



Revue  
Géographique  
de l'Est

## Revue Géographique de l'Est

vol.55 / n°3-4 | 2015

La grande vitesse ferroviaire, entre mythe et réalité

---

### La coopération de proximité à travers les réseaux interrégionaux : la LGV franco-espagnole, outil de l'émergence d'une gouvernance transfrontalière ?

*Local cooperation through inter-regional networks: the Franco-Spanish High speed train and the emergence of cross-border governance*

*Örtliche Zusammenarbeit durch interregionale Netzwerke: die französisch-spanischen Hochgeschwindigkeitszüge und die Entstehung von grenzübergreifender Regierung*

**Adenane Djigo and Sophie Masson**

---



#### Electronic version

URL: <http://journals.openedition.org/rge/5625>  
ISSN: 2108-6478

#### Publisher

Association des géographes de l'Est

#### Printed version

Date of publication: 1 October 2015  
ISSN: 0035-3213

#### Electronic reference

Adenane Djigo and Sophie Masson, « La coopération de proximité à travers les réseaux interrégionaux : la LGV franco-espagnole, outil de l'émergence d'une gouvernance transfrontalière ? », *Revue Géographique de l'Est* [Online], vol.55 / n°3-4 | 2015, Online since 17 October 2015, connection on 08 September 2020. URL : <http://journals.openedition.org/rge/5625>

---

This text was automatically generated on 8 September 2020.

Tous droits réservés

---

# La coopération de proximité à travers les réseaux interrégionaux : la LGV franco-espagnole, outil de l'émergence d'une gouvernance transfrontalière ?

*Local cooperation through inter-regional networks: the Franco-Spanish High speed train and the emergence of cross-border governance*

*Örtliche Zusammenarbeit durch interregionale Netzwerke: die französisch-spanischen Hochgeschwindigkeitszüge und die Entstehung von grenzübergreifender Regierung*

**Adenane Djigo and Sophie Masson**

---

## Introduction

- 1 En matière ferroviaire, l'Espagne est restée longtemps isolée du reste de l'Europe, retranchée derrière les Pyrénées avec un réseau ferroviaire dont l'écartement est différent de ses plus proches voisins (Wolkowitsch, 2002 ; Giménez Capdevila & Burkhart, 2008). Depuis le 15 décembre 2013, la Ligne ferroviaire à Grande Vitesse (LGV) Sud Europe Méditerranée est effective entre Barcelone et Perpignan, plus de vingt ans après les jeux olympiques de Barcelone de 1992, date initiale de programmation de l'achèvement du projet. Cette liaison ferroviaire permet l'interconnexion entre les deux plus grands réseaux ferroviaires à grande vitesse européens ainsi que des gains de temps importants entre Barcelone et Perpignan mais aussi entre Barcelone et Toulouse, Montpellier, Marseille ou Paris. Si les modifications de la distance-temps associées à la mise en place de cette nouvelle ligne peuvent avoir des impacts potentiels sur les territoires traversés (Bazin et al., 2006 a, b, c; 2011 ;

Bonnafous, 1987, 1990 ; Carrouet, 2013 ; Delaplace, 2011 ; Masson, 2013 ; Masson et Petiot, 2009), notre propos est, ici, de s'interroger sur la capacité de la LGV à renforcer la coopération transfrontalière franco-espagnole. En effet, le transport transfrontalier, en créant un lien physique entre deux territoires, apparaît comme un élément essentiel à la construction de territoires transfrontaliers. Quel type de coopération la LGV peut-elle renforcer sachant, que la coopération transfrontalière est multi-scalaire (locale, régionale, nationale et européenne) et multi-nivelée (communes, départements, régions, Etat) ? Si la réalisation d'un grand réseau ferroviaire à grande vitesse est un des instruments privilégiés de l'intégration et la coopération européenne, la LGV peut-elle être un outil de coopération transfrontalière de proximité ?

- 2 L'objectif de cet article est aussi bien d'analyser le processus de coordination entre acteurs ayant permis la mise en place du réseau LGV transfrontalier, réseau structurant de l'articulation des territoires, mais aussi de s'interroger sur le rôle de la LGV en tant qu'outil de coopération entre espaces frontaliers, tant du point de vue de la coopération en réseau que ses impacts sur la coopération de « proximité » et sur l'émergence d'une gouvernance transfrontalière. Définie par Le Galès (1995) comme un processus de coordination d'acteurs [...] pour atteindre des buts propres [...] dans des environnements fragmentés, incertains, la gouvernance relève dans un contexte transfrontalier de plusieurs niveaux de décisions pouvant être appréhendés de haut en bas ou de façon inverse (Djigo, 2013). La proximité est un concept polysémique qui paraît pertinent de déployer pour mener une analyse en termes de gouvernance inscrite dans une problématique transfrontalière. Depuis l'entrée de l'Espagne dans l'UE ou l'ex CEE en 1986, et l'entrée en vigueur en 1992 de l'AUE (Acte Unique Européen), la péninsule ibérique s'inscrit aussi dans cette gouvernance à plusieurs niveaux, par exemple, pour la mise en œuvre de projets d'infrastructures, coordonnés entre le supranational et le local. Une analyse de cette gouvernance et de son apport en termes d'innovation de part et d'autre des Pyrénées permettra d'étudier en quoi la LGV peut être un outil de gouvernance, faisant parfois émerger des conflits entre territoires.
- 3 La méthodologie retenue, sur l'émergence d'une gouvernance transfrontalière à partir de l'étude du cas de la LGV franco-espagnole, consiste en partie en une analyse de la littérature scientifique sur les transports ferroviaires à l'échelle européenne et les dynamiques territoriales frontalières (coopération et conflits). De surcroît, elle mobilise les divers concepts de gouvernance et de proximité. L'article s'appuie également sur une démarche qualitative reposant sur l'analyse de discours d'acteurs recueillis dans le cadre d'entretiens, réalisés entre novembre 2011 et septembre 2013, avec des acteurs locaux, régionaux, voire européens.
- 4 L'article s'organise en trois temps. Dans une première partie, sont rappelés l'historique de la mise en œuvre du projet de la LGV Sud Europe Méditerranée, en particulier son tronçon transfrontalier entre Perpignan et Barcelone, ainsi que ses caractéristiques. Les instances et processus de coopération multi-scalaires permettant la mise en place de cet équipement structurant sont alors analysés. La deuxième partie revient sur le concept de la gouvernance transfrontalière par le biais d'un éclairage en termes de proximité. La troisième partie analyse le rôle de la LGV, outil de transformation des proximités, dans la coopération transfrontalière.

## I. Le tronçon transfrontalier de la LGV Sud Europe Méditerranée : historique d'un long accouchement, spécificités et rôle des organismes de coopération

- 5 L'Indépendant, journal quotidien local des Pyrénées-Orientales, notait en sous-titre dans sa une du 16 février 2000 : « On en avait parlé pour les JO de Barcelone de 92 ; puis promis – juré pour 2002, avant de repousser l'échéance à fin 2004. Aujourd'hui, avec les nouveaux retards accumulés et l'option d'un tunnel 'bitube', on voit mal comment le délai pourrait être tenu. Alors ce serait pour 2006, voire plus tard ». Cet article traduit bien les impatiences attachées à l'arrivée de la LGV interconnectant Perpignan à Barcelone et les difficultés relatives à la finalisation de la construction puis de l'exploitation de la ligne.
- 6 Le projet LGV Sud Europe Méditerranée s'inscrit dans un long processus et présente des caractéristiques particulières, notamment concernant son tronçon transfrontalier entre Perpignan et Barcelone (section A). Sa longue et souvent retardée mise en œuvre a impliqué, à divers niveaux et à différents degrés, des instances de coopération transfrontalière (section B).

### A. Caractéristiques du projet LGV Sud Europe Méditerranée

- 7 La LGV Sud Europe Méditerranée est un projet qui émerge dans les années 1990. Son histoire et ses spécificités tiennent à son caractère transfrontalier, principalement aux attentes différenciées des territoires concernés par cette infrastructure, mais aussi à la volonté de la Commission Européenne de construire un grand réseau transeuropéen de transport (1). Cette ligne permet de connecter les capitales française et espagnole en desservant un certain nombre de villes et en offrant des temps de parcours réduits (2).

#### 1. Historique, cadre et spécificités du projet LGV Sud Europe Méditerranée

- 8 Suite au succès de la LGV Paris-Lyon, des études de faisabilité sont lancées en 1989 pour des prolongements vers Marseille, l'Italie et l'Espagne. Les études d'impacts du projet de LGV Sud-Est, ou LGV Méditerranée devant connecter Valence, Marseille et Montpellier, sont réalisées dans les années 1990 (Mission Querrien en 1990, Collège des Experts en 1992, enquête publique en 1993). Le tronçon international Perpignan-Figueras est approuvé par l'Union Européenne aux sommets de Corfou et Essen en 1994, avec 13 autres projets prioritaires du Réseau TransEuropéen de Transports (RTE-T) (Commission Européenne, 2005). Toutefois, le projet de la grande vitesse vers Perpignan est stoppé en 1995, devant des estimations de trafic trop faibles pour rentabiliser la ligne, et la LGV Méditerranée s'arrête à Nîmes. Ainsi, si la liaison à Marseille est effective en 2001, la livraison de la liaison interconnectant le réseau espagnol se fait attendre presque une vingtaine d'années et reste encore aujourd'hui inachevée (en particulier le tronçon Perpignan-Montpellier).
- 9 Néanmoins, en 1994, le sommet franco-espagnol de Foix définit un tronçon de la liaison Paris-Madrid, par Montpellier et Barcelone devant, en principe, être mis en service pour la période 2002-2005. Un groupement européen d'intérêt économique (GEIE) est créé le 6 avril 1995 entre la SNCF et son homologue espagnol, la RENFE, afin de finaliser les études relatives à ce projet.

