Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement

Éloïse Libourel

▶ **To cite this version:**

Éloïse Libourel. Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement. Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris-Est, 2015. Français. NNT : 2015PESC1180 . tel-01362229

HAL Id: tel-01362229
https://pastel.hal.science/tel-01362229

Submitted on 8 Sep 2016

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.

UNIVERSITÉ PARIS-EST

ÉCOLE DOCTORALE « VILLE, TRANSPORTS ET TERRITOIRES »

Thèse pour obtenir le grade de docteur en Géographie de l'Université Paris-Est

Spécialité « Transport »

Eloïse LIBOUREL

Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement

Sous la direction de
Nacima BARON-YELLÈS
et
Juan ROMERO GONZÁLEZ

Présentée et soutenue publiquement le 27 novembre 2015

Jury :

Mme Nacima BARON-YELLÈS (Professeur à l'Université Paris-Est), directrice
Mme Josefina CRUZ VILLALÓN (Professeur à l'Université de Séville, Espagne), rapportrice
M. Jean DEBRIE (Professeur à l'Université Paris-I Panthéon-Sorbonne), examinateur
M. Markus HESSE (Professeur à l'Université de Luxembourg), rapporteur
M. Juan ROMERO GONZÁLEZ (Professeur à l'Université de Valence, Espagne), codirecteur
M. Jean-Pierre WOLFF (Professeur à l'Université de Toulouse 2-Le Mirail), examinateur

UNIVERSITÉ PARIS-EST

ÉCOLE DOCTORALE « VILLE, TRANSPORTS ET TERRITOIRES »

Thèse pour obtenir le grade de docteur en Géographie de l'Université Paris-Est

Spécialité « Transport »

Eloïse LIBOUREL

Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement

Sous la direction de
Nacima BARON-YELLÈS
et
Juan ROMERO GONZÁLEZ

Présentée et soutenue publiquement le 27 novembre 2015

Jury :

Mme Nacima BARON-YELLÈS (Professeur à l'Université Paris-Est), directrice
Mme Josefina CRUZ VILLALÓN (Professeur à l'Université de Séville, Espagne), rapportrice
M. Jean DEBRIE (Professeur à l'Université Paris-I Panthéon-Sorbonne), examinateur
M. Markus HESSE (Professeur à l'Université de Luxembourg), rapporteur
M. Juan ROMERO GONZÁLEZ (Professeur à l'Université de Valence, Espagne), codirecteur
M. Jean-Pierre WOLFF (Professeur à l'Université de Toulouse 2-Le Mirail), examinateur

Cette thèse a été préparée dans le cadre du Laboratoire Ville Mobilité Transports (UMR-T 9403, ENPC/IFSTTAR/UPEM).

Elle a également été en partie réalisée dans le cadre de l'Institut interuniversitaire de Développement local (Université de Valence, Espagne).

Elle a bénéficié du soutien financier et logistique de l'Association Rails et Histoire, de la Région Île-de-France, et de la Casa de Velázquez.

In memoriam

Matthieu Giroud.

Résumés

Le « corridor méditerranéen » est à la rencontre d'un projet ferroviaire espagnol datant des années 1920 et d'un projet inscrit dans la planification des réseaux transeuropéens de transport depuis les années 1990. La thèse s'intéresse à l'un axe littoral qu'il désigne, qui comprend des villes, des activités et un ensemble d'infrastructures. Elle part du constat que le corridor méditerranéen doit être inscrit dans un contexte territorial multiple. Il est pérenne par son inscription dans le temps long de la construction et de l'aménagement du territoire espagnol, mais changeant dans la temporalité politique de la planification et de ses phases successives. Enfin, il est multiscalaire par son inscription dans le jeu institutionnel et ses impacts territoriaux. Nous faisons l'hypothèse qu'en Espagne, le corridor méditerranéen interagit avec les enjeux politiques et économiques, au point qu'il ne peut être considéré comme un simple projet de transport (pour l'heure non matérialisé par une infrastructure), mais qu'il doit être envisagé dans sa dimension politique.

À la croisée de ces enjeux, la thèse prend le parti d'une approche territoriale – à la différence de la majorité des travaux qui lui sont consacrés – qui permet d'aborder le corridor méditerranéen sous l'angle de son inscription dans l'espace, en prenant en compte aussi bien les problèmes économiques et politiques qui façonnent le territoire du corridor en amont que les implications du projet sur ce territoire à toutes les échelles en aval. La thèse pose deux questions centrales. Il s'agit d'abord de comprendre comment un objet, qui est au départ un projet d'infrastructures inscrit dans un processus institutionnel de prise de décision en matière d'aménagement du territoire, devient un facteur puissant de recomposition des jeux d'acteurs et de réinterprétation des paradigmes de l'aménagement des territoires à toutes les échelles. Il s'agit ensuite d'interroger la dialectique entre les différents échelons institutionnels d'une part et entre les différentes échelles territoriales (européenne, nationale, régionale et locale) d'autre part. L'inscription du projet dans les territoires peut se faire à travers différentes formes de territorialisation, matérielles ou immatérielles, de la construction d'équipements ferroviaires à la modification du jeu des acteurs dans un territoire donné autour du projet de corridor. On assiste à un double processus de politisation des intérêts locaux par l'action des associations d'entreprises au niveau régional, et de dépolitisation du débat sur le corridor par le biais de l'européanisation du projet.

En s'appuyant sur un ensemble de méthodes fondées principalement sur la pratique d'entretiens, ainsi que sur l'étude des documents de planification et des manifestations du corridor méditerranéen dans le débat public, cette thèse a permis de faire émerger trois résultats principaux. Premièrement, par sa plasticité, le corridor méditerranéen devient un objet politique : il désigne à la fois un projet d'infrastructures aux caractéristiques mouvantes et un catalyseur d'intérêts de nature différente autour d'un objectif commun. Deuxièmement, le corridor méditerranéen, parce qu'il correspond à des représentations territoriales et à des objectifs différents, ne peut s'incarner comme infrastructure car sa matérialité lui ôterait son statut de fédérateur d'intérêts et détruirait l'unité fragile créée autour de sa revendication. Cette impossibilité du corridor méditerranéen est ce qui en fait un excellent médiateur entre les différents acteurs. Troisièmement, le corridor méditerranéen est au centre d'un processus multiple de territorialisation, répondant aux trois sens de ce terme : il apparaît comme un avatar, parmi d'autres, des grandes structures spatiales européennes et espagnoles ; il est un facteur d'émergence de structures territoriales nouvelles par ses impacts sur les territoires locaux ; il permet la recomposition du jeu des acteurs autour d'un projet, dans une réalité spatiale qui lui est propre.

El Corredor Mediterráneo: planificación, politización y territorialización de un proyecto de ordenación del territorio

El "Corredor Mediterráneo" se fundamenta en un proyecto ferroviario español que se remonta a los años1920, así como en un proyecto que constituye una parte de los planes de las Redes Transeuropeas de Transporte desde los años 1990. La tesis se focaliza en el eje litoral al que se refiere el citado corredor, abarcando ciudades, actividades y un conjunto de infraestructuras. En el punto de partida de la tesis, se observa que el Corredor Mediterráneo está ubicado en un contexto territorial polifacético: por un lado, resulta perenne porque se inscribe en la construcción y la organización del territorio español a largo plazo; por otro lado, es variable en cuanto a la temporalidad política de la planificación y de sus sucesivas fases. Además, posee carácter multiescalar debido al surtido institucional en el que se apoya y a sus impactos territoriales. Nuestra hipótesis central enuncia que, en España, el Corredor Mediterráneo interactúa con las cuestiones políticas y económicas, hasta tal punto que ya no puede considerarse como un simple proyecto de transporte (que hasta ahora no queda materializado como infraestructura), sino como un acontecimiento cuya dimensión política debe tenerse en cuenta.

Partiendo de las cuestiones anteriormente descritas, en el presente estudio se ha optado por una aproximación territorial que –a diferencia de la mayoría de las publicaciones– permite abordar el Corredor Mediterráneo con la perspectiva de su inscripción espacial, teniendo en cuenta tanto los problemas políticos y económicos que modelan el territorio del Corredor, como las consecuencias del proyecto en dicho territorio a todas las escalas. A lo largo de la tesis planteamos dos preguntas centrales: la primera de ellas se formula para entender cómo un objeto que primero fue un proyecto de infraestructuras, enmarcado en un proceso institucional de ordenación territorial, se llega a convertir en un potente factor que incita a revisar el papel de los distintos actores, así como a reinterpretar los paradigmas de la ordenación del territorio a todas las escalas; por medio de la segunda pregunta, se trata de cuestionar la dialéctica hallada tanto entre los distintos niveles institucionales por una parte, como entre las distintas escalas territoriales (europea, nacional, regional y local), por otra parte. La integración del proyecto en los territorios puede hacerse a través de distintas formas de territorialización, materiales o inmateriales: desde la construcción de determinados equipos ferroviarios, hasta la modificación de las relaciones entre los distintos actores en un determinado territorio en torno al proyecto de Corredor. Se observa, por lo tanto, un doble proceso de politización de los objetivos locales por parte de las asociaciones de empresas a nivel regional, y de despolitización del debate sobre el Corredor a través de la europeización del proyecto.

Apoyándose sobre un conjunto de metodologías basadas principalmente en la realización de entrevistas, en el estudio de los documentos de planificación y en las manifestaciones que el Corredor Mediterráneo plasma en el debate público, de la tesis se derivan tres resultados principales. Primero, por su carácter flexible, el Corredor Mediterráneo se convierte en un objeto político: se refiere a la vez a un proyecto de infraestructuras de características cambiantes y a un catalizador de distintos intereses que giran en torno a un objetivo común. Segundo, el Corredor Mediterráneo, al corresponderse con representaciones territoriales y objetivos distintos, no puede concretarse como infraestructura, pues la materialidad le quitaría su capacidad a homogeneizar intereses y destruiría la frágil unidad creada por su reivindicación. Esta imposibilidad del Corredor Mediterráneo es lo que lo transforma en excelente intermediario entre los distintos actores. Tercero, el Corredor Mediterráneo está al centro de un proceso múltiple de territorialización, cumpliendo con los tres sentidos de la palabra: aparece como un avatar, entre otros, de las grandes estructuras espaciales europeas y españolas; es, por sus impactos sobre los territorios locales, un factor de surgimiento de nuevas estructuras territoriales; y permite, por último, la reorganización del papel de los actores en torno al proyecto, dentro de su propia realidad espacial.

The Mediterranean Railway Corridor: Organization, Politization and Territorialization of a Spatial Planning project

The Mediterranean corridor stands at the meeting point of a Spanish railway project in the 1920s and a second project which has formed part of the Trans-European Networks of Transport since the 1990s. The subject is thus this coastal axis, including cities, activities and infrastructure. The bottom line is the idea that the Mediterranean corridor has to be placed in a territorial context that is plural. Indeed, it is both perennial, within the scope of the long-term timeline of the construction and planning of the Spanish territory, and evolving within the political temporality of the planning process and its successive stages. It also has an inherent multiscalar component due to the institutional process and to its impact on the territory. Our hypothesis is that in Spain the corridor involves an interaction with the political and economic questions, so that it cannot be simply considered as a transport project (yet not materialized by infrastructure), and should rather be tackled through its political dimension.

Right at the meeting point of these stakes, we have chosen to use a territorial approach, contrary to the majority of works that have been dedicated to this subject. This territorial angle makes it possible to study the Mediterranean corridor through its spatial dimension, taking into account both the economic and political questions that shape the corridor in its territorial aspect and the various implications of the project on this territory at all scales. This thesis develops two main ideas. The first ambition of this work is to understand how this project, which began as a plan for infrastructure as part of a decision-making process regarding spatial planning, then became a powerful factor in the rearticulation of the roles of the different stakeholders and the reinterpretation of the paradigms of planning at all scales. We will then be able to investigate the dialectics between the various institutional levels on the one hand and between the various territorial scales (European, national, regional and local) on the other hand. The integration of the project within the territories can be performed through different forms of territorialisation, both material and immaterial, from the construction of railway equipment to the rearticulation of the roles of the stakeholders within a given territory. We therefore witness a double process of politisation of the local interests through the action of business associations at the regional level, and depolitisation of the debate about the corridor as the project reaches a European level.

Three key outcomes emerged from this work based on a methodology relying mainly on interviews as well as the study of planning documentation and the manifestations of the Mediterranean corridor in the public debate. The first idea is that, given its plasticity, the corridor becomes indeed a political subject: it is both a project for infrastructure with evolving characteristics and a catalyst gathering different interests around a common objective. Secondly, as it corresponds to different territorial representations and objectives, the Mediterranean corridor cannot be materialized as infrastructure because this materiality would deprive it from its role as a federator of interests and would therefore destroy the fragile unity that was made possible by its claim. This inherent material impossibility of the Mediterranean corridor is at the same time a fundamental component of its position as a mediator between the different stakeholders. Finally, being at the centre of a territorialisation process that is indeed plural, the Mediterranean corridor echoes all three meanings of this concept: it is one of the avatars of the major European and Spanish spatial structures; it is also a factor of the emergence of new territorial structures at a local scale; and it allows a reorganisation of the interactions of the different stakeholders around a project, within its very own spatial manifestation.

Remerciements

Mes plus vifs remerciements vont tout d'abord à mes directeurs, Nacima Baron-Yellès et Juan Romero González. La première, de la genèse du sujet à la rédaction de la thèse, a toujours été présente, m'a accordé sa confiance et m'a poussée à approfondir et à construire bien des points. Le second a accepté de superviser mon travail depuis l'Espagne et en a suivi et épaulé chaque développement de très près ; toujours encourageant et d'excellent conseil, il m'a ouvert de nombreuses portes et a été l'inspirateur de nombreuses analyses.

Par ailleurs, je souhaite remercier tous ceux qui ont participé d'une manière ou d'une autre à l'encadrement et au déroulement de cette thèse du point de vue scientifique comme du point de vue matériel : tous les collègues du LVMT, qui m'accueille depuis 2011, et en particulier Pierre Zembri, Caroline Gallez et Alain L'Hostis pour les passionnantes discussions que nous avons eues, les doctorants du laboratoire dans leur ensemble (Julie, Etienne, Benoît, Aude, Cyril, Richard, Maylis… et tous les autres !), et Sophie Cambon qui a su apaiser mes angoisses administratives diverses ; Joan Noguera et l'équipe de l'IIDL, qui m'a accueillie à Valence durant trois mois ; la Casa de Velázquez, qui m'a offert d'excellentes conditions de séjour à Madrid ; l'Association Rails et Histoire pour son soutien matériel, mais aussi et surtout pour son cadre scientifique si bien piloté par Marie-Noëlle Pollino ; la *Fundación de Ferrocarriles Españoles* enfin, pour les journées passées dans ses archives avec l'aide irremplaçable de ses bibliothécaires.

Durant ces recherches, le temps passé sur le terrain a été primordial. Je voudrais donc témoigner de ma profonde reconnaissance envers tous ceux qui m'ont accordé de leur temps en acceptant de répondre à mes questions, en me donnant des conseils et en élargissant toujours mes perspectives de recherche. Ils sont l'élément clé de cette thèse. Ma gratitude va également aux enseignants-chercheurs des universités espagnoles qui ont accepté de faire passer, en ma présence ou non, mes enquêtes pendant leurs cours, ainsi qu'aux étudiants qui ont accepté d'y répondre. Merci aussi à Mari-Carmen Bosch Rubio, à Valence, et à Alexandra Bill, à Madrid, qui ont beaucoup contribué à la qualité du terrain. Enfin, parmi tous les chercheurs avec qui j'ai eu plaisir à discuter, je voudrais citer Armando Ortuño et son équipe alicantine (Patricia, Graciela, David, Juan Carlos), Carmen Bellet, Salvador Antón et Aaron Gutiérrez, Josefina Cruz, Josep Vicent Boira, Cyril Trépier... Dans le domaine ferroviaire enfin, je tiens à remercier tout particulièrement l'Union internationale des Chemins de Fer, et en particulier Iñaki Barrón de Angoiti et Mouna Bennouna, qui m'ont permis d'assister à de passionnantes et instructives formations dans le domaine de la grande vitesse et d'entrer en contact avec certains acteurs clés pour mes recherches.

Dans un autre registre, cette thèse doit beaucoup – à des titres divers – à ceux qui ont partagé les meilleurs et les pires moments des trois dernières années : Daniel Florentin, complice doctoral par excellence, ainsi que Camille Morvant et Raphaëlle Ducret pour le partage de leurs expériences de thèse ; Charlotte Ruggeri, Matthieu Schorung, Liu Liu et Anaïs Volin pour leurs échanges sur la « corridoritude » et pour le croisement de nos terrains respectifs ; Patricia Fernández Aracil et Benjamin Capellari pour leur complicité internationale ès

dictionnaires de géographie, ainsi que pour leur assistance linguistique sans faille, accompagnés en cela de Christianne Beasley et Marie Moulène ; Florent Le Néchet, Samuel Mermet et Ibtissem Tounsi-Guérin pour leur aide statistico-cartographique ; Mounya el-Hadeuf et Virginie Boutueil pour leurs échanges chocolatés, ainsi que Shadi Sadeghian pour ses indispensables « bonbonothérapies » ; Marie Moulène, Jeanne Mallet et Diane Martinez pour leur accueil chaleureux dans leur « pension 13 étoiles » – à laquelle j'en décerner une 14ème pour l'occasion – et pour les litres de thé avalés… Une mention toute particulière va à Caroline Labrune, soutien moral indéfectible, pour les déjeuners, thés et moments de travail partagés en bibliothèque, ainsi que pour ses relectures attentives. Que l'ensemble de ceux qui ont relu tout ou partie de ce travail – en particulier Jean-Baptiste Feller, Matthieu Schorung et Marion Labourey – soient remerciés mille fois !

Enfin, *last but not least*, je remercie tout particulièrement mes parents pour leur bienveillante présence, leur indéfectible soutien et leur infinie patience dans la relecture intégrale du manuscrit, ainsi que Jean-Baptiste, qui m'a soutenue et supportée – au sens propre – pendant tout le temps de cette recherche, qui a su cohabiter avec une thèse dans les différents moments de son élaboration, et sans qui les dernières semaines eussent sans doute été beaucoup plus difficiles !

Sommaire

Résumés 1

Remerciements 5

Sommaire 7

Introduction générale 9

PREMIÈRE PARTIE Le corridor méditerranéen : pluralité, unité et mutabilité d'un objet géographique 31

Chapitre 1er La notion de corridor : entre approches théoriques et construction institutionnelle européenne 35

Chapitre 2 Le corridor méditerranéen dans son contexte historique : évolutions et mise en œuvre d'une vision 87

Chapitre 3 Le corridor méditerranéen, objet d'un jeu institutionnel à plusieurs niveaux 127

Chapitre 4 Le corridor méditerranéen dans ses territoires 171

DEUXIÈME PARTIE Le corridor méditerranéen : argumentaires, politisation et partage d'une vision 207

Chapitre 5 Des intérêts des acteurs à la politisation des discours sur le corridor méditerranéen 211

Chapitre 6 L'européanisation de la revendication du corridor méditerranéen 265

Chapitre 7 Médiatisation, transmission et réception d'un débat sur le corridor méditerranéen 305

TROISIÈME PARTIE La territorialisation du corridor méditerranéen : vers une réinterprétation des paradigmes territoriaux 361

Chapitre 8 Un corridor pour penser les territoires euro-méditerranéens 365

Chapitre 9 La difficile territorialisation du corridor méditerranéen en Espagne 405

Chapitre 10 Le corridor méditerranéen dans ses ancrages locaux : une territorialisation en pointillés 453

Conclusion générale 503

Bibliographie 515

Table des sigles 557

Table des illustrations 559

ANNEXES 565

Table des matières 635

Introduction générale

"Soñar el sueño imposible, luchar contra el enemigo
invencible, correr donde valientes no se atrevieron,
alcanzar la estrella inalcanzable."

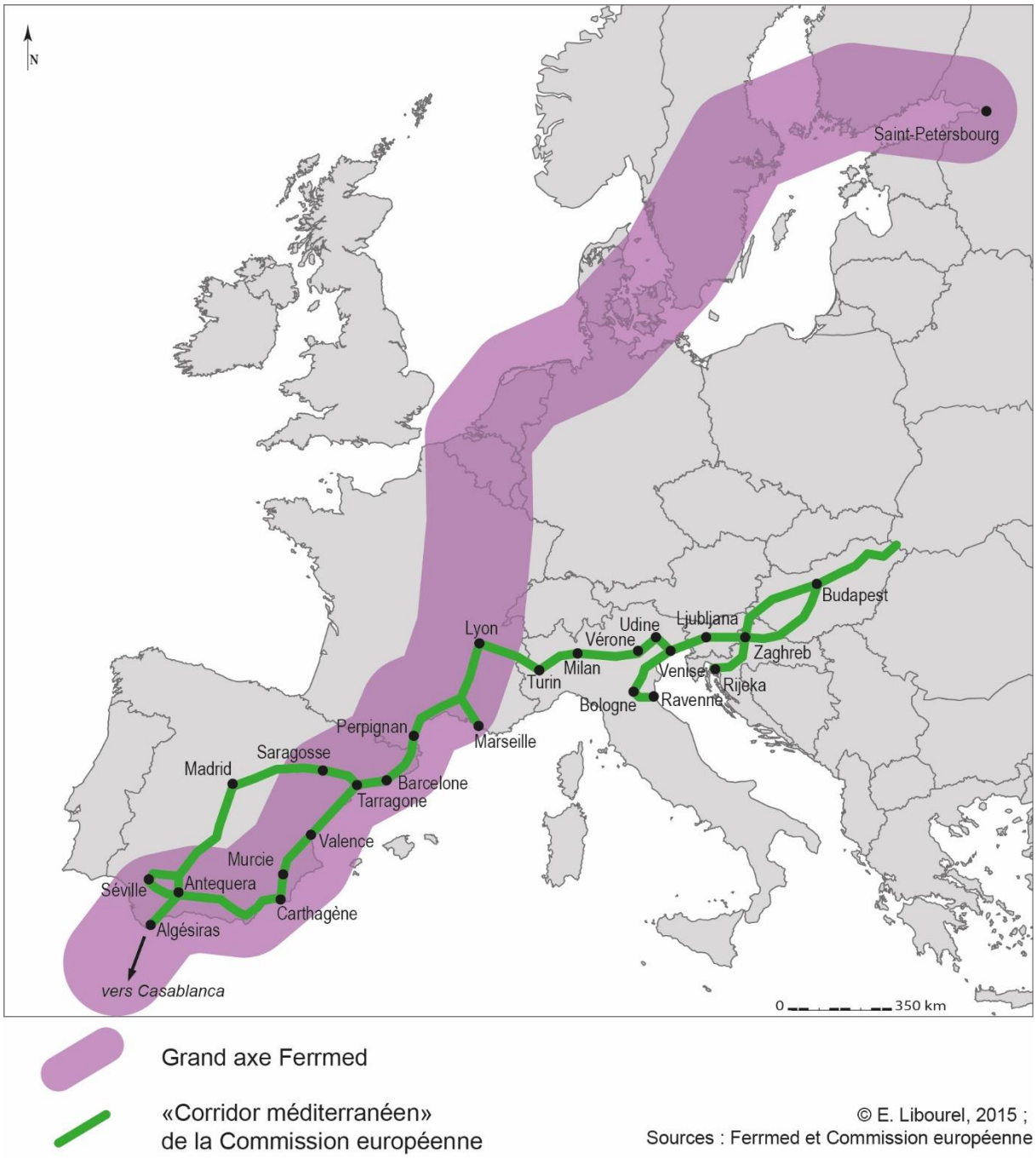
(Miguel de Cervantes, *Don Quijote*, 1605)

En janvier 2015, au début d'une année électorale cruciale en Espagne, le gouvernement présidé par Mariano Rajoy (Parti populaire) annonce que le train à grande vitesse (AVE) arrivera avant la fin de l'année dans huit nouvelles capitales de province – ce qui représente la construction d'un millier de kilomètres de voies supplémentaires – conformément aux promesses portées par les gouvernements successifs. C'est bien la grande vitesse pour les voyageurs et non le transport de fret qui est mis en avant dans la campagne. Par ailleurs, la cartographie des nouveaux tronçons montre un rééquilibrage du réseau vers l'ouest et le nord de l'Espagne, à l'exception de courtes extensions vers Castellón, Murcie et Grenade[1]. Une ligne en Estrémadure, reliant Badajoz à Plasencia, confirme la volonté de desservir toutes les provinces à grande vitesse. Parmi ces priorités, le corridor méditerranéen tend à disparaître en tant qu'axe, tout en étant présent, puisque la quasi-totalité des provinces littorales – à l'exception d'Almeria – sera ainsi reliée. Ce jeu de présence-absence dans les plans d'infrastructures, qui se manifeste par des opérations ponctuelles aboutissant à une fragmentation de l'axe, est l'un des fils conducteurs de la longue histoire du corridor méditerranéen. En effet, depuis les années 1920, cette histoire est marquée par une alternance de moments de grâce et de disgrâce dans la planification des infrastructures nationales. Il est également un enjeu politique de premier ordre, produit de la confrontation de visions contraires. Le débat sur l'aménagement de cet axe littoral est désormais porté sur la scène européenne, qui lui donne à la fois une légitimité extérieure à son contexte d'origine, des possibilités accrues de financement, et de nouveaux enjeux en matière d'aménagement et de gouvernance.

[1] Felipe Alonso, « Fomento inaugurará en 2015 más de 1.000 nuevos kilómetros de alta velocidad », *El Economista*, 9 avr. 2014.

Le corridor méditerranéen : quelle(s) définition(s) ?

L'appellation « corridor méditerranéen » renvoie à un objet géographique qui fait référence à plusieurs tracés et projets, à l'échelle espagnole comme à l'échelle européenne.



Carte 1- Tracés du corridor méditerranéen à l'échelle européenne

Le corridor méditerranéen désigne aujourd'hui à la fois un projet espagnol de longue date devant relier entre elles les régions littorales, et l'un des 9 axes multimodaux définis par la

Commission européenne en 2013[2] pour constituer la trame du réseau central de transports. Dans cette vision européenne, le corridor méditerranéen s'étend du sud de l'Espagne – pays qu'il traverse avec un double tracé par le littoral et par l'intérieur – jusqu'à la frontière ukrainienne. En outre, le corridor méditerranéen fait également référence à la proposition de grand axe ferroviaire transeuropéen portée par Ferrmed[3], groupe de pression qui voit dans le littoral méditerranéen espagnol le tronçon fondamental d'un axe de fret s'étendant de Casablanca, au Maroc, à Saint-Pétersbourg, en Russie (*cf. Carte 1*).

Les différents tracés envisagés pour le corridor méditerranéen et les espaces géographiques dans lesquels ils s'inscrivent convergent uniquement dans sa partie espagnole. C'est en outre en Espagne que se trouvent les origines du projet, les principaux territoires concernés, ainsi que les acteurs qui en portent la revendication. Considérant que le corridor méditerranéen est historiquement et géographiquement situé et qu'il est ancré dans le contexte économique et politique national, nous concentrerons notre analyse sur sa partie espagnole. Par ailleurs, les tracés projetés au nord des Pyrénées et au sud du Détroit de Gibraltar sont plus récents, n'ont pas la même stabilité dans le temps, et ne donnent pas lieu aux mêmes processus d'appropriation territoriale, ni aux mêmes revendications politiques.

Le corridor méditerranéen espagnol, s'il constitue un objet pérenne en tant que projet d'aménagement du territoire, ne peut toutefois pas être réduit à une définition univoque. Il présente en effet de multiples facettes, évoluant dans le temps et l'espace selon les contextes politiques et économiques à différentes échelles. Nous proposons de retenir en première approche trois critères de définition fondamentaux. Il s'agit premièrement d'un projet d'infrastructure ferroviaire dont la destination – fret, voyageurs ou trafic mixte – varie, longeant le littoral méditerranéen espagnol, et d'une longueur pouvant aller, selon les plans et les époques, de la frontière française à Valence, Alicante, Murcie, Almeria ou Algésiras. Cette première définition est d'emblée problématique car les bornes spatiales et le contenu de l'objet ne sont pas nettement délimités, offrant plusieurs interprétations possibles, successivement ou concomitamment. Il s'agit ensuite d'un projet daté et situé, dont l'origine remonte aux années 1920 dans la région de Valence pour les premières revendications. Durant près d'un siècle, le projet a connu des phases successives d'aménagement ponctuées de documents de planification et d'événements politiques. Son centre de gravité a évolué vers le

[2] Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, Bruxelles, Commission européenne, 2013, 48 p.
[3] Ferrmed, *Ferrmed Global Study. Ferrmed Great Axis Rail Freight Network and its Area of Influence.*, Bruxelles, Commission européenne, 2009, 205 p.

nord, c'est-à-dire vers la Catalogne, tout en élargissant son espace de référence à l'Europe. Enfin, le corridor méditerranéen est un projet qui prend une dimension politique fondamentale dans le contexte des rapports de forces entre échelons institutionnels multiples.

Si le terme de corridor méditerranéen est répandu en Espagne, s'il est repris par la Commission européenne, et s'il fait consensus parmi les acteurs impliqués dans le projet à tous les niveaux, son usage renvoie néanmoins à un problème de terminologie. En effet, le terme de corridor tel qu'il est employé par les différents acteurs n'est pas univoque. Il recouvre des réalités ou des visions différentes et fait en cela référence à d'autres termes comme celui d'arc, d'axe, de façade… auxquels il se substitue souvent par commodité d'expression et auxquels il fait néanmoins écho par le sens qu'il contribue à construire. La notion renvoie à un ensemble de sens assez large, pouvant inclure un objet tel que le corridor méditerranéen, mais ne se limitant pas à cette seule acception. La question de la définition des corridors de transport pose problème et sera l'un des enjeux de la thèse : il s'agira de savoir d'une part si le projet dénommé « corridor méditerranéen » correspond à la définition des corridors de transport, et d'autre part s'il permet d'amender ou de compléter cette définition. Dans un premier temps, il est possible de donner une définition *a minima* du corridor comme espace de largeur variable, orienté longitudinalement autour d'infrastructures de transport qui desservent des territoires. Au cours de la thèse, nous utiliserons le terme d'axe comme l'expression la plus neutre pour désigner l'espace linéaire longeant le littoral méditerranéen, doté de ses caractéristiques propres en termes économiques, démographiques, etc. En revanche, les termes d'arc, de façade ou de rangée, également mobilisés autour du corridor méditerranéen, renvoient à des concepts situés en termes d'organisation du territoire, et parfois datés dans l'histoire des politiques européennes d'aménagement. L'ensemble de ces définitions et du champ sémantique associé au corridor méditerranéen pose problème et devra être interrogé. En première approche, le corridor peut être qualifié « d'idée territoriale », terme qui permet de le désigner dans sa complexité et son lien à l'espace géographique tout en s'affranchissant d'un vocabulaire disciplinaire trop marqué et en faisant référence à la charge symbolique et politique que revêt le projet. Nous travaillerons donc sur un objet géographique caractérisé par le fait qu'il n'existe pas encore. En effet, le corridor méditerranéen est inscrit dans des documents de planification espagnols et européens, il est également au centre d'un débat politique national en Espagne, et il a des impacts sur les territoires par le biais de certains équipements à l'échelle locale, mais il n'est pas réalisé en tant qu'infrastructure de transport, ce qui laisse la possibilité d'une fluctuation des projets et des définitions.

Le terme de « corridor méditerranéen » est une appellation commune en Espagne, partagée à la fois par les acteurs institutionnels, politiques et économiques, et par la société civile. Toutefois, ailleurs en Europe, son usage semble réservé à un petit groupe de personnes spécialistes des transports dans le sud de l'Europe ou des questions d'aménagement du territoire européen. En effet, nous avons pu constater au cours du travail de recherche que cette appellation désignait en Espagne, si ce n'est une réalité bornée et bien précise, du moins un objet familier à l'ensemble des interlocuteurs, y compris en-dehors du cercle des spécialistes ou des acteurs directement concernés. À l'inverse, il est frappant de remarquer à quel point le corridor méditerranéen est un objet non identifié ailleurs en Europe, et en particulier en France, y compris pour des chercheurs spécialisés dans le domaine des transports et pour des acteurs du monde ferroviaire. Il semble donc y avoir un fort décalage dans l'appréhension du corridor méditerranéen comme objet en Espagne et hors d'Espagne. Nous pouvons faire l'hypothèse que ceci est lié à sa nature politique dans le cadre national : le corridor méditerranéen est un objet de pouvoir au centre de conflits politiques espagnols, ainsi qu'un objet de débat sur la question territoriale[4], sur le lien entre Madrid et Barcelone, entre les Communautés autonomes et le gouvernement central.

Le corridor méditerranéen dans la littérature

Le corridor méditerranéen est un projet relativement peu étudié en tant que tel au regard de son ancienneté. En outre, il est le plus souvent abordé au prisme d'une thématique unique (le fret, les ports, la grande vitesse…). Les études scientifiques sur le sujet sont presque toutes espagnoles, et elles sont essentiellement le fait de chercheurs des régions méditerranéennes.

Plusieurs champs disciplinaires consacrent des analyses à la question du corridor méditerranéen, sous des angles différents qui font ressortir les facettes du sujet. L'économie est la discipline qui produit la majorité des travaux scientifiques sur le corridor. Elle aborde le sujet soit sous l'angle de son impact sur l'économie en général, soit sous un angle sectoriel. La question de l'intérêt du corridor méditerranéen et de sa pertinence socio-économique nourrit une partie des travaux de recherche, qui s'intéressent en particulier aux flux existants

[4] Alain Faure, *La question territoriale. Pouvoirs locaux, action publique et politique(s)*, Habilitation à diriger des recherches, Université Pierre Mendès-France-Grenoble II, Grenoble, 2002, 258 p ; Benoît Pellistrandi, « L'Espagne face à elle-même », *Vingtième siècle. Revue d'histoire*, 2002, nº 2, p. 57‑71.

sur l'axe littoral ou potentiellement engendrés par la nouvelle infrastructure ferroviaire[5]. Il s'agit dans ces travaux d'une part d'interroger la pertinence de l'investissement dans le corridor méditerranéen eu égard au potentiel de trafic constaté et aux enjeux économiques mondialisés, et d'autre part de comparer le rapport coût-bénéfice du corridor méditerranéen à celui d'autres grandes infrastructures, notamment les lignes à grande vitesse, pour lesquelles des efforts importants ont été consentis en Espagne[6]. Dans le même temps, certains travaux d'économistes sont focalisés sur un secteur en particulier. En la matière, les principales études portent sur l'agriculture[7] et sur l'industrie[8], les deux principaux foyers de la revendication du corridor méditerranéen. Toutefois, ces études ne sont généralement pas centrées sur le corridor mais sur une thématique plus large, comme la question des exportations vers l'Europe par exemple, qui place le corridor au centre d'une partie de l'analyse. À ces questions s'ajoutent celles, centrales pour l'axe ferroviaire en projet, du transport de fret, de la logistique, et de la concurrence intermodale[9].

---

[5] Josep Vicent Boira i Maiques, « El corredor de la Mediterrània en l'horitzó del 2025: Fluxos, infraestructures i escenari global », *Idees: Revista de temes contemporanis*, 2009, nº 32, p. 103‑112 ; Agustí Segarra et al., *Anàlisis coste-beneficio del corredor mediterráneo y sus alternativas*, Tarragone, Universitat Rovira i Virgili, 2013, 94 p ; Germà Bel i Queralt, « La racionalización de las infraestructuras de transporte en España », *Cuadernos económicos de ICE*, 2010, nº 80, p. 211‑228 ; Blanca Arenas Ramírez et al., « Cuantificación de incertidumbres en el trasvase de tráfico de mercancías en ejes de transporte », Santander, XI Congreso de Ingeniería del Transporte, CIT 2014, 2014 ; César Muñoz Martínez, Fernando Barreiro Pereira et Vicente Inglada López de Sabando, « Análisis económico del Corredor Ferroviario Mediterráneo en el marco de la Red Transeuropea de Transporte », *RUE: Revista universitaria europea*, 2014, nº 20, p. 49‑72.

[6] Daniel Albalate del Sol et Germà Bel i Queralt, « Cuando la economía no importa: Auge y esplendor de la alta velocidad en España », *Revista de Economía Aplicada*, 2011, vol. 19, nº 55, p. 171- 190.

[7] Javier Vidal Olivares, « L'impact des chemins de fer dans l'économie espagnole : le cas de l'agriculture du Pays valencien, 1850-1914 », *Histoire, Economie et Société*, 1992, nº 1, p. 157‑172 ; David Ferrero Carreres et Francisco Manuel Moreno Valentín, *Estudio y análisis económico de viabilidad de implantación de una planta hortícola, en el polígono industrial La Redonda de El Ejido, Almería*, Mémoire de Master, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, 2014, 197 p ; Juan Carlos Pérez Mesa et Mª Carmen García Barranco, *Influencia de la distribución europea en la gestión logística del exportador: El caso de España, Alemania, Francia y Países del Este*, Almería, Universidad de Almería, 2015, vol.45, 228 p ; Alfredo Morales Gil, *Aspectos geográficos de la horticultura de ciclo manipulado en España*, Alicante, Universidad de Alicante, 1997, 165 p.

[8] Joaquín David Romera Franco, « Dinámica industrial, planteamiento y ordenación del territorio en el municipio de Lorca (Murcia, sureste de España) », *Investigaciones Geográficas*, 2011, nº 54, p. 249- 278 ; José Luis Sánchez Hernández, « La reestructuración industrial en las provincias españolas desde la perspectiva de la rentabilidad », *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 1997, nº 24, p. 127- 146 ; Mariano Serrano, « Referente mediterráneo. El nuevo muelle de la Química del puerto de Tarragona entra en actividad. », *Revista del Ministerio de Fomento*, 2014, nº 644, p. 36- 37 ; Pedro José Milla Bordera, « La exclusión de la comarca de la Foia de Castalla (Alicante) por el trazado del nuevo proyecto del Corredor Ferroviario del Mediterráneo », *GeoGraphos*, 2013, vol. 4, nº 41, p. 224- 239.

[9] Vanesa Cámara Boluda, *Estudio de la competencia de los puertos de la fachada Este española frente a los del Norte de Europa como vía de acceso de las mercancías a los mercados europeos. Influencia del corredor mediterráneo*, Mémoire de fin d'études, Universidad Politécnica de Valencia, Valencia, 2012, 180 p ; Francisco Aguayo González et al., « Estrecho de Gibraltar y Autopistas del Mar en la Competitividad del Corredor Mediterráneo », Málaga, V Congreso internacional de ordenación del territorio, 2007 ; Armando Estrada, « La realidad del transporte de mercancias en España. Los fracaso del Corredor Mediterráneo. », *Logística*,

Les analyses économiques et géographiques du corridor méditerranéen sont indissociables d'une analyse politique du sujet. Elles concernent au premier chef les choix faits en termes d'infrastructures en Espagne et la place du corridor méditerranéen dans ces choix. Elles émanent également de chercheurs engagés, en particulier catalans, comme Germà Bel[10] ou valenciens, comme Josep Vicent Boira[11]. Ces deux auteurs s'expriment aussi régulièrement par des tribunes dans la presse[12]. L'analyse politique porte également sur les relations avec l'Europe et sur le sens du corridor méditerranéen dans son ouverture sur le marché continental[13], ainsi que sur les politiques régionales[14].

À la croisée de la géographie et de l'économie, la question de l'intégration régionale est également traitée dans la littérature sous l'angle spatial de la construction d'un ensemble littoral cohérent partageant un certain nombre de caractéristiques communes autour du corridor méditerranéen[15], en particulier du point de vue des intérêts économiques et commerciaux, mais également de la construction d'ensembles territoriaux macro-régionaux

---

transporte, paquetería y almacenaje, 2014, nº 207, p. 3 ; Armando Estrada, « ¿Puede el corredor mediterráneo afectar al transporte por carretera? », *Transporte y logística terrestre*, 2011, nº 180, p. 3.

[10] G. Bel i Queralt, « La racionalización de las infraestructuras de transporte en España », art cit ; Germà Bel i Queralt, *España, capital París: ¿por qué España construye tantas infraestructuras que no se usan? : una respuesta económica a un problema político*, Barcelona, Destino, 2012, 345 p ; Germà Bel i Queralt, « Infrastructure and nation building: The regulation and financing of network transportation infrastructures in Spain (1720–2010) », *Business History*, 2011, vol. 53, nº 5, p. 688‑705 ; Carmen Bellet, María Pilar Alonso Logroño et Antònia Casellas, « Infraestructuras de transporte y territorio. Los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España », *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 2010, nº 52, p. 143‑163.

[11] Josep Vicent Boira i Maiques, « Infraestructuras y financiación en España: hacia un nuevo paradigma » dans Oriol Nel·lo i Colom, Rubén Camilo Lois González et Josefina Gómez Mendoza (dir.), *Repen-sar el Estado. Cri-sis eco-nó-mica, con-flic-tos terri-to-ria-les e iden-ti-da-des polí-ti-cas en España*, Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela, 2013, p. 101‑109 ; Josep Vicent Boira i Maiques, « Débats et combats: al voltant del corredor mediterrani », *Revista de Catalunya*, 2013, nº 282, p. 3‑6 ; Josep Vicent Boira i Maiques et David Prytherch, « Ordenar el territorio con corredores. Espacio y política en España a propósito de la revisión de la red TEN-T de la Unión Europea. », Universidad de Zaragoza, Análisis espacial y representación geográfica: innovación y aplicación, 2015.

[12] Josep Vicent Boira i Maiques, « Los otros y Catalunya », *La Vanguardia*, 15 mai 2014 ; Josep Vicent Boira i Maiques, « Un corredor chino », *La Vanguardia*, 3 juill. 2014 ; Josep Vicent Boira i Maiques, « Un corredor alemán », *La Vanguardia*, 3 janv. 2014 ; Germà Bel i Queralt, « Corredor para todos », *La Vanguardia*, 20 oct. 2011 ; Germà Bel i Queralt, « Un gobierno isabelino », *La Vanguardia*, 1 juill. 2014.

[13] Josep Vicent Boira i Maiques, *Euram 2010: la via europea*, Valencia, Tres i Quatre, 2002, 196 p ; Josep Vicent Boira i Maiques, « L'Eix Mediterrani: entre les dinàmiques locals i la perspectiva megaregional », *Documents d'anàlisi geogràfica*, 2010, vol. 56, nº 1, p. 91‑109 ; César Muñoz Martínez, *La red transeuropea de transportes y el corredor Mediterráneo*, Madrid, Working Paper, 2012.

[14] José A. Díez Verdejo et Javier Pinazo Hernandis, « La eurorregión Pirineos-Mediterráneo: una evaluación estratégica », *Cuadernos constitucionales de la Cátedra Fadrique Furió Ceriol*, 2005, nº 52, p. 131- 153 ; Rafael Giménez i Capdevila, « Ideologia i geopolítica en la configuració del sistema de transports transpirinenc (1982-2011) », *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 2012, p. 79- 99 ; Francesc Carbonell Llovera et Josep Báguena, « El proceso de construcción del arco mediterráneo: una calle de doble dirección », *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*, , nº 44, p. 8- 19.

[15] José Maria Serrano Martinez, « Del arco al eje mediterraneo en España. Hacia la consolidacion de un corredor de transportes », *Finisterra*, 2012, XLVII, nº 93 ; Jesús Montesinos, « El imposible Corredor Mediterráneo », *Valencia News*, 21 janv. 2014 ; « Futurs del Corredor Mediterrani », *Foment*, 2014, nº 2142, p. 31‑45.

susceptibles d'une meilleure intégration dans l'Union européenne et dans les marchés mondialisés. Il s'agit donc d'une prise en compte des questions territoriales par leurs à la fois enjeux économiques et politiques. Le rapport entre le territoire et l'infrastructure est également abordé, que ce soit à l'échelle nationale pour souligner la place du corridor méditerranéen dans le schéma général des transports[16], à l'échelle des régions du littoral concernées par le projet[17] pour mettre en évidence la construction d'un territoire méditerranéen, où à l'échelle locale à travers des études d'impact[18] portant sur l'implantation d'équipements de transports et sur leurs conséquences.

À la littérature scientifique sur le corridor méditerranéen, relativement concentrée autour des travaux de quelques auteurs clés, s'ajoute une abondante production de littérature grise sous forme de rapports, d'études et de documents institutionnels, publiés à tous les échelons. En Espagne, les documents de planification nationaux sont majoritairement consacrés à l'ensemble du réseau, et de ce fait n'accordent que rarement une place centrale au corridor méditerranéen, qui y est évoqué comme l'un des multiples projets d'infrastructures proposés. Toutefois, le *Ministerio de Fomento* (le Ministère chargé notamment des Transports)[19] publie régulièrement des communiqués ou des rapports sur le corridor méditerranéen[20]. Ces documents spécifiques au corridor sont souvent produits au fil de l'eau, entre deux documents de planification, afin de s'inscrire dans un moment fort du débat politique. Certains d'entre

[16] Joan Olmos, « España, invertebrada a gran velocidad », *L'ESPILL*, 2011, nº 37, p. 2‑12.

[17] J.V. Boira i Maiques, « Débats et combats », art cit ; J.V. Boira i Maiques, « L'Eix Mediterrani », art cit ; Lluis Català i Oltra, *L'Eix Castello-Tortosa-Tarragona. Economia, poblacio i infraestructures al node central de l'arc mediterrani*, Valencia, IIVEE, 2013, 93 p.

[18] Ana Isabel Escoms Martínez, *El Corredor Mediterráneo como oportunidad: análisis y perspectivas del suelo destinado a actividades económicas en la provincia de Valencia*, Mémoire de Master, Universidad Politécnica de Valencia, Valencia, 2014 ; J.D. Romera Franco, « Dinámica industrial, planteamiento y ordenación del territorio en el municipio de Lorca (Murcia, sureste de España) », art cit ; M. Serrano, « Referente mediterráneo. El nuevo muelle de la Química del puerto de Tarragona entra en actividad. », art cit ; P.J. Milla Bordera, « La exclusión de la comarca de la Foia de Castalla (Alicante) por el trazado del nuevo proyecto del Corredor Ferroviario del Mediterráneo », art cit ; D. Ferrero Carreres et F.M. Moreno Valentín, *Estudio y análisis económico de viabilidad de implantación de una planta hortícola, en el polígono industrial La Redonda de El Ejido, Almería*, *op. cit.* ; Miguel Huertas Fernández, *Centralidad e identidad local en geografías hiperescalares: las cartografías de las encrucijadas territoriales del sudeste ibérico*, Mémoire de fin d'études, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada, Granada, 2012, 53 p.

[19] Au sens propre *fomento* signifie « développement ». Comme intitulé ministériel, le terme recouvre les questions d'aménagement, de logement, de transport et d'équipement. Il n'est pas traduisible de manière synthétique.

[20] José Blanco López, « Comparecencia del Ministro de Fomento, José Blanco, en la Comisión de Fomento del Congreso. Corredor Mediterráneo. 15 de septiembre de 2011 », Madrid, 2011 ; Maribel de Álamo, « Finalizada la primera fase del corredor mediterráneo para velocidad alta. A todo tren », *Revista Fomento y Medio Ambiente*, juin 1997, p. 57‑62 ; Ministerio de Fomento, INECO et ADIF, *Estudio del corredor ferroviario mediterráneo*, Madrid, Présentation du Ministère, 2011 ; Ministerio de Fomento, *Corredor Ferroviario Mediterráneo*, Madrid, Présentation du Ministère, 2011 ; Ministerio de Fomento, *Proyecto de implantación del ancho UIC en el Corredor Ferroviario Mediterráneo*, Madrid, Présentation du Ministère, 2012 ; Ministerio de Fomento, *Nota aclaratoria sobre el Corredor de Mercancías nº6 y el Corredor Mediterráneo*, Madrid, Note de presse, 2013.

eux ne sont en réalité que des présentations à la presse ou aux institutions régionales qui n'ont pas donné lieu à des publications institutionnelles, mais qui contiennent néanmoins, outre les productions graphiques utilisées comme support visuel, des informations factuelles sur l'avancement du projet et des informations sur la position politique du gouvernement central dans le débat. L'échelon régional, qui est souvent à l'origine d'une relance du corridor méditerranéen comme thème politique, ne produit pas directement de rapport sur le sujet, même s'il s'associe aux initiatives du secteur privé en la matière. En revanche, la *Generalitat* de Catalogne, c'est-à-dire le gouvernement autonomique, publie régulièrement des communiqués de presse sur le sujet[21]. Par ailleurs, le secteur privé, en particulier les associations d'entreprises, ainsi que certains *think-tanks* comme l'Institut Ignasi Villalonga pour l'Économie et l'Entreprise (IIVEE) sont à l'origine de nombreux rapports, souvent confiés à des universitaires comme Josep Vicent Boira dans le cas de l'IIVEE[22], dont les publications sont centrées sur la politique territoriale, ou comme César Camisón Zozorna, de l'Université de Valence, pour l'Association valencienne des entrepreneurs (AVE)[23], qui présente des études économiques sur le corridor méditerranéen.

À l'échelle européenne, le corridor méditerranéen n'est pas, jusqu'en 2011, la dénomination officielle d'un projet porté par l'Union européenne. Toutefois, depuis cette date et en particulier depuis l'adoption définitive des 9 corridors multimodaux du réseau central[24], la Commission produit un certain nombre de documents sur le sujet. En effet, la DG-Move, c'est-à-dire la Direction générale à la Mobilité et aux Transports, publie sur chacun des

[21] Generalitat de Catalunya, *Catalunya presenta a Brussel·les el Manifest per millorar la competitivitat dels serveis multimodals al Corredor Mediterrani*, http://www.govern.cat/pres_gov/AppJava/govern/notespremsa/285939/catalunya-presenta-brusselles-manifest-millorar-competitivitat-serveis-multimodals-corredor-mediterrani.html , 30 juin 2015, (consulté le 1 août 2015) ; Generalitat de Catalunya, *La Generalitat reclama al govern francès que tot el Corredor Mediterrani tingui les mateixes característiques i funcionalitat*, http://premsa.gencat.cat/pres_fsvp/AppJava/notapremsavw/199288/ca/generalitat-reclama-govern-frances-corredor-mediterrani-tingui-caracteristiques-funcionalitat.do , 16 mai 2013, (consulté le 1 août 2015) ; Generalitat de Catalunya, *Territori i Sostenibilitat lidera un projecte europeu per potenciar el transport ferroviari de mercaderies al Corredor Mediterrani*, http://premsa.gencat.cat/pres_fsvp/AppJava/notapremsavw/183709/ca/territori-sostenibilitat-lidera-projecte-europeu-potenciar-transport-ferroviari-mercaderies-corredor-mediterrani.do , 19 février 2013, (consulté le 1 août 2015) ; Generalitat de Catalunya, *El conseller Recoder presenta l'Agenda Catalana per al Corredor Mediterrani*, http://premsa.gencat.cat/pres_fsvp/AppJava/notapremsavw/125897/ca/conseller-recoder-presenta-lagenda-catalana-corredor-mediterrani.do , 20 octobre 2011, (consulté le 1 août 2015).

[22] Institut Ignasi Villalonga, *La Via economica de l'Euram. 10 anys*, Valencia, Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa, 2010, 194 p ; J.V. Boira i Maiques, *Euram 2010*, *op. cit.* ; L. Català i Oltra, *L'Eix Castello-Tortosa-Tarragona. Economia, poblacio i infraestructures al node central de l'arc mediterrani*, *op. cit.*

[23] César Camisón Zozorna, *Estudio del impacto económico de las inversiones del corredor ferroviario mediterráneo en la Comunidad Valenciana*, Valencia, AVE, 2011, 165 p ; César Camisón Zozorna, *Efectos del corredor mediterráneo en la competitividad de la economía valenciana*, Valencia, AVE, 2012, 289 p.

[24] Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.*

corridors un rapport présentant la méthodologie retenue pour sa mise en œuvre ainsi qu'une revue de littérature des travaux existants sur le sujet[25]. Ce rapport porte essentiellement sur des questions d'ingénierie et sur les problèmes d'aménagement à résoudre, comme la réduction des goulots d'étranglement. D'après lui, une seule étude a été pour l'heure réalisée sur l'ensemble du tracé du corridor, à travers six pays : une étude prospective commandée par la DG-Move est réalisée par le bureau d'études Setec International[26]. Elle prend en compte les opportunités économiques du corridor méditerranéen et modélise le trafic potentiel induit par l'infrastructure. Le rapport de la DG-Move souligne également que les études menées en Espagne – qui ne sont souvent pas rendues publiques – concernent majoritairement les prévisions de demande pour la grande vitesse et l'étude des infrastructures de fret existantes et prévues, avec un intérêt particulier pour les connexions portuaires et les goulots d'étranglement. Enfin, au niveau européen, un groupe de pression spécialisé dans la promotion du corridor méditerranéen, Ferrmed, publie régulièrement des études sur le sujet, avec en particulier un rapport fondateur en 2009[27], suivi d'un certain nombre d'autres études concernant des aspects très techniques du corridor, de l'infrastructure au matériel roulant[28]. Ces études, parfois réalisées par le truchement ou en association avec d'autres organisations et avec des organismes de recherche, sont destinées à convaincre la Commission européenne et le gouvernement espagnol de la nécessité de faire avancer le projet de corridor méditerranéen, en se plaçant sur le terrain technique. Contrairement à d'autres projets transeuropéens de transport (comme le corridor Rotterdam-Gênes)[29], le corridor méditerranéen ne fait toutefois pas l'objet du travail d'un groupe de recherches spécialisé.

---

[25] Commission européenne, *Mediterranean Core Network Corridor Study. Final Report*, Bruxelles, Commission européenne, 2014, 440 p.

[26] François Guédel, *Etude du marché de transport sur le corridor méditerranéen. Application au transport de marchandises*, Mémoire de fin d'études, École Nationale des Ponts et Chaussées, Champs-sur-Marne, 2014, 70 p.

[27] Ferrmed, *Ferrmed Global Study. Ferrmed Great Axis Rail Freight Network and its Area of Influence.*, *op. cit.*

[28] Ferrmed et Cenit, *Plan d'action à court, moyen et long terme dans le corridor méditerranéen (entre Lyon et Algésiras)*, Bruxelles ; Barcelone, Ferrmed, en cours ; Alstom et al., *Ferrmed Locomotive Concept (Étude sur le concept de locomotive de marchandises)*, Bruxelles / Barcelone, Ferrmed, 2009 ; KTH-Railway Group et TÜB, *Ferrmed Wagon Concept (Étude sur le concept de wagon de marchandises)*, Bruxelles, Ferrmed, 2010 ; Ferrmed et EU Core Net Cities, *Bottom-up analysis and proposals concerning sections: Torino – Lyon – Marseille – Barcelona – Valencia – Murcia – Almería and Barcelona – Lleida – Zaragoza*, Bruxelles ; Barcelone, Ferrmed, 2015, 78 p ; Cenit, *Mediterranean Corridor's South Layout Proposed by Ferrmed*, Barcelone, Ferrmed, 2012, 154 p ; Ferrmed, *Short, Medium and Long Term Action Plan Proposed by Ferrmed*, Bruxelles, Ferrmed, 2012, 39 p ; Ferrmed, *FERRMED Report on the Actions in the Mediterranean Corridor. Executive Summary*, Bruxelles, Ferrmed, 2012.

[29] Krupp Fördertechnik GmbH, *APRICOT – Advanced Pilot T rimodal Transport Chains for the Corridors West – South/South-East Europe of Combined Traffic*, Bruxelles, Krupp Fördertechnik GmbH, 1999, 142 p ; *Ibid.* ; Victor Behrends et al., *The CREAM Project. Final Report Technical and operational innovations implemented on a European rail freight corridor*, Hannovre, HaCon, 2012, 116 p ; Silvia Zangherati (dir.), *Alpen Corridor South Final Report*, Venise, AlpenCorS, 2003, 25 p ; *Integrating the Seaways of the Southern Baltic Sea into the*

Dans ce contexte marqué par une forte dimension nationale espagnole de la recherche sur le corridor méditerranéen et par une prédominance des angles économiques dans les analyses, l'approche géographique du projet reste à explorer assez largement. La dimension territoriale peut être abordée en prenant en compte un certain nombre de champs connexes, notamment les enjeux liés aux transports, les enjeux urbains, les enjeux euro-méditerranéens, et les enjeux politiques (*cf. Figure 1*).

