



Revue  
Géographique  
de l'Est

## Revue Géographique de l'Est

vol.55 / n°3-4 | 2015

La grande vitesse ferroviaire, entre mythe et réalité

---

### L'implantation des gares de grande vitesse ferroviaire à l'écart des villes moyennes : un enjeu pour l'aménagement local. Une analyse de deux études de cas en Espagne

*The establishment of high speed railway stations out-of-town medium-sized cities: causes and problems of territorial disorganization through the analysis of two case studies in Spain*

*Die Einrichtung des high-speed-Bahnhöfe am Rande der Mitttelgroße Städte: Ursachen und Probleme der territorialen Desorganisation durch die Analyse von zwei Fallstudien in Spanien*

**Carmen Vázquez Varela and José María Martínez Navarro**

---



#### Electronic version

URL: <http://journals.openedition.org/rge/5551>

ISSN: 2108-6478

#### Publisher

Association des géographes de l'Est

#### Printed version

Date of publication: 1 October 2015

ISSN: 0035-3213

#### Electronic reference

Carmen Vázquez Varela and José María Martínez Navarro, « L'implantation des gares de grande vitesse ferroviaire à l'écart des villes moyennes : un enjeu pour l'aménagement local. Une analyse de deux études de cas en Espagne », *Revue Géographique de l'Est* [Online], vol.55 / n°3-4 | 2015, Online since 13 October 2015, connection on 08 September 2020. URL : <http://journals.openedition.org/rge/5551>

---

This text was automatically generated on 8 September 2020.

Tous droits réservés

---

# L'implantation des gares de grande vitesse ferroviaire à l'écart des villes moyennes : un enjeu pour l'aménagement local. Une analyse de deux études de cas en Espagne<sup>1</sup>

*The establishment of high speed railway stations out-of-town medium-sized cities: causes and problems of territorial disorganization through the analysis of two case studies in Spain*

*Die Einrichtung des high-speed-Bahnhöfe am Rande der Mitttelgroße Städte: Ursachen und Probleme der territorialen Desorganisation durch die Analyse von zwei Fallstudien in Spanien*

**Carmen Vázquez Varela and José María Martínez Navarro**

---

## Introduction

- 1 L'expansion progressive du réseau du Train à Grande Vitesse (TGV) en Espagne a suscité un intérêt croissant, en raison des effets et conséquences que l'implantation de ses services implique sur les territoires concernés. Dans ce contexte, nous avons analysé d'une part, les possibilités de développement socio-économique et territorial qu'introduit la ligne ferroviaire à grande vitesse, et d'autre part, les effets que génèrent l'implantation de ce service, pour, enfin, cibler les politiques et mesures d'accompagnement qui ont tendance à se dérouler au niveau local pour l'exploitation maximale des possibilités introduites par l'infrastructure (Fariña et alii, 2000 ; Bellet et alii, 2010a).
- 2 Initialement conçu comme un moyen de transport qui s'adresse principalement au service des grandes métropoles urbaines (Zembri, 2005 ; Gutiérrez, 2004), le TGV est

peut-être, de façon unique, une infrastructure post-fordiste. Le train à grande vitesse, n'est pas appelé par hasard le train qui vole bas. Il a en effet produit les mêmes effets spatiaux que ses prédécesseurs (le chemin de fer et l'avion) avaient déjà introduit : l'expansion des marchés et la polarisation de l'espace. Il mène cela, certainement, avec une grande intensité, générant des nœuds puissants sur les corridors discontinus et situés à des distances considérables. Toutefois, avec l'apparition des gares intermédiaires sur les nouvelles lignes, comme c'est déjà le cas dans la conception de la ligne TGV sud-est en France (Auphan, 1992 ; Facchinetti-Mannone, 1995 et 1999), de nouvelles opportunités, de nouveaux usages et vocations du train apparaissent, comme le service régional ou métropolitain, qui se posent pour des raisons différentes (la plupart à la suite des pressions exercées par les acteurs territoriaux, mais aussi comme un moyen d'élargir le marché de l'opérateur ferroviaire avec une clientèle supplémentaire).

- 3 Quoiqu'il en soit, les effets de ce qu'implique la mise en place d'une infrastructure, ne peuvent pas rester à l'écart ou tenter de s'isoler du contexte dans lequel elle s'inscrit, des caractéristiques et des dynamiques du territoire, des actions et des politiques élaborées par les agents impliqués dans cet environnement lors des processus de prise de décision et évaluation de l'infrastructure et puis au cours de sa mise en place (Dematteis, 1995 ; Garmendia et alii, 2008 ; Bellet et alii, 2010a).
- 4 Suivant les approches de notre groupe de recherche (Bellet et alii, 2010a ; Bellet, 2013), l'étude des effets de l'introduction du chemin de fer à grande vitesse devrait être effectuée suivant une analyse multi-échelle. Celle-ci étant nécessaire pour comprendre le processus dans toute sa complexité. L'analyse devrait donc porter sur les changements qui ont eu lieu au moins aux échelles suivantes : la gare, l'environnement de la gare, l'échelle locale/métropolitaine, et l'échelle régionale ou nationale. Sur chaque échelle l'un ou l'autre thème peut jouir d'une plus grande importance. Ainsi, par exemple, au niveau de la gare et ses environs, le quartier de la gare : les caractéristiques de la gare et les services dont elle bénéficie, l'organisation des mouvements et des transferts de passagers qui se produisent vers d'autres moyens de transport, la connectivité du nœud aux réseaux et les services de transport locaux et supra locaux, ainsi que l'utilisation et l'occupation des alentours sont particulièrement pertinents. Alors qu'à l'échelle locale et à celle de l'agglomération, les caractéristiques de la mise en place de l'infrastructure et l'emplacement de la gare deviennent plus importants. À cette échelle l'analyse du rôle et des actions mises en place au niveau local lors des processus décisionnels, la gestion des infrastructures et des au-delà, ainsi que les stratégies des acteurs locaux pour valoriser d'abord la mise en place, puis les services sont essentiels. Enfin, au niveau régional et national on introduit de nouveaux thèmes comme : la fonction et la position de la gare sur le nouveau réseau à grande vitesse; les possibilités de relation établies par le biais de fréquences, destinations et l'articulation vers d'autres moyens de transport ; ou l'analyse des transformations et de la réorganisation socio-fonctionnelle produite dans l'espace.
- 5 Cette contribution fait partie des travaux de diffusion du projet de recherche « Modes de transformation urbaine et stratégies liées à la grande vitesse ferroviaire en Espagne. (URBATAV) » financé par le Plan National de recherche pour la période 2013-2015.
- 6 Dans le cadre de ce projet, l'un des axes de travail étudie les transformations urbaines générées par la réalisation matérielle de l'infrastructure ferroviaire à grande vitesse

(son degré d'intégration et le degré de cohérence avec l'aménagement du territoire physique existant), ainsi que les projets urbains liés à celui-ci.

- 7 Dans ce contexte, nous avons l'intention d'analyser l'origine et les conséquences de l'implantation des stations de train à grande vitesse sur des sites à l'écart (entre 5 et 6 km) des centres urbains de deux villes espagnoles moyennes. Dans un premier temps nous allons nous pencher sur la gare de Cuenca (Fernando Zóbel) qui a été inaugurée le 18 décembre 2010 en périphérie de la ville et qui relie la ville de Madrid à Valence et Alicante, par le biais d'Albacete. Les 5 km qui la séparent du centre urbain de la municipalité (56 107 habitants en 2013) sont une distance physique et psychologique pour la population locale et un sérieux problème avec le reste du tissu urbain qui reste à ce jour non résolu.
- 8 En outre, la deuxième étude de cas est la station de train à grande vitesse de Villena (34 834 habitants en 2013), située dans une municipalité de la province d'Alicante, localisée au point kilométrique 435 de la ligne de train à grande vitesse Madrid-Levante, à une distance de 6 km de la ville de Villena et 2,5 kilomètres de l'autoroute A-31. La date d'inauguration de l'infrastructure est encore plus récente, puisque la station a été inaugurée le 17 juin 2013.
- 9 La recherche que nous vous présentons ici suit une méthodologie conjointe, quantitative-qualitative, dans laquelle le poids des entretiens semi-structurés auprès d'informateurs clés (4 pour chaque étude de cas) a été fondamentale. Pour cela nous avons essayé d'évaluer l'introduction de la haute vitesse en milieu urbain : le processus de mise en place de la nouvelle infrastructure de chemin de fer à haute vitesse, sa relation avec le réseau ferroviaire classique et les processus de transformation urbaine / aménagement local que sa mise en place et mise en service a généré.

