

Les gares à grande vitesse du corridor méditerranéen espagnol : vers la politisation d'un processus métropolitain

Eloïse Libourel

▶ **To cite this version:**

Eloïse Libourel. Les gares à grande vitesse du corridor méditerranéen espagnol : vers la politisation d'un processus métropolitain. Géotransports, 2016, 5-6, pp.57-72. hal-01433305

HAL Id: hal-01433305
https://enpc.hal.science/hal-01433305

Submitted on 12 Jan 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Géotransports
Transport et métropolisation
2015
n° 5-6

Les gares à grande vitesse du corridor méditerranéen espagnol : vers la politisation d'un processus métropolitain

The Spanish Mediterranean Corridor High-speed Rail Stations: Towards the Politisation of a Metropolitan Process

Eloïse LIBOUREL
ATER, Laboratoire Ville Mobilité Transport, Université Paris-Est[1]
eloise.libourel@enpc.fr

Résumé

Le développement rapide d'un réseau à grande vitesse très étendu en Espagne s'est accompagné de nombreux projets de gares nouvelles dans les villes grandes ou moyennes de tout le pays. Le corridor méditerranéen a un statut particulier dans le réseau. L'un des volets du projet est la mise en place d'une ligne à grande vitesse littorale qui serait le premier grand axe ne passant pas par Madrid. De ce fait, les villes littorales verraient leur statut de terminus ferroviaire se transformer en situation nodale d'interconnexion. Elles prennent appui sur ce changement de statut pour promouvoir des projets de gares particulièrement ambitieux, associés à d'importantes opérations de rénovation urbaine, dans une logique d'amélioration de leur image et de métropolisation. Ces projets traduisent à la fois une ambition métropolitaine, une rivalité entre les grandes villes littorales elles-mêmes, ainsi qu'une tension d'ordre politique entre le littoral méditerranéen et Madrid comme capitale nationale. Dès lors, les ambitions métropolitaines associées aux gares à grande vitesse prennent une dimension supplémentaire en faisant de ces gares des objets politiques dont la fonction dépasse largement celle d'échangeurs de communication.

Mots-clés : corridor méditerranéen, Espagne, grande vitesse, métropolisation, politisation

Abstract

Spain faces a quick development of a very extensive high-speed rail network since 1992. It now reaches more than 2.500 km. This network was set together with numerous projects of new stations both in big and intermediate cities throughout the whole country. As it was decided to create a brand new network according to the European norms and gauge, the enlargement and adaptation of stations was made necessary. High-speed was conceived as a symbol of modernity and as a way to improve the rank of the served cities both in Spain and Europe.

The Mediterranean Corridor has a particular status in this network. It is a long term project that includes freight and passenger European gauge high-quality of service lines along the Mediterranean. One of the sections of this project is the implementation of a coastal high-speed line, which would be the very first great axis that would not go through Madrid. It would connect Barcelona and Valencia together, as well as a number of intermediate cities such as Alicante, Tarragona and Castellón. It would also make possible a direct connection of these cities to the rest of Europe. In this context, the end of line situation of the littoral cities would be transformed into a nodal situation interconnecting the radial main network to a powerful peripheral axis.

The main cities (Barcelona and Valencia) take advantage of this status modification in order to promote particularly ambitious underground station projects which are associated to important urban renewal operations (urban green lines, housing, business districts…). They therefore try to improve their image and metropolitan status. The intermediate cities try to reach a place in the high-speed network by getting a new high-speed station, no matter if the line is radial or axial. Nevertheless, they take the Mediterranean Corridor project as an argument. Opposite, in the negotiation process between

[1] LVMT/ENPC, Bâtiment Bienvenüe, 6-8 avenue Blaise Pascal, Champs-sur-Marne, 77455 Marne-la-Vallée Cedex 2

the cities and the government to define the stops on the high-speed lines, the stations may be used as a way of settling the cities in the radial-shape network and of delaying the achievement of the Mediterranean axis.

The station projects show at the same time the cities' metropolitan aim, the strong competition between the great littoral cities themselves, and also the sharp political tension between the Mediterranean regions and Madrid as the national capital. Thus, the debate on the high-speed stations is one of the topics crystallising a geopolitical question. Consequently, the metropolitan aims associated to the new high-speed stations receive an additional dimension: the stations become political objects and they therefore exceed their function of communication exchangers. The case study of the Mediterranean corridor high-speed stations is particularly interesting because it mixes urban planning stakes to local politics and to national geopolitics.

Keywords: mediterranean Corridor, Spain, high-speed, metropolisation, politisation

INTRODUCTION

En Espagne, le « corridor méditerranéen » est un projet d'axe littoral de transport ferroviaire pour les marchandises et les voyageurs. En ce qui concerne les voyageurs, un projet de ligne à grande vitesse (LGV) reliant les principales villes littorales existe depuis les années 1980 dans les plans nationaux d'infrastructures. Il est soutenu et revendiqué en particulier par les grandes villes littorales, mais il n'a jamais été réalisé. Il occupe une place très importante dans les discours politiques, dans les perspectives économiques et dans les projets d'aménagement du territoire à toutes les échelles. En effet, il pourrait être le premier axe espagnol de cette envergure ne passant pas par Madrid, ce qui lui confère une dimension politique primordiale pour les régions méditerranéennes. Par ailleurs, le corridor méditerranéen est un objet multiscalaire qui fait partie des grands axes prioritaires définis par la Commission dans le cadre des Réseaux Transeuropéens de Transport (RTE-T), qui est inscrit dans la planification nationale, et qui donne lieu à la création d'équipements nouveaux à l'échelle locale.

Dans un pays où le réseau à grande vitesse s'est développé très rapidement pour atteindre plus de 2 500 km de voies en 2015, l'impact urbain des lignes d'AVE[2] a été largement étudié depuis l'inauguration de la ligne Madrid-Séville en 1992 (Ureña, Menerault & Garmendia, 2009 ; Ureña *& al.*, 2005). Il en va de même de la question du rôle métropolitain des pôles d'échanges dans les principales villes desservies (Díaz Márquez et Ureña Francés, 2010). À une échelle très fine, les travaux de Carmen Bellet et d'Aaron Gutiérrez sur l'insertion des gares à grande vitesse dans le tissu urbain (Bellet et Gutiérrez, 2011) montrent que les stratégies des villes en matière de gares sont le plus souvent liées à des objectifs de renouvellement urbain qui s'appuient sur la réalisation d'un nouvel équipement pour améliorer leur image de marque et pour reconvertir les quartiers centraux, voire pour créer de nouvelles centralités. Par ailleurs, si de nombreux travaux sont consacrés en Espagne au corridor méditerranéen, peu nombreux sont ceux qui s'intéressent à son insertion urbaine et aux conséquences de ce projet à l'échelle locale (Boira i Maiques, 2010 ; Facchinetti-Mannone, 2010 ; Libourel, 2011).

Nous partons de l'hypothèse que, objet politique n'ayant pas encore été matérialisé sous forme d'infrastructure à l'échelle de l'axe littoral, le corridor méditerranéen trouve son ancrage dans le territoire par la réalisation d'équipements à l'échelle locale. En effet, les villes de la côte méditerranéenne sont intéressées au premier chef par les projets liés au corridor méditerranéen. Du point de vue du trafic de passagers, le projet de ligne à grande vitesse reliant l'Andalousie à la France par le littoral est investi par les principales villes grandes et moyennes qui mettent en œuvre de grands projets de gares, mues par le désir de promouvoir leur image, de rénover leur tissu urbain et de se doter d'équipements métropolitains. Ces projets s'inscrivent dans un contexte technique d'adaptation aux normes européennes et dans un contexte économique qui a évolué dans le temps. L'argument technique est la nécessité de créer de nouvelles voies au standard européen pour accueillir la grande vitesse. Sur le plan économique, ces projets ont pour la plupart été imaginés avant la crise de 2008, lorsque la construction était encore un pilier de l'économie des régions méditerranéennes espagnoles, et n'ont pas toujours été remis en cause par la suite tant la conviction que la grande vitesse est vecteur de prospérité reste ancrée dans le discours politique.

