



HAL
open science

Les infrastructures de transport en Espagne : un instrument au service du centralisme madrilène ?

Gaëlle Fauchard

► **To cite this version:**

Gaëlle Fauchard. Les infrastructures de transport en Espagne : un instrument au service du centralisme madrilène ?. *Revue Internationale d'Études en Langues Modernes Appliquées - International Review of Studies in Modern Applied Languages*, Risoprint, 2015. hal-01902557

HAL Id: hal-01902557

<https://hal-nantes-universite.archives-ouvertes.fr/hal-01902557>

Submitted on 23 Oct 2018

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.

« Les infrastructures de transport en Espagne : un instrument au service du centralisme madrilène ? », in *RIELMA (Revue Internationale d'Études en Langues Modernes Appliquées)*, Université Babes-Bolyai de Cluj, (Roumanie), revue annuelle en Langues Étrangères Appliquées, Supplément thématique au numéro 8/2015, p. 113-122.

Disponible sur : http://lett.ubbcluj.ro/rielma/RIELMA_no8_2015_Supplement2.pdf

Les infrastructures de transport en Espagne : un instrument au service du centralisme madrilène ?

Gaëlle Fauchard

An analysis of the policies led by the Spanish central government over 300 years shows us how began the radial story of Spain on April 23rd 1720, with the coming into force of the first regulation that established the centralization of ways. Thus, we will see how the central power has applied its policy to favour the social and political influence of Madrid and lastly its economic influence. This article puts the accent on a tangible identity debate where Spanish regions try to increase their decision-making power in particular in the management of their infrastructures to revitalize economically their territory.

Key words : Spanish infrastructures, radial network, territorial cohesion, cost efficiency, identity.

Introduction

Dans de nombreux pays européens, les gouvernements ont mené leurs politiques en matière d'infrastructures de façon à faciliter non seulement les déplacements interurbains de leurs citoyens mais également les échanges économiques. Le gouvernement central espagnol a-t-il été animé par des motivations similaires ?

Cette communication commencera par présenter le rôle central joué par Madrid, capitale du pays. Elle montrera ensuite le décalage entre les objectifs réels du gouvernement central et le discours politique. Elle tentera enfin de présenter des alternatives face aux problèmes économiques et identitaires posés par ce débat.

Madrid, le passage d'une capitale administrative et sociale à une capitale économique

En 1561, Philippe II désigna la ville de Madrid pour établir le siège permanent de la cour. Madrid acquit donc le statut de capitale administrative et devint la ville la plus peuplée du pays avec 150 000 habitants en 1646 (Ringrose, 1985 : 38).

Au début du XVIII^e siècle, la dynastie des Bourbons arriva avec le projet de construire un pays à l'image de la France, avec une capitale comparable à Paris. Madrid connut son apogée comme capitale politique avec Philippe V de Bourbon. Au XIX^e siècle, comme le rappelle Germa Bel, « cette émulation nationaliste de l'aménagement du territoire allait se traduire par l'instauration des provinces par Javier de Burgos en 1833 » (2012 : 70). Francisco Quirós Linares souligne également cet objectif qui animait Javier de Burgos en 1833, pour qui « l'essentiel consistait à niveler les différentes provinces pour que l'action du gouvernement puisse être uniforme, rapide et facile en tout point » (2009 : 64). Dès lors, l'efficacité du transport et sa contribution à la productivité économique deviendraient secondaires. La politique relative aux infrastructures de transport allait avoir vocation à répondre prioritairement à des objectifs administratifs et politiques.

Les prémices du réseau radial en Espagne

Le réseau radial commença à être évoqué avec force en Espagne à partir de 1750. Le thème de l'amélioration et de la conservation des chemins n'a cessé d'être planifié de façon globale sous l'égide de l'Etat. A partir de 1834, le développement des routes a connu une croissance soutenue. L'Etat agissait comme le garant de la solidarité et de la cohésion territoriale. Dès 1870, la cohésion territoriale en Espagne signifiait explicitement être relié à Madrid.