## I. De nouvelles gares en périphérie urbaine mal intégrées à l'échelle locale

- 10 On a fait l'hypothèse que la capacité de dynamisation du TGV dépend dans une large mesure des facteurs suivants : les caractéristiques de l'infrastructure et des services, la bonne intégration de l'infrastructure dans le territoire et son articulation au projet de ville, approuvé et défini par les agents qui interagissent sur ce territoire (Bellet, 2013). De nombreuses recherches effectuées sur l'insertion de la grande vitesse ont mis l'accent sur la façon dont l'infrastructure s'insère dans les tissus urbains à l'échelle locale (Santos Ganges, 2007 ; Ribalaygua, 2003 ; Bellet, 2002 ; Bellet et Gutiérrez, 2011). À ces échelles l'analyse tend à se contenter d'expliquer l'emplacement et le projet de la gare (Zembri, 1992 ; Troin, 1997 ; Ollivro, 1996 ; Ureña et alii, 2005 et 2006).
- 11 Dans le cas des villes petites ou moyennes, la présence ainsi que la localisation de gares tangentielles ou périphériques devient la seule possibilité d'accès au réseau. En ce qui concerne l'adhésion de villes espagnoles au réseau dans ces conditions (voici les exemples de Guadalajara, Puente Genil-Herrera, Antequera-Santa Ana, Segovia, Camp de Tarragona, Palencia, Cuenca, Requena-Utiel et Villena), il serait intéressant de se pencher sur certaines préoccupations en particulier sur ce que doivent être les stratégies appropriées pour une petite ou moyenne ville pour optimiser l'effet positif du train, ou de minimiser les impacts négatifs possibles (Ribalaygua, 2005). Les gares périphériques et celles établies aux alentours de la ville ont souvent suscité autour

d'elles de grandes attentes de développement urbain. Ayant une grande surface de terrains autour de la gare, celle-ci est souvent vue comme un potentiel pour la création de nouveaux foyers d'activité et de résidence, mais dans de nombreux cas cette attente ne se concrétise pas. Cela est démontré par les échecs des premiers parcs technologiques et zones d'activité économique dans les années 1980 autour des gares périphériques françaises aménagées en périphérie des pôles urbains peu denses (Ribalaygua, 2005 ; Facchinetti-Mannone, 2003, 2005 et 2006). Les gares centrales peuvent leur être préférées pour développer des synergies avec l'agglomération urbaine qui les entoure, permettant ainsi des vastes processus de restructuration et de rénovation urbaine.

- 12 La solution qui pose la construction d'un contournement du tracé ferroviaire loin de la gare urbaine (à l'exception d'un contournement extérieur) est, d'après différents auteurs, difficilement compatible avec la fonction de moyen de transport de voyageurs qui base son efficacité dans la plus grande centralité des stations (Troin, 1997). Cependant, les investissements massifs que les gares centrales entraînent et les minutes qui peuvent être perdues sur le trajet entre les grandes gares terminales justifient l'emplacement périphérique de la gare qui doit accueillir les services à grande vitesse dans les régions moins densément peuplées. Dans ce contexte, les critères de l'efficacité de la grande vitesse pèsent sur la décision du site. C'est le cas d'un certain nombre de gares françaises (Menerault, 2007 ; Facchinetti-Mannone, 2005) et quelques espagnoles.
- 13 Nous devons partir de l'histoire concrète de la mise en place de l'infrastructure dans le territoire et essayer de comprendre les rôles et les stratégies élaborées par les différents agents (du territoire - des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire). Ces facteurs sont ceux qui finissent par expliquer le degré d'intégration entre le système ferroviaire et le territoire. L'histoire du procédé de prise de décision sur le développement des infrastructures et le jeu et les choix effectués par les groupes d'intérêt locaux, sont un aspect décisif pour comprendre la mise en place du train à grande vitesse, au moins dans le cas de l'Espagne (Bellet, 2007 ; Bellet et alii, 2010b ; Casellas et Bellet, 2011).
- 14 Les possibilités introduites par le TGV en matière de nouvelle accessibilité seront d'autant plus importantes dès lors que les actions et les stratégies développées dans la ville/région seront cohérentes, globales et dynamiques (Casellas et alii, 2011). Mais quoi qu'il en soit, l'existence d'un projet clair de territoire-ville est nécessaire, des visions et actions à moyen et long terme, ainsi qu'une action coordonnée entre les agents qui interagissent dans l'environnement local. Ils sont des aspects fondamentaux pour l'utilisation optimale de l'infrastructure : la capacité de concertation des agents locaux/territoriaux afin d'éviter que les tracés et les emplacements des gares répondent exclusivement aux critères des gestionnaires de l'infrastructure, ainsi que la valorisation des logiques de développement urbain et d'aménagement territorial (Bellet, 2007).
- 15 En Espagne, le TGV est arrivé en 1992 aux premières villes du corridor sud, où il a été mis en place avec pratiquement aucun aménagement et confronté à la résolution de nombreux problèmes au pied levé. Dans ces villes, les différents agents ne semblent pas être conscients au départ de l'énorme potentiel offert par l'arrivée du train et n'ont pas réagi à l'avance ou rapidement. Toutefois, dans de nombreuses gares réalisées les années suivantes, l'arrivée du train est utilisée pour déclencher un fort processus de

rénovation urbaine, où on tente d'intégrer le train de la meilleure façon possible, mais aussi de mener des opérations de restructuration. C'est par exemple le cas de Saragosse (Alonso et Bellet, 2009), Lleida (Bellet, 2002), ou Valladolid (Santos et de las Rivas, 2005), où l'aménagement urbain a commencé à projeter l'espace avant l'arrivée du train, qui vient de rejoindre le projet urbain et de s'adapter aux demandes ou visions plus locales. Ainsi, le modèle ferroviaire a été aligné sur les futurs plans de développement urbain de telle manière que le train est devenu le principal instrument de transformation urbaine.

- 16 En général, dans les territoires à faible densité de population, le nouveau chemin de fer impose souvent sa propre logique sur le modèle territorial/urbain (Ribalaygua, 2005 ; Bellet, 2007 ; Bellet et Gutiérrez, 2011). Ainsi, apparaissent des gares périphériques, mal reliées au reste de l'infrastructure, avec des services limités, et peu d'intermodalité, qui ne peuvent pas être intégrées au tissu urbain consolidé. Dans ces cas, le modèle du chemin de fer s'impose clairement au modèle urbain et territoriaux existant. L'emplacement périphérique de gares à grande vitesse, dans certains contextes, devient plus visible, intensifie et suggère des dynamiques territoriales émergentes dans les dernières décennies (Bellet et alii, 2010b ; Casellas et alii, 2011). Dans ce cas, l'aménagement doit être élaboré avec une intensité particulière lorsqu'il s'agit de gares qui ne bénéficient pas à priori d'une bonne accessibilité, et qui ne sont pas bien intégrées au tissu urbain. Les premières mesures de planification mise au point sont souvent associées à la dotation et au recalibrage des infrastructures routières qui permettent une bonne accessibilité.
- 17 Cependant, nous devons souligner que toutes les gares périphériques ne sont pas égales, ou ne répondent pas à la même logique spatiale. La situation la plus courante étant que la gare est clairement liée à un noyau urbain de taille moyenne ou petite (Bellet et Gutiérrez, 2011). La station est éloignée entre 5 et 10 kilomètres d'une ville agissant clairement comme le noyau urbain principal dans ce territoire. Ce serait le cas des stations périphériques comme: Guadalajara, Ségovie, Cuenca et Villena.
- 18 En ce qui concerne nos deux études de cas, les mobilisations pour la construction d'une gare TGV dans la ville, prolongées au cours de périodes de temps différentes, ont entraîné l'interaction d'un ensemble complexe d'acteurs politiques, ainsi que d'organismes privés et de groupes sociaux avec des priorités et des objectifs divers, qui appuyait sa mise en œuvre. En dernière analyse, comme l'indiquent les études de cas espagnols (Casellas et alii, 2011) et néerlandais (Majoor et Schuiling, 2008), il est important d'être attentif aux processus de prise de décision sur l'emplacement de la grande vitesse, même dans le cas des stations périphériques, car souvent les prises de décisions de localisation sont faites en fonction à la fois de motivations politiques et techniques.