Dès lors les gares à grande vitesse réalisées ou prévues sur le corridor méditerranéen se trouvent prises dans une double tension politique et temporelle. Elles semblent avoir une plus grande valeur pour les villes en tant qu'attributs métropolitains et en tant qu'objets de négociation politique dans un espace-temps donné (dans le cadre de la revendication du corridor méditerranéen), qu'en tant qu'équipements pour le transport des voyageurs. Elles

[2] AVE (*Alta Velocidad Española*), littéralement Grande Vitesse espagnole, est le nom commercial des services de Renfe circulant sur le réseau à grande vitesse.

font en cela l'objet d'un processus de politisation. Par ailleurs, les disjonctions entre le calendrier de rénovation urbaine et le calendrier retardé de la construction du corridor méditerranéen posent la question de la péremption possible des projets de gares à grande vitesse du corridor. La multiplicité et la nature de ces projets peuvent sembler hors de proportion, ce qui amène à une interrogation sur l'existence d'une spécificité méditerranéenne dans la relation entre projets de gares et quête d'un statut métropolitain. Les gares revêtent donc ici un caractère éminemment politique.

Dans un premier temps, nous essaierons de caractériser les projets de gares à grande vitesse en Espagne, et en particulier dans les villes méditerranéennes, afin de montrer leur rôle dans le processus de métropolisation. Nous analyserons ensuite les fonctions dont les projets de gares sont revêtus selon la position et le statut des différentes villes. Enfin, nous mettrons en évidence le décalage existant entre les vertus prêtées aux gares AVE et la réalité de leur place dans les processus urbains du corridor méditerranéen.

I - Les projets de gares AVE en Espagne, une quete de statut metropolitain ?

Depuis le début du développement de la grande vitesse en Espagne en 1992, avec l'inauguration de la ligne Madrid-Séville, chaque étape de la constitution du réseau s'est accompagnée d'une appropriation de la nouvelle infrastructure à l'échelle urbaine, dans une logique de métropolisation (Bazin *et al.*, 2006). Ainsi, l'inauguration de la ligne Madrid-Séville au moment de l'Exposition universelle est l'occasion d'une vaste opération de rénovation urbaine qui voit l'apparition d'une nouvelle gare, Sevilla-Santa-Justa, dessinée par le cabinet d'architectes Cruz y Ortiz. La gare est pensée à la fois comme l'un des bâtiments emblématiques de la ville et comme une opportunité de modernisation du tissu urbain. De la même manière, le projet de « corridor méditerranéen », dont la réalisation – au centre d'un débat politique opposant gouvernement central d'une part et autorités régionales et locales d'autre part – est régulièrement retardée, provoque une multiplication des projets dans des villes littorales de toutes tailles.

1- Caractériser les projets de gares à grande vitesse : quelles typologies ?

La recension des projets de gares à grande vitesse en Espagne est problématique car de nombreuses villes revendiquent un arrêt sur les futures lignes et mettent en avant, afin d'affirmer la nécessité de cet accès, des projets de gares nouvelles ou réaménagées pour accueillir l'AVE. Nous limiterons notre étude aux gares des villes mentionnées en tant que telles comme des étapes des lignes définies par ADIF, le gestionnaire de l'infrastructure, qui en Espagne est également propriétaire des gares. Cette recension aboutit alors à un total de 33 gares à grande vitesse (pour près de 3 000 km de voies[3]), parmi lesquelles 19 dans les seules régions méditerranéennes.

Dans une première approche, il est possible de classer ces projets en trois grandes catégories selon le type de gare (aérienne ou souterraine) et son statut (nouvelle gare ou gare adaptée), les gares souterraines correspondant toutes à des projets nouveaux (Fig.1).

La concentration de projets de gares sur le littoral méditerranéen se double d'une surreprésentation sur cet axe des projets de tunnels ferroviaires urbains et de gares souterraines, censés permettre la transformation des anciens terminus littoraux en nœuds ferroviaires entre le réseau radial et le nouvel axe littoral. On constate que la quasi-totalité des projets de gares souterraines se trouve dans des villes de l'axe méditerranéen, et que ce sont ces dernières qui semblent avoir le plus d'ambitions en matière de réaménagement urbain.

Carmen Bellet et Aaron Gutiérrez proposent une approche à plus grande échelle, dans un article qui prend en compte le type de gare, sa place dans la ville, les projets urbains

[3] En Espagne, les trains à grande vitesse circulent sur des voies aux standards de l'UIC alors que les trains conventionnels circulent avec des voies à écartement ibérique, ce qui interdit aux AVE d'emprunter des tronçons non aménagés et de desservir des gares n'ayant pas été adaptées.

associés et la présence de tunnels pour les voies (Bellet & Gutiérrez, 2011). Ce classement permet de comprendre la manière dont les villes conçoivent leur rapport à la gare et le statut qu'elles lui donnent. D'après la classification établie par ces auteurs, les gares à grande vitesse situées dans les villes sont systématiquement associées à des plans de renouvellement urbain, soit en centre-ville, soit en périphérie. Dans le second cas, il s'agit de créer une nouvelle centralité urbaine afin d'attirer de nouvelles activités pour lesquelles l'existence d'une gare à grande vitesse serait un facteur d'attractivité (Facchinetti-Mannone, 2010). Si la typologie présentée est valable pour toute l'Espagne, les exemples associés à chacun des types montrent une concentration des projets les plus ambitieux dans les régions méditerranéennes.

Or les gares méditerranéennes se caractérisent par des projets le plus souvent associés à un processus de réaménagement, par l'appel à des architectes de renom international (Calatrava, Cruz y Ortiz, Ferrer, Gustafson-Porter...), et par la mobilisation de budgets colossaux eu égard à la taille des villes (804 millions d'euros pour le projet de Valence et près de 2 milliards d'euros pour celui de Barcelone par exemple)[4]. Les gares méditerranéennes semblent donc bien présenter des caractéristiques particulières, notamment en termes de projet urbain. Il semblerait par ailleurs que les projets actuels, y compris dans des villes petites ou moyennes, s'appuient très largement sur des modèles illustres de grandes villes comme Madrid ou Barcelone et sur une mise en scène monumentale des gares (Terrin, Marie et Leheis, 2011 ; Borja et Muxí, 2004) qui apparaissent comme des géosymboles (Bédard, 2002).

