

Proposition d'article pour les Cahiers scientifiques des transports  
Appel à contribution au dossier thématique (N° 63/2013)  
« TGV et villes petites et moyennes : les enseignements d'études de cas en Europe »

## **Les petites agglomérations françaises et espagnoles face à la grande vitesse ferroviaire : comment convertir l'accessibilité en attractivité ?**

**V. Facchinetti-Mannone**, Maître de conférences en Géographie, Laboratoire THéMA – UMR 6049.  
Université de Bourgogne. [valerie.mannone@u-bourgogne.fr](mailto:valerie.mannone@u-bourgogne.fr)

**C. Bellet**, Maître de conférences, Departamento de Geografia y Sociologia, Universitat de Lleida.  
[c.bellet@geosoc.udl.cat](mailto:c.bellet@geosoc.udl.cat)

**C. Ribalaygua**, professeur assistante, Departamento de Geografía, Universidad de Cantabria.  
[cecilia.ribalaygua@unican.es](mailto:cecilia.ribalaygua@unican.es)

**C. Richer**, chargé de recherches, CETE Nord-Picardie. [cyprien.richer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:cyprien.richer@developpement-durable.gouv.fr)

### **Résumé**

Caractérisés par une taille et une structure radiale similaires, les réseaux ferroviaires à grande vitesse français et espagnols sont conçus pour répondre aux besoins d'accessibilité à longue distance des grands systèmes métropolitains. Les deux réseaux desservent néanmoins un certain nombre d'agglomérations de moins de 100 000 habitants, qui ont vu dans cette opportunité le moyen de renforcer leur attractivité. La comparaison des deux réseaux, dont le fonctionnement obéit à des principes d'exploitation différents, permet de préciser le rôle joué par la grande vitesse dans la situation spécifique de ces petites agglomérations et d'analyser les interactions entre les gains d'accessibilité dont elles ont bénéficié et les stratégies de valorisation qu'elles ont mis en œuvre. Au-delà de leur diversité, les projets d'aménagement très ambitieux n'ont eu que des retombées modestes. Les réalisations partielles des stratégies mises en œuvre interrogent les capacités de ces petites villes, aux fonctions polarisatrices réduites, à articuler gain d'accessibilité et développement territorial dans un contexte de métropolisation accentué par la grande vitesse.

### **Mots clés**

Grande Vitesse Ferroviaire, Stratégies territoriales, Petites agglomérations, Métropolisation, France, Espagne

**JEL : O18, R41, R42, R58**

Version auteur

# Introduction

Inaugurés respectivement en 1981 (LGV Paris-Lyon) et 1992 (LGV Madrid-Séville), les réseaux ferroviaires à grande vitesse français et espagnol sont, avec une longueur équivalente de plus de 2000 km de lignes nouvelles<sup>1</sup>, les plus étendus d'Europe. Ils se sont développés selon une structure radiale similaire, conforme à l'organisation des réseaux urbains nationaux, qui place les capitales des deux Etats au centre d'une étoile à grande vitesse à quatre branches. Conçus pour concurrencer l'avion et pallier les dysfonctionnements du réseau classique, ces deux systèmes à grande vitesse reposent sur la réalisation de nouvelles lignes ferroviaires, indépendantes du réseau classique, dont les caractéristiques techniques permettent des relations rapides et plus directes entre la capitale nationale et les principales métropoles de province. En France, l'enjeu de l'extension du réseau est de relier l'ensemble des grandes villes à Paris en moins de trois heures de centre à centre, seuil temporel au-delà duquel la redistribution modale des parts de marché est à l'avantage du transport aérien (REF). En Espagne, l'objectif du Plan Stratégique d'Infrastructures de Transport (PEIT) 2005-2020, est de mettre l'ensemble des capitales provinciales à moins de 4h de Madrid afin d'accroître les parts de marché du chemin de fer et de renforcer l'équité et la cohésion territoriales en faveur du développement régional (Bel et Albalade, 2011).

Même si les deux réseaux présentent des principes d'exploitation spécifiques, sur lesquels nous reviendrons, les deux pays se prêtent bien à une mise en perspective des problématiques territoriales liées la grande vitesse ferroviaire<sup>2</sup>. L'extension des deux réseaux met en effet en tension deux logiques spatiales de nature et d'échelles différentes (Facchinetti-Mannone, Bavoux, 2010) :

- la logique réticulaire nationale, portée par les grands opérateurs de réseau, qui vise, au nom de l'efficacité économique du système à optimiser la vitesse au profit des relations entre les plus grandes villes ;
- et la logique territoriale régionale et locale, portée par les collectivités, qui s'exprime par l'adoption de stratégies de valorisation destinées à articuler la grande vitesse aux enjeux de développement urbain afin de tirer parti du renforcement d'attractivité attribué à la contraction de l'espace-temps.

La question de l'articulation entre ces deux logiques se pose de façon spécifique dans le cas des petites villes dont la desserte ne constitue pas, sauf exception<sup>3</sup>, un argument déterminant pour justifier la réalisation d'une LGV. En dépit de fonctions métropolitaines modestes et d'un poids démographique insuffisant pour justifier la rentabilité d'une desserte à grande vitesse, certaines petites villes françaises et espagnoles ont saisi l'opportunité de se positionner sur le tracé d'une LGV conçue à et pour une autre échelle. Les petites agglomérations ont cependant moins de poids à faire valoir dans les choix de localisation de gares nouvelles ou dans la négociation des dessertes par les trains à grande vitesse, ce qui interroge leur véritable intégration au réseau à grande vitesse. Les gains d'accessibilité substantiels dont elles ont bénéficié constituent une réelle opportunité de développement mais les tentatives de renforcement de l'attractivité peuvent s'avérer aléatoires dans la mesure où la grande vitesse accroît la polarisation exercée par les plus grandes villes. Comment, dans un contexte de métropolisation accentué par la grande vitesse, convertir la contraction de l'espace-temps en plus-value territoriale pour les petites agglomérations ?

L'objectif de cet article est d'analyser les similitudes et décalages entre la France et l'Espagne dans les relations réciproques qu'entretiennent les petites agglomérations<sup>4</sup>, dont nous fixons le seuil à moins de 100

<sup>1</sup> Précisément 2144 km (Espagne) et 2036 km (France) de lignes nouvelles, selon l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), sans compter les lignes conventionnelles aménagées pour permettre la circulation des trains à grande vitesse.

<sup>2</sup> Les journées européennes « Alta Velocidad y Territorio » organisées par l'université de Castilla-La Mancha à Ciudad Real ont largement contribué à alimenter la réflexion croisée sur les modèles français et espagnols de la grande vitesse ferroviaire. Information : <http://www.uclm.es/cr/caminos/>

<sup>3</sup> Le cas de Tolède est une exception puisque la ville de 83 000 habitants bénéficie d'une liaison à grande vitesse spécifique avec Madrid.

<sup>4</sup> L'agglomération est définie ici au sens d'Unité Urbaine comme une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu ; définition que nous avons appliquée aux cas espagnols où l'appareil statistique ne tient compte que des entités administratives.

000 habitants, et la grande vitesse ferroviaire. Afin d'évaluer l'opportunité éventuelle de la grande vitesse pour ces petites villes, il s'agira tout d'abord de comprendre ce que change le train à grande vitesse pour ces petites agglomérations en termes d'accessibilité et de mobilité. Les gains d'accessibilité sont-ils susceptibles d'alimenter des démarches de valorisation ambitieuses ? Puis, nous analyserons, à partir du cas spécifique des petites agglomérations desservies par une gare sur ligne à grande vitesse, comment les petites villes ont cherché à convertir cette nouvelle accessibilité en attractivité à travers une comparaison des stratégies de valorisation adoptées. Cette confrontation entre accessibilité à grande vitesse et stratégies locales de valorisation a pour ambition d'identifier les conditions de réussite de la greffe entre réseau et territoire dans le contexte des petites agglomérations. Quelles sont les conditions favorables à une articulation des stratégies de développement territorial portées par les acteurs locaux avec les logiques métropolitaines réticulaires dont ils ne sont pas maîtres. L'insertion de ces petites villes au réseau à grande vitesse modifie-t-elle leur rayonnement et leurs dynamiques économiques et territoriales dans un contexte de métropolisation accentuée par la grande vitesse ?

## **1/ La desserte à grande vitesse des petites agglomérations : une (r)évolution de l'accessibilité ?**

La constitution d'une base de données exhaustive reposant sur les modalités d'intégration au réseau et les caractéristiques de l'offre ferroviaire en termes de fréquences, de destinations proposées et de temps d'accès aux capitales permet de réaliser une analyse comparative de la desserte à grande vitesse des petites agglomérations en France et en Espagne. Les villes étudiées sont définies par un seuil maximal de 100 000 habitants et minimal de 10 000 habitants afin d'exclure les communes isolées dotées d'une gare destinée à la desserte d'agglomérations plus éloignées. En effet, notre objectif étant de mettre en perspective gains d'accessibilité et démarches de valorisation de la grande vitesse, nous avons choisi d'écarter les agglomérations de moins de 100 000 habitants concernées par un accès au réseau situé hors du périmètre sur lequel s'exercent leurs compétences d'aménagement<sup>5</sup>.

### **1-1/ Quelles sont les petites agglomérations concernées par la grande vitesse ferroviaire ?**

Avant d'aborder le cas spécifique des petites agglomérations, notons que la répartition des villes desservies selon leur taille (cf. Tab. 1) souligne le caractère sélectif de la grande vitesse. Privilégiant une logique d'efficacité fondée sur l'accélération et la massification des flux au profit des plus grandes concentrations urbaines, les deux réseaux à grande vitesse desservent systématiquement les métropoles de plus d'un million d'habitants. Puis, le nombre de villes connectées au réseau diminue à mesure que l'on descend dans la hiérarchie urbaine. La part des villes de rang inférieur desservies par la grande vitesse présente néanmoins des différences sensibles entre les deux pays. En France, la compatibilité des LGV avec le réseau classique a permis, par une desserte largement ramifiée du territoire, d'étendre les bénéfices de la grande vitesse à un nombre plus important de villes petites et moyennes. En Espagne, dans un souci d'intégration européenne, les LGV ont été construites à écartement UIC (1.435 m), alors que le réseau ibérique présente un écartement plus large (1.668 m) et une tension d'alimentation différente. La faible interopérabilité du réseau ferroviaire se traduit par un nombre plus réduit de villes petites et moyennes desservies.