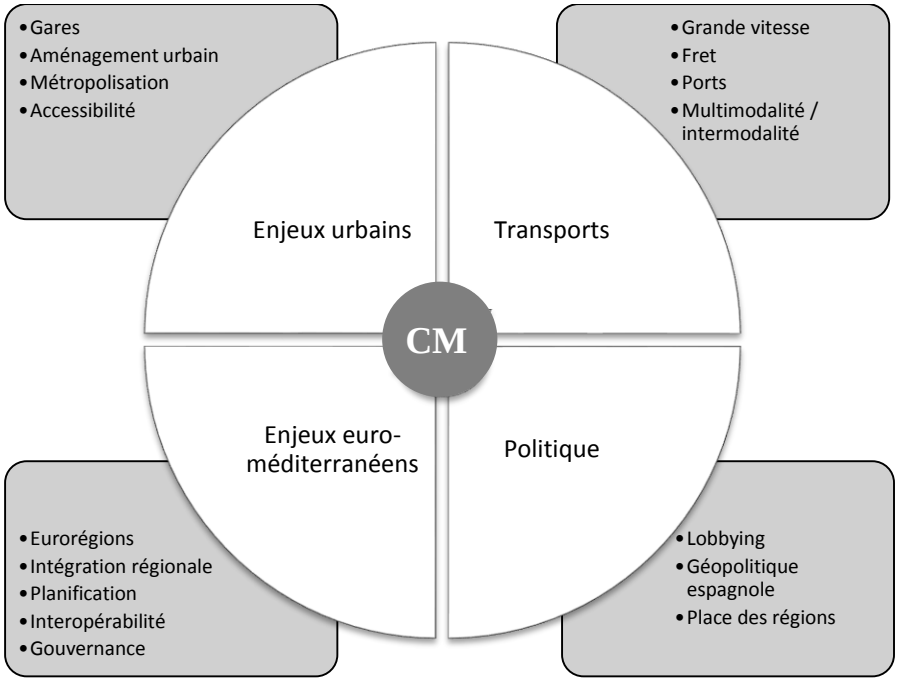


Figure 1- Approcher le corridor méditerranéen par des thématiques connexes

C'est donc à la croisée des travaux sur plusieurs thématiques que se situera notre étude du corridor méditerranéen, se plaçant résolument du point de vue de la géographie et prenant pour angle d'analyse les questions territoriales, quasi absentes de la littérature scientifique et plus encore de la littérature grise sur le sujet.

Pan European Transport System, http://www.transport-research.info/Upload/Documents/200909/20090917_175914_25143_Baltic%20Gateway%20-%20Final%20Report.pdf , 2006, (consulté le 16 juillet 2014) ; Liana Giorgi et Annuradha Tandon, *Strategic Assessment of Corridor Developments, TEN Improvements and Extensions to the CEEC/CIS*, http://www.transport-research.info/Upload/Documents/200310/codeten.pdf , 2002, (consulté le 16 juillet 2014) ; Adnan Rahman, *Thematic Network for European Transport policy Information System Development*, Leiden, Rand Europe, 2005, 45 p ; AustriaTech, *Freight Transport FORESIGHT 2050*, Bruxelles, 1st Freightvision Forum, 2009, 88 p ; New Opera, *New European Wish: Operation Project for European RAil network*, Bruxelles, The European Freight and Logistics Leaders Forum, 2008, 188 p ; Esko Niskanen (dir.), *TIPP- Final Report.pdf*, Leeds, Commission européenne, 2005, 117 p.

Entre omniprésence et indifférence

Le corridor méditerranéen est traversé par une multiplicité d'enjeux et d'intérêts, si bien qu'il apparaît dans sa fragilité, son équivocité et sa malléabilité. Devant cette situation, le chercheur peut éprouver, à plusieurs titres, un certain étonnement quant à la façon dont le corridor méditerranéen est défini et utilisé de manière différentielle par les acteurs, et quant à la façon dont il est pris en charge dans la littérature.

La forte présence, notamment médiatique, du corridor méditerranéen, sous la forme d'une prolifération du sujet, sans matérialisation apparente de l'infrastructure, est un premier élément fort. En effet, le corridor méditerranéen est très présent dans les débats, il est investi d'un sens politique et économique, et il est brandi par des acteurs de types et de niveaux différents comme un attribut territorial ou une revendication politique. Dans le même temps, le corridor méditerranéen reste depuis près d'un siècle à l'état de projet d'infrastructure, dont la réalisation est toujours programmée mais jamais réalisée. Dans ce contexte, faut-il considérer le corridor méditerranéen comme un objet uniquement discursif, qui serait le signe d'autre chose restant à définir, et qui ne serait donc pas principalement un projet d'infrastructure ferroviaire ?

La deuxième clé de lecture est liée à la passion que le corridor méditerranéen semble déchaîner en Espagne et qui est révélée par le relais médiatique intense qui lui est accordé. Au niveau national, le surinvestissement du sujet est notamment le fait des acteurs régionaux et locaux, qui mettent l'accent sur le caractère transeuropéen du projet comme garantie de sa légitimité et comme assurance de sa possible réalisation. En effet, tout se passe jusqu'alors comme si le sujet était uniquement espagnol et ne recouvrait qu'un problème d'aménagement ou de géopolitique nationale. Le décalage entre le surinvestissement du corridor méditerranéen aux échelles régionale et nationale et sa faible représentation à l'échelle européenne incite à considérer le statut des projets transeuropéens comme objets de planification réels, ou comme éléments de légitimation de projets ancrés dans des réalités locales.

Enfin, paradoxalement, le corridor méditerranéen suscite également une certaine indifférence, en particulier en France. En effet, qu'on le considère comme un projet d'aménagement transeuropéen – concernant donc la France au même titre que les autres pays traversés – ou comme un projet espagnol dont la vocation est d'assurer l'interconnexion avec le réseau français, l'hexagone occupe une place essentielle dans le dispositif. Pourtant, la

« transparence » du corridor méditerranéen au nord des Pyrénées semble montrer une ignorance quasi totale du sujet, sauf chez quelques acteurs du monde ferroviaire impliqués dans les projets transfrontaliers. Les acteurs des régions frontalières, en particulier du Languedoc-Roussillon, concernées par le projet de LGV Montpellier-Perpignan sont parmi les rares à avoir une vision de l'interconnexion avec l'Espagne, quoique les péripéties de la LGV soient elles aussi envisagées dans un cadre avant tout national. Pour la plupart des autres acteurs, le corridor méditerranéen est un sujet jugé exclusivement espagnol, parce qu'il est associé à un débat politique national, et parce qu'il est envisagé uniquement sous l'angle de l'interopérabilité du réseau, c'est-à-dire de l'adaptation des lignes ibériques aux standards européens.

De ce paradoxe (la France est le maillon central du corridor méditerranéen, mais elle semble s'en désintéresser) naît la nécessité de prendre en compte le corridor méditerranéen comme un objet composite, intégrant plusieurs dimensions qui parfois se complètent ou parfois se jouxtent sans communiquer. Il faut également prendre en compte le corridor dans son contexte multiscalaire, comme objet traversant les enjeux propres à différents échelons institutionnels et à différents territoires.

Problématique générale

Notre étude se situe à la croisée de plusieurs champs épistémologiques, territoriaux et institutionnels. Différents éléments participent de la définition et de l'évolution du corridor méditerranéen tout en ne lui étant pas nécessairement spécifiques. En effet, la géopolitique espagnole et les tensions existant entre les Communautés autonomes d'une part et l'État central d'autre part, ainsi qu'entre les régions elles-mêmes contribuent à forger le corridor comme objet politique. Cependant, l'émergence à partir des années 1990 de la planification des Réseaux transeuropéens de Transport (RTE-T)[30] complexifie le jeu d'acteurs autour du projet. En outre, le corridor méditerranéen est né, pour les régions qu'il traverse, de problèmes économiques. Ces problèmes sont aujourd'hui toujours d'actualité, en particulier dans le contexte de la crise économique et des choix qu'elle implique en faveur de la relance de la croissance, de l'emploi et de la réindustrialisation. Enfin, le corridor méditerranéen est traversé d'enjeux territoriaux à toutes les échelles, par exemple celui de la métropolisation des

[30] Commission européenne, *Towards Trans-European Networks for a Community Action Programme*, Bruxelles, Commission européenne, 1990, 40 p.

grandes villes littorales et de la quête d'une image de marque sur la scène internationale, en particulier pour renouveler la fréquentation touristique et attirer de nouvelles activités tertiaires.

Le corridor méditerranéen, en tant que projet d'aménagement, s'inscrit donc dans un contexte géographique multiscalaire englobant des enjeux locaux, régionaux, nationaux et euroméditerranéens. En effet, il repose sur des logiques politiques, économiques et d'aménagement qui donnent lieu à quatre niveaux de lecture, perceptibles à travers les différents niveaux de discours employés pour y faire référence : le corridor méditerranéen est aussi bien un terme du langage commun pour désigner un projet ferroviaire et une zone littorale, un terme technique englobant notamment des éléments d'ingénierie, un terme politique qui porte le projet sur la scène du débat national, et un terme du langage scientifique employé par les chercheurs pour décrire un objet polymorphe (*cf. Tableau 1*).

Niveau de discours	Acteurs concernés	Thèmes associés au corridor
Discours courant	Société dans son ensemble	Projet ferroviaire Zone littorale Ensemble d'infrastructures et d'équipements sur le littoral méditerranéen
Discours technique	Acteurs du transport Acteurs institutionnels Ingénieurs *Lobbies*	Interopérabilité Voierie et matériel roulant Solutions techniques (troisième rail…) Sécurité ferroviaire Évaluation de l'impact du projet
Discours politique	Acteurs politiques Acteurs institutionnels Associations d'entreprises	Confrontation Madrid / littoral Construction d'un réseau national Question territoriale Planification
Discours scientifique	Chercheurs Universitaires *Lobbies*	Évaluation socio-économique Histoire du corridor Analyse de discours

Tableau 1- Quatre niveaux de discours pour le corridor méditerranéen

À l'échelle infranationale, le corridor représente à la fois une opportunité d'aménagement urbain, un instrument pour le développement des régions, et un objet politique. C'est le caractère politique du projet qui fait le lien entre les échelles régionale et nationale, puisqu'il cristallise les rapports de forces entre ces deux échelons. Par ailleurs, le corridor méditerranéen, comme projet d'aménagement transeuropéen, est à la croisée de la planification espagnole, qui traduit les choix nationaux en termes d'infrastructures et d'organisation du territoire, et de la planification européenne, porteuse d'objectifs d'interconnexion et d'interopérabilité à l'échelle continentale. Enfin, il faut considérer que le corridor méditerranéen s'inscrit également à l'échelle mondiale, bien que celle-ci soit moins

apparente, en termes économiques et de flux de marchandises (les ports jouent un rôle d'interface entre le territoire du corridor méditerranéen et son avant-pays mondialisé).

L'inscription multiscalaire du corridor méditerranéen dans les territoires soulève trois enjeux principaux pour la recherche. Les deux premiers sont à l'interface entre l'analyse théorique et l'intérêt opérationnel : il s'agit d'une part d'identifier l'ensemble des niveaux de lecture pertinents du corridor méditerranéen ainsi que l'ensemble des acteurs impliqués dans le projet, en allant au-delà des interactions institutionnelles ; il s'agit d'autre part de définir quels sont les territoires et les échelons institutionnels pertinents pour la mise en œuvre des différents équipements du corridor méditerranéen. Le troisième est de nature théorique : il s'agit de prendre en compte de manière concomitante les différentes dimensions du corridor méditerranéen et de développer une analyse permettant d'intégrer l'ensemble des dimensions de l'objet d'étude d'une part, et des acteurs d'autre part ainsi que leurs éventuelles distorsions[31].

L'indéfinition relative du corridor méditerranéen et sa prise en charge dans des champs très différents est une contrainte scientifique forte. La manière d'aborder ce sujet en géographe se pose donc. Il y a d'emblée un problème central de définition de l'objet de recherche lui-même : le corridor méditerranéen est omniprésent, mais il est mal défini ou défini de façons multiples, comme si cette indéfinition même était ce qui lui donnait sa raison d'être au centre d'un jeu d'acteurs complexe. Au croisement de ses différentes définitions, le corridor méditerranéen est un sujet omniprésent, mais il recouvre le véritable objet du débat qui est celui de la politique espagnole.

Dès lors, deux questions centrales peuvent être posées. Dans la mesure où le corridor méditerranéen est un projet singulier parmi l'ensemble des projets d'aménagement et d'infrastructures en Espagne, et dans la mesure où il fait appel à une lecture nécessairement multiscalaire des enjeux et des intérêts qui le concernent, comment entre-t-il en interaction avec les processus d'aménagement et de gouvernance en Espagne ? Le problème est ici de comprendre comment un objet, qui est au départ un projet d'infrastructures inscrit dans un processus institutionnel de prise de décision en matière d'aménagement du territoire, devient un facteur puissant de recomposition des jeux d'acteurs et de réinterprétation des paradigmes de l'aménagement à toutes les échelles. Entre la dimension technique de l'implantation d'une

[31] Jean-Bernard Racine, Claude Raffestin et Victor Ruffy, « Échelle et action, contributions à une interprétation du mécanisme de l'échelle dans la pratique de la géographie », *Geographica Helvetica*, 1980, vol. 35, nº 5, p. 87‑94.

infrastructure de transport et la dimension plus passionnelle du débat politique qui sous-tend le projet, le fait que le corridor ne soit pas réalisé semble lui conférer, avec le temps, un pouvoir de levier de plus en plus important sur le plan politique.

Corollairement, une seconde question se pose : quelles sont les formes de territorialisation engendrées par un projet d'infrastructures d'envergure continentale dans l'espace de l'axe méditerranéen espagnol ? Il d'agit d'interroger la dialectique qui se met en place entre les différents échelons institutionnels, mais également entre les différentes échelles territoriales (européenne, nationale, régionale et locale) auxquelles le projet de corridor méditerranéen peut avoir un effet, par les représentations spatiales qu'il véhicule, par les recompositions du jeu des acteurs qu'il induit, ou par les équipements locaux qui en découlent. Cette inscription du projet dans les territoires peut se faire à travers différentes formes de territorialisation, matérielles ou immatérielles, de la construction d'équipements ferroviaires à la modification du jeu des acteurs dans un territoire donné, autour du projet de corridor. En effet, le corridor méditerranéen semble appartenir simultanément à trois dimensions qui devraient se succéder dans le temps : il à la fois est une représentation, un projet existant et un processus de matérialisation progressive (*cf. Figure 2*).

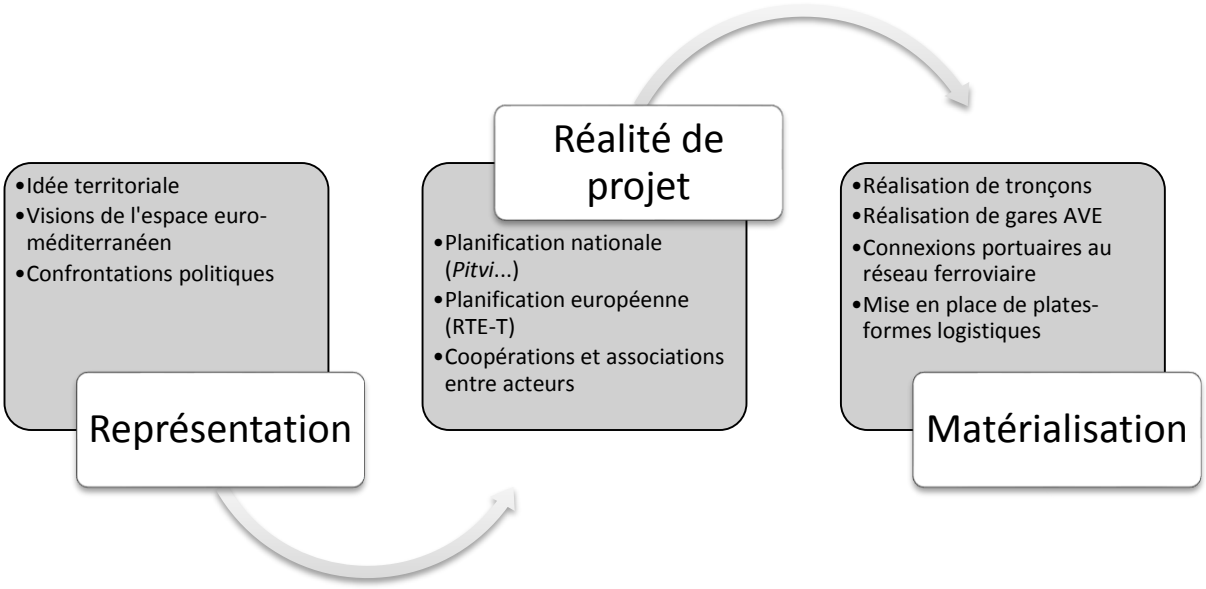


Figure 2- Les trois dimensions du corridor méditerranéen

Ces deux questions centrales conduisent à celle des acteurs, institutionnels ou non, concernés à tous les niveaux, et à la question de leurs rapports de force. L'inscription territoriale multiple du corridor fait également l'objet d'une interrogation sur le caractère fragmenté de l'espace du corridor méditerranéen, ainsi que sur la possible définition d'un « territoire de

corridor » à part entière. Dès lors, comment se fait l'équilibre entre les représentations territoriales véhiculées par le corridor méditerranéen d'une part, et un projet d'aménagement dont certains tronçons sont mis en place sans que le corridor lui-même ne soit matérialisé d'autre part ?

Hypothèses de recherche

Le corridor méditerranéen est un objet à la fois multiple et unique, permanent et mutant : il s'agit en effet d'un projet identifié qui est pourtant diversement défini et interprété, mais qui connaît une certaine stabilité dans le temps depuis environ un siècle malgré des modifications et amendements incessants. Par ailleurs, le projet ne peut se comprendre qu'au prisme des rationalités singulières des acteurs concernés, chacun poursuivant ses propres objectifs. C'est la divergence et le dialogue de ces différents intérêts qui permet de définir le projet de corridor. Partant de ces deux postulats, cette thèse propose d'analyser le corridor méditerranéen en prenant appui sur trois hypothèses centrales, qui constituent trois aspects fondamentaux du corridor méditerranéen.

La première hypothèse est que le corridor méditerranéen peut être appréhendé comme un projet d'infrastructure défini par une succession de documents de planification. Ces derniers contribuent, quoique de manière mouvante au cours du temps, à le consolider comme un objet partagé par un ensemble hétérogène d'acteurs. C'est donc moins la réalisation de l'infrastructure que l'existence du projet et son impact dans les territoires qui importe.

La deuxième hypothèse est que le projet d'infrastructure ferroviaire sur l'axe méditerranéen n'est pas l'élément central, mais que le corridor méditerranéen n'est devenu un sujet que par son inscription dans le débat politique espagnol. En effet, le corridor y occupe une place singulière que n'ont pas les autres projets d'infrastructures, et il est au centre d'un débat impliquant un large spectre d'acteurs publics et privés à tous les niveaux institutionnels et à toutes les échelles spatiales. On peut donc penser que ce qui est en jeu dans le débat est essentiellement la charge symbolique du projet et le débat politique vers lequel elle fait signe.

Enfin, la troisième hypothèse, qui est au fondement du raisonnement géographique que nous souhaitons mettre en œuvre, est que le corridor méditerranéen est au centre de processus de territorialisation à toutes les échelles qui façonnent l'espace et la gouvernance indépendamment de l'infrastructure elle-même. Il serait donc un facteur de modification des

jeux d'acteurs, mais également un facteur important de définition ou de redéfinition de périmètres pertinents à plusieurs échelles pour l'application des plans d'infrastructures et, en définitive, un élément de cristallisation permettant, face à la profonde désunion du territoire espagnol, de donner l'illusion d'une unité possible.

Ainsi, le corridor méditerranéen est à la fois une réalité de programmation et une idée territoriale, qui cherchent toutes deux à exister. Il s'agit donc ici de jouer sur l'articulation entre ces deux pôles.

Méthodologie de la recherche

Face au sujet complexe qu'est le corridor méditerranéen, nous bénéficions d'une posture d'observateur extérieur à plusieurs titres. Premièrement, la quasi-totalité des chercheurs travaillant sur le corridor méditerranéen sont espagnols, et ils sont de ce fait, fût-ce à leur corps défendant, impliqués dans les partis-pris politiques liés au sujet. En tant que chercheur d'un autre pays européen, il est possible de se placer dans une position indépendante, à l'écart de la forte politisation du sujet. Deuxièmement, externe au « monde ferroviaire », c'est-à-dire n'émanant d'aucune institution de gestion de l'infrastructure ou d'aucun opérateur ou régulateur, il nous a été possible d'aborder le sujet sans préjuger d'une implication quelconque en faveur du rail par rapport aux autres modes, ou en faveur de tel ou tel modèle ferroviaire plutôt que de tel autre. Troisièmement, par rapport aux disciplines dominant les études sur le corridor méditerranéen, c'est-à-dire l'économie dans la littérature scientifique et l'ingénierie dans la littérature grise, nous apportons un point de vue décentré qui permet d'envisager le corridor méditerranéen sous un angle différent. Il nous est donc possible d'adopter une position dépassionnée sur le sujet et de décrire le corridor méditerranéen d'un point de vue que nous essaierons de garder le plus neutre possible. Nonobstant, notre position n'est pas entièrement détachée. En effet, la France est – comme nous l'avons vu – dans une situation particulière par rapport au corridor méditerranéen. Elle est à la fois son débouché à l'une des extrémités du projet espagnol et son maillon faible dans le corridor défini par l'Union européenne. Elle est également perçue par certains acteurs de l'aménagement du territoire espagnol comme un modèle ou au contraire comme un anti-modèle d'organisation spatiale par les infrastructures de transport[32]. Cette situation nous a donné une position

[32] Germà Bel i Queralt, *España, capital París: origen y apoteosis del Estado radial: del Madrid sede cortesana a la « capital total »*, Barcelona, Destino, 2010, 325 p.

particulière car elle a souvent permis d'engager la conversation ou de dresser des parallèles qui, s'ils ne sont pas nécessairement féconds pour le traitement du sujet, constituent une médiation efficace pour mener les entretiens. Par ailleurs, la connaissance de la langue espagnole a été un facteur décisif à plusieurs titres. Elle a d'abord permis d'entrer en contact avec l'ensemble des interlocuteurs sans difficulté de langue et de mener à bien des entretiens qui, s'ils avaient dû passer par le truchement d'une traduction, auraient sans doute été moins riches. Elle a aussi permis d'accéder à l'ensemble de la documentation espagnole et des archives ferroviaires. Cette connaissance de la langue a enfin été décisive pour nouer une relation de confiance avec les interlocuteurs, rassurés par la possibilité de communiquer sans intermédiaire et par l'assurance que leurs propos seraient bien compris. Enfin, cela nous a également permis de comprendre le débat national sur le corridor dans l'ensemble de ses formes, en particulier médiatiques.

Du point de vue méthodologique, se pose la question de la façon d'aborder en géographe un objet non réalisé mais polémique dans le champ politique et économique. Il s'agit de mettre au centre de l'analyse la dimension territoriale du sujet. Or le statut du corridor méditerranéen comme projet encore mouvant et très discuté pose problème car il s'incarne à la fois dans des projets locaux nombreux et hétérogènes, et dans des discours multiples. C'est l'analyse de ces deux incarnations – l'une territoriale et l'autre discursive – qui sera centrale dans ce travail.

Les entretiens semi-directifs sont au centre de la démarche. Ils sont la principale source d'information de première main de la thèse. Réalisés auprès d'une cinquantaine d'acteurs publics ou privés, économiques, politiques, académiques, etc. et d'une durée moyenne de plus de 2 heures, ils fournissent une masse de données dont l'hétérogénéité des contenus permet de couvrir à la fois le champ des connaissances factuelles, y compris dans le domaine de l'ingénierie des transports, celui des intérêts propres aux acteurs, celui des connaissances scientifiques, et celui de la politique et de l'économie en général. La démarche consiste donc à recenser ces contenus (politiques, techniques, scientifiques, engagés ou non, généraux ou détaillés…) et à les analyser au prisme d'un filtre appuyé sur l'exploitation de données issues d'autres méthodes. Ces autres méthodes utilisées pour étayer les entretiens sont centrées en grande partie sur le terrain : c'est là que sont réalisés les entretiens, mais également l'observation du débat sur le corridor à travers l'actualité et à travers la participation à certains événements (conférences, inaugurations, visites de gares…). Un séjour de trois mois dans une

structure de recherche de l'Université de Valence[33] pour l'essentiel, complété par plusieurs séjours plus brefs en Espagne ainsi que par des déplacements ponctuels à Bruxelles, ont permis d'accéder à des archives, en particulier ferroviaires, mais également de mettre en place une enquête auprès d'étudiants des universités espagnoles, ce qui requérait une présence prolongée sur place et des déplacements entre les différentes villes. Enfin, les enquêtes de terrain ont été complétées par un travail de documentation et d'analyse de données socio-économiques, en particulier en ce qui concerne les flux de marchandises, permettant de poser le cadre du sujet.

Structure générale de la thèse

La première partie de la thèse sera consacrée à la construction de l'objet de recherche par l'étude de ses différentes facettes. Nous nous intéresserons à son contexte épistémologique, en consacrant une étude à la notion de corridor dans la littérature scientifique et dans la littérature grise européenne, et au positionnement du corridor méditerranéen par rapport à cette littérature (*Chapitre 1*). Nous replacerons également notre objet d'études dans son contexte historique afin de mettre en évidence la profondeur de l'ancrage du sujet en Espagne et la coexistence de deux temporalités – espagnole et européenne – de l'aménagement (*Chapitre 2*). Cela nous conduira à l'étude des différentes acceptions du corridor méditerranéen forgées par les principaux prescripteurs de l'aménagement dans un cadre institutionnel et dans un processus de gouvernance à plusieurs niveaux (*Chapitre 3*). Enfin, nous inscrirons le corridor dans son contexte géopolitique et territorial, ce qui permettra de définir les interactions principales qui construisent le débat sur le corridor méditerranéen et qui participent de la définition d'un axe littoral (*Chapitre 4*).

La deuxième partie de la thèse portera sur l'analyse de l'appropriation du corridor méditerranéen par les différents acteurs dans un double processus de politisation et d'européanisation du projet. Nous verrons, à partir de l'analyse des entretiens réalisés, comment les acteurs économiques parviennent à construire une revendication politisée au niveau régional du corridor méditerranéen par la fédération d'intérêts divers exprimés à un niveau individuel ou local, ce qui permet de faire exister le corridor comme sujet au niveau national (*Chapitre 5*). Nous montrerons ensuite, grâce à l'observation de l'action des groupes

[33] Séjour à l'Institut Interuniversitaire de Développement local du 1er septembre au 1er décembre, complété par un séjour à la Casa de Velázquez en octobre 2013.

de pression, comment cette revendication est portée à un niveau européen par le biais d'une apparente dépolitisation du discours, afin d'obtenir l'inscription du corridor méditerranéen dans les projets européens (*Chapitre 6*). Enfin, nous essaierons d'analyser la perception du sujet dans la société civile espagnole en étudiant sa médiatisation, sa transmission et sa réception (*Chapitre 7*).

La troisième partie de la thèse portera sur les processus de territorialisation du corridor méditerranéen à différentes échelles, c'est-à-dire sur son inscription territoriale et sur la modification des interactions dans les territoires qu'il engendre. Suivant une démarche multiscalaire, nous nous placerons dans un premier temps à l'échelle européenne pour montrer comment le corridor méditerranéen répond aux différentes logiques d'aménagement et d'organisation de l'espace communautaire et permet l'application de ces logiques continentales à des échelles plus grandes (*Chapitre 8*). À l'échelle nationale, nous verrons qu'il s'inscrit également dans des perceptions territoriales fortes et qu'il se place à l'intersection de plusieurs logiques d'aménagement, ce qui lui confère un rôle dans l'organisation du territoire national qui dépasse les seuls enjeux de la construction d'une infrastructure ferroviaire (*Chapitre 9*). Enfin, nous nous placerons à l'échelle régionale et locale pour mettre en évidence la manière dont les intérêts des acteurs locaux se traduisent par la mise en place, au nom du corridor méditerranéen, d'équipements ou de projets d'aménagement ponctuels qui participent de la matérialisation d'une infrastructure encore en suspens (*Chapitre 10*).

PREMIÈRE PARTIE

Le corridor méditerranéen : pluralité, unité et mutabilité d'un objet géographique

Introduction de la première partie

Le corridor méditerranéen est à la croisée de l'aménagement du territoire, des enjeux économiques et des logiques politiques. Défini comme un projet d'infrastructures, à la fois à l'échelle espagnole et à l'échelle européenne, il possède des limites spatiales et un contenu programmatique qui posent problème. Le terme de « corridor méditerranéen » est utilisé par les acteurs comme une évidence, mais il n'en existe pas *a priori* de définition univoque et consensuelle. En effet, la profondeur historique du concept, qui émerge dans les années 1920 en Espagne et qui est réactivé par les réseaux transeuropéens à partir des années 1990, induit un certain nombre de glissements de sens et de réappropriations successives en fonction des réalités politico-économiques et de l'identité des acteurs impliqués. En outre, l'élargissement spatial du corridor méditerranéen pour définir un axe d'ampleur continentale est allé de pair avec la mutation de ses contenus. Cette dernière s'est faite dans le sens d'une plus grande complexité, incorporant un nombre croissant d'infrastructures et de modes de transport destinés aussi bien aux marchandises qu'aux voyageurs. Au fil de ces mutations, des acteurs de plus en plus nombreux se sont associés aux projets successifs, ce qui élargit le spectre des intérêts représentés. Passant d'une revendication portée par des acteurs privés du secteur agro-alimentaire, dans une logique de production et d'exportation, à un outil d'aménagement promu par des acteurs institutionnels de niveau régional, national et continental, le corridor méditerranéen semble être devenu le catalyseur de logiques territoriales très différentes.

L'approche du corridor méditerranéen que nous proposons d'adopter doit rendre compte de cette multiplicité intrinsèque. Il s'agira dans cette première partie de donner à voir ce qui fait à la fois la pluralité et l'unité du corridor méditerranéen, donc l'originalité de l'objet d'étude. Celui-ci peut être compris à la fois comme une idée territoriale, située à des échelles variables et dans des systèmes de pensée différents, et comme une réalité de l'aménagement du territoire. Cette tension entre matérialité de l'infrastructure et immatérialité de l'idée véhiculée par le projet, se situe dans un contexte où les évolutions historiques, institutionnelles et territoriales modifient la définition d'un objet « corridor méditerranéen ». L'objectif est de dépasser l'évidence apparente de l'appellation partagée par les différents acteurs pour construire le corridor comme un objet géographique complexe.

Cette première partie abordera donc le corridor méditerranéen sous quatre angles principaux. Nous chercherons dans un premier temps à définir la notion même de corridor dans la littérature scientifique, son emploi dans la littérature grise européenne et, plus spécifiquement,

sa concordance avec le projet de corridor méditerranéen. Nous envisagerons dans un second temps le cadre historique du projet, afin de montrer quelles en sont les évolutions, d'abord en Espagne, puis dans le contexte européen. Dans un troisième temps, nous analyserons la manière dont sa mise en œuvre fait désormais l'objet de différentes approches et de différences conceptions de la part des principaux prescripteurs de l'aménagement qui interagissent autour du projet. Enfin, nous dresserons le cadre des forces économiques et politiques qui travaillent le corridor méditerranéen et qui lui confèrent une certaine épaisseur territoriale à différentes échelles.

Chapitre 1er
La notion de corridor : entre approches théoriques et construction institutionnelle européenne

« J'ai donc dû me fabriquer ma carte à moi, en collant des morceaux de divers atlas sur une unique bande de papier, étroite et haute, à l'échelle d'un millionième, pliée ensuite en accordéon. »

(Paolo Rumiz, *Aux frontières de l'Europe*, 2011)

"La PANAMERICANA va demasiado recta para detenerse en cada ciudad. Es como si la hubieran lanzado a plomo a través del mapa. Lo cierto es que lo deja a uno siempre al borde del camino."

(Gonzalo Contreras, *La Ciudad anterior*, 1991)

Introduction

Les publications scientifiques qui abordent la notion de corridor, notamment par le biais d'études de cas prises en Europe ou en Amérique du Nord, mais également en Asie et en Afrique, sont nombreuses. Elles appartiennent à des champs disciplinaires variés et proposent des approches qui, si elles sont différentes, peuvent s'avérer complémentaires. Ces publications peuvent être classées en deux groupes. Le premier est composé des textes proposant des approches théoriques ou épistémologiques de la notion, que ce soit à l'intérieur d'un champ disciplinaire donné ou à l'intersection de plusieurs champs d'analyse. Le second regroupe les publications fondées sur des études de cas. Parmi ces études, certaines tirent du cas particulier le matériau d'une analyse du concept même de corridor et de sa définition, tandis que d'autres, plus nombreuses, abordent un corridor donné comme un objet analysable selon une méthodologie spécifique, sans pour autant interroger le concept.

De prime abord, la notion de corridor semble marquée par une double prise en charge, scientifique d'une part et opérationnelle d'autre part. Dans le champ scientifique, elle ne va

pas de soi. En effet, la multiplicité des approches disciplinaires et la représentation relativement peu importante de ce concept dans le corpus géographique constitue un handicap. Du point de vue théorique, la littérature scientifique semble partager les grands traits d'un objet commun mais en faire un concept centrifuge qui, quoique reposant sur un même socle, prend des directions divergentes selon les disciplines. Dans le champ institutionnel en revanche, la multiplicité des acteurs impliqués dans l'appropriation et la mise en œuvre des corridors – en particulier en Europe et en Amérique du Nord – rend le concept polymorphe. L'utilisation du terme de corridor dans le contexte européen de la planification des transports est particulièrement fréquente et connaît des déclinaisons multiples.

Il s'agit donc de voir comment la notion de corridor, partagée par différents champs disciplinaires à travers les définitions et méthodes d'analyse qui leur sont propres, se situe à l'intersection entre ces approches scientifiques et une pluralité d'usages institutionnels qui placent le corridor dans un cadre opérationnel. L'objectif de ce chapitre est de proposer une revue de littérature scientifique et institutionnelle en faisant émerger les éléments de problématique qui peuvent nourrir l'analyse des réseaux transeuropéens en général et du corridor méditerranéen en particulier.

Nous rendrons compte dans un premier temps de la littérature scientifique sur les corridors qui contribue, à travers plusieurs champs disciplinaires, à forger le cadre théorique de la notion. Dans un second temps, nous analyserons la manière dont cette notion est appropriée, façonnée et énoncée par les institutions européennes, et dont en retour cette appropriation peut conduire à un enrichissement de la définition des corridors du point de vue opérationnel. Enfin, nous proposerons de faire émerger de cette revue de littérature scientifique et institutionnelle les éléments d'un cadre d'analyse permettant d'étudier les problématiques propres au corridor méditerranéen.

1 Une notion évolutive, à la croisée des disciplines

La notion de corridor s'inscrit dans une littérature scientifique qui relève de plusieurs champs disciplinaires et s'est forgée dans des contextes spatio-temporels déterminés. À travers cette littérature, plusieurs conceptions du corridor se font jour, posant la question de la transdisciplinarité de la notion. En effet, le corridor est présent en géographie et en

aménagement, mais aussi en histoire, en économie, en sciences du vivant… La question d'un sens communément partagé de la notion de corridor se pose donc.

1.1 La notion de corridor dans les dictionnaires de géographie : géopolitique, économie, transports, environnement

Les dictionnaires de géographie ou d'aménagement font une place relativement restreinte à la notion de corridor, alors même que le terme est de plus en plus employé dans un contexte opérationnel, notamment en matière d'aménagement du territoire. Il est intéressant d'observer quels sont les dictionnaires qui consacrent ou non une entrée à la notion, et lorsqu'ils le font, à quel champ de la discipline la définition fait référence. Nous nous intéresserons ici à la notion de corridor dans les dictionnaires usuels de la discipline en France et en Espagne, ainsi que dans quelques usuels anglo-saxons afin d'analyser, à travers les définitions proposées, les éléments d'une construction théorique des corridors.

1.1.1 Le corridor dans les dictionnaires français

Parmi les dictionnaires de géographie français usuels, seuls deux consacrent une entrée au « corridor ». Il s'agit tout d'abord du classique *Dictionnaire de la géographie* dirigé par Pierre George et Fernand Verger qui met en évidence trois sens principaux du terme pour un géographe :

> « Couloir étroit entre deux domaines. Le terme était utilisé dans le domaine politique comme dans l'exemple du corridor de Dantzig (…) qui permettait (…) un accès de la Pologne à la mer. Il est aussi utilisé dans le domaine économique (corridor balkanique), mais c'est dans le domaine de l'architecture des paysages et de l'écologie que le terme est aujourd'hui le plus employé avec le sens de corridor biologique. »[34]

Cette définition permet de cerner les grands champs d'application de la notion de corridor et de comprendre son évolution, depuis un emploi limité à un sens géopolitique (une bande de terre délimitée par des frontières et un droit spécifique, avec un objectif limité de transit entre une entité territoriale et un débouché maritime), jusqu'à un sens plus contemporain qui reprend l'idée d'axialité marquée par des fonctions spécifiques et permettant également un transit. Les délimitations en sont alors moins nettes. Cette entrée consacrée à la notion de

[34] Pierre George et Fernand Verger, *Dictionnaire de la géographie*, Paris, PUF, 2013, p. 101.

corridor atteste de l'ancienneté relative de l'usage du terme en géographie. En effet, le premier sens prêté à la notion par Pierre George et Fernand Verger est directement rattaché à un temps, à un espace et à un univers donnés : l'évocation du corridor de Dantzig[35] ancre la notion dans le contexte de l'accès de la Pologne à la mer dans l'entre-deux-guerres et dans le cadre de référence qu'est l'Europe de l'Est. Le corridor de Dantzig renvoie clairement à une confrontation entre puissances et par là-même à une dimension conflictuelle. En outre, il est également porteur d'une dimension économique sous-jacente : la question du débouché portuaire de la Pologne met en avant la question des flux de marchandises et des transports. Enfin, il est intéressant que la notion de corridor ait été appliquée d'abord à un théâtre de l'Europe de l'Est, car c'est celui-ci qui devient un demi-siècle plus tard le premier théâtre de déploiement des corridors pan-européens.

Le second ouvrage de référence qui traite de la notion de corridor est le dictionnaire dirigé par Roger Brunet, *Les Mots de la géographie* qui consacre à ce terme l'entrée suivante :

> « La galerie où l'on court, qui met en communication une série de lieux ; synonyme de couloir et de passage. Les communications s'y concentrent, mais alors on parle plutôt de couloir, voire d'axe. Car le mot corridor a une histoire lourde : il désigne plutôt une anomalie territoriale, qui donne à un pays un accès fragile et contesté, tel le célèbre et défunt corridor de Dantzig (Gdansk). Il assure le débouché sur mer d'un État enclavé : il se négocie, ou se dispute, s'exige et se reprend (…). »[36]

Cette définition propose une approche centrée sur la géopolitique et les voies de communication. Roger Brunet assure ainsi la transition entre une vision du corridor reposant sur son sens géopolitique de l'entre-deux-guerres et une vision plus moderne fondée sur l'importance des flux et de la mise en relation des lieux. Les renvois vers d'autres termes géographiques confirment l'intérêt pour les réalités autres que géopolitiques recouvertes dans l'usage par le terme de corridor. Il est de ce fait intéressant d'observer les renvois de ces termes les uns aux autres et le champ lexical qui est ainsi révélé (*cf. Figure 3*). D'après le dictionnaire de Roger Brunet, les termes de corridor et de couloir sont issus de la même étymologie[37]. Il est intéressant de noter que les deux autres renvois visent des termes qui, par leur sens et par le déploiement vers leur champ lexical respectif, conduisent à deux domaines – celui des transports d'une part, et celui du territoire d'autre part – et à leurs outils d'analyse.

[35] Le corridor de Dantzig est l'exemple paradigmatique repris par la plupart des dictionnaires.
[36] Roger Brunet (dir.), *Les mots de la géographie: dictionnaire critique*, 3ème éd. rev. et augm., Montpellier / Paris, RECLUS / Documentation française, 1993, p. 130.
[37] CNRTL et CNRS, *Corridor*, http://www.cnrtl.fr/etymologie/corridor, (consulté le 19 juillet 2015).

Les termes d'enclave et d'État-tampon font quant à eux retour sur la dimension géopolitique initiale des corridors.

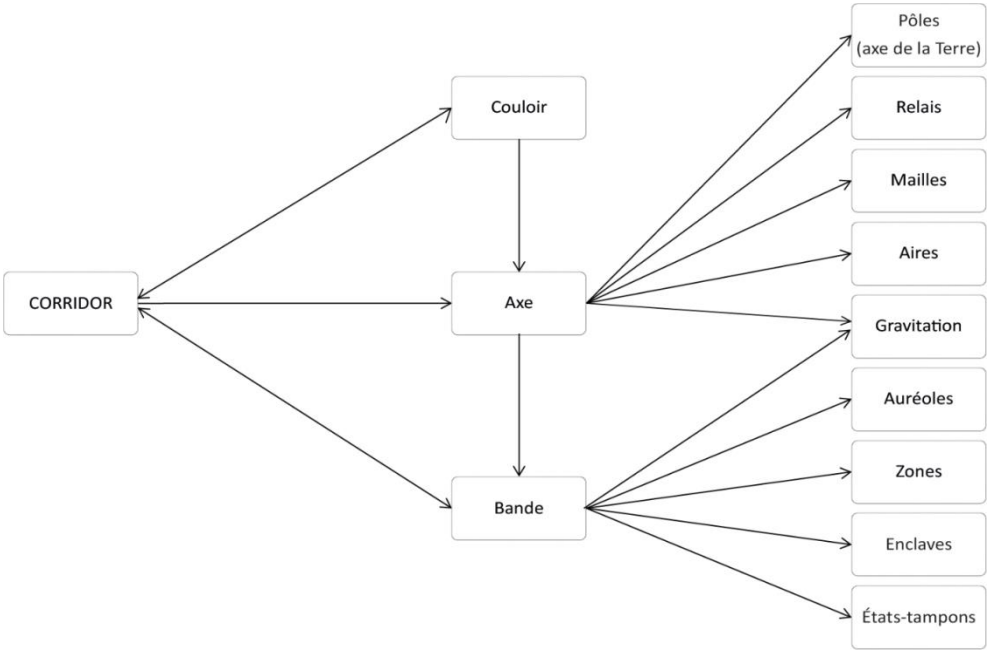


Figure 3- La notion de corridor et ses renvois dans le dictionnaire de Roger Brunet

En revanche, un ouvrage revendiquant une approche encyclopédique des termes de la géographie, comme l'*Encyclopédie de géographie*[38] ne cite pas même le terme de corridor dans la table des notions, ce qui indique que, s'il est utilisé dans le langage courant et dans les pratiques d'aménagement, ce terme ne correspond pour les auteurs à aucune réalité géographique clairement identifiable. Le même constat s'impose si l'on se réfère au *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*[39] dont les auteurs consacrent pourtant nombre d'entrées à des thématiques d'actualité et à des concepts problématiques de l'aménagement. Enfin, le *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*[40] est également dépourvu de référence à cette notion pourtant de plus en plus utilisée en aménagement, à l'échelle urbaine comme à petite échelle.

[38] Antoine Bailly, Robert Ferras et Denise Pumain (dir.), *Encyclopédie de géographie*, 2ème éd., Paris, Economica, 1995, 1167 p.
[39] Jacques Lévy et Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, 1033 p.
[40] Pierre Merlin et Françoise. Choay (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, 2009, 963 p.

1.1.2 Les corridors dans les dictionnaires espagnols

En Espagne, il existe peu de dictionnaires de géographie nationaux dans lesquels il pourrait être intéressant de rechercher les occurrences du terme « corridor ». Toutefois, le *Diccionario de geografía política y geopolítica* de Lorenzo López Trigal propose une entrée :

> « Étendue allongée, bande ou couloir de territoire octroyé, après négociation préalable, à un État enclavé à l'intérieur d'un continent, lui accordant ainsi un axe routier, ferroviaire, fluvial ou aérien, soit pour lui permettre, sans contrôle de douane, un accès direct ou un débouché maritime, soit pour améliorer sa communication et son accès par les transports à l'espace maritime et/ou à des États voisins (droit de passage) et pour résoudre par là-même un conflit international donné. (…)[41] »[42]

Cette définition restreinte à la thématique historique du désenclavement d'un État correspond à l'orientation géopolitique du dictionnaire considéré. Elle développe plusieurs exemples de cette acception de corridor, mais il est intéressant de voir qu'aucun autre sens n'est ici évoqué, fût-ce pour mémoire. Les renvois à d'autres notions en fin d'article concernent essentiellement des mots-clés géopolitiques (conflit, droit international, enclave, espace maritime, État, frontière, pays, territoire). On retrouve ici une approche marquée par l'histoire de la notion. Elle se fonde sur son emploi dans des contextes de conflits territoriaux internationaux d'une part, et elle souligne la question des transports comme facteur déterminant de développement économique d'autre part. Le corridor apparaît donc ici comme le résultat d'un processus de négociation et comme un palliatif à l'enclavement économique. Ces deux termes sont essentiels à la compréhension du corridor méditerranéen comme projet d'aménagement car, à son échelle et dans son contexte propre, il fait partie de processus conflictuels confrontant différents acteurs, dont les débats portent en particulier sur des questions de développement économique et de désenclavement d'une Péninsule ibérique mal reliée au reste de l'Europe.

[41] "*Extensión alargada, faja o pasillo de territorio ofrecido, tras previa negociación, a un Estado enclavado en el espacio interior de un continente, facilitando así un eje rutero, ferroviario, fluvial o aéreo, bien para permitir, sin control fiscal, un acceso directo o salida al mar, bien para facilitar una comunicación y accesibilidad viaria con el espacio marítimo y/o con Estados vecinos (derecho de tránsito) y de paso solucionar así un determinado conflicto internacional*."

[42] Lorenzo López Trigal (dir.), *Diccionario de geografía política y geopolítica*, León, Universidad de León, 2013, p. 79.

Enfin, il est intéressant de noter que le *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio*[43] ne consacre pas d'entrée à la notion de corridor, pas plus que la plupart des dictionnaires de géographie et d'aménagement en usage en Espagne[44].

1.1.3 Les dictionnaires anglo-saxons : une représentation inégale de la notion de corridor

La notion de corridor, dans le domaine des transports, est couramment utilisée dans la littérature scientifique anglo-saxonne, notamment aux États-Unis depuis les années 1960. Pourtant, elle n'apparaît pas non plus dans tous les dictionnaires, et elle est en particulier absente du *Dictionary of Human Geography* dirigé par Dereck Gregory[45], rédigé par des auteurs américains et britanniques, de même que de très nombreux dictionnaires de géographie[46]. Les dictionnaires anglo-saxons qui font état de la notion de corridor reprennent tous l'acception géopolitique[47], l'élargissant dans certains cas au sens de couloir aérien. En revanche, le dictionnaire de géographie publié par les presses universitaires d'Oxford fait état du concept de corridor et le définit de la manière suivante :

> « Une bande du territoire d'un État donné qui traverse un autre État, généralement pour des questions d'accès (…). Un **corridor de commerce** s'étend le long d'un axe de communication comme le fleuve Mékong (…) ou le « corridor M4 » britannique (…).[48] »[49]

[43] Florencio Zoido Naranjo, Sofía de la Vega Benayas et Guillermo Morales Matos, *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio*, Barcelona, Ariel, 2000, 406 p.
[44] Pierre George, *Diccionario de geografía*, Madrid, Akal, 1991, 624 p ; Justo Corchón García, *Diccionario de geografía y lenguaje*, Barcelona, Alhambra, 1983, 213 p ; Ronald John Johnston, Derek Gregory et David M. Smith, *Diccionario Akal de geografía humana*, Madrid, Akal Ediciones, 2000, 592 p.
[45] Derek Gregory (dir.), *The Dictionary of Human Geography*, 5th ed., Malden, MA, Blackwell, 2009, 1052 p.
[46] David Atkinson (dir.), *Cultural geography: a critical dictionary of key concepts*, London / New York, I.B. Tauris, 2005, 222 p ; Audrey N. Clark, *The Penguin dictionary of geography*, 2nd ed., London / New York, Penguin Books, 1998, 454 p ; Noel Castree, Rob Kitchin et Alisdair Rogers, *A Dictionary of human geography*, 1st ed., Oxford, Oxford University Press, 2013, 581 p ; Robert P. Larkin et Gary L. Peters, *Dictionary of concepts in human geography*, Westport, Connecticut, Greenwood Press, 1983, 286 p ; Ronald John Johnston (dir.), *The dictionary of human geography*, 4th ed., Oxford, Blackwell Publishers, 2000, 958 p.
[47] Laurence Dudley Stamp (dir.), *Longmans dictionary of geography*, London, Longmans, 1966, 492 p ; Francis John Monkhouse, *A Dictionary of Geography*, 2nd ed., Chicago, Transaction Publishers, 1965, 388 p ; Michael Witherick, Simon Ross et John Small, *A modern dictionary of geography*, 4th ed., London, Arnold, 2001, 293 p ; Houghton Mifflin Company (dir.), *The Houghton Mifflin dictionary of geography: places and peoples of the world*, Boston, Houghton Mifflin, 1997, 458 p ; Ronald John Johnston (dir.), *The dictionary of human geography*, *op. cit.*
[48] "*A limb of one state's territory cutting through another state, usually for access (…). A corridor of commerce extends along a line of communication, such as the Mekong River (…), or the UK 'M4 corridor' (…).*"
[49] Susan Mayhew, *A Dictionary of Geography*, 4th ed., Oxford, Oxford University Press, 2009, p. 107.

Cette définition, qui rappelle les fondements géopolitiques de la notion, est davantage tournée vers l'idée de corridor comme axe de transport de marchandises dans une perspective linéaire organisée autour d'une infrastructure, sans que la question de la souveraineté étatique soit ici en cause. La notion de corridor glisse donc dans cette définition d'une conception politique à une conception où la dimension marchande domine. On assiste ainsi à une dépolitisation progressive de la notion de corridor et à l'émergence d'un sens où les considérations marchandes sont premières. En outre, ces corridors de commerce existent à plusieurs échelles : à titre d'exemple, le Mékong draine un sous-continent tandis que le corridor M4 se lit à l'échelle métropolitaine. Toutefois, la référence aux questions urbaines est peu présente dans les dictionnaires[50].

Il est intéressant de noter l'évolution qui s'opère dans le temps de la réflexion en géographie et aménagement en même temps que dans le temps de l'histoire des relations internationales. D'une acception géopolitique du corridor comme objet de négociations pour la résolution d'une crise internationale dans un contexte d'entre-deux-guerres, on passe à une acception où la question du commerce est centrale dans un contexte de mondialisation des échanges, et où la souveraineté territoriale semble transcendée par les infrastructures de transport. Si la dimension géopolitique et celle des flux sont toujours présentes, on assiste à un renversement de la perspective qui fait peu à peu passer les logiques géopolitiques au second plan derrière les logiques marchandes.

1.1.4 Le corridor, une notion importante dans le domaine de l'environnement

Si la question des flux de marchandises apparaît de plus en plus centrale dans le concept de corridor, l'intérêt pour la circulation recouvre plusieurs champs disciplinaires, et notamment celui de l'environnement. En effet, d'après Pierre George et Fernand Verger, « c'est dans le domaine de l'architecture des paysages et de l'écologie que le terme est aujourd'hui le plus employé avec le sens de corridor biologique »[51]. Or l'emploi de la notion de corridor en sciences de l'environnement et le sens qui lui est donné dans ce contexte particulier peuvent être intéressants pour éclairer l'utilisation du terme en aménagement du territoire.

[50] M. Witherick, S. Ross et J. Small, *A modern dictionary of geography*, *op. cit.* ; Houghton Mifflin Company (dir.), *The Houghton Mifflin dictionary of geography*, *op. cit.*
[51] P. George et F. Verger, *Dictionnaire de la géographie*, *op. cit.*, p. 101.

Si l'on se réfère aux dictionnaires spécialisés en environnement[52], le terme de corridor est absent, à l'exception des encyclopédies en ligne. Pourtant, l'écologie et la biologie font droit à la notion de corridor, qui est utilisée de manière fréquente dans le domaine de l'environnement. Elle peut être assimilée à une structure linéaire (un corridor fluvial par exemple…) plus ou moins naturelle, ou bien à un choix d'organisation de l'espace sous une forme linéaire. Le corridor est utilisé en écologie de manière à la fois scientifique et opérationnelle. Dans ces deux acceptions, la définition de la notion de corridor semble se fonder sur la linéarité et la continuité dans le temps et l'espace nécessaires aux objets étudiés, c'est-à-dire au vivant. Dans le domaine des sciences de l'environnement, le corridor écologique[53] est défini comme suit :

> « Un corridor écologique est une zone de passage fonctionnelle, pour un groupe d'espèces inféodées à un même milieu, entre plusieurs espaces naturels. Ce corridor relie donc différentes populations et favorise la dissémination et la migration des espèces, ainsi que la recolonisation des milieux perturbés »[54].

Autrement dit, il relie des nœuds, des points clés – également appelés « réservoirs de biodiversité » – dans lesquels les espèces élisent domicile aux différentes étapes de leur vie, de manière cyclique ou continue pour se nourrir, se reposer et se reproduire notamment[55]. C'est notamment le cas des « corridors de migration » utilisés par certaines espèces d'oiseaux[56]. Un corridor migratoire est donc un espace virtuel, aérien, susceptible d'être emprunté dans tous les sens à l'intérieur d'un fuseau non délimité. Il met en relation des points qui correspondent à des habitats. Les flux, qui transitent par les corridors entre des points nodaux, sont donc essentiels. La fonction des gestionnaires de ces corridors est bien

---

[52] François Ramade, *Dictionnaire encyclopédique de l'écologie et des sciences de l'environnement*, Paris, Ediscience international, 1993, 834 p ; Association française de normalisation (dir.), *Dictionnaire de l'environnement*, 3e éd., Saint-Denis La Plaine, AFNOR, 2001, 270 p ; Yvette Veyret-Mekdjian, *Dictionnaire de l'environnement*, Paris, Armand Colin, 2007, 414 p.

[53] Jodi A. Hilty, *Corridor ecology: the science and practice of linking landscapes for biodiversity conservation*, Washington, DC, Island Press, 2006, 323 p.

[54] Futura Sciences, *Corridor écologique*, http://www.futura-sciences.com/magazines/environnement/infos/dico/d/developpement-durable-corridor-ecologique-6418/, (consulté le 16 janvier 2015).

[55] Jean Carsignol, « Des passages à gibier à la Trame Verte et Bleue : 50 ans d'évolution pour atténuer la fragmentation des milieux naturels en France », *Le Naturaliste canadien*, 2012, vol. 136, nº 2, p. 76 ; Adil Baghli, Marc Moes et Claudio Walzberg, « Les corridors faunistiques du cerf (Cervus elaphus L.) au Luxembourg », *Bulletin de la Société des Naturalistes luxembourgeois*, 2007, nº 108, p. 63- 80 ; Henri Jaffeux, « Un réseau écologique pour préserver la diversité biologique du continent européen », *Liaison énergie francophonie*, 2008, nº 7, p. 58- 62.

[56] Nacima Baron-Yellès et Lydie Goeldner-Gianella, *Les marais maritimes d'Europe atlantique*, Paris, Presses universitaires de France, 2001, 294 p.

d'assurer ou de restaurer la continuité le long d'un axe marqué par des déplacements. C'est ce qui transparaît également dans la définition de corridor biologique :

> « Un corridor biologique est l'ensemble des habitats nécessaires à la réalisation des cycles vitaux (reproduction, croissance, refuge…) d'une espèce qui sont reliés fonctionnellement entre eux »[57].

