

SESSION 2009

**CONCOURS INTERNE
DE RECRUTEMENT DE PROFESSEURS AGRÉGÉS
ET CONCOURS D'ACCÈS A L'ÉCHELLE DE RÉMUNÉRATION**

Section : HISTOIRE ET GÉOGRAPHIE

**COMMENTAIRE, ANALYSE SCIENTIFIQUE,
UTILISATION PÉDAGOGIQUE DE DOCUMENTS
HISTORIQUES OU GÉOGRAPHIQUES**

Durée : 5 heures

L'usage de tout ouvrage de référence, de tout dictionnaire et de tout matériel électronique est rigoureusement interdit.

Matériel autorisé : crayon à papier, stylos, crayons et feutres de couleurs, gomme, taille-crayon, compas ordinaire, équerre, règle graduée, règle trace-formes, ciseaux, colle, ruban adhésif.

Dans le cas où un(e) candidat(e) repère ce qui lui semble être une erreur d'énoncé, il (elle) le signale très lisiblement sur sa copie, propose la correction et poursuit l'épreuve en conséquence.

De même, si cela vous conduit à formuler une ou plusieurs hypothèses, il vous est demandé de la (ou les) mentionner explicitement.

NB : Hormis l'en-tête détachable, la copie que vous rendrez ne devra, conformément au principe d'anonymat, comporter aucun signe distinctif, tel que nom, signature, origine, etc. Si le travail qui vous est demandé comporte notamment la rédaction d'un projet ou d'une note, vous devrez impérativement vous abstenir de signer ou de l'identifier.

OPTION : HISTOIRE**Richesses et usages des richesses dans la Cité en Grèce ancienne, Ve-IVe siècles**

Les documents sont donnés dans un ordre aléatoire. Le candidat les organisera librement, en fonction de la problématique qu'il choisira.

Document n°1. ARISTOTE, *Politique*.

Document n°2. XÉNOPHON, *Poroi (Revenus)*.

Document n°3. Extraits des stèles de confiscations opérées sur les Hermocopides.

Document n°4. Décret honorifique en faveur d'Eudémos de Platées.

Document n°5. LYSIAS, *Défense d'un anonyme, Discours XXI*.

Document n°6. Carte de l'économie du monde grec à l'époque classique.

Document n°7. Stèle funéraire d'Hégèso, fille de Proxénos.

Document n°8. Scène peinte sur une amphore attique à figures rouges.

Document n°1

ARISTOTE, *Politique*, I, 9, 1256 b - 1257 b [trad. Pierre Pellegrin, Paris, GF, 1993]

« [2] Commençons l'étude de la <chrématistique> par ceci : de chaque objet possédé il y a un double usage ; dans les deux cas il s'agit d'un usage de la chose en tant que telle, mais pas en tant que telle de la même manière : l'un est propre et l'autre n'est pas propre à l'objet. Ainsi une chaussure sert à chausser et à être échangée ; ce sont bien deux usages d'une chaussure <en tant que telle>, [3] car celui qui troque une chaussure avec celui qui en a besoin contre de l'argent ou de la nourriture se sert aussi de la chaussure en tant que chaussure, mais pas selon son usage propre : en effet, elle n'a pas été fabriquée en vue du troc. Et il en est de même pour les autres choses que nous possédons. [4] Car il y a échange de tout : il a son origine première dans ce fait conforme à la nature que les hommes ont parfois plus, parfois moins des choses qu'il faut. En ce sens il est clair que le petit commerce n'appartient pas par nature à la chrématistique, car c'est <seulement> dans la mesure où il le faut qu'on en vint nécessairement à pratiquer le troc. [5] Certes, dans la première communauté, c'est-à-dire la famille, il est manifeste qu'il n'a aucune fonction, mais <qu'il en acquiert une> quand la communauté s'agrandit. Car les <membres de la famille> mettaient toutes les choses en commun, alors que ceux qui s'étaient séparés en avaient <certes> beaucoup de la même manière, mais aussi d'autres qui, nécessairement, selon les besoins, firent l'objet d'échanges, comme cela se pratique aussi dans beaucoup des peuplades barbares, selon <la formule> du troc. [6] Car <alors> on échange des choses utiles les unes contre les autres et rien de plus, par exemple on donne et on reçoit du vin contre du blé, et ainsi pour chaque chose de cette sorte. Et cet échange-là n'est ni contraire à la nature ni une espèce de chrématistique. Il existait en effet pour compléter l'autarcie naturelle. [7] C'est pourtant de lui qu'est logiquement venue la chrématistique.

C'est quand on eut plus recours à l'étranger pour importer ce dont on manquait et exporter ce qu'on avait en surplus, nécessairement s'introduisit l'usage de la monnaie. [8] Il n'est pas aisé, en effet, de transporter toutes les <denrées> naturellement indispensables ; c'est pourquoi pour les troquer on convint de quelque chose que l'on pût aussi bien donner que recevoir, et qui, tout en étant elle-même au nombre des choses utiles, ait la faculté de changer facilement de mains pour les besoins de la vie, par exemple le fer, l'argent et toute autre <matière> semblable, dont <la valeur> fut d'abord simplement définie par les dimensions et le poids, puis finalement par l'apposition d'une empreinte, pour éviter d'avoir <sans cesse> à les mesurer. L'empreinte, en effet, fut apposée comme signe de la quantité <du métal>. [9] Une fois donc la monnaie inventée à cause des nécessités du troc, naquit une autre forme de chrématistique, la forme commerciale, qui se manifesta sans doute d'abord de manière simple, puis, l'expérience aidant, avec plus d'art en cherchant d'où et comment viendrait, par l'échange, le plus grand profit possible. [10] C'est pourquoi <les gens> pensent que la chrématistique a principalement <rapport> avec la monnaie, et que sa fonction est d'avoir les moyens de faire connaître d'où l'on peut tirer une grande quantité de valeurs : elle <semble>, en effet, produire de la richesse et des valeurs. Car on pense souvent que la richesse c'est une masse de numéraire, parce que c'est au <numéraire> qu'on rapporte la chrématistique sous <sa forme> commerciale. »

XÉNOPHON, *Poroi* (Revenus), 3 [trad. Pierre Chambry, Paris, Garnier, 1958].