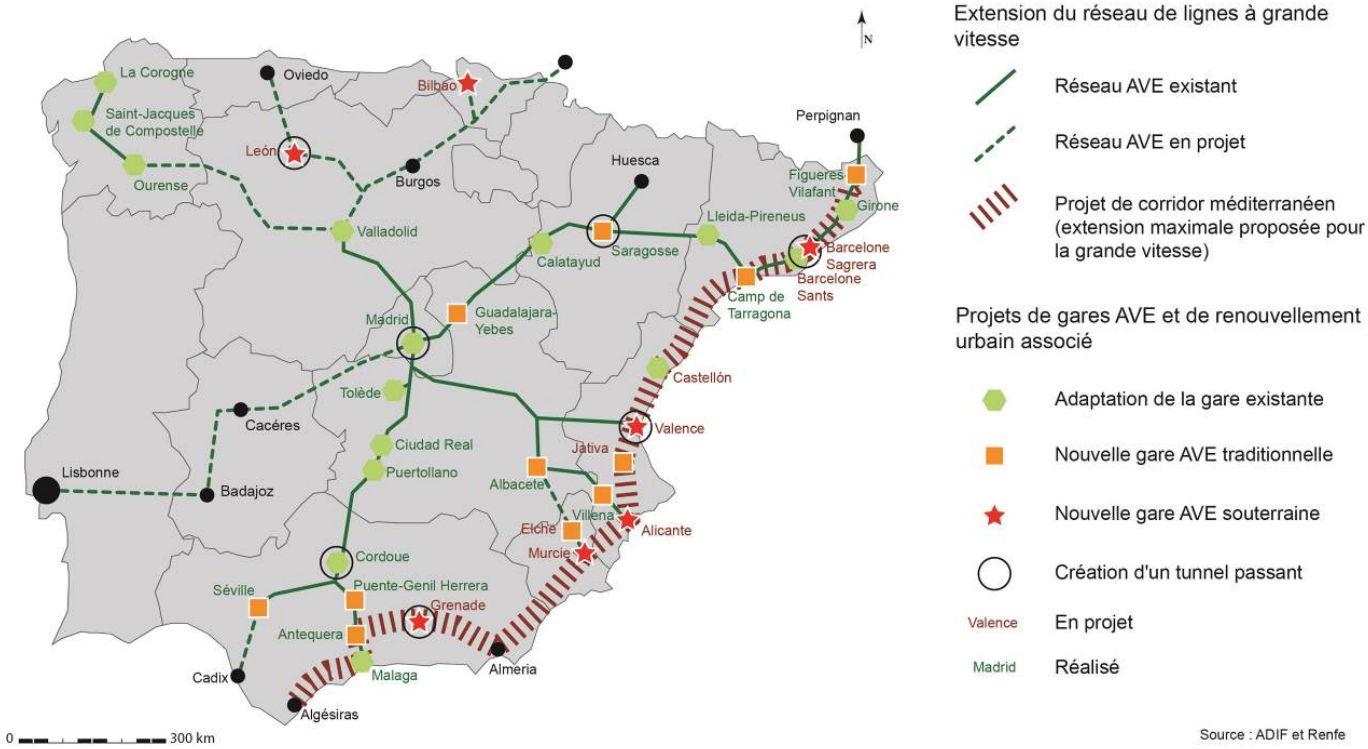


Fig. 1 - Typologie des projets de gares en Espagne

2- Y a-t-il un modèle métropolitain méditerranéen ?

Si les villes littorales méditerranéennes semblent faire des projets de gares en moyenne plus nombreux et plus ambitieux que ceux des autres villes, la question d'une réelle spécificité urbaine du littoral méditerranéen se pose. Elle fait écho à la question du caractère

[4] Le coût de ces projets, conçus durant une période de prospérité budgétaire, alimente aujourd'hui les débats sur l'endettement des collectivités et les accusations de corruption à l'encontre de certains responsables municipaux et régionaux.

métropolitain des villes littorales. D'après R.Escallier, la métropole se définit par « *l'accumulation des fonctions supérieures, internationales, stratégiques, financières, des recherches et d'informations [qui] se réalise dans des pôles, nœuds de communication et d'information, points d'appui et de diffusion de l'économie mondialisée* » (Escallier, 2002, 24).

À l'échelle de l'Europe, la littérature scientifique propose un certain nombre de critères permettant de caractériser les grandes villes euro-méditerranéennes par rapport à d'autres grandes villes plus septentrionales :

- elles sont marquées par leur éloignement du cœur économique continental, ce qui en a fait des périphéries de l'Europe (Carrière, 2002) ;
- elles ont en commun un patrimoine historique et culturel important et ancien, hérité de l'Empire romain, mais éclaté par la constitution des États-Nations et la construction d'histoires nationales et de régimes de gouvernement très distincts qui ont rapproché les villes méditerranéennes de cultures symboliques et politiques très divergentes (Béthemont, 2008). Elles n'ont été confrontées que tardivement à la coopération transfrontalière, avec les politiques européennes (Interreg, UPM, CRPM, Ascame…), et elles ne construisent un dialogue européen que depuis peu ;
- elles ont connu une très forte croissance urbaine qui a donné lieu à un étalement considérable qui, s'il est aujourd'hui maîtrisé en bonne partie du point de vue de l'aménagement (Institut de la Méditerranée, 2004 ; Carrière, 2002), a été l'apanage des régions touchées par l'héliotropisme ;
- de nombreuses villes méditerranéennes mettent l'accent sur les événements qu'elles organisent comme facteur de rayonnement international (Grésillon, 2010), mais aussi comme puissant accélérateur de leurs équipements (Institut de la Méditerranée, 2004 ; Castet, 2011) : c'est le cas notamment de Séville avec l'*Expo92*, de Barcelone avec les Jeux Olympiques, de Valence avec la Coupe de l'America, de Marseille Capitale européenne de la Culture...

Si l'on prend en compte les caractéristiques énoncées ci-dessus, ce processus de métropolisation est encore inachevé et la plupart des villes méditerranéennes présentent un profil incomplet, plus industriel que la moyenne, et un fort déficit dans les activités de services à haute valeur ajoutée (Carrière, 2002). En effet, dans les classements proposés pour les métropoles européennes (Hall & Pain, 2006 ; Halbert, Cicille & Rozenblat, 2012 ; Rozenblat, 1997), peu de villes méditerranéennes sont présentes. En outre, le développement de l'idée de « régions métropolitaines », selon le vocable utilisé à Barcelone notamment, est un signe de l'intégration croissante, mais non encore achevée, de villes moyennes et petites dans des systèmes urbains articulés autour d'un pôle majeur, phénomène que l'on retrouve à l'échelle européenne (Le Galès, 2003).

À l'échelle européenne, les villes méditerranéennes espagnoles sont rarement considérées comme des métropoles par les documents de planification (Barcelone, Valence, Séville, éventuellement Malaga). Pourtant, à l'échelle espagnole, sont considérées comme ayant une vocation métropolitaine au minimum toutes les capitales de province, voire quelques villes secondaires dès lors que leur activité économique est importante dans la structuration régionale.

3- Des gares pour pallier les lacunes d'une métropolisation incomplète ?

Dans ce contexte, les grands projets urbains apparaissent souvent comme un moyen de développer les secteurs les moins bien dotés et de donner à la ville des attributs modernes, dynamiques et attractifs.

Les projets de gares à grande vitesse répondent parfaitement à ces objectifs d'un double point de vue. D'une part, ils réclament des financements importants et une capacité à peser

politiquement dans la balance pour obtenir un arrêt du train à grande vitesse[5]. Ce sont donc les plus grandes villes qui sont privilégiées et qui ont le plus de chances de voir leurs projets se concrétiser. Les villes petites et moyennes qui les entourent sont incitées à améliorer leur desserte par les réseaux secondaires et à participer au projet métropolitain de la ville centre. Ce phénomène pousse à la constitution de régions métropolitaines qui, même si elles ne sont pas constituées institutionnellement, ont une cohérence fonctionnelle ou en termes d'activités. En outre, les grandes aires métropolitaines ainsi constituées sont appelées à fonctionner en réseau non par complémentarité, mais justement parce qu'elles sont « *concurrentes au sein d'un même espace pertinent qu'elles partagent* » (Institut de la Méditerranée, 2004, 16). C'est par ce processus que peut se former, en Espagne, un corridor méditerranéen pertinent dont les pôles seraient les grandes villes portuaires pour le fret et les villes dotées de gares à grande vitesse pour les passagers, les deux coïncidant largement sur la carte de l'axe méditerranéen (Boira i Maiques, 2007, 2010).

