

Document 5
Evolution des transports dans les pays de l'Europe centrale et orientale
(source : *Evolution des transports 1970-2004, CEMT, OCDE, 2006*)

Au sein des pays d'Europe centrale et orientale et des Etats baltes, on constate que le chemin de fer a perdu la place dominante qu'il occupait en 1990, et *a fortiori* en 1970, au bénéfice de la route qui a acheminé en 2004 plus de 60% des tonnes-kilomètres transportées au total par les trois modes de transport terrestre dominants. (...)

Le transport routier de marchandises a connu une progression très importante des tonnes-kilomètres acheminées par ce mode au cours de l'année 2004, puisque cette poussée a dépassé 13% en moyenne. Il s'agit d'un chiffre supérieur à ceux constatés depuis 1998. (...)

Au total, il apparaît que la route a multiplié par plus de 3,5 fois ses prestations entre 1970 et 2004, avec une accélération particulièrement vive de ce processus à partir de 1993 (...).

Il convient surtout de noter que la performance globale sur la période 1970-2004 est en tout point comparable à celle qu'ont connue les transports routiers de marchandises en Europe occidentale dans le même temps (...).

Document 6
Les axes prioritaires de la Communauté européenne

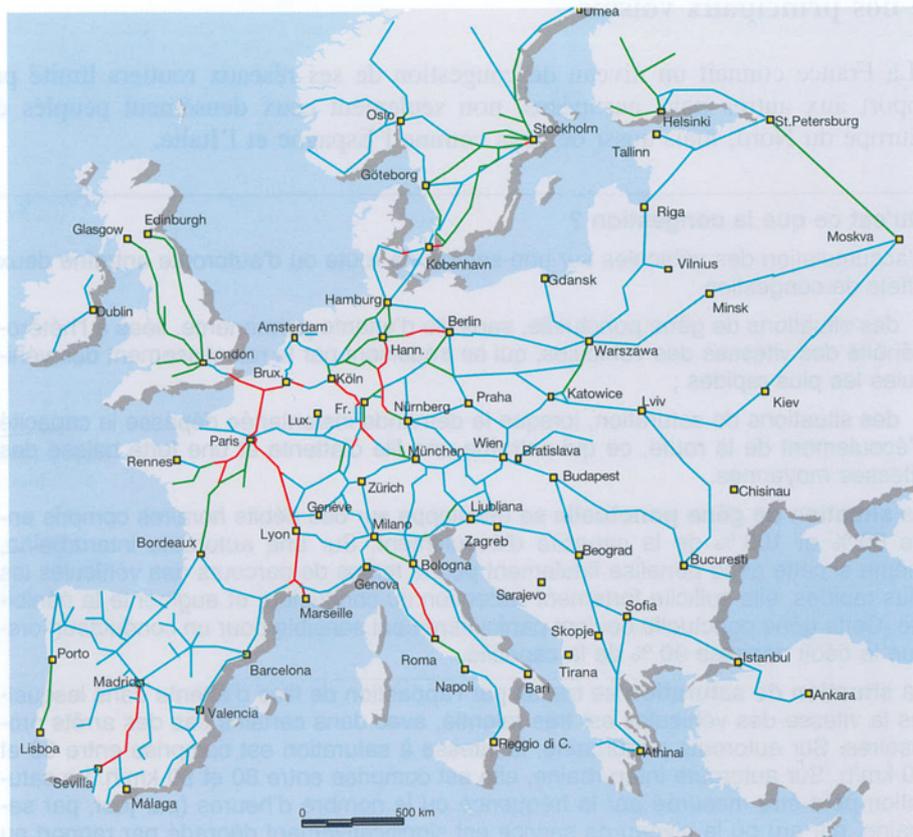
6 a. Liste des projets prioritaires déclarés d'intérêt européen
et montant en millions d'euros de la contribution de l'Europe
(source : *Direction générale Transports-Energie, Communauté européenne*)