---

<sup>5</sup> Par exemple, les agglomérations de Saint-Quentin ou Verdun (moins de 100 000 habitants) ne font pas partie de notre échantillon d'étude car les gares TGV qui les desservent (gare TGV-Haute Picardie et Gare Meuse), situées en dehors des aires urbaines, sont trop excentrées pour faire l'objet d'une démarche de valorisation portée principalement par ces agglomérations.

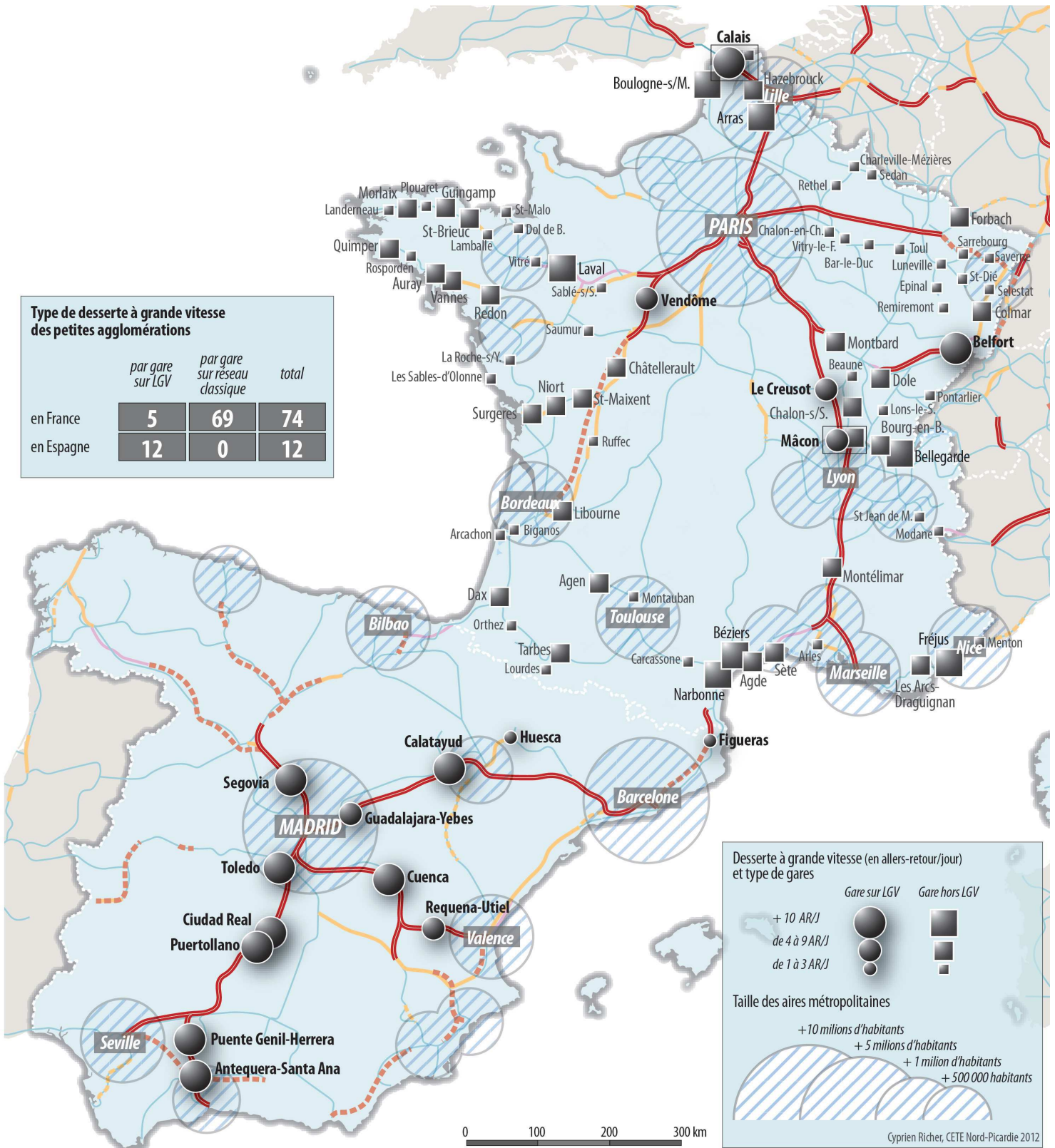
*FIG 1 : Répartition des agglomérations desservies par train à grande vitesse selon leur taille*

		<b>Métropole Plus d'1 M</b>	<b>500 000 à 1 M</b>	<b>200 000 à 500 000</b>	<b>100 000 à 200 000</b>	<b>Moins de 100 000</b>
FRANCE	Nb total de villes	4	6	22	22	928
	Nb total de villes desservies	4	6	20	18	74
	Part des villes desservies	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>90%</b>	<b>82%</b>	<b>8%</b>
ESPAGNE	Nb total de villes	4	7	21	37	683
	Nb total de villes desservies	4	2	3	3	12
	Part total des villes desservies	<b>100%</b>	<b>30%</b>	<b>14%</b>	<b>8%</b>	<b>1.7%</b>

Les agglomérations de moins de 100 000 habitants sont, en raison d'un potentiel de clientèle plus restreint, beaucoup moins nombreuses à bénéficier d'une connexion au réseau. En France, la compatibilité a permis d'étendre la desserte grande vitesse à un nombre plus important de petites villes : 8 % des villes de moins de 100 000 habitants sont desservies contre 1.7 % dans le cas espagnol. Les modalités d'intégration de ces petites villes au réseau sont toutefois différentes. Si l'ensemble des 12 petites villes espagnoles connectées au réseau sont desservies directement par une LGV, elles ne sont que 5 en France à disposer d'une desserte directe par l'intermédiaire d'une nouvelle gare implantée sur le territoire de l'agglomération, et la majorité des petites villes françaises (69 cas) desservies, le sont par l'intermédiaire du réseau conventionnel.

La différence entre desserte par LGV et desserte via le réseau classique est d'abord d'ordre quantitatif. Parce que leur profil autorise des vitesses de circulation plus élevées, les LGV permettent une plus forte contraction de l'espace-temps. Pour les villes desservies par l'intermédiaire du réseau classique, les gains de temps avec la capitale varient en général de 25 à 40 % en fonction de la position qu'elles occupent dans le réseau, et dépassent 50 % pour les villes situées sur le tracé d'une LGV. Ainsi, le TGV Atlantique a mis Vendôme à 42 mn de Paris, alors que la liaison s'effectuait en 2h10 par le réseau classique. La LGV Madrid – Valladolid relie désormais Ségovie à la capitale en 25 mn, contre 2h15 par la ligne conventionnelle. La mise en service de nouvelles lignes au tracé indépendant du réseau classique a considérablement amélioré l'accessibilité de territoires restés jusque-là à l'écart des grands axes nationaux. Le Creusot, en marge des axes de circulation qui transitent par la Bourgogne, occupe désormais une situation privilégiée entre Paris et Lyon. Ciudad Real et Puertollano, à l'écart des infrastructures de transport reliant Madrid à l'Andalousie, font, depuis 1992, pleinement partie de l'aire d'attraction madrilène (Menendez, Coronado, Rivas, 2002). Il convient néanmoins de nuancer ces gains de temps spectaculaires. L'exemple d'Arras, desservie via sa gare historique par un court raccordement à la LGV Nord, a bénéficié de gains de temps tout aussi importants que si elle avait été desservie par une gare nouvelle sur LGV qui aurait imposé des temps d'accès supplémentaire pour rejoindre le centre. La distinction entre les deux types de desserte revêt également une dimension plus qualitative, liée à l'image de modernité attachée à la nouvelle offre. Les débats suscités par les projets de nouvelles LGV montrent qu'un certain nombre de petites villes ne sont pas indifférentes à cet effet image ; l'arrivée du nouveau train dans une nouvelle gare située sur une nouvelle ligne apparaissant plus valorisant que la desserte TGV de la gare historique.

FIG 2 : Les petites agglomérations desservies par trains à grande vitesse en France et en Espagne



Les petites agglomérations bénéficiant d'une gare implantée sur une ligne à grande vitesse en France et en Espagne sont donc relativement rares. Dans les deux cas, leur intégration au réseau est le fruit d'un arbitrage entre logique réticulaire nationale, privilégiant la vitesse, et logique territoriale, tenant compte des enjeux de développement urbain locaux (Facchinetti-Mannone, Bavoux, 2010) ; compromis obtenu à l'issue d'après négociations entre les grands opérateurs ferroviaires qui craignent que la desserte de ces petites villes, même si elle est source de trafic supplémentaire, pénalise l'optimisation des gains de temps et acteurs locaux, qui considèrent la grande vitesse comme un moyen de renforcer leur attractivité. En France, si on excepte Belfort (dont la desserte est couplée à celle de Montbéliard) et Calais (où la nouvelle gare se justifie par la proximité du terminal Transmanche), l'obtention d'une nouvelle gare TGV résulte d'une forte mobilisation des élus locaux qui refusaient de voir leur territoire traversé par une ligne nouvelle sans bénéficier d'un accès au réseau. Au Creusot, la halte technique initialement envisagée par la SNCF ne se serait probablement jamais transformée en gare TGV si les demandes des collectivités locales et régionales n'avaient pas reçu le soutien de la DATAR qui considérait la grande vitesse comme une solution à la crise industrielle du bassin sidérurgique. De même, la gare TGV de Vendôme apparaît clairement comme une condition d'acceptabilité sociale de la LGV Atlantique : la SNCF, face aux multiples oppositions soulevées par le tracé de la branche ouest, a fini par accorder une gare aux élus locaux pour ne pas remettre en cause l'existence même de la ligne nouvelle (Colin, Zembri, 1992).

En Espagne, où les Communautés Autonomes ont un poids politique plus important que les régions françaises dans les décisions relatives au tracé des lignes et à l'implantation des gares, la différence d'écartement avec un réseau conventionnel vieillissant a poussé les villes de rang inférieur à se mobiliser contre la logique nationale pour être intégrées au « chemin de fer du futur ». Située à l'écart des principaux axes, Ségovie, petite ville de 55 476 habitants à 85 km au nord-ouest de Madrid, n'aurait probablement jamais été intégrée au réseau sans la forte mobilisation des acteurs politiques, économiques et associatifs locaux réunis dans un comité de défense du chemin de fer. Face aux différentes propositions de tracé de la Direction Générale des Infrastructures Ferroviaires, qui laissaient la ville à l'écart de la LGV Madrid – Valladolid, ils proposèrent un tracé alternatif qui permettait de desservir Ségovie par l'intermédiaire d'une gare périphérique ; solution finalement adoptée malgré de fortes contraintes techniques et financières (Bellet, 2008). La desserte de Ségovie a en effet imposé la construction d'un tunnel de 28,4 km (le plus long tunnel ferroviaire réalisé en Espagne) pour un investissement de 1 129 millions d'euros (30 % de l'investissement total).