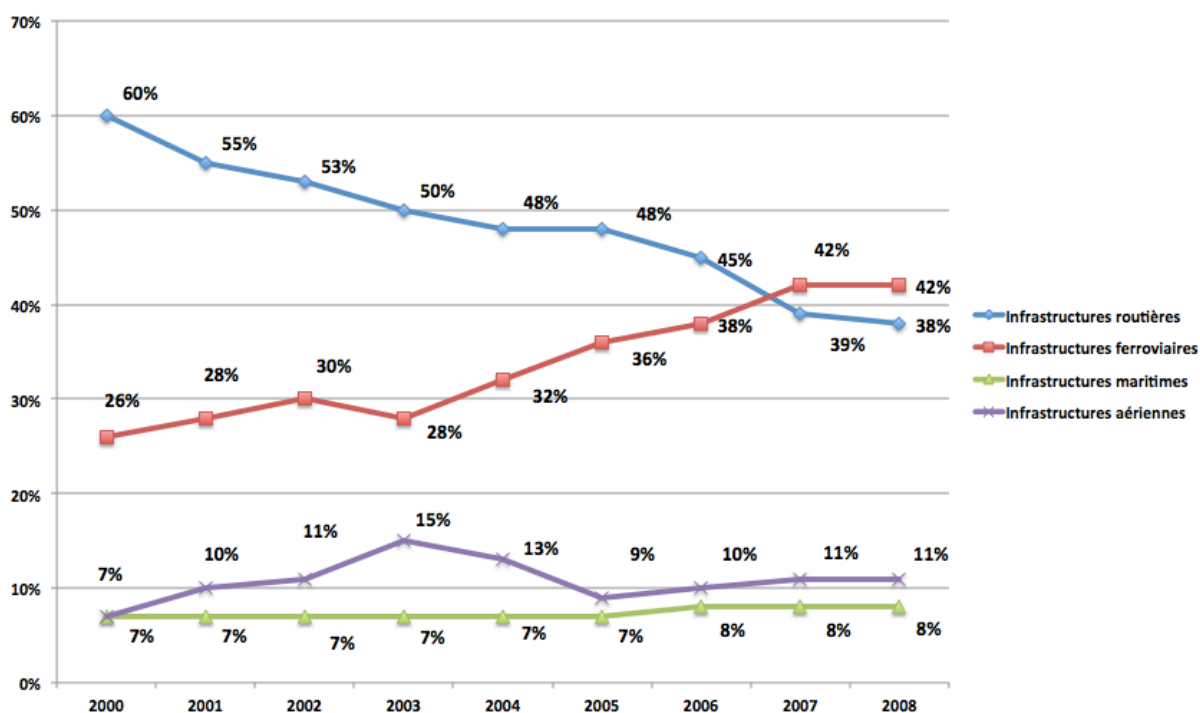
L'organisation des systèmes de transport, initiée au XVIII^e siècle, apparaît comme un facteur clef dans la modernisation du pays, qui a contribué à l'activation des forces productives. Cela s'est traduit par une réduction des coûts de transport et l'accroissement de la vitesse, des fréquences et de la régularité des voyages. Cela a eu un effet très bénéfique sur le commerce. Les échanges augmentèrent et donnèrent lieu à l'expansion d'une bourgeoisie marchande. Dès lors que le développement du réseau ferroviaire conventionnel a fait l'objet de financements publics, son tracé est devenu radial avec l'ensemble des couloirs convergeant vers Madrid. Ensuite, ce phénomène s'est répété à l'identique avec le réseau autoroutier. C'est ainsi que la capitale est devenue le kilomètre zéro des infrastructures de transport interurbain.