Cette définition met en avant deux idées principales : celle d'un ensemble d'éléments distincts, donc d'un regroupement d'une part, et celle d'une liaison entre eux, donc d'une communication se produisant entre ces différents éléments, en l'occurrence par le déplacement des espèces vivantes qui les peuplent. Ces éléments, pourtant absents des dictionnaires spécialisés, ont en France une traduction immédiate en aménagement du territoire dans le concept de « trames vertes et bleues »[58], qui est ailleurs décliné sous diverses appellations et qui est développé par les gestionnaires des parcs naturels et des réservoirs de biodiversité. Il s'agit ici de conforter des corridors dans une logique de planification des aires protégées en créant des continuités entre des objets préexistants (réserves naturelles, parcs naturels régionaux…) pour permettre le passage de l'un à l'autre. Les trames sont des objets spatialisés, par lesquels on crée un réseau d'aires de gestion maillé sur des systèmes de points et sur la diversité des itinéraires naturels à des fins d'intégration. Il s'agit d'une création d'axe, voire d'un alignement au sens géométrique du terme. Le corridor écologique recouvre donc trois approches : la première, naturaliste, décrit des alignements préexistants ; la deuxième, gestionnaire, cherche à conforter ces structures ; la troisième, stratégique, avance des éléments de planification[59].

L'articulation avec les infrastructures de transport est d'ailleurs essentielle car, dans la plupart des cas[60], la continuité écologique visée l'est pour pallier les coupures induites par les réseaux de transport ou d'énergie : les deux réalités tendent à se tourner le dos dans la littérature scientifique alors qu'elles sont intimement liées. Ces définitions, qui correspondent à des

---

[57] Futura Sciences, *Corridor biologique*, http://www.futura-sciences.com/magazines/environnement/infos/dico/d/developpement-durable-corridor-biologique-6422/, (consulté le 16 janvier 2015).

[58] Laure Cormier, *Les Trames vertes : entre discours et matérialités, quelles réalités?*, Thèse de doctorat, Université d'Angers, Angers, 2011, 387 p ; Sandrine Liénard et Philippe Clergeau, « Trame Verte et Bleue : Utilisation des cartes d'occupation du sol pour une première approche qualitative de la biodiversité », *Cybergeo : European Journal of Geography*, 2011, p. http://cybergeo.revues.org/23494 ; J. Carsignol, « Des passages à gibier à la Trame Verte et Bleue », art cit.

[59] Pierre Alphandéry et Agnès Fortier, « La trame verte et bleue et ses réseaux : science, acteurs et territoires », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, 2012, vol. 12, nº 2.

[60] Jérôme Dorey, *Les routes et bords de routes: barrières ou corridors écologiques ?*, Mémoire, Université de Rennes, Rennes, 2010, 26 p ; S. Liénard et P. Clergeau, « Trame Verte et Bleue », art cit.

champs disciplinaires relativement éloignés *a priori* des transports, recoupent donc des thématiques intéressantes à la fois pour le champ de la géographie et pour celui de la conception et de l'analyse des réseaux[61]. La principale idée qui sous-tend les notions de corridor écologique ou biologique est celle d'un *continuum* permettant de dépasser les discontinuités ou les points de rupture d'un réseau défini par les flux qui l'empruntent. Les corridors doivent permettre le déplacement du vivant, ses échanges, son accès à différents milieux, son activité biologique. Au-delà de la métaphore organiciste, ces acceptions de la notion de corridor offrent un point de départ intéressant pour l'analyse des corridors de transport.

Les acceptions qui apparaissent dans les dictionnaires de géographie se structurent ainsi autour de trois grandes approches : la géopolitique d'abord, l'économie ensuite et l'environnement enfin. La géopolitique est au fondement de la notion dans la plupart des usuels, même si elle s'appuie sur une base liée aux transports. Un glissement de la notion vers sa dimension économique et marchande oriente l'approche vers la mise en avant des moyens de communication. La dimension environnementale est également présente, à la marge dans les dictionnaires, mais de plus en plus dans les pratiques de gestion. Dans le domaine des transports, il en va de même : l'approche des corridors évolue de la théorie vers la pratique. L'ensemble de ces approches trouve son aboutissement dans l'étude des corridors comme ensemble de flux, comme réseau structuré par ce qui le parcourt, que ce soient des biens, des personnes ou des animaux. L'évolution du contexte met au premier plan successivement la géopolitique dans un contexte de crise internationale, le commerce dans la mondialisation et l'environnement dans une logique de développement durable.

1.2 Approches de la notion de corridor dans le champ du transport et de l'aménagement

La notion de corridor est largement mobilisée dans le champ de l'aménagement du territoire et des transports. Dans la littérature scientifique, quatre publications particulièrement intéressantes dans le domaine retiendront notre attention au premier chef : Barry E. Prentice dirige en 1996 un ouvrage collectif, issu des actes d'un colloque, consacré aux portes d'entrée

[61] Paul Rodrigues, *La théorie des graphes pour analyser la transparence écologique des infrastructures de transport*, Mémoire de Master 2, Université d'Aix-Marseille, Aix-en-Provence, 2014, 182 p.

des réseaux de transport et aux corridors de commerce[62], dans lequel les aspects théoriques sont confrontés à des études de cas portant essentiellement sur l'Amérique du Nord ; plus récemment, en 2011, l'ouvrage dirigé par Peter Hall sur l'intégration des ports maritimes et des corridors de commerce[63] propose une actualisation des réflexions et des études de cas situées sur tous les continents, et met au centre de l'analyse la question du transport maritime dans le cadre des échanges mondiaux conteneurisés ; Yann Alix dirige également, en 2012[64], un ouvrage collectif international synthétisant différentes approches des corridors de transport mêlant aspects théoriques et études de cas dans le monde entier ; enfin, Jean Debrie et Claude Comtois ont publié en 2010 un article faisant un état très complet des travaux menés sur les corridors en Amérique du Nord et en Europe[65], tant du point de vue de la littérature scientifique que des publications institutionnelles. L'ensemble de ces publications est composé de contributions venant d'horizons disciplinaires différents, ce qui en fait la richesse.

1.2.1 Théorie et méthodes d'analyse des corridors dans le champ des transports

Dans le champ des transports, l'usage du terme corridor est fréquent, mais il est peu défini. On trouve une définition de la notion dans le glossaire du manuel universitaire de *Géographie des transports* de Jean-Jacques Bavoux, Francis Beaucire, Laurent Chapelon et Pierre Zembri :

> « Couloir de circulation déterminé par la configuration physique de l'espace traversé et difficilement évitable. On peut ranger dans cette catégorie une vallée séparant deux importants massifs montagneux (…), une bande littorale étroite jouxtant un massif montagneux (…), une traversée de massif (…). Les corridors posent le problème de la cohabitation entre de nombreuses infrastructures et des densités souvent importantes de population et d'activités. Les corridors sont devenus des hauts-lieux de la contestation d'investissements nouveaux. Il est également possible de parler de corridor pour des détroits congestionnés par le trafic maritime (…) et pour les grands canaux interocéaniques. »[66]

[62] Barry E. Prentice, *Proceedings of the 31st Annual Conference of the Canadian Transportation Research Forum: Transport Gateways and Trade Corridors*, Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, 1996, 850 p.
[63] Peter Voss Hall, Robert J. McCalla et Claude Comtois (dir.), *Integrating seaports and trade corridors*, Farnham, Ashgate, 2011, 292 p.
[64] Yann Alix (dir.), *Les corridors de transport*, Cormelles-le-Royal, Editions EMS, 2012, 344 p.
[65] Jean Debrie et Claude Comtois, « Une relecture du concept de corridors de transport: illustration comparée Europe/Amérique du Nord », *Les Cahiers scientifiques du transport*, 2010, nº 58, p. 127- 144.
[66] Jean-Jacques Bavoux et al., *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 214.

Cette définition circonscrite aux transports est ancrée dans la logique de l'aménagement du territoire, reprenant à la fois les contraintes physiques et humaines de la construction des infrastructures et mettant au centre la question de la densité – de population et de trafic – comme un critère de définition du corridor. L'étroitesse de la bande de terre ou de mer considérée pour pouvoir parler de corridor n'apparaît pas dans d'autres définitions. Cela semble restreindre l'emploi de la notion à des contextes physiques précis qui seraient déterminants, et dont l'évocation ici renvoie à une réflexion entée dans un contexte français héritier de l'analyse de l'espace en massifs et en seuils par la géographie vidalienne. Pour autant, il nous semble indispensable de nous départir d'un contexte unique et de prendre en compte la pluralité des approches possibles des corridors.

Les corridors de transport, inscrits dans une matrice comprenant des logiques aussi bien géopolitiques que marchandes ou écologiques, correspondent à une notion réapparue dans les années 1960 dans le monde anglo-saxon – en particulier aux États-Unis – dans le cadre de l'analyse spatiale et de l'analyse des réseaux. Cette notion s'est peu à peu spécialisée dans l'étude des processus spatiaux, et en particulier urbains, liés à l'intensification des échanges le long d'axes de transport structurants. L'ensemble des travaux de recherche portant sur la question des corridors de transport – quelle qu'en soit l'approche – a été répertorié, expliqué et analysé par Jean Debrie et Claude Comtois dans un article dont nous reprendrons les principales références. Les auteurs présentent dans un premier temps les références théoriques nord-américaines construisant les corridors comme objets d'étude, ce qui leur permet d'en poser une définition claire qui résume les différents enjeux liés à la notion :

> « Le corridor, dans son acception géographique, émane initialement des études en analyse spatiale et en topologie (KANSKY, 1963 ; COLE, KING, 1968 ; HAGGETT, CHORLEY, 1969)[67]. Le terme supporte des usages variés permettant d'identifier des axes de transport (LUIZ, PAULO, 1996)[68], de décrire des processus de désenclavement des arrière-pays (PRENTICE, 1996)[69], de

[67] Karel Joseph Kansky, *Structure of transportation networks: relationships between network geometry and regional characteristics*, Chicago, University of Chicago, 1963, 186 p ; John Peter Cole et Cuchlaine A. M. King, *Quantitative geography: techniques and theories in geography*, s.l., J. Wiley, 1968, 712 p ; Peter Haggett et Richard J. Chorley, *Network analysis in geography*, London, Edward Arnold, 1969, 360 p.

[68] Silveira L.A. Luiz et Magalhaes B. Paulo, « The influence of the Sepetiba Port Complex on Brazilian Competitiveness in the International Grain market » dans Barry E. Prentice (dir.), *Proceedings of the 31st Annual Conference of the Canadian Transportation Research Forum: Transport Gateways and Trade Corridors*, Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, 1996, vol. 2/ p. 107- 119.

[69] Barry E. Prentice, « Winnipeg: gateway to the mid-continent corridor » dans Barry E. Prentice (dir.), *Proceedings of the 31st Annual Conference of the Canadian Transportation Research Forum: Transport Gateways and Trade Corridors*, Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, 1996, vol. 2/ p. 171- 186.

> justifier l'accès à des ressources (NEUDORF, HASSAN, 1996)[70], d'exprimer un réseau de carrefours urbains interdépendants affichant d'importants mouvements, liens et échanges entre eux (GOTTMANN, 1964 ; GOTTMANN, 1987 ; WHEBELL, 1969 ; YEATES, 1975 ; MCGEE, 1991)[71] ou encore de décrire des routes à différentes échelles géographiques (DOXIADIS, 1978)[72]. »[73]

Au prisme de cette définition, étayée par la littérature scientifique et les acceptions qu'elle prête au corridor de transport, on retrouve la multiplicité des approches que l'on avait mise en évidence grâce à l'analyse des dictionnaires. Toutefois, les dimensions géopolitique et environnementale sont largement mises à l'écart au profit de la dimension marchande, ici centrale. L'article de Jean Debrie et Claude Comtois permet donc d'ancrer la notion de corridor dans le champ des transports et des interactions urbaines. Cette orientation de la littérature est confirmée par un examen des textes sources ainsi que par d'autres publications. En effet, le chapitre introductif rédigé par Gustaaf de Monie[74] (« Corridors de transport et évolution des échanges ») à l'ouvrage dirigé par Yann Alix le confirme.

D'après Jean Debrie et Claude Comtois, plusieurs champs disciplinaires, adossés à plusieurs contextes spatiaux, sont pertinents pour aborder les corridors. Les études de cas sur lesquelles s'appuient les analyses théoriques sont majoritairement centrées sur l'Amérique du Nord, et en particulier la côte est des États-Unis[75] et la liaison est-ouest du Canada[76]. Dans les années 1990 et 2000, la notion de corridor de transport a été mobilisée par l'analyse économique

[70] Russel D. Neudorf et Masood U. Hassan, « Macro-economic impact and benefit/cost analysis of transportation and mining developments in the Northwest territories » dans Barry E. Prentice (dir.), *Proceedings of the 31st Annual Conference of the Canadian Transportation Research Forum: Transport Gateways and Trade Corridors*, Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, 1996, vol. 2/ p. 42-55.

[71] Jean Gottmann, *Megalopolis: the urbanized northeastern seaboard of the United States*, Cambridge, M.I.T. Press, 1961, xii+810 p ; Jean Gottmann, *Megalopolis Revisited: 25 Years Later*, Maryland, University of Maryland Institute for Urban Studies, 1987, 86 p ; Charles F. J. Whebell, « Corridors: A Theory of Urban Systems », *Annals of the Association of American Geographers*, 1969, vol. 59, nº 1, p. 1-26 ; Maurice Yeates, *Main Street: Windsor to Quebec City*, Toronto, Macmillan Company of Canada, 1975, 431 p ; Terry G. McGee, « The emergence of desakota regions in Asia: expanding a hypothesis » dans Norton Sydney Ginsburg et Bruce Koppel (dir.), *The extended metropolis: Settlement transition in Asia*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1991, p. 3-25.

[72] Constantin A. Doxiadis, *Ecology and Ekistics*, London, Elek, 1977, 91 p.

[73] J. Debrie et C. Comtois, « Une relecture du concept de corridors de transport », art cit, p. 128.

[74] Gustaaf De Monie, « Corridors de transport et évolution globale des échanges » dans Yann Alix (dir.), *Les Corridors de transport*, Cormelles-le-Royal, EMS, 2012, p. 27-64.

[75] J. Gottmann, *Megalopolis*, *op. cit.* ; J. Gottmann, *Megalopolis Revisited*, *op. cit.* ; Jean-Paul Rodrigue, « Freight, Gateways and Mega-Urban Regions: the Logistical Integration of the BosWash Corridor », *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 2004, vol. 95, nº 2, p. 147-161 ; Sue McNeil, Michelle Oswald et David Ames, *A Case Study of the BOSWASH Transportation Corridor: Observations Based on Historical Analyses*, Newark, University of Delaware University Transportation Center, 2010, 22 p ; Michelle Oswald, *Evaluating the Current State of the BOSWASH Transportation Corridor and Indicators of Resiliency*, Newark, University of Delaware Department of Civil Engineering, 2009, 20 p.

[76] B.E. Prentice, « Winnipeg: gateway to the mid-continent corridor », art cit ; Adolf K.Y. Ng, Alberto E. Velasco Acosta et Tianni Wang, « Institutions and the governance of transport infrastructure projects: Some insight from the planning and construction of the CentrePort Canada Way », *Research in Transportation Business & Management*, 2015, vol. 14, p. 25-33.

multicritères[77], et plus particulièrement dans des modèles d'offre et de demande, partant du constat que les grands axes de transports sont marqués par des flux qui les définissent et les structurent. C'est également dans les années 1990 et 2000 que des études de cas européennes apparaissent dans des rapports institutionnels[78]. On assiste à une évolution progressive de la notion de corridor par une ouverture scientifique de la géographie à l'analyse spatiale et à l'analyse économique.

Les études portant sur les corridors sont donc issues de champs disciplinaires variés et permettent une appropriation du concept par les chercheurs, reposant sur un large spectre de recherches, comme en témoigne Barry E. Prentice :

> « L'étude des corridors de commerce recouvre différentes disciplines. Les géographes ont une littérature riche sur les formes d'aménagement du territoire et sur les réseaux de commerce. Les historiens observent la grandeur et la décadence des cités dominantes et étudient leur volonté de changement. Les économistes étudient le rôle des coûts, de l'investissement et des marchés dans la concurrence entre les corridors.[79] »[80]

Il est intéressant de noter que l'auteur, professeur dans une École de commerce de l'Université du Manitoba, fait interagir plusieurs approches du corridor et propose de situer ce dernier à la croisée d'analyses géographiques – portant à la fois sur l'aménagement du territoire et sur l'analyse des réseaux, historiques et économiques. Les trois disciplines renvoient à trois objets et à trois méthodologies complémentaires. En outre, l'auteur porte un intérêt manifeste à la question des réseaux de villes et du commerce telle qu'elle est envisagée par les historiens, et il fait ainsi ressortir l'importance des pouvoirs économiques urbains assis sur la domination des cités commerçantes sur leur espace d'échanges, et fait droit à la notion d'articulation des corridors par des nœuds urbains. Les villes apparaissent donc comme un

---

[77] R.D. Neudorf et M.U. Hassan, « Macro-economic impact and benefit/cost analysis of transportation and mining developments in the Northwest territories », art cit ; Frank R. Bruinsma, Sytze A. Rienstra et Piet Rietveld, « Economic Impacts of the Construction of a Transport Corridor: A Multi-level and Multiapproach Case Study for the Construction of the A1 Highway in the Netherlands », *Regional Studies*, 1997, vol. 31, nº 4, p. 391-402 ; Evangelos Christogiannis et Christos Pyrgidis, « Investigation of the impact of traffic composition on the economic profitability of a new railway corridor », *Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers, Part F: Journal of rail and rapid transit*, 2014, vol. 228, nº 4, p. 389-401.

[78] Pascal Berthaud et Nolwenn David-Nozay, « Le transport de marchandises à l'horizon 2020 sur l'axe Rhin-Rhône », *Notes de synthèse du SES*, février 2000, p. 29- 34.

[79] "*The study of trade corridors spans several disciplines. Geographers have a rich literature on land settlement patterns and trade networks. Historians have observed the rise and fall of dominant cities and explored the impetus for change. Economists have studied the role of costs, investment and markets in the competition between corridors*."

[80] Barry E. Prentice, « Gateways, Corridors and Strategic City Pairs », University of Manitoba, Canadian Transportation Research Forum 41st Annual Meeting, 2006.

acteur majeur, ce qui fait de l'échelon local un niveau de décision à observer. C'est cette multiplicité d'approches qui nous semble féconde pour étudier les corridors.

1.2.2 Différents types de corridors dessinés par les différentes approches

Les différentes approches de la notion que l'on trouve dans la littérature scientifique dessinent trois grands types de corridors en fonction du poids relatif qu'elles donnent à chaque facteur. Nous proposerons une typologie des corridors en fonction de la nature des flux considérés, du type de territoires desservis et du rôle dévolu aux villes et aux ports. Les villes ont en effet un rôle prépondérant car, par leur situation nodale, elles pilotent la circulation des richesses et peuvent utiliser le corridor selon trois logiques majeures : la première consiste à extraire des richesses d'un territoire pour les amener vers une ville ou un port, la deuxième consiste à relier entre elles des villes portuaires organisées en façade, et la troisième consiste à relier deux façades entre elles en desservant l'intérieur des terres.

Le premier type peut être défini comme un corridor d'extraction, dont la fonction principale est de drainer les productions de régions situées à l'intérieur des terres vers une ville portuaire pour leur offrir un débouché. Ces corridors aboutissant à des ports et permettant de drainer les richesses d'un territoire ont été mis en place notamment dans le contexte colonial de l'exploitation des richesses de l'Afrique et de l'Asie. Les corridors de commerce sont toujours en vigueur, réinvestis dans le cadre de la mondialisation des échanges qui rend l'accès aux ports essentiel pour le développement économique, notamment celui des États enclavés. Les travaux de Benjamin Steck[81] sur l'Afrique de l'Ouest ou ceux de Christian Taillard sur l'Asie du Sud-Est[82] développent également des exemples de ce type de corridors. Enfin, le projet canadien reliant le centre du pays aux ports obéit au même modèle[83]. Dans le contexte européen, l'exemple des Midlands[84] en est également une illustration. Les mêmes logiques se manifestent dans la notion de corridor géopolitique, lorsqu'une bande de terre permettant

[81] Benjamin Steck, « West Africa facing the lack of traffic lanes », *EchoGéo*, 2012, nº 20, p. http://echogeo.revues.org/13101.
[82] Christian Taillard, « Un exemple réussi de régionalisation transnationale en Asie orientale : les corridors de la Région du Grand Mékong », *L'Espace géographique*, 2009, vol. 38, nº 1, p. 1- 16 ; Christian Taillard, « La Thaïlande, au centre de la Région du Grand Mékong », *Annales de géographie*, 2010, vol. 671-672, nº 1, p. 52- 68.
[83] A.K.Y. Ng, A.E. Velasco Acosta et T. Wang, « Institutions and the governance of transport infrastructure projects », art cit.
[84] David Chapman et al., « Concepts and definitions of corridors: evidence from England's Midlands », *Journal of Transport Geography*, 2003, vol. 11, nº 3, p. 179-191.

l'accès à la mer est accordée à un État, comme ce fut le cas du corridor de Dantzig et de celui de Berlin, ou comme en témoignent toujours les revendications de la Bolivie à l'encontre du Chili et du Pérou.

Un second type identifiable est le corridor de façade, reliant entre elles des villes portuaires le long d'une façade littorale plus ou moins densément urbanisée. Le paradigme en est la Mégalopolis américaine décrite par Jean Gottmann[85]. Il s'agit d'un système urbain littoral de forme allongée marqué par une urbanisation quasi continue ou qui tend à le devenir et par d'intenses échanges. Il s'agit bien là d'un réseau de villes interconnectées et dépendantes les unes des autres le long d'un axe de communication littoral ouvert sur un arrière-pays (les États-Unis) et un avant-pays (l'Atlantique et, par voie de mer, le Monde). La façade pacifique de la Chine, souvent qualifiée de mégalopole, correspond également à ce modèle. Le *Pacific Rim* est même décrit par certains auteurs comme un axe traversant un chapelet de villes importantes de Pékin à Tokyo en passant par Séoul[86]. Désormais, l'un des corridors de la Région du Grand Mékong[87] vient compléter cet axe en reliant au sud la façade portuaire de la Chine avec les principales villes du Vietnam. En Europe, la *Northern Range* peut être assimilée à ce modèle, également adopté pour le projet d'un corridor méditerranéen constituant une rangée portuaire méridionale en Europe.

Enfin, le troisième grand type est celui des corridors épine dorsale qui relient entre eux des systèmes urbains importants situés à l'intérieur des terres et assurent ainsi la liaison avec des débouchés aux deux bouts. En Europe, le paradigme en est la « dorsale européenne » décrite par Roger Brunet[88] et qui met en relation, si l'on considère son extension maximale, la façade maritime de la Mer du Nord avec celle de l'Adriatique à travers un réseau urbain et industriel très dense, figure reprise par le corridor Rotterdam-Gênes dans la planification européenne. C'est l'extrémité nord de cette dorsale qui est décrite par les études de cas présentées dans le numéro spécial du *Journal of Transport Geography* de 2003 consacré aux corridors[89], ce qui témoigne de sa place centrale. Dans un autre contexte, le corridor du Cap au Caire[90] entretient

[85] J. Gottmann, *Megalopolis*, *op. cit.* ; J. Gottmann, *Megalopolis Revisited*, *op. cit.*
[86] Sang-chuel Choe, « Urban corridors in Pacific Asia » dans Yue-man Yeung (dir.), *Globalization and the World of Large Cities*, Tokyo, UNU Press, 1998, p. 155- 173.
[87] C. Taillard, « Un exemple réussi de régionalisation transnationale en Asie orientale », art cit.
[88] Roger Brunet, « Lignes de force de l'espace européen », *Mappemonde*, 2002, vol. 2, nº 66, p. 14-19.
[89] Arie Romein, Jan Jacob Trip et Jochem de Vries, « The multi-scalar complexity of infrastructure planning: evidence from the Dutch–Flemish megacorridor », *Journal of Transport Geography*, 2003, vol. 11, nº 3, p. 205-213 ; Jochem de Vries et Hugo Priemus, « Megacorridors in north-west Europe: issues for transnational spatial governance », *Journal of Transport Geography*, 2003, vol. 11, nº 3, p. 225-233.
[90] Frederick A. Frost et Tekle Shanka, « Cape to Cairo - Can the dream be realised? », *Journal of Vacation Marketing*, 2001, vol. 7, nº 3, p. 235-244.

la même ambition de liaison entre deux régions densément peuplées et deux débouchés portuaires (au Cap et dans la région d'Alexandrie), quoique les espaces traversés soient moins denses. Il en va de même si l'on considère les grands axes est-ouest traversant les États-Unis.

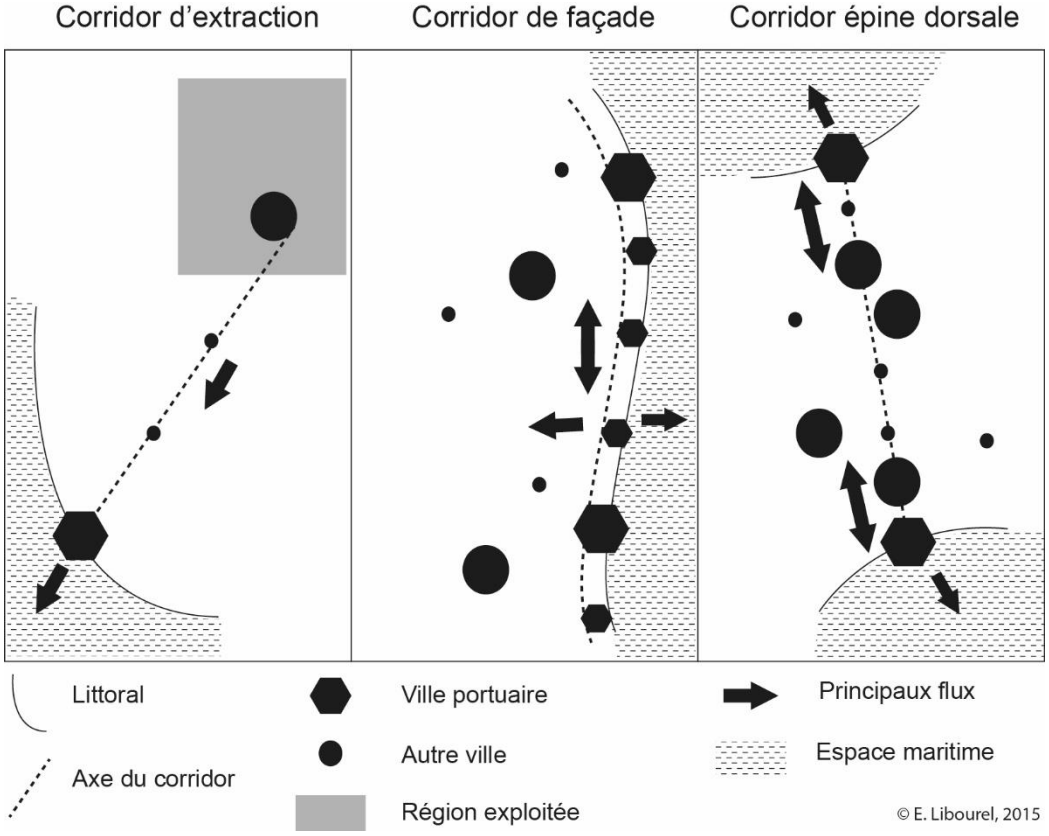


Figure 4- Typologie des corridors de transport

La littérature scientifique sur la question des corridors de transport est constituée de contributions de plusieurs disciplines et propose des méthodes différentes pour aborder leur objet d'étude. Chacun de ces apports semble fécond pour analyser les corridors à partir de plusieurs critères, en particulier leur fonction, leur contenu et les flux qui les traversent.

1.3 Problèmes de contenu et extension : de quel corridor parle-t-on ?

La typologie proposée, parce qu'elle s'intéresse avant tout aux logiques des flux, regroupe pour chaque type des exemples dont l'extension spatiale et le contenu en matière d'infrastructures et de nature des flux sont variables.

1.3.1 Approche scalaire des corridors

Si l'on définit comme corridor un axe articulé par des flux et pouvant être concerné aussi bien par des problématiques urbaines qu'économiques ou politiques et par des enjeux d'aménagement du territoire, la question de l'échelle à laquelle on peut le considérer et l'analyser est posée.

À très petite échelle, de vastes corridors de transport de marchandises et de personnes existent ou ont existé à travers le temps. C'est le cas des grands axes transcontinentaux comme la Route de la Soie ou le Transsibérien, aujourd'hui réactivés autour de projets reliant l'Europe à l'Asie, comme le train « Yixinou » (contraction en chinois de Yiwu-Xinyang-Europe) qui a circulé en novembre et décembre 2014, devenant la plus longue liaison ferroviaire de l'histoire avec plus de 13 000 km parcourus en 21 jours à travers 8 pays[91]. Au-delà de la performance et du symbole, ce convoi s'apparente à une opération de communication mettant en scène l'intensification des échanges entre les deux espaces, et à un volontarisme ferroviaire mettant en avant le faible coût du rail pour le fret et le gain de temps ainsi obtenu. L'expérience est présentée dans les médias comme un prélude à l'ouverture d'une liaison régulière, bien qu'il soit encore permis de douter de sa réalisation. De même, les Amériques se sont dotées d'un grand axe routier parcourant les deux continents du nord au sud, la Panaméricaine, ponctuée de grandes villes nodales et correspondant à un axe important de commerce. La logique de corridor s'inscrit alors dans la quête d'une échelle très petite pour penser les relations commerciales et les flux, logique avant tout marchande.

À l'échelle continentale, le projet qui a donné lieu à de nombreuses études sur les corridors en Amérique du Nord est le corridor Canada-États-Unis-Mexique (parfois nommé Canamex) incarnant les relations commerciales au sein de l'Aléna[92]. En Afrique, le corridor du Cap au

[91] Vincent Gibert, « Voici le nouveau plus long trajet du monde en train », *Le Huffington Post*, 24 nov. 2014 ; *Fortune duda que la « Ruta de la seda » ferroviaria entre España y China tenga sentido económico*, http://www.radiocable.com/fortune-duda-ruta-tren-esp-china5323.html , 26 décembre 2014, (consulté le 23 janvier 2015) ; Francisco José Moya, « La línea de tren más larga del mundo », *El Periódico*, 24 nov. 2014 ; Elizabeth Ramírez Restrepo, « El tren 'Yixinou' abre una línea directa de mercancías entre China y España », *El País*, 9 déc. 2014.

[92] Ken A. Eriksen et Kenneth L. Casavant, « Indentifying Needed Transportation Investment, by Corridor, to Support NAFTA Trade Flows in Washington State » dans Barry E. Prentice (dir.), *Proceedings of the 31st Annual Conference of the Canadian Transportation Research Forum: Transport Gateways and Trade Corridors*, Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, 1996, p. 662-676 ; Amiy Varma et Nabil Suleiman, « NAFTA and Truck Configurations: a Framework for assessments » dans Barry E. Prentice (dir.), *Proceedings of the 31st Annual Conference of the Canadian Transportation Research Forum: Transport Gateways and Trade Corridors*, Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, 1996, p. 647-661 ; Jean-Paul Rodrigue, Stephen Blank et Brian Slack, *The Geography of Transport Systems*, New York, Routledge, 2013, 416 p.

Caire est perçu comme structurant depuis la colonisation du continent, si bien que deux projets, routier et ferroviaire, avaient été lancés par les Britanniques le long de cet axe. La volonté de recréer de la continuité le long de ce corridor est d'ailleurs régulièrement réaffirmée[93], au nom de l'intérêt commercial qu'il représente pour les puissances coloniales d'abord, puis pour les firmes transnationales exploitant les ressources, mais également au nom de son intérêt géopolitique dans un contexte de tensions internationales. En Asie, les corridors du Grand Mékong, qui relient le sud de la Chine à la péninsule indochinoise en traversant le Laos, le Vietnam, le Cambodge et la Thaïlande, participent également de cette logique[94]. Du Traité de Rome[95] aux RTE-T[96], la mise en œuvre des corridors transeuropéens s'inscrit bien également dans une perspective continentale. Par ailleurs, l'idée de « corridor de développement » se situe dans la droite ligne de la rhétorique des effets structurants, où les axes de transport efficaces sont censés faciliter la liaison entre les sites de production et de consommation et favoriser le commerce, donc l'insertion dans une économie mondialisée. Il s'agit d'un instrument au service de la puissance économique et commerciale. C'est également ce concept qui a été promu par les organisations internationales pour créer des dynamiques de développement macro-régional fondées sur l'intensification des axes de transport dans certaines régions du monde comme en Asie[97] ou en Afrique[98]. À travers ces exemples, la logique marchande d'intégration par le commerce apparaît primordiale. Dans les années 1980, le concept a évolué vers celui de « corridor de commerce » en mettant au centre le potentiel des territoires, c'est-à-dire en partant du constat de l'existence d'activités économiques et d'un besoin d'amélioration du réseau pour créer des infrastructures qui

[93] F.A. Frost et T. Shanka, « Cape to Cairo - Can the dream be realised? », art cit.
[94] C. Taillard, « Un exemple réussi de régionalisation transnationale en Asie orientale », art cit.
[95] *Traité de Rome instituant la Communauté européenne*, Rome, 1957.
[96] Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.* ; Parlement européen, « Décision n°1692/96/CE de Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport », *Journal Officiel des Communautés européennes*, 23 juillet 1996, nº L228 ; Commission européenne, *TEN-T priority axis and projects (maps)*, Bruxelles, Commission européenne, 2004, 73 p ; Commission européenne, *Connecting Europe Facility. Investing in Europe's Growth. 2014-2020*, Bruxelles, Commission européenne, 2012, 26 p.
[97] C. Taillard, « Un exemple réussi de régionalisation transnationale en Asie orientale », art cit ; François Gipouloux, « Hong Kong, Taiwan et Shanghai: Plate-formes logistiques rivales du corridor maritime de l'Asie de l'est », *Perspectives chinoises*, 2000, vol. 62, nº 1, p. 4-12 ; Guy Faure, « La Banque asiatique de développement et l'intégration régionale en Asie », *Études internationales*, 2007, vol. 38, nº 2, p. 229-249.
[98] B. Steck, « West Africa facing the lack of traffic lanes », art cit ; Jérôme Lombard et Olivier Ninot, « Connecter et intégrer: les territoires et les mutations des transports en Afrique », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 2010, nº 1, p. 69-86 ; N'Guessan N'Guessan, *La problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique subsaharienne*, New York, Banque mondiale et Commission économique pour l'Afrique, 2003, 63 p ; Jean-François Pelletier, *L'intégration des corridors dans les chaînes d'approvisionnement internationales: Analyse de cas africains*, Thèse de doctorat, Université Paris-Est, Champs-sur-Marne, 2012, 323 p.

facilitent l'intégration économique des territoires traversés. La logique marchande devient alors dominante.

À cela s'ajoutent des corridors nationaux inscrits dans une logique d'aménagement du territoire national, pilotés selon des modes de gouvernement ou de gouvernance variables dans l'espace et dans le temps. Deux logiques dominent : soit ces corridors émanent du constat d'une réalité des échanges, comme pour le corridor BosWash[99], et apparaissent alors comme une confirmation de l'existant par sa description fonctionnelle, soit ils ont pour vocation de créer une dynamique le long d'un axe donné comme au Canada[100] ou dans de nombreux pays européens[101], et ils sont alors le produit d'une certaine vision de l'organisation du territoire. Cette logique préside notamment à la constitution des réseaux de transport nationaux dans les pays centralisés.

Par ailleurs, la logique de corridor se décline également à l'échelle régionale. Cette échelle est traversée par deux modalités qui répondent à des objectifs différents. D'une part, à un niveau intra-étatique, les corridors régionaux, comme le corridor Trans-Pennine au Royaume-Uni[102], obéissent à une logique d'aménagement du territoire, afin d'atteindre des objectifs économiques ou d'équité territoriale. D'autre part, les corridors régionaux transfrontaliers, comme ceux qui traversent la dorsale européenne[103] obéissent à des objectifs géopolitiques d'intégration ou de coopération, et mobilisent des processus de gouvernance plus complexes parce qu'ils mettent en jeu des souverainetés nationales différentes.

Enfin, la notion de corridor peut également se décliner à l'échelle métropolitaine. Le corridor métropolitain apparaît alors comme une forme particulière de corridor régional, exprimée à l'échelle d'une vaste agglomération. Il s'inscrit dans le cadre d'analyse du *Transit Oriented*

[99] Peter Spearritt, « The 200 km city: Brisbane, the gold coast, and sunshine coast », *Australian Economic History Review*, 2009, vol. 49, nº 1, p. 87-106 ; S. McNeil, M. Oswald et D. Ames, *A Case Study of the BOSWASH Transportation Corridor*, *op. cit.* ; M. Oswald, *Evaluating the Current State of the BOSWASH Transportation Corridor and Indicators of Resiliency*, *op. cit.*

[100] A.K.Y. Ng, A.E. Velasco Acosta et T. Wang, « Institutions and the governance of transport infrastructure projects », art cit.

[101] Cyprien Richer et al., « L'espace-temps du TGV Rhin-Rhône. Quatre images de l'évolution de l'accessibilité ferroviaire. », *Images de Franche-Comté*, 2011, nº 43, p. 12- 15 ; Yves Crozet et François Dumont, « Retour sur les effets économiques du TGV. Les effets structurants sont un mythe (interview) », *Ville, Rail et Transports*, 2011, nº 525, p. 48- 51 ; Guillaume Carrouet et al., « Les stratégies d'anticipation des « effets » territoriaux des grands équipements de transport : le cas du TGV Rhin-Rhône », *Géotransports*, 2013, nº 1-2, p. 35- 50.

[102] D. Chapman et al., « Concepts and definitions of corridors », art cit.

[103] J. de Vries et H. Priemus, « Megacorridors in north-west Europe », art cit.

Development (TOD) et de sa déclinaison, proposée notamment par Robert Cervero[104], le *Transit Oriented Corridor* (TOC) qui propose de s'intéresser non pas aux nœuds des transports métropolitains, mais à des formes linéaires drainées par ces derniers. Cette approche reprend les théories de la ville linéaire de Soria y Mata[105] ainsi que les réflexions sur l'organisation du tissu urbain autour des réseaux de transport, en particulier ferroviaires[106]. L'approche des corridors à l'échelle métropolitaine se développe dans le contexte des travaux menés sur le TOD[107]. Toutefois, si elle emprunte aux définitions des corridors à plus petite échelle, ses implications et ses logiques sont très spécifiques au milieu urbanisé et la placent sur un plan différent de celui des corridors de transport tels qu'ils sont définis par la littérature scientifique.

	Corridor d'extraction	**Corridor de façade**	**Corridor épine dorsale**
Echelle intercontinentale	Route de la Soie	Panaméricaine	Transsibérien
Echelle continentale	Afrique de l'Ouest	Pacific Rim	Dorsale européenne
Echelle nationale	Centerport Canada Way	Façade japonaise	Axe Rhin-Rhône
Echelle régionale	Trans-Pennine	Megalopolis	Flandres-Hollande

Tableau 2- Les corridors selon leur échelle et leur type : quelques exemples

D'après Jean Debrie et Claude Comtois[108], les échelles de référence des corridors sont liées à leur caractère de support d'intégration économique, si bien qu'à chaque échelle de référence correspond un niveau d'interaction qui implique des acteurs différents (*cf. Tableau 2*). Aux échelles nationales et continentales c'est la plupart du temps la volonté de traverser des espaces étendus et de relier entre elles des régions aux souverainetés différentes qui préside aux choix. Les organismes internationaux évoqués dans l'article sont des facilitateurs des coopérations régionales supra-étatiques (Aléna, Union européenne, Asean…) et de la prise de décision. Les organismes de coopération tels que la Banque mondiale interviennent sur le plan économique et politique pour définir des axes prioritaires de développement. Toutefois, il nous semble que l'analyse à petite échelle est insuffisante pour comprendre tant la genèse que

[104] Robert Cervero, *The transit metropolis: a global inquiry*, Washington, Island press, 1998, 480 p ; Robert Cervero et John Landis, « Twenty years of the Bay Area Rapid Transit system: Land use and development impacts », *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 1997, vol. 31, n° 4, p. 309-333.
[105] Arturo Soria y Mata, « La ciudad lineal », *Diario El Progreso*, 1882, vol. 10, p. 1815-1876.
[106] Gabriel Dupuy, *L'urbanisme des réseaux: théories et méthodes*, Paris, Armand Colin, 1991, 198 p ; Luca Bertolini et Tejo Spit, *Cities on Rails: The Redevelopment of Railway Stations and their Surroundings*, Londres, Routledge, 2005, 236 p.
[107] Liu Liu, *Les corridors urbains : quelles formes de transport de masse (train, tram-train, tramway) pour quelles formes urbaines (multipolarité en chapelet ou idendité continue, ségrégation ou mixité dans la distribution des fonctions) ?*,Université Lille 1, Lille, thèse en cours sous la direction de Philippe Menerault et Alain L'Hostis.
[108] J. Debrie et C. Comtois, « Une relecture du concept de corridors de transport », art cit, p. 132.

la mise en œuvre des corridors de transport. Ces derniers sont tout autant ancrés dans des réalités régionales ou locales, voire très ponctuelles, et à ce titre, les échelles infra-étatiques sont pertinentes pour penser l'ancrage territorial des projets. C'est à ces échelles qu'interviennent de nombreux acteurs de l'aménagement et de la gestion des corridors.

1.3.2 Définir les corridors par leur contenu

Quelle que soit l'échelle considérée, l'existence constatée ou prévue de flux importants dans le corridor est à l'origine de son affirmation. Ces flux reposent sur l'existence d'infrastructures de transport qui peuvent être multiples, tant du point de vue des équipements que de la densité des axes de communication. La littérature scientifique aborde les corridors sous trois angles principaux qui mettent en avant une composante principale des corridors considérés.

	Économie	**Aménagement**	**Systèmes urbains**
Travaux théoriques	**Albrecht et Coppens, 2003** ; Bailly-Hascoët et Legros, 2012 ; **Crozet et Dumont, 2011 ; Debrie et Comtois, 2010** ; Gunn *et al.*, 1992 ; **Haggett et Chorley, 1969** ; Hall *et al.*, 2011 ;	Crozet et Dumont, 2011 ; **Debrie et Comtois, 2010 ; Haggett et Chorley, 1969** ; Kansky, 1963 ;	**Albrecht et Coppens, 2003** ; **Debrie et Comtois, 2010** ; Forida et Ayres, 2008 ; Florida *et al.*, 2008
Études de cas	**Chapman *et al.*, 2003** ; Eriksen et Casavant, 1996 ; Faure, 2007 ; Luiz et Paulo, 1996 ; **Neudorf et Hassan, 1996** ;	Bruinsma *et al.*, 1997 ; Carrouet *et al.*, 2013 ; **Chapman *et al.*, 2003** ; Lombard et Ninot, 2010 ; **McNeil *et al.*, 2010** ; **Neudorf et Hassan, 1996** ;	**Chapman *et al.*, 2003** ; Gottmann, 1961 ; Gottmann, 1987 ; McGee, 1991; **McNeil *et al.*, 2010**; Oswald, 2009;

Tableau 3- Thématiques abordées par les principaux travaux scientifiques sur les corridors de transport

Les références présentées en gras correspondent aux articles ou ouvrages relevant de plusieurs catégories à la fois. Elles sont donc présentes à plusieurs reprises dans le tableau.

Parmi les publications citées ici, un peu moins de la moitié (en gras) relèvent simultanément de plusieurs entrées. Cette relative sectorisation de la question des corridors est féconde en ce qu'elle permet de développer précisément une analyse disciplinaire, mais elle est problématique en ce qu'elle peut difficilement rendre compte de l'ensemble des aspects d'un corridor (*cf. Tableau 3*). Du point de vue de l'aménagement, il désigne avant tout un ensemble d'infrastructures de transport traversant des territoires et participant ainsi de leur organisation. De celui de l'économie, ce sont les localisations des systèmes productifs, leur organisation et leurs marchés qui définissent l'orientation et la largeur des corridors. Le corridor prend alors

une forme plus immatérielle et fluctuante, guidée par les mutations économiques. Enfin, si l'on adopte une approche centrée sur les systèmes urbains, ce sont les densités de population et la taille des villes et de leurs interconnexions matérielles ou immatérielles qui importent au premier chef.

Nous proposons d'adopter une démarche prenant en compte la diversité interne de la notion de corridor. En effet, une ligne unique de transport ne suffit pas à définir un corridor, qui prend nécessairement en compte un ensemble d'éléments liés à des structures fortes d'échanges ancrées dans des territoires, c'est-à-dire dans les politiques d'aménagement qui, au fil de leur évolution, redéfinissent la notion même dans un contexte spatio-temporel, politique et économique donné. Toutes ces thématiques font sens ensemble, ce qui plaide pour une prise en compte globale des différents éléments constitutifs des corridors. Or c'est par le contenu des corridors que se définit leur enveloppe géographique.

1.3.3 L'extension géographique des corridors : des contours imprécis

Il apparaît qu'un corridor ne peut se confondre avec une unique infrastructure matériellement définie. Ses dimensions économiques, urbaines et fonctionnelles invitent en effet à envisager un objet plus complexe, doté d'une certaine épaisseur et dont les critères de définition sont susceptibles de varier. La question de l'extension géographique des corridors est donc doublement problématique : du point de vue de leur longueur d'une part, et du point de vue de leur largeur d'autre part.

En longueur un corridor peut être défini par deux points, comme le corridor BosWash dont le nom même évoque les terminaisons de l'axe considéré, ou par un tracé sur une carte ou un plan, comme les corridors définis dans les plans d'infrastructures espagnols ou européens. Toutefois, ces tracés restent des indications très théoriques. En effet, quand les interactions qui définissent le corridor s'estompent-elles assez pour cesser d'être significatives ? À partir de quel moment considère-t-on qu'un axe est discontinu ? Comment prendre en compte les connexions du corridor considéré avec d'autres axes ?

Dans sa largeur, un corridor présente également des limites floues, et ce d'autant plus que, contrairement à sa longueur qui est souvent évoquée ou tracée, peu de choses sont dites quant à l'aire dans laquelle s'inscrit un corridor de transport. On peut envisager la question sous l'optique des aires de chalandise d'une ligne de transport, celles-ci fournissant donc des

limites irrégulières puisqu'elles sont par nature centrées sur les points d'accès du réseau. Néanmoins, les limites de ces aires sont elles-mêmes difficiles à définir, car elles obéissent au choix des indicateurs utilisés. Enfin, le seul critère du captage des flux est insuffisant à rendre compte de la complexité des corridors de transport. Il est également nécessaire dans bien des cas de prendre en compte la dimension urbaine des corridors, ainsi qu'une forme d'appartenance symbolique ou d'affirmation politique de différents types d'acteurs qui se revendiquent du corridor. À ce titre, les limites extérieures du corridor, poreuses, sont très difficiles à définir :

> « Les limites des axes sont fixées de façon arbitraire. Dans tous les cas, c'est une zone dont l'étendue dépend des indicateurs utilisés : conditions géographiques, densité de population, critères culturels, sphères d'influence, structures institutionnelles, divisions politiques, etc. »[109]

La définition des contours des corridors, dans leur largeur et leur longueur, dépend donc étroitement de l'approche choisie et de l'accent mis sur telle ou telle composante de la notion. On rejoint ici la question méthodologique des différentes approches des corridors par plusieurs disciplines et par des outils d'analyse divers, présentés par Jean Debrie et Claude Comtois :

> « Les méthodes les plus avancées concernent ainsi les modèles de gravité (RODRIGUE, 2004)[110], les études d'offre et de demande (BRUINSMA *et al*., 1997 ; SAVELBERG, VOGELAAR, 1987 ; GUNN *et al*., 1992 ; DECORLA-SOUZA, COHEN, 1999 ; BERTHAUD, DAVID-NOZAY, 2000)[111], les analyses coûts-bénéfices (UNESCAP, 1999)[112], les analyses multi-critères (REGGIANI *et al*., 1995)[113] et enfin les approches fondées sur la géographie historique (WESTERDAHL, 1996)[114]. »[115]

[109] *Ibid.*, p. 128.
[110] J.-P. Rodrigue, « FREIGHT, GATEWAYS AND MEGA-URBAN REGIONS », art cit.
[111] F.R. Bruinsma, S.A. Rienstra et P. Rietveld, « Economic Impacts of the Construction of a Transport Corridor », art cit ; Fons Savelberg et Hans Vogelaar, « Determinants of a northern high-speed railway », *Transportation*, 1987, vol. 14, nº 2, p. 97-111 ; Hugh F. Gunn, Mark A. Bradley et David A. Hensher, « High speed rail market projection: survey design and analysis », *Transportation*, 1992, vol. 19, nº 2, p. 117-139 ; Patrick De Corla-Souza et Harry Cohen, « Estimating induced travel for evaluation of metropolitan highway expansion », *Transportation*, 1999, vol. 26, nº 3, p. 249-262 ; P. Berthaud et N. David-Nozay, « Le transport de marchandises à l'horizon 2020 sur l'axe Rhin-Rhône », art cit.
[112] UNESCAP, *Development of Asia-Europe Rail Container Transport through Block-Trains. Northern Corridor of the Trans-Asian Railway*, New York, Banque mondiale, 1999, 85 p.
[113] Aura Reggiani et al., « Towards a typology of European inter-urban transport corridors for advanced transport telematics applications », *Journal of Transport Geography*, 1995, vol. 3, nº 1, p. 53-67.
[114] Christer Westerdahl, *Traditional zones of transport geography in relation to vessel types*, http://www.abc.se/~pa/publ/transport.htm , 1996, (consulté le 9 avril 2014).
[115] J. Debrie et C. Comtois, « Une relecture du concept de corridors de transport », art cit, p. 128.

Quelle que soit la méthode choisie pour définir les enveloppes géographiques pertinentes des corridors, ces derniers apparaissent mouvants, ne serait-ce que parce qu'ils sont inscrits dans une dynamique temporelle, spatiale et politique.

Ainsi, la notion de corridor est utilisée par plusieurs disciplines et désigne des réalités différentes. Les corridors semblent relever de deux logiques : soit ils font référence à des réalités constatées sur le terrain que la notion permet de décrire, soit ils sont la manifestation d'une vision de l'organisation du territoire. Par ailleurs, la notion de corridor fait l'objet d'une part d'une appropriation dans le champ scientifique et théorique qui en propose des analyses dans le domaine de la géographie, de l'aménagement, de l'économie et des études urbaines, et d'autre part d'une prise en charge par la littérature grise de l'aménagement du territoire dans le cadre d'une approche pratique et opérationnelle.

2 L'approche des corridors par les institutions européennes

La notion de corridor est passée par le cadre théorique de la réflexion sur les échanges économiques et sur la planification territoriale pour devenir, dans le contexte européen contemporain notamment, un concept opératoire destiné à planifier les réseaux. Objets traversés d'enjeux d'infrastructures, mais également d'enjeux économiques, politiques et urbains, les corridors de transport réapparaissent dans les années 1990 et 2000 comme des instruments de l'aménagement du territoire à petite échelle, en particulier en Europe, et comme des outils au service d'une meilleure cohésion territoriale, du désenclavement des régions les moins bien dotées (au sud et à l'est de l'Europe) et d'un accroissement des échanges transfrontaliers. Nous aborderons donc ici le concept de corridor tel qu'il est utilisé, défini et mis en pratique par les documents d'aménagement eux-mêmes.

2.1 Les corridors comme objets de la planification européenne

La notion de corridor apparaît dans les documents de planification européens à partir des années 1970. Depuis lors, elle est utilisée de manière constante dans les différentes phases de la constitution d'un réseau transeuropéen de transports. Nous nous intéresserons donc à l'emploi de la notion et à sa définition dans les documents institutionnels européens, mais

également dans la littérature scientifique consacrée à des études de cas émanant des projets européens, comme le numéro spécial du *Journal of Transport Geography* de 2003, qui rend compte des résultats de l'étude *Corridesign* commanditée par l'Union européenne dans le cadre du programme Interreg II-C[116].

2.1.1 Le corridor, un « faisceau d'infrastructures » ?

Dans leur article inaugural intitulé "*What are corridors and what are the issues?*", Hugo Priemus et Wil Zonneveld procèdent à un tour d'horizon des usages de la notion de corridor à travers la littérature scientifique et les pratiques d'aménagement européennes, l'accent étant délibérément mis sur ce second aspect. D'emblée, les auteurs posent comme hypothèse de départ – exposée dès les premières lignes de l'article – que les corridors de transport ne sont pas une ligne de transport unique mais bien un ensemble d'infrastructures cheminant le long d'un même parcours :

> « Pour commencer, nous pouvons imaginer que les corridors sont des faisceaux d'infrastructures reliant deux aires urbaines ou plus. Ce peuvent être des autoroutes (comportant parfois plusieurs trajets), des connexions ferroviaires (trains à grande vitesse, lignes interurbaines, trains locaux ou trams), des voies de bus en site propre, des pistes cyclables, des canaux, des liaisons de cabotage ou des liaisons aériennes. Le développement de corridors concerne toutefois généralement des liaisons qui utilisent différents modes de transport (par exemple la voiture, le train, le tram, le bateau, l'avion), et qui transportent à la fois des passagers et du fret. On peut aussi adopter une interprétation plus large des corridors comprenant des choses telles que les infrastructures des TIC, les lignes à haute tension et les câbles, aussi bien que les tuyaux pour l'eau potable, le gaz naturel, le pétrole brut, l'électricité et les eaux usées.[117] »[118]

Cette définition repose sur plusieurs partis-pris. Les auteurs affirment tout d'abord le rôle central de l'infrastructure, matérielle dans la plupart des cas et à défaut matérialisée par des

[116] Le programme Interreg II-C recouvre la cooperation transnationale pour le développement régional et l'aménagement du territoire.

[117] "*As a starting point, we can imagine corridors to be bundles of infrastructure that link two or more urban areas. These can be highways (sometimes via different routes), rail links (high-speed trains, intercity lines, local trains or trams), separate bus lanes, cycle paths, canals, short-sea connections and air connections. In general, however, corridor development concerns connections that use different transport modes (e.g. car, train, tram, ship, aeroplane), and carry both passenger and freight transport. One can also adopt a broader interpretation of corridors that encompasses things like ICT infrastructure, power lines and cables as well as pipes for drinking water, natural gas, crude oil, electricity and sewage.*"

[118] Hugo Priemus et Wil Zonneveld, « What are corridors and what are the issues? Introduction to special issue: the governance of corridors », *Journal of Transport Geography*, 2003, vol. 11, nº 3, p. 167.

relais (ports, aéroports…) dans les corridors. Ils évoquent aussi comme un critère nécessaire la liaison entre des aires urbaines, donc l'existence de flux et de pôles les articulant (cette tension entre intérêt pour l'organisation de l'espace par les flux et par les polarités fait par ailleurs l'objet d'un article[119] dans le numéro spécial). La multimodalité est ici considérée comme constitutive de la notion de corridor, ce qui est une posture de plus en plus clairement revendiquée dans les politiques de l'Union européenne, notamment celles qui définissent les neuf corridors multimodaux actuels[120]. En effet, la Commission européenne en fait un critère de définition des corridors à la fois en termes d'aménagement (les axes routiers et ferroviaires, les ports et aéroports, et les autoroutes de la mer sont considérés de manière conjointe le long de ces axes) et en termes de gouvernance, puisque les forums des différents corridors réunissent les acteurs représentant l'ensemble des modes. Les réseaux de transport d'énergie et d'eau sont également évoqués comme pouvant faire partie des corridors par extension, mais ils ne sont pas ici considérés comme centraux.

Moins large que la définition apportée par Jean Debrie et Claude Comtois parce qu'elle se focalise d'emblée sur les corridors de transport dans le contexte européen des années 2000, la définition proposée par Hugo Priemus et Wil Zonneveld montre que la notion de corridor est plastique, qu'elle peut donner lieu à différentes interprétations, et qu'elle peut avoir des mises en œuvre relativement diverses dans un cadre cohérent. À partir d'une étude de cas néerlandaise, les auteurs affinent leur approche des corridors et mettent en lumière les trois grandes acceptions qui dominent en aménagement : le corridor comme axe de transport, comme axe de développement économique et comme axe d'urbanisation[121], considérant que l'ensemble fait système.

