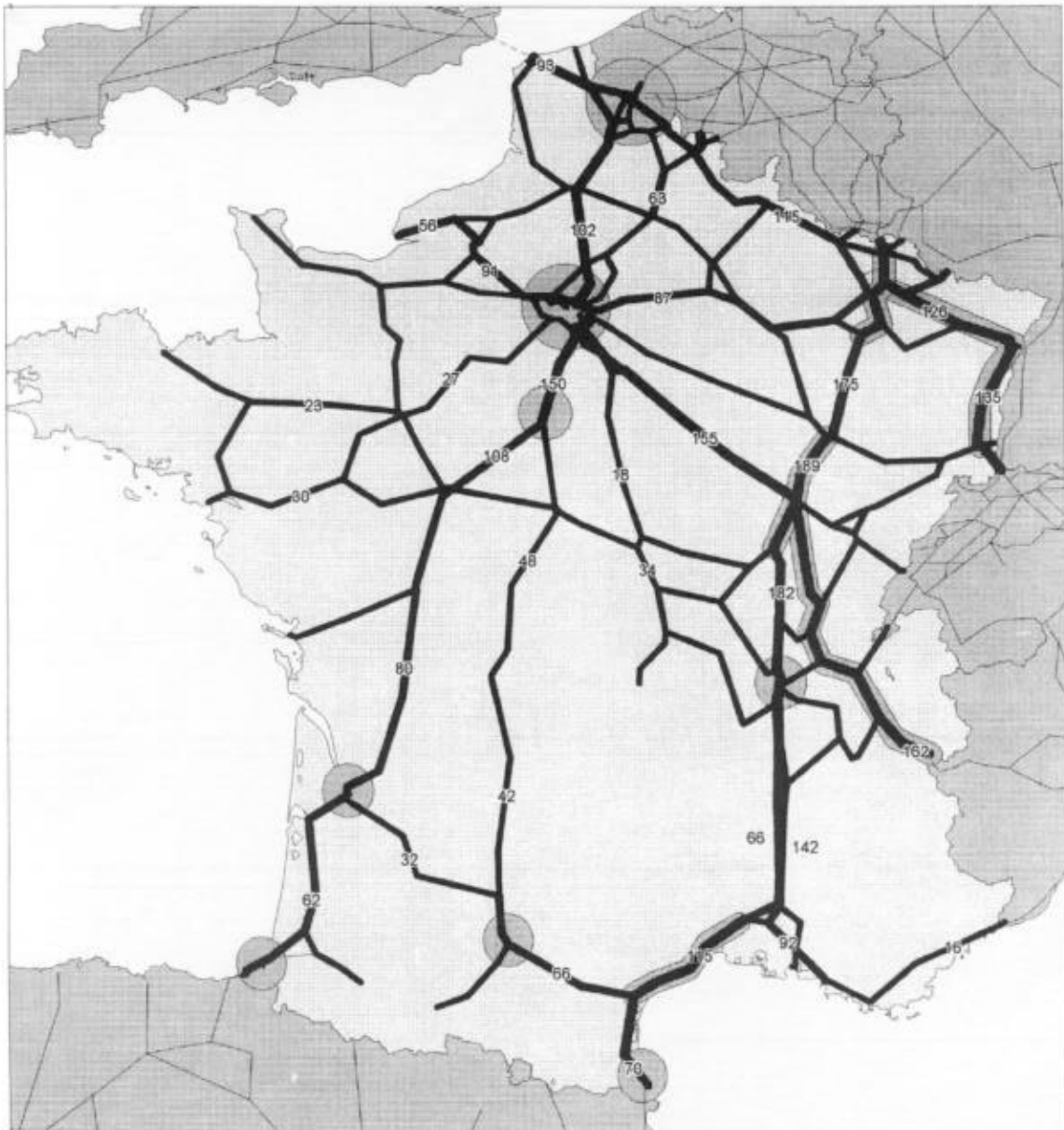
Réseau trans-européen de fret ferroviaire



Proposition de la Commission du 25 mars 2000

Carte n°22

Trafic fret ferroviaire
affectation de 100 GTK sur le réseau actuel
identification des zones de congestion