## **1-2/ Comment les petites agglomérations sont-elles desservies par la grande vitesse ?**

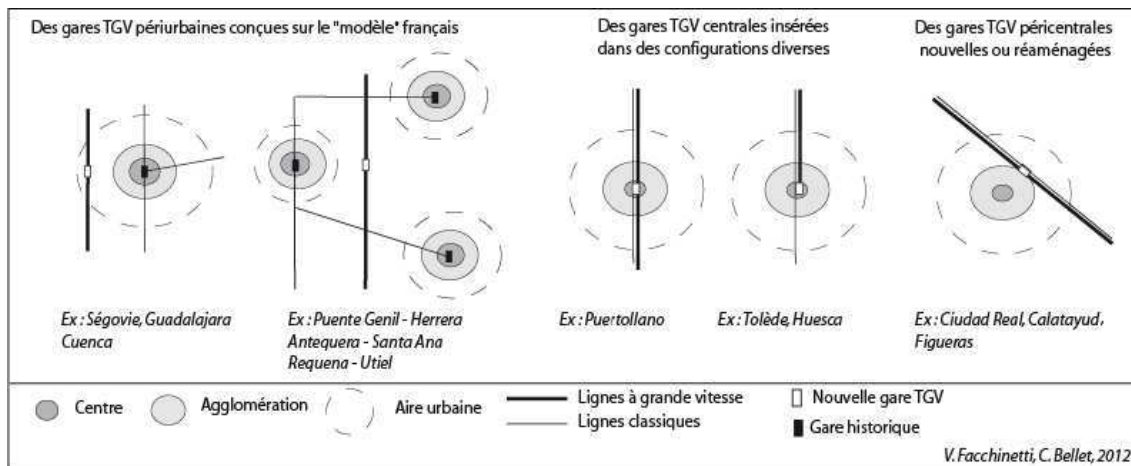
Le compromis entre logiques réticulaire et territoriale s'illustre également à travers les choix de localisation des points d'accès au réseau. Alors que les grandes villes sont desservies par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs gares centrales, complétées dans le cas français par de nouvelles gares en périphérie, les petites villes bénéficiant d'une desserte directe par LGV sont dans la majorité des cas desservies par l'intermédiaire d'une nouvelle gare implantée en périphérie de l'agglomération. Ce type de localisation permet d'adapter la grande vitesse au potentiel de clientèle plus réduit de ces petites villes. Elle permet d'élargir l'aire de chalandise régionale de la gare sans pénaliser les gains de temps à l'échelon national et limite les contraintes techniques, spatiales et financières liées à l'intégration de la nouvelle infrastructure.

FIG 3 : Type de localisation des gares sur LGV desservant les petites agglomérations en France et en Espagne

	Centre	Péricentre, bordure du tissu bâti	Périphérie de ville ou d'agglomération	total
France			Calais, Belfort, Le Creusot, Mâcon, Vendôme (5)	5
Espagne	Tolède, Huesca, Puertollano (3)	Calatayud, Ciudad Real, Figueras <sup>6</sup> (3)	Requena, Cuenca, Guadalajara, Segovie, Puente Genil, Antequerra (6)	12
Total	3	3	11	

En matière de localisation de gare, l'Espagne se distingue de la France où ces gares ex-urbanisées sont généralisées pour les petites villes directement desservies par LGV. Si la moitié des petites villes espagnoles étudiées sont desservies par des gares nouvelles implantées en périphérie d'agglomération; Calatayud et Tolède sont desservies par l'intermédiaire de leur gare historique, rénovée pour accueillir la grande vitesse, Puertollano a bénéficié d'une nouvelle gare centrale et Ciudad Real, comme Figueras, sont connectées au réseau par l'intermédiaire d'une nouvelle gare « péricentrale » implantée en limite du tissu bâti de l'agglomération. Si cette diversité de localisation semble répondre à une meilleure prise en compte des enjeux d'aménagement locaux, l'arrivée de la grande vitesse en Espagne ayant été considérée comme le moyen de résorber les dysfonctionnements urbains hérités de la mise en place du chemin de fer au siècle dernier (Bellet, Gutierrez, 2011), elle reste néanmoins une conséquence des choix techniques liés à la juxtaposition de deux réseaux à écartement différent. Pour ces petites villes, les gares centrales ou péricentrales ont été privilégiées, non pas tant parce qu'elles répondent aux logiques de développement territorial local, mais parce qu'elles constituent les seuls points de connexion entre les deux réseaux ferroviaires qui desservent le pays. Les choix de localisation des gares résultent d'opportunités techniques permettant, par la réutilisation partielle de l'emprise des lignes conventionnelles, d'intégrer la grande vitesse sans accroître les investissements.

FIG 4 : La diversité des configurations spatiales liées à la desserte des petites villes espagnoles

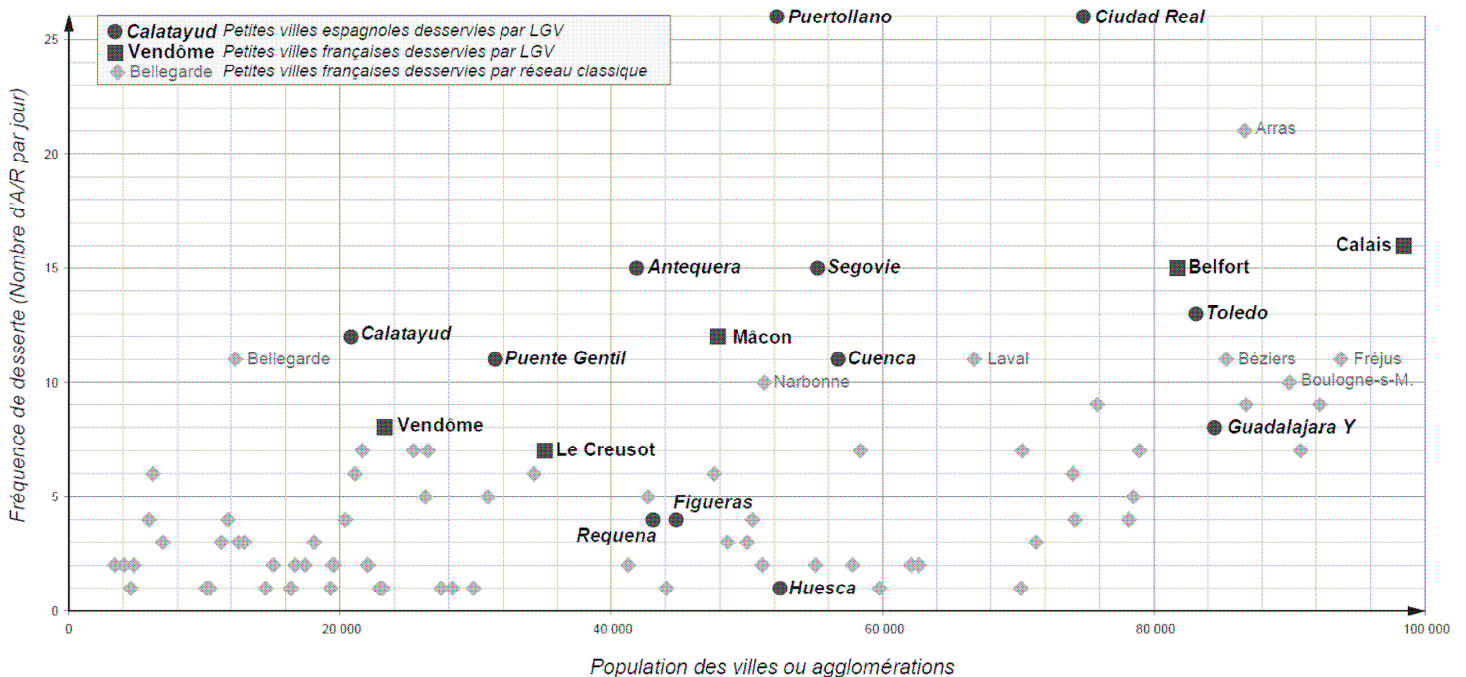


<sup>6</sup> Notons le cas original de la ville espagnole de Figueras, sur la ligne Barcelone-frontière française, qui est uniquement desservie par le réseau TGV français à destination de Paris via le tunnel du Perthus et qui n'est pas encore intégrée au réseau à grande vitesse espagnol.

### 1-3/ De quelle offre de service à grande vitesse dispose les petites agglomérations ?

Les agglomérations de moins de 100 000 habitants bénéficient d'une offre à grande vitesse moins étoffée et moins diversifiée que les villes de rang supérieur. La répartition des fréquences et des choix de destination révèle des divergences entre deux réseaux dont le fonctionnement obéit à des principes d'exploitation différents. En France, l'intensité des dessertes TGV est généralement corrélée à la taille des agglomérations, même si certaines présentent un nombre de services supérieur à ce que laisserait supposer leur taille. C'est le cas des agglomérations desservies par une gare nouvelles sur LGV<sup>7</sup>, de villes établies à la bifurcation de plusieurs lignes conventionnelles (Laval, Narbonne) ou de gares qui jouent, comme Bellegarde, un rôle majeur de correspondance entre liaisons TGV et TER. En Espagne, où les petites villes bénéficient d'un niveau de desserte plus élevé que les agglomérations françaises de même rang, la relation apparaît moins significative. Les fréquences ne sont pas tant liées à la taille des agglomérations, mais plutôt à leur position nodale au sein du réseau et à leur situation par rapport aux grandes aires métropolitaines. Ainsi, Calatayud, Puertollano ou Ciudad Real, que la contraction de l'espace-temps a intégré dans l'aire métropolitaine madrilène, sont desservies à fréquence élevée par rapport à leur niveau de population ; les LGV espagnoles offrant des capacités résiduelles suffisantes au renforcement et à la diversification des types de desserte.

*FIG 5 : La fréquence de desserte selon la taille des agglomérations en France et en Espagne*



<sup>7</sup> Certaines de ces gares, à l'instar de Belfort-Montbéliard TGV ou du Creusot TGV, implantées au centre de gravité de plusieurs pôles urbains, disposent de ce fait d'une aire de chalandise plus peuplée que les seules agglomérations sur le territoire desquelles elles sont situées.



