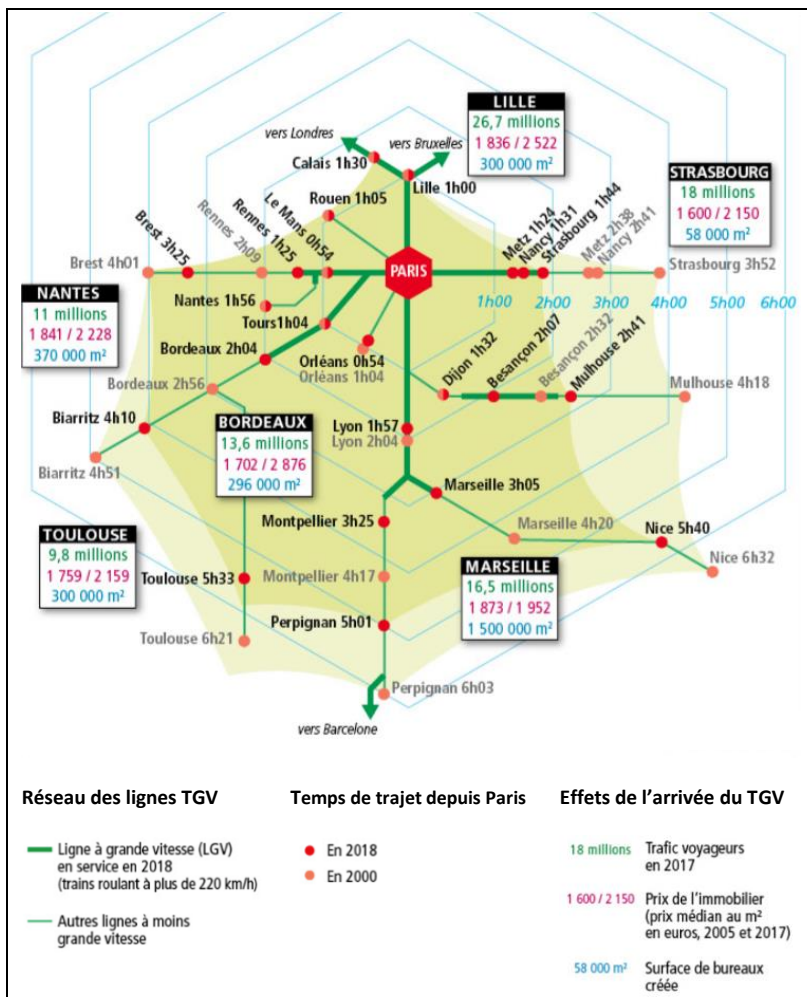


ÉVALUATION - ANALYSE DE DOCUMENTS

SUJET : LE TGV, FACTEUR DE DYNAMISME DES MÉTROPLES EN FRANCE

Document 1



Source : Les Échos, 2017

Document 2

« Depuis son lancement en décembre 2013, le TGV a transporté 3,4 millions de passagers entre Montpellier, Barcelone, Gérone, Figueras, Madrid et Saragosse. “Montpellier s’est positionné depuis l’année dernière comme la deuxième ville émettrice et réceptrice en France après Paris. Montpellier est l’étoile montante de nos destinations en Espagne, et notamment à Barcelone et la Costa Brava¹. L’an dernier, le nombre de trajets vers l’Espagne a connu une croissance de 14%” a révélé Yann Monod, le directeur général de la coopération Renfe²-SNCF. (...) 75% des voyageurs des TGV en provenance d’Espagne et qui débarquent en gare SNCF Saint-Roch à Montpellier viennent de Barcelone. (...) “Les nouvelles lignes et gares TGV de Montpellier, et de Manduel³, dans le Gard, représentent un formidable atout pour l’attractivité de nos territoires et pour booster le commerce, l’économie, le tourisme” soulève le maire de Montpellier, notant que le délai du trajet entre Montpellier et Barcelone est de 2 heures 52, moins de 2 heures pour la Costa Brava. »

Jean-Marc Aubert, « Renfe-SNCF vers l’Espagne : Montpellier “étoile montante” du TGV », *Métropolitain*, 2018

¹ Côte espagnole entre la frontière française et Barcelone

² Société nationale des chemins de fer espagnols

³ Commune où est implantée la gare Nîmes-TGV

Consigne

En analysant les documents, vous décrirez l’organisation et l’évolution du réseau TGV, vous mettrez en évidence les atouts et enjeux économiques du TGV pour les métropoles et vous montrerez comment le TGV permet l’insertion européenne des métropoles.

NOM : _____

Prénom : _____

ÉVALUATION - ANALYSE DE DOCUMENTS
SUJET : LE TGV, FACTEUR DE DYNAMISME DES MÉTROPOLIS EN FRANCE

Introduction

Développement

<i>Références aux documents</i>	<i>Explications à partir du cours</i>
1.	
2.	

3.	