« Je vais montrer maintenant que notre pays est celui qui offre aux commerçants le plus d'agrément et de profits. Tout d'abord il a pour les vaisseaux les abris les plus commodes et les plus sûrs, où, une fois à l'ancre, ils peuvent se reposer sans crainte en dépit du mauvais temps. Dans la plupart des Etats, les commerçants sont forcés de prendre une cargaison de retour ; car la monnaie de ces Etats n'a pas cours au dehors. A Athènes, au contraire, ils peuvent emporter, en échange de ce qu'ils ont apporté, la plupart des marchandises dont les hommes ont besoin, ou, s'ils ne veulent pas prendre de cargaison, ils peuvent exporter de l'argent et faire ainsi un excellent marché ; car, en quelque endroit qu'ils le vendent, ils en retirent partout plus que le capital investi. Si l'on proposait des récompenses aux magistrats du tribunal de commerce qui trancheraient les différends avec le plus de justice et de célérité, pour qu'on ne soit pas arrêté quand on veut mettre à la voile, les commerçants viendraient chez nous en bien plus grand nombre et bien plus volontiers.

Il serait aussi utile qu'honorable à la cité d'assigner des places et même d'offrir l'hospitalité à l'occasion aux commerçants et aux armateurs qui paraîtraient servir l'Etat par l'importance de leurs bâtiments et de leurs cargaisons. Ainsi honorés, ce ne serait pas seulement en vue du profit, mais encore des distinctions honorifiques qu'ils s'empresseraient de venir chez nous, comme chez des amis. Un accroissement du nombre des résidents et des visiteurs amènerait naturellement une augmentation correspondante des importations, des exportations, des ventes, des salaires et des droits à percevoir.

De tels accroissements de revenus n'exigent aucune dépense préalable : il suffit d'une législation bienveillante et d'un sage contrôle. Pour les autres sources de revenus auxquelles je pense, je reconnais qu'il faudra une certaine mise de fonds. Néanmoins je ne désespère pas de voir les citoyens contribuer volontiers pour de telles entreprises, quand je pense aux gros sacrifices consentis par l'Etat, quand il s'est porté au secours des Arcadiens, sous la conduite de Lysistrate, puis à ceux qu'il a faits sous la conduite d'Hégésiléos. Je sais d'ailleurs qu'on fait souvent de grosses dépenses pour mettre en mer des trières, alors qu'on ne sait pas si l'expédition tournera bien ou mal, et qu'on est sûr de ne jamais revoir l'argent qu'on a souscrit et de ne jamais rien recueillir de ce qu'on a versé. Mais aucun placement ne rapportera autant aux citoyens que l'argent qu'ils auront avancé pour la constitution du capital. Le souscripteur de dix mines, touchant trois oboles par jour, en retire près de vingt pour cent, autant que pour un prêt à la grosse aventure. Chaque souscripteur de cinq mines reçoit plus du tiers de son capital en intérêts. »

Document n°3

Extraits des stèles de confiscations opérées sur les Hermocopides (414), in P. BRUN, *Impérialisme et démocratie à Athènes. Inscriptions de l'époque classique*. A. Colin, 2005.

Il s'agit de plusieurs dizaines de fragments souvent très mutilés appartenant à dix ou onze stèles découvertes surtout à l'agora. Les inscriptions se présentent en trois colonnes : le premier chiffre, à gauche, représente celui de la taxe perçue sur la vente ; le second est le montant de la vente elle-même ; la troisième colonne est la description de l'article (bien meuble, immeuble ou esclave) vendu. La stèle VI débute par de petits fragments où sont enregistrées des ventes d'esclaves et surtout de mobilier (lits, tables).

Biens d'Adeimantos fils de Leucolophidès du dème de Scambonidai :
[...] [...] Un individu (*anèr*) dénommé Aristomachos, agriculteur à Thasos, au lieu-dit [...] et la maison.

[...] 250 dr.¹ Équipement : neuf (?) jarres (*pithoi*) intactes, vingt [...] en mauvais état, avec couvercles.

[...] [...]180 dr.² 590 amphores, trois *choes*³.

Biens de Panaitios :

[...] [...] 20 dr. 104 amphores de vin attique pur, sept *choes*.

3 dr. 260 dr. Ruches dans le champ à Is [...]

1 dr. 1 ob. 100 dr. Deux boeufs de labour à Ar [...]

1 dr. 70 dr. Deux boeufs.

[...] [...] Quatre vaches, ? veaux, 84 moutons et leurs petits.

7 dr. 3 ob. 710 dr. 67 chèvres et leurs petits.

Biens de Polystratos fils de Diodoros du dème d'Ankylè :

[...] [...] Une maison à Kydathénaion, avec une porte extérieure à deux colonnes, voisine du sanctuaire d'Artémis *Amarysia* à Athmonon.

[...] [...] Un champ à Ankylè, au sud de la colline où le sanctuaire [...]