D'autre part, les projets de grandes gares à grande vitesse sont associés à des valeurs positives de modernité, et perçus par les acteurs de l'aménagement urbain comme des facteurs décisifs d'attractivité, des « assurances » pour le développement, indépendamment de leur rôle réel dans l'économie locale (Delage, 2013). La modernité de quartiers neufs aux bâtiments adaptés à l'accueil de ces activités, les aménités offertes par le littoral méditerranéen pour attirer les cadres, les facilités de transport engendrées par la grande vitesse ainsi que la dimension symbolique de la gare comme grand équipement sont autant d'éléments que les villes souhaitent mettre en avant pour renforcer leur attractivité, à l'image de Barcelone ou Valence. Dans le même temps, les nouvelles gares sont conçues dès l'origine comme des lieux multifonctionnels qui doivent « faire ville » avec notamment des centres commerciaux comme à Malaga, des centres culturels comme à Bilbao, des espaces de loisirs comme à Valence (Libourel, 2011). Cette plurifonctionnalité des gares vise à renforcer le dynamisme de la ville, mais également à combler les lacunes de celle-ci en matière de services.

II - LES GARES A GRANDE VITESSE ET LEURS FONCTIONS DANS LE PROJET URBAIN

Dans le cadre spécifique des villes littorales méditerranéennes, les gares à grande vitesse deviennent un instrument d'abord politique, visant à doter les villes d'atouts métropolitains, grâce à un marquage symbolique de l'espace et au développement de fonctions nouvelles. Les gares à grande vitesse sont perçues, dans les principales villes méditerranéennes, comme des facteurs de métropolisation. Toutefois, il existe d'importantes différences dans les projets de gares, et les fonctions qui leur sont associées. Ces différences reposent sur deux critères essentiels : la taille et le statut de la ville concernée d'une part, et son degré de nodalité d'autre part. Nous distinguerons deux cas de figure. Barcelone et Valence, deuxième et troisième ville d'Espagne, sont les seules à mettre en œuvre un réel projet métropolitain. Des villes plus petites font surtout de la grande vitesse un moyen d'exister dans le réseau national.

1- Grands projets et grandes villes en miroir : *Barcelona Sagrera* et *Valencia Parque Central*

L'arrivée de l'AVE respectivement en 2008 à Barcelone et en 2010 à Valence a été l'occasion d'affirmer leur dimension métropolitaine, économique et politique, matérialisée par un nouvel équipement et un nouveau service modernes et prestigieux. Dès lors, la volonté de se doter de la gare la plus belle, la plus grande et la plus moderne possible est devenue

[5] En Espagne, la construction du réseau à grande vitesse est financée par l'État central à travers ADIF, le gestionnaire d'infrastructures. Les gares, qui appartiennent également à ADIF, font quant à elles généralement l'objet de financements conjoints dans lesquels le gouvernement participe à hauteur de 50% au minimum, et dans lesquels la Communauté autonome et la ville concernées sont parties-prenantes.

centrale dans les politiques d'aménagement urbain. Deux mégaprojets (Dimitriou, Ward & Wright, 2013) de pôles d'échanges multimodaux sont alors réactivés.

La gare de Barcelona Sagrera, qui devrait ouvrir en 2017, a été planifiée dès les Jeux Olympiques de 1992, pensée comme le point d'aboutissement de la restructuration urbaine lancée à cette occasion autour de nouvelles centralités. Le projet de nouveau pôle d'échanges dans un quartier peu central, s'accompagne du creusement d'un tunnel ferroviaire permettant aux trains de traverser la ville[6] ainsi que d'importants travaux de rénovation urbaine. Une « coulée verte » doit permettre d'améliorer la qualité de vie et la continuité urbaine, tandis qu'au-dessus de la gare souterraine un pôle d'activités tertiaires doit voir le jour. Ce projet est celui de la création d'une nouvelle centralité métropolitaine (Terrin, Marie & Leheis, 2011) qui répond à la fois aux objectifs de la ville de Barcelone en matière d'activités et d'attractivité, et à ceux d'ADIF, dont la politique est de couvrir les frais liés à la construction d'une nouvelle gare par la valorisation foncière des emprises laissées libres par les travaux.

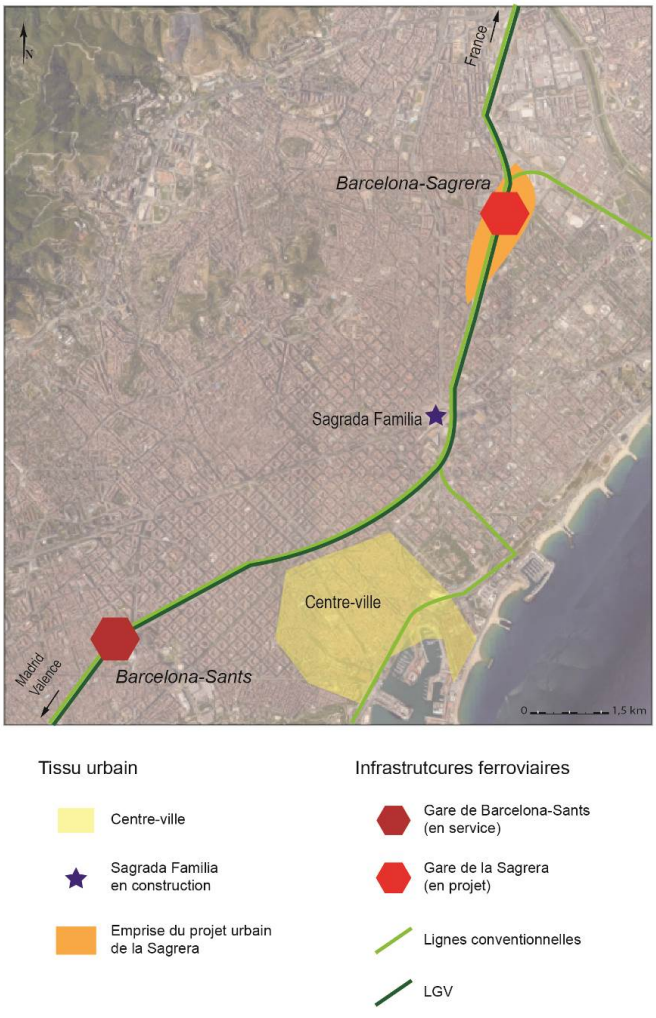


Fig. 2 – La Sagrera dans le contexte urbain de Barcelone

Toutefois, le projet de la Sagrera a pris un retard considérable. L'inauguration de la gare aurait dû accompagner l'arrivée de l'AVE en 2008, puis la mise en service commerciale de la LGV Barcelone-Perpignan en 2013, mais elle a vu son échéance repoussée à plusieurs reprises. Actuellement, elle est prévue pour 2017. En outre, la gare de Sants a été rénovée pour accueillir l'AVE et dispose, elle aussi, d'un tunnel traversant, si bien que Barcelone est

[6] Le creusement du tunnel de la Sagrera, qui passe à quelques mètres à peine des fondations de la Sagrada Familia, a provoqué des débats sur sa pertinence en raison des risques qu'il faisait courir au monument.

déjà dotée d'un pôle d'échanges multimodal fonctionnel. Or le projet de la Sagrera est au départ destiné à accueillir la grande vitesse à Barcelone dans la perspective de l'ouverture de la liaison avec les LGV françaises. La connexion avec la France étant désormais assurée, la raison d'être principale de la nouvelle gare n'existe plus. Enfin, le projet devait être le fer de lance de Barcelone dans la revendication d'un corridor méditerranéen à grande vitesse. Or le corridor a désormais une vocation clairement affirmée pour le transport de fret (Commission européenne, 2013), mettant là aussi le projet de la Sagrera sur la touche, à contretemps de la constitution du réseau.