Si la structure en étoile des deux réseaux impose la prédominance des flux radiaux, les plus rentables, l'extension progressive du réseau et la mise en place de nouvelles lignes contournant les capitales se sont traduit par une diversification de l'offre à grande vitesse. Aux relations radiales assurant des dessertes directes et cadencées entre les capitales et les grandes villes de province s'ajoutent des relations interrégionales à faible fréquence qui en raison d'une moindre rentabilité marquent des arrêts intermédiaires plus nombreux. En France, les petites agglomérations ont toutefois relativement peu profité de cette diversification de l'offre. La plupart d'entre elles sont desservies uniquement par des liaisons radiales complétées, pour les plus importantes, par quelques relations interrégionales<sup>8</sup>. En France, la logique réticulaire réserve la grande vitesse aux relations à longue distance, à l'exception de la région Nord-Pas-de-Calais, où la mobilisation des collectivités locales a permis de « détourner » la grande vitesse de sa vocation initiale en profitant des sillons disponibles sur la LGV Nord pour mettre en place une desserte TER-GV<sup>9</sup> et rapprocher les pôles régionaux de la métropole lilloise (Menerault, 2007 ; Setra, 2009).

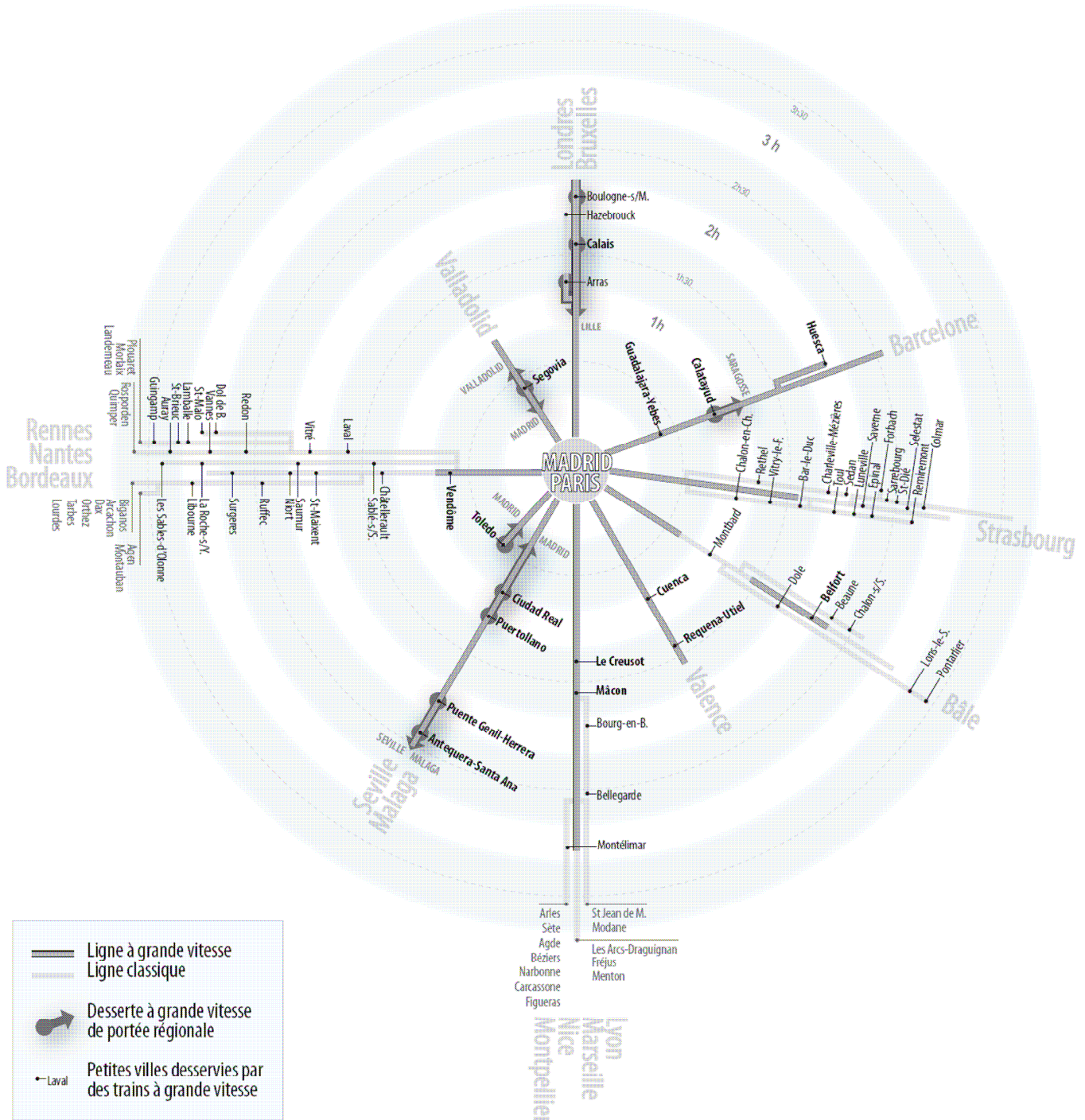
En Espagne, les LGV ne sont pas, comme en France, réservées aux seules liaisons grande vitesse à longue distance (services AVE). Elles accueillent également, sur certaines relations, les services « grande ligne » conventionnels assurés par TALGO, Alvia ou Alaria, qui permettent d'interconnecter réseau TGV et réseau conventionnel. Cette offre est complétée par des dessertes régionales à moyenne portée dédiées aux relations entre petites villes intermédiaires et grandes aires métropolitaines (services AVANT). La mise en place de ces services régionaux à grande vitesse résulte d'une adaptation de l'offre aux pratiques de déplacement des voyageurs. En effet, lors de la mise en service de la LGV Madrid-Séville, en avril 1992, le raccourcissement des temps de parcours entre la capitale et les petites villes de Ciudad Real et Puertollano provoqua une croissance de trafic très nettement supérieure aux prévisions, pénalisant le remplissage des trains au détriment des liaisons à longue portée. Ainsi, pour résorber ces dysfonctionnements, la RENFE a, dès novembre 1992, mis à profit les réserves de capacité de la nouvelle ligne pour créer des « navettes » à grande vitesse de courte à moyenne distance, distinctes de l'offre « AVE », afin de répondre aux besoins de trafic pendulaire entre les grandes métropoles et les petites villes intermédiaires qui entrent dans leur zone d'attraction. Subventionnés par les Communautés Autonomes, ces services AVANT, assurés par un matériel spécifique, se distinguent par des prestations plus réduites que l'offre AVE, ce qui permet de réduire les coûts d'exploitation de 30 à 45 % et d'offrir aux voyageurs des tarifs attractifs. Cette offre, presque systématiquement intégrée aux nouveaux projets de LGV, a été étendue aux relations Madrid-Tolède, Madrid-Ségovie-Valladolid, Calatayud-Saragosse, ainsi qu'aux relations régionales de l'Andalousie et de Catalogne, et a permis de renforcer les fréquences de desserte des petites villes espagnoles.

---

<sup>8</sup> Mâcon se distingue par une partition de sa desserte à grande vitesse : les liaisons radiales, qui ne doivent pas être pénalisées par des arrêts intermédiaires trop longs, desservent uniquement la nouvelle gare aménagée sur la LGV en périphérie de la ville, alors que la gare centrale accueille les flux à grande vitesse interrégionaux, récemment renforcés par la mise en service de la LGV Rhin-Rhône.

<sup>9</sup> Il s'agit d'une desserte régionale de centre à centre (De Lille vers Dunkerque, Calais, Boulogne, Arras) par TGV via les LGV et les raccordements au réseau classique. Cette situation unique en France n'a pas été anticipée au moment de la mise en service des lignes à grande vitesse mais exploite plutôt une opportunité concrétisée en 2000 par un accord financier entre la Région et la SNCF.

FIG 6 : Temps d'accès en train à grande vitesse à la capitale nationale



Ces choix d'exploitation différents se répercutent sur l'accessibilité des petites villes (cf. **fig. 5**). En France, bien que la compatibilité des LGV avec le réseau classique favorise une large diffusion des gains de temps, la SNCF s'est montrée réticente envers le développement de dessertes TGV à moyenne portée, qui risquait d'accroître les flux de navetteurs au détriment de la fréquentation des liaisons à longue distance. Ainsi, Mâcon ne dispose d'aucune relation par LGV avec la métropole lyonnaise à laquelle elle est pourtant largement intégrée par l'intermédiaire du réseau classique et de l'autoroute, et contrairement à l'Espagne, aucune des petites villes qui gravitent dans l'orbite de la capitale n'est intégrée au réseau. La grande vitesse participe ainsi de façon inégale à l'intégration métropolitaine des petites villes. En Espagne, la grande majorité des petites villes desservies par la grande vitesse (8 sur 12) se trouvent désormais à moins d'1h30 de Madrid et 3 d'entre elles sont reliées au centre de la capitale en moins de 30 mn, dans une situation comparable à celle des banlieues proches. Le réseau à grande vitesse français ne permet pas un tel rapprochement, et même s'il permet une plus large diffusion des gains de temps, seulement 11,5 % des 74 petites agglomérations desservies se trouvent entre 40 mn et 1h30 de Paris.

Ces rapprochements spectaculaires se sont traduits par un bouleversement des mobilités qui s'exprime par une forte croissance des flux pendulaires. Ces derniers représentent ainsi 40 % du trafic des gares TGV de Vendôme et de Ségovie. Une enquête réalisée par ThéMA en novembre 2011 auprès des usagers de la gare TGV du Creusot a révélé que 18 % des usagers de la gare effectuaient des déplacements quotidiens domicile-travail à destination de Paris et plus secondairement de Lyon, et 10 % des déplacements hebdomadaires de type domicile-études vers ces mêmes métropoles. Ce phénomène de « navetteurs » à moyenne et longue distances, reflet de l'intégration des petites villes « dans l'aire de fonctionnement quotidien des grandes agglomérations » (Ascher, 1998), est particulièrement marqué en Espagne pour les villes qui se sont retrouvées à moins d'une heure de Madrid. La forte progression du trafic pendulaire sur la liaison Madrid – Ciudad Real – Puertollano, la première à bénéficier de services régionaux à grande vitesse, s'est reproduite avec plus ou moins d'intensité sur toutes les liaisons ayant bénéficié de cette offre. La mise en place des dessertes « AVANT » a largement contribué à banaliser l'usage de la grande vitesse au quotidien comme en témoigne la diversification des motifs de déplacements des voyageurs, qui n'hésitent plus à se rendre à Madrid pour la journée ou la demi-journée pour effectuer des achats, aller consulter un médecin ou dans le cadre de leur loisirs (Rivas, 2006 ; Urena et al., 2009).