### **A. À l'origine... la prise de décisions concernant l'implantation des gares, fruit de l'inégale lutte entre deux logiques spatiales d'échelle différente**

- 19 Les deux gares à grande vitesse de Cuenca et Villena appartiennent au corridor Madrid - Levante (cf. Fig. 1), dont le premier tronçon Madrid-Valence a été ouvert en décembre 2010, tandis que le tronçon Albacete-Alicante a été mis en service en juin 2013. Les deux gares s'inscrivent dans un contexte dans lequel les institutions locales et régionales ont

lutté dur pour rejoindre le nouveau réseau. C'est pourquoi, en Espagne nous pouvons trouver le long de nouvelles lignes une gare TGV chaque 60-70 km en moyenne, qui intègrent dans le réseau de nombreuses villes moyennes et petites, presque une dizaine d'entre elles dans une position périphérique. Ces nouvelles gares, que plusieurs collègues français qualifient de « gares perdues » ou de « gares du désert » s'inscrivent dans une logique spatiale en totale contradiction avec la logique économique et territoriale de la grande vitesse qui privilégie la desserte des grandes villes dont il renforce la polarisation (Facchinetti-Mannone, 2006).

- 20 Dans le cas de Cuenca, par ailleurs, la demande d'accès au réseau de grande vitesse s'inscrit dans un contexte de limitations et d'abandon du chemin de fer conventionnel qui encore aujourd'hui relie Cuenca avec Madrid (169 km) et Valence (199 km), avec des délais de voyage qui approchent dans les deux cas trois heures et demie. Ainsi, on peut comprendre la cause des pressions locales et régionales à rejoindre le nouveau réseau et pourquoi l'arrivée du TGV s'est manifestée par l'occasion de revoir le rôle du chemin de fer dans la ville. C'est pourquoi, dans certains domaines académiques, il a été suggéré que l'introduction du TGV en Espagne répond plus à des logiques politiques qu'économiques (Bel, 2010).

Figure 1 : Extension du réseau à grande vitesse en Espagne à la fin de 2013



Source : [http://es.wikipedia.org/wiki/Alta\\_velocidad\\_feroviaria\\_en\\_Espa%C3%B1a#/media/File:Red\\_espa%C3%B1ola\\_alta\\_velocidad.png](http://es.wikipedia.org/wiki/Alta_velocidad_feroviaria_en_Espa%C3%B1a#/media/File:Red_espa%C3%B1ola_alta_velocidad.png)

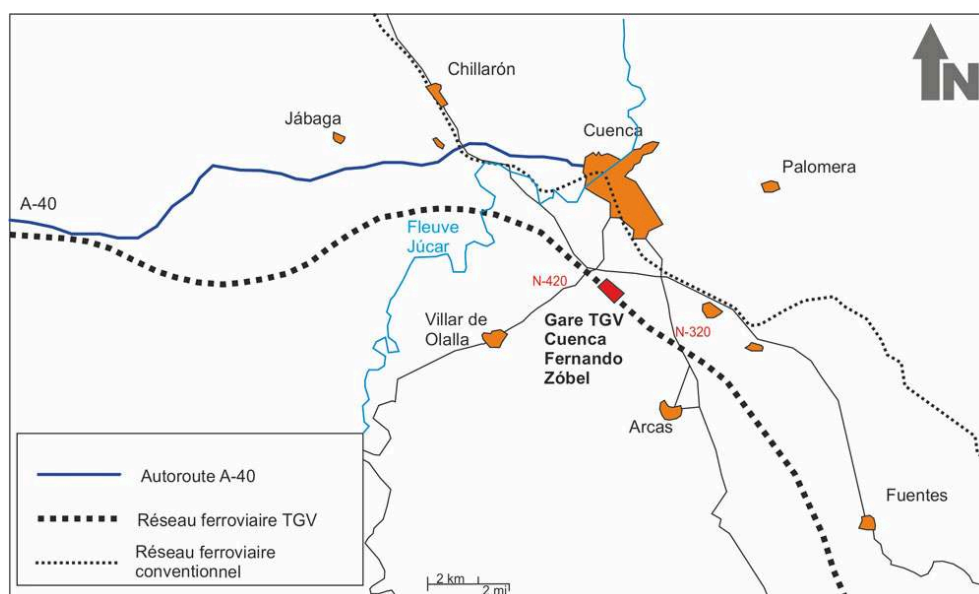
- 21 Cuenca, n'avait initialement prévu aucune gare TGV. En 1994, le ministère n'incluait pas dans le Plan directeur des infrastructures (PDI) 1992-2007 le TGV Madrid-Valence, passant par Cuenca. Par ailleurs, il était prévu un TGV Madrid-Valencia passant par Alcazar de San Juan et Albacete. Une Plateforme civique pour Cuenca est alors créée et produit une solution alternative au tracé initial, y compris un arrêt dans la ville, et elle commence à exercer en tant que lobby aussi bien auprès des citoyens

qu'après du gouvernement régional. Le tracé passant par Cuenca est inclus pour la première fois dans le Document Factuel destiné au public le 16 décembre 1999. Puis la Plateforme civique pour Cuenca organise des réunions avec le gouvernement de la Communauté valencienne, en essayant de mieux lui faire comprendre les avantages d'un itinéraire du TGV par Cuenca, plus rapide et direct à Valence qui la proposition initiale du ministère.

- 22 La Plateforme civique pour Cuenca a lancé deux appels à manifestations, à Valence et à Madrid, et 15 allégations ont été préparées au Document Factuel, elles ont été par la suite signées par des milliers de citoyens, les résidents à Cuenca et les émigrés. Le ministère des Travaux Publics a reçu plus de 66 000 réclamations, qui ont arrêté le processus qui semblait exclure la ville du réseau de trains à grande vitesse. En juin 2000, le ministre annonce devant la Commission des Infrastructures de la Chambre des Députés la nouvelle position du gouvernement au sujet du tracé du TGV Madrid-Levante. Le ministère a présenté le tracé modifié du TGV en passant par Cuenca. Par la suite, en janvier 2001, le ministre et les quatre présidents des régions concernées (Madrid, Castille-La Mancha, Communauté de Valence et Murcia) se réunissent à Murcie et soutiennent le nouveau plan présenté par le gouvernement.
- 23 Cependant, la Plateforme civique pour Cuenca est aussi sensible à la question d'améliorer les lignes ferroviaires conventionnelles en passant par la ville, elle insiste sur la nécessité de travailler pour leur modernisation et leur utilisation combinée pour le transport de passagers et de marchandises. Enfin, la nouvelle gare TGV est située à l'écart de Cuenca par consensus politique (cf. Figure 2), malgré les voix critiques qui voulaient qu'elle soit au centre de la ville, dans l'ancienne gare. Ces voix ont été regroupées plus tard dans une nouvelle Plateforme pour la Défense du Chemin de fer Public et Social, qui continue à défendre le maintien des lignes et des trains conventionnels. L'idée de la municipalité était exactement le contraire, c'est-à-dire, les vieilles lignes ferroviaires conventionnelles devraient être déplacées pour rejoindre la nouvelle gare TGV et la ligne ferroviaire à grande vitesse. Cela signifie que 17 hectares de terrains urbains, appartenant au gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, serait libres au cœur de Cuenca. Au transfert de la gare s'ajouterait aussi la gare routière, créant ainsi un nœud intermodal entre la route et la voie ferrée. Évidemment, le coût de cette opération et la situation de crise actuelle ont fait échouer le projet.



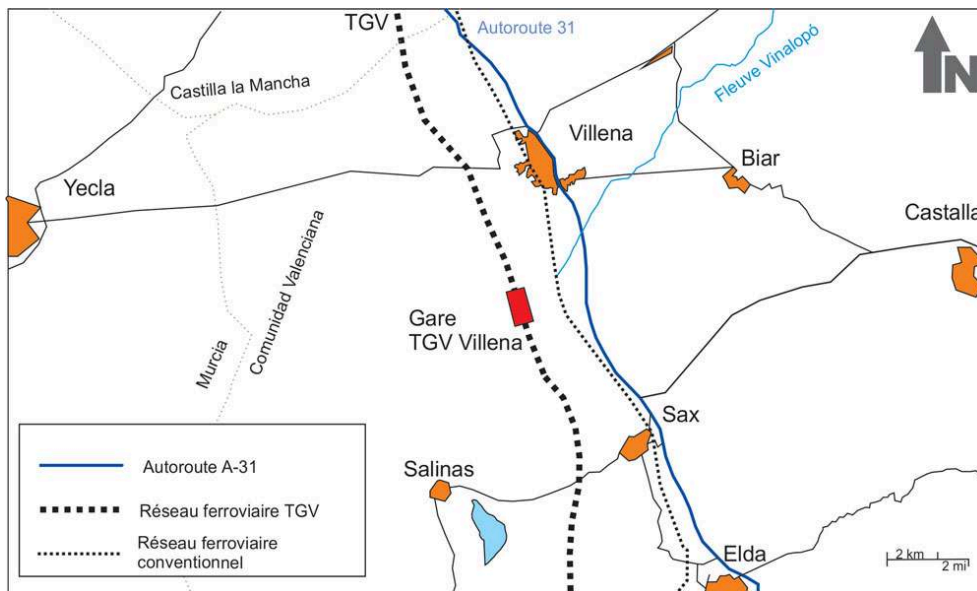
Figure 2 : L'emplacement en périphérie de la gare de Cuenca-Fernando Zóbel