Valence a entrepris un projet sur le même modèle et s'est largement inspirée des ambitions barcelonaises. Troisième ville du pays, capitale de la Communauté valencienne, port d'envergure internationale, elle peut prétendre au statut de métropole nationale et figure comme nœud du réseau dans les rapports de la Commission (Parlement européen, 1996 ; Commission européenne, 2013). Ayant accueilli la Coupe de l'America en 2007 et 2010 ainsi que des compétitions de Formule 1 de 2008 à 2012, et ayant pratiqué depuis les années 1970 de vastes opérations de renouvellement urbain, la ville inscrit son projet de gare dans la continuité d'une tradition marquée par de grandes réalisations. Parque Central est à la fois le projet d'une gare souterraine, d'un parc de 23 hectares (confié au cabinet d'architectes Gustafson-Porter) et d'un quartier d'affaires (Libourel, 2011). Il rejoint en cela le modèle de la Sagrera. Pour l'heure, les travaux projetés n'ont pas commencé et Parque Central semble être un projet avorté avant même sa mise en œuvre, en dépit de l'optimisme affiché de la Société d'Economie mixte chargée de sa promotion, qui continue son activité dans ses bureaux de la gare Joaquín Sorolla et travaille toujours au règlement des acquisitions foncières nécessaires pour le projet. En effet, en 2013 comme en 2015, aucun aménagement n'a encore été mis en place.

La situation actuelle, est marquée par la dualité entre la gare historique, la Estació del Nord (Photo 1), qui accueille les trains conventionnels, et la gare AVE Joaquín Sorolla, conçue comme provisoire et construite dans des matériaux démontables à l'écart du centre-ville (Photo 2). Ce caractère bicéphale et l'architecture de la gare provisoire sont très éloignés de l'image de modernité et de prestige véhiculée par le projet Parque Central. Rien ne permet d'affirmer que la situation ne puisse pas se pérenniser, en dépit de l'échec de planification qu'elle représenterait. En effet, Rita Barberá Nolla, Maire de Valence depuis plus de vingt ans, qui était à l'initiative du projet, a perdu son siège lors des élections de 2015 et est au centre de scandales de corruption. Par ailleurs, les investissements à consentir pour réaliser Parque Central semblent trop importants dans le contexte actuel de restrictions budgétaires. Le double contexte de crise économique et politique pourrait être fatal au projet. Sa persistance jusqu'à présent par le biais de la société VPC témoigne d'une fuite en avant dans une ambition métropolitaine qui souffre de la crise, mais la récente victoire de *Compromís* aux élections municipales de mai 2015, qui marque une rupture nette avec le gouvernement de Rita Barberá, pourrait changer la donne. L'objectif affiché de la nouvelle équipe est de revoir les priorités de la ville, notamment en termes de dépenses publiques.



Photo 1 – La Estació del Nord à Valence



Photo 2 – La gare AVE Joaquín Sorolla

(Clichés E.Libourel, 2013)

Les gares de Barcelona-Sagrera et de Valencia Parque Central sont très comparables dans leurs ambitions et dans leurs structures. Néanmoins, ces deux gares sont mises en œuvre avec des moyens très différents. La puissance financière et politique de la Catalogne a permis une mise en œuvre plus rapide et des rallonges budgétaires successives. Ces gares sont ainsi le reflet d'une compétition urbaine qui se joue sur plusieurs plans, notamment politique, mais aussi sportif, culturel, touristique, monumental…

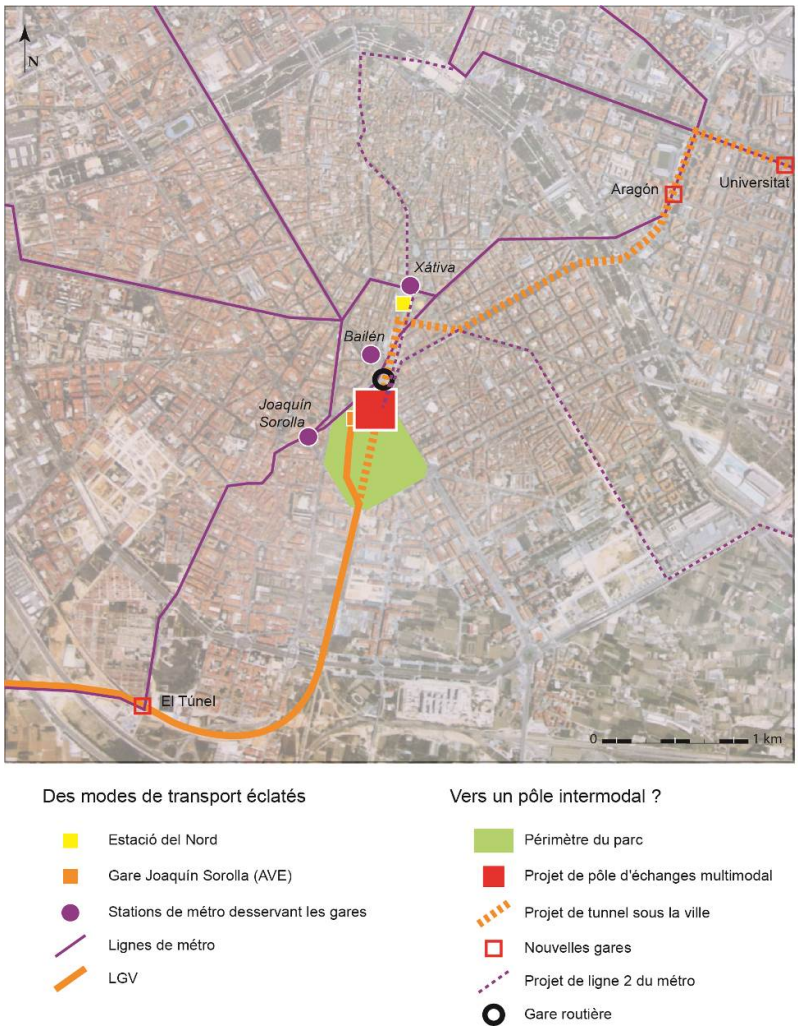


Fig. 3 – Les gares de Valence dans leur contexte urbain

2- Des gares de desserte pour exister dans le réseau

Il existe également des projets de gares à grande vitesse dans des villes moyennes, voire petites, qui répondent à des objectifs différents (Facchinetti-Mannone & *al.*, 2013). Il s'agit d'une part d'un objectif de desserte du territoire, et d'autre part d'un objectif politique : exister sur le nouveau réseau d'AVE. Cette logique peut être perçue comme une manière d'occuper une place sur le futur corridor, ou au contraire comme une manière de compenser l'absence de réalisation du corridor par l'obtention d'un autre équipement.

Les villes moyennes sont en effet à la recherche d'une connexion effective à un réseau performant avec d'autant plus d'acuité qu'elles ne sont pas les principaux pôles de leur région et ne sont donc pas à ce titre considérées comme des nœuds. Si Castellón, Tarragone ou Alicante sont des capitales de province, elles demeurent nettement en retrait par rapport aux capitales régionales. Dès lors, leur desserte par le réseau national est

souvent de moins bonne qualité. C'est en s'appuyant sur ces arguments que Tarragone a obtenu d'être placée sur le tracé de la LGV Madrid-Barcelone, en dépit du détour ainsi provoqué. De même, Castellón, Alicante et Murcie, ont été placées sur le tracé de la LGV Madrid-Levante, comme des extensions ou des variantes de la ligne principale aboutissant à Valence. Cette inclusion dans les radiales à grande vitesse peut apparaître comme une mesure d'équité visant à relier l'ensemble des capitales de province, tout autant que comme une manière de les désolidariser et de casser ainsi l'axe méditerranéen. En effet, en plaçant Tarragone sur la ligne de Barcelone et Castellón sur celle de Valence, chacune de ces deux villes se voit dotée d'une connexion à grande vitesse, mais privée d'une liaison avec sa voisine. Ces villes sont donc au centre de l'enjeu politique national du corridor méditerranéen comme alternative au réseau radial.