- Axe ferroviaire 1 : Berlin-Vérone et Milan-Bologne-Naples-Palermo : 46 200
- Axe ferroviaire 2 : TGV Paris-Bruxelles, Cologne, Amsterdam et Londres : 17 500
- Axe ferroviaire 3 : TGV Sud de l'Europe (Lisbonne-Porto-Madrid, Madrid-Barcelone- Perpignan-Nîmes, Madrid-Hendaye-Tours) : 39 700
- Axe ferroviaire 4 : TGV Est Paris-Luxembourg et Mannheim : 4 400
- Axe ferroviaire 6 : Lyon-Turin-Venise-Budapest : 38 100
- Axe autoroutier 7 : Igoumenitsa-Sofia-Budapest : 15 500
- Axe multimodal 8 : Portugal-Espagne – reste de l'Europe (dont autoroutes) : 13 800
- Axe ferroviaire et routier 12 : du Triangle nordique (Suède et Finlande) : 10 200
- Axe ferroviaire 16 : fret transpyrénéen (Madrid-Paris) : 6 100
- Axe ferroviaire 17 : Paris-Vienne-Bratislava : 10 000
- Axe fluvial 18 : Rhin-Meuse-Main-Danube : 1 900
- Interopérabilité du réseau ferroviaire TGV 19 : de la péninsule ibérique : 35 500
- Axe ferroviaire 20 du Fehmarn Belt (Allemagne et Danemark) : 7 000
- Axe ferroviaire 22 : Sofia-Budapest-Vienne-Prague-Dresde : 12 100
- Axe ferroviaire 23 : Gdansk-Varsovie-Bratislava-Vienne : 5 500
- Axe ferroviaire 24 : Lyon-Bâle-Rotterdam et Anvers : 23 700
- Axe autoroutier 25 : Gdansk-Bratislava-Vienne : 7 700
- Axe ferroviaire et routier 26 : Irlande-Royaume-Uni (dont Dublin-Liverpool) : 4 700
- Axe ferroviaire 27 : « Rail Baltica » Varsovie-Riga-Tallinn : 2 600
- Axe ferroviaire et routier 29 du corridor ionien-adriatique (Grèce) : 2 500

(1) 20 des 30 projets prioritaires. Les dix autres, qui ne figurent pas dans la liste, concernent des opérations techniques ou des tronçons mineurs et ne représentent que 9% du montant total de la contribution européenne aux 30 projets prioritaires.