Madrid capitale économique

Comme le déclarent Pasqual Maragall et Germa Bel, depuis les années 1990, Madrid a atteint le statut de capitale économique de l'Espagne. En 2015, les études de l'INE (Instituto Nacional de Estadísticas) indiquent que la Communauté de Madrid est la région qui détient le PIB par habitant le plus élevé d'Espagne (Nafria, 2015). Les sièges sociaux des principales multinationales implantées en Espagne ont opté pour Madrid. En 2011, plus de 30 % des 5000 principales entreprises espagnoles possédaient leur siège social à Madrid. Ces 1500 entreprises généraient, à elles seules, plus de la moitié des recettes produites par les 5000. Cette évolution de Madrid vers une capitale « totale », comme la nomme Germa Bel, soit une capitale administrative, politique et économique, a donc poussé le pouvoir central à faire en sorte qu'elle soit reconnue sur l'ensemble du territoire. Il a ainsi investi massivement dans les infrastructures afin de relier toutes les capitales de provinces à Madrid. Cette course aux infrastructures a pu sembler parfois démesurée. Ainsi, José Luis Rodríguez Zapatero, Président du Gouvernement espagnol, a décidé « d'établir en Espagne le réseau ferroviaire de train à grande vitesse le plus grand du monde ».

Figure n° 1

Evolution de l'investissement public dans les infrastructures interurbaines 2000-2008



Source : Données issues des Annuaires du Ministère du développement espagnol.

Ce graphique illustre la priorité donnée par le pouvoir central au transport ferroviaire de voyageurs sur tous les autres modes de transport. Il faut savoir que le coût de l'investissement dans les lignes ferroviaires (y compris dans celles de l'AVE¹) est pris en charge dans sa quasi totalité par les finances publiques. Malgré ces efforts, sur la période 2000-2008, le pourcentage de marchandises transportées par le train n'a cessé de diminuer en Espagne passant de 7% à 4%. Le transport ferroviaire a perdu 40 % de parts de marché alors que la baisse était seulement de 10% en moyenne pour le reste de l'Europe : (Bel, 2012 : 24).

Le pouvoir central n'a pas mis l'accent sur les connexions qui sont encore insuffisantes aujourd'hui en Espagne entre les grands ports et les liaisons ferroviaires. En effet, seule la connexion intermodale entre le transport maritime et le transport ferroviaire peut contribuer à l'essor du train de marchandises. Ce moyen de transport, respectueux de l'environnement, permet de transporter des volumes importants de marchandises et ainsi contribuer à la décongestion des réseaux routiers. Il paraît donc étonnant que le pouvoir central n'ait pas

¹ AVE Nom du train espagnol à grande vitesse.

soutenu en 2003 l'idée de privilégier le couloir méditerranéen² et ait préféré le couloir atlantique³. En effet, « l'Espagne est un des rares pays côtiers où les priorités relatives aux trains de marchandises sont situées à plus de 300 kilomètres des principaux ports » : (Bel, 2012 : 25). C'est d'autant plus surprenant lorsque nous savons que le couloir méditerranéen traite le plus gros volume de marchandises en Espagne.

Ces choix politiques pourraient tendre à prouver que les motivations du pouvoir central ne reposent donc pas en priorité sur des critères économiques. Le gouvernement central semble mettre en œuvre une politique, liée aux infrastructures, destinée à « hiérarchiser » le territoire et à installer son empreinte. Ses motivations paraissent se faire au détriment de la mise en place d'infrastructures propices au développement économique des territoires et d'infrastructures répondant véritablement aux besoins des usagers lors de leurs déplacements interurbains quotidiens. Le gouvernement central dit pourtant agir au nom de la cohésion et de la solidarité territoriale. Que peuvent enseigner les projets financés par le pouvoir central à ce propos ?

