HAL open science

Les lignes à grande vitesse et leurs impacts sur l'aménagement du territoire : l'exemple de la Galice (Espagne)

Mateo Cornado, Miguel Otón, Jean-Pierre Wolff

To cite this version:

Mateo Cornado, Miguel Otón, Jean-Pierre Wolff. Les lignes à grande vitesse et leurs impacts sur l'aménagement du territoire : l'exemple de la Galice (Espagne). Sud-Ouest Européen, 2020, 50, pp.69-84. 10.4000/soe.7212 . hal-03674974

HAL Id: hal-03674974

https://univ-tlse2.hal.science/hal-03674974

Submitted on 21 May 2022

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

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

Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Les lignes à grande vitesse et leurs impacts sur l'aménagement du territoire : l'exemple de la Galice (Espagne)

High-Speed Railways and Their Impact on Spatial Planning: The Example of Galicia (Spain)
Las líneas de alta velocidad y sus impactos en la ordenación del territorio: el ejemplo de Galicia (España)

Mateo Varela Cornado, Miguel Pazos Otón et Jean-Pierre Wolff

p. 69-84
https://doi.org/10.4000/soe.7212

Résumé | Index | Plan | Texte | Bibliographie | Notes | Illustrations | Citation | Auteurs

Résumés

FRANÇAISENGLISHESPAÑOL
L'inauguration de deux lignes ferroviaires à grande vitesse dans la communauté autonome de Galice (Espagne) a entraîné un bond en avant dans la qualité des transports publics. Grâce à ses caractéristiques, le nouveau train a réduit les temps de trajet entre les principaux centres de population, ce qui a entraîné une augmentation du nombre de passagers. D'autre part, les nouvelles lignes ont accéléré un déséquilibre régional entre l'axe Atlantique et le reste de la région. Dans le même temps, le nouveau train reste dans une position secondaire en raison des déficiences de la gouvernance intermodale du transport collectif. Face à cette situation, cet article vise à évaluer les premiers impacts et leur relation avec l'aménagement du territoire.

Haut de page

Entrées d'index

Mots-clés :
gouvernance, mobilité, axe Atlantique galicien, TGV, infrastructure
Keywords:
governance, mobility, Galician Atlantic Axis, TGV, infrastructure
Palabras claves:
gobernanza, movilidad, Eje Atlántico Gallego, TGV, infraestructura

Haut de page

Plan

Introduction
I – Le contexte territorial : la Galice
II – Conséquences de la grande vitesse ferroviaire à une échelle régionale
III – Les deux lignes à grande vitesse : l'axe Atlantique et Orense/Saint-Jacques-de-Compostelle
IV – Analyse des premières et principales conséquences
1. Réduction des temps de voyages commerciaux en train
2. L'augmentation du nombre d'usagers du train
3. Travaux dans les principales gares et nouvelles installations
4. Reconfiguration du territoire galicien et modifications de l'accessibilité ferroviaire
Conclusions

Haut de page

Texte intégral

PDF 4,1M
Signaler ce document

Introduction

1L'apparition et le développement des nouveaux services à grande vitesse en Europe ont permis le renforcement des relations entre les principales villes du continent, grâce à la réduction considérable des temps de voyage (Vickerman, 1995). Ce nouveau modèle ferroviaire a permis le retour du train comme moyen de transport compétitif pour les longues distances tout en ouvrant les portes à un nouvel âge d'or qui rappelle amplement l'expansion initiale du XIXe siècle (Givoni, 2006). L'une des principales idées originales, liée à la création du train à grande vitesse – TGV – a été celle de concurrencer directement l'avion et la voiture sur les moyennes et longues distances

comprises entre 150 et 600 km. En effet, dans ce créneau, le train est le moyen de déplacement le plus compétitif (Chen Minghui, 2019). Le conseil d'Essen de 1994 a reconnu le rôle de la grande vitesse ferroviaire en raison de ses caractéristiques opérationnelles et commerciales. La Commission européenne a planifié le RTE-T comme un des principaux éléments pour la construction d'un marché unique (Beyer, 2015). Par ses avantages en termes d'unification des techniques et d'interopérabilité ferroviaires (matériel, énergie, signalisation), la grande vitesse ferroviaire joue un rôle important dans les différents projets de réseaux transeuropéens.

2L'idée inédite du TGV, en tant que moyen de transport valable uniquement pour la connexion des grandes métropoles, a connu une évolution ces deux dernières décennies. À l'heure actuelle, ce modèle ferroviaire est également utilisé pour l'articulation de villes de plus petite taille. Plusieurs de ces villes se trouvent dans les espaces intermédiaires des grands couloirs de transport, entre deux métropoles, d'où la possibilité de proposer de nouveaux services. Ces nouvelles possibilités de desserte correspondent à des durées de temps d'une soixantaine de minutes et d'une distance d'environ 150 à 200 km (Feliu, 2017). Elles offrent une alternative crédible aux déplacements en auto (Klein, 1997). Au départ, la faiblesse démographique de ces villes, considérée comme un frein au succès possible des services régionaux à grande vitesse, ne favorisait pas leur desserte.

3Le développement du réseau de lignes à grande vitesse – LGV – reposa sur le tracé d'axes importants entre les grandes métropoles en s'inspirant du modèle aérien et en ignorant souvent l'irrigation territoriale. C'est dans ce contexte que l'on a connu la construction des gares périphériques, souvent dénommées dans la bibliographie française, les gares des betteraves ou des champs. Ces gares localisées à l'extérieur des noyaux des petites et moyennes villes, fréquemment à plusieurs kilomètres de celles-ci, cherchent à concilier les demandes des acteurs locaux et la rentabilité des nouvelles LGV (Facchinetti-Mannone, 2005).

4À côté des services en concurrence directe avec l'aérien et ne reliant que les grandes métropoles entre elles, la mise en place de ces offres nouvelles desservant ces villes moyennes a complètement bouleversé le concept initial et original du TGV. Ces dernières années, ce modèle a été utilisé avec succès (malgré quelques points polémiques comme Poitiers et Angoulême sur la LGV Atlantique) en France et en Espagne, ce qui a favorisé des processus de métropolisation par à-coups dans les territoires (Rivas et Coronado, 2005). C'est une situation presque similaire à celle de l'Allemagne où les grandes villes sont très proches les unes des autres. Il s'agit d'un processus discontinu de diffusion territoriale de la grande vitesse avec des conséquences très différentes de celles que la voiture apporte par une pénétration très fine dans tous les territoires. La durée de ces trajets rappelle celle des déplacements pendulaires en trains de banlieue dans les grandes zones métropolitaines européennes, d'où le rôle si important du nouveau train à grande vitesse dans ce processus.

5Contrairement aux principaux exemples français et espagnols, où ces petites villes font partie de la zone d'influence d'une métropole en raison de la taille démographique et économique de celle-ci, comme c'est le cas de Paris, Madrid ou Barcelone, la situation de la Galice est bien différente avec un système urbain polycentrique (Santos Solla et Piñeira Mantiñán, 2011). L'absence d'une grande ville en Galice pose toute une série d'enjeux sur la planification des infrastructures et des services de transport car il n'existe aucun noyau urbain à partir duquel pivoterait une bonne partie de la structuration du futur réseau. Il n'y a pas de grand *hub* régional ou de nœud central en Galice.

6Dans cet article, nous tenterons de présenter le cas exceptionnel de la Galice où, ces dernières années, le train à grande vitesse, bien que conçu dans une logique nationale, a permis une certaine structuration de la mobilité interne en Galice. Cela ne signifie pas nécessairement que derrière cette « révolution » de la mobilité ferroviaire se cache un aménagement rigoureux du territoire. Au contraire, comme cela s'est produit à l'époque avec la construction des deux autoroutes d'accès depuis la Castille, la mise en œuvre d'une grande infrastructure de transport a eu des conséquences positives, de manière indirecte, également pour l'ensemble du territoire galicien (Lois González et Pazos Otón, 2015).

7L'article suit le plan suivant : après l'introduction, dans un deuxième temps, le contexte territorial (la Galice) sera présenté. Il s'agit d'un territoire périphérique non seulement dans toute l'Europe mais aussi dans la péninsule Ibérique ; nous avons jugé important de présenter ses principales caractéristiques. Troisièmement, un bref examen de l'état de l'art est effectué par rapport au sujet qui nous préoccupe, les impacts de la grande vitesse ferroviaire à l'échelle régionale. En quatrième lieu, les deux principaux corridors ferroviaires à grande vitesse existant actuellement en Galice sont étudiés : l'axe Atlantique et le tronçon Saint-Jacques-de-Comopstelle/Orense ainsi que son

origine et le débat politique pour ses tracés avant le début de sa construction. Cinquièmement, les principales conséquences de la mise en œuvre de ces services de trains à grande vitesse sur le territoire et sur la mobilité de la population sont analysées. Enfin, les principales conclusions sont présentées.

8La méthodologie de recherche est basée sur la consultation de documents officiels sur la planification des infrastructures de transport et sur l'utilisation de données numériques sur les temps de trajet des services ferroviaires actuels et antérieurs. Les données officielles sur la mobilité sont également utilisées en considérant le nombre de passagers sur les principales lignes ferroviaires. Ces informations permettent de présenter une cartographie analytique qui a été fondamentale dans le processus de recherche.

I – Le contexte territorial : la Galice

9Le système urbain galicien est non seulement caractérisé par son polycentrisme mais aussi par la dualité de l'occupation du territoire (fig. 1). Il faut d'abord signaler l'existence de l'axe Atlantique : un espace corridor qui concentre le dynamisme démographique et économique de la Galice. Cet espace socio-économique se localise le long de l'autoroute AP-9 du nord au sud de la Galice et se prolonge au-delà de la frontière portugaise jusqu'à Lisbonne.