En outre, il est essentiel de prendre en compte les particularités des territoires concernés par chaque corridor, notamment du point de vue de leurs politiques respectives d'aménagement. Les auteurs de cet article soulignent encore un aspect important des corridors de transport, d'autant plus pertinent pour notre étude que le contexte de l'aménagement du territoire en Europe est contraignant : « (…) le développement des corridors est fortement marqué par la dépendance au sentier[122].[123] »[124]. Cette remarque est très intéressante dans un contexte où les

[119] Louis Albrechts et Tom Coppens, « Megacorridors: striking a balance between the space of flows and the space of places », *Journal of Transport Geography*, 2003, vol. 11, n° 3, p. 215-224.
[120] Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.*
[121] H. Priemus et W. Zonneveld, « What are corridors and what are the issues? », art cit, p. 173.
[122] En économie et en sciences sociales, le concept de « dépendance au sentier » est utilisé comme une théorie expliquant l'influence d'une série de phénomènes passés (le poids de l'habitude) sur la prise de décision ou le

nouveaux corridors transeuropéens ont justement pour objectif de rompre avec l'organisation traditionnellement nationale des réseaux de transport. En effet, la notion de dépendance au sentier fait ici référence à trois éléments. Il s'agit d'abord d'une tendance à suivre l'archéologie des grands chemins dessinés par l'histoire, le plus souvent en fonction des seuils naturels (les voies romaines ont marqué l'espace dans l'Antiquité et leur tracé est souvent repris par les infrastructures propres à chaque époque). Le deuxième élément concerne la prise en compte d'une axialité dessinée par l'ancienneté de la présence humaine dans certains espaces (elle-même liée à l'ancienneté des voies de communication) qui sert de base à la constitution de réseaux de transports articulés par les principales agglomérations. Enfin, le troisième élément est la force des histoires nationales de l'aménagement du territoire, assises sur les deux éléments précédents, mais également sur le volontarisme politique. Or le poids des structures et des habitudes rend difficile de se départir des modèles précédemment utilisés. La dépendance au sentier joue *a priori* contre les corridors transeuropéens car les structures institutionnelles des États et les réseaux nationaux ont une force d'inertie importante face aux projets européens. Ce constat de la dépendance au sentier est à l'origine du second grand objectif des politiques européennes : la promotion des connexions transfrontalières. De ce point de vue, les corridors transeuropéens peuvent être vus comme un moyen d'imposer un réseau qui se superposerait aux maillages nationaux. C'est pour cette raison que la multimodalité est constitutive : elle permet de dessiner à moindres frais une grille d'échelle continentale susceptible d'inclure les grands axes des réseaux nationaux, de quelque nature qu'ils soient.

Dans le contexte du développement des corridors de transport comme outil d'aménagement des territoires en Europe, les auteurs des articles parus dans le *Journal of Transport Geography* présentent des conclusions appuyées sur les politiques européennes des années 2000 ou les programmations nationales dans le contexte européen de développement des RTE-T. Ces analyses, appuyées sur une étude de la littérature grise européenne, précisent la notion de corridor en Europe et l'illustrent à travers des études de cas. Au prisme des cas étudiés, les mutations dans les processus de prise de décision conduisent à mettre au centre la notion de gouvernance, qui est ensuite développée dans les articles suivants du numéro spécial.

---

fonctionnement d'un processus, et ce bien que le contexte de ces événements ou choix passés ne soit plus d'actualité.

[123] "*(…) the development of corridors is strongly path dependent.*"

[124] H. Priemus et W. Zonneveld, « What are corridors and what are the issues? », art cit, p. 167.

2.1.2 Quelle gouvernance pour les corridors ?

Différents acteurs, institutionnels ou non, publics ou privés interagissent autour d'un projet donné de corridor, le modifient et le mettent en œuvre pour servir des logiques souvent divergentes. Leur choix se porte de préférence sur un objet au caractère fédérateur parce que large et intégrant des dimensions variées. Dans leur article, Jochem de Vries et Hugo Priemus[125] montrent comment interagissent des acteurs de nature différente dans la gouvernance des corridors :

> « Une raison importante de parler de gouvernance plutôt que de politique ou d'aménagement est celle du champ d'activités. Traditionnellement, la politique et l'aménagement sont assimilés à ce que font les gouvernements. (…) En pratique, et bien plus aujourd'hui qu'auparavant, la gouvernance est le résultat du jeu complexe des agences gouvernementales, des organisations non-gouvernementales et des entreprises privées.[126] »[127]

Les auteurs mettent en avant l'affirmation du rôle de l'Union européenne à la fois comme décideur et comme plate-forme d'expression et de synthèse des intérêts des différents acteurs. En outre, l'inclusion croissante du secteur privé dans les projets est soulignée comme l'un des phénomènes significatifs de la logique des corridors de transport. Cette forte représentation du rôle du secteur privé dans la littérature scientifique est également mise en avant par Jean Debrie et Claude Comtois[128], ainsi que par Juliette Duszynski et Emmanuel Préterre[129]. L'importance majeure des acteurs institutionnels, des entreprises et de certaines organisations ou associations est très bien soulignée. Il en va de même des opérateurs de transport, dont l'implication est considérée comme centrale[130]. Le degré de participation du secteur privé dans les projets de transport s'observe empiriquement. Il se fonde notamment sur les

[125] J. de Vries et H. Priemus, « Megacorridors in north-west Europe », art cit.
[126] "*An important reason to speak of governance instead of policy or planning regards the scope of activity. Traditionally, policy and planning have been equated with what governments do. (…) In practice, recently much more than before, governance is the result of a complex interplay of government agencies, non-governmental organisations and private companies*."
[127] J. de Vries et H. Priemus, « Megacorridors in north-west Europe », art cit, p. 226.
[128] J. Debrie et C. Comtois, « Une relecture du concept de corridors de transport », art cit, p. 133.
[129] Juliette Duszynski et Emmanuel Préterre, « Gouvernance des corridors de transport et des gateways » dans Yann Alix (dir.), *Les Corridors de transport*, Cormelles-le-Royal, EMS, 2012, p. 119-142.
[130] Luc Portier et Alexandre Gallo, « Corridors maritimes et terrestres: quelles stratégies pour un opérateur de lignes régulières ? » dans Yann Alix (dir.), *Les Corridors de transport*, Cormelles-le-Royal, EMS, 2012, p. 143-152 ; Valérie Bailly-Hascoët et Cécile Legros, « Corridors de transport et construction du statut juridique de l'entrepreneur de transport multimodal » dans Yann Alix (dir.), *Les Corridors de transport*, Cormelles-le-Royal, EMS, 2012, p. 153-182.

possibilités de *lobbying* octroyées par la Commission européenne[131]. Toutefois, la littérature scientifique pose relativement peu la question du rôle des groupes de pression dans la définition des corridors transeuropéens.

La complexité institutionnelle européenne, la pluralité des échelons, l'accroissement des relations entre les différents niveaux de décision, le renforcement constaté de la participation du secteur privé dans les grands projets, ainsi que l'évolution vers des formes de *lobbying* de plus en plus présentes sont au centre de la gouvernance en matière de corridors européens. Dans cette perspective, les corridors apparaissent en Europe comme une boîte noire de l'aménagement dans laquelle s'inscrivent de manière forte les évolutions de la pensée territoriale, qui président aux projets européens, ainsi que les mutations de la gouvernance territoriale.

2.2 Le développement des grands axes européens et les corridors

La question des corridors de transport en Europe s'inscrit dans le temps long de la construction européenne, autour de deux logiques majeures. D'une part, la planification des RTE-T repose sur une idéologie libérale de facilitation des flux et des échanges entre des territoires économiquement dynamiques pour renforcer la compétitivité. D'autre part, nous essaierons de montrer que les réseaux transeuropéens participent d'une logique de plan qui se substitue à celle des États membres pour tenter, *via* de grandes infrastructures, de rééquilibrer le territoire européen, de désenclaver les régions les moins dynamiques et de structurer le territoire à l'échelle continentale avec un réseau de transports cohérent.

2.2.1 Faire l'Europe par les corridors de transport

Les premières occurrences de la notion de corridor dans les documents de planification européens datent des années 1970 et plus particulièrement des rapports de la Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT) et de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)[132]. Elles s'appuient toutefois sur des précédents, comme le *Trans Europ Express* mis en place dans les années 1960 à l'initiative des chemins

[131] Ural Ayberk et François-Pierre Schenker, « Des lobbies européens entre pluralisme et clientélisme », *Revue française de science politique*, 1998, vol. 48, nº 6, p. 725-755.
[132] OCDE, *L'avenir des transports de voyageurs en Europe*, Paris, OCDE, 1977, xvi+683 p.

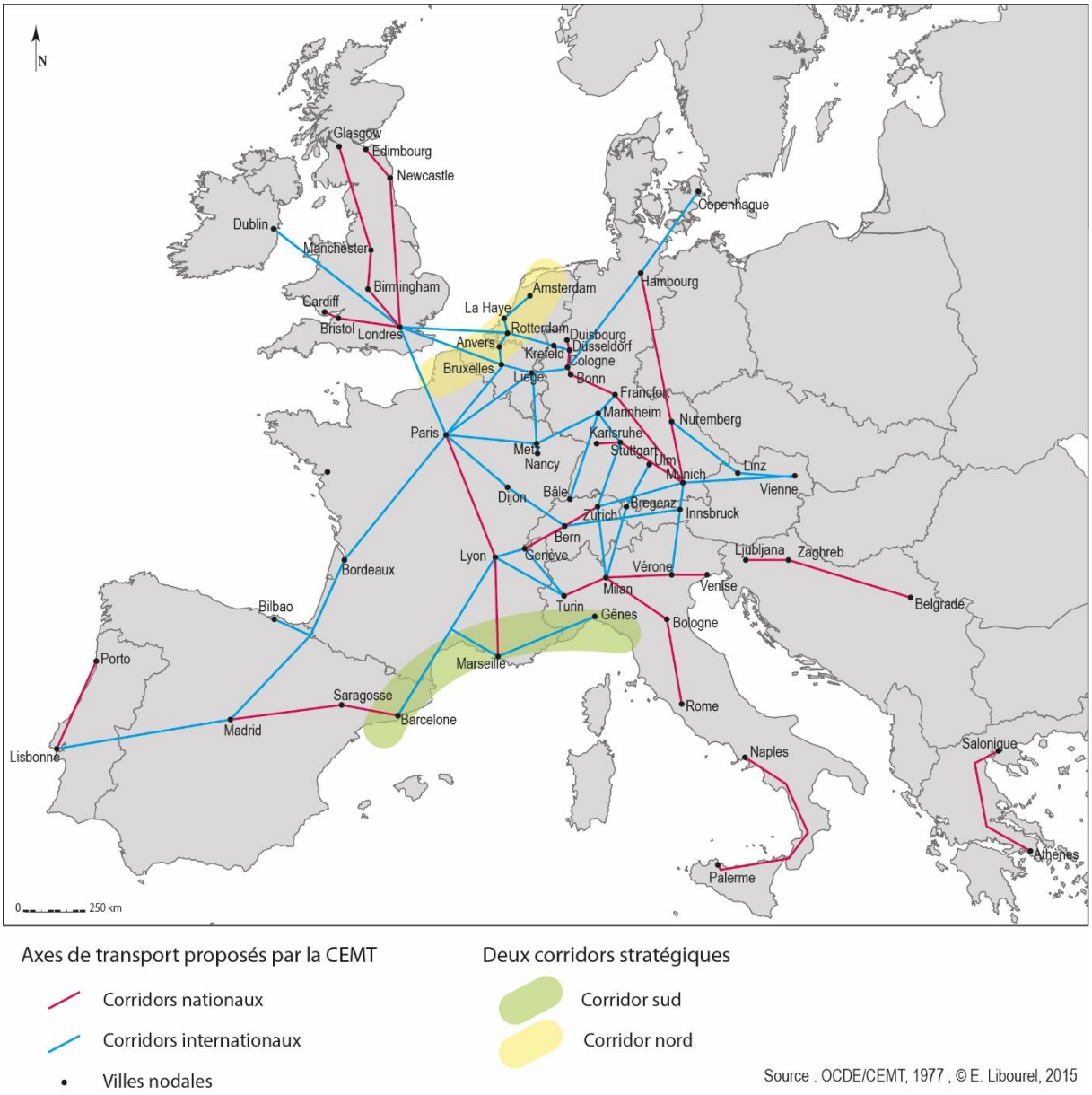
de fer néerlandais et avec le soutien de l'Union internationale des Chemins de Fer (UIC) pour relier les principales villes européennes[133]. Dans la deuxième moitié des années 1970, la CEMT et l'OCDE planifient un système de transports fondé sur des corridors desservant essentiellement les zones les plus dynamiques de l'Europe et les reliant entre elles. Constatant l'absence de définition précise de la notion de corridor, le rapport publié en 1977 précise qu'un corridor relie deux villes nodales, est multimodal et doit pouvoir compter sur un volume de transport relativement grand. Ces corridors ne portent à l'époque que sur le transport de voyageurs.

Les réflexions qui sont alors proposées visent trois objectifs majeurs. Le premier objectif est d'asseoir l'unification européenne en cours sur des réalisations concrètes et fortement symboliques. À ce titre, la constitution d'un réseau européen de transports est significative de la méthode des « petits pas » qui, selon Monnet et Schuman devait guider la construction politique européenne. Le rapport de l'OCDE et de la CEMT paru en 1977 s'accompagne d'une série de cartes de l'Europe des transports montrant les principaux flux existants, mais également des projections sur lesquelles apparaît un réseau maillé traversant l'ensemble des territoires de la CEE. Sur certaines de ces cartes, les frontières sont effacées, comme pour donner une vision intégratrice. Le deuxième objectif est, par le biais de la mise en place d'un réseau de transports interconnecté, de permettre la libre circulation des personnes à travers la CEE, décidée 20 ans plus tôt au moment du Traité de Rome et sur le point de faire l'objet des accords de Schengen en 1985. Il s'agit de rendre possible dans les faits les principes affirmés dans les accords européens. Enfin, le troisième objectif peut être lu dans le contexte de la crise économique des années 1970, moment où un intérêt particulier est porté au renforcement des pôles économiques majeurs de l'Europe. Le fait que l'OCDE porte le projet ne fait que confirmer le poids de la dimension économique accordée aux corridors européens. Dans le rapport, deux corridors stratégiques sont identifiés : le « corridor nord » doit intégrer les principaux ports européens et les régions industrielles de la dorsale européenne, centre névralgique de l'économie européenne, tandis que le « corridor sud » est fondé sur l'existence d'un potentiel touristique fort à développer en Méditerranée.

Les grands axes, également dénommés « corridors » dans le rapport (*cf. Carte 2*), qui doivent structurer l'espace européen semblent couturer la dorsale, renforçant les liaisons qui traversent le centre économique de la CEE. Quelques grands axes en direction de la Péninsule

[133] Albert S. Chapman, « Trans Europ Express: Overall Travel Time in Competition for Passengers », *Economic Geography*, 1968, vol. 44, nº 4, p. 283-295.

ibérique, de l'Italie et de la Grèce permettent de raccorder les périphéries au centre et d'arrimer les pays – Espagne, Portugal et Grèce – dont l'adhésion doit intervenir dans la décennie suivante. En ce qui concerne la Péninsule ibérique, l'axe fort retenu est celui qui, aujourd'hui encore, est inscrit dans les RTE-T sous le nom de corridor atlantique. Par ailleurs, il est intéressant que les réseaux ainsi dessinés reprennent les schémas radiaux de certains pays comme la France, où Paris occupe la place centrale d'une étoile de corridors.



Carte 2- Les corridors européens selon la CEMT (1977)

Source : Rapport de l'OCDE et de la CEMT sur l'avenir des transports de voyageurs en Europe (1977)[134]

[134] OCDE, *L'avenir des transports de voyageurs en Europe*, *op. cit.*

Dans les années 1970, les corridors européens ont donc clairement pour objectif de porter l'intégration européenne en cours de construction et de renforcer le potentiel économique des régions jugées les plus importantes pour l'économie du continent. Un souci d'équilibre territorial transparaît également dans le choix de deux corridors principaux situés aux deux extrémités géographiques du continent.

2.2.2 Les corridors pan-européens et la construction de l'Europe

C'est dans les années 1990 que les travaux de la CEMT reprennent de manière régulière pour rechercher une application concrète du principe de réalisation d'un réseau européen de transport. Trois conférences pan-européennes sur les transports se tiennent à Prague en 1991, en Crète en 1994 et à Helsinki en 1997 autour de la question des transports pan-européens. C'est lors de la deuxième conférence que le terme de corridor apparaît :

> « 4. Il doit y avoir une coopération sur le développement et la mise en œuvre de réseaux transeuropéens, en apportant l'intérêt nécessaire à leur interconnexion et à leur interopérabilité, et en soutenant là où c'est nécessaire les régions les plus faibles économiquement.
> 4.1. Le rapport sur un ensemble de lignes directrices indicatives recouvrant les principaux corridors d'infrastructures pour les différents modes de transport sera donc considéré comme le point de départ d'un travail à venir sur le développement cohérent des infrastructures au niveau pan-européen.
> 4.2. La coopération doit permettre d'identifier, sur la base du travail accompli, (…) les liens manquants, les goulots d'étranglement et les régions mal intégrées le long de ces corridors en coopération avec les institutions financières internationales.[135] »[136]

L'objectif annoncé de ces corridors est alors non plus celui de la compétitivité de l'Europe, mais celui du développement des régions économiquement les plus faibles. Cette perspective se comprend dans le contexte des années 1990, peu après la chute du Mur de Berlin, et lorsque commencent à s'ouvrir les processus d'adhésion des pays de l'est de l'Europe. C'est la notion de corridor pan-européen qui est retenue pour souligner la visée extensive du réseau, entièrement tourné vers les futurs membres de l'Union européenne (*cf. Carte 3*). Il s'agit alors

[135] "*4. There should be collaboration on developing and implementing trans-European networks, with due consideration being given to their interconnection and interoperability, with economically weaker regions being supported where necessary. 4.1 The report on a set of indicative guidelines which covers the main infrastructure corridors for the various modes of transport is hereby considered as a starting point for future work on coherent infrastructure development at pan-European level. 4.2 There should be co-operation in identifying, on the basis of the work carried out, (…) missing links, bottlenecks and poorly integrated regions along these corridors in co-operation with the international financial institutions*."
[136] CEMT, *Crete Declaration*, Crète, Second Pan-European Transport Conference, 1994.

de donner aux nouveaux États de l'est européen les moyens de s'arrimer à l'Europe en construction et de leur fournir les outils d'aménagement devant ouvrir la voie à leur adhésion. Toutefois, un certain flottement sur l'emploi des termes pan-européen et transeuropéen subsiste dans la déclaration finale.

Carte 3- Carte des corridors pan-européens votés en Crète et à Helsinki
Source : CEMT, conférences pan-européennes de 1994 et 1997[137]

[137] *Ibid.* ; CEMT, *Helsinki Declaration Towards a European Wide Transport Policy. A Set of Principles*, Helsinki, Third Pan-European Transport Conference, 1997 ; UNECE, *TER Data and GIS Maps*,

À ce moment de la construction européenne, la visée géopolitique première des corridors de transport réapparaît, puisqu'il s'agit clairement d'arrimer à l'Europe des pays apparus ou réapparus dans leurs frontières actuelles à la suite de la chute du Bloc de l'Est. Elle se double d'une motivation économique de développement des régions les moins avancées d'Europe, dont les économies doivent s'insérer dans le cadre de la mondialisation.

2.2.3 Les « mégacorridors », premiers avatars des RTE-T

Dans le même temps, les premiers projets prioritaires des RTE-T sont votés[138] et ils concernent essentiellement les pays membres de l'Union européenne à cette date. Le glissement lexical du corridor pan-européen au corridor transeuropéen a ici un sens. En effet, les corridors pan-européens visaient l'extension de l'Europe via les réseaux de transport et étaient tous orientés vers le voisinage, notamment vers l'Europe de l'est. Ils ne traversaient pas la CEE mais la prolongeaient[139]. À l'inverse, les corridors transeuropéens des RTE-T visent l'intégration des réseaux à l'intérieur de l'Union. Dans cette logique, les corridors européens doivent relier entre eux les principaux pôles économiques et démographiques de l'Union européenne. Ils les traversent pour les arrimer aux façades portuaires intégrées à la mondialisation. On retrouve ici les objectifs fixés par la CEMT et l'OCDE en 1977 et réaffirmés en 1999 dans le Schéma de Développement de l'Espace communautaire (SDEC) dont les objectifs sont bien résumés par Bernard Elissalde et Frédéric Santamaria :

> « Le terme d'Euro-corridors ou de corridors européens désigne, dans le Schéma de développement de l'espace communautaire (…), des couloirs de développement linéaires, structurés le long d'axes de transports, notamment des Réseaux transeuropéens (RTE). Ces corridors concentrent les hommes et les richesses au sein de vastes régions urbaines.
> Le terme est utilisé de façon descriptive. Il désigne dans ce sens les concentrations urbaines en Europe, notamment celles situées au centre de l'Union. Dans un sens prospectif, il permet de définir le développement spatial souhaité du reste de l'Europe, notamment dans ses périphéries, pour renforcer le développement polycentrique de l'espace communautaire. (…) »[140]

http://web.archive.org/web/20110223194354/http://www.unece.org/trans/main/ter/Countries/PanEuCorridors.html , 23 février 2011, (consulté le 3 juillet 2015).

[138] Parlement européen, « Décision n°1692/96/CE de Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport », art cit.

[139] Commission européenne et al., *Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas*, Paris, Actes du séminaire « Transport Infrastructure Development for a Wider Europe », 2003.

[140] Bernard Elissalde et Frédéric Santamaria, *Lexique de l'aménagement du territoire européen*, Paris, Tec & Doc, 2008, 249 p.

Parmi les projets prioritaires alors décidés, les « mégacorridors » de l'Europe rhénane figurent en bonne place. S'ils ne sont pas les plus étendus, ils apparaissent comme les plus puissants en termes de population et d'économie. Premiers à être mis en œuvre, ils font l'objet de l'étude *Corridesign* dont les résultats sont présentés en 2003 dans le numéro spécial du *Journal of Transport Geography*. La première étude de cas porte sur la région des Midlands, en Angleterre, et plus particulièrement sur le corridor reliant les West Midlands à Londres[141]. L'article, qui montre que différentes conceptions de la notion de corridor coexistent, propose en conséquence que soient établis des critères précis pour évaluer la performance des dispositifs spatiaux décrits comme des corridors. La deuxième étude de cas porte sur la Métropole Rhin-Ruhr et l'interconnexion de ses réseaux de transport multimodaux[142], à l'intérieur d'une zone très densément urbanisée. Enfin, la troisième étude de cas porte sur le mégacorridor Hollande-Flandres[143]. Elle définit les corridors comme des « zones à forte dynamique spatiale qui émergent dans l'aire économique centrale de l'Europe du nord-ouest[144] »[145].

Ici, les mégacorridors sont définis par leur densité et non par leur extension, et ils sont réservés aux régions les plus dynamiques d'Europe. Cette approche permet néanmoins de faire émerger deux des grandes problématiques qui traversent les réseaux transeuropéens : la liaison des principaux ports d'une part, et la question de la gouvernance associée à des projets transfrontaliers avec la participation de tous les échelons institutionnels d'autre part. La perspective est ici indubitablement économique et centrée sur la compétitivité de quelques régions clés ancrées dans la mondialisation, ce qui peut sembler contradictoire avec la logique de développement des régions du voisinage énoncée quasi simultanément par la CEMT, logique qui semble de nouveau mise en avant dans la dernière version des RTE-T.

[141] D. Chapman et al., « Concepts and definitions of corridors », art cit.
[142] Jörg Schönharting et al., « Towards the multimodal transport of people and freight: interconnective networks in the RheinRuhr Metropolis », *Journal of Transport Geography*, 2003, vol. 11, n° 3, p. 193-203.
[143] A. Romein, J. Jacob Trip et J. de Vries, « The multi-scalar complexity of infrastructure planning », art cit.
[144] "*Zones of high spatial dynamics that are emerging in the economic core area of north-west Europe.*"
[145] A. Romein, J. Jacob Trip et J. de Vries, « The multi-scalar complexity of infrastructure planning », art cit, p. 205.

2.2.4 Les corridors transeuropéens et la visée intégratrice

Les révisions successives des RTE-T[146] ont peu à peu intégré de nouveaux projets dans les nouveaux États membres ou modifié la liste en fonction de l'avancée des projets précédents et de l'évolution des priorités des États. Se superposant aux projets prioritaires des RTE-T, les neuf corridors multimodaux dessinés en 2013[147] donnent une unité à l'ensemble à travers l'image d'un réseau continental, image qui se traduit dans le choix d'une sémiologie proche de celle des plans de métro. Ces propositions semblent faire la synthèse des premiers réseaux transeuropéens et des propositions de réseaux pan-européens en renforçant le réseau à l'est tout en donnant ouvertement la priorité aux liaisons appuyées sur des perspectives de développement économique solides. Tous les pays membres sont ici traversés par au moins un corridor de transport. Avec la fin de l'élargissement à l'est de l'Union européenne, c'est bien une perspective d'intégration territoriale à l'échelle du continent qui est promue par ces corridors.

La conception et la mise en œuvre des corridors européens ont donc varié dans le temps, traduisant une mutation des logiques qui les sous-tendent. Si en matière d'aménagement les priorités ont été amenées à évoluer, c'est en raison de trois facteurs principaux. Il s'agit tout d'abord du contexte politique et institutionnel de l'Europe, variant en fonction de la géopolitique européenne et des perspectives d'intégration de nouveaux États-membres. Il s'agit également du contexte économique dans lequel les décisions sont prises, qu'il s'agisse de faire face à une période de crise en renforçant les régions les plus dynamiques ou d'aider les régions les plus marginalisées à s'insérer dans la mondialisation. Enfin, les évolutions sont également liées à la nécessité croissante d'intégrer les différents acteurs à la prise de décision et de passer d'une logique de plan à une logique de codécision. Ainsi, trois objectifs principaux ont guidé la définition des corridors transeuropéens ou paneuropéens : le renforcement des espaces les plus dynamiques, la liaison des périphéries européennes au centre du continent, et l'extension des réseaux en direction des pays voisins de l'Union européenne en vue de leur intégration.

[146] Commission européenne, *TEN-T priority axis and projects (maps), op. cit.* ; Commission européenne, *Connecting Europe Facility. Investing in Europe's Growth. 2014-2020, op. cit.*
[147] Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013, op. cit.*

2.3 Les corridors transeuropéens : vers la mise en œuvre

Les conditions pour la mise en œuvre des projets de corridors en Europe varient au cours du temps. Pourtant, concept étudié dans des travaux universitaires qui recouvrent les champs de l'économie[148], du développement urbain[149], des transports[150] et plus largement de l'aménagement du territoire[151], le corridor apparaît comme potentiellement fédérateur d'intérêts divers. Il peut à ce titre faire converger des logiques *a priori* divergentes autour d'un projet commun, parce qu'il peut recouvrir le contenu que chaque acteur souhaite lui donner, plus ou moins explicitement et consciemment.

Trois évolutions majeures marquent la mise en œuvre des projets. L'évolution des processus de prise de décision en Europe, dans le sens d'une gouvernance marquée par la participation d'acteurs plus nombreux et de natures différentes, est manifeste. En effet, les actions de *lobbying* et la constitution d'associations d'intérêts autour des projets de transports deviennent une réalité de plus en plus prégnante, que ce soit pour défendre un projet ou au contraire pour obtenir sa modification ou son annulation. En outre, les années 2000 ont vu l'intégration des pays de l'ancien Bloc de l'Est à l'Union européenne, donc le quasi achèvement de la construction européenne. La mise en œuvre des projets prioritaires des RTE-T peut donc désormais intégrer les ambitions d'un réseau pan-européen dans l'optique d'un maillage du territoire continental. Enfin, la volonté d'intégration dans un vaste bassin méditerranéen et éventuellement vers la Russie ouvre de nouvelles perspectives de coopération en matière de transports.

Les évolutions de la politique européenne des transports et de ses aspects institutionnels et réglementaires ont été étudiées en détail dans la thèse d'habilitation soutenue par Antoine Beyer en 2014[152]. Pensés successivement par la CEMT puis par la Commission européenne, les réseaux de transport européens, devenus RTE-T à partir de 1994, connaissent une mise en œuvre complexe. À partir de la définition des premiers projets prioritaires des RTE-T, une agence exécutive spécifique est mise en place pour assurer leur mise en œuvre concrète : la

[148] Walid Chatti, *Corridors de transport de fret et développement polycentrique de l'espace européen*, Thèse de doctorat, Lille 1, Lille, 2010, 364 p.
[149] Anaïs Volin, *La réhabilitation de la gare centrale de Stuttgart au sein de l'axe ferroviaire à grande vitesse Paris-Bratislava : remise en cause locale d'un projet de transport transeuropéen*,Université Lumière-Lyon II, Lyon, thèse en cours sous la direction de Lydie Coudroye de Lille ; L. Liu, *Les corridors urbains*, *op. cit.*
[150] Vesselin Siarov, *Evaluation stratégique des projets d'infrastructure de transport : le corridor paneuropéen N°10 « Salzbourg-Thessalonique »*, Thèse de doctorat, Paris 8, Paris, 2003, 704 p.
[151] *Ibid.* ; A. Volin, *La réhabilitation de la gare centrale de Stuttgart au sein de l'axe ferroviaire à grande vitesse Paris-Bratislava*, *op. cit.*
[152] Antoine Beyer, *La dynamique des systèmes de transport : des logiques transfrontalières à l'intégration européenne*, Habilitation à diriger des recherches, Université Paris-IV-Sorbonne, Paris, 2014, 321 p.

TEN-T EA (*Trans-European Networks of Transport Executive Agency*). Devenue INEA (*Innovation and Networks Executive Agency*) en 2013 (*cf. Chapitre 3*).

Encadré 1- Définition des corridors dans la planification des transports aux États-Unis

Aux États-Unis, le terme de corridor désigne les grandes infrastructures et les principaux axes de communication traversant le pays. La notion peut désigner aussi bien une nouvelle LGV sur la côte-ouest[153] ou la mégalopole de la côte est. Périodiquement, les acteurs du transport aux États-Unis élaborent des définitions opérationnelles des corridors. En 2006, Le Département américain des Transports propose, dans le cadre du projet *Integrated Corridor Management* (Gestion intégrée des corridors), une série de critères de définition :

> « (…) les critères suivants sont des attributs devant vraisemblablement être inclus dans la définition des corridors :
> - Une aire ou une bande géographique étendue, sans taille ou échelle prédéfinie, suivant une direction générale – fondamentalement un service de transport linéaire – connectant des foyers majeurs de déplacements (…) ;
> - Des motifs de déplacement logiques, existants et prévus (…) ;
> - Plusieurs modes adjacents (…) constituant une voie pour les flux de personnes et de biens (…) ;
> - De bons trajets connectant les équipements et les modes tout au long du corridor (…) ;
> - Une localisation à l'intérieur d'une aire métropolitaine, avec la nécessité de fonctionner en système.[154] »[155]

Ces critères reposent sur un pragmatisme– la définition géographique d'une bande de terre aux limites floues – qui contraste avec le caractère opérationnel recherché par l'Union européenne. Les déplacements sont au centre de la définition, et viennent avant l'infrastructure, censée répondre à la demande et non l'anticiper. La multimodalité et les villes ont une place centrale. On retrouve ici une forte dimension programmatique.

[153] Charlotte Ruggeri, *Le projet de grande vitesse ferroviaire en Californie : entre appropriation culturelle, ancrage territorial et restructuration urbaine*, Thèse de doctorat, Université de Cergy-Pontoise, Cergy-Pontoise, 2015, 521 p.

[154] "*(…) the following factors are likely attributes for inclusion in the corridor definition:*
- *Broad geographic area or band, with no predefined size or scale, that follows a general directional flow – essentially a linear transportation service – connecting major sources of trips (…);*
- *Logical, existing, and forecasted travel patterns (…);*
- *Various adjacent modes (…) constituting a pathway for the flow of people and goods;*
- *Availability of good connector routes between the facilities and modes throughout the corridor (…);*
- *Located within a metropolitan area, with the need to operate as a system*."

[155] US Department of Transportation, *Integrated Corridor Management. Concept Development and Foundational Research*, Washington, US Department of Transportation, 2006, p. 2.

Pour autant, si le processus de prise de décision est de plus en plus encadré, la notion de corridor est utilisée de manière volontairement lâche par les instances européennes – contrairement à l'effort d'explicitation observé dans les documents de planification américains (*cf. Encadré 1*). En effet, il n'en existe pas de définition synthétique et unique, mais bien plutôt un emploi pour désigner de grands axes multimodaux regroupant chacun plusieurs projets et représentant une vue de l'esprit du réseau européen idéal. Günther Ettl, conseiller du coordinateur du corridor méditerranéen Laurens Jan Brinkhorst, confirmait dans un entretien[156] que les corridors transeuropéens doivent être considérés comme des « outils politiques de développement du réseau » regroupant les projets prioritaires définis entre 2005 et 2012, et non pas comme des tracés destinés à être suivis pour la réalisation d'une infrastructure de transports unique. Dès lors, il est intéressant de constater que si les corridors sont, pour les instances européennes, un objet sur lequel portent des négociations, ils ne sont pas les clés de la réalisation du réseau. Ainsi, un projet prioritaire voit sa part de financement européen augmenter s'il est intégré à un corridor multimodal, mais le corridor lui-même n'est pas financé comme une infrastructure de bout en bout.

C'est donc à juste titre que Jean Debrie et Claude Comtois parlent dans leur article de « corridors « politiques » »[157] en ce qui concerne l'Union européenne. Par là on peut entendre que l'emploi du concept de corridor recouvre une volonté d'action de nature politique, mais également que la définition des projets obéit à des logiques politiques, même si elle est en théorie adossée à des logiques économiques. Enfin, c'est un objectif de nature environnementale qui est affiché, le développement de corridors centrés sur le chemin de fer et les voies d'eau permettant de souligner une démarche en faveur du développement durable et de la réduction des nuisances liées au transport routier de marchandises et de voyageurs, comme en témoigne le chapitre conclusif de l'ouvrage dirigé par Yann Alix sur *Les Corridors de transport*[158]. Les corridors deviennent donc de surcroît des outils de la politique environnementale européenne.

En tant qu'instruments d'une politique d'aménagement du territoire, en particulier à l'échelle européenne, les corridors semblent être des outils pour le franchissement des barrières frontalières, économiques ou physique. La nouveauté relative du concept permet d'introduire la longueur et la plasticité nécessaires aux enjeux transeuropéens, en dépassant le cadre des

[156] Entretien réalisé à Bruxelles à la DG-Move le 5 février 2015.
[157] J. Debrie et C. Comtois, « Une relecture du concept de corridors de transport », art cit, p. 135.
[158] Jérôme Verny, « Les corridors de transport : objets en faveur d'une mobilité durable ? » dans Yann Alix (dir.), *Les Corridors de transport*, Cormelles-le-Royal, EMS, 2012, p. 323-336.

États-nations et en obligeant les différents acteurs à converger autour d'un objectif commun. Enfin, le caractère large et plastique de la définition minimale adoptée permet de supporter des contenus variables, voire mutants dans l'espace et le temps.

Ainsi, le concept de corridor est approprié en Europe dans une démarche de planification des grandes infrastructures de transport continentales qui s'appuie sur une vision du territoire continental. Cette vision varie dans le temps et incorpore les priorités d'intégration et d'équité territoriales propres à chaque moment de la construction européenne. Les institutions se sont donc approprié la notion et y mettent des visées interactionnistes, véhiculaires, visant à faire advenir l'Europe à travers son réseau de transports.

3 Le corridor méditerranéen à la croisée des différentes approches des corridors

« Corridor méditerranéen » est le nom utilisé dans les documents de programmation espagnols et européens pour désigner à la fois un projet de transport ferroviaire littoral et l'un des neuf « corridors multimodaux » formant le « réseau central européen » défini par la Commission européenne en 2013[159]. Le terme est également utilisé en Espagne dans le langage courant et est le mot-clé permettant de suivre le sujet dans la presse, les publications institutionnelles et scientifiques. Le terme de « corridor » est donc couramment utilisé dans le débat espagnol et dans les processus de prise de décision par l'ensemble des acteurs, sans nécessairement être remis en cause, faisant référence à un cadre d'analyse plus large.

3.1 Le corridor méditerranéen, un objet traversé par différentes logiques théoriques

Nous tenterons de faire émerger de la littérature scientifique et institutionnelle européenne de grandes problématiques permettant d'interroger le cas du corridor méditerranéen, afin de déterminer dans quelle mesure les cadres théoriques posés par la littérature et les approches adoptées pour les études de cas sont pertinents pour forger le cadre d'analyse du corridor méditerranéen.

[159] Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013, op. cit.*

3.1.1 Le corridor méditerranéen au prisme des grandes logiques des corridors

L'analyse des définitions de la notion de corridor dans les dictionnaires de géographie et dans la littérature scientifique a fait émerger trois logiques principales articulant ces définitions : la logique géopolitique, la logique marchande, et la logique environnementale.

Le corridor méditerranéen est traversé par ces trois logiques. Si le corridor méditerranéen ne correspond pas aux exemples évoqués par les dictionnaires, comme le corridor de Dantzig donnant à un État un accès à la mer, il est néanmoins traversé de tensions géopolitiques. En effet, les choix politiques de raccordement ou de non-raccordement de l'Espagne (et de son réseau à gabarit ibérique[160]) au réseau européen sont au centre des débats historiques sur le corridor méditerranéen. En outre, le corridor méditerranéen est l'objet de négociations entre les différents échelons institutionnels, que ce soit sur la scène européenne (lors des modifications des RTE-T) ou sur la scène nationale (lors des principales échéances électorales). Enfin, dans la définition donnée par Lorenzo López Trigal[161], pour qui le corridor a un sens exclusivement géopolitique, les renvois à d'autres notions en fin d'article (conflit, droit international, enclave, espace maritime, État, frontière, pays, territoire, méditerranéité) soulèvent deux enjeux majeurs. Le premier est l'importance des questions de frontière, appelées à être dépassées par l'intégration dans les réseaux transeuropéens, et le second est celui de la « méditerranéité » qui fait directement écho à la problématique de la singularité des espaces concernés par le corridor, dans une perspective aussi bien nationale qu'élargie à l'espace du Bassin méditerranéen.

La logique marchande qui préside à la définition des corridors dans de nombreux ouvrages est également centrale à plus d'un titre pour le corridor méditerranéen. En effet, ce dernier est avant tout un projet d'axe de transports destiné à véhiculer des marchandises et des voyageurs et à relier les principales villes portuaires de la façade méditerranéenne. Cela pose la question de l'aire de chalandise du corridor dans son avant-pays comme dans son arrière-pays, ainsi que celle de son utilité pour l'insertion des territoires traversés dans les flux massifiés et mondialisés.

[160] L'écartement des voies de chemin de fer de la Péninsule ibérique est égal à 1,668 m, alors que l'écartement standard de l'UIC utilisé pailleurs en Europe est égal à 1,435 m.
[161] Lorenzo López Trigal (dir.), *Diccionario de geografía política y geopolítica*, *op. cit.*, p. 79.

Enfin, la logique environnementale qui définit la notion de corridor en écologie et son emploi dans le champ de l'aménagement durable peut sembler moins appropriée pour désigner le corridor méditerranéen. En effet, le projet lui-même n'a que peu de rapport avec les questions environnementales, sauf par l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce à la promotion du report modal vers le ferroviaire. La dimension gestionnaire de la notion de corridor écologique est néanmoins intéressante pour aborder le corridor méditerranéen. On peut en retirer l'analyse du corridor comme ensemble de projets ponctuels appelés à s'intégrer dans un macro-projet à la cohérence avant tout institutionnelle.

3.1.2 Le corridor méditerranéen au cœur d'approches pluridisciplinaires

Tout en abordant le corridor méditerranéen d'un point de vue de géographe, en mettant au centre la dimension spatiale et territoriale de l'objet d'étude, il est intéressant de considérer l'apport d'autres disciplines pour son analyse, et notamment de l'aménagement, des études des systèmes urbains, de l'économie, des sciences politiques et de l'histoire.

Chacune des approches ici soulignées peut être lue au prisme du corridor méditerranéen et l'éclairer. L'identification de grands axes de transports fait directement écho à l'origine du corridor méditerranéen (*cf. Chapitre 2*) : la revendication d'une infrastructure ferroviaire permettant de relier les régions productrices (d'agrumes notamment) à leur marché européen. De manière fonctionnelle, l'axe méditerranéen est également le plus fortement parcouru par les flux routiers en Espagne[162]. Au-delà de la dimension purement liée au transport, la justification du corridor méditerranéen s'appuie également sur la question de l'accès aux ressources, agricoles et industrielles notamment, et de leur exportation ainsi que sur la nécessité pour les principales régions productives de transporter les facteurs de production (matières premières, produits semi-manufacturés, mais également services…) aux différentes étapes du processus. Ce transport est très lié à la desserte des arrière-pays[163] car ce sont eux qui, dans le cas du corridor méditerranéen, sont les principaux pourvoyeurs de trafic. À titre d'exemple, le fonctionnement du *cluster* industriel de la province d'Alicante, fondé notamment sur le « polygone industriel » d'Elche, met en relation le port d'Alicante et de plus

[162] Ministerio de Fomento, *Mapas de tráfico*, http://www.fomento.gob.es/mfom/lang_castellano/direcciones_generales/carreteras/trafico_velocidades/mapas/, (consulté le 3 février 2015).

[163] Jérôme Verny et Yann Alix, « L'évolution des organisations productives et logistiques. Impacts sur les corridors de transport » dans Yann Alix (dir.), *Les Corridors de transport*, Cormelles-le-Royal, EMS, 2012, p. 239-252.

en plus celui de Valence avec des industries traditionnelles disséminées sur un territoire assez vaste (*cf. Chapitre 10*). En outre, la main-d'œuvre nécessaire à cette activité productive se situe dans des villes petites et moyennes sur l'ensemble de la province, ce qui génère de forts besoins en infrastructures de mobilité. L'appartenance revendiquée à un corridor méditerranéen est l'un des facteurs fédérant ces arrière-pays. Appuyé sur des polarités urbaines fortes comme Barcelone ou Valence, mais également sur un réseau de villes littorales comme Tarragone ou Castellón, ou intérieures comme Murcie ou Grenade, le corridor méditerranéen contribue également à la mise en relation de « réseaux de carrefours urbains interdépendants ». En effet, les principales villes de l'axe méditerranéen polarisent leur arrière-pays, constituant ainsi des réseaux à l'échelle infrarégionale, mais l'enjeu de la liaison entre les métropoles méditerranéennes espagnoles pose bien la question de l'interdépendance entre elles et de la manière donc les différents réseaux urbains polarisés à grande échelle peuvent se fondre dans une logique réticulaire organisée autour d'un axe littoral à l'aire d'influence élargie. Le cas d'étude du corridor méditerranéen intègre l'ensemble des éléments constitutifs de la notion de corridor de transport : les dimensions économique et urbaine sont centrales, les rapports de force politiques sont omniprésents, et ils doivent être compris dans une perspective historique.

3.2 Quels critères pour définir le corridor méditerranéen ?

La littérature scientifique donne des cadres théoriques pour l'analyse des corridors, mais elle laisse ouverte la question de leurs limites spatiales et de leur fonctionnement institutionnel. Nous tenterons donc de définir les cadres du corridor méditerranéen du point de vue de ses enveloppes et de sa gouvernance.

3.2.1 Un corridor, des contenus, des enveloppes

Le corridor méditerranéen est un projet d'axe de transport multimodal reliant les villes littorales des régions méditerranéennes espagnoles au réseau européen. À ce titre, l'ensemble des modes de transports doivent être pris en compte dans l'analyse. La coexistence de ces modes permet de dessiner un axe important[164] parcouru de flux de voyageurs et de marchandises reposant sur un système de villes en interaction, représentation reprise par de

[164] Ministerio de Fomento, « Mapas de tráfico », art cit.

nombreux travaux, dont ceux de Jean Gottmann[165] sur la mégalopole américaine et ceux de Roger Brunet sur la mégalopole européenne[166]. Richard Florida[167] est aussi très souvent cité (en particulier lors des entretiens menés avec les acteurs du corridor méditerranéen) pour avoir mis en avant l'idée que des « mégarégions » transfrontalières émergeaient et étaient les points clés pour la compétitivité des territoires à l'échelle mondiale. Or l'une des cartes associées à ses travaux montre clairement une partie de la façade méditerranéenne espagnole et française comme étant l'une de ces mégarégions, nommée Barce-Lyon, articulée autour des agglomérations de Barcelone, Marseille et Lyon. Cette mégarégion repose sur la densité urbaine ainsi que sur la densité des activités et l'intégration à la mondialisation. Sans doute est-ce la raison pour laquelle cet économiste, connu pour ses travaux sur la métropole[168], est abondamment cité. Il participe d'une construction symbolique du corridor méditerranéen où la métropolisation est centrale comme principe économique moderne. Il est donc ici capital de prendre en compte la pluralité des contenus du corridor méditerranéen – en matière d'infrastructures, de villes, d'activités – ce qui, par un biais détourné, permet de reconnecter cet objet à un champ plus large de la pensée du territoire au-delà des frontières institutionnelles.

Cette pluralité des contenus du corridor méditerranéen a pour corollaire la question de ses enveloppes territoriales pertinentes. Sur ce point, le fait que l'objet considéré n'ait pas la même extension selon les acteurs qui en parlent est intéressant : pour les acteurs nationaux, la réalité du corridor méditerranéen se lit essentiellement à une échelle nationale qui correspond à celle de la planification des infrastructures et des compétences du Ministerio de Fomento ; pour les institutions européennes, comme pour une partie des acteurs régionaux directement impliqués dans les processus de décision à Bruxelles, c'est l'échelle continentale perceptible à travers le tracé retenu par la Commission européenne qui est la bonne ; pour les *lobbies* du corridor méditerranéen, une échelle continentale, voire intercontinentale – de Casablanca à Saint-Pétersbourg pour Ferrmed – est à considérer. Dans le cas du corridor méditerranéen, nous voudrions expliquer comment la grande échelle a un rôle central, et comment elle pilote en grande partie les stratégies associées au projet. Cette variabilité des échelles perçues comme pertinentes pour le corridor méditerranéen est également perceptible si l'on considère

[165] J. Gottmann, *Megalopolis*, *op. cit.*
[166] R. Brunet, « Lignes de force de l'espace européen », art cit.
[167] Richard Florida et Ian Ayres, « Megaregions: The importance of place », *Harvard Business Review*, 2008, vol. 86, nº 3, p. 18- 22 ; Richard Florida, Tim Gulden et Charlotta Mellander, « The rise of the mega-region », *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 2008, vol. 1, nº 3, p. 459- 476.
[168] Richard Florida, *The rise of the creative class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*, New York, Basic Books, 2002, xii+404 p.

l'extension du corridor méditerranéen en largeur. Le corridor méditerranéen correspond en effet à la fois à des définitions régionales, nationales, européennes et émanant de *lobbies*, chacune d'elles lui attribuant sur le papier une extension différente – plus ou moins longue – mais aussi une orientation variable. Entre projet ferroviaire au sens restreint et inclusion des espaces productifs et des aires de chalandise au sens large, la question des enveloppes du corridor méditerranéen est donc posée.

La variabilité des contenus et des enveloppes du corridor méditerranéen est liée à la fois au positionnement que l'on adopte pour l'observer et aux projections des différents acteurs. C'est pourquoi il est indispensable d'adopter une démarche interscalaire permettant d'analyser l'ensemble des échelles spatiales du corridor, mais également des niveaux institutionnels impliqués.

3.2.2 Prendre en compte la diversité des acteurs

La diversité des acteurs investis dans le corridor méditerranéen en Espagne et en Europe participe d'une redéfinition permanente des cadres du projet. Ce dernier reflète assez bien la complexité de la coprésence au sein d'un même objet de plusieurs logiques transversales qui le constituent, mais qui, également, le dépassent. En effet, projet d'axe ferroviaire à l'affectation incertaine (fret, passagers ou trafic mixte), il s'agit également d'une façade portuaire et d'un système de villes. Les ports de Valence, Barcelone et Algésiras font partie des grands pôles du trafic maritime en Méditerranée. Plus petits et aux trafics plus limités, les ports de Gérone, Tarragone, Castellón, Carthagène, Alméria ou Malaga complètent la façade portuaire. L'ensemble de ces villes participent au corridor méditerranéen, soit en tant que métropoles, soit en tant que pôles d'une activité productive (la céramique à Castellón, l'agriculture de huerta à Alméria…), soit en tant que relais dans le système de villes. S'il est vrai que le corridor méditerranéen est étroitement associé à la question portuaire et à celle du transport de fret, le trafic de voyageurs, et notamment la grande vitesse ferroviaire, est également un sujet important. De même, les villes et les régions ont un rôle prépondérant car ils inscrivent le corridor méditerranéen dans une logique de positionnement politique (*cf. Chapitre 4*). Enfin, le corridor méditerranéen étant devenu au fil des différentes versions de la planification européenne des transports un objet pris en charge par les institutions européennes, il convient de faire droit à ce niveau d'analyse supranational.

Une analyse de la gouvernance prenant en compte l'ensemble de ces acteurs est essentielle pour la compréhension du corridor méditerranéen. Elle repose sur trois enjeux majeurs : le passage d'un système traditionnel de gouvernement en matière d'infrastructures[169] à un processus complexe de gouvernance à différentes échelles d'abord, la prise en compte du corridor comme un objet échappant aux logiques habituelles de l'aménagement et de la gouvernance territoriale ensuite, et enfin l'ambiguïté de la nature même du corridor méditerranéen, entre grande vitesse et transport de marchandises. On se trouve dans ce cas précis à la limite entre la gouvernance territoriale des régions traversées et une gouvernance de projet qui transcenderait les limites traditionnelles.

3.3 Le corridor méditerranéen, un projet de la planification européenne

Depuis les années 1990, le corridor méditerranéen est pris en compte dans les documents de planification européens. Aux éléments d'un débat national s'ajoute donc un niveau européen qui, s'il n'est pas décisionnaire en matière d'aménagement, dispose d'instruments d'orientation et de financement et participe de la recomposition des processus de prise de décision.

3.3.1 Entre planification nationale et planification européenne

Le corridor méditerranéen est pris entre deux logiques de planification qui se superposent mais ne s'intègrent l'une à l'autre que partiellement. En effet, le projet existe d'abord dans le cadre national, avant de devenir l'un des projets prioritaires transeuropéens. À partir des années 1990, le corridor méditerranéen est donc doté d'une double appartenance à deux systèmes de décision. Au niveau européen, l'inclusion dans la planification continentale des transports autorise une plus grande participation financière de l'Union, mais la réalisation concrète des projets est toujours déléguée aux États membres ou à l'échelon institutionnel ayant la compétence en matière d'infrastructure – en l'espèce, au gouvernement espagnol.

Chaque changement de cap en matière de planification, chaque évolution des perspectives économiques, chaque mutation des paradigmes politiques a été l'occasion d'une redéfinition

[169] L'aménagement du territoire espagnol se fait en principe selon une logique de gouvernement où l'État dispose des compétences en matière d'infrastructures, est décisionnaire, et impose ses choix aux échelons inférieurs.

des contours et du contenu du corridor dans les documents de planification nationaux[170]. De même, les évolutions des priorités politiques et économiques des instances européennes ont entrainé des mutations dans la définition des priorités successives en termes de transports européens. Or la coexistence des deux logiques est parfois problématique. On retrouve ici le phénomène de la « dépendance au sentier ». En effet, à travers ce projet, il s'agit également de mettre fin à un système radial centré sur Madrid, volonté qui se heurte aux logiques politiques et territoriales héritées ainsi qu'au poids des infrastructures existantes (notamment en termes de gabarit des voies). Or ce modèle centralisé a présidé à l'organisation territoriale de l'espace national, du point de vue des transports, mais également des flux et des choix de localisation des systèmes productifs. La dépendance au sentier se fait donc d'un double point de vue. D'une part il est difficile pour le gouvernement central d'abandonner un schéma de planification des infrastructures organisé de manière radiale et centré sur la capitale, dont il renforce l'influence. D'autre part, il existe de forts liens structurels entre Madrid et l'ensemble des grandes villes espagnoles, si bien que la demande de liaisons avec la capitale reste forte.

L'imbrication entre la planification européenne et la planification nationale espagnole, se fait autour de deux thématiques majeures. La première est celle de l'interconnexion et de l'interopérabilité des réseaux de transport : le réseau espagnol, qui n'a pas le même écartement de voies que le reste du réseau européen, présente des contraintes techniques à dépasser pour assurer une meilleure connexion. La seconde est celle, plus politique, de la place de l'Espagne en Europe : au fil du temps, le pays est passé d'un statut de marge méridionale du continent à celui de partie intégrante de l'Europe occidentale plus développée que les pays de l'Est nouvellement intégrés. Ce passage rend la question du corridor méditerranéen d'autant plus importante qu'il apparaît comme l'un des derniers grands projets européens sur le territoire espagnol.

3.3.2 Le corridor méditerranéen, quel schéma en Europe ?

À la jonction entre deux planifications complémentaires mais non complètement superposées, le corridor méditerranéen apparaît comme un objet spatial pouvant d'abord être analysé au

[170] Ministerio de Fomento, *PEIT: Plan estratégico de infraestructuras y transporte : 2005-2020*, Madrid, Ministerio de Fomento, 2005, 182 p ; Ministerio de Fomento, *Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (2012-2024)*, Madrid, Ministerio de Fomento, 2012, 386 p ; Ministerio de Fomento, *Plan de Infraestructuras de transporte 2000-2007*, Madrid, Document non publié et présentation du Ministère, 2000 ; Ministerio de Fomento, *Plan de Transporte Ferroviario*, Madrid, Ministerio de Fomento, 1987.

prisme de la typologie générale, et ensuite par comparaison avec les éléments constitutifs des corridors présentés dans la littérature.

Les caractéristiques du corridor méditerranéen, axe littoral composé de villes portuaires importantes ayant des échanges entre elles et bien reliées à leur arrière-pays comme à leur avant-pays, le rapprochent du modèle de corridor de façade que nous avons défini. Toutefois, les échanges entre les villes du corridor demandent encore à être renforcés, et la réalité urbaine reste assez éloignée de celle de la mégalopole décrite par Jean Gottmann. En effet, le poids démographique, politique et économique de Barcelone et de Valence, bien que réel à l'échelle de l'Europe méditerranéenne, est bien éloigné de celui des villes nord-américaines, tandis que la continuité entre les deux métropoles et la densité urbaine littorale ne sont que relatives. À l'échelle continentale, cette identité de façade est globalement présente sur la majorité du tracé retenu par la Commission européenne, mais elle se perd dans les extensions les plus orientales du projet. Nous faisons donc l'hypothèse que le corridor méditerranéen dans son ensemble ne correspond pas à un modèle en particulier, mais plutôt à la succession de plusieurs modèles, ce qui remet en cause le caractère cohérent du tracé retenu par les négociations européennes.