Figure n° 2

Part des financements publics dans les infrastructures de transport / Evolution du PIB des Communautés Autonomes entre 1964 et 2004

	% Part des financements publics dans les infrastructures de transport, par région			% Produit Intérieur Brut		
	1964	2004	Evolution en %	1965	2004	Evolution en %
Madrid	8,02	11,41	+3,39	13,92	17,71	+3,79
Communauté Valencienne	6,60	8,99	+2,39	9,01	9,71	+0,70
Canaries	2,57	3,83	+1,26	2,47	4,08	+1,61
Andalousie	14,17	15,26	+1,09	12,69	13,73	+1,04
Pays Basque	4,86	5,61	+0,75	7,73	6,14	-1,59
Catalogne	13,01	13,63	+0,62	19,93	18,82	-1,11
Murcie	1,62	2,21	+0,59	1,97	2,52	+0,55
Asturies	3,33	3,50	+0,17	3,24	2,15	-1,09
Cantabrie	1,49	1,64	+0,15	1,59	1,26	-0,33
Rioja	0,94	0,88	-0,06	0,83	0,74	-0,09
Baléares	1,70	1,53	-0,17	1,97	2,50	+0,53

² Couloir ferroviaire établi à l'Est de l'Espagne le long de la côte méditerranéenne ayant vocation à transporter les voyageurs et les marchandises d'Algésiras à la frontière française, inachevé en 2015.

³ Ligne de train du réseau transeuropéen pour le transport de marchandises qui relie Algesiras-Madrid-Saragosse-les Pyrénées-la France.

Navarre	2,34	1,58	-0,76	1,58	1,71	+0,13
Galice	7,05	6,09	-0,96	5,90	5,06	-0,84
Castille la Mancha	6,73	5,28	-1,45	3,94	3,36	-0,58
Extrémadure	4,40	2,79	-1,61	2,20	1,66	-0,54
Aragon	7,25	4,92	-2,33	3,62	3,09	-0,53
Castille Leon	13,03	7,89	-5,14	7,87	6,03	-1,83

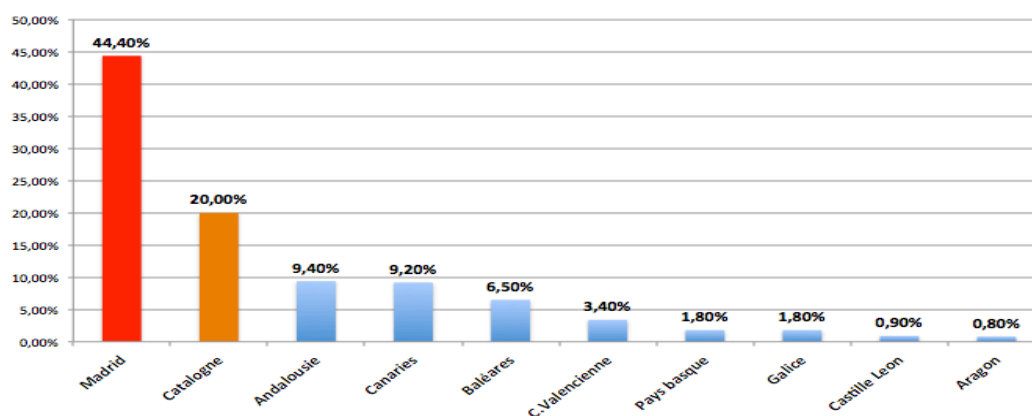
Sources : Matilde Mas Ivars, Francisco Pérez García y Ezequiel Uriel Jiménez, « *El stock y los servicios del capital en España y su distribución territorial (1964-2005)* ».

La figure n° 2 montre que Madrid est la Communauté Autonome dont le taux de croissance en matière d'investissements publics a été le plus élevé. Elle a d'ailleurs connu également le plus fort taux de croissance de son PIB.

Une étude plus récente d'Esther Sanchez, qui porte sur les investissements de l'Etat central, dans les infrastructures routières et ferroviaires sur la période 1991-2004, montre assez clairement que plus les régions sont proches géographiquement de Madrid, plus elles ont bénéficié d'un taux d'investissement en infrastructures supérieur à celui de la moyenne du pays. Certes, nous pourrions penser que les investissements parmi les plus élevés effectués en Castilla y León ou Castilla la Mancha sont fondés sur une volonté d'aider les régions les plus en difficulté économique. Mais nous ne pouvons pas occulter l'idée selon laquelle elles sont également des points de passage obligés dès lors que l'on souhaite créer un réseau radial.