10Plus de la moitié de la population galicienne est ici concentrée. Cet axe inclut les deux zones urbaines galiciennes : le golfe Ártabro au nord, formé par les villes de La Corogne et de Ferrol, et les Rías Baixas au sud, entre les noyaux urbains de Vigo et de Pontevedra (Santos Solla et Piñeira Mantiñán, 2011). Ces deux zones urbaines réunissent plus d'un demi-million d'habitants chacune, avec un poids démographique plus important de la partie méridionale. Entre ces deux noyaux conséquents et à un niveau intermédiaire se trouve la capitale régionale, Saint-Jacques-de-Compostelle.

11L'axe Atlantique ne se caractérise pas uniquement par ses hautes densités démographiques, mais aussi par le fait de concentrer pratiquement les deux tiers des activités économiques (Alonso et Lois González, 1997). Ajoutons une autre particularité de cet espace, à savoir ses nombreuses infrastructures de transport : autoroutes et voies rapides ; trois terminaux aéroportuaires (La Corogne, Saint-Jacques-de-Compostelle et Vigo) et tous les ports de la catégorie ports d'intérêt général de l'État à l'exception de celui de San Cibrao dans la province de Lugo, situé à l'extérieur de cet axe.

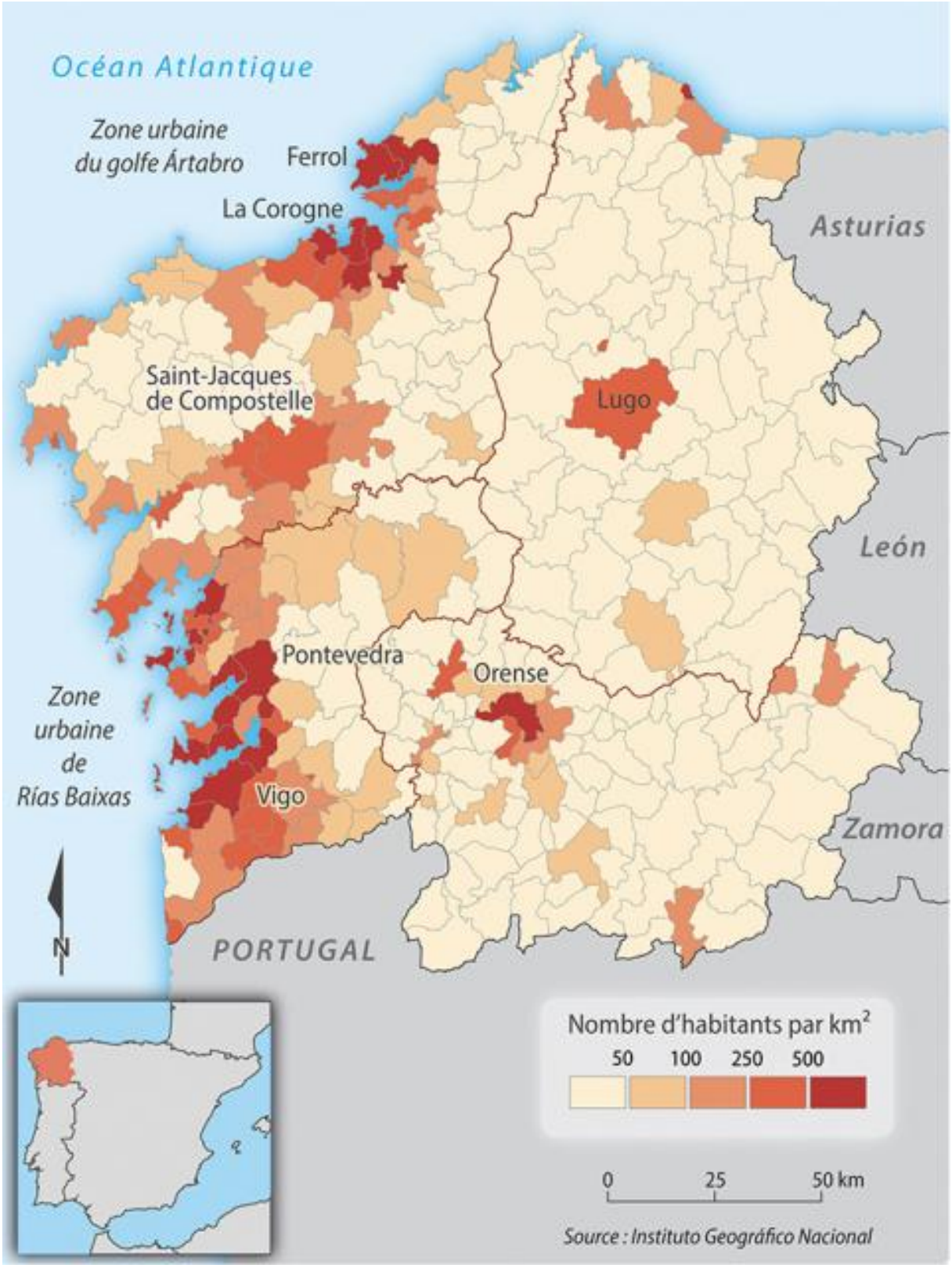
12D'autre part, l'espace intérieur de la Galice est caractérisé par un très grand nombre de communes rurales dont le rôle dans l'économie agricole est plus important que dans l'axe Atlantique. Les territoires de l'intérieur de la Galice présentent, en même temps, des taux de vieillissement et de régression démographique les plus élevés. Depuis ces dernières années, face à cette déprise démographique, les autorités publiques ont dû faire face à l'enjeu posé par les politiques de transport et de mobilité.

13Historiquement, la faiblesse des infrastructures de transports de la Galice, contrairement aux autres communautés autonomes de l'Espagne, dépend de plusieurs raisons. En premier lieu, soulignons la situation périphérique de la Galice en Espagne et en Europe. À ce relatif éloignement, il faut aussi ajouter la barrière géographique qui sépare cette région des autres. Les Sierras orientales de la Galice posent un véritable problème pour la réalisation d'infrastructures, comme on peut actuellement le constater avec la construction de la LGV entre Orense et Zamora. Enfin, il faut tenir compte de l'existence d'une frontière politique au sud avec le Portugal. En effet, les études économiques soulignent un retard économique galicien dû, en bonne partie, à ce déficit d'infrastructures (Beiras, 1995). D'autre part, Beiras (1995) ainsi que Pazos Otón (2009) insistent sur l'obsession prédominante de s'évertuer à connecter la région avec l'extérieur, dans ce cas avec la Meseta centrale, plutôt que de l'irriguer intérieurement.

14Dans ce contexte, une bonne partie des revendications en matière de transport émanant des autorités régionales galiciennes dans les années 1990 concernait l'achèvement des principaux accès par voie terrestre. Ces nouvelles voies d'accès à la Galice étaient l'A-6 *(Autovía del Noroeste)* et l'A-52 *(Autovía de las Rías Baixas)*, dont la fin des travaux date du début du XXIe siècle. Elles sont, avec l'autoroute AP-9, les principaux axes de structuration de la communauté autonome et dessinent le « triangle » fondamental du système viaire galicien. Cette situation de déficit en matière d'infrastructures de transport a commencé à être surmontée, à

partir du moment où la Galice a obtenu le statut de communauté autonome, en 1981. C'est à cette époque qu'elle a commencé à jouir des compétences en matière d'aménagement du territoire. Les gouvernements régionaux successifs se sont alors mis à développer le réseau dense de routes conventionnelles qui traversera toute la Galice pour enfin se matérialiser par la construction de voies à haute performance ces dernières années avec le changement de siècle. Celles-ci servent à compléter les trois axes principaux à caractère national, évoqués plus haut. L'accessibilité et la structuration de l'ensemble des régions ont ainsi augmenté tout en laissant de côté les investissements pour les transports collectifs et spécialement pour le train (Pazos Otón, 2011).

Figure 1 – Densité démographique de la Galice par communes en 2019



Agrandir Original (jpeg, 540k)

15C'est précisément l'existence de différents niveaux administratifs, pas toujours coordonnés entre eux, qui génère une série de dysfonctionnements en termes de coordination des politiques sectorielles et de leurs répercussions sur le territoire. Cela se voit très clairement dans les politiques d'infrastructures de transport et de mobilité, surtout s'il y a une cohabitation de partis différents dans le gouvernement de l'État et le gouvernement régional de Galice. En outre, nous devons tenir compte de la difficulté d'intégrer les politiques municipales dans cette gouvernance

car il n'existe pas de structures institutionnelles capables de réaliser un dialogue régulier et fluide entre les différents acteurs et agents territoriaux et institutionnels.

16Contrairement aux grandes zones urbaines et métropolitaines espagnoles, la situation est plus grave dans les zones urbaines galiciennes car il n'existe pas de consortium supramunicipal chargé de gérer le transport et la mobilité avec des pouvoirs délégués qui émanent directement des différents niveaux d'administration, État, région et local (Pazos Otón, 2011). Ce type de structure existe à Madrid (autorité des transports de la communauté de Madrid), à Barcelone *(Transports Metropolitans de Barcelona)* et dans d'autres villes, permettant la coordination entre les agents et favorisant une meilleure gouvernance du transport et de la mobilité.