Source : C. Vázquez et J.M. Martínez

- 24 Dans le cas de Villena, la municipalité travaillait dans les années 90 dans l'enfouissement des lignes ferroviaires qui traversent et desservent la ville, mais qui constituent un obstacle considérable dans le tissu urbain. Quand à la fin de cette même décennie le ministère propose de construire le tronçon du TGV Villena-Sax, la Mairie fait le pari d'intégrer la grande vitesse avec la ligne conventionnelle et de placer sous terre les infrastructures. Toutefois, le ministère rejette cette possibilité et initialement n'envisage pas la création d'une gare TGV à Villena mais déplace la ligne TGV au sud-ouest du centre-ville et propose la création d'une PAET (poste de dépassement et de stationnement de trains). Néanmoins, en 2006 en raison du lobbying de citoyens et la municipalité il est finalement signé un protocole de collaboration avec le ministère, il réfère pour la première fois une gare TGV à côté du lieu où il était initialement situé la PAET (cf. Figure 3), et par la suite le ministère a signé un accord avec le gouvernement régional pour raccorder à l'avenir avec une liaison routière cette gare TGV et l'autoroute A-31 Madrid - Alicante.

Figure 3 : L'emplacement en périphérie de la gare de Villena



Source : C. Vázquez et J.M. Martínez

- 25 Parallèlement, en novembre 2007 le Ministère des Infrastructures et des Transports et le Ministère de l'Industrie, de Commerce et de l'Innovation de la région a mis en œuvre les études préliminaires pour l'implantation d'une Zone de développement logistique et d'entreprises à Villena. En février 2008, il est présenté le projet de Zone de développement logistique et d'entreprises de Villena, qui prévoit la création d'une plateforme logistique et une zone d'affaires situées entre la ligne ferroviaire à grande vitesse et l'autoroute A-31, de telle sorte qu'on construirait un grand centre de communications raccordant le transport de passagers par la ligne ferroviaire à grande vitesse et la ligne conventionnelle, le transport de marchandises par chemin de fer, mais aussi une accessibilité optimale par la route. Pour des raisons que nous détaillerons ensuite cette Zone de développement logistique et d'entreprises de Villena n'a jamais vu le jour et à l'heure actuelle, son avenir reste une question ouverte.

## B. Les problèmes soulevés par l'implantation des gares et leur manque d'articulation avec le reste du tissu urbain

- 26 Certaines études semblent indiquer qu'une bonne intégration des infrastructures exigerait que les besoins du chemin de fer et le modèle territorial/urbain s'articulent de manière cohérente, mais cela ne fonctionne pas toujours aussi bien (Santos, 2007). Preuve de ceci est l'apparition des gares périphériques sans rapport avec les infrastructures locales/territoriales et même des gares périphériques qui créent ou induisent de nouvelles situations territoriales comme les projets de développement urbain spéculatif qui s'appuient sur la présence de la nouvelle gare. La capacité du TGV d'insuffler une dynamique locale ou régionale dépend du degré d'intégration territoriale de l'infrastructure, de l'emplacement et des caractéristiques de la gare, de l'accessibilité et de l'articulation de cela avec les autres modes de transport.
- 27 La construction de déviations extérieures suscite, non seulement de puissants processus de rénovation centrale, mais aussi de grandes possibilités d'influencer la

structure de l'ensemble urbain en guidant le développement d'un urbanisme résidentiel ou d'entreprise vers le nouvel emplacement de la gare. L'élimination des lignes ferroviaires et le déplacement à l'extérieur des installations ferroviaires centrales (ateliers, réparation, stockage, marchandises, etc.) ont généré un processus de rénovation urbaine intense. Ceux-ci permettent une redéfinition plus ambitieuse, tant pour le lieu et pour l'ensemble de la structure urbaine. La nouvelle implémentation des lignes ferroviaires devient ainsi un grand instrument urbain qui génère une forte transformation de la ville.

- 28 En tout cas, ce type de transformation urbaine lié au projet de TGV n'a pas été possible dans le cas de Cuenca ou Villena. Évidemment parce que l'éloignement de la nouvelle infrastructure et le choix du site ont eu des effets négatifs, et parce que son développement n'a jamais été intégré à un projet d'aménagement solide de la ville et du terrain.
- 29 A Cuenca, la planification urbanistique en vigueur remontait à 1996 lorsque la décision de situer une gare TGV est prise et, bien sûr les prévisions n'envisageaient pas l'arrivée de cette nouvelle infrastructure. Précisément cette même année 1996 la Ville historique fortifiée de Cuenca a été inscrite dans la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, justifiant ainsi que l'urbanisme soit centré jusqu'au début de la prochaine décennie (2002) sur la préparation du Plan Spécial d'Aménagement et Protection de la Ville Historique de Cuenca et ses Gorges. La gare TGV se situe sur des terrains ruraux, en rase campagne et à proximité d'une décharge d'ordures qui génère des odeurs, et avec une communication malaisée avec la ville.
- 30 Conformément à la décision du ministère de créer une gare TGV à Cuenca dans le corridor Madrid-Levante, le Conseil Municipal commence à élaborer un nouveau Plan Général d'Aménagement Urbain (PGAU) en 2003, parallèlement à la rédaction d'un Plan Stratégique de Revitalisation Économique de Cuenca lancé en 2002. Cependant, aucun de ces deux documents n'a été finalement adopté et par la suite mis en place en raison de problèmes techniques et de désaccords politiques. Le Plan Général d'Aménagement Urbain, conçu pendant le boom immobilier, classait de façon disproportionnée des terrains en terrains urbains et urbanisables pour un total de plus de 230 000 habitants. En outre et en ce qui concerne l'emplacement de la gare TGV, le projet du PGAU ne résolu pas la connexion avec le centre de la ville à l'aide de routes qui permettent, en plus de donner la continuité du trafic multimodal, faciliter leur accès en la reliant par des axes importants. En outre, les terrains qui entourent la gare TGV ont été classés pour l'usage résidentiel pas pour d'autres types d'activité économique attirant de nouvelles entreprises.
- 31 En février 2006, la municipalité et le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire (ADIF) ont signé un accord pour le développement et la gestion du Plan Spécial de Rénovation Urbaine concernant le terrain occupé par les infrastructures ferroviaires et la station traditionnelle au centre de la ville. L'Accord indique que le sort de ces terrains serait l'usage résidentiel et la construction d'un Palais des Congrès. Puis d'autres projets privilégient, en plus des usages résidentiels un Parc Scientifique et Technologique qui relierait par un Grand Boulevard avec la gare TGV. Toutes ces propositions obligent l'enfouissement des lignes ferroviaires ou le déménagement de celles-ci à l'extérieur de la ville en suivant une route parallèle à la ligne nouvelle à grande vitesse. De cette façon Cuenca obtiendrait une importante voie de communication là où il y avait une barrière claire et la ville retrouverait un espace central. Évidemment, dans le contexte de la

crise actuelle et compte tenu du coût élevé de ces projets, le Plan de Rénovation Urbain est paralysé.