Conclusion

PISTES DE CORRECTION - ANALYSE DE DOCUMENTS
SUJET : LE TGV, FACTEUR DE DYNAMISME DES MÉTROPOLIS EN FRANCE

Introduction

Le premier document est une carte isochrone extraite du journal économique *Les Échos*, parue en 2017. Elle met en évidence le réseau TGV, les temps de trajets et les effets du TGV sur les métropoles. On ignore qui est l'auteur du document, peut-être un cartographe travaillant dans ce journal. Le second document est un extrait d'un article rédigé par Jean-Marc Aubert, un journaliste montpelliérain. Paru en 2018, il évoque les effets bénéfiques de la liaison TGV Montpellier-Barcelone.

Après avoir décrit l'organisation et l'évolution du réseau TGV, on mettra en évidence les atouts et les enjeux économiques du TGV pour les métropoles. Enfin, on verra comment le TGV permet l'insertion européenne des métropoles.

Développement

<i>Références aux documents</i>	<i>Explications à partir du cours</i>
1. L'organisation et l'évolution du réseau TGV	
<p><u>Document 1 :</u> Des lignes à grande vitesse (LGV) tracées en vert et partant dans quatre directions à partir de Paris : Sud-Est, Ouest, Nord, Est Des traits verts plus fins qui prolongent les traits verts épais qui représentent les LGV</p>	<p>Un réseau qui a été mis en place par étapes : Paris/Lyon en 1981, Paris/Le Mans/Tours en 1990, Paris/Lille en 1993... qui atteint 2 166 km. Ces traits verts fins sont des lignes ferroviaires classiques sur lesquelles les TGV circulent à moindre vitesse : la construction puis le prolongement des LGV a « rapproché » certaines villes de Paris en temps : depuis l'ouverture de la LGV Sud-Europe-Atlantique en 2017, Bordeaux n'est plus qu'à 2h04 de Paris contre 2h56 avant.</p>
<p><u>Document 2 :</u> « Les nouvelles lignes et gares TGV de Montpellier et de Manduel, dans le Gard »</p>	<p>De nouvelles lignes ont encore été construites : le contournement Nîmes-Montpellier en 2018</p>
2. Les atouts et les enjeux économiques du TGV	
<p><u>Document 1 :</u> Les chiffres roses et bleus notés sous le nom de certaines grandes métropoles de province. Par exemple, Bordeaux a vu son prix du m² passer de 1 702€ à 2 876€ entre 2005 et 2017 et 296 000 m² de bureaux ont été construits</p>	<p>L'arrivée du TGV, qui « rapproche » les métropoles de Paris, provoque une hausse des prix de l'immobilier du fait de l'arrivée de navetteurs franciliens mais aussi un essor de l'activité tertiaire avec l'implantation d'entreprises franciliennes (car le prix du m² est moins cher et parce que le cadre de vie y est meilleur).</p>
<p><u>Document 2 :</u> « Les nouvelles lignes et gares TGV (...) représentent un formidable atout pour l'attractivité de nos territoires et pour booster le commerce, l'économie et le tourisme »</p>	<p>La présence du TGV dans une métropole stimule le tourisme, le commerce et l'économie : des quartiers d'affaires, comme La Part-Dieu à Lyon, se sont développés autour des gares TGV.</p>
3. L'insertion européenne des métropoles grâce au TGV	
<p><u>Document 1 :</u> Trois flèches vertes épaisses traversent les frontières du territoire national pour aller jusqu'à Bruxelles, Londres et Barcelone.</p>	<p>Des LGV françaises ont été prolongées, au-delà de nos frontières, par des LGV construites sur le territoire de nos voisins européens : Lille-Londres en 1994 ; Lille-Bruxelles en 1997 ; Perpignan-Barcelone en 2013.</p>

Document 2 :

« Depuis son lancement en décembre 2013, le TGV a transporté 3,4 millions de passagers entre Montpellier, Barcelone, Gérone, Figueras, Madrid et Saragosse. »

Les régions proches des frontières tissent des liens étroits avec les pays limitrophes grâce aux LGV : c'est le cas de Montpellier et de l'ensemble des villes du Languedoc-Roussillon desservies par le TGV comme Nîmes, mais aussi Perpignan.

Conclusion

L'arrivée du LGV dans une métropole est synonyme de dynamisme et d'attractivité : il génère une augmentation du trafic ferroviaire de passagers, une arrivée de population et d'entreprises, une hausse du prix de l'immobilier. Mais à une échelle nationale voire européenne, il permet de mieux connecter les métropoles à Paris, aux autres métropoles françaises ou européennes.

Ces deux documents présentent des intérêts et des limites. Le premier document est une carte isochrone, qui représente la taille du territoire français proportionnellement aux temps de parcours. Cela dit, elle indique avec des traits bleus, les temps de parcours en heures. Elle différencie bien, grâce à une épaisseur différente, les LGV des autres lignes ferroviaires. Mais bien qu'elle donne les prix de l'immobilier en 2005 et en 2017, ce qui permet de faire une comparaison, elle ne donne que le nombre de passagers en 2017, ce qui empêche de mesurer toute évolution du trafic de passagers. Le second document, quant à lui, nous donne des données récentes. Par contre, il ne met en évidence que les effets positifs de l'arrivée du TGV dans la métropole montpelliéraine : il oublie de montrer que les prix de l'immobilier, à Montpellier comme dans de nombreuses villes desservies par le TGV, ont vu le prix du m², à la location comme à la vente, s'envoler.