- 10 Ainsi que le rappelle l'exposé des motifs du projet de loi, « *cette volonté s'est manifestée dès 1992 lors du sommet franco-espagnol d'Albi et a été réaffirmée lors du sommet de Tolède en novembre 1993 lorsque les ministres français et espagnol des transports ont décidé la réalisation d'une ligne ferroviaire à grande vitesse à écartement international entre Montpellier et Barcelone* ».
- 11 En 2001, sont effectuées une déclaration d'utilité publique pour la partie française de la section internationale transfrontalière et une déclaration d'impact environnemental pour la partie espagnole. Suite aux procédures des marchés publics, la concession de la ligne est attribuée en 2004 au consortium TP Ferro (cf. ci-après). Les travaux du tunnel transfrontalier entre le Perthus et La Junquera, pris en charge par les filiales de construction des groupes Eiffage et ACS, démarrent en février 2004. Le tunnel est opérationnel en 2009 mais l'achèvement de la ligne prend du retard en raison des travaux de tunnel à Barcelone et Gérone. Parallèlement, en 2008 la liaison entre Madrid et Barcelone est opérationnelle en 2008. Le tronçon ferroviaire international à grande vitesse Perpignan-Figueras est inauguré en janvier 2011. Deux trains à grande vitesse relient alors les gares de Paris-Gare de Lyon et Figueras-Vilafant. Les voyageurs à destination de Barcelone doivent effectuer un changement de train à Figueras. En effet, en raison de difficultés techniques du fait de la réalisation de tronçons souterrains dans les agglomérations de Barcelone (5,6 km) et de Gérone (3,6 km), la ligne à grande vitesse n'est totalement achevée, entre Perpignan et Barcelone, que fin 2013. Ainsi, « la ligne à grande vitesse Paris-Barcelone [est] inaugurée après dix ans d'attente » (Le Monde, 14/12/2013).

Tableau 1 : Récapitulatif de l'historique de la LGV

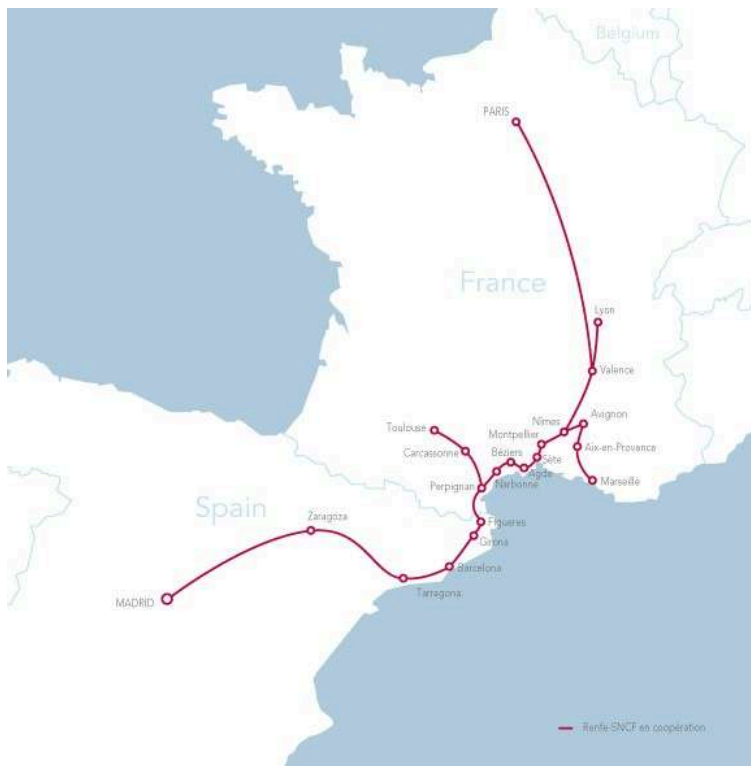
Novembre 1992	Sommet franco-espagnol d'Albi : Affirmation de la volonté de réaliser une ligne ferroviaire à grande vitesse à écartement international entre Montpellier et Barcelone.
Novembre 1993	Sommet franco-espagnol de Tolède : Réaffirmation
Juin et Décembre 1994	Sommets européens de Corfou et d'Essen inscrivant le projet LGV Sud (Madrid-Barcelone-Perpignan-Montpellier) dans la liste des 14 projets prioritaires
Octobre 1994	Sommet franco-espagnol de Foix : Définition du tronçon de la liaison Paris-Madrid, par Montpellier et Barcelone, devant être mis en service pour la période 2002-2005.
Octobre 1995	Accord franco-espagnol pour la construction et l'exploitation de la section internationale entre Perpignan et Figueras
Novembre 1998	Sommet franco-espagnol de la Rochelle : mise en place de la CIG et du GEIE Sud-Méditerranée
2001	Déclaration d'utilité publique pour la partie française de la section internationale et déclaration d'impact environnemental pour la partie espagnole
Septembre 2001	Lancement de la procédure d'attribution du contrat de concession pour la construction et l'exploitation de la section internationale
Février 2004	Attribution du contrat de concession à TP Ferro et début des travaux
Février 2009	Achèvement du tunnel transfrontalier
Décembre 2010	Premières circulations commerciales entre Perpignan et Figueras
Janvier 2011	Mise en place du GEIE Renfe-SCNF en coopération
Décembre 2013	Inauguration de la liaison LGV Paris-Barcelone

Source : reconstitué par les auteurs

## 2. Enjeux et caractéristiques de la LGV franco-espagnole

- 12 L'intérêt stratégique de cette ligne internationale est pluriel : elle permet d'abord de réduire le temps de parcours entre Paris et Barcelone, de rapprocher les capitales françaises et espagnoles, de contribuer à la réalisation du réseau ferroviaire de l'arc méditerranéen et de concourir à la construction du réseau ferroviaire transeuropéen. Elle permet surtout d'introduire l'interopérabilité entre systèmes ferroviaires français et espagnol. Ces derniers ont, en effet, longtemps été marqués par une rupture ferroviaire frontalière (Beyer et Gimenez-Capdevila, 2011) qui imposait une rupture de charge, due principalement à des écartements différents du réseau ferroviaire de chaque côté de la frontière, mais aussi liée à des différences d'électrification, de longueur maximale des trains, de signalisation, etc. Ainsi, deux « cultures ferroviaires » se sont ignorées pendant près de 150 ans (Gimenez-Capdevilla et Burkhart, 2008). La LGV franco-espagnole permet ainsi la suppression de la rupture de charge et autorise une continuité ferroviaire transfrontalière.
- 13 La LGV « Sud Europe Méditerranée » est un élément du projet prioritaire n°3 des RTE-T, permettant de relier le nord et le sud de l'Europe et un maillon essentiel pour la réalisation du réseau ferroviaire de l'arc méditerranéen reliant Barcelone à Gênes. Cette ligne comprend un tronçon international à grande vitesse entre Perpignan et Figueras, d'une longueur de 44 km (24 km côté français et 20 km côté espagnol). Les villes de Perpignan et Figueras sont ainsi reliées en direct via un tunnel transfrontalier de 8 km, exploité par TP-Ferro. Cette ligne a la spécificité d'être une ligne à vocation mixte pouvant être parcourue par des trains de voyageurs et des trains de marchandises. Elle s'inscrit dans un des neuf corridors de fret prioritaires reliant les principales régions d'Europe : le Rail Freight Corridor 6 Méditerranéen.
- 14 Cependant, aujourd'hui, la ligne Sud Europe Méditerranée n'est pas totalement aboutie, en particulier du fait de l'inachèvement du réseau à grande vitesse entre Perpignan et Montpellier.
- 15 A ce jour, la LGV permet de relier Barcelone et Paris en 6h25 (au lieu de 10 heures précédemment avec le train de nuit Talgo). La LGV franco-espagnole dessert le territoire transcatalan en ses gares de Perpignan, Figueras Vilafant, Gérone et Barcelone Sants. Elle offre des correspondances avec la ligne LGV Madrid-Barcelone côté espagnol, et avec le réseau ferré européen côté français (cf. Carte 1). Cette ligne permet aussi de relier Barcelone à Lyon en 4h55, à Marseille en 4h20, à Montpellier en 2h50, à Toulouse en 3h00, à Perpignan en 1h20 (cf. Tableau 2).

Carte1 : Carte schématique du tracé de la LGV Sud Europe Méditerranée



Source : Renfe-SNCF en coopération, juin 2014

Tableau2 : Durée des trajets, nombre d'allers-retours et horaire de départ de Barcelone en TGV

Destination	Durée (nb AR)	Heure de départ de BARCELONE												
		8 H 25	9 H 25	9 H 45	11 H 44	13 H 45	15 H 40	17 H 05	18 H 08	19 H 37	21 H 35	23 H 05	24 H 05	
GERONE	38 min (12)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
FIGUERAS	55 min (11)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
PERPIGNAN	1h20 (6)	•	•		•			•	•		•			
NARBONNE	1h58 (5)	•	•		•			•	•		•			
CARCASSONNE	2h21 (1)												•	
TOULOUSE	3h07 (1)												•	
BEZIERS	2h19 (1)								•					
MONTPELLIER	2h58 (6)	•	•		•			•	•		•			
NIMES	3h30 (5)	•	•		•			•	•					
MARSEILLE	4h32 (1)										•			
VALENCE	4h11 (3)	•	•		•									
LYON	4h55 (1)	•												
PARIS	6h20 (3)		•		•			•						

Source : SNCF / RENFE, reconstitués par les auteurs



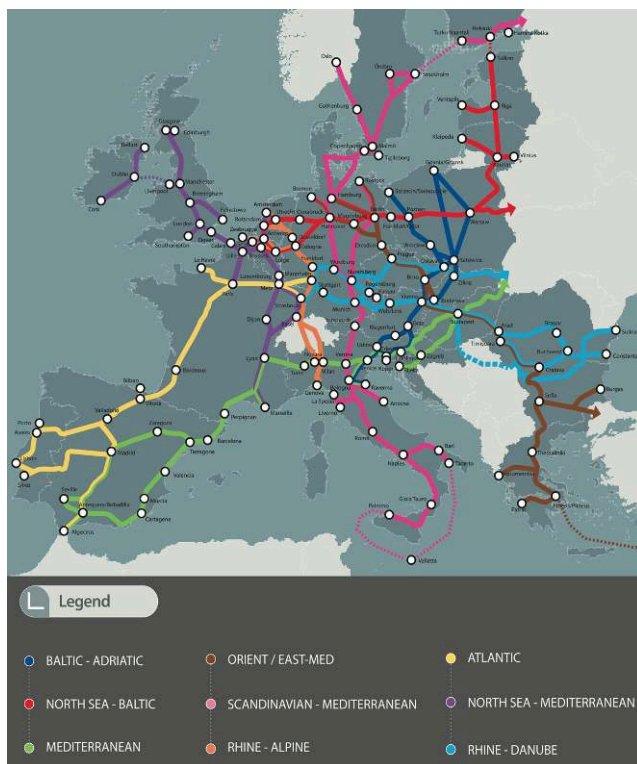
## B. Le rôle des organismes de coopération dans la mise en œuvre du projet

- 16 Plusieurs instances de coopération existantes ou émergentes sont intervenues à différents échelons, à des degrés distincts d'implication. Ainsi, on distingue les échelles européenne et inter-étatique (1). Dans ce cadre, on peut également souligner le rôle de la coopération entre les entreprises ferroviaires nationales. Puis, le deuxième niveau de coopération est le niveau euro-régional (2). Enfin, le projet de LGV a également concerné un niveau plus local de coopération.