Biens de Nikidès fils de Phoinikidès du dème de Mélitè :

1 dr. 52 dr. À Chalcis (?) [...]

Biens d'Euphilètos fils de Timothéos du dème de Kydathénaion, pour les deux crimes⁴ :

15 dr. 1 500 dr. Une maison [...]

¹ 250 drachmes est un minimum, susceptible d'aller jusqu'à 950 drachmes.

² Ou 380, ou bien 680 drachmes.

³ Le *chous* est le sixième de l'amphore.

⁴ Plus elliptique encore dans le texte grec (« pour les deux », c'est-à-dire la mutilation des Hermès et la parodie des Mystères).

Biens de Phéréclès fils de Phérénikaios du dème de Thémacos, pour les deux crimes :
une maison à Batè, avec son champ. Un autre champ [...] Un champ à côté du *Pythion* [...] 12 dr. 1 200 dr. Un terrain d'habitation (*oikopedon*) marécageux et inculte, à côté du *Pythion*. Un autre champ à côté de l'*Herakleion*. La moitié de l'*orgas*⁵ [...] du *Pythion* et du canal venant du sanctuaire. L'autre moitié à Kykalè. Le tout a été vendu en un lot.

Loyers des biens de rapports appartenant aux impies envers les deux déesses :
De Phaidros⁶ fils de Pythoclès du dème de Myrrhinous :
60 dr. Loyer d'une maison.
350 dr. Loyer d'une terre à Myrrhinous.

Sur les biens d'Adeimantos fils de Leucolophidès du dème de Scambonidai :
1632 dr. 4 ob. [...]

Sur les biens d'Axiochos fils d'Alcibiade du dème de Scambonidai :
1633 dr. 2 ob. ½ [...]
250 dr.
162 dr. 4 ob.

[*Sur le reste de la stèle VI reconstituée, on peut encore deviner la vente de biens mobiliers à Thasos et à Erétrie. Sur les autres stèles, plus mutilées encore, reviennent les mêmes personnages et le même type de biens saisis*]

⁵ Désigne un territoire consacré (à Déméter), généralement en friche.

⁶ Ami de Socrate. Platon donna son nom à l'un de ses dialogues.

Document n°4

Décret honorifique en faveur d'Eudémos de Platées (329), in P. BRUN, *Impérialisme et démocratie à Athènes. Inscriptions de l'époque classique*. A. Colin, 2005.

[Stèle presque intacte découverte sur l'acropole.]

(En l'honneur d') Eudémos de Platées.

Sous l'archontat d'Aristophon, durant la neuvième prytanie exercée par la tribu Léontis, pour laquelle Antidoros fils d'Antinous du dème de Paiania était secrétaire, le onzième jour du mois de Thargélion, le dix-neuvième jour de la prytanie. Parmi les proèdres, mettait aux voix Antiphanès du dème d'Euonymon. Il a plu au peuple, Lycurgue fils de Lycophon du dème de Boutadai a proposé. Attendu qu'Eudémos a déjà promis de faire une contribution volontaire (*epidosis*) au peuple pour la guerre, s'il en était besoin, s'élevant à quatre mille drachmes et qu'à présent, il a versé une contribution volontaire (*epidosis*) pour la construction du stade et du théâtre panathénaïques s'élevant à mille journées de travail de paires de boeufs et qu'il a fourni l'ensemble avant les Panathénées comme il l'avait promis ; plaise au peuple d'accorder l'éloge à Eudémos fils de Philougros de Platées et de le couronner d'une couronne de feuillage en raison de sa bienveillance à l'égard du peuple des Athéniens. Qu'il soit inscrit parmi les évergètes, lui et ses descendants ; qu'il bénéficie du droit de propriété (*enktèsis*) d'une terre et d'une maison ; qu'il fasse campagne et verse les contributions extraordinaires (*eisphorai*) avec les Athéniens. Que le secrétaire du Conseil fasse graver ce décret (sur une stèle de marbre) et la fasse dresser sur l'acropole. Pour la gravure de la stèle, que le trésorier du peuple donne [...] drachmes sur les fonds réservés au peuple pour les dépenses par décret.