- 32 Dans le cas de Villena, tous les terrains qui entourent la gare TGV sont classés comme zones de protection spéciale dans le Plan Général d'Aménagement Urbain (PGAU) en vigueur (adopté en 1992). Ce document renvoie à l'élaboration d'un Plan Spécial auquel travaille la municipalité aujourd'hui (Plan Spécial du Potager). A cette époque, il a été décidé que le plan se concentre sur la protection, le catalogage, la conservation et l'amélioration des espaces naturels de la zone périurbaine de Villena. Toutefois, le ministère, citant l'intérêt public fait les expropriations pour situer la gare TGV et le reste de l'infrastructure ferroviaire sur les zones de protection spéciale. Par la suite, le gouvernement régional a également fait une réserve foncière en 2008 pour la Zone de développement logistique et d'entreprises de Villena, sur une superficie de 1,4 millions de mètres carrés. La réserve foncière expire après quatre ans, et les infrastructures n'ont pas été réalisées. Cela renvoie à la situation de la planification initiale.
- 33 En bref, les raisons de l'échec de l'aménagement des anciens terrains ferroviaires situés au centre de Cuenca et du site de Villena sont fortement liées aux désaccords politiques dans le cas de Cuenca (confrontation entre la municipalité et le gouvernement régional de l'année 2007), mais sont aussi en lien avec de graves problèmes économiques pour les deux villes dans un contexte de crise depuis 2008.
- 34 Les prises de décision à l'origine de la réalisation de grands projets de transport font intervenir une multitude d'acteurs qui vont de l'échelle locale à nationale et dont les intérêts sont parfois contradictoires. Trois catégories d'acteurs, caractérisées par des pouvoirs décisionnels différents, ont pris part aux projets des TGV de Cuenca et Villena : les institutions, aussi bien à l'échelle locale qu'à l'échelle nationale, l'opérateur de transport et le gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les associations qui ont soutenu certaines propositions de tracé. Dans le cas de Cuenca les élus locaux, l'opérateur de transport et le gestionnaire de l'infrastructure choisissent un emplacement périphérique tandis que la perspective citoyenne et une grande partie du tissu économique de la ville ont défendu le choix d'une gare TGV centrale. Dans le cas de Villena les élus locaux et les citoyens appuyaient une gare TGV centrale, avec l'enfouissement des lignes ferroviaires, mais au final les arguments d'efficacité et d'économie de l'opérateur de transport et du gestionnaire de l'infrastructure ont prévalu, avec des logiques spatiales de différentes échelles, et, en définitive, l'élection a été prise par le Ministère des Travaux Publics.
- 35 Dans les deux cas, le résultat a été l'émergence des gares ex-urbanisées avec son corollaire de faiblesses : isolement, environnement peu favorable au développement économique, risque de dilution de la ville, et contraintes du changement de mode de transport en périphérie urbaine.

### **C. L'absence de connectivité de la gare avec d'autres réseaux et modes de transport (inter modalité)**

- 36 Aujourd'hui, le problème principal de nos deux études de cas est l'absence ou la mauvaise connectivité avec d'autres réseaux et modes de transport (Ortuño et alii, 2014). La gare TGV de Cuenca, éloignée de 5 km du centre-ville, représente un investissement de 20 millions d'euros, elle se caractérise par un design moderne et l'utilisation des énergies propres (cf. Photo 1.), cependant, par son emplacement et des

problèmes de connectivité elle a eu des difficultés à devenir à court terme un centre de promotion économique et de fonctionnalité urbain pour la ville. En ce qui concerne les transports publics, les deux uniques façons de se rendre à la gare sont en taxi ou en utilisant une ligne de bus urbain de propriété municipale. Il est à noter que le bus qui relie la gare routière avec la gare TGV toutes les 20 minutes, fait une tournée des différents quartiers dans la ville qu'allonge le voyage jusqu'à 7 km, donc, il faut compter entre 12 et 15 minutes de temps pour couvrir le voyage complet.

- 37 Pour relier la gare TGV, située à proximité du carrefour entre la route nationale N-420 et la N-320, il était nécessaire de créer un nouvel axe la reliant à la route N-320. Si le voyageur se déplace en voiture il aura besoin de dix minutes pour se rendre à la gare, où il y a un parking public situé au nord-ouest du bâtiment d'une superficie de 8 900 m<sup>2</sup> et 250 places de stationnement.

Photo 1 : Emplacement de la gare TGV de Cuenca à 5 km de la ville



Source : [http://www.adifaltavelocidad.es/gl\\_ES/infraestructuras/lineas\\_de\\_alta\\_velocidad/levante/tramos\\_linea.shtml](http://www.adifaltavelocidad.es/gl_ES/infraestructuras/lineas_de_alta_velocidad/levante/tramos_linea.shtml)

- 38 Pour commencer à résumer l'état actuel de la gare TGV de Villena en termes de connectivité, il faut dire que la seule façon d'y arriver est en voiture ou en taxi, car elle est située à 6 km du noyau urbain (cf. Photo 2.). Arrivant à la gare il y a un parking pour 300 véhicules. Le gouvernement régional a créé un service de bus entre la gare TGV et Villena, qui ne fonctionnait que les trois premiers mois, lorsque l'administration régionale a cessé de maintenir le service parce qu'il était déficitaire le bus a disparu et maintenant le seul lien en transport public est en taxi.
- 39 Alors qu'en 2008 le ministère et le gouvernement régional ont signé un accord pour créer une liaison routière qui relierait la gare TGV avec l'autoroute A-31 Madrid-Alicante, aujourd'hui ce lien n'existe pas. Le gouvernement régional a élaboré un projet en 2010, dont le coût s'élève à environ 20 millions d'euros, car il s'agissait d'une voie-boulevard, mais l'administration régionale n'a actuellement aucune capacité financière

pour la construire, c'est la raison pour laquelle le Conseil Municipal essaie de simplifier le projet visant à réduire ses coûts. Toutefois, le gouvernement régional renvoie maintenant la responsabilité sur la construction de l'axe à l'Etat alors qu'eux-mêmes ont signé un engagement pour le faire construire avec le ministère.

- 40 Dans ce contexte, pour le moment toute connexion entre Villena, ou autres municipalités voisines, et la gare TGV passe par l'utilisation des routes rurales goudronnées. La route agricole qui relie la gare TGV à Villena a été adaptée dans le délai de deux mois et permet d'arriver à la gare en 15 minutes. De plus, actuellement le gouvernement régional envisage la possibilité d'améliorer et utiliser une entrée de l'autoroute A-31 qui longe une ancienne voie pour troupeaux et qui relie la gare TGV à travers le village de Santa Eulalia.

Photo 2 : Emplacement de la gare TGV de Villena à 6 km de la ville et seulement accessible par une route agricole goudronnée



Source : C. Vázquez et J.M. Martínez

- 41 Au cours de différents entretiens semi-directifs auprès d'informateurs clés, les personnes interrogées ont indiqué que lorsque le train qui relie Madrid à Alicante utilisait la ligne conventionnelle qui traverse la ville, Villena était considérée comme la station la plus rentable, selon sa catégorie. Après la séparation entre la ligne à grande vitesse qui reliait Madrid à Alicante et les lignes classiques, qui aujourd'hui n'offrent que le voyage direct à Barcelone, l'ensemble des deux gares a perdu des voyageurs. Villena a été traditionnellement une gare régionale qui assurait le transport de voyageurs en provenance des provinces voisines (Valencia, Murcia, Albacete), mais en s'éloignant de 6 km de la nouvelle gare TGV avec des problèmes d'accessibilité, les voyageurs doivent ajouter à leurs déplacements habituels 15 à 20 minutes de plus, alors ils n'ont rien à y gagner et beaucoup d'entre eux sont à la recherche d'autres alternatives.
- 42 Toutefois, dans la mairie on nous a dit que, d'un point de vue économique, les activités liées au tissu d'entreprises de la zone d'influence de Villena ont augmenté. Cependant, les municipalités de la région ne sont pas parvenues à régler le problème de la création d'une licence régionale pour le transport en taxi afin que tout taxi des municipalités voisines puisse prendre et déposer des voyageurs à la gare. C'est pourquoi, les

entreprises des municipalités avoisinantes viennent avec leurs véhicules privés pour récupérer les clients à la gare.

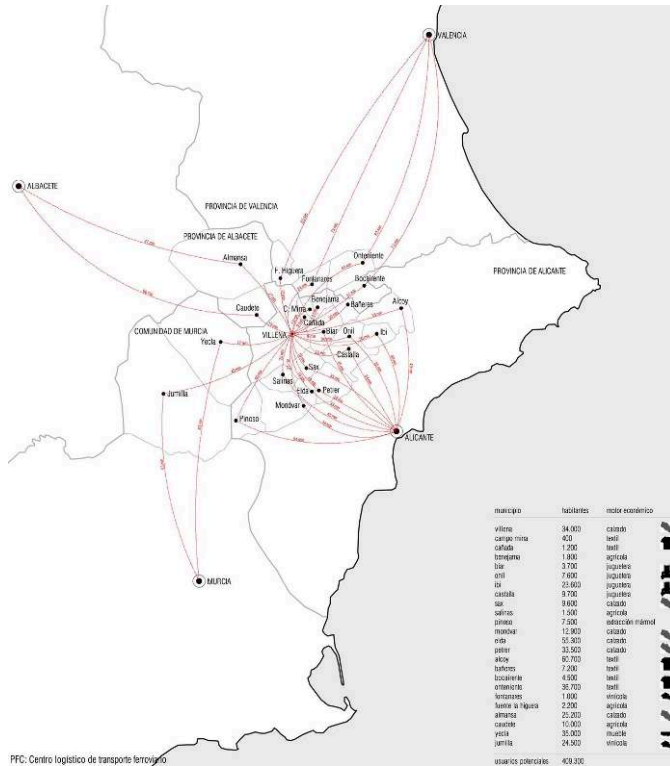
- 43 Dans ce contexte, le problème de la connectivité de la gare avec d'autres réseaux et modes de transport génère des plaintes constantes aussi bien de la part de la corporation municipale, des citoyens que des entreprises concernées.