### 1. Le cadre européen et la coopération inter-gouvernementale franco-espagnole

- 17 Le projet de la LGV Sud Europe Méditerranée s'inscrit dans la politique des transports de l'Union Européenne qui soutient la mise en place d'un véritable réseau transeuropéen de transport (RTE-T), tous modes confondus (cf. Carte 2). Son objectif est d'améliorer l'interopérabilité ainsi que la qualité de service sur les grands axes européens, notamment aux points frontières. En 2004, trente projets ont été définis comme étant prioritaires. Parmi ces trente projets, vingt sont ferroviaires. D'ici 2020, le RTE-T compterait 94 000 km de voies ferrées, dont 20 000 de Lignes à Grande Vitesse (Commission Européenne, 2005).

Carte 2 : Les RTE-T et les 9 principaux corridors



Source : Commission Européenne<sup>1</sup>

- 18 Jusqu'à la fin des années 1980, la coopération franco-espagnole est difficile dans le cadre du régime dictatorial franquiste. A la mort de Franco, l'Espagne adopte un régime



constitutionnel et entre dans le marché commun européen (en 1986). Le premier voyage officiel, à Madrid, du Président de la République Française, Jacques Chirac, pour une rencontre avec le Premier Ministre Espagnol, José Maria Aznar, date des années 2000. Ainsi, pendant la dictature, les pouvoirs étatiques français ne privilégient pas le Sud, en particulier en matière d'aménagement du territoire. Les travaux de la DATAR s'arrêtent à 200 km de la frontière (aéronautique à Toulouse par exemple). Comparativement à d'autres territoires (frontière belge, allemande ou suisse), la coopération transfrontalière franco-espagnole s'est peu développée. Il n'y a pas eu une volonté de faire de ce territoire un fer de lance en matière d'infrastructures et d'industries, soulignait une responsable locale de la coopération transfrontalière à Perpignan, lors d'un entretien en 2011<sup>2</sup>.

- 19 Le cadre juridique de la réalisation de la ligne internationale Sud Europe Méditerranée est l'accord franco-espagnol sur la coopération transfrontalière du Traité de Bayonne de 1995. Lors du sommet franco-espagnol qui s'est tenu à Madrid le 27 novembre 2013, François Hollande et Mariano Rajoy ont insisté sur l'apport de la connexion ferroviaire entre les deux pays. « Une étape historique vient d'être franchie en matière d'interconnexion entre nos deux pays. Cette réalisation renforce encore davantage nos excellentes relations de voisinage, rapproche encore les citoyens français et espagnols, et facilite l'échange de biens et de services, en ouvrant une nouvelle perspective pour la ligne Méditerranée de l'axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe. Elle contribuera ainsi à dynamiser le développement économique des régions limitrophes de nos deux pays et de l'ensemble de ceux-ci et à l'intégration européenne ». (Déclaration commune, 27ème sommet franco-espagnol, 27 novembre 2013). Néanmoins, les deux pays ne se sont pas impliqués au même niveau dans ce projet. L'Espagne, pour qui la liaison représente l'opportunité d'une connexion au reste de l'Europe ferroviaire, a été très volontariste (Troin, 2008). La France, disposant déjà d'un réseau de LGV relativement développé, a été moins active. « L'Espagne fait ainsi figure d'aiguillon pour la grande vitesse ferroviaire tout spécialement vis-à-vis de son voisin français » (Troin, 2008, p. 481).
- 20 Lors du 12ème sommet franco-espagnol de La Rochelle, en 1998, les gouvernements français et espagnol mettent en place la Commission Intergouvernementale (CIG) et le Groupement Européen d'intérêt économique (GEIE) Sud-Méditerranée. Le rôle de la CIG est de piloter les études nécessaires pour préparer la concession du tronçon international. En 2001, ils décident de concéder la réalisation et l'exploitation de la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Perpignan et Figueras. Le contrat de concession signé avec la société TP Ferro, qui regroupe les sociétés de travaux publics Eiffage (France) et ACS/Dragados (Espagne), prévoit un autofinancement à hauteur de 40 %. Ce projet est considéré exemplaire en matière d'interopérabilité puisqu'il utilise le système européen de signalisation ferroviaire ERTMS, ainsi qu'un écartement des rails aux standards européens. Le coût total de cet important projet ferroviaire est de 1 100 M€. Le concessionnaire perçoit le financement, d'une part, des péages d'infrastructure auprès des entreprises ferroviaires empruntant la ligne nouvelle et, d'autre part, une subvention d'équilibre versée par les concédants, les Etats français et espagnol. La subvention d'équilibre s'élève à 640 M€, répartis à parts égales entre les deux Etats et avec une contribution de 160 M€ de l'Union européenne. Selon Eusebio Corregel, Directeur général de TP Ferro « la coopération entre ACS et Eiffage a été un modèle, un exemple de coopération internationale »<sup>3</sup>.

- 21 En matière d'exploitation des services ferroviaires de la ligne, en 2011, est mis en place le GEIE Renfe-SNCF en coopération.

## 2. Le cadre et rôle de la coopération transfrontalière décentralisée

- 22 La coopération transfrontalière entre les collectivités locales est encouragée et encadrée par les gouvernements. Au travers d'accords multilatéraux ou bilatéraux, les Etats ont mis en place un dispositif propice au développement de la coopération transfrontalière des collectivités (DATAR, 2011). Le cadre juridique de la coopération transfrontalière a été élaboré au sein du Conseil de l'Europe au travers, notamment, de la Convention-cadre de Madrid sur la coopération transfrontalière des collectivités et autorités locales signée le 22 décembre 1981 (Lhomel, 2008). Le traité de Bayonne (1995) constitue le premier cadre réglementaire de coopération transfrontalière pour les collectivités régionales et locales françaises et espagnoles<sup>4</sup>, de part et d'autre de la chaîne pyrénéenne.
- 23 L'Eurorégion Pyrénées-Méditerranée, née le 29 octobre 2004, est un projet de coopération politique entre les régions de Catalogne, des Iles Baléares, du Languedoc-Roussillon et de Midi-Pyrénées. Depuis août 2009, elle devient le Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT) Pyrénées-Méditerranée, instrument juridique doté d'une personnalité propre. Il représente un cadre institutionnel de réflexion et de pression pour la mise en place LGV franco-espagnole. En effet, en février 1989, un premier groupe de travail est constitué de manière informelle du fait de la réticence des deux Etats. Une fondation est créée en 1991 entre les régions Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon et Catalogne. C'est la Ville de Perpignan qui invite les Présidents de régions. Un des premiers dossiers sur la LGV Sud Europe Méditerranée date de 1986 avec la rencontre entre Jacques Blanc, Président de la région Languedoc-Roussillon (1986-2004) et Jordi Pujol, Président du gouvernement catalan (1980-2003). Cette rencontre évoque la stratégie à adopter, au sein de l'Europe, pour favoriser la liaison en grande vitesse entre Perpignan et Barcelone pour les JO de 1992. A la même époque, le gouvernement espagnol acte l'objectif de la mise en place de la LGV Madrid-Séville pour l'exposition universelle de 1992. La Catalogne fait pression afin que la LGV entre Barcelone et la frontière française soit la première ligne ferroviaire à grande vitesse à écartement européen inaugurée en Espagne. Le choix du gouvernement Espagnol ne sera pas celui-ci : le TAV se fera à partir de Madrid (donc centralisé, puis par rayonnement). « Les choix sont politiques » (mêmes coûts et même distance pour les deux projets, avec quand même le passage des Pyrénées) soulignait Martine Not en charge de la politique transfrontalière de l'agglomération de Perpignan (PMCA), lors d'un entretien en 2011.
- 24 En 2007, L'Eurorégion Pyrénées-Méditerranée (2007) dans un rapport à l'attention du Commissionnaire Européen des transports réaffirme le besoin d'interconnexion des réseaux ferroviaires français et espagnols et souligne les enjeux de ce projet en termes de report modal, notamment de fret. « Nous considérons que la mise en place de nouvelles lignes à grande vitesse adaptées aussi bien au transport des marchandises que de passagers permettra de créer des couloirs ferroviaires qui, avec le support des lignes conventionnelles, auront la capacité suffisante pour absorber [la croissance du trafic routier] ». L'interconnexion ferroviaire est indispensable « pour éviter l'asphyxie totale d'un système basé sur le tout-routier ».

- 25 A un niveau plus local, l'Eurodistrict de l'Espace Catalan Transfrontalier est lancé à l'initiative du Conseil général des Pyrénées-Orientales et de la Generalitat de Catalunya lors de la déclaration d'intention signée à Céret en juillet 2007. Il implique 25 partenaires institutionnels. Son objectif est de faciliter, développer et promouvoir la coopération transfrontalière dans le but de renforcer la cohésion économique et sociale. En 2008, est acté la volonté de l'eurodistrict de se doter d'une structure juridique commune, sous la forme GECT (non encore opérationnel en mai 2015). Dans ce cadre, la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT, 2008) note la faiblesse, voire l'absence, du sujet de la mobilité transfrontalière parmi les thèmes de réflexions et d'études transfrontalières. Ce sujet est habituellement davantage pris en considération sur les autres frontières. Par ailleurs, peu d'études d'impacts concernant l'arrivée de la LGV ont été menées au niveau local. Néanmoins, l'arrivée programmée de la ligne TGV a pu stimuler, selon la MOT (2008), la mobilisation des acteurs en faveur d'une réflexion plus globale sur la question des transports. Il n'existe aucune ligne de transport public transfrontalière non ferroviaire et la faisabilité juridique et administrative reste encore à investiguer pour ce type de service transfrontalier. Notons que la moindre mobilisation des acteurs publics locaux autour de la LGV peut en partie s'expliquer par le fait que les collectivités territoriales n'ont pas été mises à contribution financière. Dès lors, leur pouvoir de négociation a été relativement restreint, conditionnant certainement leur degré d'implication.
- 26 Au-delà des périmètres institutionnels, la gouvernance transfrontalière « est de plus en plus coordonnée à la fois à l'échelle très localisée de chaque problématique et au niveau d'une réalité transfrontalière avérée (espaces vécus au-delà de la frontière ou bassin de vie éventuel) » (Djigo, 2013, p. 2). Dans ce cadre, les relations transfrontalières sont de deux types : la coopération initiée par des acteurs issus de l'agglomération de Perpignan et de la capitale de la Catalogne, et la coopération entre les communes et comarcas proches de la frontière. Les premiers acteurs ont mis en place des réseaux interurbains entre pôles (Barcelone et Perpignan, d'abord) puis entre villes moyennes (Perpignan et Gérone). (Djigo, 2013).
- 27 Ainsi, peut être lu le long accouchement d'une infrastructure dont les enjeux dépassent les cadres nationaux des deux Etats et l'aspect stricto sensu des transports ferroviaires. Du tracé aux financements, jusqu'à la gouvernance multi-scalaire de la LGV, beaucoup de démarches étaient inédites et ont nécessité un effort d'innovation. Au-delà des fondements juridiques (accords franco-espagnols) et du contexte politique qui prévalait, la mise en œuvre de la LGV franco-espagnole a été en partie décidée à Bruxelles en coordination plus ou moins forte avec les acteurs privés (concessionnaires), les Etats et les collectivités territoriales concernées. Enfin, l'interconnectivité du réseau franco-espagnol était un autre défi qui se réalisera à travers une coordination sui generis entre RFF, SCNF, Renfe et Adif et des temporalités différentes (entre le premier TGV espagnol, le tronçon transfrontalier et le « chaînon manquant » entre Nîmes et Perpignan).
- 28 Au-delà des enjeux stratégiques de construction d'un espace européen intégré, la LGV Sud Europe Méditerranée a-t-elle pu porter les principes d'une coopération transfrontalière territoriale et une plus-value en termes de proximité ?