Figure n° 3

Répartition régionale des investissements publics dédiés aux aéroports gérés par l'AENA sur la période 1985-2008 (en %)



Source : Données provenant de l'AENA.

La figure n° 3 montre en priorité les dix régions qui bénéficient des montants d'investissements publics les plus élevés pour leurs aéroports. Il illustre les différences de montants qui existent entre les régions en faisant notamment apparaître une concentration forte sur la région de Madrid. Les investissements relatifs à Madrid concernent les aéroports de Barajas, Torrejón et Cuatro Vientos même si l'essentiel se destine à Madrid-Barajas⁴. La seconde région est la Catalogne avec un investissement lié essentiellement à Barcelona-El Prat. Il est intéressant de constater que les deux aéroports les plus fréquentés d'Espagne, sont ceux qui bénéficient des subventions publiques les plus élevées.

Un des principaux mots d'ordre du Gouvernement central a été d'œuvrer pour la « solidarité interterritoriale ». Les Espagnols sont très sensibles à la notion d'égalité entre les différentes Communautés Autonomes du pays. Ce message a donc vite été épousé par la majorité de la population. Cependant, les différentes données chiffrées présentées dans les tableaux précédents tendent à contredire cette affirmation et peuvent laisser penser que l'Etat central était plutôt animé par une volonté de mettre en place une politique centralisatrice fondée sur un réseau radial.

Les effets de la politique du pouvoir central

Reprenons chacun des modes de transport qui existent en Espagne. Les premières autoroutes se sont faites en Espagne sous l'impulsion de la Banque Mondiale qui préconisait en 1962 la construction de l'autoroute qui allait longer la côte méditerranéenne depuis la France jusqu'à Murcie afin de répondre aux besoins croissants de trafic lié à des zones d'activités agricoles, industrielles et touristiques majeures, parmi les plus importantes du pays. Les premiers chantiers autoroutiers débutèrent dans les années 1960. Ces premières autoroutes se firent sur la base d'un financement qui reposait essentiellement sur les usagers par le biais du péage.

Un second chantier a vu le jour entre 1984 et 1991 avec le Programme Général des Routes (*PGC*). A cette occasion le financement devient intégralement public. Ce programme a permis la construction de nombreuses autoroutes sans péage essentiellement concentrées autour de Madrid. Madrid allait alors devenir une nouvelle fois le kilomètre zéro, non plus exclusivement des routes espagnoles et des voies ferroviaires, mais aussi du réseau autoroutier. Lorsque nous visualisons les autoroutes à péages appartenant au réseau d'Etat, cela montre une certaine inégalité entre les territoires et par conséquent entre les entreprises et

⁴ Nommé Aéroport Adolfo Suárez Madrid-Barajas, depuis le 24 mars 2014.

les citoyens de ces régions car ces autoroutes sont localisées essentiellement sur les axes périphériques du pays.

Concernant le transport ferroviaire, l'AVE fit l'objet d'un développement intense pendant les années 2000. Ce moyen de transport jouissait d'une forte image de modernité. Tout a donc été pensé pour relier Madrid aux principales villes de provinces d'Espagne. Les conditions de transport sont très agréables pour le voyageur. Ce mode de transport s'avère respectueux de l'environnement. Pour autant, sur le plan économique, lorsque nous prenons en compte les distances parcourues et le prix d'un billet d'avion et d'un billet d'AVE, ce bénéfice s'atténue. L'avion permet des voyages plus rapides à un coût souvent proche voire inférieur à celui du train. De plus, la population espagnole est moins nombreuse que celle de la France et du Japon, pionniers en TGV. Il apparaît donc étonnant que le gouvernement espagnol ait fait le choix d'une course au réseau de train à grande vitesse le plus étendu du monde. Par ailleurs, ce mode de transport repose énormément sur des financements publics pour offrir des tarifs compétitifs aux usagers. Dans une période de crise, où les aides publiques se raréfient, des Espagnols s'interrogent sur cette priorité donnée à l'AVE au détriment du transport de marchandises. En effet, peu d'investissements ont favorisé ce dernier mode de transport qui pourtant contribue à la baisse des accidents de la route et permet de lutter contre les émissions de CO₂.