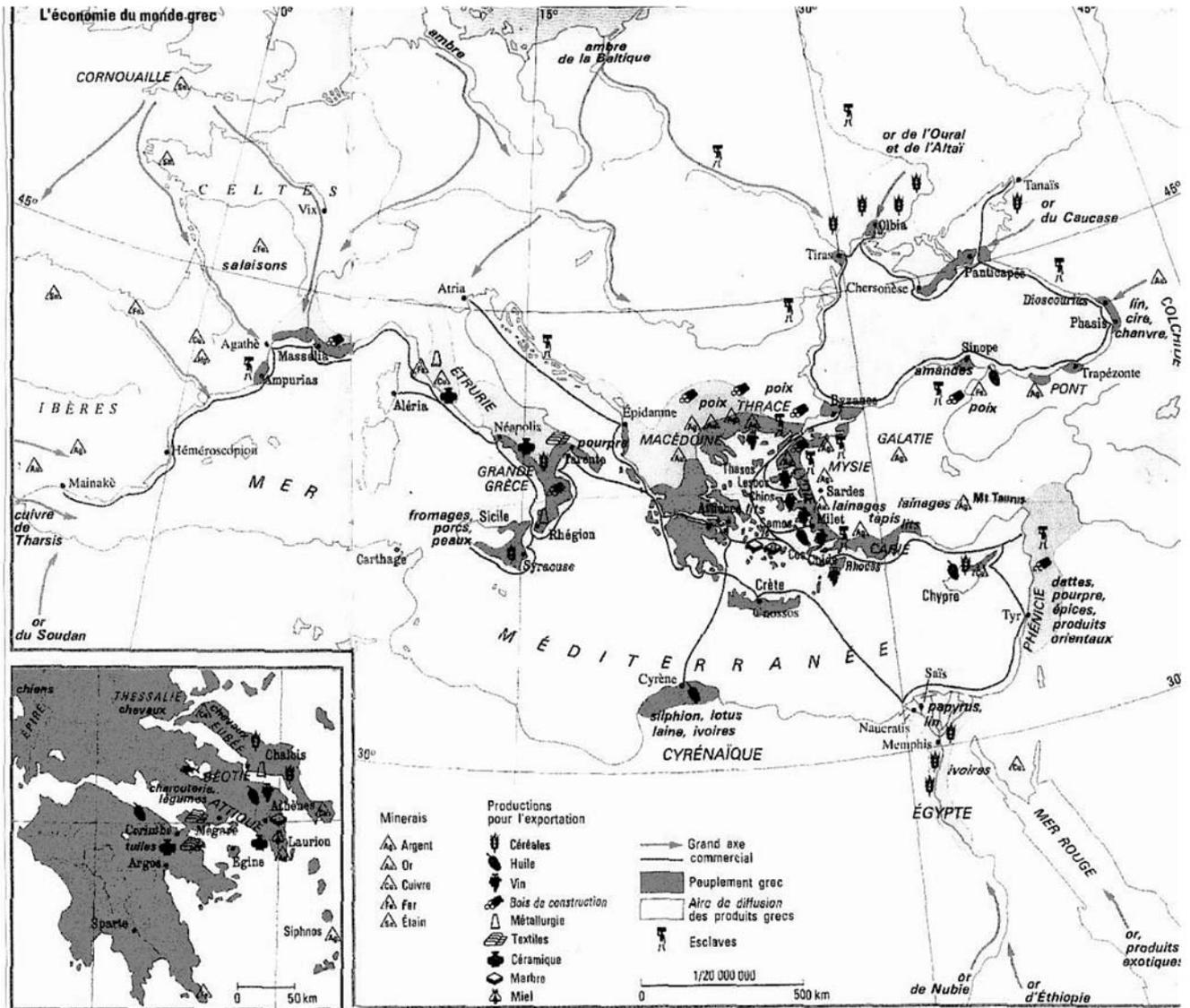
Document n°5

LYSIAS, *Défense d'un anonyme, Discours XXI, 1-10* [trad. L. Gernet et M. Bizos, légèrement modifiée, Paris, les Belles Lettres, 1962-1967].

« **1.** Sur les charges de l'accusation, juges, vous voilà suffisamment éclairés. Mais je vous prie d'écouter encore quelques explications : il faut que vous sachiez quel homme je suis, avant de prononcer sur mon sort. J'ai suivi l'examen de majorité sous l'archontat de Théopompe (411/410) ; nommé chorège pour le concours de tragédie, je dépensai trente mines, et deux mille drachmes deux mois après, aux Thargélie, où je remportai le prix avec un chœur d'hommes, puis, sous l'archontat de Glaukippos (410/409), aux grandes Panathénées, huit cents drachmes pour des danseurs de pyrrhique. **2.** De plus, je fus vainqueur aux Dionysies, sous le même archonte, avec un chœur d'hommes et je dépensai, en comptant la consécration du trépied, cinq mille drachmes ; plus trois cents pour un chœur, aux Petites Panathénées, sous l'archontat de Dioclès (409/408). Dans le même temps, pendant sept années, j'ai été triérarque et j'ai, de ce fait, déboursé six talents. **3.** Malgré toutes les dépenses que j'avais faites et les périls de chaque jour que j'avais courus pour vous loin d'Athènes, je n'en ai pas moins versé une première contribution (*eisphora*) de trente mines, puis une autre de quatre mille drachmes. A peine débarqué, sous l'archontat d'Alexias (405/404), me voilà gymnasiarque pour les fêtes de Prométhée où je remportai le prix : il m'en coûta douze mines. **4.** Après cela, je fus nommé chorège d'un chœur d'enfants pour lequel je déboursai plus de quinze mines. Sous l'archontat d'Euclide (404/403), je fus chorège pour le chœur de Kèphisodoros au concours de comédie. J'y obtins le prix et j'y dépensai, avec la consécration de l'équipement, seize mines. Aux Petites Panathénées, un chœur de jeunes danseurs de pyrrhique me coûta sept mines. **5.** Je fus vainqueur aussi avec une trière à la course du Sounion où je dépensai quinze mines. Ajoutez-y les frais d'une archithéorie, d'une arrhèphorie et autres liturgies de ce genre, qui s'élevèrent à plus de trente mines. Pour les liturgies que j'ai énumérées, si j'avais voulu m'en tenir aux termes de la loi, je n'aurais pas même fait le quart de ces dépenses. **6.** Pendant le temps que je fus triérarque, c'est mon vaisseau qui était le mieux équipé de toute la flotte. En voici la meilleure preuve : au début Alcibiade (j'aurais donné beaucoup pour ne pas l'avoir avec moi, et il n'était ni mon ami, ni mon parent, ni de ma tribu) était à mon bord. »

Document n°6

Carte de l'économie du monde grec à l'époque classique, in M.-C. AMOURETTI et F. RUZE, *Le Monde grec antique*, Hachette, Paris, 2003.