II – Conséquences de la grande vitesse ferroviaire à une échelle régionale

17Les conséquences et les effets de l'implantation de la grande vitesse doivent être différenciés en fonction de leur échelle spatiale : locale, moyenne distance ou régionale et enfin, longue distance (Ureña, 2012). Le fait que le nouveau réseau ferroviaire galicien soit isolé du reste du réseau espagnol, par l'absence actuellement de connexion avec la Meseta centrale, nous obligera à pointer surtout les conséquences à l'échelle locale et régionale.

18Il est également possible de justifier ladite échelle par la distance entre les extrémités des deux LGV. Alors que la longueur de l'axe Atlantique (La Corogne-Vigo) est de 155 km, celle de la ligne Orense/Saint-Jacques-de-Compostelle n'est que de 88 km. Ces intervalles kilométriques sont compris dans les limites normalement fixées pour définir les services à grande vitesse de moyenne distance (Garmendia, Ribalaygua et Ureña, 2012). Même s'il n'existe toujours pas de connexion continue par LGV entre la Galice et Madrid, depuis 2011, les trains appelés « Alvia » les relient avec des fréquences journalières de six trains entre Madrid et la Galice qui se répartissent de la façon suivante : deux pour Vigo et Pontevedra, deux pour La Corogne et Ferrol, en passant par Saint-Jacques-de-Compostelle, un pour Lugo et un ayant pour terminus Saint-Jacques-de-Compostelle. Tous ces trains desservent Orense qui devient la plaque-tournante ferroviaire entre la Meseta et la Galice. Ces trains peuvent circuler aussi bien sur des lignes conventionnelles que sur celles à grande vitesse, c'est un système qui rappelle celui du TGV français et de l'ICE allemand.

19Bien qu'au début le TGV ait été conçu pour les longues distances et la connexion entre les grandes métropoles, ces deux dernières décennies, de nouveaux services ont été développés pour des distances plus courtes aussi bien en Espagne que dans d'autres pays européens où les petites et moyennes villes sont intégrées dans les nouveaux réseaux (Froidh, 2005).

20Dans ce dernier cas, le train ne ressemblerait plus à l'avion sur rails décrit par Plassard (1992) car maintenant, il desservirait un plus grand nombre d'arrêts intermédiaires, ce qui lui permettrait de concurrencer plus vivement la voiture (Garmendia, Ureña et Coronado, 2011). Cette typologie ressemblerait davantage au modèle allemand plutôt qu'à ceux implantés dans un premier temps en Espagne et en France (Ureña et Ribalaygua, 2004). Dans la définition de ce type de services ferroviaires, les distances sont comprises entre 100 et 200 km (Garmendia, Ribalaygua et Ureña, 2012).

21En ce qui concerne les temps de trajet, les différents auteurs se retrouvent dans les limites maximales de ces déplacements qui tournent autour des 60-75 minutes (Bellet, 2013 ; Ureña, 2012). Il s'agirait là de déplacements semblables à ceux des trains régionaux ou de banlieues des grandes zones métropolitaines. Froidh (2005) définit ces voyages régionaux comme les trajets qui permettent de faire des allers-retours dans la journée, parfois même avec plusieurs fréquences, pour des raisons autres que le travail, comme par exemple les loisirs. Une définition très similaire à celle proposée par Wolff (2005) dans le Grand Ouest français. Il faudrait alors tenir compte de l'effet provoqué par les services à grande vitesse sur le secteur touristique des petites et moyennes villes (Bazin-Benoit, Beckerich et Delaplace, 2013).

22La grande vitesse de moyenne distance, ci-après nommée GVMD, est directement liée aux processus de métropolisation par sauts de mouton dans le territoire. La diminution des temps de voyage et l'augmentation des fréquences journalières rendant plus simples les voyages pendulaires font que les villes petites et moyennes se retrouvent sous l'influence d'une plus grande. C'est ainsi

que l'on parvient à réduire l'impact d'une des conséquences originales du TGV : « l'effet tunnel » (Plassard, 1992 ; Gutiérrez Puebla, 2004).

23Tel est le cas de l'Espagne pour les noyaux urbains de Ciudad Real, Valladolid, Segovia ou Tolède par rapport à Madrid ou bien Lleida avec Barcelone (Ureña, Menéndez, Guirao *et al.*, 2005 ; Serrano, Garmendia, Coronado *et al.*, 2006 ; Bellet, Alonso et Casellas, 2010). C'est dans ces villes, plutôt que dans les plus grandes qui jouissaient déjà de bonnes infrastructures de transport, que les dessertes par TGV ont eu des effets socio-économiques très nets.

24Les principaux impacts sur les petites et moyennes villes ont été, d'une part, la plus grande accessibilité de et vers l'extérieur et d'autre part, la réduction des temps de trajet. Ceci a provoqué des changements importants sur les pratiques de mobilité comme le début des nouveaux navetteurs. La plupart d'entre eux sont des professionnels liés au secteur des services et ayant des horaires de travail fixes (Menéndez, Coronado et Rivas, 2002).

25L'augmentation continue du nombre d'usagers du train est une autre caractéristique, peut-être due non seulement à la réduction des temps de voyage et à l'augmentation du nombre de fréquences mais aussi à la possibilité de réduire les coûts globaux de déplacement pour l'usager (Bellet, 2013). Car le TGV régional ou de moyenne distance attire de nouveaux voyageurs vers les transports collectifs (Froidh et Nelldal, 2008) s'il existe une politique tarifaire adaptée à leurs besoins. Ce type de petites villes se caractérise, en même temps, par une population active surtout occupée dans le secteur des services, spécialement dans les établissements universitaires et hospitaliers ainsi que dans les sièges des administrations publiques et/ou privées (Menéndez, Coronado et Rivas, 2002). Toutes ces modifications d'accessibilité et de services provoquent ce que l'on appelle des effets sur la demande de transport (Givoni, 2006), principalement basés sur les nouvelles relations espace-temps introduites par ces TGV particuliers (Spiekermann et Wegener, 1996).

III – Les deux lignes à grande vitesse : l'axe Atlantique et Orense/Saint-Jacques-de-Compostelle

26La Galice est parcourue par deux LGV. Il s'agit d'une part de la LGV entre Orense et Saint-Jacques-de-Compostelle, inaugurée en décembre 2011 qui fait partie de l'axe qui servira de connexion avec la Meseta centrale, et d'autre part de celle de l'axe Atlantique, ouverte en avril 2015, à la fin de la construction des derniers tronçons de celui-ci (fig. 2).

27Bien qu'elles aient été classifiées par l'UIC (Union internationale des chemins de fer) comme LGV, il existe des différences importantes en ce qui concerne leurs caractéristiques, aussi bien techniques que de services, qui se traduisent par des impacts différents sur le territoire. Comme Rodríguez, Novales et Orro (2005) l'expliquent, il n'existe pas un modèle standard unique pour l'exploitation et la définition de la grande vitesse, mais plutôt des modèles différents.

28Le développement des deux LGV en Galice doit s'inscrire dans un objectif d'envergure nationale. Il s'agissait de relier toutes les capitales provinciales et les grandes villes de la péninsule espagnole avec Madrid en moins de quatre heures par un train à grande vitesse (Albalate et Bel, 2011). Un fait qui a donné aux différents gouvernements régionaux et locaux un droit théorique de revendiquer la construction des nouvelles routes dans leurs cadres territoriaux (Cruz, 2017). Une situation qui, malgré la crise économique de 2008, a continué à marquer l'agenda politique des principaux partis politiques et autres agents socio-économiques.

29Comme nous l'avons annoncé précédemment, l'inauguration de ces deux lignes a eu lieu après l'éclatement de la bulle immobilière en Espagne, après des retards continuels dans les travaux ainsi que des modifications dans leurs projets originaux. En même temps, le fait de choisir certains itinéraires, notamment le tronçon Orense/Saint-Jacques-de-Compostelle, est encore aujourd'hui un débat important.

30L'actuel axe Atlantique est né en réponse aux taux élevés de mobilité entre les principaux centres de population (Pazos Otón, Varela Cornado et Lois González, 2015). Le début de sa construction résulte d'un accord signé en décembre 2000 par trois parties, entre la Xunta de

Galicia, l'ancien ministère de Fomento et la compagnie ferroviaire RENFE. L'objectif de cet accord était d'améliorer les conditions du réseau ferroviaire galicien, tant au niveau des infrastructures que de l'achat de nouveaux matériels. La signature de cet accord est l'aboutissement des revendications galiciennes depuis les années 1990, à une époque où les principaux plans stratégiques du gouvernement central ne prévoyaient pas la construction de LGV en Galice.

31 Bien que les actions incluses relèvent de la compétence de l'État, la Xunta de Galicia prendrait en charge 10 % du coût total du financement jusqu'en 2007, année théorique d'achèvement de l'axe Atlantique et d'autres actions du réseau conventionnel galicien. Ce cofinancement a été défendu par l'ancien ministre, Álvarez Cascos (2000-2004), car les travaux en Galice étaient les seuls à avoir des délais fixés pour leur achèvement. D'où la gratitude pour l'effort économique consenti par le gouvernement autonome de la Galice.

Figure 2 – Les lignes à grande vitesse et leurs gares en Galice

Agrandir Original (jpeg, 388k)

32Contrairement à l'axe Atlantique, le tronçon Orense/ Saint-Jacques-de-Compostelle a une origine différente. Une fois que la ligne par le sud de la Galice (Orense-Zamora) a été décidée comme lien principal avec l'extérieur, le débat s'est déplacé pour fixer la nouvelle connexion avec l'axe Atlantique. D'un côté, les défenseurs de la relation en L, principalement de la région autour de la ville de Vigo. Cette position a favorisé un nouvel axe entre les villes de Vigo et d'Orense. D'autre part, la solution actuelle, qui permet une liaison plus directe avec les villes de Saint-Jacques-de-Compostelle et de La Corogne.