Source: SNCF

chiffres: nombre moyen journalier de trains

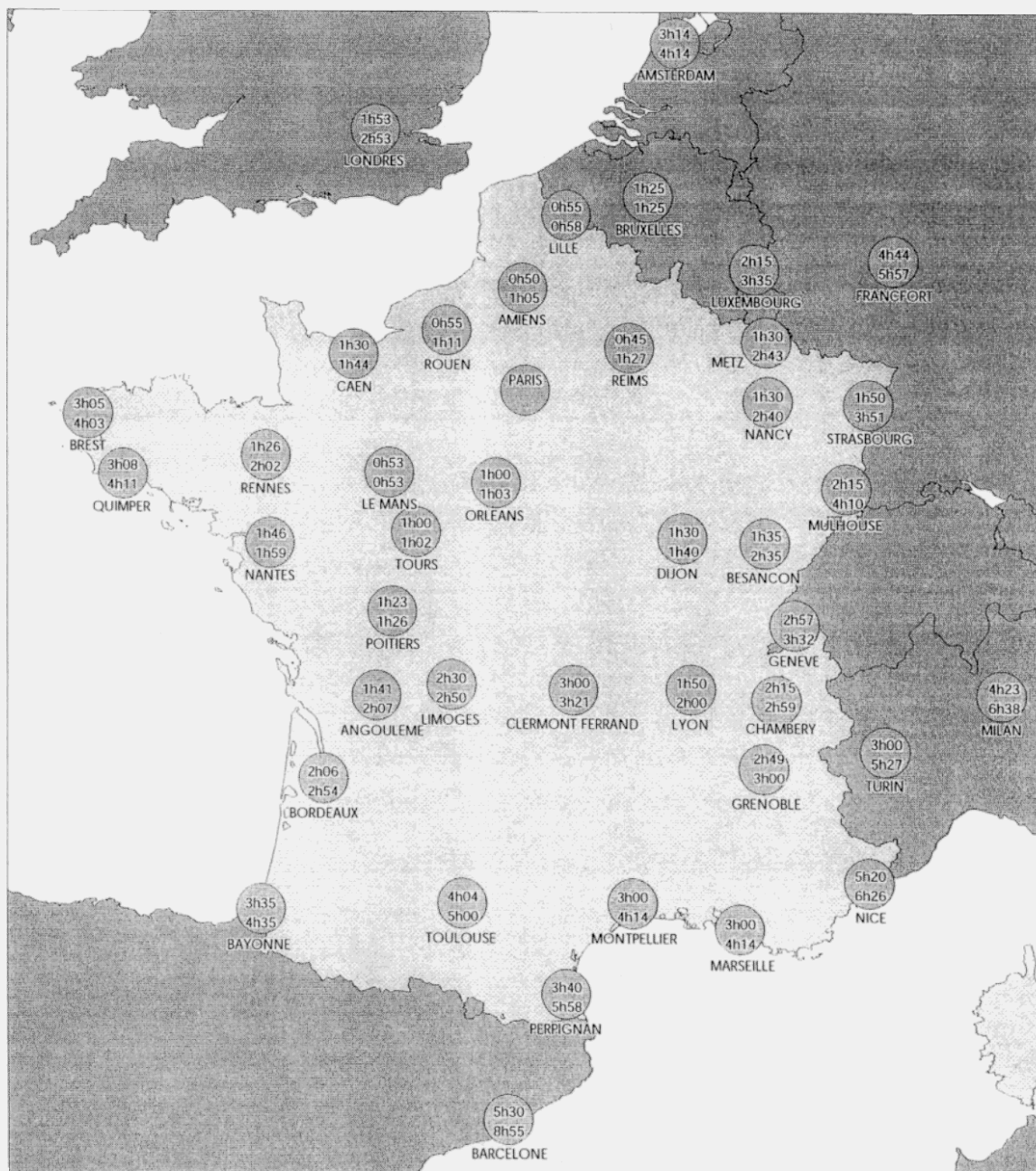
. L'épaisseur des traits est fonction de l'augmentation du nombre de circulations par rapport à 1997 (50 GTK) :

- plus de 50 trains/j
- de 20 à 50 trains/j
- moins de 20 trains/j

Sur cette carte, les circulations empruntent le plus court chemin sans tenir compte des limites de capacités. Ainsi, les itinéraires alternatifs sont moins employés qu'ils ne le seraient en réalité.