Ces nouvelles formes de mobilité, autrefois spécifiques des dessertes de banlieue, reflètent l'accroissement de la polarisation qu'exerce la métropole sur ces petites villes. Le déséquilibre des flux en faveur de la capitale<sup>10</sup> souligne le risque de dépendance accrue de ces petits pôles vis-à-vis du marché de l'emploi et des services métropolitains. Dans un contexte de métropolisation préjudiciable à ces villes de second rang, l'arrivée de la grande vitesse constitue un enjeu spécifique. Pour pallier le risque d'affaiblissement inhérent à ces évolutions, les petites villes doivent saisir l'opportunité de l'intégration au réseau à grande vitesse pour s'associer aux logiques de développement métropolitaines dont elles dépendent désormais, tout en renforçant leur centralité à l'échelle locale pour asseoir leur rayonnement (Edouard, 2008). L'intégration métropolitaine des petites villes ne dépend toutefois pas uniquement de leur connexion au réseau. Elle procède également des stratégies de valorisation de la grande vitesse mises en œuvre à l'échelon local pour convertir la contraction de l'espace-temps en plus-value territoriale.

---

10 Une enquête réalisée en 2000 auprès des usagers de la liaison Madrid-Ciudad Real-Puertollano a montré que la part des navetteurs se déplaçant vers Madrid était de 63 % au départ de Ciudad Real et 60 % au départ de Puertollano (Menéndez, Coronado et Rivas, 2002)

## **2/ Les petites agglomérations face à la grande vitesse : une opportunité de (ré)aménagement du territoire ?**

Afin d'approfondir, dans une perspective comparative, la manière dont les petites agglomérations se sont saisies de l'arrivée de la grande vitesse pour développer des stratégies de valorisation, nous avons sélectionné un échantillon plus réduit de villes présentant des caractéristiques proches. La mise en perspectives des situations locales, fondée sur le croisement d'études monographiques<sup>11</sup>, se focalise ainsi sur les petites villes intermédiaires directement desservies par une LGV reliant des grandes métropoles, pour lesquelles nous disposons d'un recul suffisant pour apprécier les transformations urbaines<sup>12</sup>, et que la grande vitesse a mis à moins de 2h30 de la capitale, seuil temporel au-delà duquel l'attraction métropolitaine s'atténue.

### **2-1/ Quelle anticipation de l'arrivée de la grande vitesse pour quelles stratégies locales de valorisation ?**

L'arrivée de la grande vitesse a été appréhendée différemment selon les phases d'extension du réseau. Lors de l'implantation des premières gares TGV françaises comme espagnoles, les collectivités locales ont rarement saisi l'opportunité de faire de la grande vitesse un élément de restructuration territoriale, se contentant d'adapter les conditions d'accessibilité locale et régionale à la gare (réalisation d'infrastructures d'accès, mise en place d'offres de rabattement spécifiques) et de constituer les réserves foncières nécessaires aux aménagements projetés. En Bourgogne, par exemple, les premiers aménagements restèrent modestes (une ZAC de 2.5 ha au Creusot, de 5 ha à Mâcon Loché), les élus adoptant une position attentiste à l'égard d'une nouvelle infrastructure dont on attendait à l'époque un développement quasi-automatique et immédiat (Facchinetti-Mannone, 2006). En Espagne, les acteurs politiques et économiques des premières villes desservies se contentèrent d'actions ponctuelles, menées le plus souvent sans concertation (Ribalaygua, 2003). A Ciudad Real, l'aménagement d'une nouvelle gare à l'est de l'agglomération s'accompagna d'une restructuration du réseau de bus urbain, mais les autorités locales n'ont pas saisi l'opportunité d'une réelle planification du développement urbain, laissant l'initiative de l'urbanisation du quartier aux promoteurs privés. Avec l'extension du réseau, les préoccupations d'aménagement se sont progressivement affirmées, et les acteurs locaux, conscients de la nécessité d'accompagner par des mesures spécifiques l'amélioration de l'accessibilité, anticipent désormais plus largement l'arrivée de la grande vitesse. Cette anticipation se traduit par la mise en place de structures spécifiques, fédérant collectivités locales et acteurs économiques autour de projets de territoire, mais la valorisation des ressources économiques et foncières locales n'a toutefois pas systématiquement donné lieu à des stratégies de planification globale favorisant une bonne articulation de la grande vitesse au territoire. En Espagne, seules Puente Genil et Segovie, les plus récemment desservies, ont réalisé des études préalables sur leur intégration aux dynamiques métropolitaines en lien avec la grande vitesse.

Désormais intégrées dans l'aire d'influence métropolitaine, les petites villes étudiées ont misé sur le renouvellement de leur accessibilité ferroviaire, la compétitivité de leur offre foncière et immobilière et la qualité de leur cadre de vie, pour développer plusieurs types de stratégies de valorisation, qui ne s'excluent pas les unes des autres :

---

<sup>11</sup> Ces monographies ont été réalisées dans le cadre d'une recherche partenariale effectuée pour le compte de SNCF/Gares et connexions pilotée par le laboratoire ThéMA (Valérie Facchinetti-Mannone). Cf. ThéMA, *Gares et territoires de la grande vitesse ferroviaire*. Colloque international, Dijon/Besançon, 16-18 juin 2010.

<sup>12</sup> Ce qui n'est pas le cas de Belfort (desservie depuis décembre 2011), Figueras (2012), Cuenca et Requena (2010).

- des stratégies reposant sur l'accueil de nouvelles activités afin d'attirer sur leur territoire des entreprises souhaitant quitter la capitale pour réduire leurs charges ou des établissements désirant se rapprocher du marché métropolitain. Cette stratégie a reposé sur l'aménagement de nouvelles zones économiques à proximité des gares, renforcé par des aides spécifiques en France, et par des campagnes de promotion à destination des investisseurs nationaux.
- des stratégies fondées sur le développement d'une économie présentielle, en se positionnant comme alternative résidentielle à la métropole ou en développant des produits touristiques et culturels spécifiques complémentaires à l'offre métropolitaine, afin de renforcer par l'arrivée de nouvelles populations le niveau d'équipement et de services local.

Les actions mises en œuvre restent en premier lieu largement déterminées par les contextes nationaux. Dans le cas français, la décentralisation initiée en 1982 a orienté l'action des collectivités locales vers l'aménagement de zones d'activités. La création de nouvelles gares TGV au cœur d'espaces périurbains dotés d'importantes disponibilités foncières et d'une accessibilité routière performante, fut aux yeux des collectivités locales une opportunité pour mettre en place des projets d'aménagement très ambitieux destinés à tirer profit du rapprochement avec Paris pour attirer des fonctions technopolitaines et directionnelles aptes à croître, dans un contexte de concurrence interurbaine renforcée, le rayonnement économique de leur territoire. Ainsi, les nouvelles gares TGV du Creusot, de Mâcon, de Vendôme, comme de Belfort aujourd'hui, voient se développer, sans originalité, des projets associant des pôles tertiaires destinés à accueillir services aux entreprises, infrastructures hôtelières et centre de conférences, et des zones d'activités réservées à de petites unités de production industrielles et technopolitaines. En Espagne, si des projets économiques de même nature, souvent intégrés dans des espaces à vocation mixte, ont été mis en œuvre par les premières villes desservies<sup>13</sup>, le boom immobilier qui a accompagné l'extension du réseau à grande vitesse au cours des années 2000 a orienté les stratégies de valorisation des petites villes nouvellement intégrées dans les dynamiques métropolitaines vers d'importants programmes immobiliers à dominante résidentielle, dont les plus-values étaient d'ailleurs destinées à financer une partie des aménagements ferroviaires liés à l'arrivée de la grande vitesse.

Dans le cas des villes desservies par l'intermédiaire de leur gare centrale, ces projets, portés par l'opérateur ferroviaire, ont reposé sur la conversion des friches ferroviaires en espaces résidentiels, répondant ainsi à la volonté de remodelage urbain des collectivités locales. A Calatayud, un nouveau quartier résidentiel, de taille modeste, a vu le jour à côté de la gare historique. A Ciudad Real, le transfert de la totalité des dessertes vers la nouvelle gare TGV a donné lieu à une opération de requalification des terrains occupés par la gare historique, favorisant l'intégration urbaine d'un secteur, longtemps isolé par les coupures créées par les voies conventionnelles dans le tissu urbain. En périphérie, de vastes opérations immobilières, d'initiatives privées, ont été projetées sur les terrains agricoles voisins des nouvelles gares TGV. L'exemple le plus emblématique est celui de Guadalajara où le rapprochement de Madrid a été à l'origine d'un projet de ville nouvelle de 35 000 habitants, destinée à répondre à la demande de logements des populations de l'aire métropolitaine (Ribalaygua, 2006). La commune de Yebes, sur laquelle est implantée la gare, a confié à un promoteur immobilier l'aménagement de « Ciudad Valdeluz » - initialement nommée « Ciudad del AVE » -, qui sur une superficie de près de 500 ha, projette la création de quatre quartiers, totalisant 9 500 logements, et complétés par l'aménagement d'un terrain de golf, de zones commerciales, d'équipements urbains, d'un parc d'activités et d'un palais des congrès.

---

<sup>13</sup> A Ciudad Real, un « polygone industriel avancé » a été réalisé à proximité de la nouvelle gare, dans le prolongement d'une zone industrielle existante, et Calatayud souhaite créer un « mini polygone technologique ».