## II. Gouvernance transfrontalière et coopération : l'analyse en termes de proximités

- 29 Les frontières sont des espaces en tension confrontés à des fractures institutionnelles, juridiques, fiscales et sociales (Mission parlementaire sur la politique transfrontalière, 2010). Mais ce sont également des entraves dans les espaces de la vie quotidienne. Néanmoins, la frontière peut être envisagée comme un vecteur de contact, comme un élément de « couture » du fonctionnement d'un espace, d'intermédiation entre sociétés et collectivités différentes. (Courlet, 1988). Ainsi, la gouvernance transfrontalière vise à l'organisation du territoire transfrontalier et sa gestion globale, en tenant compte des facteurs socioculturels et identitaires. La gouvernance transfrontalière est alors un enjeu décisif pour organiser un territoire et construire une proximité.
- 30 La coopération transfrontalière est définie par la M.O.T (2006) comme les relations de voisinages qu'entretiennent les collectivités et les autorités locales de part et d'autre des frontières. Il s'agit là de l'idée de la « coopération transfrontalière de proximité », notion qui s'est progressivement développée comme un élément de la politique de la cohésion territoriale européenne<sup>5</sup>.
- 31 La proximité, c'est d'abord une injonction que l'on retrouve dans nombre de politiques publiques en France et qui alimente les débats politiques. C'est également un « mot valise » que l'on retrouve dans le cadre de la coopération transfrontalière. Comment s'est effectué le glissement de ce concept des politiques publiques françaises aux stratégies de coopération ? Pour répondre à cette question, nous allons d'abord donner un éclairage de la notion de proximité (section A). Au final, la coopération transfrontalière dite de proximité est-elle une vision européenne de l'échelon local ? Quelle typologie possible des « proximités », selon que la notion soit appliquée à la coopération transfrontalière de proximité ou à celle dite en réseau ? (section B).

### A. Retour sur la notion de proximité

- 32 Une approche théorique de la notion de proximité est d'abord proposée (1). Cette approche est ensuite enrichie par les politiques publiques urbaines et par les discours d'acteurs (2).

#### 1. Approche théorique de la proximité

- 33 La proximité géographique, physique ou spatiale, a été généralement définie en lien avec la distance (qui étymologiquement signifiait « liens de parenté », Guédon (2005)). A partir de là, la proximité s'est confondue avec le voisinage spatial. Toutefois, une proximité spatiale ne détermine pas nécessairement une coordination ou un ensemble territorial intégré<sup>6</sup>.
- 34 La proximité est forcément relative selon l'élu, l'entrepreneur, l'habitant, le citoyen et/ou le consommateur. De ce fait, la perception subjective du proche et de l'accessible interroge la définition de la proximité. Ainsi, y a-t-il tout d'abord une dimension topographique : « le fait d'être proche mais distinct et séparé dans l'espace » (Brunet, Ferras, Terry, 1997). Par exemple, les commerces de proximité sont ceux généralement accessibles à pied ou situés en centre-ville. La proximité se confond ici avec le terme de voisinage. Cependant, la proximité géographique est neutre dans son essence et

nécessite d'être activée par les acteurs (Torre, 2010). « Ce sont les actions et les perceptions humaines qui lui confèrent une dimension plus ou moins positive ou négative, ainsi qu'une certaine utilité. C'est bien la manière dont s'en emparent les acteurs qui est importante » (Torre, 2010, p. 413). Ensuite, il existe une dimension temporelle à propos de la notion de proximité, dans un contexte de mobilité généralisée et de réduction de la distance subie. En effet, la notion de distance-temps supplante celle de distance physique (Paris est à deux heures de Lyon et non à 500 km). Navereau (2011) parle d'une redéfinition de l'espace par le temps, à travers la proximité.

- 35 La notion de proximité a été particulièrement mobilisée par les auteurs du courant « Dynamiques de proximité » qui s'intéressent au rôle de la proximité dans la coordination des agents dans l'espace. La « coordination située » est au cœur de l'analyse. Les auteurs mettent en exergue des proximités qui n'impliquent pas obligatoirement une proximité géographique. Celles-ci, construites au travers de réseaux, sont qualifiées de proximité organisée. Par proximité organisée, on entend la capacité qu'offre une organisation de faire interagir ses membres. L'organisation facilite les interactions en son sein, les rend a priori plus faciles qu'avec des unités situées à l'extérieur de l'organisation. La proximité organisée est souvent déclinée en proximité institutionnelle et proximité organisationnelle (Pecqueur et Zimmermann, 2004). La proximité organisationnelle se déploie à l'intérieur des organisations et lie les agents participant à une activité finalisée (Kirat et al., 1995). Elle se construit sur une faible distance sociale. La proximité institutionnelle fait référence plus fortement à la dimension identitaire du territoire et se « définit comme l'adhésion des agents à des systèmes de valeurs visant à faire aboutir un objectif commun, cette adhésion se traduisant par l'identification d'une structure commune de coordination. Cette structure de coordination peut avoir un aspect formel ou informel, mais doit être reconnu par les interlocuteurs pour que l'échange au travers de celle-ci soit valide » (Colletis et al., 2004, p. 220).
- 36 L'espace transfrontalier transcatalan construit progressivement sa proximité organisationnelle en essayant de se doter d'une personnalité juridique (projet de GECT). Par ailleurs, la culture catalane commune aux Pyrénées-Orientales et à la province de Gérone (Djigo, 2013) est un élément de proximité institutionnelle.
- 37 L'analyse peut être enrichie du concept de proximité circulatoire renvoyant à la capacité de maîtriser et de contrôler ce qui circule et d'articuler de manière efficace la circulation avec les processus de transformation (Blanquart, 1998). Dans ce cadre, la LGV Sud Europe Méditerranée a été largement mobilisée par Jean-Paul Alduy, maire de Perpignan entre 1993 et 2009 et Président de l'agglomération Perpignan Méditerranée entre 2000 et 2014. Pour exemple, Jean-Paul Alduy oriente son programme électoral des municipales de 2008 sur la construction de la grande métropole transfrontalière franco-espagnole Narbonne-Perpignan-Figueras-Gérone, justifiant ainsi le chantier de la gare TGV avec un grand centre d'affaires. Le 1er décembre 2011, Jean-Paul Alduy déclare « je veux effectivement aller plus loin et convaincre les maires de Narbonne, Gérone et Figueres que le TGV est une chance inouïe pour rapprocher les villes. Rendez-vous compte : je vais bientôt être à une demi-heure porte à porte des bureaux de mes collègues, à Gérone ou Narbonne ». Le TGV devient alors, dans le discours politique, un instrument au service de la coopération transfrontalière de proximité dans le projet de

construction d'une eurocité. Ainsi, la proximité, et les outils permettant de l'améliorer, deviennent progressivement une rhétorique de la politique publique.

## 2. La proximité comme rhétorique des politiques publiques et injonction de la coopération transfrontalière

- 38 Urbanisme de proximité, justice de proximité ou encore police de proximité, entre autres, illustrent, du moins pour le cas de la France, l'usage généralisé de la notion de proximité, à connotation généralement positive et de plus en plus partagée. Apparue comme rhétorique de la politique publique en France dans les années 1990 et parfois injonction, la notion coïncidait avec une volonté de développer une plus grande participation des habitants à la définition des politiques les concernant, mais aussi afin de réduire la « distance » entre électeurs et élus, ou simplement entre citoyens et gouvernants. Ainsi, la proximité apparaît-elle comme un outil de légitimation des acteurs politiques, surtout dans un contexte de crise de la chose politique. En effet, la proximité serait une nouvelle clé d'argumentation des politiques publiques afin que les problèmes sociaux et urbains ne leur échappent (Génestier, 2001). Parallèlement à la montée en puissance de cette rhétorique, se mettent en place des politiques dites de proximité.
- 39 La proximité redéfinit la gouvernance par le bas (bottom up). Elle entérine la question de la participation, du « projet ». Elle remet aussi en cause la gestion publique au niveau local, en se voulant pratique et rhétorique d'une nouvelle façon de faire de la politique : le terrain, le proche ou le rapprochement (topographique au niveau de la distance, ou entre gouvernants et gouvernés), la citoyenneté, la démocratie participative sont des notions intrinsèques à la façon de gouverner un projet urbain ou de communiquer sur une collectivité publique.
- 40 Le concept de proximité est très présent dans les propos des acteurs transfrontaliers transcatalans interrogés entre octobre 2011 et septembre 2013. « La proximité c'est un concept. Qu'est-ce qu'on peut faire ensemble qui soit de proximité (spatiale ou linguistique) ? Certaines actions ne sont pas concevables dans certains périmètres (100 km) » selon la députée européenne Marie-Thérèse Sanchez-Schmidt. Selon le maire de Saillagouse, la proximité, « Ça fait partie des moteurs de la coopération transfrontalière ».
- 41 Le géographe Jean Castex-Ey, agent de la Casa de la Gencat à Perpignan<sup>7</sup> affirme que « certains diront que l'Eurodistrict, c'est déjà plus de la proximité car vaste ; c'est donc un assemblage de proximités. La proximité est un préalable pour que la coopération soit effective. A l'interrégional, c'est plutôt du lobbying à Bruxelles pour les grandes infrastructures ». La proximité serait ainsi une construction européenne à l'échelle locale. Cette même personne souligne le rôle des connexions de transport dans la construction de la proximité, et l'insuffisance de la LGV dans la construction de la proximité. La proximité « nécessite forcément une relation directe, une continuité ; le réseau peut relever de la proximité aussi avec de bons moyens de transports (exemple du Comité Eurozone entre Malmö et Copenhague, il y a de la proximité avec le pont les reliant). Ici, pour le moment, la liaison n'est pas bonne ».
- 42 Un chargé de l'aménagement du territoire à la Préfecture des Pyrénées-Orientales insiste sur le rôle du transport dans la coopération transfrontalière mais en soulignant le rôle des dessertes fines du territoire. Il définit la proximité « comme des actions de

coopération qui puissent bénéficier aux habitants de la zone, par exemple, mettre en place une ligne de bus entre Perpignan et Gérone, ... ».