Concernant le transport aérien, depuis 1991, en Espagne, il est régi par l'AENA (Aéroports Espagnols et Navigation Aérienne). L'AENA dépend du Ministère du Développement espagnol (*Ministerio de Fomento*) et est propriétaire de toutes les installations associées aux aéroports. Elle jouit d'un pouvoir décisionnaire en matière d'investissements, d'assignation et de coordination des droits d'atterrissage et de décollage ou lors des négociations avec les compagnies aériennes.

« L'Espagne est le seul pays européen avec cette taille de marché qui fonctionne avec un organisme qui centralise toute la gestion de l'ensemble des aéroports. Cette configuration existe mais uniquement pour des pays qui ont peu d'aéroports » (Bel, 2012 : 27). Les pays européens qui ont un marché de taille similaire à celui de l'Espagne ont opté pour une gestion individualisée des aéroports. Lors des dernières décennies, le transport aérien a connu de nombreux changements avec un marché qui est devenu de plus en plus concurrentiel notamment avec l'arrivée des compagnies low cost. La gestion individuelle qui caractérise les aéroports européens a contribué à créer une émulation concurrentielle. Le pouvoir central espagnol ne s'est pas inscrit dans cette logique. Il a choisi un modèle centralisé pour la gestion de l'ensemble de ses aéroports avec une caisse commune qui contribue ainsi à les

subventionner. L'argument qui a prévalu pour justifier ce mode de gestion centralisé a été celui de favoriser l'égalité et la solidarité entre les régions espagnoles. La figure n° 3 (*cf. supra*) vient, cependant, remettre en question ce principe d'équité entre les régions en montrant que les régions de Madrid et de la Catalogne, à elles seules, perçoivent environ 65 % des investissements totaux.

Figure n° 4

Données économiques relatives aux aéroports gérés par l'AENA

Aéroports	Passagers 2009	Unités de chargement ⁵	Bénéfice brut d'exploitation (en millions d'euros)
Madrid Barajas	48 270 581	51 298 577	-300
Barcelone	27 311 765	28 209 893	-42
Palma Mallorca	21 203 028	21 373 889	+37,8
Malaga	11 622 443	11 656 453	+12,8
Gran Canaria	9 155 670	9 415 598	+6,5
Alicante	9 139 607	9 171 604	+43,5
Tenerife	7 108 073	7 161 785	+13,9
Girona	5 286 975	5 287 688	+18

Source : Information fournie par le Ministère du développement le 12 janvier 2010, aux groupes de parlementaires et à la presse lors de la Commission du développement du Congrès. Site web AENA.

De plus, la figure n° 4 nous indique que les aéroports les plus grands d'Espagne ne sont pas rentables (Bel, 2012 : 229) et qu'ils ne contribuent donc pas au financement des plus petits. Il apparaît que ce sont les grands aéroports touristiques et quelques-uns de taille moyenne qui financent les aéroports de Madrid-Barajas et de Barcelone-El Prat.

Ces choix du pouvoir central en matière d'infrastructures de transport semblent avoir donné lieu à un nombre important d'infrastructures peu voire non utilisées. La crise en cours depuis 2008 amène des économistes, des industriels et des citoyens de régions périphériques à interroger ces choix politiques. La raréfaction des subventions publiques et européennes amène nécessairement les pays à rationaliser leurs infrastructures tout en veillant à ce qu'elles soient rentables.

⁵ L'unité de chargement indique le volume transporté. Un passager équivaut à 100kg de chargement. Le volume total d'unités de chargement correspond à la somme du nombre de passagers et aux kilos de marchandises/100.

Quelles alternatives ?