Au-delà de ces différences liées au contexte national, les stratégies des petites villes dépendent également du contexte socio-économique local. Les pôles industriels, soucieux de renforcer un tissu productif mis à mal par la crise, ont privilégié des stratégies fondées sur l'aménagement de nouvelles zones d'activités économiques. Au Creusot, le TGV a constitué un atout majeur de la reconversion du bassin sidérurgique, même si les nouvelles implantations ont délaissé la zone aménagée à proximité de la gare. En Espagne, les petites villes au profit industriel, comme Puente Genil ou Antequerra, ont saisi l'opportunité de l'arrivée de la grande vitesse pour diversifier, par la création de plates-formes logistiques, leur tissu économique. Les petites villes à dominante tertiaire ont, quant à elle, mené des stratégies plus diversifiées associant projets économique, résidentiel et touristique. La plupart d'entre elles se sont appuyées sur la grande vitesse pour valoriser, en partenariat avec les opérateurs ferroviaires, les ressources touristiques de leur territoire, par le biais de campagnes de promotion particulièrement offensives à destination de la population métropolitaine. Les projets d'aménagement touristique ont par contre été plus rares. A Vendôme, le rapprochement avec Paris et la proximité de la vallée de la Loire suscitérent une multitude de projets : aménagement d'un terminal touristique, vitrine du tourisme local et régional, dans l'aile sud du nouveau bâtiment des voyageurs, implantation d'un hôtel et d'un terrain de golf à proximité de la gare, réalisation d'un plan d'eau à Villiers-sur-Loir à l'emplacement de carrières ouvertes par la SNCF, projet de parc de loisirs dédié à la forêt ... A Ciudad Real, l'arrivée de la grande vitesse a été à l'origine d'un projet de complexe touristique international, d'initiative privée, situé à 2 km au nord de la ville, qui envisageait la création, autour d'un golf, d'infrastructures hôtelières et d'équipements commerciaux couplés à un espace résidentiel de 3000 logements.

La nature des projets peut également varier selon la place occupée par la ville dans la hiérarchie administrative régionale. A Ségovie, capitale de province, la révision du Plan Général d'Aménagement Urbain a réorienté les projections de croissance urbaine vers le sud-est de l'agglomération en planifiant de vastes programmes résidentiels et tertiaires afin d'intégrer la nouvelle gare à la ville. De même, à Ciudad Real, capitale de la Province de Castilla la Mancha, collectivités locales et acteurs privés ont multiplié les projets : nouvelle zone d'activités à proximité de la gare, aménagement de nouveaux espaces résidentiels, grands projets touristiques. Un nouvel aéroport, doté d'une des plus longues pistes d'Europe, a même été construit au sud de la ville, le long de la LGV, en perspective de la saturation du hub de Barajas à Madrid. Il est toutefois difficile de faire le lien entre ce foisonnement de projets et l'arrivée de la grande vitesse, les dynamiques observées résultant d'une convergence d'éléments.

Enfin, les stratégies mises en œuvre ont, dans une moindre mesure, été influencées par les modalités d'intégration de ces petites villes au réseau à grande vitesse. Les petites villes qui ont bénéficié de la plus forte réduction des temps de parcours avec la capitale ont mis en œuvre les stratégies les plus complètes. L'obtention d'une gare nouvelle, avec toute la charge symbolique qui lui est attachée, a été source de projets plus ambitieux, d'autant que les quartiers de gares centrales remodelés ne disposent pas toujours des capacités foncières nécessaires au développement de vastes projets. Les caractéristiques de la desserte entrent également en ligne de compte : en Espagne, la mise en place de dessertes régionales fréquentes avec la capitale a conforté la forte orientation résidentielle des stratégies mises en œuvre, alors qu'en France, la valorisation résidentielle de la grande vitesse, un moment envisagé par les élus du Vendômois, a été rapidement écarté par crainte de faire de ces petites villes des banlieues dortoirs de la capitale, d'autant que la SNCF reste peu préoccupée par le développement d'un trafic à grande vitesse de courte portée. Toutefois, les petites villes ont surtout axé leur projet sur les gains de temps avec la capitale, négligeant les autres dimensions de l'accessibilité.

## 2-2/ Des intentions aux réalisations : des projets largement inachevés

La confrontation de l'avancée des projets avec les intentions initiales portées par les villes étudiées, par le biais d'un tableau synthétisant les actions engagées selon la nature des opérations et le degré de réalisation de chacune, souligne que très peu de stratégies de valorisation se sont concrétisées.

*Tab. 2 : Des stratégies diverses inégalement abouties (état des réalisations en 2012)*

<b>PETITES VILLES</b> <i>Année de l'implantation de la gare nouvelle et type de gare</i>	Profil urbain	<b>Valorisation économique</b> (Création de zones d'activités)	<b>Valorisation résidentielle</b> (Aménagement de nouveaux logements)	<b>Valorisation touristique</b> (Aménagements ou promotion Touristiques)	<b>Autres formes de valorisation</b>
<b>Le Creusot 1981</b> Nouvelle gare périphérique	Pôle industriel	Partiellement réalisé			
<b>Mâcon 1981</b> Nouvelle gare périphérique	Pôle tertiaire, préfecture de département	Réalisé		Partiellement réalisé	
<b>Vendôme 1990</b> Nouvelle gare périphérique	Petit pôle tertiaire	Partiellement réalisé	Non réalisé	Partiellement réalisé	
<b>Calais 1993</b> Nouvelle gare périphérique	Pôle industriel, sous-préfecture de département				À proximité immédiate du terminal transmanche
<b>Ciudad Real 1992</b> Nouvelle gare en bordure du tissu urbain	Pôle tertiaire, capitale de province	Réalisé	Réalisé	Partiellement réalisé	Aéroport international « Don Quijote »
<b>Puertollano 1992</b> Gare centrale remodelée	Pôle industriel				
<b>Calatayud 2003</b> Gare en bordure du tissu urbain remodelée	Pôle tertiaire et agricole	Non réalisé	Partiellement réalisé	Partiellement réalisé	
<b>Guadalajara-Yebes 2003</b> Nouvelle gare périphérique	Pôle tertiaire et agricole		Partiellement réalisé	Non réalisé	
<b>Puente Genil – Herrera 2006</b> Nouvelle gare périphérique	Petits pôles agro-industriels	Non réalisé		Non réalisé	
<b>Antequerra 2006</b> Nouvelle gare périphérique	Pôle agricole et logistique	Non réalisé		Non réalisé	
<b>Segovia 2007</b> Nouvelle gare périphérique	Pôle tertiaire et touristique, capitale de province	Non réalisé	Non réalisé	Partiellement réalisé	

L'arrivée de la grande vitesse ne constitue pas systématiquement le support de stratégies de valorisation. A Puertollano, les collectivités locales, davantage préoccupées par la récession de l'industrie sidérurgique locale, ne se sont pas mobilisées pour faire de la grande vitesse un outil de développement territorial, d'autant que la ville est pénalisée par sa situation de deuxième gare de la LGV Madrid-Séville et que la gare s'insère dans un tissu bâti dense qui n'offre aucune opportunité foncière. A Calais, la valorisation a principalement reposé sur les équipements du terminal transmanche plus que sur le rapprochement avec la capitale.

La plupart des projets mis en œuvre reste largement inachevée. C'est le cas tout d'abord des projets économiques et résidentiels des petites villes espagnoles les plus récemment desservies, que la crise économique a interrompu. Une grande partie des projets n'ont été que partiellement réalisés. Dans le domaine touristique, les opérations de marketing territorial se sont rarement traduites par la concrétisation des aménagements projetés. Dans le Vendômois, seul le plan d'eau, financé par la SNCF, a été réalisé, mais sa fréquentation reste essentiellement locale. Le terminal touristique initialement prévu au sein de la gare a quant à lui été converti en brasserie, et aucun des autres projets touristiques n'a vu le jour. A Ciudad Real, le complexe touristique « Reino Don Quijote » s'est réduit à l'aménagement du golf et le nouvel aéroport international, devenu l'un des symboles de la gabegie financière de l'Espagne, est aujourd'hui fermé, faute de trafic. L'éclatement de la bulle immobilière espagnole a également suspendu de nombreux programmes résidentiels. Ciudad Valdeluz, édifiée à proximité de la nouvelle gare TGV de Guadalajara-Yebes, reste, en dépit de la compétitivité du prix des logements par rapport à Madrid et de la qualité urbanistique du projet, une « ville-fantôme » peu attractive où moins de 10 % des 1600 logements réalisés sont occupés.

La plupart des zones économiques aménagées en France autour des nouvelles gares TGV restent très largement sous occupées et n'ont eu que des retombées mineures par rapport à ce qu'en attendaient les collectivités locales. A Vendôme, le parc technologique du Bois de l'Oratoire n'accueille aujourd'hui qu'une vingtaine d'entreprises, totalisant 450 emplois, qui occupent seulement 6.6 % des 150 ha de la zone d'activités, et la plupart de ces implantations résultent de transferts internes à l'agglomération. Ces zones ont certes accueilli des entreprises venues de la région parisienne ou souhaitant s'en rapprocher, toutefois les retombées économiques de ces aménagements sont loin de correspondre aux ambitions affichées. L'emploi industriel l'emporte, et les services aux entreprises présents relèvent de fonctions banales. En définitive, ces nouvelles zones d'activités n'ont que faiblement contribué à la création d'emplois et au rayonnement économique des territoires. L'évolution de l'occupation de l'Espace-Entreprises Macon-Loché, qui n'offre aujourd'hui quasiment plus de foncier disponible, constitue à ce titre un contre-exemple intéressant. Tant que les stratégies de promotion se sont centrées sur la proximité relative de Paris, le site n'a eu qu'une attractivité limitée. Puis la réorientation des stratégies vers le marché local et régional en lien avec la mise en service de la Route Centre Europe Atlantique<sup>14</sup>, dans un contexte de raréfaction du foncier économique, s'est largement répercutée sur l'occupation de la zone d'activités, néanmoins son développement s'est fait au prix d'une banalisation des activités représentées.

La réalisation intégrale des ambitions initiales prend du temps et semble plutôt rare. Le cas de Ciudad Real apparaît comme un des rares exemples de conversion réussie entre accessibilité et attractivité, toutefois les dynamiques observées résultent de la convergence de multiples facteurs que l'arrivée de la grande vitesse a accompagné et non suscité. Dans les années 80, la constitution des Communautés Autonomes a joué un rôle majeur dans le développement des fonctions administratives et tertiaires de Ciudad Real, qui a bénéficié en 1987 de la création d'une université dont les compétences n'ont cessé de se renforcer au cours des années 90. Ainsi, si l'aménagement d'une nouvelle gare en limite d'agglomération a participé au glissement de la centralité vers l'est de la ville, la proximité du campus universitaire a joué un rôle moteur dans le développement résidentiel et tertiaire du quartier et dans la réorientation technopolitaine du tissu productif local. Le développement résidentiel du quartier de la gare n'a pas fait de Ciudad Real une banlieue dortoir de Madrid (Bellet, 2000), malgré les campagnes de promotion mises en place<sup>15</sup>. Les dynamiques démographiques récentes sont davantage le reflet d'une redistribution des populations au sein de l'aire

---

14 D'après l'enquête réalisée auprès des entreprises installées à proximité de la gare TGV de Mâcon, l'accessibilité ferroviaire n'a constitué qu'un facteur d'implantation marginal aux yeux des chefs d'entreprises qui ont largement plébiscité la zone pour la qualité de sa connexion au réseau autoroutier (Facchinetti-Mannone, à paraître).