- 43 Un chargé de mission du Conseil Général affirme, quant à lui, que sur la proximité, les enjeux sont liés au territoire dont on parle, et difficilement transposables et détachables du territoire : « ce sont des choses concrètes et opérationnelles comme les itinéraires communs ; plus on s'éloigne du territoire, moins c'est concret, donc c'est une approche différente ».
- 44 Un politique, représentant du parti CDC (Convergencia Democràtica de Catalunya) dans les Pyrénées-Orientales, souligne que « la coopération transfrontalière évoque déjà la proximité, la capacité de décider soi-même, la responsabilité ; pouvoir travailler ensemble, mettre en place sur un territoire des décisions utiles, rompre plusieurs siècles d'autarcie car on s'était tournés le dos ». Il rajoute que la proximité c'est être capable de gérer sa vie sur un petit territoire. « La proximité doit donc être gérée dans la proximité : c'est la démocratie et c'est un principe européen ».
- 45 A la fois rhétorique et pratique, ce concept polysémique, analysé sur le champ de la gouvernance locale, pose les questions de la coordination.

## B. Coopération de proximité et proximité en réseau

- 46 La polysémie de la notion de proximité conduit, pour poser les bases d'une analyse de la coopération transfrontalière, à proposer deux concepts : la coopération de proximité (1) et la proximité en réseau (2).

### 1. La coopération de proximité

- 47 Nous avons démontré les liens culturels historiques entre les populations de la région catalane et celles dans les Pyrénées-Orientales (Djigo, 2013). Cette proximité culturelle a été différemment intégrée dans les politiques publiques de coopération transfrontalière, en tant que valeur ajoutée ou point de départ. Elle a été essentiellement mobilisée par les acteurs « nord-catalans ».
- 48 La politique de la coopération transfrontalière est de plus en plus prise en charge et déployée par les acteurs locaux. Cela va dans le sens de l'émergence d'une gestion territoriale transfrontalière. Celle-ci, à l'instar des changements qui ont affecté les collectivités locales dans leur « rapprochement » avec les citoyens, se veut plus proche par ses acteurs (municipalités, universités, chambres de commerce) et par ses actions qu'une coopération jusqu'ici dominée par des structures régionales. En outre, l'apparition des structures de type GECT peut illustrer cette mouvance car elles visent à faciliter une coopération locale et un montage de projets à l'échelle du voisinage frontalier. En guise d'exemple, il existe dans l'Ensemble Cerdan, de part et d'autre de la frontière pyrénéenne, un GECT, dont le périmètre est largement inférieur à celui du département des Pyrénées-Orientales, réunissant une communauté de communes française et une comarca catalane (pour une coopération en termes de culture, de développement économique, etc.)

### 2. La proximité en réseau et le rôle de la LGV

- 49 La proximité spatiale n'induisant pas forcément de la coopération, on peut donc s'interroger sur le rôle de l'implantation d'une infrastructure de transport, comme



outil de renforcement de la proximité spatiale, sur la coopération et la gouvernance transfrontalière.

- 50 La proximité organisée ou en réseau évoque, au-delà de la proximité physique, une nécessaire prise en compte des jeux d'acteurs, de leurs façons d'agir et d'entrer en interaction. La proximité en réseau pose la question de la gouvernance. Ce type de proximité ne se décrétant pas (Guédon, 2005), elle serait une conjonction d'interactions entre individus ou organisations sur un territoire, dans la durée, et peut être favorisée par la mise en place, par les pouvoirs publics, de cadres législatifs et de politiques d'accompagnement. Ceci demeure un défi à l'échelle transfrontalière et pose aussi la question d'une coordination en réseau. Dans ce cadre, la mobilité facilitée des acteurs du territoire peut être un élément permissif du renforcement de la coordination. La LGV peut-elle être un instrument au service de la proximité en réseau ? Dans quelle mesure la LGV peut-elle participer à un projet de territoire ?
- 51 Afin de répondre à cette question, il est nécessaire d'effectuer un retour sur la nature du système TGV et son évolution. Le système TGV, dans son modèle initial Paris-Lyon, est un « avion sur rail » (Auphan, 2002, 2004), reliant les grandes métropoles avec peu d'arrêts intermédiaires. Il se caractérise ainsi par une déterritorialisation de l'infrastructure à l'égard de l'espace qu'il traverse. Par essence, il ne peut être un outil de mise en réseau des espaces intermédiaires. Néanmoins, ce modèle a été amendé au fur et à mesure du développement du réseau LGV et ont été multipliées les gares intermédiaires, principalement exurbanisées (Auphan, 2008, 2012 ; Varlet, 2008). Néanmoins, il n'en demeure pas moins que le système TGV reste peu adapté pour répondre aux besoins de la mobilité entre villes intermédiaires, en raison, notamment, des fréquences existantes et du coût du transport.

### **III. La transformation des attentes en actions dans un contexte multi niveau : la LGV Sud Europe Méditerranée, un outil de renforcement de quelle coopération ?**

- 52 Dans cette troisième partie, le rôle de la LGV Sud Europe Méditerranée comme outil de la gouvernance transfrontalière est examiné. Il se situe, dans un premier temps (Section A), à l'échelle inter-étatique franco-espagnole, et se révèle être un symbole du dépassement des frontières techniques de connexion ferroviaire. Dans ce cadre, la LGV est un élément majeur de la constitution d'un grand corridor de fret à l'échelle de l'Union Européenne. Dans un deuxième temps, la capacité de la LGV Sud Europe Méditerranée à être un outil au service de la coopération de proximité est étudiée (section B).

#### **A. La LGV : symbole du dépassement des frontières « techniques » ferroviaires entre France et Espagne et élément de constitution d'un grand corridor de fret à l'échelle européenne**

- 53 L'intérêt stratégique de la LGV Sud Europe Méditerranée est d'abord la réduction du temps de parcours entre Paris et Barcelone et le rapprochement des deux capitales, Paris et Madrid. Elle permet surtout d'introduire l'interopérabilité entre systèmes

ferroviaires français et espagnol : alignement de l'écartement des voies ferroviaires selon la norme européenne<sup>8</sup>.

- 54 Le différentiel d'écartement de voie a entraîné une offre ferroviaire transfrontalière marginale du fait du changement de matériel tracteur nécessaire, de personnel, de longueur de composition des trains, mais surtout du fait des opérations coûteuses d'adaptation du matériel et de transbordement. La non prise en compte des coûts postérieurs de l'incompatibilité et de la conversion des voies s'explique par le fait qu'au début du XIXe siècle, « le mouvement des marchandises avait un caractère fondamentalement local et régional, et pour les longues distances, on utilisait la voie maritime » (Gimenez Capdevilla et Burkhart, 2008). Une prise de conscience de la difficulté de ne pas être aligné au standard émerge dans les années 1840. Toutefois, une loi ferroviaire de 1855 confirme la norme à 6 pieds castillans ou 1 672 mm, rapporté à 1 668 mm quelques années plus tard (contre 1 435 mm pour le standard). La volonté de maintenir ce différentiel trouve des justifications politiques et militaires<sup>9</sup> : la protection des frontières.
- 55 Au XXe siècle, plusieurs tentatives de normalisation de l'écartement de voie en Espagne se sont soldées par un échec, certainement en partie du fait d'un contexte géopolitique national et européen très instable. C'est au début des années 1980, avec l'avènement de la période démocratique en Espagne et l'instauration d'une nouvelle répartition territoriale et politique, ainsi que les prémices d'un processus d'adhésion à l'Europe, que de nouvelles tentatives de normalisation voient le jour. En 1988, une décision est prise en Conseil des ministres d'introduire l'écartement de voie standard sur la future ligne à grande vitesse Madrid - Séville. Cette décision aura le mérite d'orienter les futures lignes (à grande vitesse) espagnoles dans le sens de l'écartement standard.
- 56 Au final, la LGV franco-espagnole (et bien avant, le TAV Madrid - Séville) aura permis de relever le défi de l'écartement de voie et d'intégrer l'Espagne, jusque-là « périphérique » et minoritaire, en s'adaptant à un réseau européen standard et interconnecté. Toutefois, le défi de l'écartement de voie demeure en Espagne dans la mesure où il existe désormais deux types de réseaux peu intégrés : les lignes à grande distance et celles conventionnelles (marchandises et services de proximité) ; les secondes maintiennent l'écartement castillan.
- 57 Par ailleurs, les attentes en termes de desserte peuvent être analysées selon l'objectif de connexion entre nord et sud de l'Europe. Elles ont entraîné une coordination à plusieurs niveaux, traduite parfois en coopération (entre acteurs français et espagnols) ou en conflits géostratégiques (entre le gouvernement de la région catalane et l'Etat espagnol dans un contexte politique qui y est marqué par une tendance affichée à l'autodétermination de la Catalogne).
- 58 A l'échelle communautaire, nous avons indiqué qu'il existe un cadre de planification et d'orientation des lignes et réseaux de transports à enjeux majeurs : les RTE-T. Au-delà de la desserte pour les voyageurs, la LGV recouvre un enjeu majeur en termes de fret ferroviaire, s'inscrivant dans la politique de constitution des corridors européens de fret (cf. carte 2) et de développement durable.
- 59 En matière de développement de lignes à grande vitesse « transpyrénéens » ou franco-espagnols, au-delà des priorités de la France, il existe deux voire trois corridors : l'axe atlantique (au niveau du pays basque), l'axe central et l'axe oriental (ou corridor méditerranéen). Un corridor au niveau des Pyrénées centrales n'étant a priori pas à

l'ordre du jour, le choix ou la priorisation d'un corridor (atlantique ou méditerranéen) pourrait avoir des conséquences sur la réalisation de l'autre. La LGV entre Barcelone et Perpignan s'inscrit sur cet axe méditerranéen qui, en 2014, comportait encore des manquements à l'instar du tronçon Perpignan – Montpellier – Nîmes. Au-delà de sa localisation géographique « méditerranéenne » ou au Sud de l'Europe, il s'agit, à travers certains tronçons, de permettre une inter-connectivité ferroviaire, non seulement entre territoires ou villes de l'Europe du Sud, mais aussi une liaison avec les autoroutes ferroviaires du nord de l'Europe (voire à une échelle plus large, d'une liaison potentielle de l'Afrique du Nord aux pays scandinaves). Ce schéma global à l'échelle européenne pose la question préalable d'un réseau espagnol interconnecté, « standard » et opérationnel. Si le royaume d'Espagne dispose d'une trame de lignes à grande vitesse la plus étendue de tous les pays de l'OCDE (avec plus de 3 000 km de voies), le ratio de passagers au km<sup>2</sup> reste extrêmement faible : 2,8 contre 41,5 pour le TGV en France par exemple<sup>10</sup> (parallèlement à des lignes régionales qui accusent un manque de rentabilité).