Les infrastructures de transport sont un instrument clef pour favoriser l'intégration de l'ensemble des régions. Elles ont joué un rôle crucial pour favoriser l'essor économique du pays dans les années 1950-1960. Fin 2004, le pouvoir en place, présidé par José Luis Rodríguez Zapatero, a donné une place de choix aux infrastructures de transport dans le PEIT⁶. L'expérience des dernières années a montré que ces investissements massifs n'ont cependant pas eu pour conséquence la croissance économique attendue. Cet article a tenté de montrer que le pouvoir central a décidé de faire le choix, en matière d'infrastructures, d'une politique ayant pour objectif explicite de contribuer à la cohésion territoriale. Cet argument ne semble néanmoins pas avoir été le seul moteur à animer l'Etat central. Ce dernier a mis en place une organisation où l'Etat a procédé et procède encore aux arbitrages en matière de création et de renouvellement des infrastructures. Les opposants à cette vision reprochent aujourd'hui à l'Etat espagnol d'avoir instrumentalisé les infrastructures à des fins politiques et économiques pour favoriser l'hégémonie de Madrid.

Deux visions politiques semblent s'opposer autour de cette thématique de la gestion des infrastructures. Le gouvernement central a agi de tout temps en s'appuyant largement sur les subventions publiques pour doter l'Espagne de vastes infrastructures. Une autre voix se fait entendre, ces dernières années, qui demande une étude minutieuse des moyens existants aujourd'hui afin de mettre fin à l'existence et à l'entretien d'infrastructures qui n'ont pas lieu d'être. De plus, les tenants de cette seconde approche souhaitent remettre au centre du débat la notion de rentabilité et la mise en place d'organismes de gestion semblables à ceux de leurs voisins européens qui n'ont pas uniquement vocation à subventionner les infrastructures mais surtout à générer une concurrence loyale entre les différents équipements. D'ailleurs, ils insistent sur le fait que ces infrastructures ferroviaires et routières, parmi les plus vastes d'Europe, n'ont pas amorti le choc de la crise vécue par l'Espagne.

Aujourd'hui, les industriels espagnols comptent sur l'exportation de leurs produits pour contribuer à la relance économique de leur pays. Toutes les entreprises situées près de l'arc méditerranéen attendent beaucoup de l'aménagement du réseau ferroviaire de marchandises du couloir méditerranéen. Les problèmes intermodaux, qui subsistent pour plusieurs ports méditerranéens, nuisent à l'essor économique tant souhaité par ces régions. Deux visions politiques s'opposent donc. Face à l'approche, longuement décrite ici, du pouvoir central, s'élèvent les voix d'acteurs de régions périphériques et notamment de celles présentes entre

⁶ *Plan estratégico de Infraestructuras y Transporte*. Ce plan stratégique des infrastructures et du transport élaboré par le Ministère du développement espagnol a projeté un plan d'actions pour le développement des infrastructures et des modes de transport de 2005 à 2020 avec un investissement de 241,40 milliards d'euros.

Murcie et la frontière française du Perthus. Cette situation contribue à raviver les oppositions nationales et régionales.

Parmi les pistes évoquées par ces citoyens et certaines entreprises des régions périphériques citées, on perçoit le souhait de donner plus de pouvoir aux Communautés Autonomes en matière de gestion des infrastructures propres à leur territoire comme cela existe au Pays Basque notamment. Chaque Communauté Autonome pourrait ainsi faire ses choix en matière d'entretien et de rénovation de ses infrastructures. Elle pourrait alors laisser le soin à ses citoyens de choisir, grâce au vote, la façon dont ils souhaitent contribuer à l'entretien de ces mêmes infrastructures en optant pour des péages ou pour une hausse des impôts pour les financer. Les tenants de cette thèse demandent qu'un plan de transport durable tienne compte de la réalité économique et territoriale de leur région. Ils souhaitent que ce plan combine de façon adéquate les différents modes de transport en donnant la priorité à ceux qui sont plus respectueux de l'environnement et moins consommateurs d'énergie. Ils préconisent que soient utilisées en priorité les infrastructures existantes. Enfin, ils aimeraient « une Espagne sans kilomètre zéro où tout serait le centre et rien la périphérie » (OLMOS⁷, 2011). Cependant, au regard des volontés séparatistes de régions espagnoles telles que la Catalogne, il peut être objecté que le pouvoir central doit être garant d'une cohérence globale des infrastructures veillant ainsi à bien relier entre elles les différentes Communautés Autonomes tout en évitant certains replis protectionnistes.