Toutefois, la partie espagnole du corridor méditerranéen, par son ancienneté et par sa relative homogénéité, peut être analysée comme un tout cohérent. Du point de vue de la littérature scientifique, la question des flux et de leur axialité est au centre de la notion de corridor, de même que celle de la multimodalité, également affichée comme un objectif politique par les institutions européennes. Ces trois critères majeurs semblent être réunis sans difficulté par le corridor méditerranéen espagnol (*cf. Figure 5*). Les dimensions économiques et urbaines des corridors sont également soulignées par la littérature scientifique, mais de ce point de vue le corridor méditerranéen espagnol semble être légèrement en retrait. En effet, si des activités économiques importantes sont présentes sur son tracé, ces dernières subissent tout particulièrement la crise économique et sont centrées sur des secteurs (industrie textile, agro-alimentaire, céramique…) qui connaissent une forte concurrence. Du point de vue urbain, la structuration se fait par des métropoles ayant une fonction de nœud incomplète, Barcelone et Valence apparaissant comme les seules grandes villes littorales et la seconde étant en retrait par rapport aux métropoles de rang européen. En outre, elles polarisent un espace aux densités variables et présentant des discontinuités le long de l'axe méditerranéen. De ce fait, l'intégration du corridor méditerranéen dans la planification nationale et européenne semble moins obéir à une logique d'institutionnalisation d'un axe déjà existant qu'à une logique

performative visant à faire advenir un ensemble territorial fort par l'imposition d'un concept opérationnel et institutionnel. Le corridor est perçu comme un palliatif aux lacunes de l'axe méditerranéen, et désormais comme une planche de salut pour sortir de la crise.

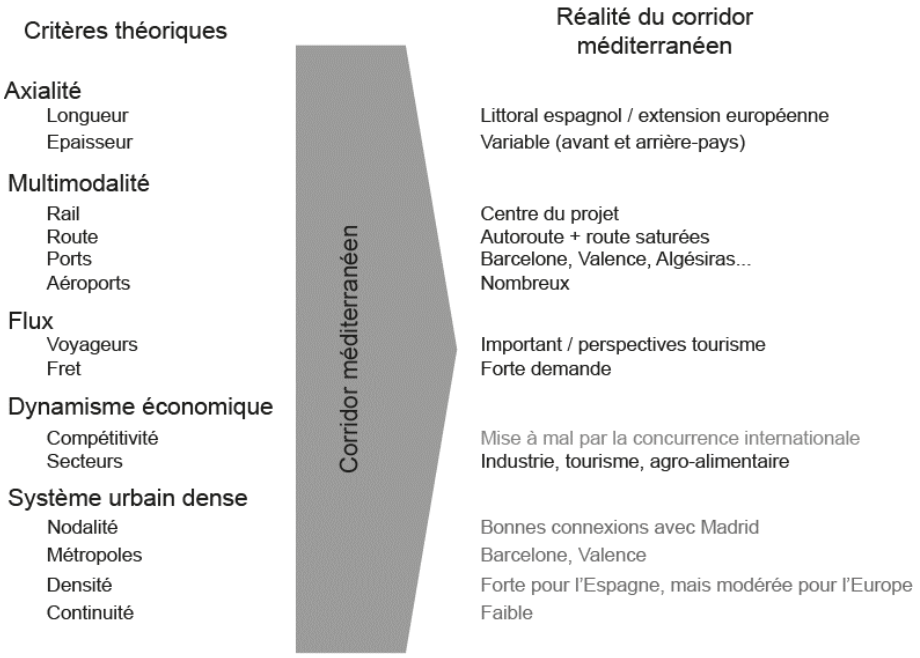


Figure 5- Le corridor méditerranéen face aux critères de définition des corridors de transport

Les critères théoriques de définition d'un corridor tels qu'énoncés dans la littérature scientifique ne se retrouvent que partiellement dans l'exemple du corridor méditerranéen. Les critères incomplètement remplis sont en gris.

Ainsi, la pluralité intrinsèque de l'objet « corridor méditerranéen » est irréductible. Il est traversé par des logiques (économiques, urbaines, d'aménagement) qui reprennent celles recensées dans la littérature scientifique. Il s'agit d'un objet politique pris entre une approche par le bas (les composantes principales définissant un corridor sont mises en évidence et valorisées) et une approche par le haut (les institutions appliquent un objet sur le territoire pour faire advenir la cohérence espérée entre les différentes composantes).

Conclusion

La littérature scientifique sur les corridors de transport montre l'évolution de la notion dans le temps et l'espace, parallèlement aux mutations du contexte économique et politique. Elle leur accorde une largeur variable et une extension définie par les flux qu'ils drainent et par leur dimension multimodale. En outre, la littérature montre la nécessité de considérer les corridors

de manière résolument pluridisciplinaire et en tenant compte des différentes logiques qui les traversent. La logique marchande, qui met au centre la question des échanges, est omniprésente, et son poids tend à se renforcer au fil du temps, tandis que la logique géopolitique fondatrice tend à s'estomper avec la fin des grands conflits mondiaux, ou à changer de forme, s'orientant vers des questions de rapports de forces institutionnels. Enfin, la planification est une dimension centrale. Ce dernier élément est décisif pour distinguer les corridors des simples axes de transport. Une ligne unique de transport ne suffit pas à définir un corridor, qui prend nécessairement en compte un ensemble d'éléments liés à des structures fortes d'échanges ancrés dans des territoires, c'est-à-dire dans les politiques d'aménagement qui, au fil de leur évolution, redéfinissent la notion même de corridor.

La notion de corridor est aussi opérationnelle. Dans les publications institutionnelles, en particulier en Europe, les éléments évoqués dans la littérature scientifique sont repris pour définir les corridors pan-européens ou transeuropéens, mais avec une certaine plasticité, afin de donner un cadre souple à des projets dont la réalisation est déléguée aux États membres. La mutation des termes utilisés dans les discours institutionnels accompagne la mutation des objectifs politiques européens, de la politique de voisinage à l'est à la cohésion de l'Union européenne élargie en passant par le renforcement de la compétitivité des territoires. La mise en œuvre du concept de corridor dans un cadre institutionnel européen appelle une analyse prenant en compte l'ensemble des niveaux de décision ainsi que les différentes échelles auxquelles les projets d'infrastructures de transport sont associés.

Le corridor méditerranéen est marqué par la multiplicité des approches de la notion même de corridor. Projet avant tout ferroviaire, il vise l'intermodalité avec les ports, les aéroports et la route. En outre, les éléments de dynamisme économique qui sont censés sous-tendre les corridors sont également présents sur la façade méditerranéenne espagnole, ainsi que les grandes villes pouvant être les points d'ancrage, bien que l'urbanisation reste discontinue. Enfin, le projet semble bien s'inscrire dans un ensemble de stratégies et dans un processus de gouvernance singulier. Le corridor méditerranéen semble donc correspondre aux principaux critères de définition des corridors énoncés par la littérature scientifique et repris par les institutions. Néanmoins, l'articulation entre le projet et les réalisations observées ou prévues, de même que l'analyse fine des processus de prise de décision et du contexte peuvent amener à remettre en cause certains de ces éléments. La finalité du corridor méditerranéen, son contenu et ses formes ont largement varié au cours du temps long de la constitution du projet.

Chapitre 2
Le corridor méditerranéen dans son contexte historique : évolutions et mise en œuvre d'une vision

« - Alors, je vous écoute. Qu'est-ce qu'on met à la place de « conséquences graves » ? Je vous écoute.
- On pourrait dire « graves conséquences ». C'est moins fort que « conséquences graves ».
- Ils sont comment dans la direction Europe ?
- Très inventifs aussi. »

(Abel Lanzac, *Quai d'Orsay*, Tome 2, 2011)

Introduction

L'idée de corridor méditerranéen inscrite dans les documents de planification des Réseaux transeuropéens de transport et dans les plans d'infrastructures espagnols depuis les années 1990 est nourrie de près d'un siècle de revendications, de pensée territoriale et de projets plus ou moins aboutis, entre pétitions de principe et réalisation de tronçons d'infrastructures. Les premières allusions à un possible corridor ferroviaire méditerranéen remontent aux projets d'entrepreneurs valenciens dans les années 1920 et 1930. Les projets actuels – qui émanent des instances aussi bien européennes que nationales ou régionales, ainsi que du secteur privé – reposent ainsi sur un véritable palimpseste de références infrastructurelles, territoriales, culturelles et historiques.

L'existence d'antagonismes politiques et de revendications territoriales aux échelles locale, régionale et nationale, l'implication forte d'acteurs privés agissant selon leur implantation locale autant que selon l'inscription de leur activité dans un contexte mondialisé, ainsi que l'intégration dans le contexte européen de planification amènent à considérer le sujet à des échelles imbriquées. En outre, les logiques chronologiques des entrepreneurs, des acteurs politiques ou de la planification européenne ne sont pas nécessairement concomitantes.

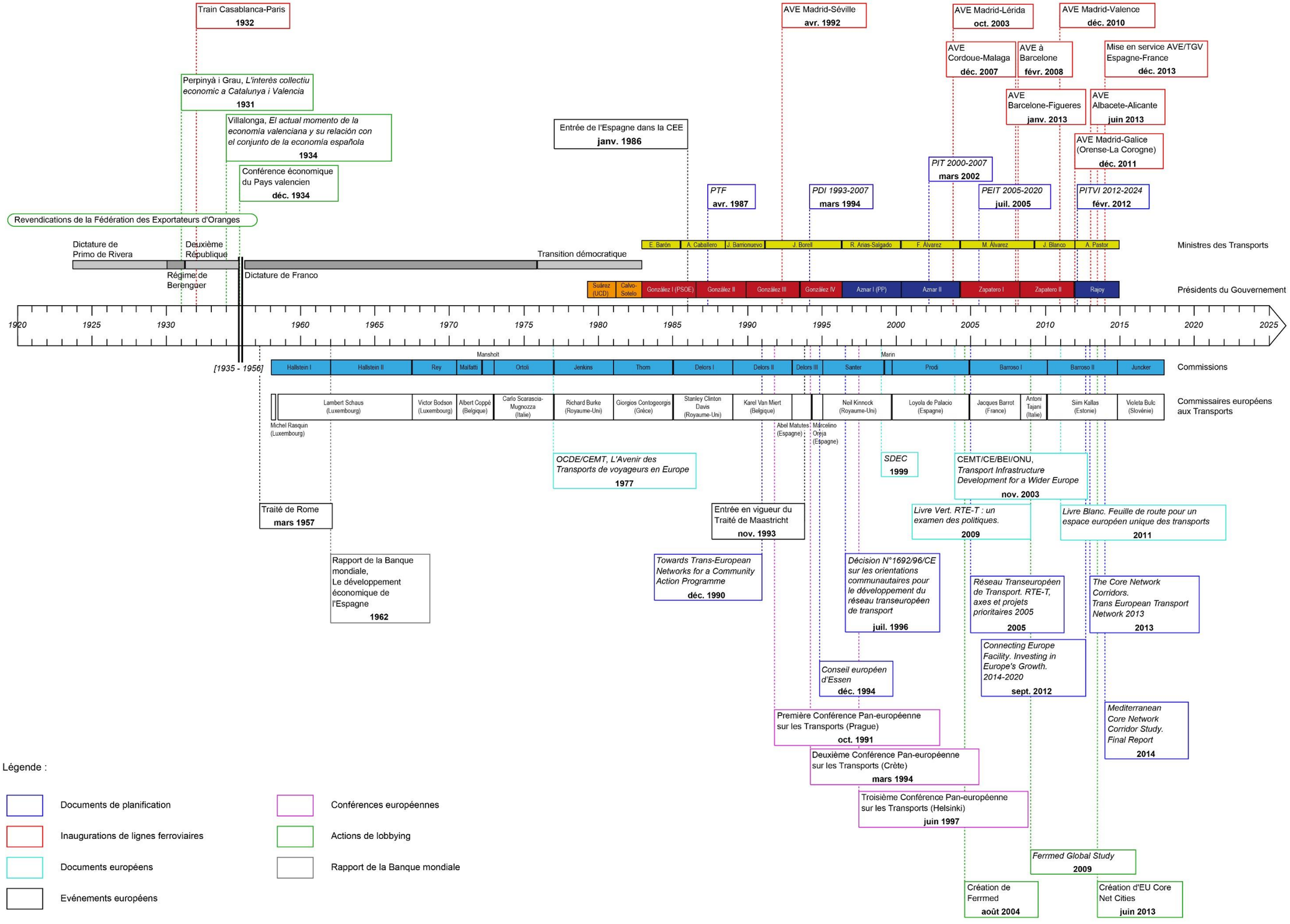


Figure 6- Chronologie du corridor méditerranéen

Il est par conséquent nécessaire de replacer les projets actuels de corridor méditerranéen dans leur contexte historique afin de déterminer l'effet des différents débats passés sur les tracés actuels (*cf. Figure 6*). Cette approche permet d'apprécier les évolutions du concept de corridor méditerranéen, la complexification progressive de l'objet d'étude et la constitution de visions du corridor au prisme des différents objectifs et revendications énoncés au cours du temps.

Ce chapitre présentera tout d'abord l'émergence et l'évolution des revendications d'un corridor reliant les régions méditerranéennes espagnoles aux marchés européens depuis les années 1920 dans un contexte politico-économique changeant. Il dressera ensuite un tableau des différents avatars du projet de corridor méditerranéen depuis qu'il est inscrit dans les documents de planification nationaux et européens.

1 Le corridor méditerranéen, une revendication de longue date

Le corridor méditerranéen est aujourd'hui avant tout assimilé au projet européen des RTE-T porté par la Commission européenne. Il est l'un des neuf corridors principaux qui structurent le réseau central avec pour objectif le maillage du territoire de l'Union européenne élargie. Ce corridor, mis en œuvre à partir des années 1990 dans les plans d'infrastructures nationaux et européens, est toutefois issu d'une réflexion qui remonte à la première partie du XXe siècle, et qui a façonné le projet contemporain, tant pour le fret que pour les voyageurs.

1.1 Genèse du corridor méditerranéen

C'est dans les années 1920, dans le secteur agricole, qu'émergent les premières revendications d'un axe de transport ferroviaire permettant de relier les régions productrices méditerranéennes de l'Espagne aux principaux marchés européens. Cette demande est reprise peu à peu dans le secteur industriel comme dans le secteur du tourisme, posant les jalons des futurs projets de corridor ferroviaire méditerranéen.

1.1.1 L'exportation des oranges et les premières revendications

Les régions méditerranéennes espagnoles sont productrices de fruits et légumes et le secteur agro-alimentaire y est traditionnellement puissant. L'Espagne est en effet le principal fournisseur de primeurs – produits très majoritairement dans les régions méditerranéennes – à destination des marchés d'Europe occidentale. Dans les années 1920, ce secteur est d'ailleurs le seul à impulser le commerce extérieur espagnol :

> « À l'inverse de la tendance à l'autarcie de l'ensemble de l'économie espagnole durant le premier tiers du XXe siècle, les premières décennies du siècle représentent dans le Pays valencien une période de consolidation de ses liens avec le marché extérieur, résultat de l'augmentation spectaculaire de ses exportations[171]. »[172]

C'est après la Première Guerre mondiale que les exportations d'agrumes connaissent une croissance importante[173] : d'après les statistiques du commerce extérieur exploitées par Jordi Palafox Gamir[174] elles sont multipliées par quatre entre 1920 et 1930, passant de 257,9 à 1 084,6 milliers de tonnes. Dans le même temps, la Grande-Bretagne, premier client, représente une part de moins en moins importante des exportations, au profit de la France et de l'Allemagne, marchés en forte croissance. Si, à la fin des années 1920, la part modale du chemin de fer dans les exportations d'oranges était proche de 30%, contre 6% au début de la décennie[175], cela peut en partie être imputé à l'évolution du marché, les partenaires continentaux devenant plus importants. Cette croissance s'est faite au détriment du transport par voie maritime, jusqu'alors largement dominant.

Face à un secteur agricole dominé par un petit noyau dur de donneurs d'ordres étrangers possédant les capacités de financement et de crédit, et par quelques armateurs qui transportent les agrumes dans des conditions souvent médiocres, plusieurs propositions de réorganisation du secteur ont été faites, notamment après la crise de l'hiver 1925-1926 où deux épisodes de gel avaient mis en péril la production. On peut en particulier citer celle de José Bellver

---

171 "*A diferencia de la tendencia hacia la autarquía del conjunto de la economía española durante el primer tercio del siglo XX, los decenios iniciales de la centuria suponen en el País Valenciano un período en el que se consolidan sus vinculaciones con el mercado exterior, como resultado del espectacular aumento de las exportaciones.*". Sauf mention contraire, les traductions sont de l'auteur de cette thèse.

172 Jordi Palafox Gamir, « Estructura de la exportación y distribución de beneficios. La naranja en el País Valenciano (1920–1930) », *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 1983, vol. 1, nº 02, p. 339.

173 Robert Hérin, « L'agrumiculture espagnole », *Méditerranée*, 1968, vol. 9, nº 4, p. 335-383.

174 J. Palafox Gamir, « Estructura de la exportación y distribución de beneficios. La naranja en el País Valenciano (1920–1930) », art cit.

175 *Ibid.* ; Vicente Abad García, « El corredor mediterráneo », *El País*, 17 févr. 2011.

Mustieles en 1927, et celle de Francisco Doménech Beltrán et Juan B. Doménech Doménech en 1928, analysées par Vicente Abad García[176]. Toutes deux soulignent la nécessité de réformer le secteur et préconisent – en matière de transport – l'établissement d'un monopole donné à une nouvelle compagnie de navigation contrôlée par l'État pour le premier, et par les producteurs d'orange pour les seconds (qui proposent d'apporter eux-mêmes les fonds). Comme on le voit, face à un problème de coût et de qualité du transport maritime, les propositions faites ne suggèrent pas un changement de mode. Ces deux propositions sont refusées par les assemblées des producteurs d'oranges qui se tiennent à Valence et à Castellón en 1928, les producteurs souhaitant conserver le modèle existant. La majorité de la profession reste fidèle à un principe libéral et individualiste, et rétive au changement. Les années 1930 sont d'ailleurs celles de la consolidation de l'individualisme « le plus grossier et le plus intransigeant »[177], d'après Ignasi Villalonga[178], juriste et homme politique valencien.

Toutefois il existe une fraction de producteurs d'agrumes qui, face à l'augmentation des exportations vers les pays continentaux et aux lacunes du transport par bateau, plaident pour le chemin de fer. Est créée à Valence en 1924 la FEN (Fédération des Exportateurs d'Oranges) autour de Norberto Ferrer, entrepreneur charismatique, propriétaire à Carcaixent, 45 km au sud de Valence, d'une des principales plantations d'orangers, qu'il a créée dans les années 1920 et qui subsiste encore aujourd'hui[179]. Vicente Abad García, chercheur à l'Université Polytechnique de Valence, explique que la Fédération des Exportateurs d'Oranges réclame, dès les années 1920, de meilleures conditions de transport pour les agrumes par la voie ferrée[180]. Elle obtient en partie satisfaction, notamment avec une baisse des tarifs du fret[181]. Toutefois, sa principale revendication, la pose d'un troisième rail permettant aux trains de circuler à l'écartement standard européen[182] en Espagne, reste lettre

[176] Vicente Abad García, « Los primeros intentos de ordenación de la exportación citrícola: proyectos de Bellver y Doménech (1927-1928) », *Saitabi*, 1981, nº 31, p. 109-120.
[177] "*Más cerril e intransigente*."
[178] Ignasi Villalonga, « El actual momento de la economía valenciana y su relación con el conjunto de la economía española » dans Unión económica (dir.), *Solidaridad económica nacional. Ciclo de conferencias sobre la aportacion de diferentes regiones españolas a la economía nacional*, Madrid, Publicaciones de la Unión económica, 1934, p. 113.
[179] Ricardo Bellveser, « Norberto Ferrer Marege: 93 años de lucidez », *Las Provincias*, 6 juin 1982 ; José Antonio Cortell, « Norberto Ferrer », *Sènia*, 1982, nº 1, p. 11 ; Bernat Daràs i Mahiques, *Los mejores: Norbert Ferrer y Marege. Comerciante de naranja*, http://www.carcaixent.org/carcaixent/dels-millors-norbert-ferrer-i-marege-comerciant-de-taronja/, (consulté le 11 août 2014) ; Hort de Villa Antonieta, *La Historia*, http://www.villantonieta.com/web/la-historia/?lang=es, (consulté le 11 août 2014).
[180] Vicente Abad García, *Historia de la naranja (1781-1939)*, Valencia, Comité de Gestión de la Exportación de Cítricos, 1984, 447 p.
[181] V. Abad García, « El corredor mediterráneo », art cit.
[182] L'écartement des rails le plus communément utilisé en Europe et dans le monde est de 1 435mm. Il correspond au standard préconisé par l'Union internationale des Chemins de Fer (UIC). Or en Espagne,

morte. C'est pourtant cette solution qui est actuellement mise en œuvre, près d'un siècle plus tard (*cf. Chapitre 3*).

Les exportateurs d'oranges qui ont été parmi les premiers à réclamer un corridor ferroviaire méditerranéen aux standards européens dans les années 1920, réaffirment leurs revendications aux moments-clés du débat sur le corridor méditerranéen. En 1996, lors de l'inscription du corridor méditerranéen dans les RTE-T, l'Espagne est toujours le principal producteur mondial d'agrumes :

> « L'Espagne est le *leader* des exportation de fruits frais grâce à sa position dominante pour les agrumes – oranges, mandarines et citrons. En effet, l'Espagne contrôle environ la moitié du commerce mondial de mandarines en volume[183]. » [184]

Les fruits sont exportés en majeure partie vers l'Europe, notamment vers l'Allemagne et la France, et dans une moindre mesure vers les Pays-Bas. À elle seule, la Communauté valencienne produit les deux tiers des agrumes espagnols et, à l'exception des Canaries, ce sont les communautés autonomes méditerranéennes qui fournissent la totalité des agrumes[185]. Or dans les années 1970 et 1980, le rail a vu sa part diminuer drastiquement dans le transport du fret en général et des primeurs en particulier, la route semblant plus appropriée parce que les camions peuvent livrer à moindre coût la marchandise à son destinataire final[186]. Toutefois, dans les cinquante dernières années, les volumes transportés par le chemin de fer en Espagne restent stables.

Néanmoins, le contexte de crise actuel, conjugué à la hausse des prix du carburant, au poids d'une éventuelle écotaxe en Europe et aux exigences environnementales croissantes, pousse à reconsidérer les avantages du transport ferroviaire. En 2011, le président de l'Association d'Exportateurs de Fruits de Castellón (Asociex), Jorge García, déplore devant la presse que les infrastructures ferroviaires ne soient plus opérationnelles aujourd'hui, et il estime que la

---

l'écartement majoritaire, appelé « écartement ibérique » est de 1 668mm, ce qui ne permet pas aux trains de franchir la frontière facilement.

183 "*España es el país líder en la exportación de frutas frescas debido a su posición dominante en cítricos, incluyendo naranjas, mandarinas y limones. De hecho, España controla alrededor de la mitad del volumen del comercio mundial de mandarinas*."

184 Roberta L. Cook, « Tendencias internacionales en el sector de frutas y hortalizas frescas », *Economía agraria*, 1997, nº 181, p. 187.

185 H. Soria, « La exportación de cítricos », *Vida rural*, 1996, nº 36, p. 70-72.

186 Juan Antonio García Martínez et al., *La planificación integral: Transporte de mercancías en España*, Madrid, Universidad Europea de Madrid, 2010, p. 8.

réalisation d'un corridor méditerranéen pour les marchandises serait un facteur clé dans le secteur agroalimentaire, surtout s'il permet une meilleure intermodalité rail-route[187].

1.1.2 Paris-Casablanca : naissance de la justification par le tourisme

À la même période émerge peu à peu l'idée que le chemin de fer peut être un vecteur puissant pour le développement du tourisme espagnol, notamment en drainant les flux de Français entre le Maroc et la métropole. À cette idée s'ajoute la conscience d'un potentiel touristique du littoral méditerranéen espagnol, quoiqu'il soit encore à l'écart du principal axe ferroviaire traversant la péninsule.

Le Patronat National du Tourisme (PNT) est créé en 1928 sous la dictature de Primo de Rivera avec pour objectif de développer le tourisme en Espagne. Pour répondre à la difficulté de voyager entre le Maroc et Paris en chemin de fer, le voyage souffrant du manque de connexions garanties à Algésiras et à Madrid entre les différentes parties du trajet, le PNT met en place en 1932 un train direct permettant de relier Casablanca à Paris en traversant l'Espagne via Cordoue, Madrid et Ávila, donc par un itinéraire du centre de la péninsule. Si à l'aller les arrêts sont interdits aux voyageurs, des dépliants touristiques sont distribués et le billet du retour – qui a une validité de plusieurs jours – permet de faire halte dans les villes traversées[188]. Les villes mises en avant sont Grenade, Cordoue, Tolède et Séville, faisant appel à l'imaginaire d'un Orient désiré par les voyageurs du XIXe siècle. L'Office du Tourisme Espagnol de Paris (OTE) commence alors à promouvoir des itinéraires plus diversifiés permettant de valoriser la traversée de l'Espagne sur la route reliant la France au Maroc. L'itinéraire par Irún et Madrid propose une alternative par Canfranc et Saragosse ou encore par Port-Bou, Valence et Almeria, première évocation d'un parcours par l'axe méditerranéen[189]. Ce dernier parcours est destiné aux voyageurs en voiture car le littoral n'est pas desservi par un réseau cohérent de chemin de fer de la frontière française à Algésiras.

---

[187] Ramón Olivares Ruipérez, « Los exportadores de cítricos piden el Corredor para "ahorrar costes" », *El Periódico Mediterraneo*, 29 sept. 2011.

[188] Alet Valero, « Le tourisme dans le Maroc espagnol sous le Patronato Nacional de Turismo 1928-1936 » dans Société française des Outre-Mers (dir.), *Le tourisme dans l'espace français (XIX-XX siècles)*, Paris, Société française des Outre-Mers, 2009, p. 220-240.

[189] Driss Boumeggouti et Alet Valero, « Les stratégies touristiques françaises et espagnoles au Maroc sous le protectorat », *Tourisme*, 2006, Pour une histoire du tourisme au Maghreb. XIXème-XXème siècle, n° 15, p. 49-73 ; A. Valero, « Le tourisme dans le Maroc espagnol sous le Patronato Nacional de Turismo 1928-1936 », art cit.

Si les années 1930 ne voient pas encore la revendication d'un axe ferroviaire de passagers le long de la côte, la promotion d'un axe touristique passant par les principales villes est toujours en vigueur aujourd'hui : les acteurs du tourisme plaident pour un corridor ferroviaire à grande vitesse permettant la desserte des stations méditerranéennes et une diffusion territoriale du tourisme à l'ensemble de l'axe. Au-delà du mode de transport, c'est bien l'émergence de l'idée de corridor méditerranéen touristique qui se joue dans les années 1930.

1.1.3 La structuration autour des premiers congrès et d'Ignasi Villalonga

Dans les années 1930, les entrepreneurs de la région de Valence se structurent autour d'un objectif commun : développer l'économie valencienne en renforçant son ouverture aux marchés européens. C'est dans ce contexte qu'est créé le Centre d'Études économiques valencien (CEEV) en 1929, premier centre de ce genre en Espagne. Il est à l'origine de la première Conférence économique du Pays valencien, qui se tient de mai à décembre 1934 dans plusieurs villes de la région, et qui a pour objectif de mettre la connaissance au service du développement économique régional :

> « Il s'agissait de créer, dans la droite ligne de la pensée de l'époque, une « pensée » économique valencienne qui pourrait être unanimement défendue par les différents partis politiques valenciens, dans un contexte changeant dans lequel s'entrecroisaient les efforts d'unification européenne et d'ouverture aux échanges économiques mondiaux[190] »[191]

À l'origine de ce congrès, Ignasi Villalonga, juriste et homme politique porteur de l'idée de valencianisme politique[192], prend notamment parti pour la réalisation des aménagements ferroviaires nécessaires afin de relier la région de Valence à Barcelone et à l'Europe dans de bonnes conditions, sans passer par Madrid. Cette revendication porte essentiellement sur la réalisation d'un corridor ferroviaire méditerranéen pour les marchandises, afin de favoriser l'économie valencienne et de renforcer son poids en Espagne.

---

[190] "*Es tractava de crear, en la línia del pensament del moment, un "criteri" econòmic valencià que poguera ser defensat unànimement pels diferents partits polítics valencians, dins d'un context canviant en què els esforços d'unificació europea i d'obertura als corrents econòmics mundials s'entrecreuaven.*"

[191] Josep Vicent Boira i Maiques, « Conèixer per actuar: un repte de ciència humana », *Mètode*, 2011, nº 44, p. 8.

[192] Frederic Ribas, « Ignasi Villalonga, el valencianisme modern: tradició i dinamisme », *Revista de Catalunya*, 2007, nº 230, p. 18-28 ; Rafael Valls, « Ignasi Villalonga i el valencianisme » dans Borja de Riquier Permanyer (dir.), *Història, política, societat i cultura dels Països Catalans*, Barcelone, Enciclopèdia Catalana, 1997, vol.9, p. 1930-1939.

D'autres penseurs des années 1930 prennent parti pour un corridor méditerranéen au nom du même principe de rapprochement entre la Catalogne et Valence et d'ouverture de leurs économies vers la France et l'Europe. Romà Perpinyà i Grau, économiste valencien, fait également partie du CEEV et participe à la Conférence économique de 1934. Il publie dans la revue *Economia i Finances* le texte de son intervention à l'Union catalane justifiant l'intérêt d'un rapprochement économique entre les deux régions catalanophones[193]. Dans ce texte, l'auteur fait référence à la crise économique mondiale et explique que l'économie valencienne, fondée sur les exportations agricoles et la petite industrie familiale, est étroitement dépendante du contexte international :

> « Voici les besoins ou conditions de prospérité de l'économie valencienne : prospérité européenne, liberté commerciale et prix bas en Espagne[194]. »[195]

Romà Perpinyà met également en cause les effets d'une orientation commerciale exclusive vers le marché intérieur espagnol, responsable selon lui d'un déséquilibre des flux du port de Barcelone, essentiellement importateur alors que les industries catalanes sont puissantes et qu'il devrait donc être exportateur. Partant du constat que les ports catalans et valenciens représentent 50% du commerce extérieur de la Péninsule, l'auteur met en avant l'intérêt de l'axe méditerranéen, et en particulier de l'alliance entre la Catalogne et Valence, pour l'économie ibérique. Il met ainsi au centre de son argumentaire les rapports entre les principales villes espagnoles et la question du rapport entre les différentes régions. À l'opposition entre Barcelone et Madrid, la première étant décrite comme économiquement inféodée à la seconde, s'ajoute la question du rapport entre la Catalogne et Valence, deux régions qui se tournent le dos mais dont les intérêts convergent dans son esprit. De l'analyse des structures économiques des deux régions, Romà Perpinyà déduit en effet la nécessité d'une coopération accrue dans le cadre d'une économie ouverte sur l'Europe en reconstruction :

> « Je parle, donc, d'une économie méditerranéenne non pas comme un marché clos mais comme l'organisation de la partie la plus importante des activités économiques de la Péninsule[196]. »[197]

---

[193] Romà Perpinyà i Grau, « L'interès collectiu economic a Catalunya i Valencia », *Economia i Finances*, 1931, p. 354-377.

[194] "*Heus ací les necesitats o requisits de prosperitat de l'economia valenciana: prosperitat europea; libertat comercial, i baixos costos espanyols.*"

[195] R. Perpinyà i Grau, « L'interès collectiu economic a Catalunya i Valencia », art cit, p. 374.

[196] "*Parlem, doncs, d'economia mediterrània no com a un clos, sinó com ordenación de la part més important de l es activitats econòmics de la Península.*"

[197] R. Perpinyà i Grau, « L'interès collectiu economic a Catalunya i Valencia », art cit, p. 376.

Pour l'auteur, c'est là que résident les principaux arguments justifiant un corridor ferroviaire méditerranéen, doublé d'un axe maritime de cabotage :

> « On entre ainsi de plain-pied dans le grand problème ferroviaire espagnol d'une part, et dans le développement du commerce de cabotage d'autre part. Permettez-moi de ne rien dire pour l'instant des rails ; d'autres plus qualifiés que moi le feront. Mais permettez-moi de souligner deux voies pour une coopération spécialement catalano-valencienne. Par la terre et par la mer.
> Par la terre. La Catalogne, comme la Belgique, a une situation magnifique de région de transit ; mais il lui manque un attribut indispensable. Passer la frontière rapidement et avec le moins de dépenses possibles. Il faut donc que s'établisse une coopération décisive pour que prenne forme la voie à l'écartement international depuis les régions valenciennes riches jusqu'à ladite frontière catalane des Pyrénées.
> Par la mer, il faut considérer le littoral valenciano-catalan non comme une mer mais comme un fleuve. Il faut intensifier le commerce maritime entre la Catalogne et Valence. Si cela est fait, Valence absorbera beaucoup plus de produits catalans et la Catalogne achètera plus à Valence. Et le long de la côte s'établira l'une des régions les plus prospères d'Europe, comme se sont établis le long des grands fleuves européens les grands hinterlands des grandes villes européennes[198]. »[199]

Ce raisonnement, fondé sur l'intérêt commun de la Catalogne et de Valence à la construction du corridor méditerranéen, souligne que ces deux régions sont bien les moteurs de la revendication dès les années 1930. En outre, l'énergie avec laquelle Romà Perpinyà défend cet intérêt commun est liée à la volonté de surpasser les tensions identitaires et politiques entre les deux régions au nom d'une meilleure intégration dans l'économie européenne. En effet, la question de l'arrière-pays européen est essentielle dans son argumentaire car le débouché continental est présenté comme un supplétif au marché intérieur espagnol qui, quoiqu'essentiel, semble d'après l'auteur limiter le développement des ports méditerranéens. En outre, il est intéressant de noter que l'auteur fait référence à l'organisation du commerce européen le long de grandes routes fluviales comme à un horizon d'attente et à un modèle de

[198] "*Això entra de pie en el gran problema ferroviari espanyol d'una banda, i en el desenvolupament del comerç de cabotage. Deixeu-me que no toqui ara els carrils; persones més capacitades que jo ho faran. Però deixeu-me remarquí dues menes de collaboracions especialmente catalano-valencianes. Per terra i per mar. Catalunya com Bèlgica, està en actuació magnífica de regió de transit; per això la falta, però, un requisit. Salvar la frontera ràpidament i amb les menys despenses possibles. Cal, doncs, que s'estableixi una decidida collaboració per tal de que siguí aviat un fet la via d'ample internacional desde les regions riques valencianes fins a la mateixa frontera catalana dels Pireneus.*
Per mar, cal que considerem a la costa valenciano-catalana no com un mar, sinó com un riu. Cal que intensifiquem el comerç marítim entre Catalunya i València. Si això fem, València absorvirà molts més productes catalans i Catalunya comprarà més a València. I al llarg de la costa s'establirà una de les regions més pròsperes d'Europa, com s'han establert al llarg dels graus rius europeus els grans hinterland de les grans ciutats europees."

[199] R. Perpinyà i Grau, « L'interès collectiu economic a Catalunya i Valencia », art cit, p. 376.

développement économique. Le transport ferroviaire, combiné au cabotage maritime, formerait donc pour la Méditerranée espagnole, un véritable corridor, au sens de faisceau d'axes de communications, qui lui permettrait de se rapprocher tant matériellement (en facilitant le passage de la frontière) que symboliquement du centre économique de l'Europe en intensifiant les échanges entre la Catalogne et Valence. Ce dernier argument rejoint celui de la création d'une « mégarégion »[200] mis en avant par de nombreux acteurs dans une perspective de développement fondée sur les processus de métropolisation. Aujourd'hui, l'Institut Ignasi Villalonga d'Économie et d'Entreprise (IIVEE) – association à but non lucratif regroupant des entreprises, des institutions et des experts – est l'héritier de ce courant de pensée inauguré dans les années 1930. Établi à Valence et résolument régionaliste, l'Institut continue de produire des rapports sur le sujet[201] et de participer activement au débat et aux revendications autour du corridor méditerranéen. Il y voit une manière privilégiée d'œuvrer en faveur de son objectif de promotion de la coopération entre les régions du nord-ouest de la Méditerranée.

Les projets d'infrastructures de la première moitié du XXe siècle sur l'axe méditerranéen constituent le socle des revendications actuelles, et en particulier de celles des groupes de pression (*cf. Chapitre 6*). Il faut noter que si les ambitions se sont élargies avec les nouvelles perspectives technologiques et l'ouverture européenne, les revendications restent les mêmes. Les projets mis en œuvre actuellement reprennent en grande partie les bases posées il y a près d'un siècle. Or la continuité de cette vision d'un corridor méditerranéen comme une colonne vertébrale[202] met en lumière les antagonismes territoriaux en Espagne et traduit la quête toujours renouvelée d'une place dans le réseau de transport qui refléterait l'importance démographique et économique des régions méditerranéennes.

[200] R. Florida et I. Ayres, « Megaregions », art cit ; R. Florida, T. Gulden et C. Mellander, « The rise of the mega-region », art cit.
[201] L. Català i Oltra, *L'Eix Castello-Tortosa-Tarragona. Economia, poblacio i infraestructures al node central de l'arc mediterrani*, *op. cit.* ; Institut Ignasi Villalonga, *La Via economica de l'Euram. 10 anys*, *op. cit.* ; Mateu Turro, *Libre blanc de les infraestructures de l'euroregio de l'Arc Mediterrani (EURAM)*, Valencia, IIVEE, 2010, 50 p.
[202] José Ortega y Gasset, *España invertebrada: bosquejo de algunos pensamientos históricos*, Édition originale 1921., Madrid, Espasa-Calpe, 2007, 140 p.

1.2 Le corridor méditerranéen : histoire d'une inadéquation entre structures territoriales et réseau de transport

Les économistes des années 1920 et 1930 posent la question du rôle des régions méditerranéennes dans les échanges commerciaux espagnols et celle de leur place dans le réseau de transport. Or cette question repose sur l'histoire des relations entre les différentes régions impliquées dans le projet, et entre ces régions et Madrid comme siège de l'État central. En effet, la Catalogne et Valence sont les moteurs de la revendication du corridor, mais elles entretiennent historiquement des relations ambiguës entre solidarité et concurrence, entre identité partagée et affirmation de leurs spécificités.

1.2.1 La construction d'une revendication du corridor méditerranéen par-delà les divergences régionales

Le rapprochement entre la Catalogne et la région de Valence est mis en avant par les économistes des années 1930 au nom de leurs intérêts communs. Toutefois, les régions méditerranéennes espagnoles sont marquées par des identités régionales fortes et par des revendications autonomistes[203]. La Catalogne et la Communauté valencienne sont les actrices de tensions géopolitiques historiques qui les opposent à la centralisation madrilène d'une part, et l'une à l'autre d'autre part. Dans ce contexte, le corridor méditerranéen est au centre d'un jeu politique entre deux régions suivant historiquement des voies différentes.

Jusqu'au début du XVIIIe siècle et jusqu'à l'unification du Royaume d'Espagne en 1707, la Catalogne et la région de Valence appartiennent au Royaume d'Aragon, distinct du Royaume de Castille avec lequel il est fréquemment en conflit[204]. Historiquement, les deux régions appartiennent donc à la même entité territoriale. De ce fait, elles partagent un pan d'histoire commune, marqué notamment par une opposition partagée, du point du vue politique et militaire, au Royaume de Castille, et en particulier à Madrid. Or l'unification du Royaume d'Espagne s'est faite autour de Madrid. Dans ce contexte, les revendications de la Catalogne et de la région de Valence se fondent sur le principe d'une spécificité linguistique, culturelle et identitaire héritée par opposition à une domination castillane[205] qui aurait forgé l'unité

[203] Barbara Loyer, *Géopolitique de l'Espagne*, Paris, Armand Colin, 2006, 335 p.
[204] César Vidal et Federico Jiménez Losantos, *Historia de España*, Barcelona, Planeta, 2011, 238 p ; Fernando García de Cortázar et José Manuel González Vesga, *Breve historia de España*, 6. ed., Madrid, Alianza Editorial, 2012, 853 p.
[205] Pere Bosch i Gimpera, Anselmo Carretero y Jiménez et José Ramón Arana, *Cataluña, Castilla, España*, México, Ediciones de « Las Españas », 1960, 122 p.

nationale en imposant artificiellement la centralité madrilène[206]. L'existence d'un axe littoral historique reliant les anciennes provinces du Royaume d'Aragon entre elles, constitue l'un des piliers de la justification du corridor méditerranéen, et c'est cette opposition entre l'axe littoral et la Castille, dépositaire de la centralité politique actuelle, qui imprègne aujourd'hui encore les revendications.

Pourtant, la Catalogne et la région de Valence affirment diversement leur spécificité en Espagne, et leur relation n'est elle-même pas exempte de tensions. Les deux territoires sont marqués historiquement par une affirmation régionale qui se traduit par l'expression, à des degrés divers, de revendications autonomistes, voire indépendantistes, en particulier au cours des XIXe et XXe siècles. Le catalanisme et le valencianisme sont deux postures politiques différentes, quoique leurs objectifs et leur idéologie soient proches. Ils naissent tous deux au XIXe siècle, dans le contexte de la Guerre d'Indépendance espagnole, en réaction au sentiment d'identité espagnole qui se forge alors dans l'opposition à l'invasion des troupes napoléoniennes[207]. Toutefois, leurs modalités d'expression et leurs déclinaisons sont variables, et ne se recouvrent que partiellement (*cf. Figure 7*). En effet, les origines du catalanisme et du valencianisme se trouvent toutes deux dans le romantisme du début du XIXe siècle, autour des questions de langue, de patrimoine culturel et de traditions, et l'évolution des deux courants se fait de manière parallèle au cours du XIXe[208]. Autour de 1875, au moment de la Restauration bourbonienne, ils se déclinent en plusieurs branches, régionalistes, autonomistes, fédéralistes… qui toutes prônent à des degrés divers une plus grande autonomie régionale dans le cadre de l'État espagnol[209]. Ce n'est qu'au début du XXe siècle, après le « désastre de 1898 » marquant la fin de la puissance coloniale espagnole, que se développent en Catalogne et à Valence de véritables tendances nationalistes, qui divergent dans les deux régions. La Catalogne connaît en effet dans les années 1930 la montée en puissance de courants indépendantistes revendiquant un État catalan dans les frontières de la région, voire dans les frontières d'une grande Catalogne allant jusqu'à Valence au sud et jusqu'au Roussillon au nord. Au même moment, à Valence, le parti autonomiste qui se

[206] G. Bel i Queralt, *España, capital París*, *op. cit.* ; G. Bel i Queralt, *España, capital París*, *op. cit.*
[207] C. Vidal et F. Jiménez Losantos, *Historia de España*, *op. cit.* ; Benoît Pellistrandi, *Histoire de l'Espagne des guerres napoléoniennes à nos jours*, Paris, Perrin, 2013, 657 p.
[208] Jaume Claret Miranda et Manuel Santirso, *La construcción del catalanismo: historia de un afán político*, Madrid, Los Libros de la Catarata, 2014, 238 p ; Alfons Cucó Giner, *Orígenes del valencianismo político*, Mémoire, Universidad de Valencia, Valencia, 1965, 119 p.
[209] José Antonio Martínez Serrano et Vicente Soler, « Autonomías: Un siglo de lucha. El valencianismo político. Orígenes de una reivindicación. », *Historia 16*, 1978, extra, p. 64- 69 ; Alfons Cucó Giner, *El valencianismo politico: 1874-1939*, Barcelona, Ariel, 1977, 256 p ; Alfons Cucó Giner, *Estatutismo y valencianismo*, Valencia, Fernando Torres, 1976, 114 p.

développe et auquel appartient Ignasi Villalonga, ne réclame pas l'indépendance[210]. Alors que les entrepreneurs valenciens, mus par leur intérêt économique, mais également par le contexte autonomiste, demandent la réalisation d'un corridor ferroviaire, la Catalogne connaît un essor nationaliste[211]. D'où des relations distendues entre les deux régions que les acteurs économiques tentent de rapprocher au nom d'intérêts communs. Le discours de Romà Perpinyà peut être réinterprété à la lumière du contexte des années 1930 comme une tentative de rassurer Valence face aux premiers élans d'un nationalisme catalan expansionniste.

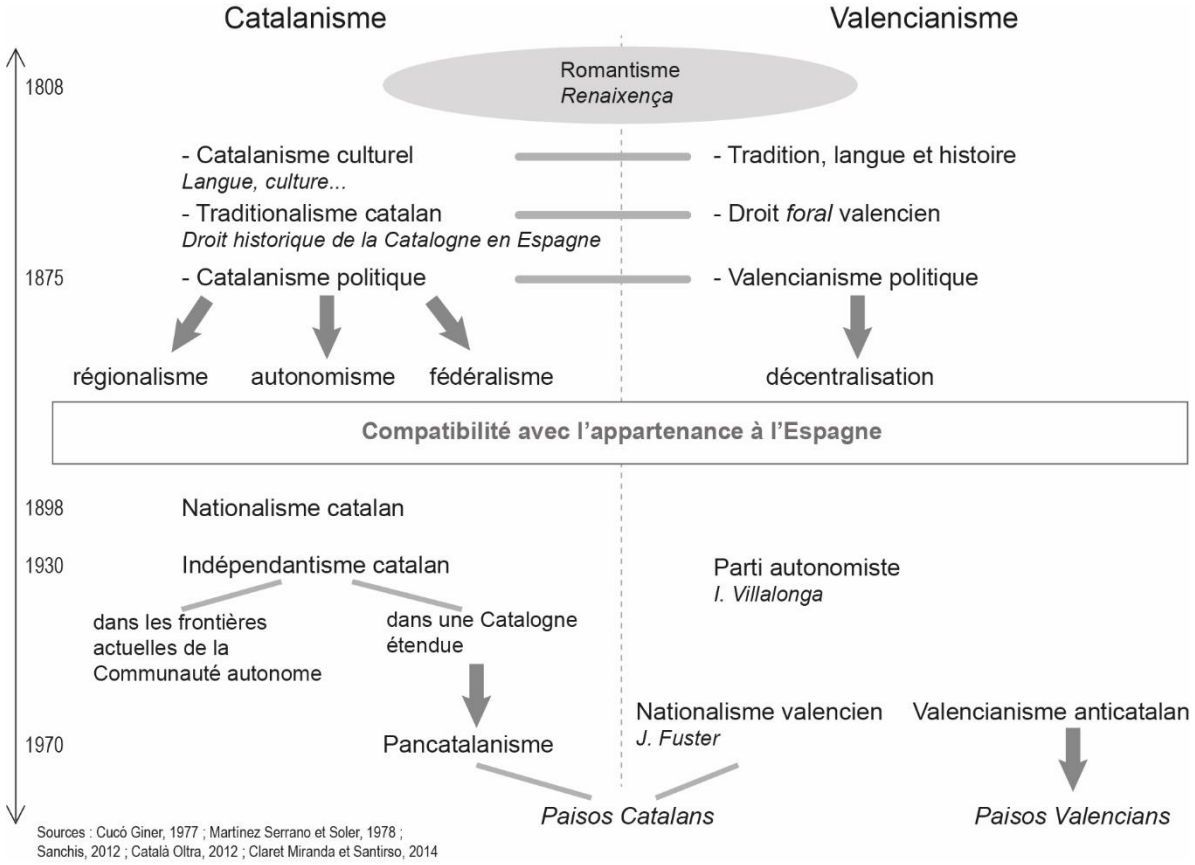


Figure 7- Catalanisme et valencianisme

Ce n'est que dans les années 1960 et 1970 que le nationalisme valencien se renforce, autour de deux courants. L'un est porté notamment par l'écrivain Joan Fuster[212] qui rejoint le courant pancatalaniste exprimé par l'idée des *Paisos Catalans*, les Pays catalans qui auraient une

[210] F. Ribas, « Ignasi Villalonga, el valencianisme moder. », art cit ; R. Valls, « Ignasi Villalonga i el valencianisme », art cit.
[211] Enric Ucelay-Da Cal, « Catalan Nationalism, 1886-2012: An Historical Overview », *Pôle Sud*, 1 juillet 2014, vol. 40, nº 1, p. 13-28 ; Xavier Torres i Sans, « Identitat i vocabulari: nació, terra i pàtria a la Catalunya dels Àustria », *Pedralbes: revista d'història moderna*, 2003, nº 23, p. 41 ; Cyril Trépier, *Analyse géopolitique de l'indépendantisme en Catalogne*, Thèse de doctorat, Université Paris-VIII / Universitat de Barcelona, Saint-Denis / Barcelone, 2011, 534 p.
[212] Vicent Sanchis, *Valencians, encara: cinquanta anys després de Joan Fuster*, 1a edición., Barcelona, Proa Edicions, 2012, 253 p.

langue, une identité et une culture en partage. L'autre prend corps autour de l'idée de *Paisos Valencians*, expression d'un valencianisme anticatalan[213]. Les divergences entre ces courants tendent à s'accroître au cours du temps et expliquent la relation ambiguë qu'entretiennent les deux régions, entre proximité naturelle et face-à-face politique[214]. Dans ce contexte, le corridor méditerranéen peut être perçu de différentes manières, soit comme la volonté de structurer par un axe de communication le territoire d'une grande Catalogne, soit comme un objet permettant aux deux régions de s'accorder, autour d'un projet commun inscrit dans le réseau national espagnol, au-delà de leurs divergences politiques, au nom d'une cohérence économique :

> « Les politiques de transport des pays voisins ont tendu à donner la priorité à l'apport des infrastructures dans la productivité et l'activité économique. Dans le cas espagnol, au contraire, l'objectif d'aménagement du territoire dans le cadre d'une préférence spécifique pour l'organisation du pouvoir politique – la centralisation – a dominé[215]. »[216]

Les autonomismes catalans et valenciens se manifestent, dans l'Espagne contemporaine, à différents degrés. Du point de vue institutionnel, les statuts de la Catalogne et de la Communauté valencienne diffèrent. En effet, la Catalogne est, avec le Pays Basque, l'une des deux communautés autonomes à se revendiquer le plus fortement comme des nations[217] et à avoir obtenu – avec la Galice et plus récemment l'Andalousie – l'accession à un régime particulier leur conférant une plus grande autonomie[218] en vertu de la Constitution espagnole de 1978 et du Statut autonomique de 1979. C'est en s'appuyant sur ces pouvoirs étendus et sur la place assumée de Barcelone dans le concert des métropoles méditerranéennes et même européennes, que la Catalogne revendique de manière de plus en plus pressante son indépendance[219]. La Communauté valencienne est quant à elle régie par le régime normal des

---

[213] Lluis Català i Oltra, *Fondaments de la identitat territorial amb especial atenció a la identitat nacional. El cas valencià: discursos polítics sobre la identitat valenciana entre els militants de base del Bloc, EUPV i PSPV-PSOE*, Thèse de doctorat, Universidad de Alicante, Alicante, 2012, 1023 p.

[214] Juan Romero González et Miquel Alberola (dir.), *Los límites del territorio: el País Valenciano en la encrucijada*, Valencia, Universitat de València, 2005, 327 p.

[215] "*Las políticas de transporte en los países de nuestro entorno han tendido a priorizar la aportación de las infraestructuras a la productividad y a la actividad económica. En el caso de España, por el contrario, el objetivo de ordenación del poder político –la centralización– ha sido dominante*".

[216] G. Bel i Queralt, *España, capital París*, *op. cit.*, p. 21.

[217] Montserrat Guibernau, « Spain: Catalonia and the Basque country », *Parliamentary Affairs*, 2000, vol. 53, nº 1, p. 55-68 ; Matthew W. Landers, *Catalonia is a Country: World Heritage and Regional Nationalism*, Master, University of Oregon, Eugene, OR, 2010, 125 p.

[218] Fernando Domínguez García, « Los estatutos de autonomía de las Comunidades Autónomas: una aproximación a los principales debates doctrinales », *Revista catalana de dret públic*, 2005, nº 31, p. 219-246.

[219] Joan Marcet et al., « 35 ans d'élections en Catalogne: de l'autonomisme à l'indépendantisme », *Pôle Sud*, 1 juillet 2014, vol. 40, nº 1, p. 81-97 ; Cyril Trépier, « L'indépendance de la Catalogne, un débat européen d'abord politique », *L'Espace Politique*, 2013, nº 21, p. http://espacepolitique.revues.org/2828.

communautés autonomes. Toutefois, l'affirmation identitaire valencienne, qui connaît un renouveau à partir des années 1970, se traduit dans la mise en scène de l'utilisation de la langue valencienne dans l'espace public et dans certains documents administratifs. Elle passe aussi par l'adoption dans la Communauté valencienne d'une loi[220] sur les marques de son identité en avril 2015[221].

L'unité supposée entre la Catalogne et Valence est une façade susceptible de se craqueler facilement. En effet, comme le montrait déjà dans les années 1930 le texte de Romà Perpinyià[222], les rivalités entre Barcelone et Valence étaient nombreuses et la coopération des deux régions restait à construire. Pour cet auteur, le corridor méditerranéen était l'un des moyens d'y parvenir. En ce sens, il apparaît comme un « objet frontière »[223], c'est-à-dire comme un objet autour duquel différents acteurs peuvent se retrouver et discuter, bien qu'ils soient de cultures différentes. Le corridor méditerranéen remplit toujours cette fonction et apparaît comme un moyen de dépasser les divergences entre Catalans et Valenciens en affirmant dans le temps une unité appuyée sur un argumentaire socio-économique.

1.2.2 L'axe méditerranéen, un axe historiquement « structurant » ?

Les revendications historiques du corridor méditerranéen se fondent essentiellement sur l'argument d'une cohérence économique de l'axe littoral. Cet argument s'appuie sur le constat du dynamisme des secteurs productifs – industriels et agricoles – espagnols, sur l'intensité des échanges qui ont lieu dans ces régions et sur leur poids démographique.