Carte n°32

Temps de parcours ferroviaire au départ de Paris



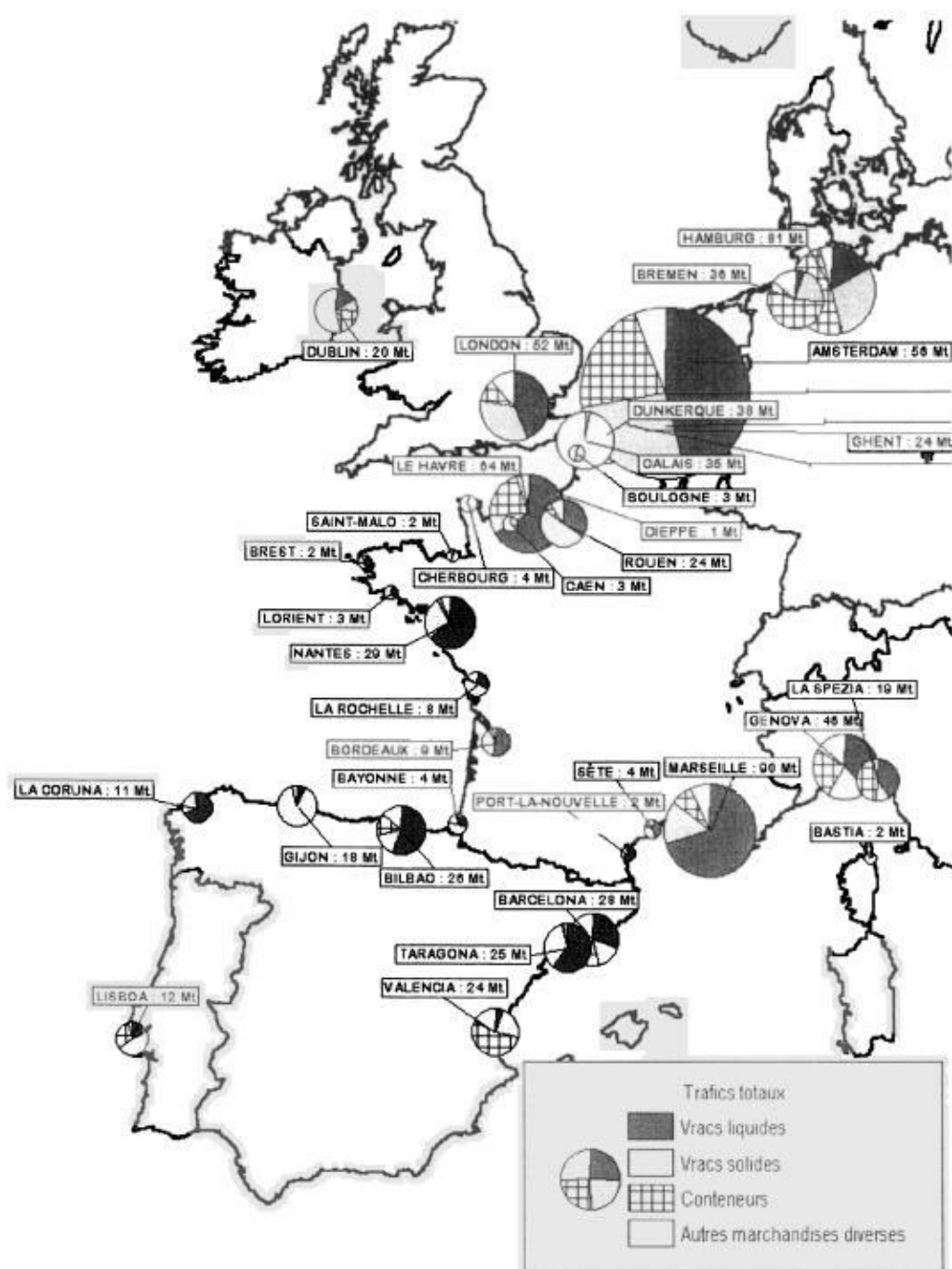
Source: DTT

Chiffre du bas : temps de parcours 1998

Chiffre du haut : temps de parcours après mise en service des projets inscrits aux schémas de services