15 La commercialisation des nouveaux logements édifiés par les promoteurs privés dans le quartier de la gare s'est appuyée sur des campagnes publicitaires en gare d'Atocha pour inciter les Madrilènes à s'installer à Ciudad Real (« *vivir en Ciudad Real, Piensatelo* ») ou à y réaliser des investissements immobiliers lucratifs.



urbaine. Le processus d'intégration métropolitaine est en bonne voie mais il n'est pas tant lié à la grande vitesse qu'aux synergies qu'elle a permis de mettre en place avec les évolutions locales.

Fig. 6 : Deux exemples de décalage entre les projets et les réalisations autour de la grande vitesse ferroviaire



<sup>16</sup> Source : article journal « El Pais » (Guillermo Abril, 24 février 2011) : « Ma vie dans une ville fantôme ».

<sup>17</sup> Source : article journal « Le Nouvel Observateur » (Odile Cuaz, 12-18 septembre 1991). On apprend également que « Vendôme et son agglomération de 25 000 habitants pourraient en accueillir 20 000 de plus. En l'an 2000, la gare de TGV sera au centre de la ville ».

### 2-3/ La difficile conversion de la grande vitesse en « valeur ajoutée territoriale »

L'inaboutissement de la plupart des stratégies mises en œuvre pose la question de la capacité des petites agglomérations à transformer l'accès à la grande vitesse en « valeur ajoutée territoriale ». Dans la majorité des cas, la greffe avec les dynamiques locales n'a pas prise et les cas étudiés nous permettent d'identifier plusieurs difficultés exogènes et endogènes qui limitent la réussite des projets de territoire articulés à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire.

En premier lieu, le contexte international de crise économique constitue un facteur exogène particulièrement puissant qui a incontestablement fragilisé les projets de développement. Au Creusot par exemple, le dépôt de bilan de Creusot Loire en 1984, dont les effectifs s'élevaient à 9000 salariés au moment de la mise en service du TGV, s'est répercuté sur l'ensemble du tissu économique local. Dans ce contexte, les acteurs politiques et économiques ont donné la priorité à la reconversion des zones industrielles existantes sur le développement d'un nouveau pôle d'activités. De même, la crise sans précédent qui touche le secteur immobilier espagnol explique la remise en cause de nombreux programmes résidentiels, comme des opérations ferroviaires qu'ils étaient censés financer. Cette situation pose la question de la capacité des petites villes à rester maître de leur évolution économique dans un contexte où la métropolisation les mets en concurrence avec d'autres agglomérations, alors qu'elles n'ont pas la taille suffisante pour amortir les effets de la crise.

Autre facteur exogène, les caractéristiques de la desserte à grande vitesse des petites villes, en grande partie subordonnées à une logique nationale qui leur échappe, se sont dans bien des cas révélées inadaptées aux enjeux de développement et d'aménagement portés par les acteurs locaux. En Espagne, la gare de Guadalajara-Yebes n'est pas desservie par les services « Avant » vers Madrid, alors que les projets résidentiels qu'elle a suscités reposaient principalement sur les fréquences élevées et les coûts attractifs de ces services<sup>18</sup>. En France, malgré le rapprochement avec Paris, les fréquences de desserte insuffisantes et le choix réduit de destination pénalisent l'attractivité des zones d'activités, d'autant que la taille des pôles urbains considérés ne justifie ni un renforcement de l'offre ni une diversification des destinations<sup>19</sup>, et ce en dépit des demandes réitérées des collectivités pour bénéficier de dessertes supplémentaires et/ou d'horaires de desserte plus adaptées.

Le positionnement de la gare peut apparaître comme une difficulté supplémentaire dans la recherche de cohérence entre dynamique urbaine et grande vitesse ferroviaire. Conçus pour optimiser la vitesse, les choix de localisation des gares nouvelles desservant ces petites villes ont, on l'a vu, essentiellement été dictés par des contraintes techniques, et ont rarement tenu compte des dynamiques spatiales préexistantes, alors que cette intégration constitue un des éléments favorisant la réussite des projets. Dans le Vendômois, le parc technologique du Bois de l'Oratoire, séparé de la ville par le coteau du Loir et la forêt de Vendôme, est resté en marge des dynamiques d'extension récente de l'agglomération, plutôt orientées vers le sud de la ville. A Guadalajara, la nouvelle gare reste à l'écart des logiques récentes d'extension de l'agglomération, marquée depuis une dizaine d'années par un développement vers le nord-est le long de l'axe autoroutier ; d'autant que la barrière topographique qui sépare Valdeluz de Guadalajara exclut toute continuité physique avec l'agglomération.

Enfin, les difficultés peuvent naître de facteurs purement endogènes liés à la disproportion des projets par rapport aux dynamiques locales, mais aussi à une insuffisante coordination nuisant à la cohérence des

---

<sup>18</sup> Les liaisons avec Madrid s'effectuent par l'intermédiaire du réseau autoroutier et de la ligne ferroviaire de banlieue qui permet, depuis la gare historique, de rejoindre Madrid en 53 minutes avec des fréquences de 10 minutes en heure de pointe et des prix très compétitifs par rapport à l'offre AVE.

<sup>19</sup> A Vendôme, l'aller et retour vers Roissy et Lille Europe mis en place en 1999, à la demande des collectivités locales et des chefs d'entreprises, fut supprimé au bout de quelques mois d'exploitation faute d'une fréquentation suffisante

projets. Il s'avère tout d'abord que les stratégies mises en œuvre autour des nouvelles gares de la grande vitesse étaient peu adaptées au contexte local. Les villes concernées sont des pôles urbains de petite taille soumis à d'importantes forces centrifuges que le TGV a accentuées. Il semblait illusoire, dans ce contexte, d'espérer attirer des fonctions technopolitaines et des emplois métropolitains supérieurs, le rapprochement avec la capitale ayant plutôt tendance à favoriser le recours aux services extérieurs à la région et la polarisation métropolitaine, même si certaines entreprises ont profité de la grande vitesse pour accroître leurs aires de marché ou de recrutement (Facchinetti-Mannone, à paraître).

A l'échelle des aires urbaines, les stratégies mises en œuvre pour valoriser les effets de la grande vitesse ont souffert d'un manque de concertation avec les territoires voisins qui ont pu développer des projets concurrents tout en bénéficiant des avantages de l'accès à la grande vitesse. Il s'est révélé difficile de fédérer les acteurs locaux autour de projets de territoire sur des sites périphériques, parfois à cheval sur plusieurs territoires communaux. En Bourgogne, l'absence d'intercommunalité a longtemps constitué une entrave au développement des zones d'activités aménagées à proximité des gares TGV, qui ont souffert de la concurrence d'autres pôles bénéficiant de coûts fonciers et de taxes moins élevés. L'extension de ces zones sur le territoire de plusieurs communes pénalise leur développement. A Vendôme, malgré une volonté intercommunale affichée, le périmètre du SIEABIG (Syndicat Intercommunal pour l'Etude et l'Aménagement du Bassin d'Influence de la gare TGV), qui réunit les communes d'Azé, Naveil, Vendôme et Villiers-sur-Loir autour du développement du parc technologique, est partagé entre deux communautés de communes, qui présentent des écarts importants de taxe professionnelle, que reflète d'ailleurs la localisation des rares implantations de la zone d'activités. En Espagne où l'intercommunalité reste peu développée, l'absence de coordination nuit à la cohérence des projets. A Guadalajara, l'absence de projet de territoire est flagrante : né d'une initiative privée, l'aménagement du site n'a fait l'objet d'aucune réflexion coordonnée entre les différents acteurs. La ville de Guadalajara était d'ailleurs formellement opposée à un projet que sa situation ne permettait pas d'intégrer aux dynamiques spatiales de l'agglomération.

Enfin, à l'échelle des agglomérations concernées, le manque de cohérence entre politiques sectorielles a été à l'origine de fréquents décalages entre les projets d'aménagement et la réalisation des infrastructures permettant une bonne intégration des nouvelles gares au territoire. Aux yeux des acteurs économiques l'accessibilité locale des zones d'activités aménagées à proximité des gares est tout aussi importante que la qualité de leur intégration au réseau TGV<sup>20</sup>. A Vendôme, la plupart des implantations du Parc technologique se sont fixées à proximité de l'échangeur aménagé sur la route départementale et non près de la gare. A Mâcon, l'Espace Entreprises n'est devenu attractif qu'une fois raccordé à la RCEA, infrastructure réalisée 15 ans après la mise en service de la gare. Dans bien des cas espagnols la faible coordination entre projet urbain et projets de desserte de la gare est manifeste, d'autant que le financement des infrastructures d'accès à la gare reposait en grande partie sur les plus-values immobilières que devaient générer le projet. A Cuenca, par exemple, les efforts en matière de développement touristique sont très largement pénalisés par la médiocrité des connexions entre la gare et la ville.

En définitive, le manque de cohérence entre les stratégies de planification et de gestion locales, la faible coordination entre enjeux locaux et stratégies régionales ou nationales affaiblissent le potentiel de transformation territoriale des stratégies mises en œuvre.

---

<sup>20</sup> D'après l'enquête réalisée auprès des entreprises installées à proximité de la gare TGV de Mâcon, l'accessibilité ferroviaire n'a constitué qu'un facteur d'implantation marginal aux yeux des chefs d'entreprises qui ont largement plébiscité la zone pour la qualité de sa connexion au réseau autoroutier.

## Conclusion

Par la diversité des situations qu'elles offrent, la mise en perspective des petites villes françaises et espagnoles confrontées à l'arrivée de la grande vitesse se révèle pertinente pour analyser les conditions d'articulation entre logique réticulaire supra régionale et enjeux de développement et d'aménagement locaux. Largement tributaire des arbitrages nationaux, l'intégration au réseau à grande vitesse des agglomérations de moins de 100 000 habitants reste partielle. Dans les deux cas, la contraction de l'espace-temps n'a bénéficié qu'à un nombre réduit de petites villes dont l'accessibilité reste pénalisée par des fréquences de desserte modestes et un choix de destination limité. Ces petites villes ont une influence modeste sur les choix de localisation des gares qui restent dictés par des contraintes techniques et par l'optimisation des liaisons de niveau supérieur. Or, ces facteurs ont incontestablement fragilisé les stratégies de valorisation mises en œuvre, comme le souligne l'inadaptation réciproque entre les aménagements projetés et les conditions d'intégration au réseau.