Dès la fin des années 1950, une mission de la Banque mondiale met en avant l'intérêt de l'axe méditerranéen en Espagne et rend ses conclusions publiques dans un rapport sur le développement économique du pays en 1963[224]. Il identifie l'axe méditerranéen comme l'un des espaces clés de développement et souligne qu'il souffre de carences en matière

[220] « Ley 6/2015, de 2 de abril, de Reconocimiento, Protección y Promoción de las Señas de Identidad del Pueblo Valenciano. », *Boletín Oficial del Estado*, 28 avr. 2015p. 36852- 36866p.
[221] D'après la *Generalitat* valencienne, ces marques sont : les symboles de la Communauté valencienne (drapeau, blason…), la langue, le Monastère royal de Santa María de la Valldigna, le Tribunal des Eaux de Valence, le Mystère d'Elche, les fêtes traditionnelles taurines, et la fête de la Virgen de la Salud.
[222] R. Perpinyà i Grau, « L'interès collectiu economic a Catalunya i Valencia », art cit.
[223] Susan L. Star, « This is Not a Boundary Object: Reflections on the Origin of a Concept », *Science, Technology & Human Values*, 2010, vol. 35, nº 5, p. 601-617 ; Pascale Trompette et Dominique Vinck, « Retour sur la notion d'objet-frontière », *Revue d'anthropologie des connaissances*, 2009, vol. 3, nº 1, p. 5-27 ; Dominique Vinck, « De l'objet intermédiaire à l'objet-frontière », *Revue d'anthropologie des connaissances*, janvier 2009, vol. 3, nº 1, p. 51-72.
[224] World Bank, *The Economic Development of Spain*, Baltimore, John Hopkins Press, 1963, 456 p.

d'infrastructures de transport. Ce rapport paraît dans une période de creux dans la revendication du corridor méditerranéen, mais s'inscrit dans un contexte historique particulier. Au cours des années 1950, la dictature franquiste s'ouvre, l'Espagne adhère aux principales organisations internationales, et l'autarcie économique prend fin. Dans le même temps les autonomismes des régions méditerranéennes évoluent vers des revendications de plus en plus fortes. Dans ce double contexte, le projet prioritairement mis en avant par les auteurs du rapport de la Banque mondiale est celui d'une autoroute littorale méditerranéenne qui serait un axe majeur de communication pour la Péninsule :

> « La seule nouvelle construction de grande ampleur susceptible d'être nécessaire dans un futur proche est l'*autopista* de la Côte Est, une route moderne à accès limité sur un nouveau tracé, avec des contournements et des interconnexions aux principales aires urbaines le long de la côte méditerranéenne de la frontière française à Murcie, soit une distance d'environ 730 km. Ce projet ambitieux est à l'étude en Espagne et nous soutenons l'approfondissement des études et de la planification le concernant. L'argument *prima facie* pour la construction d'une telle route est fort. Elle traverserait les espaces aux plus fortes densités et à la croissance du trafic la plus rapide en Espagne. Elle passerait par des espaces industriels et agricoles importants et desservirait quelques-unes des régions les plus touristiques du pays[225]. »[226]

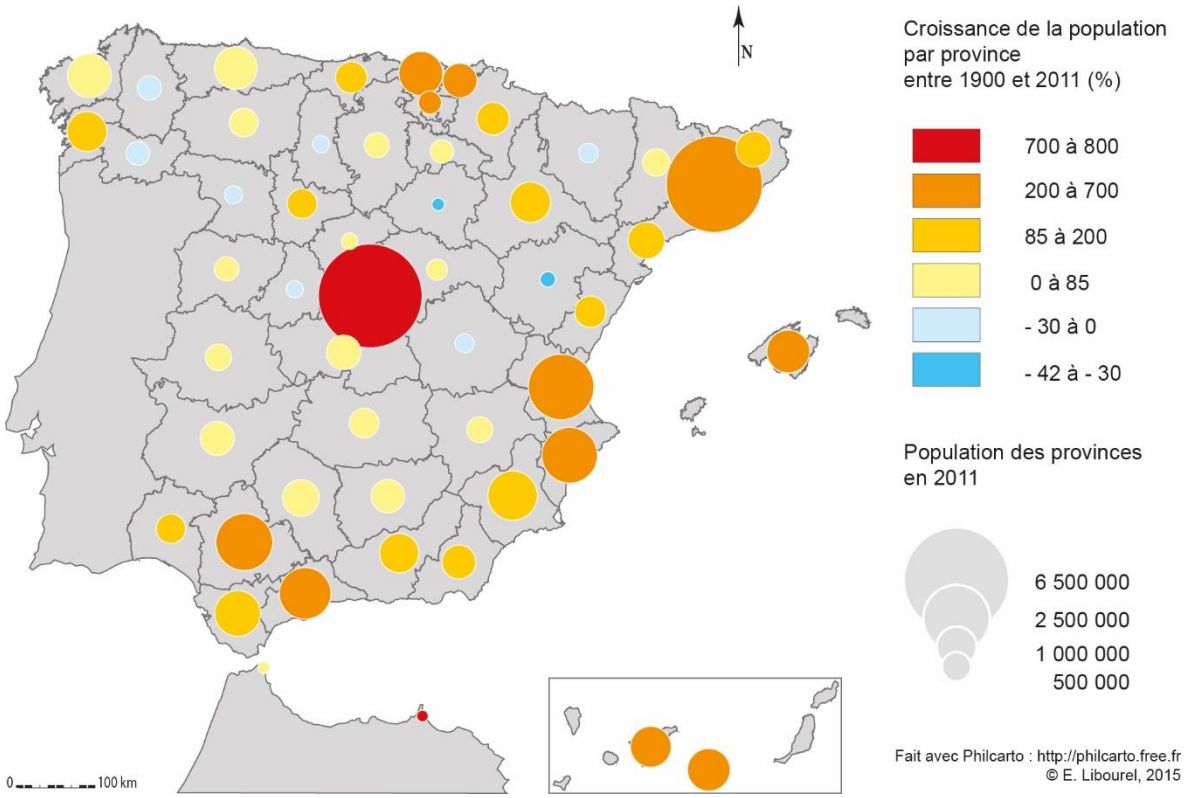
Ce projet est inscrit dans une période de forte croissance du transport routier, et est cohérent avec l'ouverture économique de l'Espagne qui rend nécessaire l'amélioration de ses liaisons avec la France. Suivant les recommandations du rapport, l'A-17 (*Autopista del Mediterráneo*), devenue A-7 en 1986 et AP-7 en 2003, est inaugurée à la fin des années 1960. Il s'agit du premier axe de grande envergure ne passant pas par Madrid. Par ailleurs, le rapport de la Banque mondiale souligne la nécessité d'accroître les investissements dans le développement des infrastructures portuaires et d'améliorer les réseaux ferroviaires existants.

La désignation d'un couloir méditerranéen comme axe prioritaire est étroitement liée à l'observation des données d'ordre géographique mises en avant par le rapport de la Banque mondiale et largement reprises par l'ensemble des protagonistes du corridor méditerranéen jusqu'à aujourd'hui (*cf. Chapitre 5*). En effet, les tendances observables au cours du XXe siècle désignent l'axe méditerranéen parmi les espaces les plus dynamiques d'Espagne. En

[225] "*The only major piece of new construction which is likely to be necessary in the near future is the East Coast* autopista*, a modern limited access road on a new right of way, with by-passes of, and interconnections with, the major urban areas along the Mediterranean coast from the French border to Murcia, a distance of about 730 km. This ambitious project is under consideration in Spain, and we endorse the further study and planning of it. The* prima facie *case for building such a road is strong. It would traverse areas of the highest traffic density in Spain (see Map 16) and of the most rapid traffic growth. It passes through important industrial and agricultural areas and serves some of the major tourist regions of the country*."

[226] World Bank, *The Economic Development of Spain*, *op. cit.*, p. 218.

termes démographiques, si l'on excepte Madrid, ce sont les provinces méditerranéennes qui comptent le plus grand nombre d'habitants et qui ont connu des croissances le plus souvent supérieures à 100% depuis 1900, ce qui les place dans la situation la plus dynamique d'Espagne avec le Pays Basque (*cf. Carte 4*).



Carte 4- La population des provinces espagnoles en 2011 et son évolution depuis 1900

Source : INE[227]

Les données de 2011 correspondent au dernier recensement de la population espagnole disponible. Le recensement de 1900 est le plus ancien fournissant des données comparables.

En matière économique, les régions méditerranéennes connaissent également un fort dynamisme, à la fois dans les secteurs agricole, industriel et touristique. En effet, le secteur agricole est historiquement très développé dans les régions méditerranéennes, en particulier autour des agrumes[228]. Si le transport des oranges a marqué de son empreinte la revendication du corridor méditerranéen, le secteur agricole a évolué et la Méditerranée espagnole est devenue le principal fournisseur de produits maraîchers pour une grande partie de l'Europe,

[227] INE, *INEbase / Demografía y población / Cifras de población y Censos demográficos*, http://www.ine.es/inebmenu/mnu_cifraspob.htm, (consulté le 22 juillet 2015).
[228] R. Hérin, « L'agrumiculture espagnole », art cit ; V. Abad García, *Historia de la naranja (1781-1939), op. cit.*

grâce aux campagnes successives d'amélioration de l'irrigation des *huertas*[229]. Toutefois, le secteur agricole n'est plus le moteur principal des revendications en faveur du corridor, car il est supplanté en cela par le secteur industriel. Le développement de l'industrialisation espagnole au XIXe siècle a pris appui sur les traditions manufacturières et commerciales du Pays Basque d'une part et de la région de Barcelone d'autre part. Ces deux pôles de développement industriel restent dominants tout au long du XIXe siècle, dessinant un axe Cantabrie-Méditerranée[230]. Par ailleurs, l'industrialisation des villes portuaires progresse[231], en particulier autour de petites structures qui forment un tissu dense sur lequel s'appuient les principaux secteurs comme le textile, le jouet ou la chaussure, organisés sous forme de *clusters*[232]. Au cours de la seconde moitié du XXe siècle, l'orientation des industries vers la sidérurgie et la chimie confère aux ports un rôle essentiel, ce qui renforce le poids de l'axe méditerranéen dans l'économie espagnole. Ce sont les acteurs industriels, en particulier ceux de la chimie et de l'automobile, ainsi que les associations d'entreprises représentant les petites structures et les *clusters*, qui ont pris le relais de la revendication du corridor méditerranéen. Enfin, le secteur du tourisme, qui avait participé aux expériences ferroviaires des années 1930 (*cf. 1.1.2*), a connu son essor dans les années 1960, avec une croissance annuelle de plus de 10% alimentée essentiellement par des touristes venus de France, d'Allemagne et du Royaume-Uni. L'ouverture économique et la mise en place d'un modèle fondé sur les stations balnéaires méditerranéennes ont permis à l'Espagne d'attirer un grand nombre de touristes grâce à l'autoroute littorale d'abord, puis grâce au développement des aéroports. Ce modèle est désormais remis en cause, mais il représente toujours une activité très importante dont les acteurs revendiquent désormais un corridor ferroviaire à grande vitesse.

C'est dans ce contexte de dynamisme démographique et économique marqué que les projets ferroviaires de corridor méditerranéen prennent leur sens. L'ensemble de ces facteurs et les évolutions qui les caractérisent au cours du XXe siècle expliquent l'intérêt des régions méditerranéennes pour un axe ferroviaire qui les relierait à l'Europe, leur marché historique. Ce qui semble constituer un axe fonctionnellement pertinent et un couloir de développement

[229] Roland Courtot, *Agriculture irriguée et organisation de l'espace dans les huertas de Valencia et de Castellon, Espagne*, Thèse de doctorat, Université Paris 7, Paris, 1986, 840 p.
[230] Ramón Tamames et Antonio Rueda Serón, *Estructura económica de España*, 24. ed., Madrid, Alianza, 2000, 1035 p ; Gabriel Tortella Casares, *El desarrollo de la España contemporánea: historia económica de los siglos XIX y XX*, Madrid, Alianza, 1994, 427 p.
[231] Roland Courtot, « Industrialisation et villes en Pays valencien », *Méditerranée*, 1978, vol. 34, nº 4, p. 66- 70.
[232] Jean-Pierre Houssel, « L'industrialisation spontanée dans la région de Valence (Espagne). », *Les Cahiers Nantais*, 1983, nº 22, p. 174- 180 ; Florent Le Bot et Cédric Perrin (dir.), *Les chemins de l'industrialisation en Espagne et en France: les PME et le développment des territoires, XVIIIe-XXIe siècles*, Bruxelles / New York, P.I.E. Peter Lang, 2011, 390 p.

majeur en Espagne s'avère en effet être mal relié au reste de l'Europe et souffrir de mauvaises liaisons internes.

1.2.3 Trouver une place dans le réseau ferroviaire

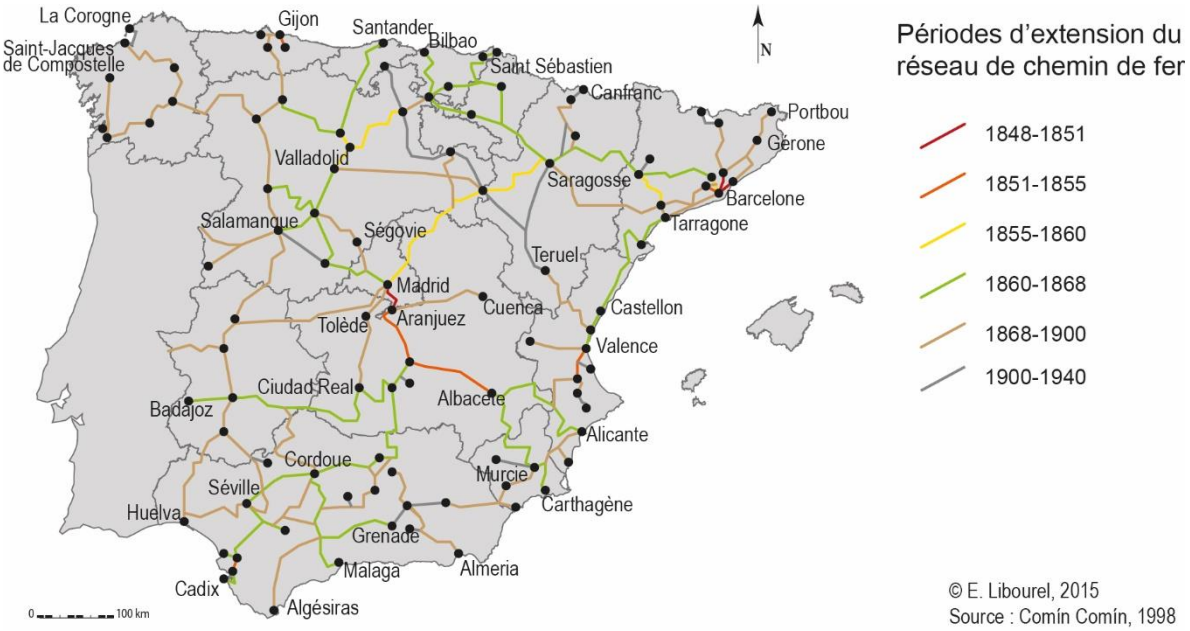
Après la construction de l'autoroute littorale, l'axe méditerranéen est devenu celui par lequel transitent 90% des flux de marchandises dans le pays[233]. Toutefois, cet axe est quasi exclusivement routier, la part du réseau ferroviaire dans le transport de fret tendant à diminuer, alors même que c'est en Catalogne qu'une des premières lignes de chemin de fer a vu le jour dans les années 1850[234]. Si l'on observe les phases successives d'extension du réseau ferroviaire espagnol, on remarque que jusqu'aux années 1860, la structure des lignes construites est très majoritairement radiale, organisée en étoile autour de Madrid, à l'exception de courts tronçons reliant Barcelone aux villes qui l'entourent dans un rayon de moins de 50 km, et d'un tronçon reliant Valence à Jativa. Ce n'est que dans le dernier tiers du XIXe siècle que se dessine une véritable trame (*cf. Carte 5*). La constitution progressive d'un réseau espagnol, par la fusion des réseaux de différentes compagnies en 1941 dans Renfe, l'opérateur national du réseau[235], s'est faite de manière de plus en plus centralisée, sur le modèle français de l'étoile ferroviaire. En effet, Madrid est désormais le terminus de quasiment toutes les lignes de fret et de passagers, et ses deux gares, qui ne communiquent que depuis peu, ne permettent pas encore le passage de trains à grande vitesse[236]. Cette disposition radiale des lignes conventionnelles a été reproduite lors de l'implantation des nouvelles LGV à partir de 1992 (*cf. 2.1.2*). Aujourd'hui, l'enjeu majeur du corridor méditerranéen en matière d'aménagement du territoire national est de compléter un réseau ferroviaire centré sur Madrid.

[233] Andrés Monzón, Emilio Ortega et Elena López, *Evaluación de los impactos territoriales y económicos de planes de infraestructuras de transporte PEIT 2005-2020*, Madrid, Centro de Investigación del Transporte, Universidad Politécnica de Madrid Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2010.

[234] Francisco Comín Comín (dir.), *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Anaya: Fundación Ferrocarriles Españoles, 1998, 423 p ; David Lentisco, *Cuando el hierro se hace camino: historia del ferrocarril en España*, Madrid, Alianza Editorial, 2005, 321 p.

[235] Miguel Muñoz Rubio, *RENFE, 1941-1991: medio siglo de ferrocarril público*, Madrid, Ediciones Luna, 1995, 398 p.

[236] Le premier tunnel reliant les gares d'Atocha (au sud) et de Chamartín (au nord), devait être construit en 1933 en même temps que la gare de Chamartín. À cause de la Guerre civile, les travaux ont été reportés, et il n'a vu le jour qu'en 1967. Ce tunnel, devenu insuffisant, a été doublé d'un second tunnel construit entre 2004 et 2008, mais il ne permet toujours pas le passage de trains à grande vitesse. Un troisième tunnel, aux standards de l'UIC, devait donc voir le jour en 2013, mais les restrictions budgétaires et les retards de chantier ne laissent pas prévoir une inauguration avant 2018.



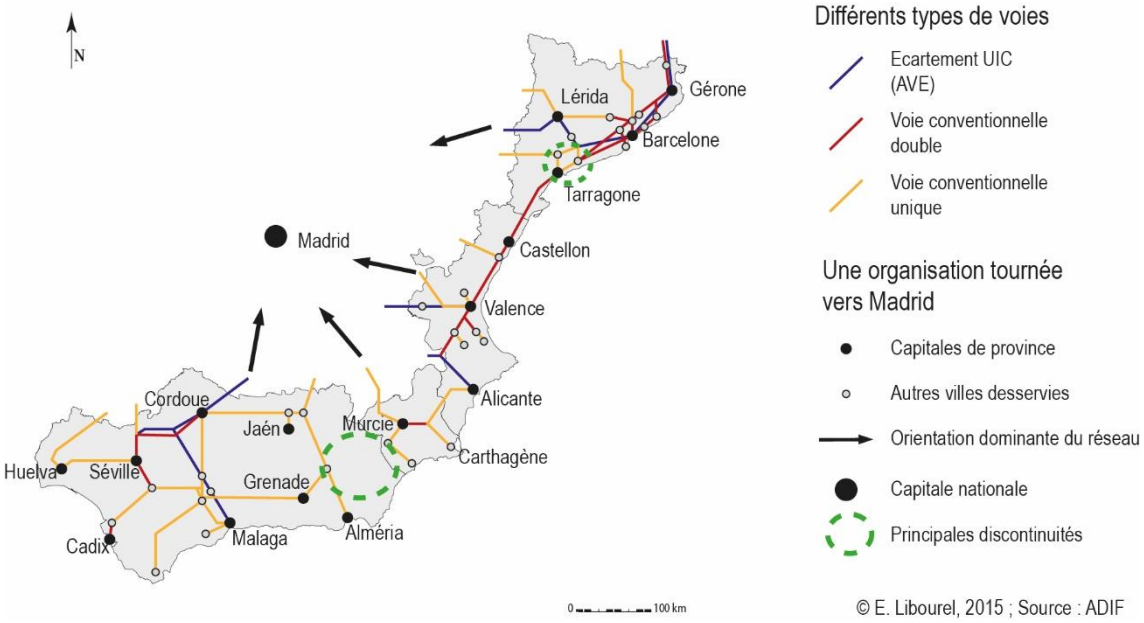
Carte 5- Construction du réseau ferroviaire conventionnel en Espagne

Source : Comín Comín, 150 años de historia de los ferrocarriles españoles (1998)[237]

La question du corridor méditerranéen s'inscrit dans une recherche de réinsertion dans un réseau qui, complet à la fin du XIXe siècle, a délaissé les liaisons régionales au profit d'une centralisation croissante au cours du XXe siècle. Le rapport de la Banque mondiale met l'accent sur la nécessaire amélioration des infrastructures ferroviaires en deux étapes. Un premier plan quinquennal doit permettre de rénover les principales lignes radiales, ainsi que la ligne littorale méditerranéenne de la frontière française jusqu'à Alicante. Dans un second temps, le rapport préconise l'amélioration des lignes andalouses et méditerranéennes, en particulier de l'ensemble des connexions ferroviaires situées au sud d'Alicante[238]. Pourtant, dans la seconde moitié du XXe siècle, le réseau littoral a fait l'objet de peu d'aménagements, et certains tronçons existants dans les années 1940 ne sont plus en service aujourd'hui (*cf. Carte 6*). C'est en particulier le cas de la liaison entre Murcie et l'Andalousie, qui n'est plus possible par la voie littorale. Par ailleurs, la plupart des voies conventionnelles sont à voie unique, et même la ligne allant de la frontière française à Alicante, quoique très fréquentée pour le transport de voyageurs comme pour le transport de marchandises, connaît un important goulot d'étranglement entre Tarragone et Vandellós, c'est-à-dire dans sa partie centrale, où une quarantaine de kilomètres sont à voie unique, posant d'importants problèmes

[237] Francisco Comín Comín (dir.), *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, *op. cit.*
[238] World Bank, *The Economic Development of Spain*, *op. cit.*, p. 199‑208.

de congestion[239]. Enfin, il est intéressant de noter que le réseau de chaque Communauté autonome possède une orientation nette vers Madrid, que ce soit pour la grande vitesse, dont la capitale est le terminus exclusif, ou pour les voies conventionnelles.



Carte 6- État actuel de l'axe ferroviaire méditerranéen

Source : Cartographie du réseau ferroviaire, ADIF[240]

L'organisation radiale du réseau privilégiée par l'aménagement des chemins de fer espagnols au cours des XIXe et XXe siècles accrédite l'idée que le corridor méditerranéen est perçu comme une remise en cause de la primauté de la capitale dans l'organisation du territoire national. Cette perception du corridor méditerranéen comme un possible instrument d'affirmation des régions méditerranéennes contre Madrid est soulignée par certains chercheurs[241], mais également par les principaux tenants du corridor méditerranéen, comme les groupes de pression (*cf. Chapitre 6*), qui y voient la raison pour laquelle le corridor, dont la réalisation est toujours prévue mais sans cesse repoussée, est devenu un serpent de mer.

Le corridor méditerranéen existe de longue date dans les projets d'aménagement espagnols. Les premières revendications remontent aux années 1920 et concernent uniquement le fret, mais l'émergence d'un intérêt touristique commence à se manifester dès les années 1930.

[239] Laura Ballester, « La eliminación de la vía única entre Vandellós-Tarragona se retrasa a 2015 », *Levante*, 20 mars 2013.
[240] ADIF, *Mapa de Instalaciones Logísticas y Técnicas*, http://www.adif.es/AdifWeb/instalacionesMapa.jsp, (consulté le 23 juillet 2015).
[241] G. Bel i Queralt, *España, capital París*, *op. cit.* ; J.V. Boira i Maiques, « L'Eix Mediterrani », art cit.

L'évolution économique de l'Espagne à partir des années 1960 renforce la place des régions méditerranéennes dans l'économie péninsulaire et par conséquent l'intérêt de développer les réseaux sur cet axe. Réclamé au nom de logiques économiques, commerciales, démographiques, politiques, européennes, et plus récemment environnementales, le corridor méditerranéen connaît toutefois au fil du temps des recompositions qui affectent sa forme et sa destination.

2 Avatars récents d'un projet ferroviaire au long cours : retour sur trente ans de planification

Dans les années 1990, le projet de corridor méditerranéen prend corps à travers les documents d'aménagement nationaux et européens. La question du transport ferroviaire est remise à l'ordre du jour par le biais de l'interconnexion du réseau espagnol avec les réseaux européens. Par ailleurs, la perspective du financement par l'Union européenne d'une partie des projets dans le cadre des fonds structurels et de cohésion a également permis l'affirmation de nouvelles priorités. Depuis, si le contenu exact et la nature des projets retenus ont varié assez largement, et si son tracé est plus ou moins extensif (*cf. Tableau 4 et Tableau 5*), le corridor méditerranéen reste inscrit au rang des priorités nationales et européennes en matière d'infrastructures de transport.

2.1 Le corridor méditerranéen dans les plans d'infrastructures espagnols

C'est au moment de l'intégration de l'Espagne à la Communauté économique européenne que la question du corridor ferroviaire méditerranéen, restée entre parenthèses depuis plusieurs décennies, revient sur le devant de la scène de l'aménagement du territoire en tant qu'axe permettant une connexion au réseau européen. À partir de cette date, les documents de planification nationaux espagnols prennent en compte l'aménagement de l'axe méditerranéen de manière continue, mais selon des modalités variables.

2.1.1 Une relative continuité du corridor méditerranéen depuis les années 1990

Le corridor méditerranéen apparaît dans les documents de planification des gouvernements espagnols successifs à partir du *Plan général de Chemin de fer* de 1979[242], puis il est actualisé dans le *Plan de Transport Ferroviaire* de 1987[243]. Depuis, tous les plans d'infrastructures, qui à partir du *Plan Directeur d'Infrastructures* de 1993[244] ne sont plus spécifiques au mode ferroviaire, mentionnent des projets sur l'axe méditerranéen[245]. Le corridor méditerranéen n'est pas nécessairement identifié sous ce nom et n'est pas toujours assimilé à un projet unique, mais il est présent à travers les actions programmées pour améliorer les liaisons ferroviaires littorales. Ces actions varient par leur nature (des améliorations de tronçons existants aux grands projets d'axes à plusieurs voies) et par l'importance qui leur est accordée dans le texte (*cf. Tableau 4*). En effet, entre 1979 et 2005, le projet est rarement identifié en tant que tel dans les documents. Il l'est pour la première fois sous le vocable « d'axe méditerranéen » dans le *PIT 2000-2007*[246], ce terme recouvrant l'extension littorale du réseau radial. Il faut attendre le *PEIT 2005-2020*[247] pour que le corridor méditerranéen soit présenté comme un projet à la cohérence propre. Toutefois, l'ensemble des documents prend en compte l'axe méditerranéen et y prévoit des actions de rénovation ou de création de voies, en faisant un élément clé de la carte du réseau de transports national (*cf. Annexe 1*).

[242] Renfe et Ministerio de Fomento, *Plan general de ferrocarriles 1980-91*, Madrid, Ministerio de Fomento, 1979, 48 + 149 p.
[243] Ministerio de Fomento, *Plan de Transporte Ferroviario*, *op. cit.*
[244] Ministerio de Fomento, *Plan Director de Infraestructuras 1993-2007*, Madrid, MOPT, 1993, 379 p.
[245] Ministerio de Fomento, *PITVI*, *op. cit.* ; Ministerio de Fomento, *Plan de Infraestructuras de transporte 2000-2007*, *op. cit.* ; Ministerio de Fomento, *PEIT*, *op. cit.*
[246] Ministerio de Fomento, *Plan de Infraestructuras de transporte 2000-2007*, *op. cit.*
[247] Ministerio de Fomento, *PEIT*, *op. cit.*

Plan	Gouvernement	Ministre des Transports	Statut du document et priorités	Projets liés au corridor méditerranéen
PGF1980-91 (1979)	Adolfo Suárez (UCD, 1976-1981)	Salvador Sánchez-Terán (La Rioja)	- Plan considérant le réseau dans son ensemble - 160 km/h pour les trajets de plus de 350 km - Amélioration de la qualité de service et de l'efficacité du réseau - Développement et intégration régionale - Augmentation de la part modale du fer pour le fret	- « Réseau artériel » de la frontière française à La Encina - Tracé littoral continu - Mise à double voie du tronçon Valence-Tarragone - Nouvelles infrastructures pour relier Alicante et Murcie
PTF (1987)	Felipe González (PSOE, 1982-1996)	Abel Caballero (Galice)	- Modernisation et homogénéisation du « réseau de base » - Priorité aux services interurbains de voyageurs - Priorité au transport de fret de masse - Points d'ancrage : Madrid et Barcelone	- Projet de ligne de passagers - Valence-frontière française - 200-250 km/h (vitesse maximale envisagée sur le réseau) entre Jativa et Barcelone - Boucle à 200 km/h Madrid-Barcelone-Valence
PDI 1993-2007 (1993)	Felipe González (PSOE, 1982-1996)	Josep Borrell (Catalogne)	- Modernisation des principales lignes à plus de 200 km/h - LGV Madrid-Barcelone-Frontière française - Modernisation du réseau conventionnel	- LGV Madrid-Barcelone + étude Madrid-Valence - Barcelone-Murcie à « vitesse élevée » (ajouté en 1994) - Barcelone comme nœud entre les projets
PIT 2000-2007 (2000)	José María Aznar (PP, 1996-2004)	Rafael Arias (Madrid)	- Projet interne au Ministère, présenté aux Communautés autonomes, mais pas publié - Propose une extension du corridor méditerranéen par rapport au *PDI* - L'axe méditerranéen n'est pas nommé « corridor »	- Ligne frontière française-Almeria - Possibilité de raccordement Almeria-Grenade pour compléter l'axe - Pas de précision sur les vitesses et affectations - « axe méditerranéen » = prolongement de la ligne radiale vers Almeria
PEIT 2005-2020 (2005)	José Luis Zapatero (PSOE, 2004-2011)	Magdalena Álvarez (Andalousie)	- Le corridor méditerranéen est évoqué à travers d'autres entrées (intermodalité, transfrontalier…) - Priorité à la connexion avec la France et à l'interopérabilité - Corridor méditerranéen identifié dans toute sa longueur, sans étude de faisabilité	- Frontière française-Valence (+ extension Carthagène) comme corridor important de fret - Corridor frontière française-Algesiras identifié comme tel pour le fret et les passagers (trafic mixte)

Tableau 4- Le corridor méditerranéen dans les plans d'infrastructures espagnols (1979-2005)

L'évolution de la place du corridor méditerranéen dans les plans d'infrastructures successifs témoigne de l'importance de cet axe dans le réseau ferroviaire national, ainsi que des enjeux politiques qu'il représente. En effet, il s'agit de l'axe qui connaît les modifications de projet les plus fréquentes et importantes en Espagne. Dans le *PGF 1980-91* de 1979, l'ensemble du tracé du corridor méditerranéen est représenté, mais chaque tronçon est concerné par des opérations différentes. Les voies comprises entre Tarragone et Valence doivent être mises à double voie, mais le doublement de l'infrastructure n'est pas prévu plus au nord, ce qui est à l'origine de l'actuel goulot d'étranglement d'une quarantaine de kilomètres entre Tarragone et Vandellós. Le plan distingue un réseau dit « artériel », terme qui reprend la métaphore organiciste souvent employée à propos des infrastructures de transport en Espagne et en Europe (*cf. Chapitres 8 et 9*), plus important que le réseau principal. Le corridor méditerranéen, de la frontière française à La Encina (entre Valence et Alicante) bénéficie de cette distinction. À partir du *PTF* de 1987, la question de la réalisation d'un réseau ferroviaire à grande vitesse est soulevée. On retrouve, outre la ligne Madrid-Séville et le projet de liaison vers le nord du pays, l'axe littoral, entre Valence et Barcelone, parmi les lignes à plus de 200 km/h, en association étroite avec les lignes Madrid-Barcelone et Madrid-Valence, l'ensemble formant une boucle reliant la capitale à la Méditerranée. Par ailleurs, l'axe reliant les deux principales villes littorales est l'un des deux seuls axes interurbains transversaux envisagés, avec l'axe Cantabrie-Méditerranée. Les plans d'infrastructures suivants, le *PDI 1993-2007* et sa déclinaison du *PIT 2000-2007*, revoient cette question de la grande vitesse : dans la première édition du *PDI*, l'axe Barcelone-Valence n'apparaît plus dans le réseau à grande vitesse et, face à la contestation des régions méditerranéennes, il est ajouté en 1994 comme axe à « vitesse élevée », c'est-à-dire comme axe conventionnel amélioré et non comme LGV. La cartographie présentée dans le PIT quelques années plus tard rendra au corridor sa place dans le réseau à grande vitesse en construction. Enfin, le principal changement introduit par le PEIT, publié au lendemain de la révision des RTE-T de 2004 qui faisait sortir le corridor méditerranéen des projets prioritaires européens, est la prise en charge de la question du fret ferroviaire sur l'axe méditerranéen par le biais d'un projet de ligne mixte à écartement européen, alors que les plans précédents concentraient l'amélioration des infrastructures littorales autour de la question des voyageurs. Ce mouvement de va-et-vient dans l'importance accordée à l'axe littoral témoigne des hésitations des gouvernements successifs quant à son affectation, mais également des pressions exercées par les Communautés autonomes littorales.

L'analyse précise de ces plans d'infrastructures montre que des actions sont prévues sur l'axe méditerranéen de manière continue, mais qu'elles varient fortement dans le temps, rendant hypothétique la mise en place d'un corridor continu et fonctionnel. Dans le même temps, les projets concernant directement le corridor méditerranéen sont de plus en plus dispersés dans les différentes parties du plan d'infrastructures. Le corridor apparaît dans les objectifs des gouvernements successifs en matière de transport ferroviaire de passagers et de fret, mais la présentation de ces objectifs évolue dans les différents plans selon le contexte. Ainsi, le *Plan d'infrastructures de transport 2000-2007* se proposait dans son introduction de moderniser l'Espagne et de la relier à l'Europe :

> « Dans cette perspective, la politique du *Ministerio de Fomento* a pour objectif premier d'amener à leur point culminant des projets basiques en matière d'infrastructures qui nous permettent d'avancer dans la modernisation de l'Espagne, de manière solidaire, afin d'en finir avec le déficit existant en infrastructures par rapport à l'Europe[248]. »[249]

Quelques années plus tard, le *PEIT* de 2005 reprend l'idée que les connexions frontalières doivent faire l'objet de mesures spécifiques afin de faciliter les relations culturelles et économiques entre l'Espagne et l'Europe. L'insertion du fret dans le marché international doit notamment passer par l'amélioration de ces connexions par le rail et les autoroutes de la mer, avec pour objectif :

> « [la] structuration de l'ensemble du système logistique et de transport de marchandises autour d'un réseau de nœuds régionaux, pleinement intégrés dans le territoire et qui constituent les centres d'articulation logistiques de leurs hinterlands. Ces nœuds s'articulent à travers une série de corridors multimodaux de transports de marchandises qui ajoute aux corridors traditionnels (radiales, axe méditerranéen et corridor de l'Ebre) quelques axes alternatifs transversaux[250]. »[251]

C'est donc dans le *PEIT*, au chapitre consacré au transport de marchandises, qu'apparaît l'idée de corridors multimodaux, directement tirée des objectifs des RTE-T énoncés en 2004-

---

[248] "*Desde esta perspectiva, la política del* Ministerio de Fomento *tiene como objetivo fundamental la culminación de proyectos básicos en materia de infraestructuras que nos permita avanzar en la modernización de España, desde la solidaridad de tal manera que logremos acabar con el déficit de infraestructuras existente con respecto a Europa*."

[249] Ministerio de Fomento, *Plan de Infraestructuras de transporte 2000-2007, op. cit.*

[250] "*Estructuración del conjunto del sistema logístico y de transporte de mercancías en torno a una red de nodos regionales, plenamente integrados en el territorio y que constituyen los centros de articulación logística de sus hinterlands. Esos nodos se articulan a través de una serie de corredores multimodales de transporte de mercancías, qua añade a los corredores tradicionales (radiales, eje Mediterráneo y Corredor del Ebro) algunos ejes alternativos transversales.*"

[251] Ministerio de Fomento, *PEIT, op. cit.*, p. 60.

2005 par la Commission européenne[252]. On voit alors émerger une vision territoriale organisée en réseau et autour de grands axes, les corridors espagnols. Il est intéressant de noter que dans ce document, l'axe méditerranéen est envisagé comme l'un des « corridors traditionnels », au même titre que les grandes radiales, alors même qu'il n'est toujours qu'un projet. Cette expression prend acte de l'histoire déjà longue du corridor méditerranéen dans les plans d'infrastructures espagnols et européens, mais présente aussi le risque de le considérer comme un acquis et non comme un projet prioritaire. Cet argumentaire volontariste traduit également le désir d'affirmer le corridor méditerranéen comme un projet central en Espagne au moment où les RTE-T l'ont écarté de la liste des projets prioritaires pour ne retenir que la liaison avec Madrid.

Le corridor méditerranéen reste un sujet essentiel, abordé également dans des communiqués de presse et déclarations du *Ministerio de Fomento*[253] et dans des publications institutionnelles[254]. Portée par des exigences environnementales accrues et fondée sur le constat de l'existence d'échanges importants, la nécessité d'améliorer l'axe ferroviaire méditerranéen semble admise par l'ensemble des gouvernements espagnols, quelle que soit leur couleur politique, comme en témoigne la permanence de projets le long du littoral dans les plans d'infrastructures. Cet axe représente également une opportunité de financement européen, puisqu'il fait partie des corridors prioritaires des RTE-T tels qu'ils sont définis en 1996[255]. Toutefois, au-delà de la continuité de l'axe méditerranéen dans les documents de planification, les termes du débat varient quant à la nature du corridor, qui s'inscrit dans la double logique du transport de passagers (notamment par la structuration d'un réseau à grande vitesse) d'une part, et de l'amélioration du transport de marchandises et de l'interconnexion avec l'Europe, sa vocation première dans les revendications historiques, d'autre part.

[252] Commission européenne, *Réseau Transeuropéen de Transport. RTE-T, axes et projets prioritaires 2005*, Luxembourg, Office des publications officielles des Communautés européennes, 2005, 73 p.
[253] Ministerio de Fomento, *Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España*, Madrid, Présentation du Ministère, 2010 ; Ministerio de Fomento, *Analyse géopolitique de la construction d'une LIGNE FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE entre la France (Perpignan) et l'Espagne (Figuières)*, Madrid, Rapport au Sénat, 2012 ; Ministerio de Fomento, *Proyecto de implantación del ancho UIC en el Corredor Ferroviario Mediterráneo*, *op. cit.* ; Ministerio de Fomento, *Nota aclaratoria sobre el Corredor de Mercancías nº6 y el Corredor Mediterráneo*, *op. cit.*
[254] José Luis Ordóñez, « Inversiones en infraestructura ferroviaria para el corredor mediterráneo. Lazos de hierro », *Revista MOPTMA*, 1995, p. 22-27 ; M. de Álamo, « Finalizada la primera fase del corredor mediterráneo para velocidad alta. A todo tren », art cit.
[255] Parlement européen, « Décision n°1692/96/CE de Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport », art cit.

2.1.2 Grande vitesse ou vitesse élevée ? L'étoile, l'axe et la priorité aux voyageurs

Le projet de corridor méditerranéen est souvent confondu avec un projet de ligne à grande vitesse qui relierait les principales villes littorales à la frontière française et au réseau de TGV, comme le proposent les documents de planification successifs depuis 1987. Or la grande vitesse n'est que l'une des facettes du projet. En outre, la destination de la ligne à grande vitesse projetée a varié au fil du temps : trafic de passagers uniquement ou transport mixte du fret et des voyageurs d'une part, construction d'une ligne aux standards internationaux ou amélioration de l'infrastructure ibérique existante d'autre part.

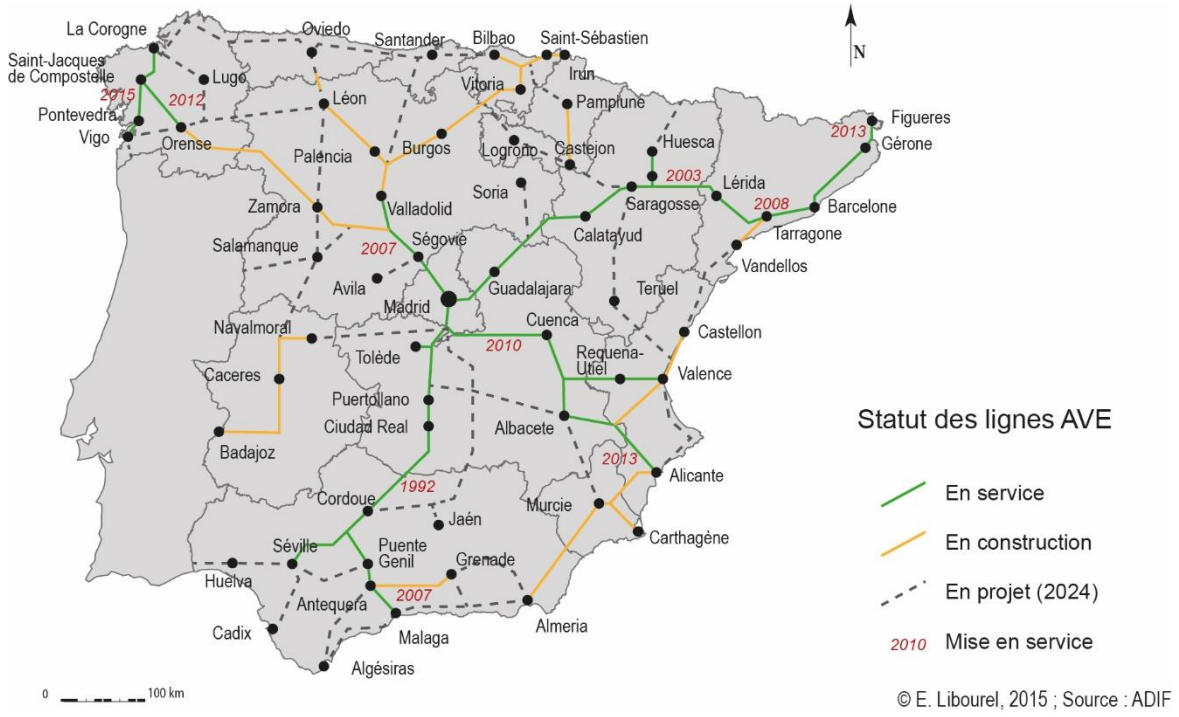
L'idée d'un corridor méditerranéen à grande vitesse émerge lors des premiers projets d'un réseau AVE en Espagne, au milieu des années 1980[256]. En 1995, le *Ministerio de Fomento* annonce la réalisation du corridor méditerranéen à grande vitesse[257] et en 1997, il propose de l'aménager pour une circulation des trains à 350 km/h[258] avec une mise en service prévue au début des années 2000, ce qui en aurait fait la LGV la plus moderne d'Europe. Le corridor méditerranéen était alors présenté comme une priorité :

> « Le corridor méditerranéen qui passe par Murcie, Alicante, Valence, Castellón, Tarragone, Barcelone et Gérone jusqu'à la frontière française a un caractère structurant, de colonne vertébrale, avec une grande influence sur l'activité productive espagnole. Le MOPTMA[259] investira dans les infrastructures ferroviaires un total de 200 milliards de Pesetas, ce qui améliorera notablement l'un des axes espagnols qui accueillent le plus grand nombre de voyageurs et de marchandises[260]. »[261]

Pourtant, l'extension du réseau d'AVE depuis l'inauguration de la première ligne en 1992 s'est faite de manière radiale, comme en témoigne le tracé du réseau actuel (*cf. Carte 7*),

[256] Ministerio de Fomento, *Plan de Transporte Ferroviario*, *op. cit.*
[257] J.L. Ordóñez, « Inversiones en infraestructura ferroviaria para el corredor mediterráneo. Lazos de hierro », art cit.
[258] M. de Álamo, « Finalizada la primera fase del corredor mediterráneo para velocidad alta. A todo tren », art cit.
[259] Il s'agit du Ministère des Travaux publics, des Transport et de l'Environnement.
[260] "*El corredor mediterráneo, que transcurre por Murcia, Alicante, Valencia, Castellón, Tarragona, Barcelona y Girona hasta la frontera francesa, tiene un carácter vertebrador y estructurante, de gran influencia en la actividad productiva española. El MOPTMA invertirá en infraestructura ferroviaria un total de 200.000 millones de pesetas, que mejorarán notablemente uno de los ejes españoles con mayor número de viajeros y mercacías.*"
[261] J.L. Ordóñez, « Inversiones en infraestructura ferroviaria para el corredor mediterráneo. Lazos de hierro », art cit, p. 23.

résultat d'un relatif consensus politique[262] et d'une période de prospérité économique propice aux grands projets[263].



Carte 7- Construction du réseau espagnol à grande vitesse

Ce réseau est calqué sur le schéma des réseaux ferroviaire conventionnel et autoroutier, très centralisés. Il s'inspire dans sa logique du modèle français de convergence des branches du réseau vers la capitale. Le corridor méditerranéen viendrait donc rompre avec ce schéma radial. La mise en place de la grande vitesse en Espagne est décidée par le gouvernement González en 1986 pour relier l'Andalousie à Madrid. À cette époque, la création d'une LGV – quelques années après la mise en service du premier TGV français et au moment de l'entrée de l'Espagne dans la CEE – l'emporte sur la modernisation de la ligne existante pour la réalisation du « nouvel accès ferroviaire » andalou. Il s'agit en effet de raccourcir considérablement les temps de parcours grâce à une ligne moderne, à haut niveau de service, et au tracé beaucoup plus direct que la ligne historique. En 1988, le gouvernement lance le

[262] Ander Audikana, *La politisation de la grande vitesse espagnole (1986-2011): construction d'un mythe, production d'un consensus, émergence d'une controverse*, Thèse de doctorat, Université Paris-Est, Champs-sur-Marne, 2012, 423 p ; Ander Audikana, « Les territoires de l'Europe en interaction : l'hispanisation basque de la grande vitesse ferroviaire », Grenoble, Congrès AFSP : Formes et effets du changement local en politique, 2009 ; Carmen Bellet et Aaron Gutiérrez, « Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XXI. La integración de la alta velocidad en el medio urbano », *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 2011, nº 55, p. 251-279.

[263] Nacima Baron-Yellès, *L'Espagne aujourd'hui de la prospérité à la crise*, Bruxelles, De Boeck, 2010, 168 p.

« contrat du siècle »[264] pour l'achat du matériel roulant, contrat finalement partagé entre Siemens et Alsthom. C'est à ce moment-là qu'est fait le choix d'un réseau AVE à écartement européen[265], ce qui engage l'Espagne dans la gestion de deux réseaux distincts, dont l'interconnexion n'est possible que par le truchement des équipements permettant le changement d'écartement des essieux, développés en Espagne depuis 1969 pour la liaison avec la France, et adaptés au réseau à grande vitesse à partir de 1992[266].

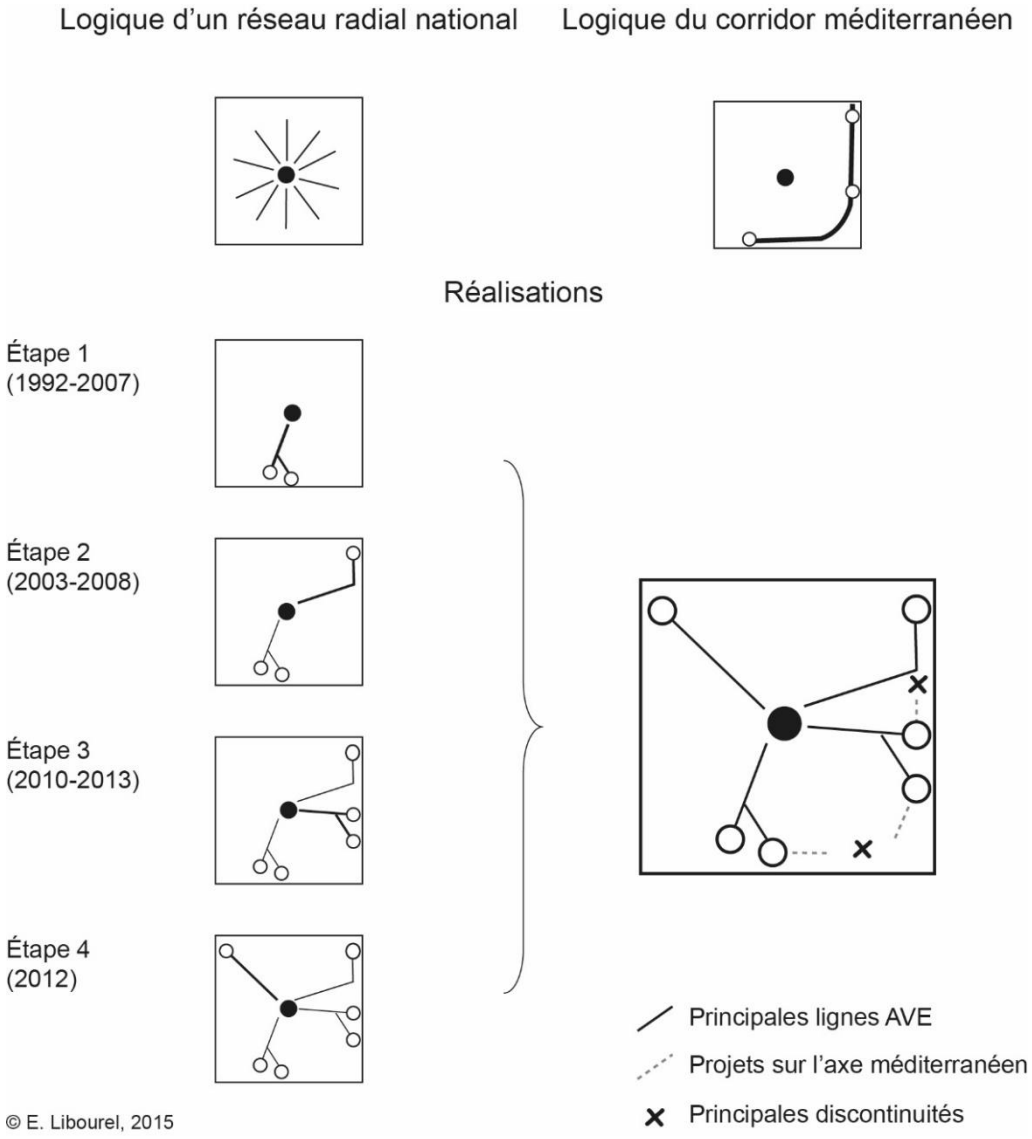


Figure 8- Logiques d'évolution du réseau AVE

[264] José Antonio Navas et Álvaro Tizón, « El "contrato del siglo" de Renfe se reparte entre Alsthom y el grupo liderado por Siemens », *El País*, 24 déc. 1988.

[265] Vicent Torres, « ¿AVE o Ferrocarril? », *Boletín CF+S*, 2005, nº 28, p. http://habitat.aq.upm.es/boletin/n28/avtor.html.

[266] Si les dispositifs permettant le changement d'écartement des essieux, donc le passage des trains d'un réseau à l'autre, existent depuis 1969, ils supposent l'acquisition d'un matériel roulant adapté. En outre, pour les trains de fret, le processus de changement d'écartement est plus long et implique un temps d'attente important à la frontière française.

Le choix de relier Séville – plutôt que Barcelone – à Madrid en 1992 est lié à des considérations de rénovation du réseau d'une part, et à une préoccupation pour l'équilibre du territoire d'autre part. En effet, le trajet ferroviaire entre la capitale et le sud du pays était très long et de mauvaise qualité, et l'Andalousie demeurait l'une des régions les moins développées du pays, à l'inverse de la Catalogne. La seconde ligne permet de relier Madrid à Saragosse et Lérida en 2003, puis à Barcelone en 2008, et la troisième – la ligne Madrid-Levante – raccorde Valence à la capitale en 2010 (puis Alicante en 2013), renouant avec une logique métropolitaine : ce sont les deuxième et troisième agglomérations du pays qui sont ainsi desservies. C'est sous le gouvernement Zapatero que la priorité aux axes centralisés sur Madrid est réaffirmée, lorsque le Président du Gouvernement du PSOE (Parti socialiste ouvrier espagnol) promet de relier toutes les capitales de province en AVE avant 2020[267]. Deux ans plus tard, Mariano Rajoy, alors Président du PP[268], reprend la même proposition au nom de la cohésion territoriale[269]. Dans ces logiques, la possibilité d'un corridor méditerranéen à grande vitesse semble s'effacer, sans toutefois disparaître entièrement (*cf. Figure 8*).

Dans la logique énoncée par les gouvernements successifs d'une liaison de l'ensemble des capitales de province à Madrid à grande vitesse avant 2020, les quatre premières LGV inaugurées sont des radiales, formant une étoile autour de la capitale. Trois de ces branches et leurs prolongements relient les régions méditerranéennes, et leurs tracés semblent tenir compte de la revendication du corridor méditerranéen. En effet, la ligne Madrid-Barcelone-France fait un détour par Tarragone et bâtit ainsi un tronçon littoral à grande vitesse entre cette ville et la frontière française. La ligne Madrid-Levante, relie d'une part Valence en prévoyant une extension possible de la LGV vers le nord jusqu'à Castellón et d'autre part Alicante avec une extension vers Murcie et Almeria. Cependant, Valence et Alicante étant connectées à Madrid par deux branches différentes de la ligne, la continuité du réseau entre les deux villes n'est pas assurée à grande vitesse. Enfin, la ligne Madrid-Séville, dont une branche relie Malaga, est également en cours d'extension vers l'est le long du littoral. Les radiales à grande vitesse sont donc le support de tronçons susceptibles de faire partie d'un corridor méditerranéen développé par petites touches, comme pour affirmer que la logique radiale n'est pas contradictoire avec celle du corridor méditerranéen. Toutefois, le fait que ces

[267] Ramón Muñoz, « Zapatero promete unir todas las capitales de provincia por AVE y autovía en 2020 », *El País*, 12 juill. 2005.
[268] Mariano Rajoy devient Président du Gouvernement en 2011, dans un contexte de crise et de restrictions budgétaires qui l'amène à reconsidérer ses priorités en matière d'infrastructures.
[269] « Rajoy promete unir a todas las capitales de provincia por AVE a 350 km/hora », *El Mundo*, 21 mai 2007.

tronçons littoraux soient développés comme des extensions d'autres projets pose un triple problème. Premièrement, c'est le signe d'un manque de volonté politique au niveau national pour le développement du corridor ferroviaire méditerranéen en tant que tel. Deuxièmement, chacune des lignes radiales étant inscrite dans sa propre temporalité et les lignes littorales en étant – à l'exception du tronçon Tarragone-Barcelone – des extensions, la mise en service des LGV littorales ne se fait pas de manière synchronisée, et elle est souvent retardée, comme c'est le cas de la liaison de Castellón et de celle de Murcie. Troisièmement, ces retards ainsi que l'appartenance des extensions à des radiales impliquent de fortes discontinuités sur l'axe littoral, comme entre Castellón et Tarragone ou entre Murcie et le réseau littoral andalou.

La politique d'aménagement du territoire par la grande vitesse ferroviaire, tout en affirmant l'importance du corridor méditerranéen et en donnant des gages par la mise en œuvre de quelques tronçons, fait ainsi le choix de casser le projet de corridor en le fragmentant. Ceci a pour effet d'en différer la réalisation, mais également de briser la solidarité des régions littorales dans la revendication du corridor méditerranéen en accordant à chacune séparément son accès à la grande vitesse ferroviaire assorti d'un tronçon littoral permettant de relier les principales villes de chaque Communauté autonome. Dans le même temps, l'argumentaire politique justifiant l'absence de continuité de la LGV littorale s'appuie sur l'existence d'une liaison déjà bien assurée par l'Euromed malgré des imperfections de parcours, et sur les difficultés techniques et les coûts de la construction d'une LGV au sud d'Alicante. Les dernières propositions semblent, dans le contexte actuel de crise économique, faire la part belle à l'amélioration de l'infrastructure existante au détriment d'un projet plus visible d'AVE. Dans ce contexte, la perspective d'implanter la grande vitesse (*alta velocidad*) sur le corridor méditerranéen semble plus lointaine, et c'est la circulation des trains à vitesse élevée (*velocidad alta*)[270], sur le réseau conventionnel qui est privilégiée.

2.1.3 Un corridor pour le fret ?

La question du fret ferroviaire est au centre des projets successifs de corridor méditerranéen depuis les premières revendications dans les années 1920. Le transport des oranges, puis

[270] La « grande vitesse » permet aux trains de circuler à plus de 300 km/h sur des voies généralement dédiées au transport de passagers et aménagées spécifiquement en LGV. L'électrification, le pendage des voies et les systèmes de sécurité sont par exemple spécifiques. En revanche, la « vitesse élevée » résulte de l'aménagement des voies conventionnelles pour accroître la vitesse de circulation des trains, celle-ci restant en-dessous des 300 km/h.

d'autres types de produits, notamment industriels, est central tant dans la documentation institutionnelle des années 2000[271] que dans les actions de *lobbying* des entrepreneurs[272]. En effet, c'est dans les années 2000 que l'enjeu du transport de marchandises devient prioritaire sur celui des voyageurs dans les documents de planification européens, et par conséquent dans les documents nationaux. C'est également le moment où les acteurs privés se regroupent autour de Ferrmed. Toutefois, le fret reste peu évoqué dans les discours politiques : la communication publique sur les projets du *Ministerio de Fomento* met en effet l'accent sur le transport de passagers de manière systématique, comme en témoignent les cartes des plans successifs (*cf. Annexe 1*). En effet, le fret est une préoccupation plus éloignée que le transport de passagers dans l'esprit des citoyens, avant tout électeurs, et il est moins chargé de symboles, conférant une image de marque moindre au territoire traversé, voire le dévalorisant par ses nuisances réelles ou supposées[273].