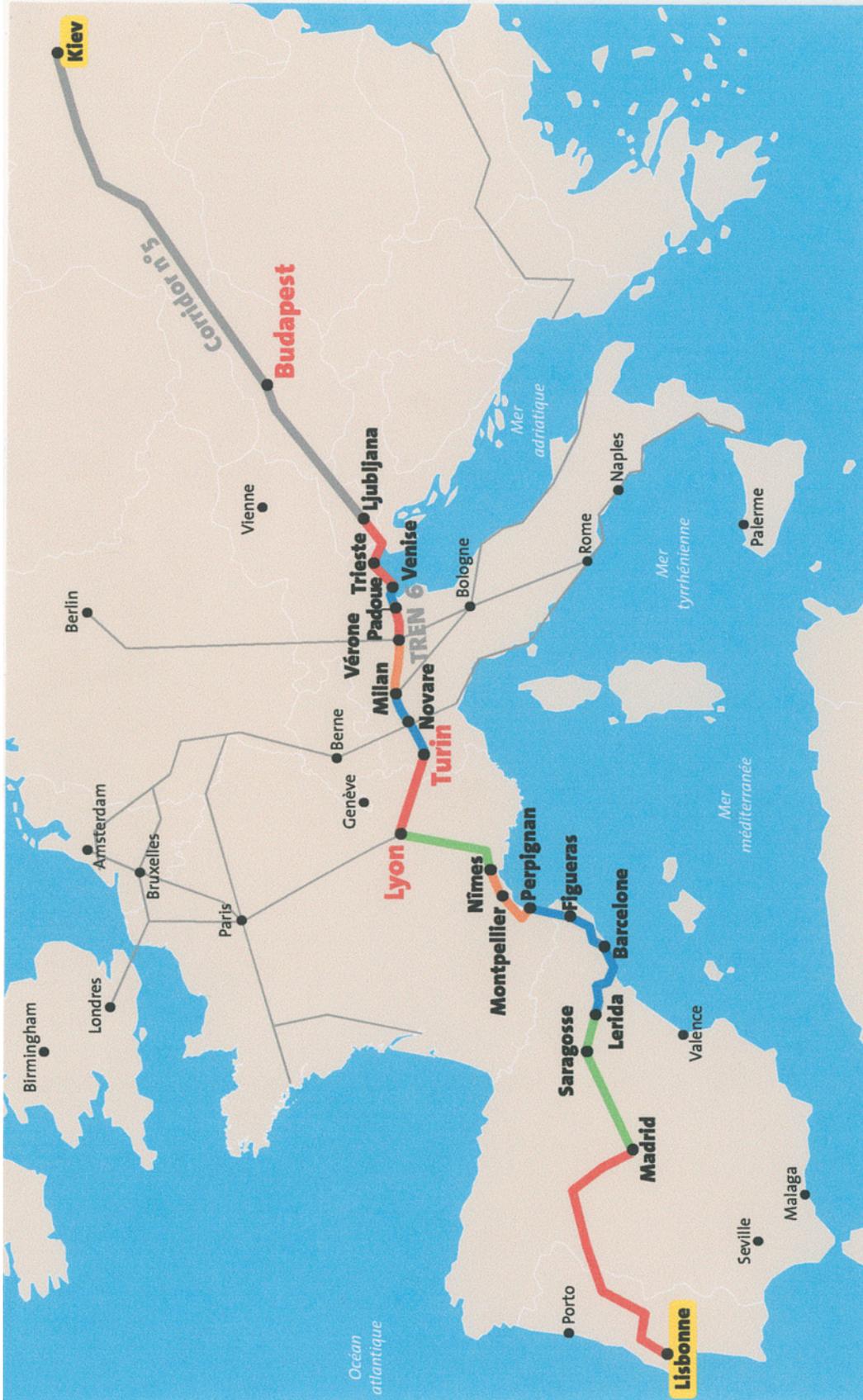
6 b. Réseau européen des lignes à grande vitesse (en rouge, réalisées en 2003, en vert et bleu : en projet ou en construction) (source : Union internationale des chemins de fer, 2003)

Réseau des lignes à grande vitesse



Source : UIC 2003

6 c. Un projet majeur de l'Europe : Lyon-Turin dans son contexte européen (en rouge : en projet, orangé : approuvé, bleu : en construction, vert : en service)
(source : Atlas transalpine, mai 2005)



Document 7
La grande vitesse ferroviaire et le réseau urbain européen

7 a. La France du TGV, une nouvelle géographie ? (source : *Ville et Transports Magazine*, n°408, 27 septembre 2006) Nota : la carte ne prend pas en compte le TGV Est.



7 b. Ouvertures de sections de lignes à très grande vitesse réalisées ou programmées entre 2006 et 2012 (source : *Ville et Transports Magazine*, n°387, 9 novembre 2005)

| sections | Date d'ouverture |
|-------------------------------|------------------|
| Turin-Novare | 2006 |
| Inglostadt-Nuremberg | 2006 |
| Milan-Bologne | 2007 |
| Paris-Metz | 2007 |
| Londres-tunnel sous la Manche | 2007 |
| Madrid-Barcelone | 2007 |
| Madrid-Valladolid | 2007 |
| Anvers-Amsterdam | 2007 |
| Liège-Cologne | 2007 |
| Rome-Naples | 2008 |
| Bologne-Florence | 2008 |
| Perpignan-Barcelone | 2009 |
| Novare-Milan | 2009 |

7 c. Les gains de temps dus au TGV Est
(source : document SNCF diffusé en 2006, à un an de l'ouverture de la ligne)



7 d. La grande vitesse ferroviaire en Italie
(source : *Ville et Transports Magazine*, n°387, novembre 2005)

Réduction des temps de parcours sur la transversale Turin-Trieste

| tronçons | Longueur (km) | Durée avant grande vitesse | Durée après mise en service de la grande vitesse |
|-------------------|---------------|----------------------------|--|
| Turin-Milan | 153 | 1h30 | 0h50 |
| Milan-Trieste | 440 | 5h | 2h40 |
| Trieste-Ljubljana | 70 | 3h | 1h |
| Lyon-Turin | 300 | 4h | 1h30 |