## II. Des projets d'aménagement autour de la gare au point mort

- 44 L'éclatement de la crise immobilière à la fin de 2007 a entraîné le ralentissement ou l'arrêt d'un grand nombre de projets de construction de lignes à grande vitesse et de projets urbains, associés à l'arrivée du nouveau train dans les villes. Beaucoup de projets, qui promettaient d'être stratégiques, devront être réexaminés compte tenu du nouveau contexte, parmi ceux liés à l'aménagement de terrains pour des activités productives.
- 45 Dans le cas de Cuenca, une ville habituellement paisible, les promesses d'emploi, de croissance démographique, de développement touristique et d'amélioration de la qualité de vie ont généré des attentes énormes. L'idée dominante était alors que l'implantation de toute nouvelle infrastructure de transport a de façon quasi automatique des effets positifs sur le développement local et régional. Toutefois, pour l'instant les uniques projets annoncés sont allés de pair avec la récupération des zones centrales liées aux grandes opérations de rénovation et pas à la création d'entreprises ou des Parcs Scientifiques et Technologiques aux environs de la gare.
- 46 Toutefois, un secteur économique dans lequel la ville a travaillé est le tourisme. Quelque chose de logique si l'on se souvient que Cuenca est une ville inscrite dans la liste du patrimoine mondial. On a travaillé et travaille toujours à la création et la commercialisation de produits et forfaits-vacances pour les utilisateurs du TGV et on a conduit diverses campagnes publicitaires. Toutes les études semblent montrer qu'avec la nouvelle accessibilité le tourisme est l'un des secteurs offrant plus des mutations. Le TGV apporte de nouveaux visiteurs et de touristes (également ce que l'on appelle tourisme de congrès) et de nouvelles façons de visiter et d'utiliser le territoire. L'expérience semble montrer que toutes les villes reliées au réseau TGV accroissent le nombre de visiteurs qui viennent surtout des villes et des territoires reliés au réseau TGV.
- 47 Avant l'arrivée de la grande vitesse à Villena des analyses ont été effectuées afin de déterminer ce qui constitue le territoire à desservir par la gare TGV. La détermination de l'hinterland était fondée sur l'analyse du temps consacré au déplacement d'une commune jusqu'à la ville avec une gare TGV. Compte tenu de la position stratégique de Villena, l'hinterland de la gare comprendrait plus de 400 000 personnes sur un territoire réparti entre les provinces d'Alicante-Albacete-Murcie-Valencia (cf. Fig. 4). Par ailleurs, on voyait un environnement économique très puissant. Les municipalités d'Elda, Petrer, Villena et Almansa sont spécialisées dans l'industrie de la chaussure et utilisaient activement les réseaux de transport. Les municipalités d'Alcoy, Onteniente, Bockairente et Bañeres ont pour principale activité du textile. Les municipalités de Castalla, Biar, Ibi et Onil sont spécialisées dans l'industrie du jouet ainsi que Yecla dans

l'industrie du meuble et Jumilla dans la production vitivinicole, tous d'entre eux fournissent la croissance progressive de l'utilisation de l'infrastructure transports.

Figure 4 : Potentiel économique de la région d'influence de la station de Villena



Source : [http://villena futura.blogspot.com.es/2008\\_10\\_01\\_archive.html](http://villena futura.blogspot.com.es/2008_10_01_archive.html)

48 En se fondant sur ce contexte et les attentes d'attraction de nouveaux secteurs d'activité, on a soulevé le projet de Zone de développement logistique et d'entreprises de Villena, soutenu par le gouvernement régional en 2008 (cf. Fig. 5). Le projet proposait la création de deux zones voisines, logistique et d'entreprises, ce qui créerait un grand nombre de synergies. La nouvelle zone logistique et d'entreprises aurait une superficie brute de 1,4 millions de mètres carrés, ayant le potentiel d'être étendu jusqu'à 2 millions de mètres carrés d'ici à 2020. Ce nœud logistique ferait partie du réseau logistique conçu par l'administration régionale, qui a fourni sept grands nœuds logistiques dans la région afin que tout le secteur de production de la région soit moins d'une heure d'un centre multimodal des marchandises et dont le but était de transformer la région en la plateforme logistique principal pour l'Europe du Sud.



Figure 5 : Zone de développement logistique et d'entreprises de Villena



Source : Generalitat Valenciana

- 49 Ainsi, l'arrivée de la gare TGV a suscité de grands espoirs, mais l'emplacement de la gare, ses problèmes de connectivité et la crise financière- immobilière, qui a annulé le projet de Zone de développement logistique et d'entreprises de Villena, ont déjoué les aspirations de la municipalité et les possibilités d'organisation territoriale.
- 50 À ce stade, la nécessité de valoriser une gare TGV qui a coûté 11,5 millions d'euros, qui portaient avec des fortes attentes, mais qui a été à la perte de voyageurs, explique le choix en faveur de l'ouverture de l'Office Régional de Tourisme dans la gare, ainsi la municipalité a signé des accords avec Benidorm et Torrevieja pour créer des navettes de la gare TGV de Villena. Également on a signé des accords avec l'Université d'Alicante, afin d'étudier et d'analyser l'impact de la mise en place de la gare TGV en ce qui concerne des questions telles que : fréquences, le développement du tourisme et des liaisons de transport entre la gare conventionnelle (qui maintient la liaison directe avec Barcelone) et la gare TGV (qui relie Madrid et Alicante).
- 51 Néanmoins, le bilan est positif par les acteurs locaux, la gare TGV a mis les deux villes sur la carte, elle leur a permis de s'insérer dans le réseau de villes-TGV, leur a permis de contacter les tour-opérateurs et elle préserve leurs attentes de futurs développements productifs.

## Conclusion

- 52 Afin de comprendre les effets de la mise en place de l'infrastructure et de sa mise en œuvre dans le service, nous devons prendre quelque temps (Bellet et alii, 2010 ; Bellet, 2013). La révolution des pratiques de mobilité suit immédiatement le déploiement de ces services. Mais l'incidence de ces nouvelles pratiques sur la dynamique socio-économique peut prendre beaucoup plus de temps. Dans la littérature académique Française, qui a déjà plus d'expérience sur le sujet, il est suggéré que nous devons attendre plus de 20 ans pour pouvoir évaluer les nouvelles dynamiques socio-économiques et l'impact spatial qui peut être généré avec la mise en place d'une nouvelle infrastructure comme le train à grande vitesse (Klein et Million, 2005). Plus de 200 gares TGV sont en service en Europe. Vu la taille et la typologie de son territoire, la

France a fait le choix de les implanter majoritairement en dehors des villes, en plein champ. L'idée de départ était que l'activité tertiaire et l'industrie de pointe se développeraient autour de ces nouvelles gares. Mais les vingt dernières années ont montré que cette mécanique ne fonctionnait pas aussi simplement. Troin (2010) a mis en lumière la somme de problèmes et d'espoirs déçus découlant de ce choix. Les gares ex-urbanisées, surnommées les «gares fantômes», ont perdu leur rôle de porte d'entrée dans une agglomération. Dans la plupart des cas, on a constaté que le nombre d'emplois créés était faible et que beaucoup de locaux restaient vides. L'implantation de services tertiaires ou d'unités de production légère n'est possible que dans un environnement économique favorable, où l'on dispose de gros bassins de clientèle, de contacts internationaux aisés, d'une connexion entre la gare et un centre d'affaires et surtout de toutes les facilités offertes par une ville.