Cette situation renvoie aux propos de José Ortega y Gasset qui énonçait dès 1921 l'idée selon laquelle « la cohésion nationale pour perdurer a nécessairement besoin de laisser s'exprimer la diversité » (1967 : 36). La vision du pouvoir central en matière de politique d'infrastructures en Espagne a été appliquée pendant plus de 300 ans. Il peut sembler difficile de pouvoir faire évoluer ces pratiques séculaires. La réponse résidera peut-être dans ce compromis entre la vision des régions et celle d'un Etat central qui doit aussi composer avec la diminution de ses ressources.

Bibliographie

ALVAR EZQUERRA, A. (1985) *Felipe II, La corte y Madrid en 1561*, Madrid, CSIC.

⁷ Joan Olmos cite cette phrase dans son article présent dans la bibliographie jointe. Sa citation est tirée d'un article de DELGADO, C, PIÑOL, Á (17 mars 2011) « Fomento promete 51.300 millones de inversión en el corredor mediterráneo », *El País*.

- ÁLVAREZ JUNCO, J. (2001) *Mater Dolorosa. La idea de España en el siglo XIX*, Madrid, Taurus.
- BEL, G. (2012) *España, capital París*, Barcelona, Destino.
- GÓMEZ, A (1989) *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización en España*, Madrid, Espasa Calpe.
- MADRAZO, S. (1984) *El sistema de los transportes en España, 1750-1850*, Madrid, Turner.
- ORTEGA y GASSET, J. (1967) *España Invertebrada*, Madrid, Espasa Calpe.
- QUIRÓS LINARES, F. (2009) *Las ciudades españolas en el siglo XIX*, Gijón, Trea.
- RINGROSE, D. (1985) *Madrid y la economía española, 1560-1850. Ciudad, Corte y País en el Antiguo Régimen*, Madrid, Alianza Universidad.
- SEGURA, C. (1994) *Historia de una capital*, Madrid, Alianza editorial.
- SIMANCAS, R. (2011) *Los retos de las infraestructuras del transporte en España*, Madrid, Biblioteca nueva.

Etudes et articles

- ALBALATE, D. , BEL, G. (2011) « Cuando la economía no importa : Auge y esplendor de la Alta Velocidad en España », *Revista de Economía Aplicada*, 19(55), 171-190.
- ALCAIDE GUINDO, P. (2010) « Avance de las magnitudes económicas españolas en 2009 y serie provisional del balance económico regional. Años 2000-2009 », *Cuadernos de información económica*, Núm. 214, 1-64.
- MARAGALL, P. (27 février 2001) « Madrid se va », *El País*.
- MINISTERIO DE FOMENTO, (mars 2011) « *Estudio técnico del corredor ferroviario mediterráneo* », Madrid : Ministerio de Fomento.
- NAFRÍA, I. (11 septembre 2015) « Madrid encabeza el ranking español del PIB per cápita con 31.004 euros », *La Vanguardia*.
- OLMOS, J. (2011), « España invertebrada a gran velocidad », *Revista L'ESPILL*, nº 37.

Biography

Gaëlle Fauchard is a fully qualified Spanish teacher and PhD student at the SCE Doctoral School, specializing in Societies, Cultures and Exchanges. Title of the PhD thesis : *Le secteur de la logistique en Espagne : handicaps, perspectives et enjeux*. Director : Joël Brémond, CRINI. She is responsible for the LEA professional Bachelor's degree 'Management of

Logistics Partnerships' taught at the university's La Roche sur Yon site. She created this degree in 2014.