Les contextes ferroviaires et institutionnels nationaux introduisent néanmoins un certain nombre de différences qui se traduisent par une transformation contrastée de l'accessibilité interurbaine des petites agglomérations. En France, l'intégration des petites villes repose d'abord sur la compatibilité entre LGV et lignes conventionnelles, alors qu'en Espagne, la faible interopérabilité des deux réseaux et la plus grande autonomie des collectivités locales se sont traduits par une plus grande flexibilité des conditions de desserte des agglomérations de moins de 100 000 habitants. Le nombre plus élevé de petites villes directement desservies par LGV, la diversité des localisations de gares et la mise en service de liaisons régionales à grande vitesse apparaissent plus favorables à une bonne articulation entre grande vitesse et enjeux de développement locaux.

Malgré ces différences, il s'est révélé difficile de convertir la grande vitesse en « valeur ajoutée territoriale » ; et ce quelle que soit la nature des stratégies de valorisation mises en œuvre. Peu ou mal anticipées, ces stratégies, dépendantes de facteurs souvent exogènes (contextes économiques global, modalités d'intégration au réseau, type de desserte ...) n'ont eu que des retombées modestes qui mettent en lumière les difficultés rencontrées par ces petites villes pour articuler grande vitesse et développement local. Ces limites communes peuvent aussi relever de facteurs purement endogènes (inadaptation des projets aux dynamiques locales et faible cohérence entre stratégies de planification et de gestion locales). Enfin, les gains d'accessibilité dont elles ont bénéficié ont surtout permis le rapprochement avec les capitales, et comme le soulignent les nouvelles formes de mobilité qui en découlent, cette situation s'est traduite par un renforcement de la polarisation métropolitaine.

Pour les petites villes, la grande vitesse constitue une opportunité, mais elle est aussi et surtout un risque de dépendance accrue souvent ignoré. Comme l'ont clairement montré les travaux de la « ETS de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos » de l'Université de Castilla-La Mancha (Urena, 2005 ; Urena, Garmendia y Coronado, 2009), l'intégration de cette catégorie de villes aux dynamiques métropolitaines résulte d'interactions multiples entre l'amélioration de leur accessibilité (qui dépend certes des gains de temps, mais aussi des fréquences, de la diversité des choix de destination, de l'offre tarifaire et de la position qu'occupe la gare au sein du tissu urbain), les stratégies mises en œuvre et les spécificités socio-économiques des territoires. Or, il s'avère plus difficile pour des villes aux fonctions polarisatrices modestes de favoriser ces synergies.

Les perspectives d'une meilleure intégration des petites villes à la grande vitesse ferroviaire restent très incertaines. Il est difficile d'avancer avec précision quel effet aura l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs pour le « marché » que représentent les petites villes. Difficile également de tirer des perspectives générales sur les conséquences territoriales de la contribution financière croissante des collectivités locales en France. Leur plus forte implication peut aussi se traduire par plus de concurrence

locale, ce qui peut fragiliser la recherche d'une meilleure articulation de la grande vitesse aux dynamiques territoriales locales. En France comme en Espagne, la crise économique oblige à faire mieux avec autant (voir moins) de moyens. Elle peut être l'occasion de remettre en question le modèle de développement de la grande vitesse ferroviaire et de rechercher des leviers d'optimisation pas seulement économique, mais aussi territoriaux ; et dans cette optique, les petites villes ont un rôle à jouer.

## Bibliographie

- Aquino (d') P., 2002, « Le territoire entre espace et pouvoir : pour une planification territoriale ascendante », *L'Espace géographique* 1/2002 (tome 31), p. 3-22.

URL : [www.cairn.info/revue-espace-geographique-2002-1-page-3.htm](http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2002-1-page-3.htm).

- Ascher F. (1998) *La République contre la ville, essai sur l'avenir de la France urbaine*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 208 p.

- Bel G., Albalade D. (2011), "Cuando la economía no importa : auge y esplendor de la alta velocidad en Espana", en *Revista de Economía Aplicada*, Número 55 (vol. XIX), 2011, pp. 171-190.

- Bellet C. (2000) « L'impacte de l'alta velocitat en ciutats intermèdies. El cas de Ciudad Real (El impacto del tren de alta velocidad en ciudades intermedias. El caso de Ciudad Real) », en *L'impacte del tren d'alta velocitat a la ciutat de Lleida (El impacto del tren de alta velocidad en Lleida)*, Pagès Editors, pp. 87-116.

- Bellet C. (2007) « El tren de alta velocidad en el medio urbano. Reflexiones entorno al caso español », *Jornada europea sobre alta velocidad y territorio*, Ciudad Real, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 141-156.

- Bellet C. (dir.) (2008), *Los efectos socioeconomicos y territoriales del tren de alta velocidad en Segovia*, Segovie, Obra Social y Cultural de Caja Segovia, 382 p.

- Bellet C., Gutiérrez A. (2011), "Ciudad y ferrocarril en la Espana del siglo XXI. La integracion de la alta velocidad ferroviaria en el medio urbano", en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, núm.55, pp.251-279. <http://age.ieq.csic.es/boletin/55/12%20AGE%2055.pdf>

- Bellet C., Alonso P., Casellas A. (2010) "La integración del ferrocarril de alta velocidad en el medio urbano. El caso de Segovia-Guomar", en *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*, vol.30, núm.1, pp. 9-26.

<http://revistas.ucm.es/qhi/02119803/articulos/AGUC1010120011A.PDF>

- Colin R., Zembri P. (1992), « Vendôme et le TGV : un mariage surréaliste ? », *Transports Urbains* n° 75, pp. 19-24.

- Combes S., Hasiak S., Menerault P. (2009), *Transport ferroviaire regional à grande vitesse. Des exemples européens*. Rapport d'études, Coll. « Les rapports », Sétra, 52 p.

- Edouard J.C. (2008) « La petite ville : contexte scientifique et enjeux de développement/aménagement », *BAGF* n° 1, pp. 3-12.

- Facchinetti-Mannone V. (2005) « Efectos Espaciales de las estaciones del TGV implantadas en la periferia de las ciudades pequenas », *Ingeniería y Territorio* n° 70 , pp 22-27.

- Facchinetti-Mannone V. (2006), « Gares ex-urbanisées et développement urbain : le cas des gares TGV bourguignonnes », *Revue de Géographie de l'est T. XLVI, n° 1-2*, pp.15-23.

- Facchinetti-Mannone V. (2007), « La integracion territorial de las nuevas estaciones TAV perifericas : el caso frances », *Cuadernos de Ingeniera y territorio* 10, Acta de la Jornada Europea « Alta Velocidad y Territorio », celebrada en Ciudad Real el 23 de marzo de 2006, pp. 73-91.

- Facchinetti-Mannone V., Bavoux J.J. (2010), « L'implantation des gares TGV en France : tensions interscalaires, jeux d'acteurs et recompositions spatiales », *Belgeo* n°1-2, pp. 9-22.
- Facchinetti-Mannone V. (2012), « Les nouvelles gares TGV périphériques : des instruments au service du développement économique des territoires ? », *Géotransport* (à paraître).
- Facchinetti-Mannone V., Richer C. (2011), L'intégration territoriale des gares sur lignes à grande vitesse en France : une approche typologique, *Rech. Transp. Secur.* 27:200-214
- Menéndez, J.M., J.M. Coronado y A. Rivas (2002). *El AVE en Ciudad Real y Puertollano: Notas sobre su incidencia en la movilidad y el territorio*. Cuadernos de Ingeniería y Territorio n°2. ETSI Caminos Canales y Puertos Ciudad Real: Universidad de Castilla-La Mancha
- Menéndez, J.M., J.M. Coronado y A. Rivas (2002), « Incidencias socioeconómicas y territoriales derivadas de la construcción y explotación de la línea ferroviaria de alta velocidad en ciudades de tamaño pequeño. Caso de Ciudad Real y Puertollano », *Estudios del Transporte y las Comunicaciones*, n. 94, pp. 29-54.
- Menerault P. (1997), *Processus de territorialisation de la grande vitesse ferroviaire : le TGV et les régions : le cas du Nord-Pas de Calais*, INRETS, 102 p.
- Menerault P. (2007), « Réseaux de transports publics à grande vitesse et aménagements, au croisement des échelles spatiales et temporelles », in DUPUY G., GENEAU DE LAMARLIERE I., *Nouvelles échelles des firmes et des réseaux. Un défi pour l'aménagement*, L'Harmattan, pp. 91-120
- Ribalaygua C. (2003), *Evolucion de las estrategias de incorporacion de la alta velocidad ferroviaria y sus efectos urbanisticos en ciudades medias francesas. Aplicación a los casos espanoles*, Tesis Doctoral, Universidad politecnica de Madrid, escuela tecnica superior de arquitectura, 558 p.
- Ribalaygua C. (2006), *Nuevas estaciones periféricas de alta velocidad ferroviaria : estrategias para su incorporación a las ciudades españolas*, Cuadernos de ingeniera y territorio n° 5, Ciudad Real, Université Castilla la Mancha, 96 p.
- Rivas, A. (2006) *Servicios de alta velocidad en ciudades de tamaño pequeño. Caracterización de la demanda a partir de ocho casos estudiados en la red ferroviaria europea*. Tesis de doctorado, Universidad de Castilla –La Mancha, España.
- Urena J.M. (2002), « Efectos de la alta velocidad ferroviaria en las ciudades intermedias decorredor Madrid – Sevilla », *Economía Aragonesa* n° 19, pp. 71-79.
- Urena J.M. (2005) "Alta Velocidad Ferroviaria y nuevas actividades en tres situaciones territoriales", *Ingeniera y territorio* n° 70, pp.42-49.
- Urena J.M., Menendez J., Guirao B., Escobedo F., Rodriguez F.J., Coronado J.M., Ribalaygua C., Rivas A., Martinez A. (2005), "Alta velocidad ferroviaria e integración metropolitana en España: el caso de Ciudad Real y Puertollano", en *Revista eure* (vol.XXXI, N°92), PP.87-104, Santiago de Chile.
- Urena J.M. Garmendia M., Coronado J.M. (2009) "Nuevos procesos de metropolización facilitados por la alta velocidad ferroviaria", *Ciudad y Territorio - Estudios Territoriales*, Volumen: 160, pp. 213 - 232