Le fret est donc l'élément central du projet de corridor méditerranéen, identifié comme un élément stratégique par la Commission européenne dès les premiers projets RTE-T[274]. Le transport de marchandises est également mis en avant dans les recherches sur le corridor méditerranéen en termes de rentabilité, et de développement économique[275]. En outre, le fret est un enjeu majeur pour l'Europe, dans la droite ligne de la lutte contre le déclin de la part modale du fer dans le transport de marchandises et de la réduction des émissions de CO_2. Ce sont aujourd'hui l'interopérabilité, l'abaissement des barrières frontalières (physiques, douanières et réglementaires) et l'accroissement des échanges intra-européens qui guident la politique des RTE-T. L'évolution des tracés des corridors prioritaires reflète celle des adhésions à l'Union européenne : dans les années 1990 il s'agissait de raccorder les pays du sud de l'Europe au cœur économique, c'est-à-dire à la France, à l'Allemagne et aux pays du Benelux ; il s'agit désormais d'intégrer les réseaux des nouveaux entrants d'Europe de l'Est

[271] Commission européenne, *Trans-European Transport network*, *op. cit.* ; Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.* ; Ministerio de Fomento, *Plan de Infraestructuras de transporte 2000-2007*, *op. cit.* ; Ministerio de Fomento, *PEIT*, *op. cit.* ; Ministerio de Fomento, *PITVI*, *op. cit.*

[272] Cenit, *Mediterranean Corridor's South Layout Proposed by Ferrmed*, *op. cit.* ; Ferrmed, *Ferrmed Global Study. Ferrmed Great Axis Rail Freight Network and its Area of Influence.*, *op. cit.* ; Ferrmed, *Short, Medium and Long Term Action Plan Proposed by Ferrmed*, *op. cit.*

[273] Florence Margiocchi et al. (dir.), « Bruit des transports, influence de la structure temporelle sur la gêne, les performances cognitives et le sommeil (Projet RAPS-coopération Deufrako) », Lyon, 10ème Congrès Français d'Acoustique, 2010 ; Michel Savy, « Transport de fret: le rail ou la route? », *Sociétal*, 2005, nº 49, p. 73- 78.

[274] Parlement européen, « Décision n°1692/96/CE de Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport », art cit.

[275] A. Segarra et al., *Anàlisis coste-beneficio del corredor mediterráneo y sus alternativas*, *op. cit.* ; L. Català i Oltra, *L'Eix Castello-Tortosa-Tarragona. Economia, poblacio i infraestructures al node central de l'arc mediterrani*, *op. cit.* ; G. Bel i Queralt, « La racionalización de las infraestructuras de transporte en España », art cit.

dans les réseaux européens. Dans ce contexte européen évolutif[276], le corridor méditerranéen a une place changeante. En effet, deux glissements peuvent être observés. Le premier concerne la place et le statut de l'Espagne dans les RTE-T. Si le pays conserve un projet prioritaire, il passe du statut de périphérie sud de l'Europe, récemment intégrée à la CEE et qui doit être raccordée, au statut de pays membre ancien, par rapport aux nouveaux entrants d'Europe de l'Est. Le second concerne les priorités affichées pour le corridor méditerranéen. Si le fret est toujours en toile de fond, on passe d'une orientation clairement centrée sur le développement d'un réseau à grande vitesse pour les passagers à une priorité assumée pour le transport de marchandises.

2.2 Le corridor méditerranéen dans les RTE-T, permanences et mutations

Les évolutions nationales du projet de corridor méditerranéen, telles qu'on peut les percevoir à travers les documents de planification successifs, sont le fruit de négociations espagnoles, en particulier entre le gouvernement central et les autorités régionales, mais aussi et peut-être surtout de l'adaptation aux variations de la politique européenne des transports. Les RTE-T ont connu des versions successives[277] dans lesquelles les tracés des projets prioritaires, les objectifs et le vocabulaire utilisé ont varié sensiblement.

2.2.1 Les projets de « corridor méditerranéen » dans les RTE-T

Les RTE-T, dont le principe est adopté par la Commission européenne en 1990[278], ont pour objectif de définir les grands axes de transport prioritaires destinés à recevoir des

[276] Josefina Cruz Villalón, « Las infraestructuras del transporte: magnitud y paradojas de una transformación histórica » dans Josefina Gómez Mendoza, Rubén Camilo Lois González et Oriol Nel·lo i Colom (dir.), *Repensar el Estado: crisis económica, conflictos territoriales e identidades políticas en España*, Santiago de Compostela, Servizo de Publicacións e Intercambio Científico, 2013, p. 93- 100.

[277] Commission européenne, *Trans-European Transport network*, *op. cit.* ; Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.* ; Parlement européen, « Décision n°1692/96/CE de Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport », art cit.

[278] Commission européenne, *Towards Trans-European Networks for a Community Action Programme*, *op. cit.*

financements de l'Union européenne pour améliorer l'interconnexion des pays de l'Europe[279] et l'interopérabilité[280] des réseaux nationaux[281].

Document de programmation	**Commissaire aux transports**	**Projets prioritaires RTE-T concernant l'Espagne ou l'axe méditerranéen**	**Place du corridor méditerranéen**
Projets retenus par le Conseil européen à Essen (1994)	- Karel Van Miert (Belgique, 1989-1992) - Abel Matutes (Espagne, 1993-1994) - Marcelino Oreja (Espagne, 1994-1995)	Projet n°3. TGV Madrid-Montpellier/Madrid-Dax	- Le seul projet concernant l'Espagne est le « Train à grande vitesse Sud E/F Madrid - Barcelone - Perpignan – Montpellier Madrid - Vitoria – Dax » - Le corridor méditerranéen n'est pas mentionné comme un tout (seule la portion frontière française-Barcelone est prioritaire) - Seule la grande vitesse est envisagée
Lignes directrices communautaires pour le développement des RTE-T (1996)	- Neil Kinnock (Royaume-Uni, 1995-1999)	- Reprise des projets d'Essen - Connexion France-Espagne par le Pays Basque - Connexion LGV Espagne-Portugal - Aménagement de certaines voies conventionnelles pour la grande vitesse	- Le tronçon Barcelone-Murcie est considéré comme « ligne à aménagement planifié pour la grande vitesse »
Axes prioritaires et projets RTE-T (2005)	- Loyola de Palacio (Espagne, 1999-2004) - Jacques Barrot (France, 2004-2008)	Projet n°3. LGV Sud-ouest-européen Projet n°6. Axe ferroviaire Lyon-frontière ukrainienne Projet n°8. Axe multimodal Portugal/Espagne-Europe Projet n°16. Axe de fret ferroviaire Sines/Algésiras-Madrid-Paris Projet n°19. Interopérabilité de la grande vitesse dans la Péninsule ibérique Projet n°21. Autoroutes de la mer	- 5 projets concernent directement l'Espagne ou l'axe méditerranéen - Par ailleurs, un projet Lyon-frontière ukrainienne est prévu (il fera partie du « corridor méditerranéen » en 2013 - L'Espagne est traversée, mais c'est l'axe par Madrid qui prédomine. L'axe méditerranéen est seulement une autoroute de la mer

Tableau 5- Le corridor méditerranéen dans les versions successives des RTE-T

[279] Franck Scherrer, « Interconnexion des réseaux de transport interurbain. L'interconnexion T.G.V. », *Cahier / Groupe Réseaux*, 1986, vol. 2, nº 4, p. 89- 102.

[280] La notion d'interconnexion des réseaux de transport « *concerne autant la configuration spatiale que le fonctionnement des réseaux* ». Elle doit en effet permettre une continuité des infrastructures entre différents pays, mais également une circulation continue de services de transport internationaux. L'interopérabilité désigne, dans le domaine ferroviaire, la possibilité de faire circuler du matériel roulant sur des réseaux différents, en particulier situés dans des pays distincts. Elle regroupe l'ensemble des éléments qui permettent cette circulation (infrastructure, coordination, sécurité…). L'Union européenne en a fait un axe majeur des RTE-T.

[281] Parlement européen, « Directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse », *Journal Officiel de l'Union européenne*, 17 septembre 1996, p. 6- 24 ; Parlement européen, « Directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel », *Journal Officiel de l'Union européenne*, 20 avril 2001, p. 1- 27.

En 1993, l'entrée en vigueur du Traité de Maastricht[282] donne une base légale à la création des Réseaux Transeuropéens de Transport, et c'est en 1994 que le groupe présidé par Henning Christophersen, Vice-président de la Commission européenne, rend un rapport proposant 14 projets dits « prioritaires » en matière de transport et 10 en matière d'énergie, avalisés lors de la réunion du Conseil européen à Essen en décembre 1994[283]. Ces projets sont adoptés définitivement en 1996[284], accompagnés d'un certain nombre d'autres projets transeuropéens, avec un horizon de réalisation en 2010. En 2004, face à l'inachèvement des premiers projets, les RTE-T sont révisés. Dans le contexte de l'élargissement de l'Union européenne à l'est, et avec une Espagnole, Loyola de Palacio, comme Commissaire aux Transports, le nombre des priorités est porté à 30, sur proposition du rapport piloté par Karel Van Miert[285], ancien Commissaire européen à la Concurrence ; ces projets sont répertoriés dans le document de programmation de 2005[286] où le corridor méditerranéen n'apparaît plus en tant que tel (*cf. Tableau 5*).

Entre 1994 et 2005, les projets européens des RTE-T ont évolué en nombre et en contenu. En effet, les 14 projets prioritaires sélectionnés dans le rapport Christophersen et validés à Essen prévoient un nombre limité d'actions d'aménagement. Cette liste est élargie par les lignes directrices adoptées en 1996 pour tenir compte des revendications et des observations des pays membres par rapport à la première liste. Les projets ferroviaires contenus dans ce document sont essentiellement tournés vers le transport de passagers à grande vitesse. Élaborés dans les années 1990, au moment où la grande vitesse représentait en Europe un potentiel important de compression de l'espace-temps, ces projets semblaient s'imposer comme élément de modernité et de cohésion européenne, la construction d'un nouveau réseau permettant de relier les États membres. Dans le plan de 1996, le corridor méditerranéen est concerné par la création d'une LGV dans la continuité du réseau français jusqu'à Barcelone, puis par une adaptation du réseau littoral existant – l'Euromed – à la grande vitesse, de Barcelone à Murcie. En 2005, la révision des RTE-T maintient un nombre de projets prioritaires limité à 30, et cherche à répondre à l'intégration de nouveaux pays membres avec l'apparition d'axes prioritaires reliant l'est à l'ouest de l'Europe, ce qui explique en partie la

[282] Conseil des Communautés européennes et Commission des Communautés européennes, *Traité sur l'Union européenne*, Maastricht, CEE, 1992.
[283] Conseil européen, *Réunion des 9 et 10 décembre 1994 à Essen. Conclusions de la Présidence*, Essen, Conseil européen, 1994, 39 p.
[284] Parlement européen, « Décision n°1692/96/CE de Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport », art cit.
[285] Karel Van Miert, *Observations concernant le rapport sur la révision des orientations relatives au réseau transeuropéen de transport*, Bruxelles, Forum Européen de l'Energie et des Transports, 2003.
[286] Commission européenne, *Trans-European Transport network*, *op. cit.*

compression du nombre de projets dans les plus anciens pays membres. Si la grande vitesse reste l'un des projets phare, le fret fait son apparition en tant que facteur clé des RTE-T. Les axes prioritaires de 2005 reprennent largement, en ce qui concerne l'Espagne, les propositions de réseau à grande vitesse de 1994 et de 1996, mais le corridor méditerranéen au sud de Barcelone n'en fait désormais plus partie (*cf. Annexe 2*), alors qu'au même moment le *PIT 200-2007* puis le *PEIT 2005-2020* le réaffirment comme une priorité.

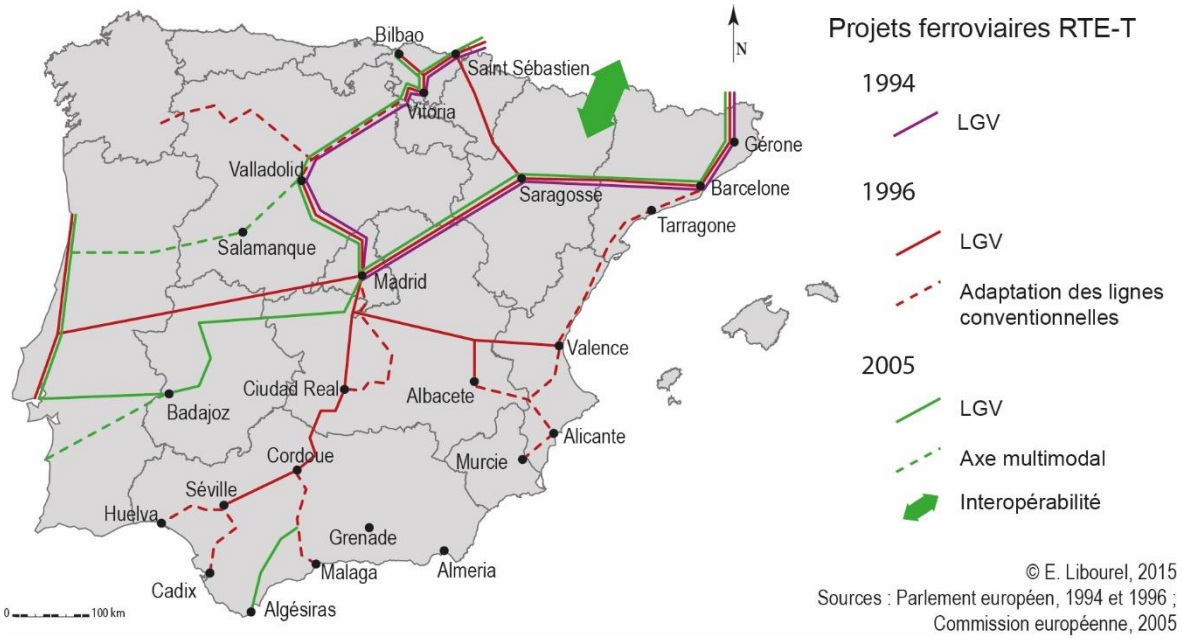
2.2.2 Le maillon espagnol : quelle place en Europe ?

Dans l'historique des projets européens, le corridor méditerranéen espagnol est à la fois un invariant parce qu'il est toujours présent en totalité ou en partie, et une variable d'ajustement ou de négociation. En effet, la partie littorale de l'Espagne entre la frontière française et Barcelone est toujours considérée comme un axe prioritaire dans les différents documents de planification jusqu'à aujourd'hui[287], parce qu'elle est l'interconnexion la plus aboutie avec la France. Au sud de Barcelone en revanche, les projets ferroviaires littoraux sont présents parmi les priorités européennes de manière discontinue. Toutefois, l'Espagne est toujours concernée par un ou plusieurs projets transeuropéens. La place relative du corridor méditerranéen dans les priorités européennes concernant la Péninsule varie donc (*cf. Carte 8*).

Les documents de planification européens des années 1990 et 2000 accordent à l'Espagne une place importante dans les RTE-T en la dotant de manière systématique de plusieurs projets ferroviaires. Toutefois, leur extension et leur tracé sont variables. Le pivot de l'action européenne dans la Péninsule ibérique est Madrid, centre de la plupart des axes proposés, et principale ville à relier au reste de l'Europe, en tant que capitale politique. Elle est à la jonction des deux principaux axes retenus de manière continue par les RTE-T : Madrid-Barcelone-France et Madrid-Valladolid-Pays-Basque, raccordant l'Espagne respectivement au projet de LGV Montpellier-Perpignan et au projet de LGV Sud-Europe-Atlantique. Seuls les RTE-T de 1996, qui planifient le réseau à grande vitesse le plus extensif, correspondant en

[287] Parlement européen, *Conseil européen à Essen : conclusions de la Presidence*, http://www.europarl.europa.eu/summits/ess2_fr.htm#annex2, (consulté le 26 juillet 2015) ; Parlement européen, « Décision n°1692/96/CE de Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport », art cit ; Commission européenne, *Trans-European Transport network*, *op. cit.* ; Commission européenne, *Connecting Europe Facility. Investing in Europe's Growth. 2014-2020*, *op. cit.* ; Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.*

cela aux propositions des plans d'infrastructures espagnols de 1987 et de 1993[288], font apparaître le projet de corridor méditerranéen, considéré comme un axe devant être adapté à la grande vitesse ferroviaire.



Carte 8- Les projets prioritaires européens en Espagne (1994-2005)

Ainsi le corridor méditerranéen est-il relativement peu présent dans les documents de planification européens. Toutefois, son inclusion dans la première version des RTE-T est un élément décisif de légitimation des revendications littorales qui se font jour durant les années suivantes autour d'un possible financement européen, si bien que la déception engendrée par l'absence du corridor en tant qu'axe dans le document suivant donne lieu à la politisation massive du sujet dans les années 2000 et 2010. Le facteur décisif est moins la réalité de l'inscription dans un réseau transeuropéen que les attentes qu'elle provoque.

Conclusion

Le corridor méditerranéen est présent dans les débats espagnols sur les infrastructures de transport depuis les années 1920 et 1930, et il prend une dimension européenne, qui conduit à une réactivation du concept en Espagne dans les années 1990. Au cours d'une histoire de près

[288] Ministerio de Fomento, *Plan de Transporte Ferroviario*, *op. cit.* ; Ministerio de Fomento, *Plan Director de Infraestructuras 1993-2007*, *op. cit.*

d'un siècle, on peut noter une permanence de l'objet « corridor méditerranéen » à tous les niveaux, mais avec d'importantes mutations de contenu. Ces mutations viennent d'abord des porteurs du projet : les premières revendications venaient des acteurs économiques valenciens, puis catalans, avant d'être reprises à partir des années 1990 et surtout 2000 par les acteurs politiques régionaux et nationaux comme éléments d'un débat géopolitique.

La consolidation des projets au niveau européen et leur inclusion dans des objectifs d'ordre continental (cohésion, interconnexion, environnement…) provoque ensuite un changement d'échelle : les premiers projets prenaient appui sur les structures productives locales et sur une connaissance du terrain pour proposer des connexions, tandis que les derniers projets font la part belle aux négociations politiques pour aboutir à des tracés permettant d'inclure, dans un second temps, des projets locaux ou nationaux. C'est la référence territoriale des projets qui est inversée, la notion de corridor méditerranéen perdant peu à peu de son ancrage au profit d'une vision qui devra trouver *a posteriori* une mise en œuvre territoriale.

Chapitre 3
Le corridor méditerranéen, objet d'un jeu institutionnel à plusieurs niveaux

« Bien entendu, on peut sauter sur sa chaise comme un cabri en disant « l'Europe ! », « l'Europe ! », « l'Europe ! » mais cela n'aboutit à rien et cela ne signifie rien. »

(Charles de Gaulle, entretien télévisé, 14 décembre 1965)

« Vérité en-deçà des Pyrénées, erreur au-delà »

(Blaise Pascal, *Pensées*, 294 Brunschvicg, 1669)

Introduction

Le corridor méditerranéen est ancré dans une épaisseur historique de plus d'un siècle de revendications en Espagne, et de plus de 25 ans d'évolution de la planification européenne. Il a évolué en même temps que les cadres politiques et institutionnels, des acteurs de plus en plus nombreux se saisissant du sujet. Parmi les acceptions du corridor méditerranéen élaborées par les différents acteurs impliqués à divers titres, trois émanent de prescripteurs en matière d'aménagement qui, porteurs de conceptions distinctes, ont une influence directe sur la définition des projets actuels. Assise sur une succession de projets de près d'un siècle, la première conception du corridor méditerranéen est portée par les institutions espagnoles et elle est inscrite dans les documents de planification en vigueur[289] émanant du *Ministerio de Fomento*. En ce sens, c'est bien à Madrid que se définit le corridor méditerranéen et que sont prises les mesures budgétaires et de programmation qui en déterminent la réalisation. La deuxième conception est celle des institutions européennes. La dénomination de « corridor méditerranéen » a été intégrée dans la planification pluriannuelle en 2013[290], lui conférant une visibilité continentale et un statut de premier plan. L'inclusion du projet dans la planification au niveau supranational est importante parce que, si l'Union européenne n'est pas *in fine* décisionnaire, elle apparaît comme un facteur de légitimation, tant du point de vue financier –

[289] Ministerio de Fomento, *PITVI*, *op. cit.*
[290] Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.*

grâce à l'attribution de fonds européens – que du point de vue symbolique. Enfin, la troisième conception du corridor méditerranéen est portée par Ferrmed, groupe de pression inscrit près la Commission européenne. Elle met en scène une lecture très étayée du corridor méditerranéen[291] qui, pour émaner d'un acteur non institutionnel, n'en a pas moins un fort impact. En effet, Ferrmed est une force de proposition importante par le poids économique de ses membres et par son action politique de *lobbying* auprès des institutions espagnoles et européennes.

Il s'agit alors de comprendre, en comparant les propositions faites pour le corridor méditerranéen par les différents prescripteurs, quelles en sont les facettes, les réalités contemporaines, et comment s'articulent ces propositions. La question est de savoir de quelle manière les documents de planification, qui sont des synthèses politiques d'enjeux multiples et multiscalaires, forgent le corridor méditerranéen comme projet commun, comme objet partagé. La comparaison et l'analyse des documents disponibles émanant de ces prescripteurs doivent donc permettre de comprendre la construction institutionnelle du corridor.

Nous aborderons tout d'abord la prise en charge du corridor méditerranéen dans les documents espagnols de planification en vigueur en matière de transports. Nous nous intéresserons ensuite à l'inclusion du projet dans les documents européens qui définissent les projets prioritaires des RTE-T et le réseau central de corridors multimodaux. Enfin, nous verrons en quoi la proposition de « grand axe » défendue par Ferrmed éclaire la genèse et la définition du projet actuel et comment l'action du groupe de pression modifie les projets planifiés par le gouvernement espagnol et par les instances européennes.

1. Le corridor méditerranéen dans la planification nationale : une place ambiguë

En Espagne, le gouvernement central est compétent en matière de grandes infrastructures de transport. Les documents de planification qu'il publie revêtent donc une importance particulière comme fil directeur des logiques d'aménagement et comme prescripteur de normes. Ils définissent les projets et hiérarchisent les priorités. Le dernier plan

[291] Ferrmed, *Ferrmed Global Study. Ferrmed Great Axis Rail Freight Network and its Area of Influence.*, *op. cit.* ; Ferrmed, *Short, Medium and Long Term Action Plan Proposed by Ferrmed*, *op. cit.* ; Cenit, *Mediterranean Corridor's South Layout Proposed by Ferrmed*, *op. cit.*

d'infrastructures, publié dans un contexte de crise économique par le gouvernement Rajoy, Ana Pastor étant Ministre du *Fomento*, est le *Pitvi 2012-2024* (*Plan d'Infrastructures de Transport et de Logement*)[292]. Publié en 2012, au moment où la révision des RTE-T et la désignation des 9 corridors multimodaux du réseau de base est en passe de remettre le corridor méditerranéen sur les rangs de la planification européenne, le *Pitvi* est à la fois la traduction des priorités nationales et le support d'un dialogue avec les institutions européennes.

1.1. Objectifs et enjeux du *Pitvi*

La publication du *Pitvi* se fait au moment du changement de majorité et cherche à marquer une rupture avec la politique menée précédemment. Le nouveau document propose de rééquilibrer un système qu'il juge trop dominé par la route en donnant la priorité au ferroviaire, mais il met également l'accent sur la nécessité de réduire les investissements accordés aux projets de grande envergure pour se concentrer sur des améliorations plus directement liées à la demande. Entre priorité donnée au ferroviaire et baisse des dépenses pour les grands projets, le corridor méditerranéen est confronté à des logiques divergentes.

1.1.1. Le *Pitvi* : une planification en rupture avec les documents précédents ?

Le réseau de transports espagnol, ferroviaire et autoroutier, a été conçu de manière éminemment radiale[293]. Si ce principe est régulièrement réaffirmé pour la grande vitesse, le *PIT*[294] et le *PEIT*[295] introduisent les prémices d'un maillage du territoire grâce à un réseau de grands axes à haute capacité reliant les capitales régionales entre elles sans passer par Madrid (*cf. Chapitre 2*). Cette vision rénovée de l'organisation territoriale appuie la logique du corridor méditerranéen.

Le *Pitvi* de 2012 pose un diagnostic sévère en matière de transport ferroviaire. Il souligne tout d'abord que les objectifs fixés pour le fret ferroviaire n'ont jamais été atteints, avec à cette

[292] Ministerio de Fomento, *PITVI, op. cit.*
[293] Francisco Comín Comín (dir.), *150 años de historia de los ferrocarriles españoles, op. cit.* ; G. Bel i Queralt, *España, capital París, op. cit.*
[294] Ministerio de Fomento, *Plan de Infraestructuras de transporte 2000-2007, op. cit.*
[295] Ministerio de Fomento, *PEIT, op. cit.*

date moins de 2,5% de part modale du rail, contre 85,3% pour la route et 12,2 pour le transport maritime[296]. L'objectif d'amélioration de l'intermodalité entre rail et route est donc mis en avant. D'après le nouveau plan, cet échec du fret ferroviaire serait dû à un investissement massif dans les moyens de transport de voyageurs au détriment de celui des marchandises. En effet, en matière de passagers, le *Pitvi* souligne que l'AVE a contribué au changement des comportements de mobilité. Néanmoins, son extension à des axes à moindre potentiel de trafic est décrite comme un investissement insoutenable. C'est ici la politique de desserte des capitales provinciales des gouvernements précédents, de droite comme de gauche, qui est directement visée. Le nouveau plan propose donc de limiter l'extension du réseau AVE aux axes déjà en construction et de subordonner d'éventuels nouveaux tronçons à l'existence d'une forte demande. En outre, le *Pitvi* expose les difficultés d'entretien d'éventuelles LGV à trafic mixte ainsi que le manque d'interopérabilité de telles voies avec les lignes conventionnelles. Enfin, la réorganisation du secteur ferroviaire dans son ensemble, dans le contexte de l'ouverture à la concurrence, est envisagée comme une nécessité pour réduire la dépendance aux subventions publiques dans un contexte budgétaire tendu tout en se mettant en conformité avec les directives européennes. Le *Pitvi* est conçu dans ses intentions comme un document de rupture, notamment avec les grands projets, ce qui est susceptible d'affecter le corridor méditerranéen.

Ce diagnostic posé, le *Pitvi* fait mine de comparer deux perspectives : une « *Alternative continuiste* » qui consisterait à poursuivre la logique mise en œuvre par les précédents gouvernements, et une « *Alternative Nouvelle Planification* » qui reviendrait à changer résolument de logique. C'est évidemment la seconde option, justification de l'existence d'un nouveau plan, qui est choisie après examen des objectifs précités. Dès lors, la logique de maillage du territoire, qui avait été considérée comme un élément important pour compléter le réseau, peut être considérée comme caduque. Corollairement, le corridor méditerranéen, axe transversal par excellence, est menacé dans sa logique même par ce changement de priorités.

1.1.2. Les principaux objectifs du *Pitvi* et leurs conséquences pour le corridor méditerranéen

Le gouvernement Rajoy doit faire face à la situation de crise économique qui affecte l'Espagne en gérant l'héritage des grands projets d'infrastructures, tout en annonçant de

[296] Ministerio de Fomento, *PITVI*, *op. cit.*, p. II.5.

manière claire la fin des grands investissements de prestige. En effet, le *Pitvi* doit être considéré comme un plan d'infrastructures de crise prenant en compte les restrictions budgétaires :

> « Les investissements publics dans le domaine des infrastructures sont une priorité de la dépense publique et un instrument de base pour dynamiser l'économie, augmenter la productivité, assurer un fonctionnement efficace du marché des biens et des services, la *vertebración* du territoire et le développement des zones les plus défavorisées[297]. »[298]

Du point de vue territorial, ce plan reprend l'idée d'une structuration autour de grands axes en utilisant le concept de *vertebración* qui traverse le débat sur le corridor méditerranéen. Il s'agit aussi d'adapter la logique de financement des grands projets au contexte économique en favorisant l'optique du développement économique aux dépens de celle, auparavant privilégiée, de la connexion européenne. Le *Pitvi* énonce à cet effet cinq objectifs principaux, qui correspondent à de grandes orientations d'aménagement du territoire tout en tentant de répondre au contexte économique du début du mandat.

Encadré 2- Les cinq objectifs principaux du *Pitvi*

1. « Améliorer **l'efficacité** et la compétitivité du système global de transport en optimisant l'utilisation des **capacités existantes** » ;
2. « Contribuer à un **développement économique équilibré,** comme outil au service de la **sortie de crise** » ;
3. « Promouvoir une **mobilité durable** en rendant ses effets économiques et sociaux compatibles avec le respect de l'environnement » ;
4. « Renforcer la **cohésion territoriale** et **l'accessibilité** de tous les territoires de l'État à travers le système de transports » ;
5. « Favoriser **l'intégration fonctionnelle** du système de transport dans son ensemble en mettant l'accent sur l'**intermodalité** ».

Source : *Pitvi*, 2012[299]

Trois de ces objectifs sont fondamentaux pour comprendre les inflexions de la politique des transports qui peuvent concerner le corridor méditerranéen. En effet, la première proposition traduit la volonté d'arrêter les constructions de lignes nouvelles, ce qui marque une rupture

[297] "*La inversión pública en infraestructuras es una prioridad del gasto público y un instrumento básico para dinamizar la economía, para el aumento de la productividad, el funcionamiento eficaz del mercado de bienes y servicios, la vertebración del territorio, y el desarrollo de las zonas más desfavorecidas.*"
[298] Ministerio de Fomento, *PITVI*, *op. cit.*, p. II.214.
[299] *Ibid.*, p. II.64.

nette avec la politique du *PEIT* qui prévoyait la construction de nombreuses LGV. Cette rupture est soulignée par le constat suivant :

> « Les réseaux d'infrastructures de transport espagnols disposent d'importantes capacités, pas toujours utilisées. (…) D'autre part, et dans le contexte actuel de restrictions budgétaires, il paraît indispensable que l'accent traditionnellement mis sur les nouveaux investissements soit déplacé peu à peu vers l'optimisation de la gestion.[300] »[301]

Le second objectif met en avant l'idée selon laquelle l'investissement en matière de transports permettrait de relancer l'activité économique :

> « Les effets macro-économiques des investissements en infrastructures ont un double caractère :
> - À court terme, des effets induits sur l'activité économique et l'emploi ;
> - À long terme, des effets sur la compétitivité de l'économie[302]. »[303]

Or deux dogmes différents sont ici exprimés. Le premier table sur une relance de l'activité par les grands travaux, idée fondée sur l'intervention publique qui a été mise en place dans de nombreux pays, mais dont les effets se font sentir essentiellement à court terme. Le second est en revanche fondé sur une idée libérale selon laquelle les avantages comparatifs créés par les infrastructures possèdent des vertus économiques à long terme. On est là dans une rhétorique des « effets structurants ». Pourtant, chacune de ces deux approches se heurte au constat des causes mêmes de la crise, en grande partie ancrées dans une bulle du secteur des bâtiments et travaux publics (BTP). Quant au quatrième objectif, il vise en particulier l'aménagement du territoire dans une perspective centraliste, car l'idée d'accessibilité des territoires sous-entend un point de référence qui est Madrid. En cela, les projets de transport espagnols reproduisent les plans d'infrastructures les plus anciens qui ont conduit à la création du réseau conventionnel et à grande vitesse actuel, et qui eux-mêmes ne diffèrent pas de la planification « à la française » qui a longtemps prévalu[304]. Cet objectif illustre bien le phénomène de « dépendance au sentier » énoncé par certains auteurs[305] (*cf. Chapitre 1*). De manière

---

[300] "*Las redes de infraestructuras del transporte españolas tienen importantes capacidades disponibles, no siempre utilizadas. (…) Port otra parte, y en el fiscalmente restrictivo escenario actual, resulta imprescindible que el tradicional énfasis sobre la nueva inversión se desplace gradualmente hacia la optimización de la gestión.*"

[301] Ministerio de Fomento, *PITVI*, *op. cit.*, p. II.65.

[302] "*Los efectos macroeconómicos de las inversiones en infraestructuras tienen un carácter doble :*
- *En el corto plazo, efectos inducidos sobre la actividad económica y el empleo*
- *En el largo plazo, efectos sobre la competitividad de la economía."*

[303] Ministerio de Fomento, *PITVI*, *op. cit.*, p. II.66.

[304] G. Bel i Queralt, *España, capital París*, *op. cit.*

[305] H. Priemus et W. Zonneveld, « What are corridors and what are the issues? », art cit.

singulière, c'est pourtant ce même objectif qui permet d'envisager une meilleure interconnexion au réseau ferroviaire européen, au nom du principe d'accessibilité. La seconde modalité ne vient pas se substituer à la première mais coexiste dans le discours institutionnel, comme si l'existence des RTE-T produisait un dédoublement de la centralité de référence.

Si la réduction des investissements et la remise en cause du maillage du territoire peuvent contrarier le projet de corridor méditerranéen, certains des objectifs généraux du *Pitvi* viennent néanmoins en confirmer l'utilité, voire l'urgence. Dans le secteur ferroviaire en particulier, les orientations du *Pitvi* préconisent, dans un contexte de libéralisation du secteur, de travailler à la meilleure articulation des acteurs pour préparer l'ouverture à la concurrence et stimuler le marché. Or l'axe méditerranéen, qui supporte les principaux flux de marchandises du pays[306], est à cet égard le premier concerné. Ces flux terrestres sont directement reliés aux ports de la façade méditerranéenne, qui jouent un rôle essentiel dans l'économie espagnole et dans la construction de la revendication du corridor (*cf. Chapitre 5*). De manière plus concrète, c'est l'interconnexion européenne qui est au centre des enjeux de deux des principales orientations : améliorer l'efficacité du transport de fret et de la chaîne logistique en abaissant les barrières physiques, économiques et opérationnelles d'une part, et améliorer l'interconnexion à grande vitesse avec les autres pays européens d'autre part. Les principaux investissements en matière d'interconnexion avec le réseau européen se sont faits jusqu'à maintenant aux deux extrémités de la chaîne pyrénéenne, dans le Pays Basque et en Catalogne, donc à l'une des extrémités du corridor méditerranéen espagnol et à l'un des points stratégiques du corridor tel qu'il est perçu par l'Union européenne. Ce sont d'ailleurs ces éléments qui ont justifié pleinement l'inscription du corridor méditerranéen dans les RTE-T. En effet, les priorités mises en avant par l'Union européenne, à travers les appels à projets de l'INEA sont systématiquement centrées sur la réduction des goulots d'étranglement, en particulier en ce qui concerne la traversée des frontières, et sur l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux (*cf. 2*).

1.2. Le corridor méditerranéen dans le *Pitvi*

La place du corridor méditerranéen dans la planification espagnole actuelle est soumise à des incertitudes, étant donné les restrictions budgétaires et l'intention de donner un coup d'arrêt aux grands projets qui y sont annoncées. Pourtant, le corridor est présent dans le plan, à la

[306] Ministerio de Fomento, « Mapas de tráfico », art cit.

croisée de différentes priorités d'aménagement qui font écho aux demandes des différents échelons institutionnels.

1.2.1. L'inscription du corridor méditerranéen dans le *Pitvi* et le jeu institutionnel

D'après le *Pitvi*, les actions à court et moyen terme doivent être guidées par trois grands principes qui correspondent à la logique défendue par la Commission européenne dans la définition des priorités en matière de transports[307] : la libéralisation de la gestion de l'infrastructure et des services, la participation du secteur privé et l'adéquation du système de transports à la demande. Il est donc très net que le gouvernement souhaite, de manière explicite, changer le cap des plans d'infrastructures précédents en mettant en avant l'argument de la rationalité économique.

L'argument de la dynamisation de l'économie par l'amélioration des infrastructures peut porter dans le contexte de crise économique que l'Espagne connaît depuis 2008. Il inscrit le *Pitvi* dans les logiques qui en rendent les projets éligibles à des financements européens et assoit les choix exposés sur une rationalité économico-financière acceptable notamment aux yeux des régions et des provinces. En effet, ce sont les parlementaires du Congrès, élus des circonscriptions provinciales, qui approuvent les textes proposés par le pouvoir exécutif (*cf. Annexe 3*). Or, les représentants élus dans des territoires de l'axe méditerranéen peuvent craindre la remise en cause des projets portés sur le plan politique par les Communautés autonomes littorales. Cette crainte, ainsi que les revendications nouvelles qui émergent au niveau régional ou local, participe d'un jeu de va-et-vient entre l'échelon national et l'échelon régional qui s'exprime dans le débat politique – largement relayé par la presse[308] (*cf. Chapitre 7*) – comme dans le processus institutionnel de validation des priorités en matière d'infrastructures (*cf. Figure 9*).

[307] Commission européenne, *Livre Blanc. Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*, Bruxelles, Commission européenne, 2011, 34 p.
[308] « Pastor define el corredor mediterráneo prioritario pero sin calendario ni gasto », *El País*, 26 sept. 2012 ; Cristina Vázquez, « El corredor mediterráneo deja de ser prioritario para el Gobierno », *El País*, 17 oct. 2012 ; « Sant Cugat pide al Gobierno que prime el Corredor Mediterráneo para que "no quede en papel mojado" », *La Vanguardia*, 19 oct. 2011 ; « Fabra apela al espíritu de unión del Corredor Mediterráneo para defender a los agricultores ante la », *La Vanguardia*, 20 oct. 2011 ; « Barcelona y Génova colaborarán para impulsar el Corredor Mediterráneo », *La Vanguardia*, 3 nov. 2011 ; « Cataluña reclama una gobernanza del Corredor Mediterráneo compartida con las regiones », *La Vanguardia*, 26 avr. 2013.

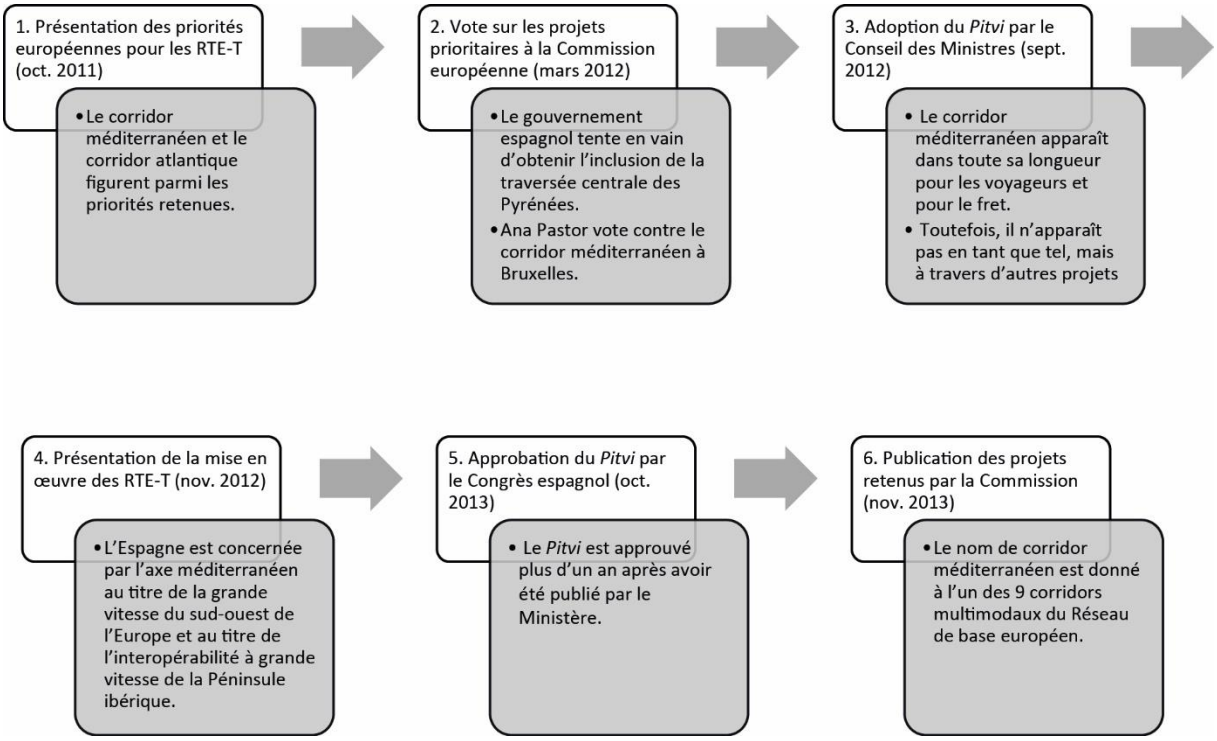


Figure 9- Étapes principales du processus d'adoption de la planification

Le délai de plus d'un an écoulé entre la présentation du plan et son adoption définitive peut s'expliquer par l'évolution simultanée de la planification européenne et des revendications portées par les échelons institutionnels inférieurs. Entre 2011 et 2013, deux processus institutionnels de validation des priorités en matière d'infrastructures se déroulent en parallèle, l'un en Espagne, l'autre à la Commission européenne. Le chevauchement des deux procédures explique en partie la place ambiguë occupée par le corridor méditerranéen dans le *Pitvi*. En effet, le fait que le tracé du corridor méditerranéen ait été retenu par les instances européennes lors de la révision des RTE-T de 2011-2012 est de nature à forcer la main au gouvernement espagnol, obligé de l'inscrire également dans son plan d'infrastructures. Toutefois, le plan adopté en Espagne en 2012, s'il comprend l'axe méditerranéen, ne lui donne pas un statut de projet clairement délimité mais le distile dans plusieurs priorités différentes, comme pour ne pas l'individualiser face à d'autres axes comme le corridor atlantique ou le corridor central revendiqués par d'autres régions. Il s'agit donc d'un exercice d'équilibre politique entre ces projets.

La volonté gouvernementale de tenir l'équilibre entre les trois corridors – méditerranéen, atlantique et central – est à l'origine d'un épisode marquant du processus de révision des RTE-T : le vote de la Ministre Ana Pastor contre le projet porté par l'Espagne à Bruxelles en

mars 2012[309]. L'événement a été abondamment commenté et a provoqué des réactions vives dans les Communautés autonomes de Catalogne et de Valence où José Císcar, Vice-président PP du *Consell*[310], a tenté de défendre Ana Pastor en supposant qu'elle avait agi ainsi sachant que le corridor méditerranéen serait de toute manière adopté, et en cherchant par son vote à obtenir que l'ensemble des grands axes espagnols soit entériné par les RTE-T. Le *Ministerio de Fomento* affirme dans tous les cas que le débat sur le soutien accordé ou non par le gouvernement au corridor méditerranéen n'a pas lieu d'être. Lors d'un entretien[311], Manuel Niño González, Secrétaire général aux Infrastructures, faisait en effet valoir que le corridor méditerranéen étant inclus dans le réseau prioritaire européen, il n'était aucunement remis en question, et qu'il faisait bien partie des priorités du gouvernement, au même titre que les autres grands axes que sont le corridor atlantique et le corridor central (entendu ici comme la portion reliant Algésiras à Séville et Madrid et se raccordant au réseau de Barcelone). Le corridor méditerranéen est donc, du point de vue gouvernemental, un grand projet parmi d'autres, traité à égalité avec les autres. M. Niño insistait également sur le fait que le débat sur le corridor méditerranéen n'était, dans ces conditions, qu'un débat régional instrumentalisé par la Catalogne pour servir des intérêts politiques (*cf. Chapitre 4*).

Les divergences de perception du corridor méditerranéen entre les différents échelons institutionnels portent ainsi d'une part sur l'importance accordée au projet lui-même, et d'autre part sur l'équilibre à tenir entre différentes priorités d'aménagement qui renvoient à des logiques politiques et territoriales différentes. Dans ce contexte, le *Pitvi* s'attache à ne pas faire de choix tranché, en maintenant le corridor méditerranéen sur toute sa longueur, mais en ne l'individualisant pas comme un projet en soi.

1.2.2. Le corridor méditerranéen : présence-absence dans le *Pitvi*

Le corridor méditerranéen n'est pas pourvu d'une entrée spécifique dans le *Pitvi*, contrairement à ce à quoi l'on pourrait s'attendre. Cette absence dans la table des matières est significative de la relation complexe qu'entretient le gouvernement espagnol avec cet axe. Toutefois, le corridor méditerranéen est présent dans le document, traité à égalité avec le

[309] Iván Pérez, « Císcar: "La ministra votó en contra del Corredor porque sabía que estaba garantizado" », *El Mundo*, 23 mars 2012 ; Francisco Ricós et María José Carchano, « El Consell justifica a Pastor en su voto contra el corredor mediterráneo », *Las Provincias*, 24 mars 2012.
[310] Le *Consell*, nom valencien du Consejo de la Generalidad Valenciana, est l'institution qui concentre le pouvoir exécutif et réglementaire et qui dirige l'administration autonomique.
[311] Entretien mené à Madrid, au *Ministerio de Fomento*, le 31 octobre 2013.

corridor atlantique[312], conformément aux propositions faites en 2011 par la Commission européenne pour la nouvelle version des RTE-T[313]. Pour l'axe méditerranéen, le *Pitvi* distingue deux réseaux : le premier concerne les voyageurs avec la proposition d'une ligne à grande vitesse continue entre la frontière française et Algésiras, projet qui consiste à compléter un réseau déjà existant par tronçons le long du littoral jusqu'à Alicante, et à créer une nouvelle ligne au sud de cette ville. Le second est consacré au transport de marchandises sur une ligne continue suivant le littoral et pouvant emprunter, à certains endroits, des tronçons mixtes de la ligne à grande vitesse. Au total, pas moins de 15 actions sont référencées par le plan d'infrastructures. Ce chiffre peut être interprété comme la manifestation d'un intérêt pour le corridor méditerranéen, mais également comme une manière de le fragmenter dans une multiplicité de projets pour ne pas lui accorder d'unité propre.

Les deux cartes synthétisant les projets en matière ferroviaire correspondent aux propositions faites par le gouvernement espagnol dans le cadre de la révision des RTE-T. La première carte présente un réseau à grande vitesse très complet et maillé dans lequel on peut distinguer, entre autres, le projet de corridor méditerranéen présenté sur le même plan que le reste des axes. Le réseau à grande vitesse apparaît particulièrement ambitieux sur ce document (*cf. Carte 9*) qui reprend l'idéal d'une liaison de toutes les capitales provinciales en AVE, mais également la logique d'un maillage assez serré comprenant de nombreuses liaisons de province à province. Cette proposition est toutefois contradictoire avec les objectifs de réduction des projets et des budgets énoncés précédemment dans le *Pitvi*. En ce qui concerne le réseau de fret (*cf. Carte 10*), il est intéressant que le corridor soit figuré de bout en bout, mêlant des tronçons conventionnels et des tronçons communs avec la grande vitesse, ce qui est symptomatique des hésitations sur les choix à faire (*cf.1.3*). Cette seconde carte n'est pas parfaitement claire. Elle semble suggérer l'utilisation de LGV mixtes, ce qui est là encore contradictoire avec le constat précédemment établi du coût élevé d'une telle infrastructure. Or rien n'est dit, dans le texte du document, quant à l'implantation de ce type d'infrastructure.

[312] Camille Prieto, *Analyse économique du Corridor atlantique de marchandises entre le Portugal, l'Espagne et la France vers le nord de l'Europe*, Mémoire de Master 2, Université Paris-Est, Champs-sur-Marne, 2015, 94 p.
[313] Commission européenne, *Proposition de réglement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe*, Bruxelles, Commission européenne, 2011, 137 p.

Carte 9- Projet de réseau à grande vitesse à l'horizon des RTE-T

Source : *Pitvi,* 2012[314]

Légende : Réseau ferroviaire de passagers. Horizon du réseau transeuropéen de transports. En rouge : « réseau à grande vitesse ».

Fuente: Propuesta Española de desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte. Ministerio de Fomento

Carte 10- Projet de réseau ferroviaire de marchandises à l'horizon des RTE-T

Source : *Pitvi*, 2012[315]

Légende : Réseau ferroviaire de marchandises. Horizon du réseau transeuropéen de transports. En rouge : « réseau à grande vitesse » ; en vert : « réseau conventionnel ».

[314] Ministerio de Fomento, *PITVI*, *op. cit.*, p. II.248.
[315] *Ibid.*, p. II.249.

Le caractère volontariste de ces deux plans en termes d'extension du réseau peut surprendre eu égard aux capacités de financement restreintes annoncées au début du *Pitvi*, mais il découle surtout d'une volonté d'obtenir des financements européens pour un maximum de liaisons – d'où son caractère extensif – tout en n'affichant pas, au niveau national, de préférence pour l'un ou l'autre corridor et en ménageant ainsi les susceptibilités régionales. Il s'agit ici de conserver – dans le plan d'infrastructures voué à guider la politique en matière d'investissements – la possibilité d'obtenir des financements européens au titre des RTE-T tout en répondant aux revendications des différentes régions espagnoles et de leurs gouvernements respectifs. Ces cartes sont donc moins des programmes destinés à être mis en œuvre que des visions d'un certain idéal de maillage territorial destinées à générer un consensus tout en se mettant à l'abri des critiques de différentes parties prenantes. Le *Pitvi* laisse ainsi la porte ouverte à différentes hiérarchisations, et à toutes les options en matière de choix du type d'infrastructures.

1.3. Quels choix pour le corridor méditerranéen ?

En donnant une vision extensive du réseau à l'horizon 2024, le *Pitvi* laisse en suspens les questions pratiques d'aménagement du corridor méditerranéen à brève échéance. Cela laisse de la place pour plusieurs interprétations et propositions, aussi bien en matière de transport de voyageurs que de transport de marchandises, ce qui contribue à entretenir un certain flou dans la définition du corridor méditerranéen.

1.3.1. La grande vitesse en perte de vitesse ?

La grande vitesse apparaît dans le *Pitvi* comme un élément décisif en tant qu'elle connecte l'Espagne au reste de l'Europe. Cette interconnexion prévue de longue date entre Perpignan et Barcelone pour les passagers a été mise en chantier en 2004, achevée en 2009 et inaugurée seulement en janvier 2013 pour une ouverture à la circulation commerciale en décembre 2013. Depuis lors, l'argument du raccordement au réseau français perd de son acuité. S'il reste important pour la Communauté valencienne, il semble moins urgent à l'échelle nationale. En effet, rien ne précise dans les documents de planification espagnols actuels jusqu'où la LGV doit aller sur le littoral méditerranéen. La liaison Valence-Barcelone étant

effectuée par l'Euromed[316] en 3 heures environ depuis 1997, les gains de temps éventuellement permis par l'AVE ne seraient pas, d'après les priorités du *Pitvi*, de nature à justifier l'investissement. Le principal goulot d'étranglement se situant entre Vandellós et Tarragone sur un tronçon de 40 km à voie unique, la résolution de cette lacune pourrait suffire à améliorer notablement la situation.

Serpent de mer, la mise à grande vitesse de l'axe méditerranéen avec une ligne aux standards internationaux, est un projet coûteux et politiquement problématique parce qu'il s'agirait d'un investissement important accordé à un axe déjà bien desservi, dans sa zone la plus dense, par l'Euromed[317]. Pourtant, le dessin du projet de 1995[318] est bien celui d'un corridor méditerranéen tel qu'il apparaît encore dans les documents de planification actuels, tandis que les arrangements consistant à améliorer l'infrastructure existante ressemblent à la simple réalisation d'un projet ancien et retardé qui ne veut plus dire son nom car il n'est plus porteur de nouveauté mais au contraire héritier de deux décennies d'un fonctionnement aléatoire[319]. De plus, l'amélioration des voies existantes, avec l'écartement ibérique, ne constitue pas un équipement à grande vitesse, mais plutôt une adaptation à la vitesse élevée (*cf. Chapitre 2*).

Le statut de la grande vitesse dans le corridor méditerranéen est de plus en plus incertain. D'abord idée phare parce qu'elle permettait de relier le réseau espagnol au réseau français avec un écartement aux normes de l'UIC, tout en complétant le projet de développement de la grande vitesse dans la péninsule, sa mise en place s'éloigne. La connexion France-Espagne étant réalisée, l'argument de l'interconnexion transfrontalière devient également moins porteur. En outre, l'attachement de l'Espagne à la constitution très rapide du réseau à grande vitesse le plus important d'Europe semble désormais aller à contre-courant du reste de l'Europe qui, ayant achevé les principaux axes de communication ou étant en passe de le faire, se détourne de plus en plus des projets exclusivement dédiés au trafic de passagers entre grandes agglomérations au profit de l'amélioration du maillage des territoires. Le choix de la

[316] L'Euromed est un service ferroviaire mis en place en 1997. Il est caractérisé par son parcours sur l'axe méditerranéen, de Figueres à Alicante et par sa vitesse commerciale annoncée de 220km/h. Pourtant, la vitesse moyenne réelle des trains ne dépasse par 120km/h, mettant Alicante à 4h30 de Barcelone. Prévu dans les années 1990 comme un service à grande vitesse, l'Euromed est plutôt un service interurbain à vitesse de pointe élevée qui circule sur des voies à écartement ibérique.

[317] M. de Álamo, « Finalizada la primera fase del corredor mediterráneo para velocidad alta. A todo tren », art cit.

[318] J.L. Ordóñez, « Inversiones en infraestructura ferroviaria para el corredor mediterráneo. Lazos de hierro », art cit.

[319] La ligne accuse de nombreux retards, et alors que la question de l'amélioration de la qualité de service sur l'axe méditerranéen est récurrente et fait en apparence consensus, les temps de trajet entre Barcelone et Valence ont augmenté d'une demi-heure durant l'année 2014.

grande vitesse est donc doublement contesté d'une part en raison de son coût et d'autre part pour le décalage entre ce choix et la tendance européenne générale.

1.3.2. Quelle place pour le fret ferroviaire ?

Les fondements historiques du corridor méditerranéen reposent sur le transport de marchandises, et c'est bien cette dimension qui est au centre des projets européens de corridors multimodaux[320] et des préoccupations autour de la réduction des pollutions liées au fret routier. La question du fret ferroviaire sur le corridor méditerranéen est en outre le principal cheval de bataille des groupes de pression, majoritairement constitués d'entreprises des secteurs industriel ou agro-alimentaire qui souhaitent voir leurs débouchés vers leurs partenaires de l'Union européenne améliorés. Toutefois, moins attractive et fédératrice pour les citoyens que la grande vitesse, cette thématique est plus rarement portée sur le devant de la scène. Désormais, avec l'achèvement de la LGV Barcelone-Perpignan et l'émergence de fortes critiques sur le coût de la grande vitesse, ainsi qu'avec l'intérêt des instances européennes pour le fret, le débat se focalise de manière croissante sur la question du transport de marchandises, et en particulier sur la connexion des grands ports de la façade méditerranéenne à un *hinterland* élargi en Europe.

Le fret recoupe plusieurs des priorités du *Ministerio de Fomento* – interopérabilité, connexion européenne, report modal route-rail, environnement[321] – et il est la revendication principale des différents *lobbies* et associations d'entrepreneurs[322], ainsi que des secteurs de l'automobile[323] et de l'agroalimentaire (*cf. Chapitre 5*). En effet, c'est au nom de la compétitivité des entreprises espagnoles et de la puissance économique des régions méditerranéennes que la construction du corridor aux normes européennes est historiquement demandée. Les arguments couramment avancés sont le manque de compétitivité sur les marchés européens, la saturation des autoroutes qui, couplée à la hausse du prix du carburant

[320] Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.*
[321] Ministerio de Fomento, *PITVI*, *op. cit.*
[322] C. Camisón Zozorna, *Estudio del impacto económico de las inversiones del corredor ferroviario mediterráneo en la Comunidad Valenciana*, *op. cit.* ; C. Camisón Zozorna, *Efectos del corredor mediterráneo en la competitividad de la economía valenciana*, *op. cit.* ; Cenit, *Mediterranean Corridor's South Layout Proposed by Ferrmed*, *op. cit.* ; Ferrmed, *Short, Medium and Long Term Action Plan Proposed by Ferrmed*, *op. cit.*
[323] Alberto Caparrós, « El retraso del Corredor Mediterráneo le costará a Ford más de 115 millones en dos años », *ABC*, 30 août 2013 ; « Ford condiciona el futuro de la planta de Almussafes al Corredor Mediterráneo », *Levante*, 8 août 2012 ; « Ford Almussafes, más cerca del Corredor Mediterráneo », *Levante*, 19 juill. 2013 ; « La planta de Ford en Almusafes se conectará al Corredor Mediterráneo en ancho estándar », *Vía Libre*, 22 juill. 2013.

et aux exigences croissantes du développement durable, pénalisent les entreprises, et la nécessité d'étendre l'*hinterland* des ports espagnols. Ce dernier point est aussi bien relayé dans des études[324] que dans les actions menées par les ports eux-mêmes, à l'instar du Port de Barcelone, qui possède une représentation permanente à Lyon et à Toulouse et qui est affrète un train de marchandises hebdomadaire vers ces deux destinations[325].