Carte n°4.1

Les principaux ports français (>1Mt/an) dans l'ensemble européen et leur trafic actuel (1999)



Source : DT MPL

Carte n°5

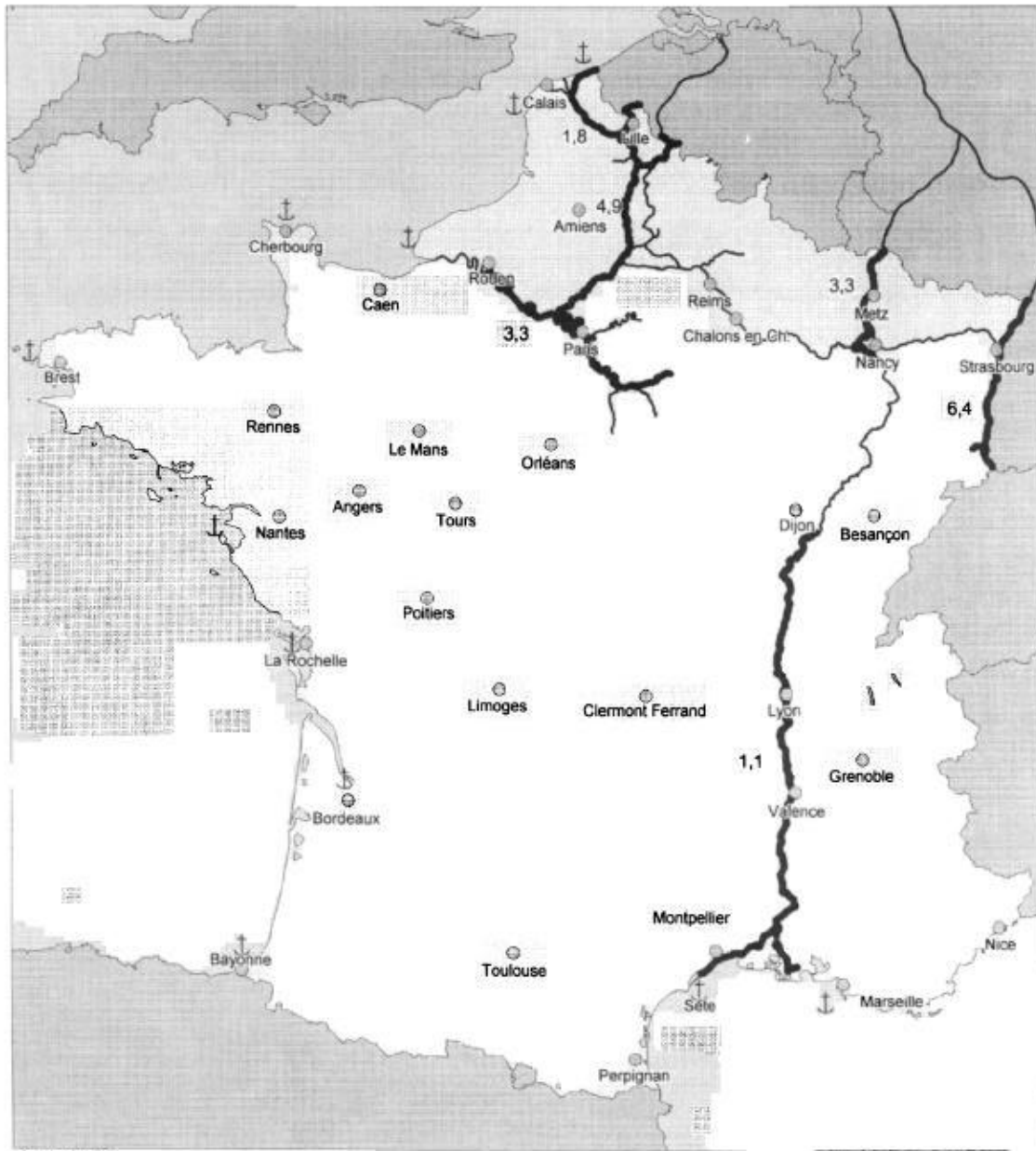
Transports combinés Localisation des chantiers