33Le ministre Álvarez Cascos, afin de fermer le débat, a choisi la figure d'un appel d'offres public qui a attribué le projet et la construction de la nouvelle ligne en même temps. Un fait qui a conduit à clore le débat et à permettre le début des travaux. L'une des principales raisons pour lesquelles cette section a été choisie est donnée par le poids politique des villes de Saint-Jacques-de-Compostelle (capitale régionale) et de La Corogne à cette époque avec le maire Francisco Vázquez (PSOE) comme principal défenseur pendant son mandat local entre 1983 et 2006.

34Face à cette situation, ces dernières années, le gouvernement local de la ville de Vigo a revendiqué son droit à une connexion directe avec Orense. Une infrastructure qui lui permettrait d'éviter le détour par Saint-Jacques-de-Compostelle ou l'utilisation de la ligne conventionnelle obsolète parallèle au fleuve Miño. En fait, la principale raison de cette demande est donnée par le fait que le trajet ferroviaire entre Vigo et Orense a la même durée, qu'il circule uniquement par la grande vitesse ou par la ligne conventionnelle.

IV – Analyse des premières et principales conséquences

35S'agissant de LGV mises en service récemment, les impacts socio-économiques ne peuvent pas encore être analysés globalement ni de façon détaillée. Comme Bellet, Alonso et Casellas (2010) l'affirment, il faut un certain temps pour évaluer leurs effets socio-économiques. Nous ne retiendrons que les premiers impacts, à savoir la réduction des temps de parcours, l'augmentation du nombre d'usagers, les transformations des principales gares ferroviaires et, finalement, les conséquences sur l'espace galicien.

1. Réduction des temps de voyages commerciaux en train

36La réduction des temps de transport est une des principales raisons pour laquelle on dote un territoire de nouvelles infrastructures et de nouveaux services de transport. Il ne faut pas oublier que les temps utilisés dans les déplacements, ainsi que pendant les attentes préalables et les correspondances, sont des temps qui peuvent apparaître improductifs (Rus [de], Campos et Nombela, 2003), d'où l'obsession d'augmenter les vitesses maximales et de réduire les temps de déplacement. Retenons qu'un des avantages du train, par rapport à d'autres moyens de transport, est une plus grande facilité pour réaliser certaines tâches pendant le trajet. Par exemple, tous les trains de l'axe Atlantique, comme ceux du tronçon Orense/Saint-Jacques-de-Compostelle, ont des tables ou des tablettes pour tous les usagers, ce qui rend possible l'utilisation d'ordinateurs personnels, chose particulièrement importante vu le profil des usagers de ces trains : étudiants, professionnels, etc.

1 Situation avant TGV : temps du service commercial le plus rapide. En l'an 2000, les trains type TER

37Dans le cas des LGV galiciennes, l'apparition des nouveaux trains se traduit par une réduction d'environ la moitié des temps de trajet par rapport à la situation précédente. En fonction de cette situation, l'augmentation du nombre d'usagers n'est pas étonnante. Constatons l'évolution des temps commerciaux en train entre les principales agglomérations (tableau 1 1).

Tableau 1 – Évolution des temps de voyage en train dans la période 2000-2019 entre les principales gares de la Galice

	Temps en 2000. Situation avant TGV (minutes)	Temps actuel. Situation avec le TGV (minutes)	Écart en % 2000-2019	Temps actuel en véhicule privé (minutes)
La Corogne/Saint-Jacques-de-Compostelle	55	28	– 49,09	45
Saint-Jacques-de-	90	38	– 57,77	60

Compostelle/Orense				
Saint-Jacques-de-Compostelle/Vigo	83	50	– 39,75	60
Pontevedra-Vigo	26	14	– 46,14	25
La Corogne-Vigo	138	80	– 42,02	90

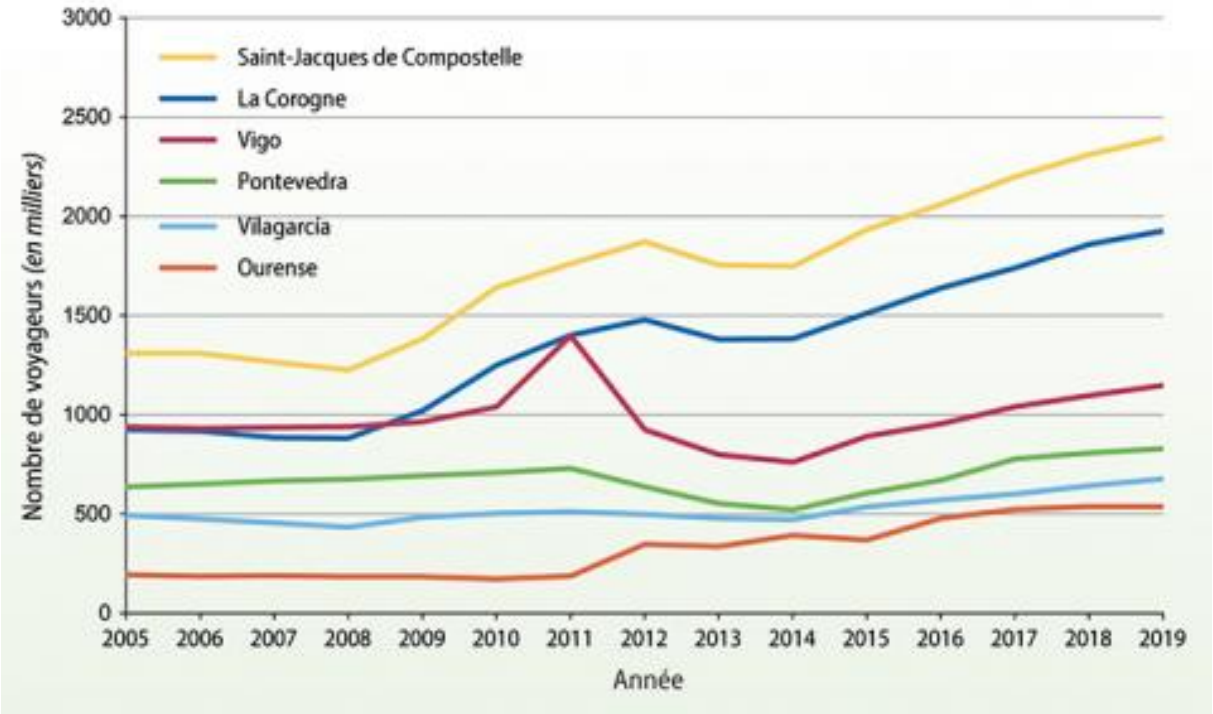
Source : RENFE, Varela Cornado, Pazos Otón et Wolff

38Le gain de temps, d'environ 50 % dans les différents exemples exposés, fait qu'à l'heure actuelle, le train est plus compétitif que la voiture. Bien que l'élément « temps » soit important pour choisir un moyen de transport ou un autre, d'autres éléments peuvent faire changer la décision telles que la tarification, la possibilité de remises ou de réductions par abonnement, le nombre de fréquences par jour, le temps d'accès à la gare ou le confort du service (Menéndez, Rivas et Gallego, 2012)

2. L'augmentation du nombre d'usagers du train

39L'une des conséquences principales de la mise en service des nouveaux trains est l'augmentation du nombre d'usagers par rapport à la situation préalable. L'amélioration de l'accessibilité entre deux points, favorisée par la réduction des temps de voyage et la hausse possible des fréquences, rend plus attirante l'utilisation du train pour les usagers potentiels qui prenaient d'autres types de transport. Ceci s'applique également à tous les services de transport quand se produit une amélioration, aussi bien des LGV de longue distance qu'à l'intérieur de noyaux de peuplement avec la réalisation d'une autoroute. Ceci devient plus visible dans les espaces où l'amélioration de l'accessibilité est la plus remarquable. L'inauguration de ces deux lignes en Galice a favorisé une augmentation du nombre de voyageurs (fig. 3).

Figure 3 – Évolution par gare du nombre total d'usagers en moyenne distance



Agrandir Original (jpeg, 168k)

Source : ADIF

40Comme le montre la figure 3, la mise en service des LGV a entraîné une augmentation du nombre d'usagers du train malgré les différences internes. Nous observons que La Corogne et Saint-Jacques-de-Compostelle connaissent une évolution parallèle due en grande partie à leurs étroites relations et à la complémentarité des deux villes en ce qui concerne leurs profils urbains. Depuis 2009, alors que l'adaptation du tracé à la grande vitesse se termine, sans être encore toutefois électrifié, nous observons une croissance constante jusqu'à nos jours, à l'exception des années 2013-2014. La section La Corogne/Saint-Jacques-de-Compostelle est la cinquième de tout l'État espagnol en nombre d'usagers de moyenne distance, passant en 2008, à l'arrivée du TGV, de 486 356 à 1 161 646 passagers en 2018 (Tauler, 2020). La hausse des voyageurs peut être facilement constatée les jours où la demande dépasse l'offre, obligeant les usagers à réserver leurs billets un ou même deux jours à l'avance. Ce problème est particulièrement important les vendredis après-midi, s'agissant d'un jour ouvrable et du début du week-end.

41Toutefois, le tronçon sud de l'axe Atlantique et ses gares présentent une dynamique différente avec une chute importante d'usagers, surtout pour Vigo depuis 2011, perdant sa deuxième place des services de moyenne distance en faveur de La Corogne. À partir de 2015, cette réduction a commencé à s'inverser.