Tableau 3 : Réseaux ferroviaires en Europe (2009)

	Longueur (km)	Électrification (%)	Densité selon population (km/100 000 hab.)	Densité selon territoire (km/1000 km <sup>2</sup> )	Longueur LGV (km)	Nb de trains par 100 km sur des nouvelles LGV
ESPAGNE	14 452	57	34	29	3 823	9
FRANCE	29 286	50	47	54	2 793	24
ALLEMAGNE	38 206	52	46	107	1 818	13
ITALIE	16 545	70	28	55	1 048	14
PORTUGAL	2 844	50	27	31	-	nc
UE-27	219 550	49	45	51	10 173	nc

Source : EUROSTAT, Panorama des transports, 2009 / Union Internationale des chemins de fer, 2009

- 60 L'effectivité d'une LGV entre Barcelone et Paris nécessite désormais la finalisation d'une LGV entre Perpignan et Nîmes. « L'AVE devrait également arriver jusqu'à Alicante en 2012, puis jusqu'à Murcia en 2014 » soulignait en 2011 le ministre espagnol des transports, José Blanco. Ce dernier a également insisté sur la priorité accordée au transport ferroviaire de marchandises dans cet axe méditerranéen, conformément aux revendications martelées par l'association FERRMED. Il existe enfin un partenariat établi avec les entreprises privées, qui participeront notamment au financement des lignes entre Valencia, Castellon et Tarragone. L'ensemble des investissements publics et privés nécessaires sur ce tronçon mobilisera une enveloppe globale de 5 milliards d'euros (selon Francis Mateo).

Carte 3 : Le grand axe ferroviaire défendu par l'association FERRMED



Source : FERRMED

- 61 Concernant le fret, un rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées (2001) signifiait que la réalisation de la ligne nouvelle à écartement européen entre Perpignan et Barcelone sera utilisable à la fois pour le transport de marchandises et celui de voyageurs. Le potentiel mis en évidence dans ce rapport était de 70 à 75 sillons pour le fret sur la section la plus sollicitée entre Figueras et Barcelone ; tandis que la ligne passant par Cerbère disposait d'une capacité limitée à environ 3,5 MT en raison des contraintes et caractéristiques des sites frontaliers. La vallée du Rhône, notait le Conseil Général des Ponts et Chaussées, restera l'itinéraire privilégié, même si on peut espérer orienter une part des flux sur l'itinéraire par Toulouse. En définitive, ce rapport de 2001 préconisait une prise en compte de ses perspectives dans le cadre de l'examen de la situation du carrefour lyonnais, de la desserte de l'Ile-de-France et du débouché vers l'Allemagne par Metz. « Ces aménagements s'inscrivent dans la logique de développement d'un corridor à priorité fret dont le principe semble aujourd'hui bien arrêté, et dont la mise en œuvre contribuera, dans les prochaines années, à développer les sillons performants nécessaires sur ce corridor. » Au-delà des perspectives de ce rapport, le corridor méditerranéen demeure un « espace » à enjeu dont le potentiel se trouve principalement dans la coordination du trafic de fret entre la péninsule ibérique et la France et le nord de l'Europe.

## B. La LGV et ses enjeux en termes de desserte locale : outil de renforcement de la coopération de proximité ?

- 62 L'introduction de la LGV est susceptible de modifier les rapports de proximité entre les régions traversées (Bazin et al., 2006c). Elle modifie indéniablement la proximité

géographique, ou plus précisément spatio-temporelle, en modifiant les temps de parcours. Elle peut également être l'occasion de la réorganisation de la proximité organisationnelle entre les acteurs du territoire, s'appuyant notamment sur la proximité institutionnelle. En revanche, l'introduction de la grande vitesse ferroviaire s'accompagne souvent de la diminution des fréquences de dessertes des plus petites villes, au détriment d'une desserte fine du territoire. La coopération de proximité ne peut s'envisager sans, d'une part, une mise en relation des têtes de réseau de la coopération, et, d'autre part, la diffusion à l'ensemble du territoire des principes et effets de la coopération.

- 63 La LGV Sud Europe Méditerranée a indéniablement modifié les temps de parcours entre les villes du territoire transcatalan, en rapprochant fortement Barcelone, Gérone, Figueras et Perpignan (dans une bien moindre mesure Narbonne) (Cf. Tableau 4).

Tableau 4 : Différences de temps de parcours entre trajet ferroviaire hors ligne à grande vitesse et trajet sur la LGV

Temps sans GV / Temps GV	BARCELONE	GERONE	FIGUERES	PERPIGNAN	NARBONNE
BARCELONE					
GERONE	1H20 / 0H38				
FIGUERES	1H50 / 0H55	0H31 / 0H15			
PERPIGNAN	3H35 / 1H20	2H25 / 0H40	1H45 / 0H23		
NARBONNE	4H20 / 2H02	3H15 / 1H20	2H34 / 1H03	0H43 / 0H33	

Source : SNCF / RENFE, reconstitués par les auteurs

- 64 La problématique de la mobilité transfrontalière a été posée dans le cadre d'une interconnexion pensée à l'échelle d'un « Eurodistrict » catalan. La LGV entre Barcelone et Perpignan était certes très attendue et promue dans la capitale des Pyrénées-Orientales depuis plusieurs années ; cette dernière a vu naître, parallèlement à l'arrivée de cette ligne, une nouvelle gare et un centre commercial destinés principalement à accueillir des touristes barcelonais. Pendant que certains élus et observateurs s'attendaient à une « révolution », d'autres étaient moins optimistes sur l'arrivée ou le passage de la LGV au niveau de Perpignan. Dubois (2010) théorise le TGV comme un outil de fracture sociale. Il précise que « le TGV, de par ses caractéristiques propres, est devenu un instrument de hiérarchisation des territoires. Car il existe manifestement des espaces favorisés par le TGV, et d'autres laissés pour compte ». Au-delà des « espaces gagnants ou perdants de l'effet TGV », la LGV permet-elle d'initier ou de renforcer une coopération entre les villes qu'elle dessert ? Cette interrogation prend d'autant plus de sens lorsque l'on considère que certaines petites villes demeurent des « culs de sac » dans le vaste réseau européen de la grande vitesse ?
- 65 Le tronçon de la LGV Sud Europe Méditerranée s'inscrit dans un axe plus large entre Séville, Madrid, Barcelone, Lyon, Paris et Rotterdam. Dans ce cadre, la LGV « ordonne une nouvelle proximité européenne où de nouvelles solidarités métropolitaines et régionales se forment. Se dessine alors une Europe de la Grande Vitesse qui coïncide

avec l'Europe des centres de décision politique et des affaires » (Beyer, 2008, p. 429). A l'ouverture de la ligne LGV entre Barcelone et la France, les médias français soulignaient généralement que « l'opération est surtout intéressante pour les Lyonnais, les Marseillais et les Toulousains, qui devaient jusqu'ici subir deux correspondances pour gagner la capitale catalane. Ils gagneront entre 47 et 66 minutes, soit au minimum 15% de temps gagné sur le temps de trajet le plus rapide actuel (3h02 au lieu de 3h45 minimum pour Toulouse, par exemple). Pour les Parisiens, le gain de temps est minime: 6h20 au lieu de 6h40<sup>11</sup>...» De plus, au niveau local, à Perpignan, dans l'attente de la LGV, une nouvelle gare, avec un centre commercial, dénommée El Centre del Mon, avait vu le jour, plus particulièrement destiné aux touristes barcelonais selon les promoteurs de ce projet. Toutefois, comme le soulignait le journal l'Indépendant du 18 février 2014, quelques mois après l'inauguration de la ligne Barcelone – Perpignan, « la fuite des enseignes ne ralentit pas à l'intérieur de la galerie marchande de la gare TGV de Perpignan ». Certains élus locaux avaient proposé des « TGV de proximité » voire la mise en place de « TGV Intercités » en changeant l'affectation de la ligne conventionnelle par exemple. Ces idées issues du sommet des Villes TGV de 2012 à Figueras semblent relever plus d'un positionnement commun et d'une interpellation des acteurs étatiques et privés que de propositions opérationnelles. Une décennie avant l'arrivée du TGV à Perpignan, l'ancien maire de la ville, Jean-Paul Alduy, artisan de l'actuel Centre del mon, considérait déjà Barcelone comme « la carte à jouer ». Cependant, tandis que certains observateurs notaient un risque de « domination » de Barcelone, Jean-Paul Alduy soulignait son souhait de faire de Perpignan « une tête de pont et non plus simplement une ville étape ; une adresse et non plus un 'lieu'<sup>12</sup>. » Un an avant l'arrivée du TGV, un ultime vœu pieu de la part de l'artisan de la ville – archipel, en voulant réunir Perpignan, Gérone et Figueras à travers une opération de communication concertée, démontrait-il sans doute la marge de manœuvre limitée des élus dans la définition de la stratégie concernant la LGV. Jean-Paul Alduy, alors président de la communauté d'agglomération de Perpignan Méditerranée, déclarait en 2011 à une conférence organisée par le think tank Opencat<sup>13</sup> : « Dans un an, le TGV relie Barcelone, Figueras, Gérone et Perpignan au reste du monde. Il faut définir le plan de communication le jour où le TGV arrive : bâtissons un groupe de travail des trois maires. La montée en puissance d'une pareille action de communication passe par les slogans, les visuels, à définir ensemble. Quel budget mettre en place ensemble pour un feu d'artifice qui repositionne nos territoires au niveau mondial ? ».