À l'échelle urbaine, l'inscription de ces villes dans le réseau se traduit par l'adaptation des gares à l'accueil de l'AVE, comme à Alicante, ou par la création de nouvelles gares, le plus souvent à l'extérieur du noyau urbain, comme c'est le cas de la gare de Requena-Utiel. Les investissements sont plus limités et les ambitions plus restreintes. Partant du constat d'une mauvaise connexion entre la gare et le tissu urbain, ainsi qu'entre les grandes lignes et les transports urbains, le projet initial de gare AVE d'Alicante prévoyait une mise en souterrain d'une partie de l'infrastructure afin de la connecter au réseau de tramway et de réorganiser le parvis. En juin 2013, Alicante a reçu l'AVE et a inauguré l'extension provisoire de sa gare, moins spectaculaire que prévu, et dont les travaux n'étaient pas totalement terminés : la gare AVE est en réalité une halle adossée à la gare historique, dont les voies ont simplement été reculées.

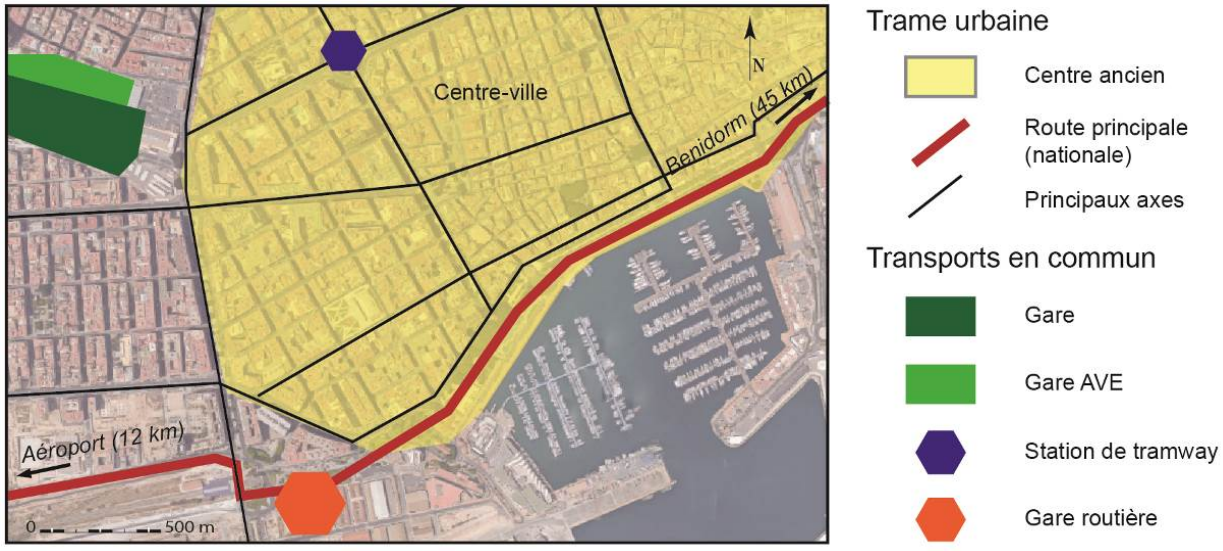


Fig. 4 – La gare d'Alicante dans son contexte urbain

À l'extérieur, les accès n'ont pas été améliorés, pas plus que la connexion intermodale, puisque l'arrêt de tramway le plus proche (Luceros) se situe à plus de 10' de marche. Or c'est à partir de cette station que les différents quartiers de la ville sont reliés, ainsi que certaines stations balnéaires comme Benidorm. La gare routière est, elle aussi, à distance de la gare ferroviaire, qui n'a pas non plus de liaison avec l'aéroport. Ce manque de relation entre les différents modes, en particulier ceux qui permettraient aux touristes de se déplacer aisément d'un lieu à l'autre, est contradictoire avec le projet initialement développé ainsi qu'avec les attentes du secteur touristique, pilier de l'économie de la région d'Alicante.

La gare apparaît comme un point de cristallisation du rapport de forces entre le corridor méditerranéen et le développement du réseau axial. En effet, pour les principales métropoles, les nouvelles gares représentent la possibilité réelle d'une fonction nodale au contact du réseau radial et de l'axe littoral. Pour les villes moyennes ou petites, le même

argumentaire est parfois mobilisé par des élus désireux d'apparaître comme des acteurs de premier plan du corridor méditerranéen.

III - MYTHE ET REALITE DU ROLE DES GARES DANS LA METROPOLISATION DU CORRIDOR MEDITERRANEEN

Les projets de gares à grande vitesse des villes méditerranéennes espagnoles sont à la fois un outil dans la construction d'un projet plus large d'accession à un statut européen, et un révélateur des atouts de la ville en termes démographiques, économiques et fonctionnels. Ces arguments doivent légitimer les demandes de financement auprès des autorités nationales, mais aussi européennes, voire auprès du secteur privé, pour un projet d'équipement ambitieux et la revendication d'un statut de nœud sur le corridor méditerranéen. Toutefois, les gares AVE peuvent aussi apparaître comme des facteurs de renforcement du réseau radial. Au-delà de l'image métropolitaine qu'elles véhiculent, elles sont au centre de processus de politisation, c'est-à-dire d'une appropriation de l'objet dans la sphère du débat politique à toutes les échelles.

1- Le lien gare/métropolisation : de quoi les gares sont-elles le nom ?

Les projets de gares à grande vitesse du corridor méditerranéen s'inscrivent dans le contexte des RTE-T et des grands projets d'infrastructure d'échelle transnationale. C'est au prisme de cet emboîtement d'échelles que l'on peut appréhender le poids symbolique et politique dont les gares sont investies et le rôle qui est le leur dans le processus de métropolisation du littoral. Les documents institutionnels produits aux différents échelons nourrissent largement le discours portant sur la place des villes dans le réseau. Ces documents émanent essentiellement de l'État central et la Commission européenne. L'État définit les réseaux nationaux et négocie avec les Communautés autonomes et les villes le tracé et les points d'entrée et de sortie du réseau. Le résultat de ces décisions est régulièrement mis à jour par le Ministère chargé des transports (*Ministerio de Fomento*) dans des documents de programmation comme le *PITVI* aujourd'hui en vigueur (Ministerio de Fomento, 2012)[7]. En outre, c'est également le Gouvernement qui classe les projets et en propose un prioritaire à la Commission européenne, en l'occurrence le corridor méditerranéen. La Commission définit alors un réseau prioritaire européen susceptible de recevoir des subsides de l'Union (Commission européenne, 2013). Si les RTE-T s'accompagnent de cartes qui ont un fort impact visuel et symbolique, ils définissent en réalité une liste de villes qui sont les nœuds du futur réseau. Or seules Barcelone, Valence et Algésiras sont systématiquement dans la liste pour la partie méditerranéenne de l'Espagne[8].

