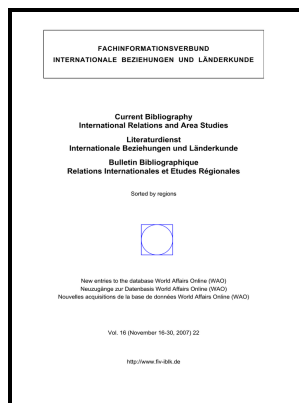


Aspects socio-économiques des trains a grande vitesse - séminaire international, Paris, 5-8 novembre 1984

La Documentation Française - États



Description: -

-aspects socio-économiques des trains a grande vitesse - séminaire international, Paris, 5-8 novembre 1984

-aspects socio-économiques des trains a grande vitesse - séminaire international, Paris, 5-8 novembre 1984

Notes: At head of title: Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, Secrétariat d'État chargé des Transports, Centre d'Études des Systèmes et des Technologies Avancées.

This edition was published in 1985



Filesize: 4.98 MB

Tags: #Les #trains #à #grande #vitesse

Les secrets de la vitesse expliqués à la Cité des sciences

Dans l'hypothèse d'une utilisation importante et intensive des infrastructures créées et en supposant que l'énergie électrique utilisée soit générée par une source propre voir:

Grande vitesse ferroviaire en Italie — Wikipédia

En Allemagne, ce marché est ouvert mais il n'existe aucune concurrence concernant les LGV.

Les secrets de la vitesse expliqués à la Cité des sciences

Les extrémités furent étudiées dans la soufflerie de l', ce qui justifie l'invention des têtes de train en forme de tête de vipère qui restera la référence en la matière pendant des décennies. Il importe donc que des régulateurs nationaux soient en place dans chaque État membre pour pouvoir intervenir, et que la Commission supervise le système. Il existe donc un risque élevé que, pour ces lignes, les fonds de l'UE aient été dépensés de manière inefficace.

Rapport spécial: Un réseau ferroviaire à grande vitesse européen

Un résumé de notre méthodologie et les données pertinentes sont présentés à. Délai de mise en œuvre de cette recommandation: lors de l'élaboration des nouvelles propositions législatives pour la période post-2020.

Rapport spécial: Un réseau ferroviaire à grande vitesse européen

Mise en service dans les meilleurs délais après l'achèvement de la construction? Les coûts d'entretien des lignes mixtes seront également plus élevés, car les infrastructures sont exploitées de manière plus intensive. En outre, les tronçons manquants qui ne sont pas construits à temps peuvent avoir un coût élevé pour la société. La durabilité est faible, les investissements manquent d'efficacité et la valeur ajoutée européenne est menacée, sachant que pour trois des sept lignes, les taux d'occupation des trains sont insuffisants.

Les trains à grande vitesse

Tous les chiffres fournis sont exprimés en termes nominaux. Tableau 2 Évaluation du temps écoulé entre la planification et la mise en service Lignes ferroviaires à grande vitesse auditées et tronçon Munich-Vérone Début de la planification Début des travaux Mise en service Nombre d'années écoulées depuis la planification Nombre d'années de travaux Berlin-Munich 1991 1996 2017 26 21 Stuttgart-Munich 1995 2010 2025 30 15 Rhin-Rhône 1992 2006 2011 19 5 LGV Est-européenne 1992 2002 2016 24 14 Madrid-Barcelone-frontière française 1988 1997 2013 25 16 Eje Atlántico 1998 2001 2015 17 14 Madrid-León 1998 2001 2015 17 14 Madrid-Galice 1998 2001 2019 21 18 Milan-Venise 1995 2003 2028 33 25 Turin-Salerne 1987 1994 2009 22 15 Munich-Vérone 1986 2003 2040 54 37 Prévue.

Related Books

- [Poesie als Synthese - Ausbreitung eines deutschen Realismus-Verständnisses in der Mitte des 19. Jah](#)
- [Only son offered for sacrifice Isaac or Ishmael? - with Zanzam, al-Marwah and Makkah in the Bible](#)
- [New history of Ireland](#)
- [Retour du divin.](#)
- [Towards development-oriented educational supervision - report of Inter-country Study Visits for Educ](#)