Document n°7

Stèle funéraire d'Hégèso, fille de Proxénos : la morte prend un bijou dans le coffret que lui tend sa servante. Athènes, nécropole du Céramique. Fin du Vème siècle av. J.-C. [marbre pentélique. Hauteur totale : 1,58m. Athènes, M.N.A. 3624], in C. : ROLLEY, *La Sculpture grecque*, vol. 2, *La période classique*, Picard, Paris, 1999.



Document n°8

Scène peinte sur une amphore attique à figures rouges, vers 460 av. J-C. [Paris, Musée du Louvre, n° usuel CA 1852], in M.-C. Villanueva-Puig, *Images de la vie quotidienne en Grèce dans l'Antiquité*, Paris : Hachette, 1992.



OPTION : GEOGRAPHIE

Les transports en France et l'intégration européenne

Les documents sont donnés dans un ordre aléatoire. Le candidat les organisera librement, en fonction de la problématique qu'il choisira.

Document n°1. Les transports en Europe : le constat de la Commission européenne

Document n°2. Infrastructures routières et ferroviaires entre Rhin et Jura

Document n°3. Le port du Havre

Document n°4. Le projet de liaison ferroviaire Lyon -Turin

Document n°5. Les vingt premiers aéroports de l'UE à 27

Document n°6. Le réseau transeuropéen de transports : axes et projets prioritaires

Document n°7. Transports et gaz à effet de serre

Document n°8. La gare TGV de Haute-Picardie

Les transports en Europe : le constat de la Commission européenne

Les années 90 ont vu apparaître en Europe des phénomènes de congestion dans certaines régions et sur certains axes, dont la persistance menace désormais la compétitivité économique. Paradoxalement, cette congestion du centre s'accompagne d'un trop grand isolement des régions périphériques pour lesquelles le besoin d'amélioration des connexions avec les marchés centraux est encore réel pour assurer la cohésion territoriale de l'Union. (...)

Il existe des goulets d'étranglement et des chaînons manquants dans les infrastructures, un manque d'interopérabilité entre les modes et les systèmes. (...)

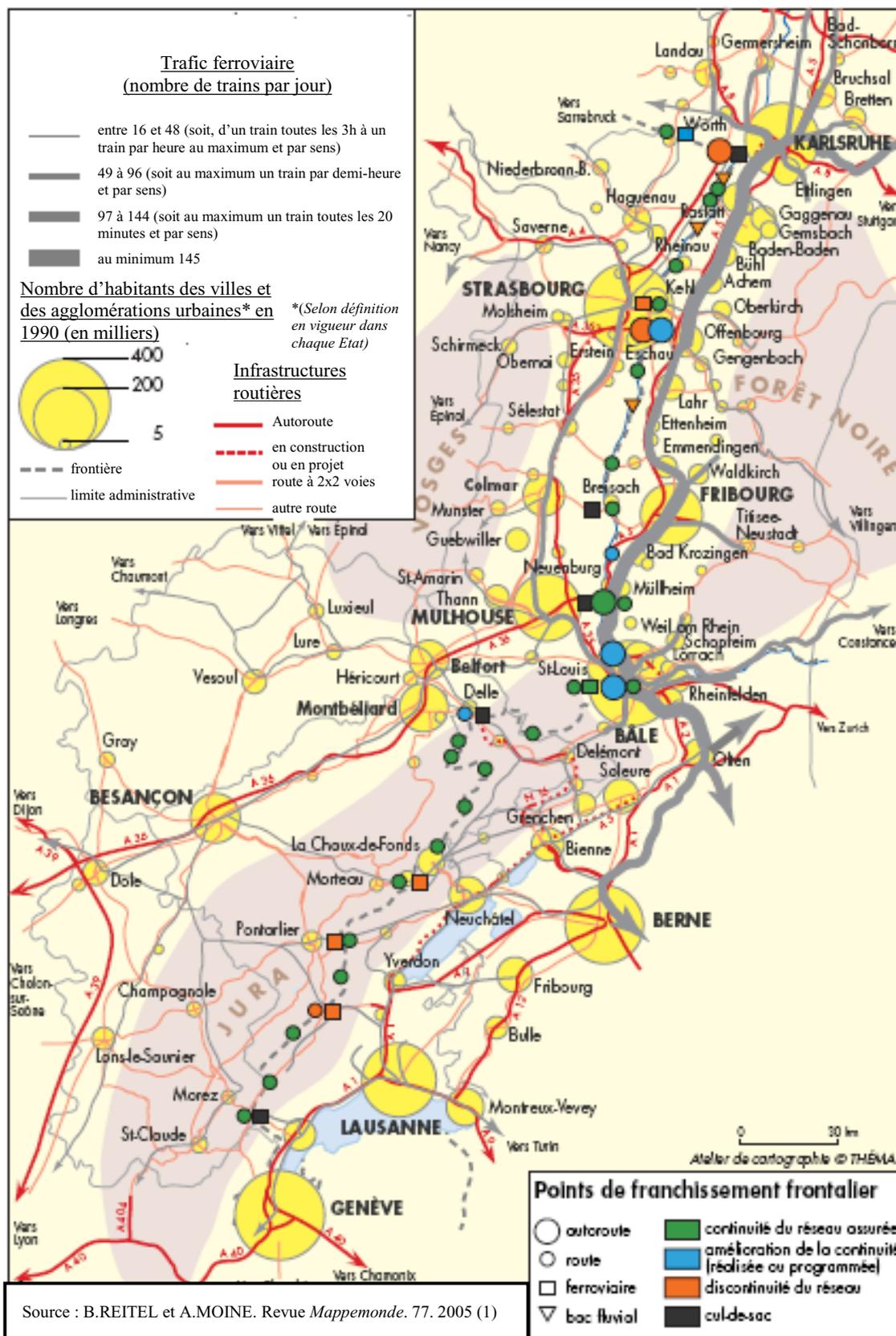
Si la plus grande partie de la congestion affecte les zones urbaines, le réseau transeuropéen de transport souffre lui aussi de plus en plus de congestion chronique: 7500 kilomètres de routes, soit 10 % du réseau est quotidiennement affecté par des encombrements. Quelque 16000 kilomètres de voies ferrées peuvent être considérés comme des goulets d'étranglement, soit 20 % du réseau. Seize des principaux aéroports de l'Union ont enregistré un retard supérieur à un quart d'heure sur plus de 30 % de leurs vols. (...)