- Chantiers existants
- Développement décidé
- Localisation des principaux aménagements ou développements ultérieurs

Carte n°6.1

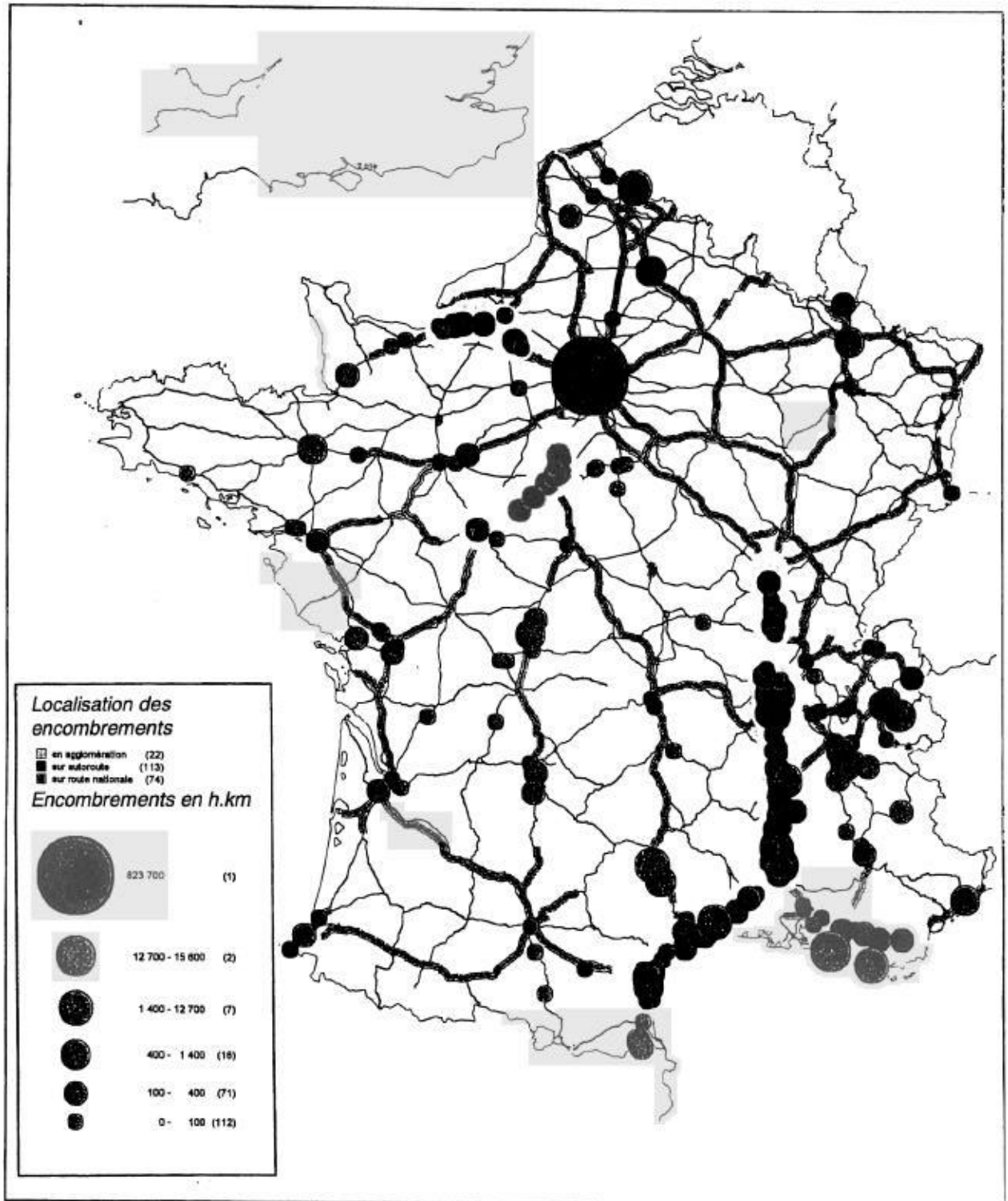
Transport fluvial Densités de trafics fret 1998



Les trafics indiqués en millions de tonnes sont des valeurs moyennes sur chacun des grands bassins de navigation (Seine-Oise, Rhône-Saône, Rhin, Nord Pas-de-Calais, Moselle, Axe Nord-Sud)