2 Des services plus rapides. Le péage entre Saint-Jacques-de-Compostelle et Orense ne représente que (...)

42Plusieurs hypothèses peuvent nous aider à comprendre le recul du train. D'une part, en 2011, les travaux de réalisation de la nouvelle gare de Vigo-Urzáiz ont commencé en plus de la construction provisoire de la gare Vigo-Guixar, à proximité du port, aux installations très limitées par rapport à celles de la gare d'Urzáiz. D'autre part, les distances entre les villes de Pontevedra et Vigo sont minimes, induisant un gain de temps en train très limité avec des tarifs élevés (tableau 2 **2**) La concurrence a favorisé la voiture malgré le péage de l'autoroute AP-9. En même temps et avant l'inauguration des derniers tronçons, l'autobus a été le concurrent principal du train. En effet, il offrait des déplacements moins longs et à des tarifs plus bas. Cela se traduisait, par exemple, au départ de Saint-Jacques-de-Compostelle par la mise en route de trois autocars en même temps pour répondre à la demande à certaines heures de pointe, surtout les vendredis.

Tableau 2 – Comparatif des temps et prix pour les moyens de transports au 2021

Trajet	**Train**		**Autocar**		**Voiture**		
	Temps	**Prix (€)**	**Temps**	**Prix**	**Temps**	**Péage**	**Distance**
Saint-Jacques-de-Compostelle/ La Corogne	28	7,60	60	6,50	45	7	75
Saint-Jacques-de-Compostelle/ Orense	38	17,70	110	9	60	6,05	105
Saint-Jacques-de-Compostelle/ Vigo	50	11,50	90	7,50	60	10	85
Pontevedra-Vigo	14	3,80	30	2,50	25	4	27
La Corogne-Vigo	80	18,70	150	14	100	17	160

Source : Varela Cornado, Pazos Otón et Wolff

43Finalement, il faut distinguer le cas d'Orense. À partir de 2011, cette gare voit une hausse constante de ses usagers jusqu'à dépasser le demi-million par an, proche du nombre de la gare de Vilagarcía de Arousa desservie par des TGV de moyenne distance. L'achèvement de la future LGV entre la Galice et la Meseta centrale renforcera le poids d'Orense en tant que principal nœud ferroviaire de la Galice.

3. Travaux dans les principales gares et nouvelles installations

44L'arrivée du TGV dans une ville est perçue par les acteurs sociaux comme une opportunité pour initier des projets de développement urbain dans le quartier de la gare (Bellet et Gutiérrez, 2011). La croissance de la mobilité autour des gares pose un défi important. En effet, elles joueront deux rôles bien différents : d'une part comme nœuds intermodaux pour concentrer une partie des services de transport public et d'autre part comme nouvelles centralités dans les zones urbaines avec la mise en place d'activités économiques dans les quartiers accueillant ces gares (Spit et Bertolini, 1998).

45Ce fait représente une évolution temporelle car, d'après Troin (1995), le nouveau développement autour des gares centrales, équivaut à un « blanchiment » de leurs alentours, anciennement négligés, et qui deviennent l'enjeu des opérations urbanistiques les plus importantes. Comme le montre Wolff (2018) avec le développement d'Euratlantique à Bordeaux autour de la gare Saint-Jean, véritable nœud ferroviaire du Sud-Ouest et de l'intermodalité régionale, métropolitaine et locale. Il faut également considérer que la plupart des projets des nouvelles gares en Espagne se sont développés dans les années marquées par la bulle immobilière. À cette époque, on essayait de financer une partie des nouvelles gares à travers le changement d'utilisation du sol et la construction d'immeubles (Bellet et Gutiérrez, 2011).

46Ceci correspond à la situation de départ des principales gares urbaines de la Galice : La Corogne, Saint-Jacques-de-Compostelle, Orense et Vigo. Les autorités de ces quatre villes ont même présenté des projets urbanistiques qui se caractérisaient par la construction de nouvelles gares au design architectural d'avant-garde, en les complétant par la construction de nouveaux centres commerciaux et de loisirs, parallèlement à l'enfouissement des voies ferrées comme ce fut le cas d'Orense ou de Vigo.

47Toutefois, ces projets ont dû être repensés suite à la crise budgétaire en matière de dépenses publiques. Les plans initiaux, aux nombreuses icônes urbanistiques dans les villes, sont abandonnés au profit de simples travaux d'amélioration et d'augmentation des capacités ainsi qu'à la construction de terminaux d'autobus à côté des gares. Ces changements architecturaux, motivés par l'austérité économique, ont provoqué une forte contestation sociale à Orense. En effet, le projet actuel ne résout pas les problèmes de la ville où les voies divisent le quartier nord de Ponte.

48De nos jours, seule Vigo dispose d'une gare de nouvelle génération inaugurée en 2015. Construite sur l'ancien site d'Urzáiz, elle n'accueille que les TGV car les services régionaux circulant sur les lignes traditionnelles de l'axe Atlantique, ou bien ceux à destination du Portugal, arrivent toujours à la gare provisoire de Guixar. Ce problème devra être résolu dans les années à venir pour renforcer la centralité des services ferroviaires dans la future gare intermodale de Vigo-Urzáiz. La nouveauté de cette gare en cul de sac est son accès souterrain par un long tunnel de 8 km. À long terme, il est prévu la construction de la sortie sud de la ville, effaçant sa condition de gare terminus, pour devenir une gare de passage. Dans le cas de cette ville, il ne manque plus que la construction du centre commercial et du terminal d'autobus à côté de la gare.

49Les gares de La Corogne, Saint-Jacques-de-Compostelle et Orense n'ont pas subi les mêmes transformations malgré la croissance du nombre de passagers. Dans les deux premiers cas, ADIF a modifié les halls et les espaces dédiés aux usagers. Le cas de la capitale galicienne est préoccupant car même après ces travaux, l'espace est toujours trop réduit pour accueillir un nombre croissant de voyageurs. Soulignons aussi les modifications liées à l'arrivée en 2015 de nouveaux élus à la direction de ces villes, dénommés les « gouvernements municipaux du changement ».

50L'entrée dans les gouvernements municipaux des partis de gauche a donné lieu à une reformulation des projets qui avaient déjà connu des transformations, dans lesquels on recherchait à humaniser d'avantage les espaces environnants. Face à cette situation, les temps d'attente avant le début des travaux, ainsi que la mise en service des nouveaux terminaux intermodaux, se sont rallongés. Par exemple, nous avons le cas de La Corogne où les travaux de construction du nouveau terminal d'autobus n'ont toujours pas commencé. À Saint-Jacques-de-Compostelle, on prévoyait l'inauguration de ces travaux à partir de mi-2020, après le dialogue entre la municipalité, la Xunta et le gouvernement central. Le manque de coordination en matière de gouvernance des transports et des mobilités est préoccupant. En effet, les services à grande vitesse circulent déjà

depuis plusieurs années, connaissant une croissance constante du nombre de voyageurs. Avec l'achèvement de la LGV entre Orense et Zamora, le temps de parcours entre la Galice et la Meseta va encore baisser, entraînant une nouvelle croissance du trafic.

51Mentionnons les nouvelles gares construites sur le nouveau tracé de l'axe Atlantique : Redondela AV, Padrón-Barbanza, Ordes-Fosado et Cerceda-Meirama qui n'existaient pas sur la ligne conventionnelle. Elles ressemblent, par leur éloignement aux noyaux urbains, leur absence de connexion avec les transports publics routiers et leur aspect déshumanisé, aux fameuses « gares-betteraves » françaises (Facchinetti-Mannone, 2005) ou même aux gares espagnoles d'Antequera-Santa Ana, Puente-Genil ou Guadalajara-Yebes (Bellet, 2016). Dans un premier temps, elles ont été conçues comme des postes de dépassement et de stationnement de trains puis ensuite, elles sont utilisées comme halte ferroviaire avec un nombre réduit de services quotidiens.

4. Reconfiguration du territoire galicien et modifications de l'accessibilité ferroviaire

52Les nouveaux services ferroviaires représentent une amélioration de l'accessibilité entre différents points de la Galice. Mais malgré la compression de l'espace-temps dans les différentes situations, ces infrastructures n'ont pas entraîné les mêmes bénéfices. Ils sont même négatifs dans certains cas. Nous retrouvons ainsi, d'une part, des territoires gagnants (Benko et Leipitz, 1994) renforçant leur position, spécialement au sein de l'axe Atlantique et d'autre part, des espaces lésés par des bénéfices moins importants et par la fermeture de gares. C'est pourquoi, dans une telle situation, l'accessibilité se réduit drastiquement pour dépendre exclusivement de la voiture.

53Le cas de l'axe Atlantique, des villes de La Corogne, Saint-Jacques-de-Compostelle, Vilagarcía, Pontevedra et Vigo appartiennent aux espaces consolidés. Ces cinq villes disposent de tous les services ferroviaires. Alonso et Pazos Otón (2010) annonçaient déjà que ce nouveau train deviendrait une sorte de métro léger ou similaire en raison des temps de déplacement si courts et du nombre d'arrêts.