Cette situation de congestion chronique s'explique en partie par le fait que les usagers des transports ne paient pas toujours et partout les coûts qu'ils engendrent. En effet, la structure des prix ne reflète pas généralement l'intégralité des coûts d'infrastructures, de congestion, des nuisances sur l'environnement et des accidents. Ceci découle, en outre, d'une mauvaise organisation du système de mobilité européen conjugué avec une utilisation non optimale des moyens de transport et des nouvelles technologies.

La saturation de certains grands axes est en partie liée aux retards dans la réalisation des infrastructures du réseau transeuropéen. Dans les zones où les flux sont en revanche trop faibles pour rentabiliser les infrastructures, ces mêmes retards empêchent de relier correctement les régions périphériques et enclavées. Le Conseil européen d'Essen a identifié en 1994 une série de grands projets prioritaires, qui ont été complétés par la suite par des schémas directeurs adoptés par le Parlement européen et le Conseil, servant de base à l'Union européenne pour cofinancer le réseau de transport transeuropéen. Son coût total a été estimé à l'époque à environ 400 milliards d'euros. (...) Trop souvent, les parties nationales des réseaux ont été construites par simple juxtaposition de sorte que leur dimension transeuropéenne ne pourra se concrétiser qu'à moyen terme. Avec l'élargissement se pose la question de la connexion avec les infrastructures prioritaires identifiées dans les pays candidats (les «corridors») dont le coût a été estimé à près de 100 milliards d'euros dans l'Agenda 2000.

Ces besoins considérables en termes d'investissement n'ont pu être satisfaits par des emprunts au niveau de la Communauté comme la Commission l'a proposé en 1993. Le manque de capitaux publics et privés doit être surmonté par des politiques innovantes de tarification et de financement des infrastructures. Les financements publics doivent être plus sélectifs. Ils doivent se concentrer sur les grands projets nécessaires au renforcement de la cohésion territoriale de l'Union ainsi que sur les investissements qui optimisent la capacité des infrastructures et concourent à la suppression des goulets d'étranglement. Or à cet égard, si l'on excepte le budget consacré au réseau transeuropéen limité à environ 500 millions d'euros par an et qui a toujours donné une claire priorité au chemin de fer, il convient de rappeler que plus de la moitié des dépenses structurelles consacrées aux infrastructures de transport, y compris le Fonds de cohésion et les prêts de la Banque européenne d'investissement, ont favorisé, à la demande des États membres, la route par rapport au chemin de fer.