66 Ainsi, si la LGV transforme les rapports de proximité géographique au profit des métropoles, il faut qu'au niveau des échelons inférieurs, les acteurs parviennent à « apprivoiser cet extraordinaire potentiel » (Beyer, 2008, p. 429). La LGV Sud Europe Méditerranée a été le prétexte d'afficher une volonté forte de rapprocher les villes de Gérone, Figueras et Perpignan voire Narbonne dans une coopération de proximité. Pour exemple, les jalons d'un marketing territorial commun transfrontalier ont été posés dans la perspective de coordonner les attentes des territoires en termes de visibilité.

67 La coopération transfrontalière s'est antérieurement illustrée dans le domaine des transports en 2003 avec l'approbation de la loi sur la mobilité en Catalogne. Celle-ci a déclenché une série de débats et d'études sur les plans de mobilités à plusieurs échelles. D'aucuns parlaient d'une intention de la Généralité de Catalogne de créer avec les acteurs français, un plan de mobilité intercomarcal transfrontalier dans la région de Gérone. Par la suite, le plan stratégique d'infrastructures de transport de la Catalogne approuvé en 2006 sera plus pragmatique en misant en partie sur le développement de



nouvelles lignes de transport ferroviaire. En 2008, une réunion à propos de transport collectif réunit les responsables de la direction générale du transport terrestre de la Generalitat de Catalunya et la direction des transports du Conseil Général des Pyrénées-Orientales. La même année, en octobre, une journée de mobilisation est organisée à Port-Bou pour le maintien de l'activité de la ligne ferroviaire Perpignan-Cerbère-Port-Bou-Figueras. En août, à l'occasion de l'approbation du Plan Directeur urbanistique de Cerdanya, le Plan stratégique cite la promotion d'un Pacte pour la mobilité dans toute la Cerdagne, en tenant en compte la mobilité interne et externe. Même le plan de transports de voyageurs de Catalogne de 2009 prévoyait une intégration tarifaire pour le Languedoc-Roussillon et pour l'ensemble du territoire catalan en 2012. Néanmoins, ces initiatives peinent encore aujourd'hui à se concrétiser.

- 68 L'arrivée de la LGV a été fortement mobilisée dans les discours et les intentions politiques comme un élément ou un « prétexte » au renforcement de la coopération transfrontalière de proximité. Cependant, cette intentionnalité n'a pas toujours été transformée par les faits. Ainsi, on constate une certaine absence d'offre touristique concertée et plus généralement de marketing territorial coordonné entre les acteurs des villes desservies par la LGV, de part et d'autre de la lisière pyrénéenne.

## Conclusion

- 69 La LGV Sud Europe Méditerranée répond à des objectifs de coopération multi-scalaire. Elle s'inscrit en premier lieu dans la volonté de l'intégration européenne s'appuyant sur la mise en place d'un réseau ferroviaire européen à grande vitesse rapprochant les métropoles européennes. Elle répond également à une exigence de la coopération inter-gouvernementale franco-espagnole, permettant de supprimer la discontinuité ferroviaire frontalière. Elle présente ainsi indubitablement un caractère symbolique en termes de coopération.
- 70 A l'échelle plus locale, la LGV Sud Europe Méditerranée a été saisie par les acteurs des villes desservies, en particulier Perpignan, d'une intentionnalité forte de coopération transfrontalière. En 2014, Offner revient sur le « mythe politique des effets structurants » (Offner, 1993) permettant aux décideurs publics de mettre en œuvre une « rationalité instrumentale » interprétée comme « tout est bon pour trouver des raisons d'agir ». Cet adage s'applique parfaitement bien à la volonté affichée des maires successifs de Perpignan de se saisir de la LGV Sud Europe Méditerranée comme un formidable outil de renforcement de la coopération transfrontalière de proximité. Si la LGV a effectivement introduit une innovation technique permettant de réduire les temps de parcours entre les gares de Perpignan, Figueras et Gérone, elle ne s'est encore guère accompagnée de mise en œuvre d'innovation de services tant en termes de dessertes de transport complémentaires (notamment en services de transports collectifs routiers transfrontaliers) ou encore d'offres touristiques coordonnées.
- 71 La LGV, en introduisant une modification des proximités spatio-temporelles, peut être saisie par les acteurs territoriaux comme une opportunité à renforcer une proximité organisationnelle et institutionnelle, et par ce biais, à consolider une coopération transfrontalière de proximité. En ce sens, la LGV peut conduire les acteurs territoriaux à interroger leur positionnement territorial (cela a été le cas de Perpignan). La LGV a donc indubitablement un rôle en termes de renforcement de projet de territoire.



Encore faut-il que les acteurs territoriaux se donnent les moyens de transformer une intention en véritable plan d'actions de la coopération transfrontalière.

---

## BIBLIOGRAPHY

- Auphan E., 2002, « Le TGV Méditerranée : un pas décisif dans l'évolution du modèle français à grande vitesse », *Méditerranée*, 98, n°1/2, 19-26.
- Auphan E., 2004, « La fin du modèle français à grande vitesse », in *L'Europe en mouvement*, Paris, Ellipses, 116-125.
- Auphan E., 2008, « Un quart de siècle de la grande vitesse ferroviaire en France (A quarter century of high-speed rail in France) », *Bulletin de l'Association de géographes français*, 85<sup>e</sup> année, 4, 431-442.
- Auphan E., 2012, « Le TGV ou le démantèlement du réseau ferré français », *Annales de géographie*, 2, 684, 194-213.
- Bazin C., Beckerich C., Delaplace M. et Masson S., 2006a, « La ligne à grande vitesse Est-Européenne en région Champagne-Ardenne : un outil au service d'un processus de métropolisation ? », *Recherche Transports Sécurité*, 92, 171-185.
- Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. et Masson S., 2006b, « La LGV-Est européenne en Champagne-Ardenne : quels effets sur la cohésion territoriale champardennaise ? », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 2, 245-261.
- Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., Masson S., 2006c, « L'arrivée de la LGV en Champagne-Ardenne et la nécessaire réorganisation des rapports de proximité ? », *Cahiers Scientifiques du Transport*, 46, 51-76.
- Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M., Vandebossche L., 2011, « Grande vitesse ferroviaire et développement local : une revue de la littérature », *Recherche, Transport, Sécurité*, 27, 215-238.
- Beyer A., 2008, « La capacité d'articulation des territoires, enjeu majeur de la grande vitesse ferroviaire européenne », *Bulletin de l'Association de géographes français*, 85<sup>e</sup> année, 4, 427-430.
- Beyer A., Gimenez-Capdevila R., 2011, *La diffraction des interfaces techniques et douanières dans les réseaux ferroviaires ouest-européens (Royaume-Uni, France, Espagne)*. Border Regions In Transition (BRIT) XI, 6-9 septembre, Genève, Switzerland.
- Blanquart, C., 1998, « Infrastructure de transport et développement local » in Zaoual H., *La socio-économie des territoires. Expériences et théories*. Paris, L'Harmattan, 59-71.
- Bonnafoous A., 1987, « The regional impact of the TGV », *Transportation*, 14, 2, 127-137.
- Bonnafoous A., 1990, « Mutation des systèmes de transport et radialisation de l'espace », *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, 2, 307-315.
- Brunet R., Ferras R., Théry H., 1997, *Les mots de la géographie*, Paris, La Documentation Française, 518 p.

- Carrouet G., 2013, *Du TGV Rhin-Rhône au "territoire" Rhin-Rhône : réticularité, mobilité et territorialité dans un espace intermédiaire*, Thèse de doctorat, Université de Bourgogne.
- Colletis G. et Rychen, F., 2004, « Entreprises et territoires : proximité et développement local », in Pecqueur B. et Zimmermann J.B., *Economie de proximités*, Paris : Lavoisier.
- Commission Européenne, DG Energie et Transport, 2005, *Réseau transeuropéen de transport - RTE-T, axes et projets prioritaires 2005*, Bruxelles, 73 p.
- Courlet C., 1988, « La frontière : coupure ou couture », *Economie et Humanisme*, 301, 5-12.
- DATAR, 2011, *La coopération transfrontalière*, Paris, La documentation française, 120 p.
- Delaplace M., 2011, « Pourquoi les "effets" TGV sont-ils différents selon les territoires ? L'hétérogénéité au coeur du triptyque "Innovation, Territoires, Stratégies" », *Recherche, Transport, Sécurité*, 28, 290-302.
- Djigo A., 2013, « La coopération transpyrénéenne : un modèle de gouvernance de proximité ? », *Belgeo* (en ligne), vol. 1, mis en ligne le 04 novembre 2013, URL : <http://belgeo.revues.org/10594>
- Dubois S., 2010, « TGV : un quart de siècle de bouleversements géoéconomiques et géopolitiques », *Géoéconomie*, 52, 1, 89-104.
- Eurorégion Pyrénées-Méditerranée, 2007, *Les transports dans l'Eurorégion. Dossier pour la rencontre avec le Commissaire Barrot*, 21 février 2007.
- Génestier P., 2001, « Des projets en paroles et en images. La rhétorique du projet face à la crise du vouloir-politique », *Espaces et Sociétés*, 105-106, 101-126.
- Giband D., 2009b, « De deux faire une. Rhétoriques, actions et possibles dans la construction d'un espace régional 'transcatalan' », *Sud-Ouest Européen*, 2009, 28, 17-29.
- Giband D. (Coord.), 2009a, « Catalogne – Catalognes », *Sud-Ouest Européen*, 28, 119 p.
- Giband D., 2011, *Les villes de la diversité, Territoires du vivre ensemble*, Paris, Anthropos, Economica, 150 p.
- Gimenez Capdevila R., Burkhart K., 2008, *Le système ferroviaire sur le territoire de l'Eurorégion Pyrénées Méditerranée : potentiels et faiblesses*. Barcelone : Institut d'Estudis Territorials. Rapport, Juin 2008, 84 p.
- Guédon J., 2005, *Approches de la notion de proximité en sciences sociales*, Rapport, École de Management de Normandie, Le Havre.
- Kirat, T. et Lung, Y., 1995, « Innovations et proximités : le territoire, lieu de déploiement des processus d'apprentissage » in Lazaric N. et Monnier J.L., *Coordination économique et apprentissage des firmes*. Paris, Economica.
- Le Gales P., 1995, « Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine », *Revue Française de Science Politique*, 1, 57-95.
- Lhomel E., 2008, « La coopération transfrontalière. Un objet de mieux en mieux identifié », *Grande Europe*, n°1, La documentation française.
- Mannone V., 1995, *L'impact régional du TGV Sud-Est*, Thèse pour le Doctorat en Géographie, Université de Provence.
- Masson S. 2013, *Interactions transport-logistique et territoire : analyse et rôle des politiques publiques*, Mémoire d'Habilitation à Diriger des Recherches, Université de Perpignan Via Domitia, 213 p.