Carte n° 7.3

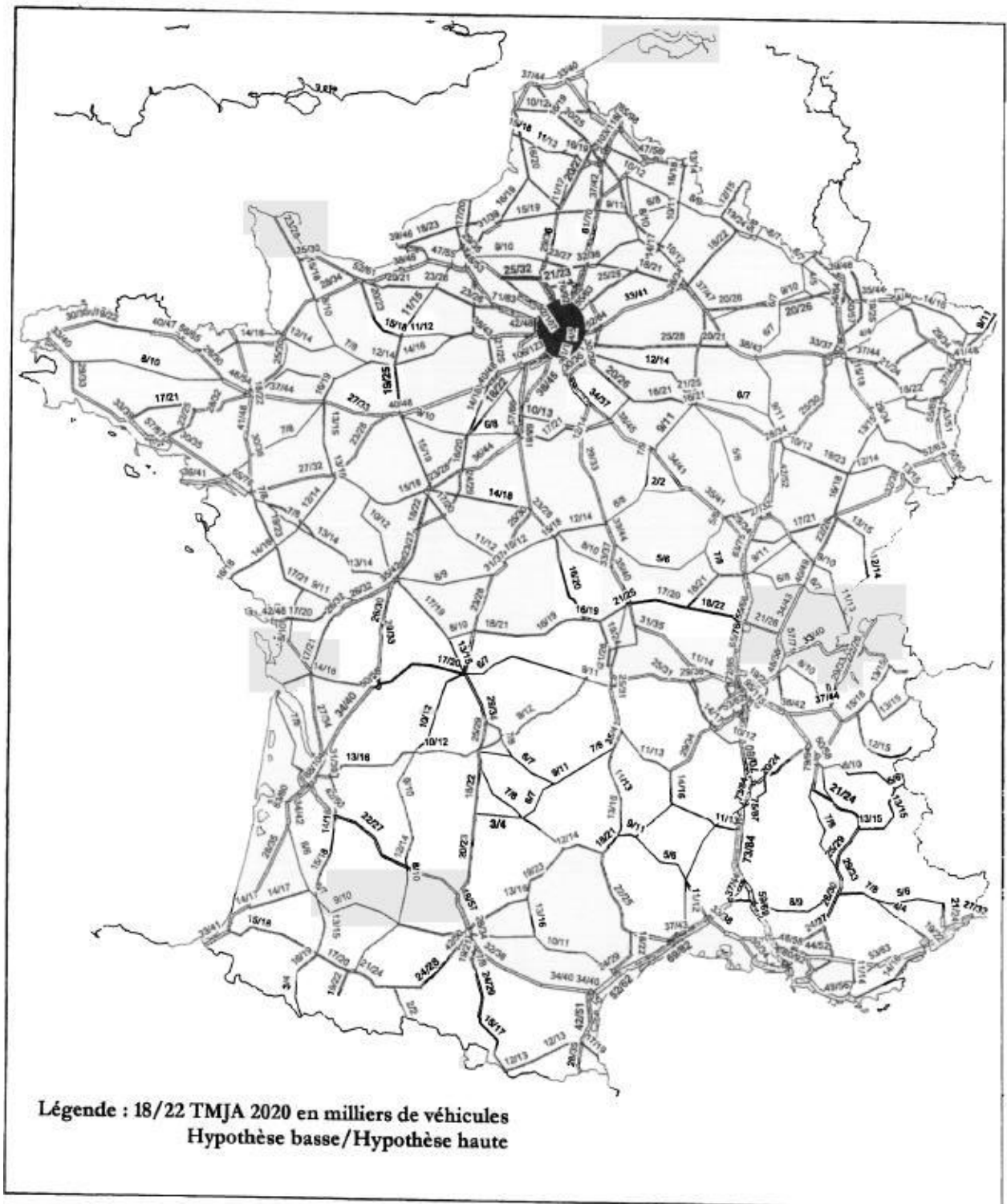
Encombres sur le réseau routier national



Source Direction des Routes

Carte n° 7.4

Trafic 2020 sur le réseau routier national interurbain



Source Direction des Routes

Carte 8
Les transports collectifs dans les agglomérations en 1998