Infrastructures routières et ferroviaires entre Rhin et Jura

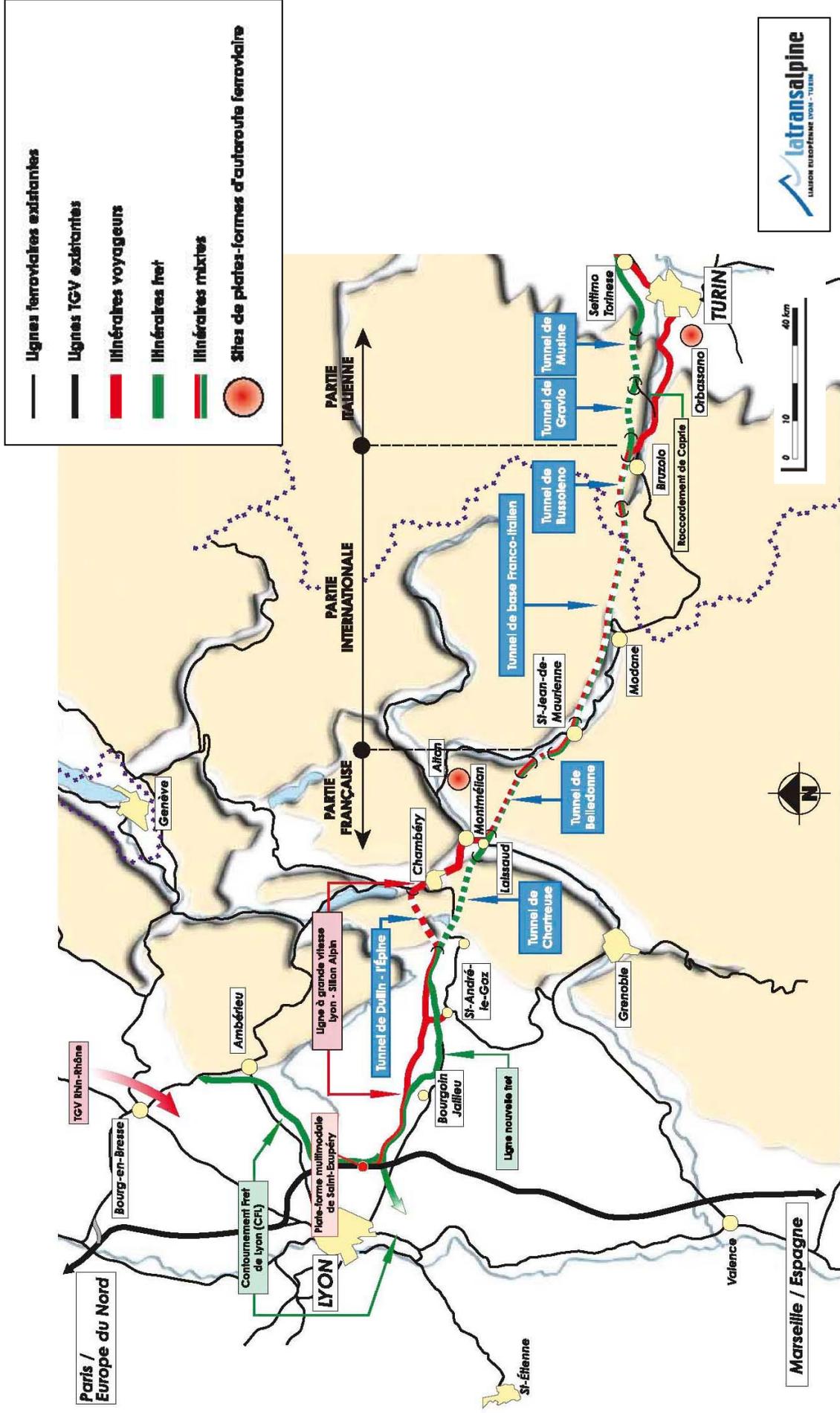


Le port du Havre



Au premier plan le quai des Amériques, au second celui d'Osaka et d'Asie. En arrière plan, le terminal à conteneurs de Port 2000
Source : Port Autonome du Havre. Cliché 2005