Ces villes ont pour caractéristiques d'être les plus importantes en population et les plus actives sur le plan économique. Néanmoins, on ne peut pas qualifier toutes les villes candidates de métropoles au sens plein. On peut parler de « métropoles incomplètes » (Santos, 1971) pour certaines d'entre elles, en tant qu'elles ont des activités importantes et des fonctions de décision dans des domaines limités, voire de métropoles en constitution pour celles dont l'activité en voie de diversification pourrait tirer bénéfice de l'arrivée de la grande vitesse. En outre, à l'échelle nationale, seules Barcelone et Valence peuvent être considérées comme des villes à statut métropolitain. Ce sont d'ailleurs elles qui, par leurs projets, se placent dans une logique de concurrence avec la capitale nationale.

[7] Le PEIT, Plan stratégique d'infrastructures et de transport, et le PITVI, Plan d'infrastructures, de transport et de logement, sont des documents de planification édités périodiquement par le Ministère chargé des Transports. Ils fixent les grands axes de la politique gouvernementale en la matière.
[8] Le double tracé voté en 2013 retient toutefois aussi Tarragone, Murcie et Carthagène.

2- Les gares à grande vitesse du corridor méditerranéen dans une relation triangulaire avec Madrid

Les gares jouent, dans les métropoles méditerranéennes espagnoles, le rôle de phares, d'objets clairement identifiables qui indiquent le statut de la ville. Ce rôle est d'autant plus important que les métropoles littorales sont prises dans une relation triangulaire dans laquelle Madrid, quoiqu'en-dehors du corridor méditerranéen, joue le rôle ambigu de repoussoir (car elle représente l'autorité étatique et la centralité nationale) et de modèle (en raison de son statut de capitale). La question des gares est donc emblématique de la compétition qui existe entre métropoles espagnoles et de la charge symbolique investie dans les gares.

Barcelone et Valence, deuxième et troisième villes du pays, sont en concurrence avec Madrid sur tous les plans, et en particulier sur celui de l'influence politique. La particularité du modèle espagnol de dévolution variable de compétences aux autorités locales exacerbe en effet cette rivalité d'influence. Capitales de Communautés autonomes, elles sont au centre de la revendication d'une plus grande autonomie. L'enjeu de la liaison à grande vitesse avec la capitale nationale est alors un élément important pour chacune de ces villes. Les projets se situent dans une logique ambiguë de concurrence avec Madrid, qui est à la fois le repoussoir et le paradigme ultime. En effet, Barcelone comme Valence empruntent à la capitale nationale leur modèle de développement ferroviaire, avec des projets qui comprennent un tunnel traversant (comme entre Atocha et Chamartín à Madrid), une gare en souterrain (comme l'extension d'Atocha, en-dessous du niveau de base de la ville), la construction d'un quartier d'affaires (comme celui qui entoure la gare de Chamartín), la rénovation des infrastructures existantes à l'occasion de l'arrivée de l'AVE (comme cela a été le cas à Atocha). Il s'agit donc de mettre à profit l'arrivée de la grande vitesse pour se doter non seulement d'une nouvelle gare, dont le modèle est à la fois madrilène et européen, mais plus encore d'une incarnation à la fois concrète et symbolique de la modernité métropolitaine. Enfin, les mégaprojets de gare de Barcelone et Valence se répondent l'un l'autre.

3- Les gares et la question de leur insertion dans le temps politique

Les projets métropolitains des villes méditerranéennes se trouvent pris dans les temporalités parfois contradictoires de la planification européenne, de la construction d'un réseau national à grande vitesse et des agendas d'aménagement urbain. La grande vitesse ferroviaire a un rôle majeur dans la gouvernance territoriale car elle apparaît comme l'enjeu le plus visible, dégageant l'image de marque la plus positive et mobilisant le plus largement les acteurs locaux. Cette place centrale dans les processus de prise de décision au niveau national, contrastant avec le caractère marginal du transport de passagers dans les RTE-T comme dans les derniers développements des documents de programmation espagnols, est liée à l'investissement symbolique qu'elle revêt pour les différents acteurs.

Lors d'événements symboliques comme l'inauguration d'une gare AVE, l'ensemble des acteurs institutionnels aux différents échelons se rassemblent. C'est le cas à Valence en 2010 ou encore à Alicante en 2013. Toutefois, l'unité de façade réunissant tous les échelons ne doit pas occulter des dissensions importantes nourries par des crises politiques régionales et locales. Ainsi, dans la Communauté valencienne, les dirigeants PP sont désormais visés par des scandales politiques, tandis que la Maire d'Alicante, écartée de l'inauguration de l'AVE, est accusée de corruption.

La politisation des gares comme objets d'un corridor méditerranéen particulièrement consensuel jusqu'aux années 2000, s'impose donc jusqu'à la crise car les gares sont associées à une image positive. Or cette image n'est désormais plus la même et les projets se heurtent désormais à des oppositions. La contestation qui émerge face aux mégaprojets prend peu à peu de l'ampleur, même si elle ne vise pas spécifiquement l'objet gare. Elle est

d'abord une contestation des investissements de prestige colossaux consentis pour l'ensemble du réseau à grande vitesse, et en particulier pour la construction de lignes dont la rentabilité est douteuse. Corolairement, l'investissement de la part de collectivités locales surendettées dans des équipements prestigieux est rapproché par ses détracteurs – qu'ils soient citoyens espagnols ou institutions européennes – du peu de moyens investis pour améliorer les conditions sanitaires, éducatives et sociales de la population locale.

Ces projets nourrissent en outre les accusations plus générales de mauvaise gestion à l'encontre des autorités, notamment en matière d'infrastructures de transport. Par exemple, à l'échelle très locale, une fausse inauguration de l'aéroport de Castellón a été organisée par des opposants au projet. Ces derniers ont lancé des avions en papier pour manifester contre les investissements consentis à un équipement qui n'a jamais ouvert ses pistes.



Photo 3 - Manifestations lors de l'inauguration à Alicante
(Cliché auteur, 17 juin 2013)

Dans le domaine des infrastructures ferroviaires, un exemple révélateur de la contestation de certains grands projets est fourni par l'arrivée de l'AVE à Alicante, le 17 juin 2013. L'organisation de l'inauguration a dû être revue au dernier moment pour en faire une cérémonie privée et rapide et non pas un événement public comme cela était initialement prévu. Le Prince Philippe, le Président du Gouvernement, la Ministre des Transports et les principales autorités régionales et locales étaient présents, mais sur fond de crise marquée par des manifestations républicaines, de protestations contre le gaspillage de l'argent public. La cérémonie d'inauguration s'est déroulée à huis clos, a été écourtée et la Maire de la ville, accusée de corruption, a été tenue à l'écart. Les différentes manifestations devant la gare au moment de l'inauguration, au nom d'intérêts différents et avec des objectifs divergents (Photo 3), montrent la fragmentation de l'opinion publique vis-à-vis des grandes infrastructures de transport dans un moment de crise politique et économique. Au moment de l'arrivée du premier AVE à Alicante, des manifestations avaient lieu sur le parvis de la gare pour des motifs différents. On y comptait notamment les revendications d'Elche, qui revendiquait sa desserte à grande vitesse, une manifestation républicaine protestant contre la présence du Prince Philippe, et des opposants aux grands investissements en matière d'infrastructures au nom de la priorité qui devrait être accordée à d'autres secteurs.

Ainsi, les projets de gares à grande vitesse, parce qu'ils cristallisent des intérêts des revendications parfois éloignés de la question de la desserte ferroviaire, sont au centre de processus de politisation multiscalaires, allant de systèmes d'oppositions institutionnelles à l'échelle nationale jusqu'à la manifestation d'intérêts très locaux.