- 53 La transformation de l'image de la ville et du territoire est également immédiate et elle se produit presque avec seulement l'annonce de l'arrivée de la nouvelle infrastructure. Une ville et un territoire deviennent soudain plus faciles d'accès et plus susceptibles d'être découverts. La ville qui accueille la nouvelle infrastructure obtient une plus grande visibilité et des possibilités de se faire connaître. Le train à grande vitesse fournit en plus à la ville où il est implanté un air de modernité et d'une illusion collective qui ne peut pas être gaspillée (Paül, 2009).
- 54 Cependant, le train à grande vitesse peut devenir un élément de dynamisation lorsqu'il y a un projet solide de ville et de territoire, et lorsqu'on est capable de définir les stratégies nécessaires pour adapter l'infrastructure au sein de ce projet (Bellet et alii, 2012 ; Bellet, 2013). Les études de cas de Cuenca et Villena illustrent comment certaines villes et régions tout en étant conscientes des possibilités qu'offrent le TGV ne prévoient pas la nouvelle infrastructure dans leurs documents d'aménagement du territoire, donc, l'organisation de stratégies et actions sur la nouvelle infrastructure liées à l'amélioration de l'accessibilité, l'intermodalité, l'intégration dans le tissu urbain existant, et l'exploitation de la nouvelle centralité n'ont pas la coordination nécessaire et trouvent de nombreuses difficultés et blocages.
- 55 L'analyse de nos deux études de cas prouve qu'il s'agit des collectivités territoriales qui se sont battues pour obtenir une gare TGV, mais au-delà d'une confusion persistante entre accessibilité et attractivité, les discours et attentes des acteurs révèlent l'absence de projets. Seulement depuis l'été dernier (2014) les élus de Villena ont réussi à parvenir à des accords à l'échelle régionale pour utiliser la gare TGV de Villena comme une passerelle vers les ressources territoriales touristiques de la région offerts conjointement. Les projets de développement économique apparaissent nettement plus sensibles à la dynamique TGV, le projet principal de la logistique et du développement commercial a été promotionné par le gouvernement régional à l'écart des besoins et des intérêts reflétés dans les documents de planification locale. Après l'échec causé par la crise économique, la municipalité essaie de redessiner leurs propres stratégies territoriales en collaboration avec les municipalités le plus proches.
- 56 À Cuenca, la ville elle-même isolée dans le territoire provincial et régional, touchée par l'absence de dynamisme entrepreneurial, a ralenti toute tentative d'aménagement urbain complémentaire dans les environs de la gare TGV. En outre, le site de la gare, loin du noyau urbain consolidée, n'a pas réussi à contenter l'ensemble de la population, très critique en ce qui concerne le choix du site fait par les élus et convaincu d'avoir été

lésée face à d'autres villes de la même région qui ont réussi à introduire la grande vitesse dans la gare centrale préexistante.

- 57 Les gares TGV secondaires imposent un dédoublement de la fonction ferroviaire susceptible de bouleverser l'organisation et les dynamiques spatiales des aires urbaines desservies et posent la question du devenir des gares historiques, signes de l'urbanisation du siècle dernier. La question des relations entre gare TGV et gare historique, autrefois secondaire, est en effet aujourd'hui au cœur des réflexions que mènent opérateurs ferroviaires et collectivités locales autour de l'intégration territoriale des nouvelles gares périphériques.
- 58 La gouvernance renvoie aux interactions entre l'État, le corps politique et la société, et donc aussi aux systèmes de lobbysmes et de coalitions d'acteurs publics et privés. Dans nos deux études de cas, il semble clair que l'opérateur de transport et le gestionnaire de l'infrastructure ont remporté la bataille. Dans le cas de Cuenca adossés aux ambitions et aux attentes des élus locaux qui ont fourni la possibilité de transférer la station conventionnelle actuelle à côté de la gare TGV, ils déclenchent une importante opération de rénovation urbaine sur les anciens terrains ferroviaires et créant un nouveau pôle de centralité qui attirerait la croissance future de la ville en direction du sud-ouest. Les perdants de la guerre pour prendre des décisions ont été des citoyens, des élus locaux dans le cas de Villena et certains lobbyistes. Tout aussi infructueuse l'initiative pour la création d'une zone logistique et d'affaires dans les environs de la gare TGV de Villena reflète l'absence de dialogue entre l'administration régionale et locale.
- 59 Les conséquences du dédoublement de la fonction ferroviaire sur la fréquentation des gares historiques sont très dépendantes du niveau de desserte des deux gares. Dans le cas de deux stations centrales, l'ouverture de la gare TGV à Cuenca semble avoir vidé d'activité la gare et les trains conventionnels, dans le cas de Villena, la perte de voyageurs est également une plainte constante. En ce qui se réfère à l'interconnexion ferroviaire pour caractériser les relations entre gare centrale et gare secondaire le résultat a été une forme de relation précaire voire inexistante entre la gare centrale et la gare TGV. Dans ce cas, TGV et réseau classique s'ignorent et l'accessibilité de la gare périphérique est difficile, voire impossible en transport collectif. L'intermodalité déficiente se traduit par une forte pression automobile autour de la gare secondaire. L'accès à la grande vitesse s'oriente ainsi davantage vers les ménages motorisés des espaces périurbains. En bref, le manque de gouvernance de ces projets s'est traduit par l'absence de liaison performante entre les deux nouvelles gares et le centre.

---

## BIBLIOGRAPHY

Alonso M<sup>a</sup> P., et Bellet C., 2009, « El tren de alta velocidad y el proyecto urbano. Un nuevo ferrocarril para la Zaragoza del tercer milenio », *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*, Barcelona: Universidad de Barcelona, 1er Janvier 2009, vol. XIII, n<sup>o</sup>. 281. [En ligne], consulté le 1er septembre 2014 URL : <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-281.htm>

- Auphan E., 1992, « Les gares TGV régionales : un exemple de contre-aménagement du territoire », *Hommes et Terres du Nord*, n° 1, p. 14-20.
- Bel G., 2010, *España capital París. Origen y apoteosis del Estado radial : del Madrid sede cortesana a la "capital total"*, Barcelona, Destino, 325 p.
- Bellet Sanfeliu, C., 2002, « El impacto espacial de la implantación del tren de alta velocidad en el medio urbano », *Revista de Geografía*, n° 1, p. 57-77.
- Bellet Sanfeliu, C., 2007, « El tren de alta velocidad en el medio urbano. Reflexiones en torno al caso español », *Primera Jornada Europea Sobre Alta Velocidad y Territorio*, Ciudad Real, Ediciones de la Universidad de Castilla la Mancha, *Cuadernos de Ingeniería*, n° 10, p. 141-156.
- Bellet Sanfeliu, C., 2013, « Transporte y desarrollo territorial. El estudio de los efectos asociados a la implantación del alta velocidad ferroviaria a través del caso español », *Revista Transporte y Territorio*, n° 8, Université de Buenos Aires. p. 117-137. [En ligne], consulté le 1er septembre 2014 URL : [www.rtt.filo.uba.ar/rtt00807117.pdf](http://www.rtt.filo.uba.ar/rtt00807117.pdf)
- Bellet Sanfeliu C., Casellas A., et Alonso Logroño M<sup>a</sup> P., 2010a, « Infraestructuras de transporte y territorio: los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España », *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n° 52, p. 143-163.
- Bellet Sanfeliu C., Alonso Logroño M<sup>a</sup> P., Casellas A., 2010b, « La integración del ferrocarril de alta velocidad en el medio urbano. El caso de Segovia-Guiomar », *Anales de geografía de la Universidad Complutense*, vol. 30, n° 1, p. 11-28.
- Bellet Sanfeliu C, et Gutiérrez Palomero A., 2011, « Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XXI. La integración de la alta velocidad ferroviaria en el medio urbano », *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n° 55, p. 251-279.
- Bellet Sanfeliu C., Alonso Logroño M.P. et Gutiérrez Palomero A., 2012, « The high speed rail in Spanish cities: Urban integration and local strategies for socio-economic development », in Ureña J.M. (ed.), *Territorial implications of high speed rail. A Spanish perspective*, Aldershoot, Ashgate, p. 163-196.
- Casellas A., Bellet Sanfeliu C., et Alonso Logroño, M. P., 2011, « Gobernanza, infraestructuras y desarrollo territorial: análisis a través de una estación de tren de alta velocidad », *Ería: Revista cuatrimestral de geografía*, n° 84-85, p. 159-172.
- Dematteis G., 1995, *Progetto implicito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*, Milano, Franco Angeli, 124 p.
- Facchinetti-Mannone V., 1995, *L'impact régional du TGV Sud-Est*, Thèse de doctorat nouveau régime, Aix-en-Provence, Université de Provence, 567 p.
- Facchinetti-Mannone V., 1999, « Principes d'implantation et effets urbains des gares TGV en France : bilan de 17 ans d'aménagement ferroviaire », *Annales des Ponts et Chaussées*, n° 89, p. 45-52.
- Facchinetti-Mannone V., 2003, « Les gares TGV périphériques : de nouveaux pôles de développement ? », *Métropolisation et grands équipements structurants*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, p. 71-84.
- Facchinetti-Mannone V., 2005, « Efectos espaciales de las estaciones des TGV implantadas en la periferia de las ciudades pequeñas », *Ingeniería y territorio* n° 70, p. 22-27.
- Facchinetti-Mannone V., 2006, « Gares exurbanisées et développement urbain : Le cas des gares TGV bourguignonnes », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 46, n° 1-2, mis en ligne le 17 décembre 2009, consulté le 18 août 2014. URL: <http://rge.revues.org/1221>

Fariña J., Lamíquiz F., et Pozueta J., 2000, « Efectos territoriales de las infraestructuras de transporte de accesos controlados », Madrid, *Cuadernos de Investigación Urbanística*, n° 29, Instituto Juan de Herrera.