Le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin



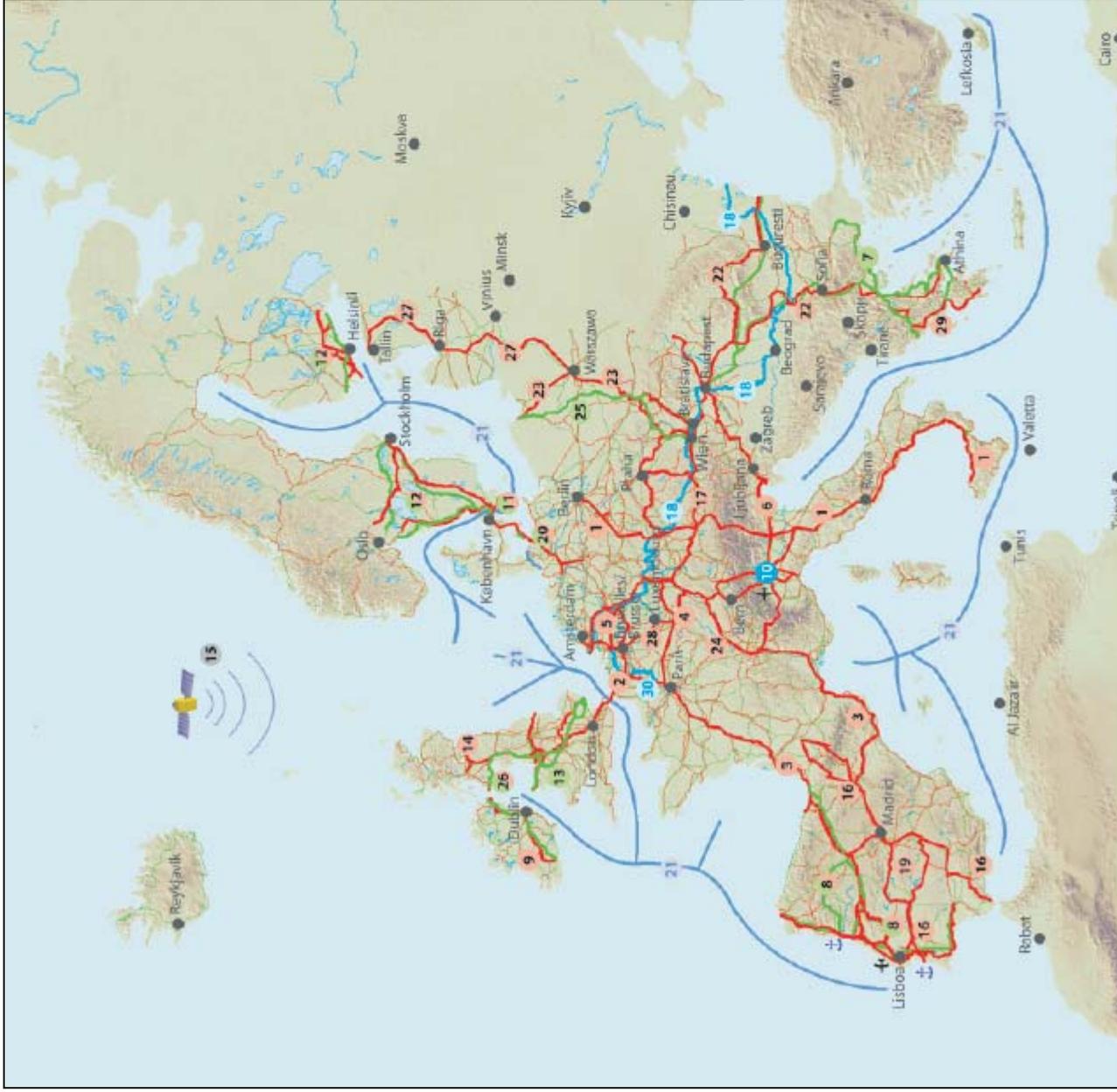
Document n°5

Les vingt premiers aéroports de l'UE à 27

	Pays	Aéroport	Trafic total 2006 *	Croissance, 2005/2006	Trafic national*	Trafic intra- UE-27*	Trafic extra- UE-27*
1	UK	Londres/Heathrow	67 339	-0,5	5 993	24 430	36 916
2	FR	Paris/Ch. de Gaulle	56 449	5,7	5 106	24 224	27 119
3	DE	Francfort	52 403	1,2	6 729	19 916	25 757
4	NL	Amsterdam/Schipol	45 998	4,4	46	26 567	19 385
5	ES	Madrid/Barajas	45 064	8	20 387	14 383	10 293
6	UK	Londres/Gatwick	34 080	4,2	4 061	18 202	11 817
7	DE	Munich	30 607	7,6	9 271	13 735	7 601
8	ES	Barcelone	29 895	10,7	14 136	12 759	3 000
9	IT	Rome/Fiumicino	28 950	4,2	12 329	11 051	5 569
10	FR	Paris/Orly	25 604	3	15 612	4 970	5 022
11	UK	Londres/Stanstead	23 679	7,7	2 678	19 537	1 464
12	ES	Palma de Majorque	22 397	5,6	637	15 188	838
13	UK	Manchester	20 970	7,4	3 522	12 670	5 932
14	IT	Milan/Malpensa	21 620	11	3 323	10 501	7 795
15	IE	Dublin	21 063	14,9	798	18 258	2 006
16	DK	Copenhague/Kastrup	20 694	4,4	1 702	13 379	5 613
17	SE	Stockholm/Arlanda	17 539	2,2	5 332	8 997	3 210
18	AT	Vienne/Schwechat	16 808	6,4	601	10 347	5 860
19	BE	Bruxelles/National	16 593	4	3	11 776	4 814
20	DE	Düsseldorf	16 509	7,3	3 795	8 456	4 258

* en milliers de passagers transportés

Source : Eurostat, 14 décembre 2007



1. Axe ferroviaire Berlin-Verone/Milan-Bologne-Naples-Messine-Palerm
2. Axe ferroviaire à grande vitesse (AGV) Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam-Londres
3. AGV Europe du sud-ouest
4. AGV est
5. Ligne Betuwe
6. Axe ferroviaire Lyon-Trieste-Diva a/Ljupljana-Budapest-frontière ukrainienne
7. Axe autoroutier Igoumenitsa/Patras-Athènes-Sophia-Budapest
8. Axe multimodal Portugal/Espagne - reste de l'Europe
9. Axe ferroviaire Cork-Dublin-Belfast-Stranraer
10. Aéroport de Malpensa
11. Liaison fixe de l'Öresund
12. Voie ferrée et axe routier du triangle nordique
13. Axe routier Royaume-Uni/Irlande/Benelux
14. Voie rapide de la côte ouest
15. Galileo
16. Axe ferroviaire fret Sines/Algeiras-Madrid-Paris
17. Axe ferroviaire Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava
18. Voie d'eau Rhin/Meuse-Main-Danube
19. Interconnexion des trains à grande vitesse dans la péninsule ibérique
20. Axe ferroviaire du détroit de Fehmarn
21. Autoroutes maritimes
22. Axe ferroviaire Athènes-Sophia-Budapest-Vienne-Prague-Nuremberg/Dresde
23. Axe ferroviaire Gdansk-Varsovie-Bmo/Bratislava-Vienne
24. Axe ferroviaire Lyon/Genève-Bâle-Duisbourg-Rotterdam/Anvers
25. Axe autoroutier Gdansk-Bmo/Bratislava-Vienne
26. Axe autoroutier Lyon/Genève-Bâle-Duisbourg-Rotterdam/Anvers
27. Axe du « chemin de fer baltique » Varsovie-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki « Eurocaprail » sur l'axe ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg
28. « Eurocaprail » sur l'axe ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg
29. Axe ferroviaire du corridor intermodal du corridor Ionie/Adriatique
30. Voie d'eau Seine-Scheldt

Axes et projets prioritaires		Numéro du projet	
— route	— rail	13	Projet routier
— voie d'eau	— autoroute maritime	6	Projet ferroviaire
+ projet aéroportuaire	+ projet portuaire	8	Projet multimodal
		30	Projet de voie d'eau
		21	Autoroute maritime
Réseau de transports existant		10	Aéroport
— Rail	— Route	15	Galileo
— Voie d'eau			

Source : European Commission, Trans-European Transport Network, Ten-T priority axes and projects 2005, European Communities, 2005

Document n°7

Transports et gaz à effet de serre

Emissions de GES (Gaz à Effet de Serre) directs en France (Métropole et DOM). 1990-2006.

Secteurs		GES directs		Evolution 90-2006
		Emissions en Mt éq CO ₂		
		1990	2006	
Transports		118,8	142,8	20,2%
	Aérien *	4,3	4,7	
	Routier	111,5	129,8	
	Fer	1,1	0,6	
	Maritime *	1,7	2,8	
	Autre	0,2	0,6	
Résidentiel Tertiaire Institutionnel et commercial		89,0	101,0	13,5%
Industrie manufacturière		142,8	107,8	-24,5%
Industrie de l'énergie		79,0	72,0	-8,8%
Agriculture/ sylviculture		117,9	104,1	-11,7%
Total		563,3	541,3	-3,9%

* : trafic domestique uniquement

Source : CITEPA (Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique), 2007

Document n°8
La gare TGV de Haute-Picardie



Source : earth.google.com / Image en ligne en juin 2008. Cnes/Spot Image