Réduction des temps de parcours sur la dorsale Turin-Naples

| tronçons | Longueur (km) | Durée avant grande vitesse | Durée après mise en service de la grande vitesse |
|------------------|---------------|----------------------------|--|
| Turin-Milan | 153 | 1h30 | 0h50 |
| Milan-Bologne | 215 | 1h42 | 1h |
| Bologne-Florence | 92 | 0h59 | 0h30 |
| Florence-Rome | 254 | 1h35 | 1h20 |
| Rome-Naples | 214 | 1h45 | 1h05 |



7 e. Vers un réseau de « villes à grande vitesse »
(source : *Ville et Transports Magazine*, n°408, 27 septembre 2006)

Durées actuelles des relations ferroviaires entre villes européennes, incorporant des tronçons à très grande vitesse, TGV et ICE (en Allemagne), TGV Est compris (ouvert en 2007).

| Relations entre villes | durée |
|------------------------|-------|
| Paris-Bruxelles | 1h30 |
| Paris-Londres | 1h45 |
| Bruxelles-Londres | 1h30 |
| Paris-Zurich | 4h30 |
| Bruxelles-Cologne | 2h15 |
| Cologne-Francfort | 1h10 |
| Paris-Francfort | 3h20 |
| Francfort-Munich | 3h40 |
| Francfort-Zurich | 3h50 |

L'étape suivante est à portée de main. Le TGV français, c'est fini. Ce qui se dessine avec Eurostar, avec Thalys déjà, c'est la grande vitesse européenne. C'est à l'échelle des 25 (bientôt 27) de l'Union européenne que la grande vitesse prend tout son sens. On le dit depuis des années, les dimensions du Vieux Continent sont bonnes pour le train. Ses dimensions, et plus précisément les distances entre les villes.

Demain la grande vitesse va continuer à se développer chez nous, chez nos voisins, et surtout entre tous les pays européens. (...)

Vers 2010-2012, ce sont 6 000 km à grande vitesse qui devraient sillonner le Vieux Continent, 40% de plus qu'aujourd'hui. Les pays d'Europe qui s'équipent actuellement le plus sont, avec la France, l'Espagne, l'Italie, l'Allemagne. (...) Alors, va-t-on voir des Paris-Berlin, Paris-Madrid, Londres-Rome à grande vitesse ? Les belles relations prometteuses sont par exemple les Paris-Francfort, Marseille-Barcelone, Bordeaux-Madrid, Lyon-Turin-Milan, tout comme Cologne-Amsterdam. (...)

Un réseau de métropoles se forme. Les premières pièces de ce meccano sont là. La grande étape, la prochaine, c'est qu'elles vont s'assembler sous nos yeux.

7f. Entretien avec André Rossinot, maire de Nancy
(source : *Ville et transports Magazine*, n°426, 6 juin 2007)

- *Que va changer l'arrivée du TGV dans le Grand Est ?*

- Avec le TGV Est, nous allons enfin connaître une égalité de traitement avec les autres régions. Pour nous, le fait de ne pas avoir de TGV a longtemps été un handicap, vis-à-vis des investisseurs notamment. Grâce au TGV Est, la France est redevenue plus égalitaire. Notre vocation européenne se voit par ailleurs confirmée.

- *Quel sera son impact en termes d'urbanisme ?*

- A Nancy, nous nous y sommes pris très en amont pour dégager des disponibilités foncières. (...) Nous menons plusieurs grands chantiers (...). Nous avons un programme immobilier de 8 000 m2 directement sur le quartier de la gare. La SNCF table sur 40% de trafic de plus en gare de Nancy. On passerait de cinq à sept millions de voyageurs par an, ce qui fait de la gare la principale entrée de l'agglomération.

- *Quelles retombées concrètes attendez-vous pour votre ville ?*

- A partir du 10 juin 2007, nous serons à une heure trente de Paris, ce qui est une bonne distance. Les flux seront très positifs. On commence déjà à le sentir sur le recrutement des universités et des grandes écoles. J'insiste sur ce point, le TGV n'a pas seulement un impact sur l'immobilier, il touche aussi les ressources humaines, en rendant les villes plus attractives.