Garmendia M., Ureña J.M., Ribalaygua C., Leal J., et Coronado J. M., 2008, « Urban residential development in isolated small cities that are partially integrated in metropolitan areas by high Speedy train », *European Urban and Regional Studies*, vol. 15, n° 3, p. 249-264.

Gutiérrez Palomero A., 2009, « Alta Velocidad Ferroviaria en España y estaciones periféricas. Retos y oportunidades a la luz del caso del Camp de Tarragona », in Pillet F., Cañizares M.C., et Ruiz A.R., (coord.), *Geografía, territorio y paisaje: el estado de la cuestión. Actas del XXI congreso de geógrafos españoles*, Ciudad Real, Universidad de Castilla-La Mancha et Asociación de Geógrafos Españoles, p. 383-400.

Gutiérrez Puebla J., 2004, « El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales », *Investigaciones Regionales*, automne - n° 5, Alcalá de Henares, Asociación Española de Ciencia Regional, p. 199-221.

Klein O. et Million F., 2005, *La grande vitesse ferroviaire, le développement socio-économique et l'aménagement des territoires : étude bibliographique et analyse des expériences passées*, Direction Départementale de l'Équipement de la Charente, 84 p.

Majoor S. et Schuiling D., 2008, « New key projects for station redevelopment in the Netherlands », in Bruinsma F., Pels E., Priemus H., Rietveld P. et van Wee B., (eds.), *Railway development. Impacts on urban dynamics*, Physica-Verlay, p. 101-123.

Menerault P., 2007, « Réseaux de transports publics et aménagement, aux croisements des échelles spatiales et temporelles », in Dupuy G. et Géneau de Lamarlière I., *Nouvelles échelles des firmes et des réseaux : un défi pour l'aménagement*, Paris, Harmattan, p. 91-130.

Miralles C., 2003, « El tren d'alta velocitat a les comarques de Ponent i al Camp de Tarragona Accessibilitat exterior, grans infraestructures i oposicions locals », in Nel.Lo O., *Aquí no! Els conflictes territorials a Catalunya*, Barcelona, Empúries, p. 330-352.

Ollivro J., 1996, « L'ambiguïté des gares. Clé du développement contemporain », *Les Annales de recherche urbaine*, n° 71, p. 34-44.

Ortuño A., Bautista D., Fernandez P. et Libourel E., 2014, « High-speed train territorial impact in French and Spanish medium cities with stations located in the outskirts », Communication au Colloque international *Transport Research Arena 2014*, Paris, 14-17 Avril.

Paül Agustí, D., 2009, « El tren de alta velocidad en las estrategias de promoción urbanas » in Caravaca Barroso, I., Fernández Salinas, V. et Silva Pérez, R. (coord.), *Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio* Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, p. 237 - 248.

Ribalaygua Batalla C., 2003, *Evolución de las estrategias de incorporación de la alta velocidad ferroviaria y sus efectos urbanísticos en ciudades medias francesas. Aplicación a los casos españoles*, Thèse de doctorat, Universidad Politécnica de Madrid, 558 p.

Ribalaygua Batalla C., 2005, « Nuevas estaciones periféricas de alta velocidad ferroviaria: estrategias para su incorporación a las ciudades españolas », *Colección Cuadernos de Ingeniería y Territorio*, n° 5. Ciudad Real, Universidad de Castilla-La Mancha.

Santos Ganges L., 2007, *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 456 p.

Santos Ganges L., et De Las Rivas J.L., 2005, « El proyecto urbanístico del AVE en Valladolid », *Ingeniería y Territorio*, n° 70, p. 2-7.

Troin J.F., 1997, « Les gares TGV et le territoire : débats et enjeux », *Annales de Géographie*, n° 593-594, p. 34-50.

Troin J.F., 2010, « Désirs de gares TGV : du projet des édiles locaux au « désaménagement » du territoire », *BELGEO*, n° 1-2, p. 23-34.

Ureña J.M., Menéndez J.M., Guirao B., et alii, 2005, « Alta velocidad ferroviaria e integración metropolitana en España: el caso de Ciudad y Puertollano », *Eure- Revista latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, n° 92, p. 87-104.

Ureña J.M., Coronado J.M., Escobedo F., Ribalaygua C., et Garmendia M., 2006, « Situaciones y retos territoriales de la alta velocidad ferroviaria en España », *Ciudad y Territorio*, n° 148, p. 397-424.

Zembri P., 2005, « El TGV, la red ferroviaria y el territorio en Francia », *Infraestructuras y Territorio*, IT, n° 70, p. 12-19.

## NOTES

1. Recherche financée par le Ministère de l'Économie et la Compétitivité – Sous-Direction Générale des Projets de Recherche: *Patrones de transformación urbana y estrategias asociadas a la alta velocidad ferroviaria en España* (URBATAV) - CSO2012-34629.

---

## ABSTRACTS

This contribution is part of the dissemination work of a research project dealing with modes of urban transformation and strategies related to high speed rail in Spain. In this project, one of the objectives focus on urban transformations generated by the physical embodiment of the railway infrastructure of high speed (its integration degree and the existing degree of consistency with the physical planning), as well as urban projects related to it. In this context, we intend to analyze the origin and consequences of the introduction of high speed stations in locations (between 5 and 6 km) away from the urban centres of the two Spanish medium-sized cities: Cuenca and Villena. We tried to assess the inclusion of high speed in urban areas: the process of full implementation of the new high-speed railway infrastructure, its relationship with the classic rail network, and processes of urban transformation / territorial disarticulation their implementation and scheduling has raised.

Cette contribution fait partie des travaux de diffusion d'un projet de recherche sur la transformation urbaine et les stratégies liées à la grande vitesse ferroviaire en Espagne. Dans le cadre de ce projet, l'un des objectifs étudie les transformations urbaines générées par la réalisation matérielle de l'infrastructure ferroviaire à grande vitesse (son degré d'intégration et le degré de cohérence avec l'aménagement du territoire physique existante), ainsi que les projets urbains liés à celui-ci. Dans ce contexte, nous avons l'intention d'analyser l'origine et les conséquences de l'introduction des gares TGV dans des emplacements éloignés (entre 5 et 6 km) des centres urbains des deux villes moyennes espagnoles. Nous avons essayé d'évaluer l'intégration de la grande vitesse en milieu urbain : le processus de mise en place de la nouvelle

infrastructure de chemin de fer à grande vitesse, sa relation avec le réseau ferroviaire classique et les processus de transformation urbaine / aménagement locale que sa mise en place et mise en service a généré.

Dieser Beitrag ist Teil der Verbreitung Arbeit ein Forschung Projekt Umgang mit städtebaulichem und Strategien mit Bezug zu Hochgeschwindigkeits-Eisenbahn in Spanien. In diesem Projekt eines der Ziele konzentrieren sich auf urbanen Transformationen durch die physische Verkörperung der Eisenbahninfrastruktur von high Speed (der Grad der Integration und der vorhandene Grad der Übereinstimmung mit der Raumordnung) sowie Stadtprojekte generiert. In diesem Zusammenhang wollen wir den Ursprung und die Folgen der Einführung des high-Speed-Bahnhöfe an Orten (zwischen 5 und 6 km) entfernt von den städtischen Zentren der beiden spanischen mittleren Städte analysieren: Cuenca und Villena. Wir haben versucht, die Aufnahme von high-Speed in städtischen Gebieten zu bewerten: der Prozess der vollständigen Umsetzung der neuen Hochgeschwindigkeits-Eisenbahninfrastruktur, seine Beziehung mit der klassischen Schienennetz und Prozessen von städtebaulichem / territoriale Exartikulation deren Umsetzung und Planung hat.

## INDEX

**Mots-clés:** aménagement du territoire, Cuenca, nouvelles gares TGV, Villena., villes moyennes

**Schlüsselwörter:** Cuenca, mittelgroße Städte, neue High-Speed-Bahnhöfe, Raumplanung, Villena.

**Palabras claves:** Cuenca, medium-sized towns, new high-speed train stations, town and country planning, Villena.

## AUTHORS

### CARMEN VÁZQUEZ VARELA

Docteur en Géographie, Maître de Conférences - Faculté de Lettres - Université de Castilla-La Mancha - Espagne- [carmen.vazquez@uclm.es](mailto:carmen.vazquez@uclm.es)

### JOSÉ MARÍA MARTÍNEZ NAVARRO

Diplômé de Sciences Humaines - Attaché temporaire d'enseignement et de recherche - Faculté de Lettres. Université de Castilla-La Mancha - Espagne - [josemaria.martinez@uclm.es](mailto:josemaria.martinez@uclm.es)