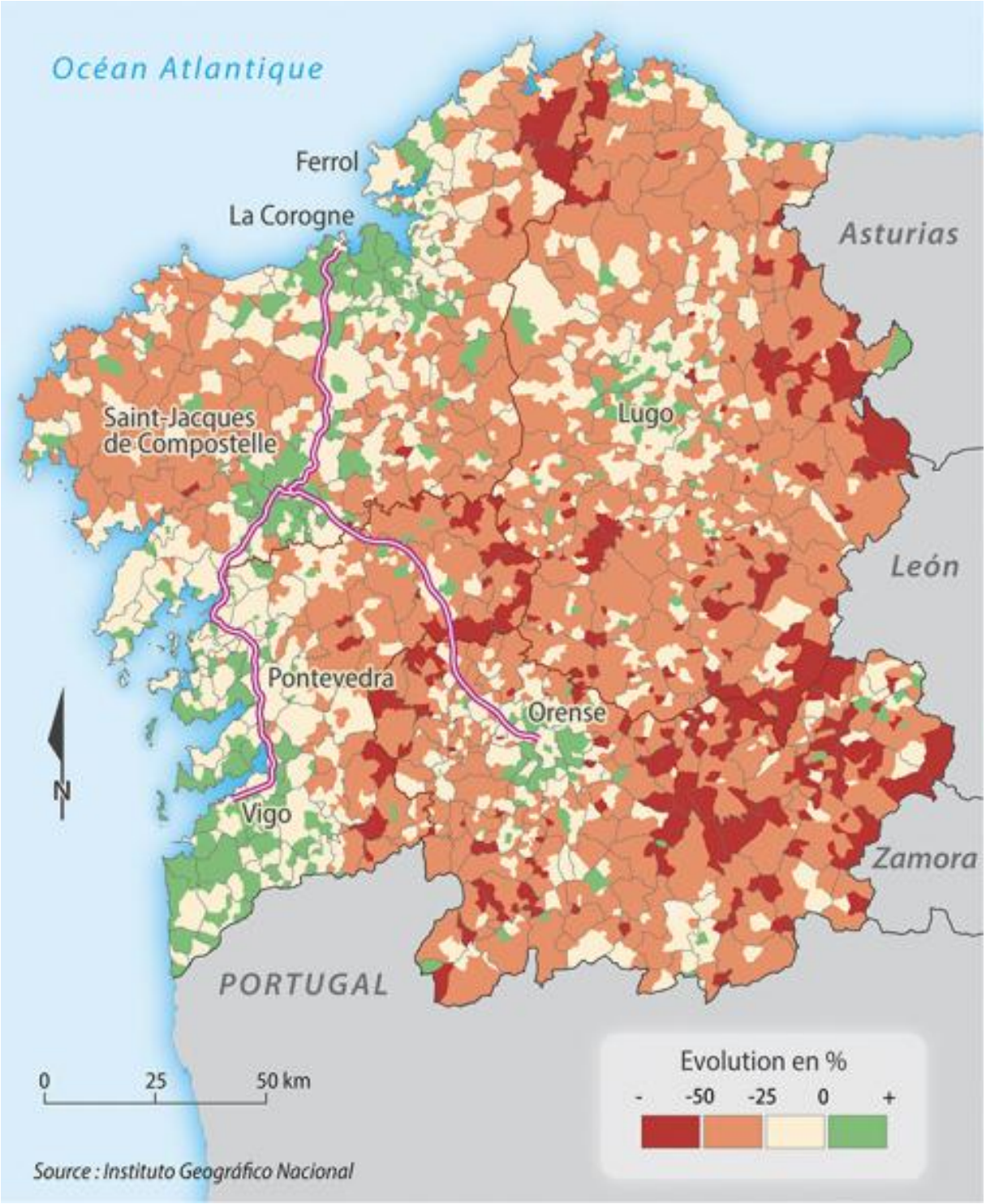
54À côté de cela, Orense est la grande gagnante en devenant une enclave de l'axe Atlantique dans la Galice intérieure. Actuellement, Orense dispose des facilités les plus grandes pour se déplacer vers la capitale galicienne comparativement aux autres villes de Galice comme Lugo et Ferrol ou d'autres petites villes proches. La ligne entre Saint-Jacques-de-Compostelle et Orense cumule en même temps métropolisation et effet tunnel en Galice, contrairement à l'axe Atlantique qui compte une série de gares, favorisant une continuité dans l'espace.

55En ce qui concerne les territoires lésés, il faut souligner deux espaces intermédiaires. Tout d'abord, celui entre les villes de Saint-Jacques-de-Compostelle et d'Orense. La nouvelle ligne à grande vitesse entre ces deux gares ne comporte pas d'arrêt intermédiaire, ce qui provoque un effet de tunnel. Dans le même temps, la ligne conventionnelle parallèle a connu une perte progressive de services au cours des dernières années. Actuellement, il n'y a qu'une seule fréquence quotidienne dans chaque sens entre les deux villes. En outre, les politiques d'austérité économique ont entraîné la fermeture de petites stations : jusqu'à un total de sept entre Orense et Saint-Jacques-de-Compostelle. Il est vrai que le nombre de passagers dans ces stations était très faible (moins de 100 par an), principalement en raison de l'emplacement périphérique et du nombre de services par jour.

56Une deuxième zone touchée est celle située entre La Corogne et Saint-Jacques-de-Compostelle. Contrairement au tronçon sud (Saint-Jacques-de-Compostelle/Vigo), où certains tronçons de l'ancienne ligne conventionnelle sont encore utilisés aujourd'hui, les voies ont été complètement supprimées. En effet, la transformation de l'ancienne route en voie verte est prévue dans les prochains mois. Le démantèlement de l'ancienne ligne a entraîné une réduction du nombre de stations intermédiaires entre les deux villes, de onze à trois actuellement. En outre, ces nouvelles stations sont situées loin des centres urbains ; l'exemple de la nouvelle gare d'Ordes, située à plus de 7 km.

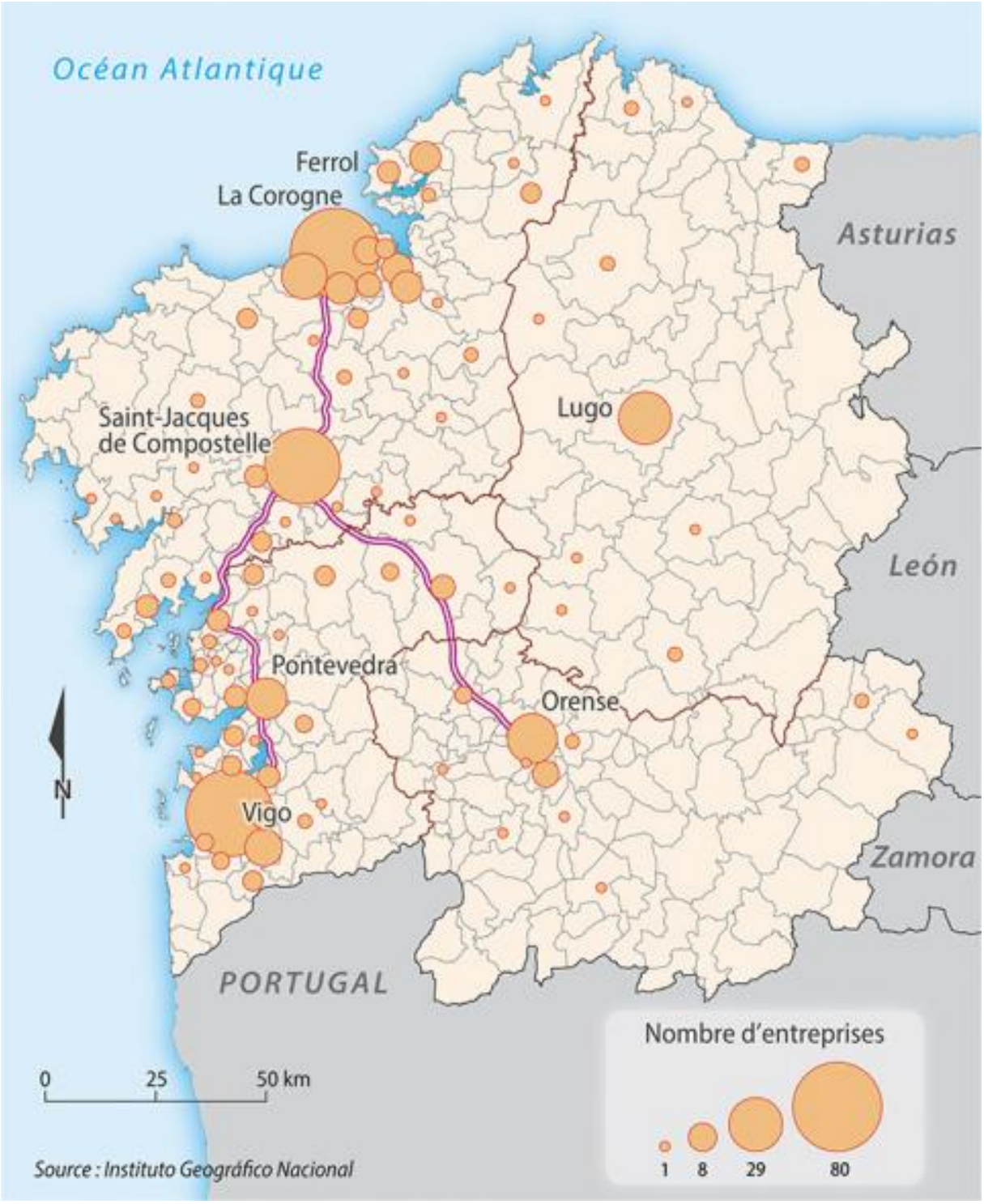
57Enfin, dans un contexte régional, les deux lignes à grande vitesse alimentent davantage le processus de différenciation qui existe en Galice dans le domaine socio-économique. Les nouvelles infrastructures relient principalement les zones urbaines présentant la plus forte concentration d'activités économiques ainsi que l'évolution démographique (fig. 4).