CONCLUSION

Le statut des grands projets de gares des métropoles du corridor méditerranéen est pour le moins ambigu. Ces équipements sont à la fois le signe d'un processus de métropolisation à l'œuvre très actif en dépit de la crise actuelle et un objet incantatoire mobilisé par les villes pour tenter d'atteindre une place dans le concert métropolitain européen. Dans une certaine mesure, les projets de gares valent plus pour l'ensemble des projets urbains qu'ils véhiculent, et qui sont un palliatif au caractère incomplet de la métropolisation, que pour eux-mêmes. Toutefois, la multiplication des grandes infrastructures ambitieuses, aux capacités sans commune mesure avec le trafic réel et au devenir incertain rappelle les « cathédrales dans le désert » disséminées sur le territoire espagnol avant l'éclatement de la bulle immobilière. La crise économique, ainsi que les retards accumulés par le projet de corridor méditerranéen, d'une part du fait de la variation des projets dans le temps, et d'autre part du fait de la menace qu'il représente pour le gouvernement central espagnol, ont placé les projets de gares dans une situation complexe. En effet, les gares comme éléments d'une politique d'aménagement local évoluent dans une temporalité urbaine, obéissant au calendrier politique local ainsi qu'aux intérêts de la ville à un moment donné. Pourtant, elles sont aussi soumises, en tant qu'infrastructures, au calendrier de réalisation des lignes qui obéit, quant à lui, à des logiques politiques et de financement tout à fait distinctes.

Par ailleurs, les gares à grande vitesse sont au centre d'un processus politique qui se joue entre les acteurs à différents niveaux institutionnels. Les projets de gares sont, pour les villes littorales, un facteur supplémentaire de pression en faveur du corridor méditerranéen, en même temps qu'un objet phare autour duquel se cristallisent les revendications. Dès lors, les gares deviennent un objet de négociation entre les collectivités territoriales et l'État central, et elles peuvent être utilisées par ce dernier comme un moyen d'accéder aux requêtes des premières tout en les arrimant au réseau radial, retardant de ce fait la réalisation du corridor. Enfin, les critiques de la grande vitesse qui se renforcent au prisme de la crise économique achèvent de donner aux gares une dimension symbolique, parce que spatialement visible, dans le débat politique.

Bibliographie

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. & Masson S., 2006, La LGV Est-Européenne en Champagne-Ardenne : quels effets sur la cohésion territoriale champardennaise ?, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n°2, pp. 245-261.

Bédard M., 2002, Une typologie du haut-lieu, ou la quadrature d'un géosymbole, *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 46, n°127, pp. 49-74.

Bellet C. & Gutiérrez A., 2011, Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XXI. La integración de la alta velocidad en el medio urbano, *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n°55, pp. 251-279.

Béthemont J., 2008, *Géographie de la Méditerranée*, Paris, A. Colin, 351 p.

Boira i Maiques J., 2007, El eje mediterráneo y las redes transeuropeas de transporte (RTE-T): historia de un desencuentro. De la cumbre de Essen (1994) a la dimensión exterior (2006), *Papers*, n°44, pp. 44–57.

Boira i Maiques J., 2010, L'Eix Mediterrani: entre les dinàmiques locals i la perspectiva megaregional, *Documents d'anàlisi geogràfica*, vol. 56, n°1, pp. 91-109.

Borja J. & Muxí Z., 2004, *Urbanismo en el siglo XXI: una visión crítica: Bilbao, Madrid, Valencia, Barcelona*, Barcelone, Universitat Politècnica de Catalunya, 234 p.

Carrière J.-P., 2002, *Villes et projets urbains en Méditerranée*, Tours, Presses universitaires François-Rabelais, 135 p.

Castet J.-B., 2011, *Les impacts des expositions internationales et universelles sur les dynamiques métropolitaines des villes de la péninsule ibérique : Séville, Lisbonne et Saragosse*, Thèse de doctorat, Université d'Aix-Marseille, 418 p

Delage A., 2013, *La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle. Le retournement de valeur dans les projets urbains de quartiers de gare, à Saint-Étienne-Châteaucreux et Liège-Guillemins (Belgique)*. Thèse de doctorat, Université Lumière-Lyon II, 540 p.

Díaz Márquez S. et Ureña Francés J. M., 2010, El estudio del papel territorial de los intercambiadores de transporte : revisión y propuesta metodológica, *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n°54, pp. 29-56.

Dimitriou H. T., Ward J. E. & Wright P. G., 2013, Mega transport projects - Beyond the 'iron triangle': Findings from the OMEGA research programme, *Progress in Planning*, vol. 86, pp. 1-43.

Escallier R., 2002, Métropoles et globalisation dans le monde arabe et méditerranéen : état, enjeux et perspectives, *Cahiers de la Méditerranée*, n°64, pp. 1-21.

Facchinetti-Mannone V., 2010, Les facteurs d'implantation des activités autour des nouvelles gares TGV périphériques (comparaison Espagne/France), Colloque international « Gares et territoires de la grande vitesse ferroviaire », Dijon.

Facchinetti-Mannone V., Bellet C., Ribalaygua C. & Richer C., 2013, Les petites agglomérations françaises et espagnoles face à la grande vitesse ferroviaire : comment convertir l'accessibilité en attractivité ?, *Les Cahiers scientifiques du transport*, vol. 63, pp. 3-31.

Le Galès P., 2003, *Le retour des villes européennes : sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance*, Paris, Presses de Sciences Po, 454 p.

Grésillon B., 2010, Villes, création et événements culturels en Méditerranée : un certain regard, *Méditerranée*, vol. 2010/1, n°114, pp. 3-5.

Halbert L., Cicille P. & Rozenblat C., 2012, *Quelles métropoles en Europe ? Des villes en réseaux*, Paris, La Documentation française (Travaux), 112 p.

Hall P.G. & Pain K., 2006, *The polycentric metropolis: learning from mega-city regions in Europe*, Londres, Routledge, 228 p.

Libourel E., 2011, *L'insertion de Valence dans le corridor ferroviaire méditerranéen. Stratégies multiscalaires et aménagement urbain*, Mémoire de Master 2, Université Paris-Est, 164 p.

Rozenblat C., 1997, L'efficacité des réseaux de villes pour le développement et la diffusion des entreprises multinationales en Europe (1990 - 1996), *Flux*, vol. 13, n°27, pp. 41-58.

Santos M., 1971, Villes et métropoles incomplètes : possibilités et processus de promotion, *Revue de Géographie alpine*, vol. LIX, n°4, pp. 525-532.

Terrin J.-J., Marie J.-B. & Leheis S. (dir.), 2011, *Gares et dynamiques urbaines: les enjeux de la grande vitesse : Barcelone, Lille, Lyon, Marseille, Rotterdam, Torino*, Marseille, Parenthèses, 217 p.

Ureña J. M. *& al*., 2005, Alta velocidad ferroviaria e integración metropolitana en España: el caso de Ciudad Real y Puertollano, *EURE (Santiago)*, vol. 31, n° 92, pp. 87-104.

Ureña J. M., Menerault P. & Garmendia M., 2009, The high-speed rail challenge for big intermediate cities: A national, regional and local perspective, *Cities*, vol. 26, n° 5, pp. 266-279.

Commission européenne, 2013, The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013, Bruxelles, Commission européenne, 48 p.

Institut de la Méditerranée, 2004, *Vers la création d'une zone d'intégration mondiale en Méditerranée (Livre Blanc)*, Marseille, Institut de la Méditerranée, 294 p.

Ministerio de Fomento, 2012, *Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (2012-2024)*, Madrid, Ministerio de Fomento, 386 p.

Parlement européen, 1996, Décision n°1692/96/CE de Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, *Journal Officiel des Communautés européennes*, n°L228.