Masson S., Petiot R., 2009, "Can the High Speed Rail reinforce tourism attractiveness? The case of the High Speed Rail between Perpignan (France) and Barcelone (Spain)", *Technovation*, 29, 9, 611-617.

Mission Opérationnelle Transfrontalière, 2008, *Livre Blanc de l'Eurodistrict pour un avenir transfrontalier, Mission d'accompagnement de l'espace catalan transfrontalier pour l'élaboration de son schéma de développement et d'aménagement concerté*, Université de Gérone, pour le compte de la Generalitat de Catalunya et du Conseil Général des Pyrénées-Orientales, 165 p.

Mission parlementaire sur la politique transfrontalière, 2010, *Les frontières, territoires de fractures, territoires de coutures...* Mission pour le Premier, Sénat, Parlement Européen, Assemblée Nationale Française.

Navereau C., 2011, *Le commerce alimentaire de proximité dans le centre-ville des grandes agglomérations. L'exemple de Toulouse et de Saragosse*. Thèse de doctorat d'université. Toulouse, Université Toulouse 2 Le Mirail, 560 p.

Offner J.M., 1993, « Les 'effets structurants' du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'espace géographique*, 22, 233-242.

Offner J.M., 2014, « Les 'effets structurants' du transport : vingt ans après », *L'espace géographique*, 43, 51-67.

Pecqueur, B. et Zimmermann, J.B., 2004, *Economie de proximités*. Paris : Lavoisier, 2004.

Plassard F., 2003, *Transport et territoire*, La Documentation Française, Paris, 97 p.

Torre A., 2009, « Retour sur la notion de proximité géographique », *Géographie, économie, société*, 11, 63-75.

Torre A., 2010, « Jalons pour une analyse dynamique des Proximités », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 3, 409-437.

Troin J.F., 2008, « Le réseau européen des Lignes à Grande Vitesse : espoir ou impasse ? », *Bulletin de l'Association de géographes français*, 85, 4, 475-486.

Varlet J., 2008, « Trois révolutions géographiques de la grande vitesse ferroviaire en France », *Bulletin de l'Association de Géographes français*, 4, 443-460.

Wolkowitsch M., 2002, « Les lignes à grande vitesse (LGV) dans l'espace euro-méditerranéen », *Méditerranée*, Tome 98, 1-2, Systèmes de transport en mutation dans l'espace euro-méditerranéen. En hommage au professeur Maurice Wolkowitsch, 9-17.

## NOTES

1. <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/doc/ten-t-country-fiches/ten-t-corridor-map-2013.pdf>, page consultée le 09 mai, 2014
2. Entretien du 24 novembre 2011 au siège de l'agglomération de Perpignan – Méditerranée, avec Mme Martine Not.
3. In La Voie, 13, Le Magazine d'Eiffage Travaux Publics, Eiffage Travaux Publics, avril 2009
4. Les collectivités concernées par ce traité sont pour la France : départements des Pyrénées-Atlantiques, Hautes-Pyrénées, Haute-Garonne, Ariège et Pyrénées orientales - Régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon et pour l'Espagne : Pays basque, Navarre, Aragon et Catalogne - Principauté d'Andorre.

5. Cf. par exemple la conférence-débat, organisée par la M.O.T, tenue le 10 juin 2009 à Figueras, intitulée « La coopération transfrontalière de proximité dans la future politique de cohésion territoriale européenne ».
6. Cette proximité géographique pourrait être illustrée par exemple par les « tensions » qui eurent affecté la réalisation d'un pont (dit de Coustouges) pour enjamber un ravin entre deux villages séparés de quelques kilomètres au niveau de la frontière franco-espagnole. Toutefois, une proximité spatiale ne détermine pas nécessairement une coordination ou un ensemble territorial intégré. Dans le cas d'espèce du pont de Coustouges, si ce ne sont pas les populations qui se sont tournés le dos pendant longtemps, la naissance et le développement de deux Etats nations, matérialisés par une frontière, aura été, sur le moyen terme, un facteur de blocage voire de tension pour des autorisations relatives à la réalisation d'une infrastructure locale.
7. Licencié de son poste quelques semaines avant notre entretien.
8. Mais aussi harmonisation des normes d'électrification, de longueur maximale des trains, et de sens de circulation, entre autres (sans parler de la signalisation, du gabarit, de la réglementation).
9. Cf. le rapport de 2008 sur Le système ferroviaire sur le territoire de l'Eurorégion Pyrénées Méditerranée : potentiels et faiblesses. Les auteurs de ce rapport, citant le géographe et militaire Francisco Coello, soulignent « l'influence bénéfique de l'écartement de voie espagnol pour la défense des frontières » ; de ce fait, est sous-entendu un instrument pour éviter de nouvelles invasions. Ainsi, dès 1855, le Portugal s'est-il vu contraint d'adopter le même écartement que celui de l'Espagne afin d'éviter davantage d'isolement.
10. D'après, le site [www.econostrum.info](http://www.econostrum.info)
11. Selon le magazine Challenges. <http://www.challenges.fr/entreprise/20131215.CHA8435/la-sncf-et-la-renfe-relient-l-espagne-a-grande-vitesse.html>
12. L'Indépendant - 1er décembre 1999
13. Conférence organisée au siège du PMCA, le 21 octobre 2011 « Perpignan, Figueres, Girona, une addition possible ? »

## ABSTRACTS

HSR is effective between Barcelona and Perpignan since December 15, 2013, over twenty years after the Barcelona Olympics. Differentiated expectations between stakeholders on both sides of the border explain geopolitical tensions visible on the opening day of the line, between authorities from Madrid and Barcelona. However, this line is very symbolic, because the actual crossing of the Pyrenees, also allowing interconnectivity of the Franco-Spanish railway network. This paper aims at showing the actual and potential innovation in terms of coordination between stakeholders from various States for the implementation of a structuring device. In addition, there is the question of LGV as a tool for cooperation between border areas, both from the network cooperation impacts on the cooperation of "proximity". In the first part, the history and implementation of the LGV, particularly its border section between Perpignan and Barcelona, are explained. The second part returns to the concept of cross-border governance through lighting in terms of proximity. The third part analyzes the role of LGV as a tool of 'proximities' (in various ways) in cross-border governance.

La LGV est effective entre Barcelone et Perpignan depuis le 15 décembre 2013, une vingtaine d'années après les JO de Barcelone. Des attentes différenciées des acteurs de part et d'autre de la frontière expliquent des tensions géopolitiques assez visibles le jour de l'inauguration de cette nouvelle infrastructure, entre autorités de Madrid et gouvernement catalan. Toutefois, cette ligne est très symbolique non seulement du fait de la traversée actuelle de la chaîne pyrénéenne, mais également en permettant une inter-connectivité entre deux systèmes ferroviaires jusqu'ici distincts. L'objectif de l'article est de montrer l'innovation effective et potentielle en termes de coordination entre acteurs de divers Etats pour la réalisation d'un équipement structurant. De surcroît, se pose la question de la LGV en tant qu'outil de la coopération dite de proximité. Une première partie de l'analyse porte sur l'historique et la mise en œuvre de cette ligne, notamment sur le tronçon entre Barcelone et Perpignan. Une seconde partie de l'article est consacrée à la notion de gouvernance transfrontalière par un éclaircissement en termes de proximité. La dernière partie de l'analyse permettra d'évoquer le rôle de la LGV en tant qu'outil des « proximités » (selon plusieurs acceptions) dans le cadre d'une gouvernance multi scalaire.

Die LGV (Hochgeschwindigkeitszug) stellt seit dem 15.12.2013 eine Verbindung zwischen Barcelona und Perpignan her; mehr als zwanzig Jahre nach den Olympischen Spielen in Barcelona. Die weit auseinandergehenden Erwartungen zwischen den Interessengruppen auf beiden Seiten der Grenze sind eine Erklärung für die geopolitischen Spannungen zwischen den Behörden von Madrid und Barcelona, die am Eröffnungstag der Zugverbindung zu Tage traten. Nichtsdestotrotz ist diese Zugverbindung ein Sinnbild, aufgrund der vorliegenden Überquerung der Pyrenäen, die ebenfalls die Interkonnektivität des französisch-spanischen Eisenbahnnetzes ermöglicht. Dieser Artikel legt die realen und potentiellen Innovationen der Einführung eines „structuring device“ (Strukturierungs-einrichtung) dar, hinsichtlich der Koordination zwischen Interessengruppen verschiedener Staaten. Weiterhin stellt sich die Frage, inwieweit LGV als ein Werkzeug für die Zusammenarbeit zwischen Grenzregionen dient, sowohl was die Auswirkungen auf die Netzwerk-Zusammenarbeit betrifft als auch die „nachbarschaftliche“ Zusammenarbeit. Im ersten Teil werden die Geschichte und Einführung der LGV erklärt; insbesondere der Grenzabschnitt zwischen Perpignan und Barcelona. Der zweite Teil widmet sich wieder dem Konzept von grenzübergreifender Regierung durch die Herausstellung von der „nachbarschaftlichen“ Lage. Der dritte Teil untersucht die Rolle der LGV als ein Werkzeug für „Näherungen“ (auf verschiedene Weise) in grenzübergreifender Regierung.

## INDEX

**Schlüsselwörter:** Frankreich, Grenzübergreifende Zusammenarbeit, Hoch-geschwindigkeitszug, Katalonien, Regierung

**Keywords:** Catalonia, crossborder cooperation, France, governance, High speed train

**Mots-clés:** Catalogne, coopération transfrontalière, France, gouvernance, TGV

## AUTHORS

### ADENANE DJIGO

Doctorant - Universités de Perpignan et de Gérone - Acteurs, Ressources et Territoires dans le Développement (ART-Dev), UMR 5281 - Chercheur, responsable d'une base de données sur les Eurorégions - Département de Géographie, Campus de la UAB, Edifici B - Universitat Autònoma de Barcelona, 08193 - Bellaterra, Espagne - djigotizm@gmail.com - adenane.djigo@uab.cat

**SOPHIE MASSON**

Professeur des Universités - Université de Perpignan Via Domitia - Acteurs, Ressources et  
Territoires dans le Développement (ART-Dev), UMR 5281 - IUT de Perpignan – Département GLT -  
sophie.masson@univ-perp.fr