Figure 4a – Évolution démographique 2001-2020



Agrandir Original (jpeg, 652k)

Figure 4b – Nombre d'entreprises de plus de 100 salariés en 2019



Agrandir Original (jpeg, 510k)

58De cette manière, les bénéfices de la nouvelle infrastructure sont concentrés dans une série de nœuds, déjà dotés d'une dynamique économique et démographique positive. Dans le même temps, il convient de noter la position des villes de Lugo et de Ferrol qui ont été laissées à l'écart des nouveaux services ferroviaires. Dans cette optique, le gouvernement central a récemment annoncé l'amélioration de la liaison entre Lugo et Orense pour permettre l'arrivée du TGV dans la ville de Lugo. Il est vrai que cette action ne permettra que l'amélioration des trajets à longue distance, notamment avec Madrid. Il est possible que, comme dans le cas d'Orense, il soit opportun d'agir sur la connexion de Lugo avec l'axe Atlantique, soit par la ligne actuelle vers La Corogne, soit en récupérant une ancienne revendication pour une nouvelle connexion centrale avec Saint-Jacques-de-Compostelle.

Conclusions

59La mise en marche des nouveaux services ferroviaires à grande vitesse en Galice constitue un bond qualitatif pour les déplacements entre les principaux noyaux urbains ainsi que le retour du train comme principal mode de transport pour ces déplacements.

60Toutefois, malgré le succès attendu en ce qui concerne la croissance du nombre d'usagers et le renouveau ferroviaire des deux principales lignes, tous les bénéfices escomptés ne sont pas là. Le train constitue encore un moyen de transport sous-exploité, susceptible d'améliorations. Dans cet ordre-là, l'installation des systèmes de sécurité les plus récents permettra d'augmenter les vitesses maximales entraînant, ainsi, une nouvelle diminution des temps de trajet. Le manque de complémentarité entre les différents modes de transport est toujours une contrainte pour son développement. La plupart des usagers potentiels doivent se déplacer en voiture jusqu'à une gare importante par absence de gares intermédiaires. Il est nécessaire de comprendre que l'intermodalité ne consiste pas uniquement à réduire les distances entre deux modes de transport mais aussi de prendre d'autres mesures de gouvernance et de planification telles que la coordination d'horaires et l'unification des tarifs qui sont encore aujourd'hui inexistantes.

61D'autre part, le manque de ces mesures ajouté aux tarifs élevés oblige les usagers potentiels à se servir toujours de leur véhicule pour les déplacements entre les différentes villes. Le message lancé par les administrations publiques de complément ou d'alternative à la voiture tombe à l'eau avec l'aggravation des embouteillages quotidiens sur l'autoroute AP-9, l'artère principale de communication. Avec la réduction théorique des véhicules par transfert d'usagers vers le rail, la circulation aurait dû s'améliorer. Mais ces dernières années, des travaux importants réalisés sur cette autoroute, tels que l'augmentation du nombre de voies de circulation à Saint-Jacques-de-Compostelle ou l'élargissement du pont de Rande à Vigo, remettent en cause l'efficacité de l'axe ferroviaire. Il semblerait que la croissance du nombre d'usagers du train provienne plutôt de l'autobus que de la voiture.

62Concernant les pratiques de mobilité, il faut considérer que nous sommes face à un moyen qui pourrait entraîner, les prochaines années, de nouveaux comportements au sein de la société galicienne. La plus grande accessibilité aux principaux noyaux de l'axe Atlantique provoquera une augmentation dans les relations entre les villes, déjà importantes depuis les années 1970. On pourrait aussi parler d'une zone métropolitaine construite par à-coups à l'ouest de la Galice.

63Ces dernières années, depuis la fin de la construction des deux lignes ferroviaires, de nouvelles personnes, principalement liées au secteur des services, utilisent le train dans leurs déplacements pendulaires. Enfin, depuis 2011, Orense profite du renouveau du train lui conférant une position privilégiée, faisant de ce noyau urbain une enclave de l'axe Atlantique à l'intérieur de la Galice.

64Finalement, la mise en service aussi bien de l'axe Atlantique que du tronçon Orense/Saint-Jacques-de-Compostelle et les conséquences qui en découlent en matière de mobilité ouvrent les portes à de nouvelles recherches. Si nous laissons s'écouler un peu plus de temps depuis leur mise en fonctionnement, nous pourrons analyser dans les détails différents faits tels que les caractéristiques des usagers et leur degré de fidélisation, l'ouverture ou la transformation de commerces à proximité des principales gares ou bien l'évolution socio-économique des espaces lésés ou favorisés dans un premier temps.

Haut de page

Bibliographie

Des DOI (Digital Object Identifier) sont automatiquement ajoutés aux références par Bilbo, l'outil d'annotation bibliographique d'OpenEdition.
Les utilisateurs des institutions abonnées à l'un des programmes freemium d'OpenEdition peuvent télécharger les références bibliographiques pour lesquelles Bilbo a trouvé un DOI.

ALBALATE D. et BEL G., « Cuando la economía no importa: auge y esplendor de la alta velocidad en España », *Revista de Economía Aplicada*, n° 55, 2011, p. 171-190.

ALONSO M. P. et LOIS GONZALEZ R. C., « Proceso de industrialización y organización del espacio en un territorio periférico: Galicia », *Boletín de la AGE*, n° 24, 1997, p. 147-168.

ALONSO M. P. et PAZOS OTON M., « La llegada de la alta velocidad ferroviaria a Galicia: una nueva oportunidad de desarrollo », *Actas del XII Coloquio Ibérico de Geografía*, 2010.

BAZIN-BENOIT S., BECKERICH C. et DELAPLACE M., « Desserte TGV et villes petites et moyennes, une illustration par les cas du tourisme à Arras, Auray, Charleville-Mézières et Saverne », *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 63, 2013, p. 33-62.

BEIRAS X. M., *O atraso económico da Galiza*, Edicións Laiovento, Saint-Jacques-de-Compostelle, 1995.

BEL G., *España, capital París. Origen y apoteosis del Estado radial: del Madrid sede cortesana a la «capital total»*, Destin, Barcelone, 2010.

BELLET C., « Peripheral High-Speed Rail Stations in Spain », *The Open Transportation Journal*, n° 10, 2016, p. 45-56.
DOI : 10.2174/1874447801610010045

BELLET C., « 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, 2013, p. 117-137.

BELLET C., ALONSO M. P. et CASELLAS A., « Infraestructuras de transporte y territorio. Los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España », *Boletín de la AGE*, n° 52, 2010, p. 143-163.

BELLET C. et GUTIERREZ A., « Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XXI. La integración de la alta velocidad ferroviaria en el medio urbano », *Boletín de la AGE*, n° 55, 2011, p. 251-279.

BENKO G. et LIPIETZ A. (dir.), *Las regiones que ganan. Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*, Institución Alfonso el Magnánimo, Valencia, 1994.

BEYER A., « La politique européenne des transports procède-t-elle d'une logique territoriale ? », *L'Information géographique*, n° 1, 2015, p. 8-22.
DOI : 10.3917/lig.791.0008

CRUZ J., « La política ferroviaria en España. Balance de su planificación y ejecución de los últimos treinta años », *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n° 74, 2017, p. 333-359.

FACCHINETTI-MANNONE V., « Efectos espaciales de las estaciones del TGV implantadas en la periferia de las ciudades pequeñas », *Ingenería y territorio*, n° 70, 2005, p. 22-27.

FELIU J., « HST and polycentric regional development of Catalonia », AESOP (Association of European Schools of Planning), 2017, p. 1-8.

FROIDH O., « Markets effects of regional high-speed trains on the Svealand line », *Journal of Transport Geography*, n° 13, 2005, p. 352-361.
DOI : 10.1016/j.jtrangeo.2004.12.006

FROIDH O. et NELLDAL Bl., « Regional hihg-speed trains on the Svealand line: Evaluation of effects », dans BRUINSMA F., PELS E., RIETVELD P., PRIEMUS H. et WEE B. (VAN) [dir.], *Railway Development*, Physica-Verlag HD, Heidelberg, 2008.

GARMENDIA M., RIBALAYGUA C. et UREÑA J. M., « High Speed rail: Implication for cities », *Cities*, n° 29, 2012, p. 26-31.
DOI : 10.1016/j.cities.2012.06.005

GARMENDIA M., UREÑA J. M. et CORONADO J. M., « Long distance trips in a sparsely populated region: The impact of high-speed infrastructures », *Journal of Transport Geography*, n° 19, 2011, p. 537-551.
DOI : 10.1016/j.jtrangeo.2010.06.002

GIVONI M., « Development and Impact of the Modern High-speed Train: A Review », *Transport Reviews*, n° 26, 2006, p. 593-611
DOI : 10.1080/01441640600589319

GUTIERREZ J., « El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales », *Investigaciones regionales*, n° 5, 2004, p. 199-221.

KLEIN O., « Le TGV-Atlantique et les évolutions de la mobilité : entre crise et concurrence », *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 32, 1997, p. 57-83.

LOIS GONZALEZ R. C. et PAZOS OTON M., « Politiques de transport et d'aménagement du territoire en Espagne : le cas de l'eurorégion Galice-Nord du Portugal », *Géotransports*, n°s 5-6, 2015, p. 73-86.

MENENDEZ J. M., CORONADO J. M. et RIVAS A., « Incidencias socioeconómicas de la construcción y explotación de la línea ferroviaria de alta velocidad en ciudades de tamaño pequeño. El caso de Ciudad Real y de Puertollano », *Estudios de Construcción y Transportes*, n° 94, 2002, p. 29-54.

MENÉNDEZ J. M., RIVAS A. et GALLEGO I., « Mobility characteristics of Medium-Distance High-Speed Rail Services » dans UREÑA J. M. (dir.), *Territorial Implications of High Speed Rail. A Spanish Perspective*, Ashgate Publishing Limited, Farnham, 2012.

MINGHUI CHEN, *Analyse de la concurrence intermodale : l'évaluation de la qualité des dessertes ferroviaires et aériennes*, thèse en économies et finances, université de Lyon, 2019.

PAZOS OTON M., « Mobilidade e sistema urbano en Galicia », dans PIÑEIRA MANTIÑAN M. J. et SANTOS SOLLA X. M. (dir.), *Xeografía de Galicia*, Edicións Xerais, Vigo, 2011.

PAZOS OTON M., « Galícia: la governança de les infraestructures de transport. Entre el model desarrollista i la mobilitat sostenible », *Idees. Revista de temes contemporanis*, n° 32, 2009, p. 218-240.

PAZOS OTON M., VARELA CORNADO M. et LOIS GONZALEZ R. C., « O corredor urbano atlántico de Galicia. Cara unha nova xeografía da mobilidade? », *GOT - Geografia e Ordenamento do Território*, n° 7, 2015, p. 283-300.

PIÑEIRA MANTIÑAN M. J. et SANTOS SOLLA X. M., *Xeografía de Galicia*, Edición Xerais, Vigo, 2011.

PLASSARD F., *L'Impact territorial des transports à grande vitesse*, Économica, Paris, 1992.

RIVAS A. et CORONADO J. M., « La movilidad de alta velocidad en estaciones situadas en ciudades de tamaño pequeño: el corredor Madrid-Ciudad Real-Puertollano », *Ingeniería y territorio*, n° 70, 2005, p. 52-57.

RODRIGUEZ M., NOVALES M. et ORRO A., « Alta Velocidad y territorio. Algunas experiencias internacionales », *Ingeniería y Territorio*, n° 70, 2005, p. 4-11.

RUS G. (DE), CAMPOS J. et NOMBELA G., *Economía del transporte*, Antonio Bosch D.L., Barcelone, 2003.

SERRANO R., GARMENDIA M., CORONADO J. M., PILLET F. et UREÑA J. M., « Análisis de las consecuencias territoriales del AVE en ciudades pequeñas: Ciudad Real y Puertollano », *Estudios Geográficos*, n° 67, 2006, p. 199-229.

SPIEKERMANN K. et WEGENER M., « Trans-european Networks and unequal accessibility in Europe », *European Journal of Regional Development (EUREG)*, n° 4, 1996, p. 35-42.

SPIT T. et BERTOLINI L., *Cities on Rail: The redevelopment of railway stations and their surroundings*, Routledge, Londres, 1998.

TAULER Á., *Observatorio del ferrocarril en España. Informe 2018*, Fundación de los Ferrocarriles, Madrid, 2020.

TROIN J.-Fr., *Rail et Aménagement du territoire : des héritages aux nouveaux défis*, Édisud, Aix-en-Provence,1995.

UREÑA J. M. (dir.), *Territorial Implications of High Speed Rail. A Spanish Perspective*, Ashgate Publishing Limited, Farnham, 2012. DOI : 10.4324/9781315612065

UREÑA J. M., MENÉNDEZ J. M., GUIRAO B., ESCOBEDO F., RODRÍGUEZ F. J., CORONADO J. M., RIBALAYGUA C., RIVAS A. et MARTÍNEZ Á., « Alta velocidad ferroviaria e integración metropolitana en España: el caso de Ciudad Real y Puertollano », *Revista Eure*, n° 31, 2005, p. 87-102.

UREÑA J. M et RIBALAYGUA C., « Le réseau ferroviaire à grande vitesse espagnol: état d'avancement et d'appropriation par les villes desservies », *Transports urbains*, n° 106, 2004, p. 3-10.

VICKERMAN R. W., « The regional impacts of Trans-European networks », *The Annals of Regional Science*, n° 29, 1995, p. 237-254. DOI : 10.1007/BF01581809

WOLFF J.-P., « Quels effets de la LGV Océane pour Bordeaux ? », *Norois*, n° 248, 2018, p. 109-122. DOI : 10.4000/norois.7066

WOLFF J.-P., « Évolution ferroviaire dans le Grand Ouest », *Norois*, n° 197, 2005, p. 107-119. DOI : 10.4000/norois.166

Haut de page

Notes

1 Situation avant TGV : temps du service commercial le plus rapide. En l'an 2000, les trains type TER.

2 Des services plus rapides. Le péage entre Saint-Jacques-de-Compostelle et Orense ne représente que la moitié de la distance. La seconde est gratuite.

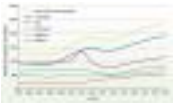
Haut de page

Table des illustrations

Titre	**Figure 1 – Densité démographique de la Galice par communes en 2019**
URL	http://journals.openedition.org/soe/docannexe/image/7212/img-1.jpg
Fichier	image/jpeg, 540k

Titre	**Figure 2 – Les lignes à grande vitesse et leurs gares en Galice**
URL	http://journals.openedition.org/soe/docannexe/image/7212/img-2.jpg

Fichier image/jpeg, 388k



Titre **Figure 3 – Évolution par gare du nombre total d'usagers en moyenne distance**

Crédits Source : ADIF

URL http://journals.openedition.org/soe/docannexe/image/7212/img-3.jpg

Fichier image/jpeg, 168k

Titre **Figure 4a – Évolution démographique 2001-2020**

URL http://journals.openedition.org/soe/docannexe/image/7212/img-4.jpg

Fichier image/jpeg, 652k

Titre **Figure 4b – Nombre d'entreprises de plus de 100 salariés en 2019**

URL http://journals.openedition.org/soe/docannexe/image/7212/img-5.jpg

Fichier image/jpeg, 510k

Haut de page

Pour citer cet article

Référence papier
Mateo Varela Cornado, Miguel Pazos Otón et Jean-Pierre Wolff, « Les lignes à grande vitesse et leurs impacts sur l'aménagement du territoire : l'exemple de la Galice (Espagne) », *Sud-Ouest européen*, 50 | 2020, 69-84.

Référence électronique
Mateo Varela Cornado, Miguel Pazos Otón et Jean-Pierre Wolff, « Les lignes à grande vitesse et leurs impacts sur l'aménagement du territoire : l'exemple de la Galice (Espagne) », *Sud-Ouest européen* [En ligne], 50 | 2020, mis en ligne le 21 janvier 2022, consulté le 21 mai 2022. URL : http://journals.openedition.org/soe/7212 ; DOI : https://doi.org/10.4000/soe.7212

Haut de page

Auteurs

Mateo Varela Cornado
Doctorant au LISST-Cieu, université Toulouse – Jean Jaurès, mateo.varela-cornado@univ-tlse2.fr

Miguel Pazos Otón

Maître de conférences, groupe Ante, université de Saint-Jacques-de-Compostelle, miguel.pazos.oton@usc.es

Articles du même auteur

- Gouvernance touristique à Santiago de Compostela. La *Cidade da Cultura de Galicia* : un rêve sans planification ? [Texte intégral]

  Tourism Governance in Santiago de Compostela. The "Cidade da Cultura de Galicia". A Dream without Planning?

  Gobernanza turística en Santiago de Compostela. La « Cidade da Cultura de Galicia » : ¿ Un sueño sin planificación ?

  Paru dans *Sud-Ouest européen*, 43 | 2017

Jean-Pierre Wolff
Professeur émérite, LISST-Cieu, université Toulouse – Jean Jaurès, jean-pierre.wolff@univ-tlse2.fr

Articles du même auteur

- Carnets de géographie anecdotique. Ce que les géographes ne disent pas [Texte intégral]

  Paru dans *Sud-Ouest européen*, 49 | 2020

- Quelles mobilités dans les territoires de faible densité ? L'exemple de la communauté de communes d'Oloron-Sainte-Marie dans les Pyrénées [Texte intégral]

  Overview of Low-Density-Territories Mobilities? The Case of the communauté de communes of Oloron-Sainte-Marie in the Pyrenees

  ¿Qué movilidades en los territorios de baja densidad? El ejemplo de la communauté de comunes de Oloron-Sainte-Marie en los Pirineos

  Paru dans *Sud-Ouest européen*, 47 | 2019

- La gouvernance des chemins de fer touristique [Texte intégral]

  The governance of the touristic railways

  La gobernanza de los ferrocarriles turísticos

  Paru dans *Sud-Ouest européen*, 43 | 2017

- L'inéluctabilité des conflits liés aux infrastructures de transports ? [Texte intégral]

  Avant-propos

  Paru dans *Sud-Ouest européen*, 40 | 2015

- La recomposition des jeux d'acteurs liée aux conflits induits par le projet de LGV Bordeaux – Toulouse [Texte intégral]

  How the project of a High-Speed Rail Line between Bordeaux and Toulouse triggered conflicts that forced the actors involved to reshape their strategies

  La recomposición de las estrategias de los distintos actores relacionada con los conflictos impulsados por el proyecto LGV Burdeos-Toulouse

  Paru dans *Sud-Ouest européen*, 40 | 2015

- Projets d'infrastructures de transports collectifs et enjeux électoraux dans une métropole française. Le projet de BHNS de l'ouest toulousain [Texte intégral]

  Public transport infrastructures and electoral issues in a French metropolis : investigating a BRT project for the Western part of Toulouse

  Proyectos de infraestructuras de transporte público y desafíos electorales en una metrópoli francesa. el proyecto de BHNS del oeste de Toulouse

  Paru dans *Sud-Ouest européen*, 40 | 2015

- Tous les textes...

Haut de page

Droits d'auteur

Sud-Ouest européen – Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.