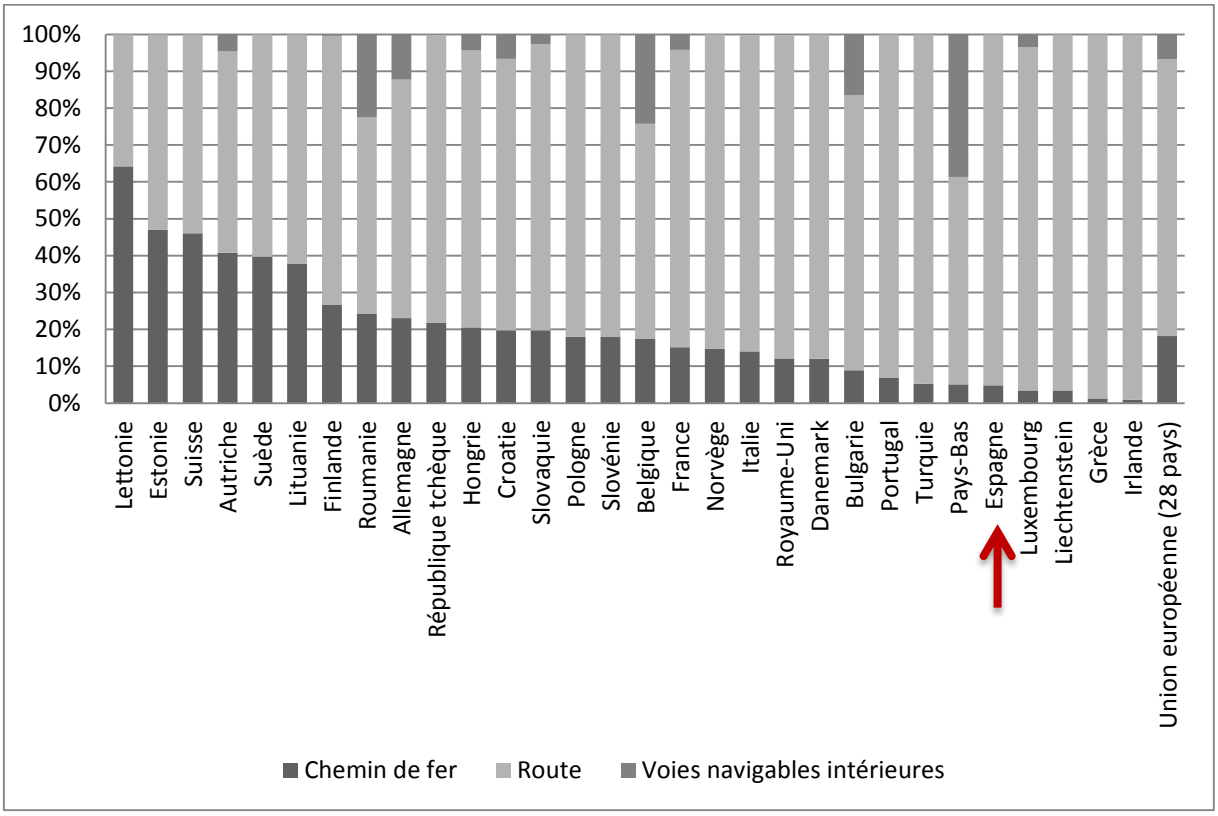


Figure 10- Part modale du fret en Europe (2013)

Source : Eurostat[326]

Toutefois, les opinions sont divisées sur la question de la rentabilité du fret ferroviaire en Europe, il est perçu comme une solution chère et peu rentable, en particulier pour les denrées

[324] V. Cámara Boluda, *Estudio de la competencia de los puertos de la fachada Este española frente a los del Norte de Europa como vía de acceso de las mercancías a los mercados europeos. Influencia del corredor mediterráneo*, *op. cit.* ; Jason Monios, « The role of inland terminal development in the hinterland access strategies of Spanish ports », *Research in Transportation Economics*, 2011, vol. 33, nº 1, p. 59-66 ; Jerónimo Esteve Pérez et Antonio García Sánchez, « Cruise market: Stakeholders and the role of ports and tourist hinterlands », *Maritime Economics & Logistics*, 2015, nº 17, p. 371-388 ; Alfredo Morales Gil, « Las superficies logísticas y la organización espacial de redes de transporte de mercancías en España », *Papeles de geografía*, 2010, nº 51, p. 211-222.

[325] Ces liaisons ont été présentées lors d'une rencontre à la Représentation permanente de Catalogne à Paris le 27 février 2013 par Emma Cobos, Directrice du Développement stratégique et commercial du Port de Barcelone, Claire Pérez, Déléguée Rhône-Alpes du Port de Barcelone et Nathalie Thomas, Déléguée Midi-Pyrénées du Port de Barcelone.

[326] Eurostat, *Répartition modale du transport de fret*, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=tran_hv_frmod&lang=fr, (consulté le 7 mars 2015).

périssables. En outre, contrairement à l'Amérique du Nord où un vaste territoire presque sans difficulté de franchissement permet de faire circuler des trains sur de longues distances pour relier des villes éloignées, l'Europe connaît une forte densité de villes, sur un territoire relativement moins étendu et plus contraint. Les exemples des pays Baltes, de la Suisse ou de l'Allemagne apportent néanmoins une contradiction à l'idée que le fret ferroviaire serait condamné au déclin (*cf. Figure 10*). Ces pays connaissent une part modale du rail supérieure à la moyenne, et leurs objectifs en la matière sont d'ailleurs très élevés[327]. À ce titre, ils constituent un modèle souvent mis en avant. L'Espagne en revanche, avec moins de 3% de part modale pour le chemin de fer, se situe parmi les pays les moins bien classés en Europe.

Il se trouve d'ailleurs de nombreux défenseurs de la rentabilité d'un corridor de fret, tant parmi les universitaires[328], que parmi les acteurs économiques[329] et les acteurs politiques méditerranéens[330]. D'une manière générale, on peut dire que l'idée est portée avec vigueur par les acteurs économiques, mais qu'elle n'est acceptée que par nécessité par les acteurs politiques, plus tournés vers la satisfaction des électeurs, et donc vers le transport de voyageurs.

1.3.3. La séparation des flux, la mixité et la question du troisième rail

Les projets successifs de corridor méditerranéen ont prévu des modalités de réalisation distinctes et plus ou moins coûteuses. La double fonction de transport de fret d'une part et de passagers d'autre part a conduit à une réflexion sur la gestion des flux. La logique d'une séparation totale a longtemps prévalu, avec pour projet de créer une infrastructure à grande vitesse pour les passagers tout en maintenant la ligne conventionnelle pour le fret et les trafics de voyageurs à courte distance. Elle s'est également traduite par un projet maximaliste qui

[327] Eurogroup Consulting, *Le Fret ferroviaire, un mode d'avenir pour l'Europe. Regards croisés de chargeurs, opérateurs, commissionnaires, gestionnaires d'infrastructures et pouvoirs publics*, Puteaux, Semaine internationale du Transport et de la Logistique, 2012, 41 p ; Kilian Frey, Johannes Hartwig et Claus Doll, « Accelerating a shift from road to rail freight transport in Germany – Three scenarios », Paris, Transport Research Arena 2014, 2014.

[328] J.V. Boira i Maiques, « Débats et combats », art cit ; J.V. Boira i Maiques, « L'Eix Mediterrani », art cit ; J.V. Boira i Maiques, « El corredor de la Mediterrània en l'horitzó del 2025 », art cit ; G. Bel i Queralt, *España, capital París*, *op. cit.* ; G. Bel i Queralt, « Infrastructure and nation building », art cit.

[329] « Empresarios apuestan por la rentabilidad del corredor mediterráneo », *Europasur.es*, 8 sept. 2010 ; Institut Ignasi Villalonga, *La Via economica de l'Euram. 10 anys*, *op. cit.* ; « CEM apoya la rentabilidad del corredor mediterráneo », *La Opinión de Málaga*, 28 oct. 2012 ; Josefina Meca, « El corredor tendrá una rentabilidad de 677 millones al año », *La Verdad*, 27 juill. 2012.

[330] « El Corredor Mediterraneo sería hoy más rentable que los cinco grandes del Ibex », *El Mundo*, 7 sept. 2010 ; « Fabra y Valcárcel defienden la rentabilidad del corredor mediterráneo », *El País*, 24 oct. 2012.

consistait à conserver les lignes conventionnelles actuelles pour le trafic régional, à construire une LGV dédiée aux passagers ainsi qu'une nouvelle ligne de fret « à hautes prestations » et à écartement UIC (*cf. Carte 11*).

Carte 11- Le corridor méditerranéen : proposition de 2011

Source : Ministerio de Fomento, 2011[331]

Légende : en bleu, « réseau à grande vitesse pour les voyageurs » ; en rouge, « réseau de base pour les marchandises ; en pointillés, « corridor à l'étude ».

Ce projet, s'il avait été mené à bien, aurait abouti à la création d'un véritable « faisceau d'infrastructures »[332], mais il avait l'inconvénient d'être excessivement coûteux. Un investissement de 51,3 milliards d'euros pour un axe à extension maximale (de la frontière française à Gibraltar) et tracé au plus près du littoral, était alors annoncé dans une présentation ministérielle[333] et défendu comme tel auprès de la commission européenne par le Ministre, José Blanco, le 15 septembre 2011 :

[331] Carte présentée dans une présentation conjointe du Ministerio de Fomento, d'ADIF et d'Ineco (Cabinet d'ingénierie et consulting spécialisé en transports) sur le corridor ferroviaire méditerranéen en mars 2011, et mise en ligne par le Ministère : http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/1C7244AD-1CB8-46A5-8B3F-D515D2BBBF85/100282/20110314_ESTCORRMEDITERRANEObajo.pdf

[332] H. Priemus et W. Zonneveld, « What are corridors and what are the issues? », art cit, p. 167.

[333] Présentation du Ministerio de Fomento sur le corridor ferroviaire méditerranéen en mars 2011, mise en ligne par le Ministère : http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/1c7244ad-1cb8-46a5-8b3f-d515d2bbbf85/100271/11031605PPresentacionCorredorMediterraneo.pdf

> « À présent, au moment même où nous devons définir le Réseau de base et le Réseau global européen de Transports, pour la période 2012-2030, notre position est très claire : le Corridor méditerranéen doit être inclus [dans les RTE-T] d'Algésiras à la frontière française[334]. »[335]

Il a également été envisagé, pour réduire le nombre d'infrastructures à mettre en place, de mutualiser les nouvelles lignes en cédant à la tentation d'un fret ferroviaire à grande vitesse qui emprunterait la nouvelle LGV, solution évoquée dans des recherches financées par l'Union européenne sur la mixité du trafic[336], et qui suscite un certain intérêt en Europe[337]. Toutefois, une LGV mixte aurait également des coûts très importants, liés au poids supérieur des convois de marchandises notamment, et des contraintes techniques qui rendraient son hypothétique tracé inopérant pour le fret (car la ligne aurait des côtes trop importantes pour les trains de marchandises) ou pour les voyageurs (si un tracé beaucoup plus sinueux était choisi pour éviter les pentes). S'y ajoute une contrainte opérationnelle, puisque le différentiel de vitesse des AVE et des trains de fret gêne leur cohabitation sur les mêmes lignes. Il faudrait alors envisager de faire circuler les marchandises de nuit, ce qui complique les travaux de maintenance de la voie et pose des problèmes de nuisances lorsque celle-ci traverse une zone urbaine. Les plans récents reviennent donc à une séparation des flux de voyageurs et de marchandises.

Toutefois, que ce soit dans l'optique d'une séparation des flux ou d'une mixité du trafic, la question de la circulation de trains à gabarit européen reste posée. Il faudrait pour cela l'utilisation du troisième rail sur les voies conventionnelles pour le fret et la création d'une LGV réservée aux voyageurs. La pose d'un troisième rail est considérée comme une solution relativement peu onéreuse[338] qui permet de faire circuler sur la même voie des trains aux écartements différents (*cf. Photographie 1*).

---

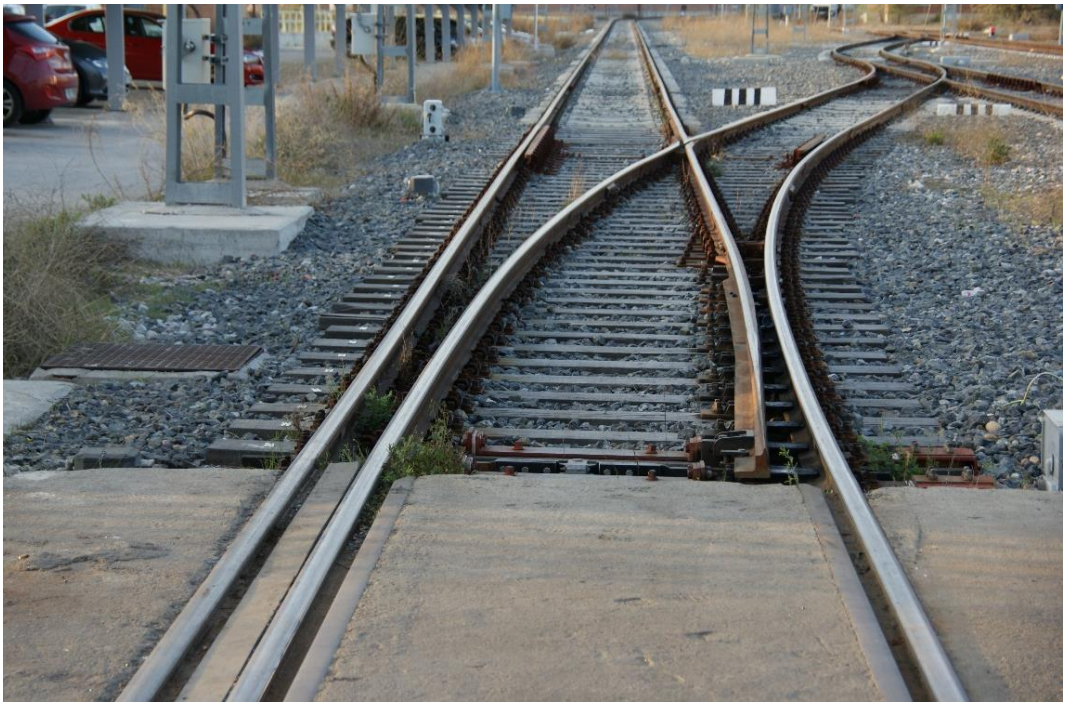
[334] "*Ahora, en el momento en que tenemos que definir la Red Básica y la Red Global Europea de Transporte, que abarcará el periodo de 2012 a 2030, hemos dejado muy clara nuestra posición: que el Corredor Mediterráneo esté incluido desde Algeciras hasta la frontera francesa.*"

[335] J. Blanco López, « Comparecencia del Ministro de Fomento, José Blanco, en la Comisión de Fomento del Congreso. Corredor Mediterráneo. 15 de septiembre de 2011 », art cit.

[336] Ferrovie dello Stato, *HIGHSPEEDMIX Project. High Speed Freight on the European High Speed Rail Network*, Rome, Ferrovie dello Stato, 2001, 94 p ; V. Behrends et al., *The CREAM Project. Final Report Technical and operational innovations implemented on a European rail freight corridor*, *op. cit.*

[337] J. Schönharting et al., « Towards the multimodal transport of people and freight », art cit.

[338] Cristina Vázquez, « El tercer raíl es diez veces más barato que un corredor nuevo », *El País*, 26 avr. 2012.



Photographie 1- Aiguillage à double écartement

© E. Libourel, 2014

À la sortie du technicentre de Fuencarral (à proximité de Madrid), une voie commune avec un troisième rail permet de faire circuler tous les types de trains. Elle aboutit à un aiguillage permettant de séparer les trains de gabarits différents (la ligne à écartement ibérique à gauche, la ligne à écartement UIC à droite).

Étant donné que la réalisation du corridor méditerranéen, comme axe ferroviaire permettant la circulation des trains à gabarit européen, au sud de Barcelone, est incertaine ou du moins voit ses délais sans cesse repoussés, la Communauté valencienne, inquiète de n'être pas desservie par ces trains et d'accuser en cela un retard important sur la Catalogne, a proposé en 2013, par la voix de sa Conseillère aux Infrastructures, au Territoire et à l'Environnement, Isabel Bonig (également présidente du PP valencien), la pose d'un troisième rail sur l'axe ferroviaire existant[339]. C'est elle qui a porté le projet et obtenu du *Ministerio de Fomento* que les crédits pour sa mise en place soient débloqués. Derrière une argumentation fondée sur les économies budgétaires et sur les délais raccourcis que représente cette adaptation par rapport à la réalisation d'une infrastructure nouvelle, l'option du troisième rail traduit des considérations politiques : il s'agit pour la Communauté valencienne, qui fédère les associations

[339] « Bonig destaca que el tercer carril es la solución "realista" al Corredor Mediterráneo para que esté en tres años », *europapress.es*, 19 janv. 2013 ; Generalitat Valenciana, *Bonig defiende la implantación del tercer carril como infraestructura que adelanta una década la llegada del Corredor Mediterráneo - Notas de Prensa - Gabinete de Comunicación - Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente*, http://bdb.cma.gva.es/web/indice.aspx?nodo=83495&idioma=C , 22 février 2013, (consulté le 29 juillet 2015) ; « Bonig reitera que el tercer carril es la solución ´viable´ para el Corredor Mediterráneo », *Información*, 14 févr. 2013 ; « Bonig: "El avance de las obras prueba que el Tercer Carril es la solución para el Corredor" », *El Periódico Mediterraneo*, 9 nov. 2013 ; Adolf Beltran, « "Si el tercer carril es buena solución, dejémonos de grandes plataformas" », *El País*, 5 août 2014.

d'entreprises autour du projet, d'affirmer son rôle moteur face à celui que la Catalogne occupe dans le *lobbying* en faveur du corridor méditerranéen, et d'obtenir le financement immédiat d'infrastructures.

Si la technologie est éprouvée et mise en œuvre sur une partie du tracé, en commençant par la Catalogne, elle n'est pas sans poser des problèmes de maintenance et d'exploitation : les trains étant ainsi décalés, le franchissement des ouvrages d'art demande parfois des aménagements plus lourds, de même que l'accès aux quais ; le contact entre caténaire et pantographe est dissymétrique ; les aiguillages ne permettent pas le passage à pleine vitesse des trains de passagers ; l'inégale répartition du poids des convois pourrait à terme poser des problèmes d'entretien[340]. La LGV littorale étant en suspens actuellement, la voie conventionnelle aménagée pourrait rester le seul axe de transport, avec les difficultés d'exploitation que cela suppose et les moindres prestations qu'elle peut offrir à cause des difficultés techniques du troisième rail, mais également des impératifs de gestion des sillons lorsque doivent circuler sur la même voie les trains grandes lignes, les dessertes régionales et le fret. Cette solution, perçue par les associations d'entrepreneurs comme une bonne chose permettant de régler rapidement une question récurrente en attendant mieux[341], est néanmoins annoncée comme provisoire par le gouvernement et par Ferrmed, qui souhaite que les standards internationaux soient pleinement appliqués à terme.

Ainsi, le corridor méditerranéen occupe une place ambiguë dans le *Pitvi*. S'il fait l'objet d'un consensus apparent sur le principe, il connaît des facettes très différentes. Sa dispersion dans plusieurs onglets du document semble le faire passer au second plan en Espagne, au moment même où il devient un axe transeuropéen au sens plein. La planification semble jongler avec les priorités européennes et avec les susceptibilités régionales. C'est dans ce double dialogue que s'ancre le flou relatif dont le corridor méditerranéen fait l'objet.

[340] Ces éléments techniques ont été présentés lors d'un entretien par Jaime Pallarol, Directeur technique au Service des Transports de la Communauté valencienne et enseignant à l'Université Polytechnique de Valence, à Valence, le 25 novembre 2013.

[341] Cet élément a été évoqué lors de nombreux entretiens, tant avec Manuel Niño au *Ministerio de Fomento* qu'avec les représentants des associations d'entrepreneurs Cierval (à Valence) et Croem (à Murcie), et avec les groupes de pression et associations défendant le corridor méditerranéen (Ferrmed et l'IIVEE). Il est également repris par différents intervenants lors des conférences de Ferrmed à Bruxelles.

2. Le corridor méditerranéen et la planification européenne de 2013

Depuis la première version des RTE-T en 1996[342], la liste des projets prioritaires s'est étoffée et elle a été modifiée plusieurs fois, tant dans son contenu que dans ses modalités. Dans la période 2011-2013, sa révision donne lieu à l'inscription du corridor méditerranéen parmi les corridors du réseau central, résultat de négociations menées par les acteurs institutionnels et économiques depuis la révision de 2004-2005. Le corridor n'est donc pas une évidence dans la planification à l'échelle continentale. Pourtant, c'est finalement par l'Union européenne qu'il est remis sur le devant de la scène comme un objet défini.

2.1. Un corridor « méditerranéen », multimodal et transeuropéen

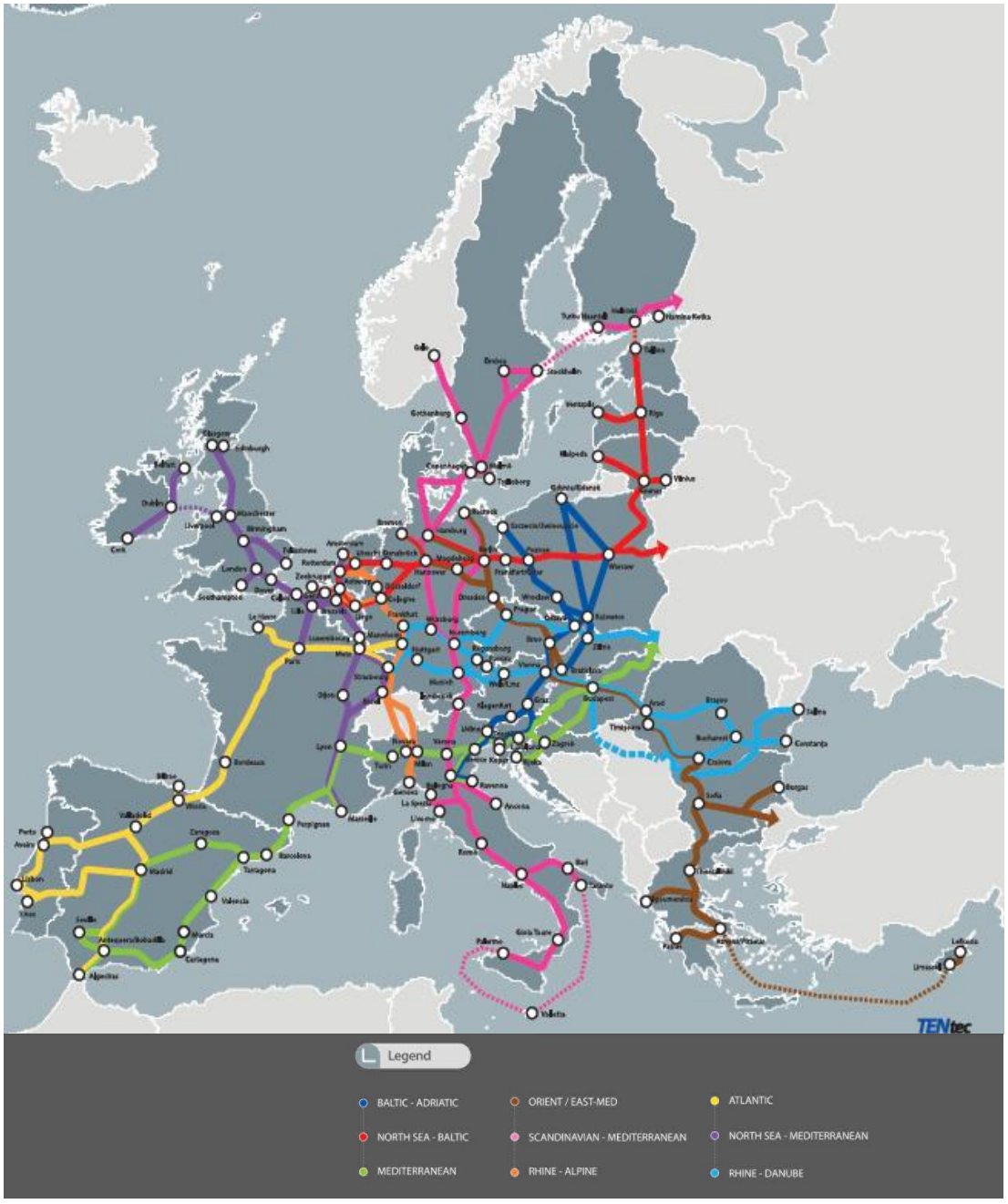
La création de 9 « corridors multimodaux » comme « *core network* » ou « réseau central »[343] voit apparaître le « corridor méditerranéen », qui s'étend du sud de l'Espagne à la frontière ukrainienne. Son appellation couvre un espace très étendu, dépassant largement les limites du corridor tel qu'il est perçu en Espagne, et son tracé remet en question l'orientation dominante nord-sud proposée par les acteurs économiques.

2.1.1. Un changement de logique dans la planification européenne

En 2013, les Réseaux transeuropéens de Transport sont rebaptisés et deviennent le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, le CEF (*Connecting Europe Facility*)[344]. Ce changement de vocable est la traduction d'un changement de logique dans la planification européenne. En effet, contrairement à la segmentation par modes de transport qui prévalait dans les documents antérieurs, le nouveau mécanisme définit des axes sur lesquels plusieurs modes peuvent coexister. En outre, il préfère un nombre restreint de corridors englobants, spatialement identifiables par leurs noms, à une liste plus longue d'actions prioritaires ponctuelles. En outre, le choix du terme de « mécanisme » en français ou de « *facility* » en anglais traduit la volonté de mettre en œuvre un service, un outil à disposition des États

[342] Parlement européen, « Décision n°1692/96/CE de Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport », art cit.
[343] Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.*
[344] Commission européenne, *Connecting Europe Facility. Investing in Europe's Growth. 2014-2020*, *op. cit.*

membres permettant d'intégrer divers projets de manière plus souple que ne le faisaient les RTE-T dont le nom renvoyait directement à la matérialité des infrastructures. Enfin, l'idée de réseau est remplacée par celle d'interconnexion : il s'agit donc moins désormais de construire un réseau européen dont les principaux axes ont été développés depuis les années 1990 que de permettre la mise en relation des réseaux nationaux existants.



Carte 12- Carte des 9 « corridors multimodaux » constituant le réseau central européen

Source : Commission européenne, 2013[345]

[345] Commission européenne, *TEN-T core network corridors (map)*, Bruxelles, Commission européenne, 2013.

Les corridors ainsi définis correspondent peu ou prou à des regroupements de projets prioritaires, de manière à donner une certaine visibilité à de grands axes transeuropéens au plein sens du terme, c'est-à-dire traversant plusieurs pays et reliant les extrémités du continent entre elles (*cf. Carte 12*). Ils répondent à un objectif politique : il s'agit de consolider les liaisons entre les États membres, chacun d'entre eux devant être traversé par au moins un corridor, ce qui explique certaines singularités de tracé comme celles qui relient Chypre et Malte au réseau continental[346]. Le nouveau plan s'inscrit en cela dans la logique d'une meilleure intégration des pays entrés le plus récemment dans l'Union :

> « La politique des RTE-T a constitué un cadre pour connecter les infrastructures de transport des États membres « les plus anciens et les plus récents » les uns avec les autres et, en rapport avec la Politique régionale de l'UE, pour stimuler, préparer et mettre en œuvre des projets dans les États membres les plus récents. Par là même, d'énormes progrès ont été faits dans les 10 dernières années pour améliorer les liaisons de transport entre l'Ouest et l'Est de l'Europe[347]. »[348]

Les corridors, orientés majoritairement nord-sud dans les premières versions des RTE-T, ont donc aujourd'hui une dominante est-ouest, et le réseau, présenté sous la forme de lignes continues reliées entre elles par des nœuds situés dans les principales villes, semble cohérent. Il adopte en cela une sémiologie graphique qui évoque les plans de transport en commun.

2.1.2. Un corridor entre unité et fragmentation

Un « corridor méditerranéen » fait son apparition sous cette appellation pour désigner l'axe qui relie Algésiras à l'Ukraine en passant par la France, le nord de l'Italie, la Slovénie, la Croatie et la Hongrie (en vert sur la Carte 12) :

> « Le Corridor méditerranéen relie la Péninsule ibérique à la frontière entre la Hongrie et l'Ukraine. Il suit le littoral de l'Espagne et de la France, traverse les Alpes vers l'est en passant par l'Italie du Nord, et longe la côte adriatique en Slovénie et en Croatie en direction de la Hongrie. Mis à part le fleuve Pô et quelques autres voies d'eau en Italie du Nord, il est

[346] D'après un entretien mené à Bruxelles, à la DG-Move, le 5 février 2015 avec Günther Ettl, conseiller du coordinateur du corridor méditerranéen.

[347] "*The TEN-T policy has constituted the framework to connect transport infrastructure of the "older and newer" Member States with each other and, in coordination with EU Regional Policy, on stimulating, preparing and implementing projects within the newer Member States. Thereby, a great deal of progress has been made in the past 10 years to improve transport connections between the West and the East of Europe.*"

[348] INEA, *Linking East and West - Transport*, http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-policy/linking_en.htm, (consulté le 6 novembre 2014).

> constitué de route et de rail. Les projets ferroviaires clés le long de ce corridor sont les liaisons Lyon-Turin et la section Venise-Ljubljana[349]. »[350]

Ce tracé ne correspond que partiellement à l'épithète « méditerranéen », alors même que les projets prioritaires de 2005 ne faisaient pas apparaître le terme. On peut faire l'hypothèse que le choix de cette dénomination est dû à la mobilisation des régions méditerranéennes espagnoles et à l'insistance de *lobbies* comme Ferrmed auprès de la Commission européenne (*cf. Chapitres 5 et 6*). D'après Günther Ettl[351], il ne faut toutefois pas accorder une trop grande importance aux noms choisis pour les corridors, qui ont fait consensus en utilisant des repères maritimes afin d'éviter de les numéroter – ce qui aurait nécessairement créé une idée de hiérarchie – ou de les nommer par les pays qui sont à leurs extrémités – ce qui aurait conduit à la surreprésentation de certains États et à l'absence de certains autres dans la nomenclature. Toujours est-il que, par un processus de synecdoque, le corridor méditerranéen devient l'un des 9 objets structurants de la politique européenne alors même qu'il n'était que fragmentairement présent dans les documents précédents.

Du point de vue de son tracé, ce nouveau « corridor méditerranéen » inverse la logique qui avait prévalu dans les documents précédents[352] qui l'orientaient plutôt vers le centre économique de l'Europe et vers les ports du nord – Rotterdam ou Hambourg – comme le préconisent d'ailleurs les groupes de pression (*cf. 3*). Désormais, c'est vers l'est que le corridor est orienté. Or les perspectives économiques de l'Espagne sont étroitement liées aux marchés français et allemand et non aux nouveaux pays membres. La dernière version du corridor méditerranéen ne semble donc pas répondre aux attentes immédiates des acteurs économiques espagnols. Néanmoins, les perspectives de développement économique des États récemment intégrés à l'Union européenne constituent un marché potentiel intéressant, mis en avant par les études commanditées par la DG-Move (*cf. Encadré 3*).

---

[349] "*The Mediterranean Corridor links the Iberian Peninsula with the Hungarian-Ukrainian border. It follows the Mediterranean coastlines of Spain and France, crosses the Alps towards the east through Northern Italy, leaving the Adriatic coast in Slovenia and Croatia towards Hungary. Apart from the Po River and some other canals in Northern Italy, it consists of road and rail. Key railway projects along this corridor are the links Lyon – Turin and the section Venice – Ljubljana.*"

[350] Commission européenne, *Mediterranean*, https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-corridor/Mediterranean, (consulté le 30 juillet 2015).

[351] Entretien réalisé le 5 février 2015 à la DG-Move, à Bruxelles.

[352] Parlement européen, « Décision n°1692/96/CE de Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport », art cit ; Commission européenne, *TEN-T priority axis and projects (maps), op. cit.* ; Commission européenne, *Trans-European Transport network, op. cit.*

Encadré 3- Le corridor méditerranéen, actualité et perspectives

L'un des objectifs de la planification européenne des transports est de faciliter les circulations dans l'Union européenne, d'accroître ainsi les trafics en les affectant aux modes les plus efficaces énergétiquement, et de participer à la cohésion des régions traversées. La question des volumes transportés le long des axes planifiés et de leur potentiel de trafic à moyen terme est donc posée. Toutefois, la fragmentation du réseau préexistant et la multiplicité des périmètres institutionnels rendent problématique un diagnostic précis de la situation tout au long d'un axe donné. Dans le cadre de la création des 9 corridors multimodaux, la Commission européenne a commandé un rapport au bureau d'études Setec International sur le trafic, actuel et envisagé, le long du « corridor méditerranéen ». Cette étude, dont les résultats sont repris par la Commission européenne[353], a été largement réalisée dans le cadre du Projet de fin d'études de l'École nationale des Ponts et Chausées de François Guédel[354].

Le diagnostic territorial dressé par cette étude montre que le corridor méditerranéen traverse des métropoles importantes (Madrid, Barcelone, Lyon, Turin et Milan) et qu'il dessert des régions représentant en moyenne 17% du PIB de l'Union européenne, malgré de fortes disparités en matière d'économie et d'infrastructures de transport, ce qui explique la faible interopérabilité des réseaux. Ce constat confirme l'importance du facteur urbain et du dynamisme économique dans la définition des corridors.

D'après les cartes produites par l'étude (grâce à des données issues des bases de la Commission), en 2010, le trafic de marchandises par le chemin de fer le long du tracé est assez faible. Il connaît ses plus fortes valeurs entre Saragosse et Barcelone, dans la Vallée du Rhône, au nord de l'Italie et en Slovénie. Cela vient confirmer l'importance des régions métropolitaines et le retard accusé, en matière de trafic ferroviaire, par le littoral espagnol. Le trafic routier est quant à lui beaucoup plus important tout au long du tracé, avec des goulots d'étranglement particulièrement visibles aux frontières et autour des grandes villes, les deux points faibles du réseau identifiés par le rapport.

Enfin, les projections de trafic associées au corridor méditerranéen à l'horizon 2030, sur la base du modèle développé dans l'étude, sont fondées sur l'hypothèse d'une croissance moyenne dans l'Union européenne d'1,5%. Elles aboutissent à une croissance annuelle

[353] Commission européenne, *Mediterranean Core Network Corridor Study. Final Report*, *op. cit.*

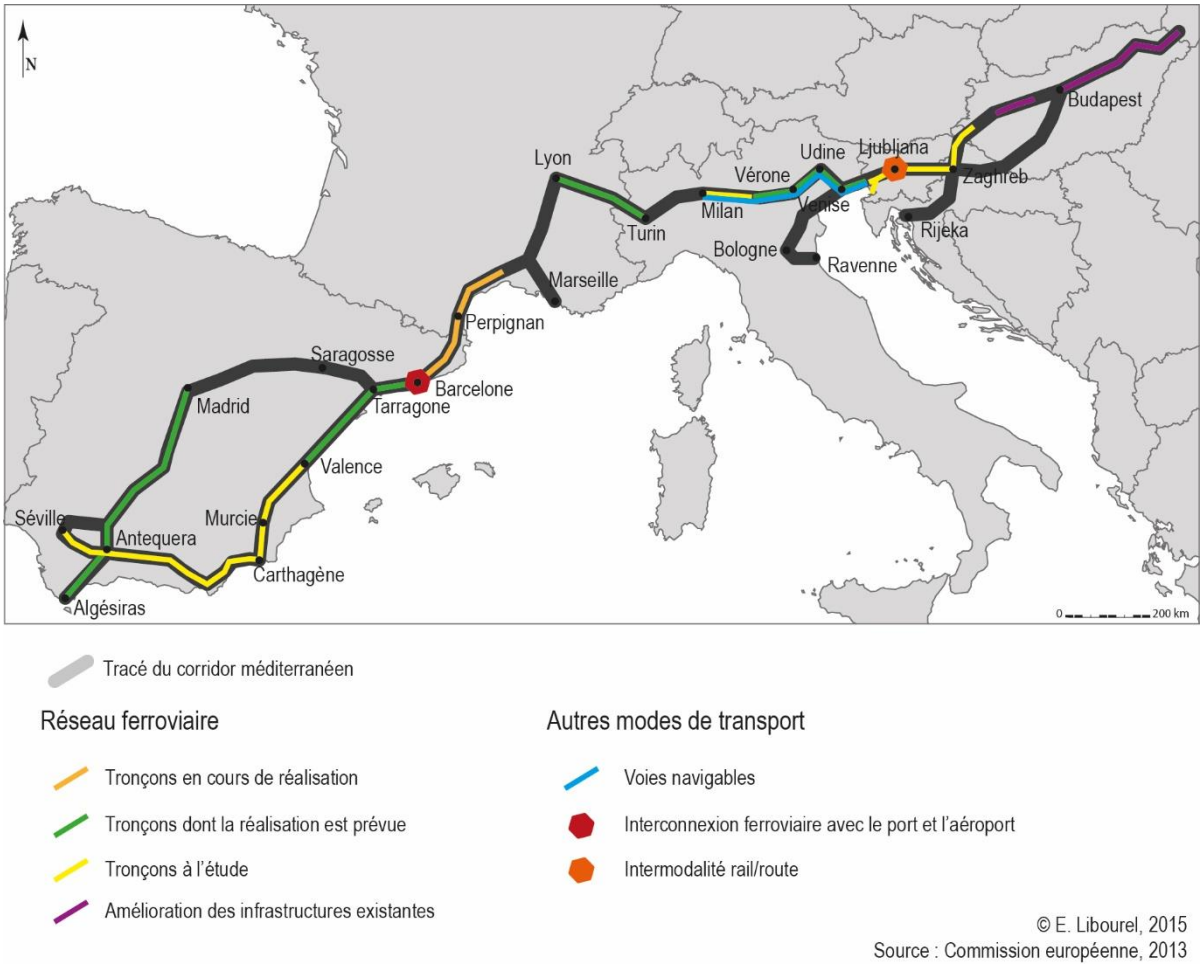
[354] F. Guédel, *Etude du marché de transport sur le corridor méditerranéen. Application au transport de marchandises*, *op. cit.*

estimée de 2,7% du trafic de marchandises le long de cet axe si le projet de corridor défini par la Commission est réalisé. Le chemin de fer représente aujourd'hui 14,6% de la part modale des marchandises transitant le long de cet axe, chiffre qui resterait stable sans le corridor méditerranéen, mais qui pourrait atteindre, si le corridor est réalisé, 27,1%. Le rapport souligne qu'une telle croissance du trafic provoquerait une congestion accrue aux frontières ainsi que sur le tronçon Barcelone-Valence, si celui-ci n'était pas amélioré. Il met donc en avant le caractère stratégique de deux des principaux tronçons du corridor tel qu'il est défini en Espagne.

Toutefois, une telle étude, si elle permet de révéler des perspectives intéressantes, connaît certaines limites, liées en particulier à la disponibilité des données. En effet, ce travail considère le corridor méditerranéen tel qu'il est défini par la Commission et il prend pour base géographique la maille des NUTS 2 (qui correspondent aux Communautés autonomes en Espagne). Étant donné le double tracé du corridor dans la Péninsule, cela aboutit à la prise en compte de près des deux tiers du territoire espagnol dans les statistiques utilisées. Or il serait intéressant de connaître plus finement le trafic réel des lignes littorales, ce qui supposerait un accès aux statistiques des gestionnaires d'infrastructures des différents pays traversés. Par ailleurs, le diagnostic dressé ici ne concerne que le trafic de marchandises, abstraction faite des données socio-économiques des régions traversées et des données politiques et stratégiques des territoires à une échelle fine. Un prolongement de cette étude pourrait donc être envisagé, à condition d'accéder à des données plus désagrégées et plus variées.

En outre, la nouvelle carte proposée par la Commission européenne est fondée sur un paradigme réticulaire – qui diffère des précédents paradigmes linéaires – ce qui atténue, au moins dans le discours, cette rupture avec la logique nord-sud qui avait jusqu'alors prévalu. Le corridor méditerranéen est désormais interconnecté au corridor nord-méditerranéen, qui reprend en grande partie le tracé reliant l'Espagne au nord de l'Europe suggéré par les acteurs économiques espagnols. Toutefois, si cette logique en réseau semble apporter à terme toute satisfaction, elle est dans l'immédiat problématique parce qu'elle repose sur des processus décisionnaires différents. En effet, il existe une structure distincte pour chacun des 9 corridors multimodaux, reposant chacune sur un Forum de Corridor destiné à réunir les acteurs des différents pays concernés, et sur l'action d'un coordinateur européen, choisi en-dehors de

l'aire géographique du projet dont il a la charge[355]. Dès lors, les corridors multimodaux – en plus d'être constitués de plusieurs modes dont l'interconnexion pourrait s'avérer problématique – étant des agrégats de projets prioritaires, eux-mêmes constitués de plusieurs actions hétérogènes chacun, il semble peu probable d'atteindre un degré de fonctionnalité satisfaisant d'ici 2030, actuel horizon d'attente du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Le corridor méditerranéen, en dépit de la continuité suggérée par la cartographie, est lui-même composé de projets distincts (*cf. Carte 13*) comportant plusieurs modes (le rail majoritairement, mais également la route et la voie d'eau). Ils obéissent à une hiérarchie, comme en témoigne la définition du corridor méditerranéen qui affirme que « les projets ferroviaires clés le long de ce corridor sont les liaisons Lyon-Turin et la section Venise-Ljubljana »[356].



Carte 13- Principales actions prévues sur le corridor méditerranéen

[355] INEA, *Corridors - Transport*, http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/index_en.htm, (consulté le 6 novembre 2014).
[356] Commission européenne, « Mediterranean », art cit.

Le tracé du corridor méditerranéen comprend des lignes déjà en service, sur lesquelles aucune action n'est envisagée, ainsi que des tronçons pour lesquels des actions sont prévues. Il s'agit très majoritairement de projets ferroviaires, quoique plusieurs modes puissent coexister sur le même axe (*cf. Annexe 4*). L'ensemble des traversées de frontières fait l'objet d'opérations prioritaires. En Espagne, le double tracé du corridor par le littoral et par Madrid laisse apparaître des différences d'avancement des projets, plus aboutis sur l'axe central que sur l'axe méditerranéen. En insistant sur la continuité des corridors et sur l'interconnexion des réseaux nationaux, la planification européenne de 2011-2013 reprend les priorités du *Livre blanc* de 2011[357] et d'inclusion des nouveaux États membres dans la planification.

2.1.3. Deux branches espagnoles du corridor méditerranéen

La nouvelle carte de la Commission européenne prévoit un double tracé littoral et intérieur. Cela fait écho au débat national sur la revendication d'un corridor méditerranéen et d'un corridor central, et à l'absence de choix fait entre ces projets par la planification du *Ministerio de Fomento*. En outre, le double tracé permet d'intégrer l'ensemble des projets prioritaires prévus par la planification des RTE-T de 2005.

Plus encore, le caractère « multimodal » de ce nouveau corridor (*cf. Carte 14*) permet de ne pas revenir sur la question de l'affectation des lignes au fret ou aux voyageurs. Tout se passe comme si le corridor méditerranéen, comme produit institutionnel européen, cherchait à intégrer et à fédérer des points de vue divergents. Tout en préservant les intérêts des différents échelons, Madrid, la capitale nationale, est située en position nodale sur le réseau central européen. Ce double tracé a donc la vertu de préserver les susceptibilités madrilènes, tout en prenant en compte les régions méditerranéennes, qui connaissent le trafic le plus intense, et en offrant à Algésiras une connexion européenne sans pour autant abandonner le principe du corridor méditerranéen. Ce dernier apparaît bien en tant que tel, donnant même son nom à un axe d'envergure continentale, tandis que Madrid peut se féliciter que le littoral méditerranéen ne prenne pas une place exclusive.

[357] Commission européenne, *Livre Blanc. Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, op. cit.*

Carte 14- Tracé et composition du réseau central en Espagne

Source : DG-Move, 2013[358]

Légende : en pointillés verts, « voie d'eau intérieure » ; en gris, « autre réseau central » ; en double trait vert, « route » ; en vert et blanc, « chemin de fer » ; ancre, « port (central) » ; avion « aéroport (central) » ; point, « plate-forme multimodale (centrale) ».

Par ailleurs, l'idée d'un réseau transeuropéen de transport plus fourni que celui dessiné par les seuls corridors multimodaux subsiste. En Espagne, l'ensemble des voies à grande vitesse, des routes et des lignes conventionnelles à grand gabarit ainsi que des ports et des aéroports en font partie (*cf. Annexe 4*). Le « réseau global » européen intègre ainsi, outre le double tracé ferroviaire du corridor méditerranéen, un ensemble d'infrastructures qui recouvre la quasi-totalité du réseau de transports espagnol. Sur la façade méditerranéenne, la prise en compte des ports et des interconnexions rail-route permet de mettre en évidence la complémentarité entre les différents modes et de souligner la nécessité d'une approche multimodale souvent mise au second plan par l'intérêt quasi exclusif porté au ferroviaire lorsque l'on parle du corridor méditerranéen.

[358] DG-Move, *Trans-European Transport Network TENTEC - Maps*, http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html, (consulté le 30 juillet 2015).

2.2. La mise en œuvre problématique du corridor méditerranéen dans le cadre européen

L'Union européenne n'est pas décisionnaire en matière d'aménagement du territoire national des États membres. En revanche, en formulant des orientations et des priorités assorties de possibilités de financement, elle est l'un des prescripteurs les plus importants. Dès lors, la question du rôle de la Commission européenne dans la mise en œuvre du corridor méditerranéen recoupe celle de l'influence des réseaux transeuropéens dans la définition et la possible réalisation du corridor en Espagne.

2.2.1. Le processus de définition des corridors, entre logique administrative et enjeux politiques

La Commission européenne est l'organe décisionnel central en matière de réseaux transeuropéens, définis selon des procédures normées (*cf. Annexe 3*). C'est à travers sa Direction générale de la Mobilité et des Transports, la DG-Move, que sont gérées la définition et la mise en œuvre des projets prioritaires. La Commission européenne s'appuie pour cela sur une agence spécialisée dans le domaine des transports et de l'innovation[359], l'INEA (Agence exécutive « Innovation et réseaux »)[360], qui publie les appels à projets annuels, qui confie à des experts internationaux l'évaluation des réponses et qui en propose un classement à la Commission[361]. Son rôle est donc de gérer techniquement et administrativement les fonds alloués aux RTE-T chaque année et de désigner les experts internationaux assistant la Commission dans sa tâche d'évaluation. Les procédures d'appel à projet, d'évaluation et de sélection des dossiers en fonction de critères prédéfinis s'inscrivent dans une logique administrative qui consiste à susciter, trier et avaliser des projets portés par les États membres.

La logique administrative et normative laisse toutefois la place à des considérations politiques tout aussi importantes dans le processus de sélection des projets prioritaires. En effet, la Commission est attentive à la préservation des équilibres politiques, économiques et

[359] « Les agences de l'UE sont des organismes distincts des institutions de l'UE: il s'agit d'entités juridiques créés dans le but d'exécuter des tâches spécifiques dans le cadre de la législation de l'UE ». Les agences exécutives gèrent les programmes de l'UE.
[360] Union européenne, *EUROPA - Agences et autres organes de l'UE*, http://europa.eu/about-eu/agencies/index_fr.htm, (consulté le 7 novembre 2014).
[361] Entretien avec Anna Ricciardi, chargée de projet à l'INEA, réalisé à Bruxelles le 5 mars 2014.

territoriaux au sein de l'Union[362] et cherche pour ce faire à prendre en compte les intérêts de chacun des États. Il s'agit d'assurer la distribution la plus équitable possible des fonds européens plutôt que d'entretenir une véritable compétition entre les projets, donc entre les pays. De plus, on note une certaine stabilité des projets retenus d'un document de planification à l'autre, ce qui est lié à la fois aux délais nécessaires à la pleine réalisation des infrastructures et au désir de voir aboutir les projets pour lesquels des financements ont d'ores et déjà été consentis. La définition des projets prioritaires répond donc également à une logique économique. Enfin, outre ces objectifs économiques et politiques, la Commission européenne fait également l'objet de pressions de la part de groupes organisés plus ou moins institutionnalisés (comme Ferrmed ou EU Core Net Cities) qui, en apportant le poids politique et économique de leurs membres privés ou publics, peuvent faire pencher la balance (*cf. 3*).

Ainsi, la Commission européenne, dans sa tâche, est soumise à trois forces qui influencent ses décisions. Elle est tout d'abord animée d'un désir d'objectivité et de transparence qui se manifeste par l'établissement de procédures normées et d'évaluations partiellement externalisées. Elle est ensuite soumise à des contraintes politiques de préservation des équilibres économiques, territoriaux et géopolitiques dans l'Union européenne. Elle fait enfin face à des pressions exercées aussi bien par les acteurs institutionnels que sont les États ou les régions, que par des acteurs non-institutionnels comme les groupes de pression.

2.2.2. Le corridor méditerranéen dans la mise en place du réseau central

Le rôle de l'Union européenne dans les RTE-T comme dans le réseau de base est de coordonner les projets, d'assurer un équilibre territorial dans leur répartition et de financer les études nécessaires à hauteur de 50% de leur coût. La définition des neuf « corridors multimodaux » du réseau central répond à de grands principes, comme l'interopérabilité ou la multimodalité, qui doivent permettre d'intégrer les réseaux nationaux. Elle se fait par la concaténation le long de grands axes de plusieurs projets, portés par les États, sélectionnés sur la base de l'appel à projets de 2011 qui mettait en avant 5 priorités[363] :

[362] Marc Abélès et Irène Bellier, « La Commission européenne : du compromis culturel à la culture politique du compromis », *Revue française de science politique*, 1996, vol. 46, nº 3, p. 431- 456.

[363] INEA, *Calls for Proposals 2011 - Annual*, http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/apply_for_funding/follow_the_funding_process/annual_call_2011.htm, (consulté le 7 novembre 2014).

1. Promouvoir un système de transports intégré multimodal ;
2. Diminuer l'impact des transports sur l'environnement et contribuer à l'adaptation au changement climatique ;
3. Faciliter la mise en œuvre des projets des RTE-T ;
4. Soutenir les PPP et les financements innovants ;
5. Soutenir une implantation pérenne des RTE-T, en permettant notamment le développement d'un réseau coordonné à travers de grands corridors.

D'emblée, le corridor méditerranéen défini par la Commission souffre d'un manque d'unité puisqu'il est, par construction, composé de plusieurs projets portés séparément – et de manière cloisonnée – par différents pays. Les corridors sont censés jouer un rôle de ciment en permettant une meilleure coordination des tronçons concernés par des financements européens et leur intégration aux réseaux préexistants, d'où l'insistance sur la multimodalité plus que sur la continuité des infrastructures. Les projets inclus dans ce réseau de base peuvent bénéficier de fonds européens jusqu'à 40% de leurs coûts, contre 30% au maximum pour les projets du réseau global[364].

La mise en place des corridors rencontre plusieurs difficultés. Les tracés concrets et les conditions d'exploitation sont délégués, au nom du principe de subsidiarité, aux autorités compétentes en matière d'infrastructures. En ce qui concerne l'Espagne, il s'agit du gouvernement central, alors que les Communautés autonomes ont fait un effort considérable de *lobbying* et sont les plus directement concernées par le corridor méditerranéen. Cela crée une relation triangulaire entre régions, État et Union européenne, où le fonctionnement institutionnel européen fait écho aux questions de géopolitique nationale. C'est le cas en particulier du corridor méditerranéen, qui mobilise les acteurs régionaux du littoral et qui fait l'objet, sur la scène nationale, d'un débat de longue date sur sa réalisation et ses modalités (*cf. Figure 11*). L'inscription dans les RTE-T introduit un troisième acteur dans le dialogue institutionnel et engendre par conséquent un changement de gouvernance. Le face-à-face national est rompu au profit d'une relation triangulaire où l'Union a un rôle d'intermédiaire.

[364] D'après l'entretien réalisé avec Günther Ettl.

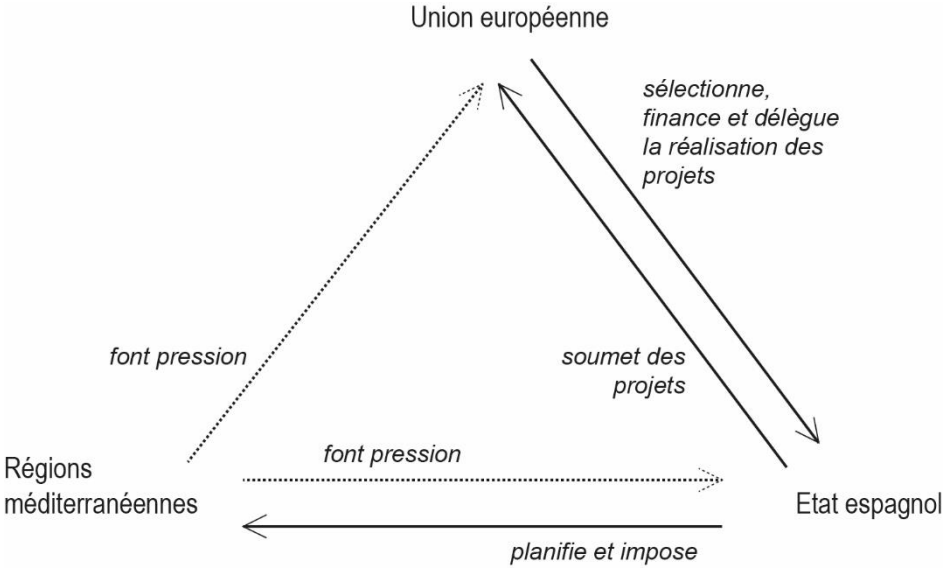


Figure 11- Le corridor méditerranéen au centre d'une relation triangulaire

Les relations entre les différents acteurs, publics ou privés, aux différents échelons, sont encadrées par un Coordinateur européen[365]. Pour le corridor méditerranéen, il s'agit de Laurens Jan Brinkhorst, dont le rôle[366] est de produire de la documentation sur le projet – ce qui a été fait sous forme d'un rapport publié en 2014[367], de faciliter les échanges entre les acteurs concernés par les différents aspects composant le corridor, de mettre en place un Forum du corridor pour les réunir et de définir un programme de travail[368]. En effet, la fragmentation interne au corridor et son partage entre des États qui ont *a priori* peu d'intérêts en commun, implique la création de structures *ad hoc* et la production d'une littérature grise tentant de donner un sens commun à l'ensemble du corridor. Pour ce faire, le coordinateur du corridor méditerranéen s'appuie en particulier sur des études économiques réalisées par des bureaux d'études[369]. Il s'agit de donner une vision d'ensemble du corridor fondée sur le diagnostic des territoires traversés ainsi que sur des éléments de prospective susceptibles d'orienter une action commune des différents pays.

Cette quête d'action commune est d'autant plus importante que le corridor méditerranéen, s'il occupe une place importante pour les acteurs espagnols, est peu présent à l'esprit des acteurs

[365] Les coordinateurs européens sont chargés d'évaluer l'avancée des RTE-T et de faire des recommandations pour l'amélioration de leur mise en œuvre.
[366] Parlement européen, « Règlement (UE) n°1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n°661/2010/UE », *Journal Officiel de l'Union européenne*, 2013, nº L348, p. Art. 45 et 46.
[367] Commission européenne, *Mediterranean Core Network Corridor Study. Final Report*, *op. cit.*
[368] Laurens Jan Brinkhorst, *Mediterranean Corridor. Work Plan of the European Coordinator*, Bruxelles, Commission européenne, 2015.
[369] F. Guédel, *Etude du marché de transport sur le corridor méditerranéen. Application au transport de marchandises*, *op. cit.*

français. Or il concerne dès l'origine la France puisque son objectif premier est de relier les deux pays. En outre, dans le tracé proposé par la Commission européenne, le territoire français est un maillon essentiel du corridor. Pourtant, en France, un désintérêt et une méconnaissance manifestes du projet sont perceptibles, tant dans l'opinion que chez les acteurs mêmes du secteur ferroviaire et de l'aménagement du territoire. Le tracé du corridor est bien présent dans la planification française, mais de manière fragmentée. La traversée Lyon-Turin et les débats qui l'entourent[370] sont envisagés du point de vue environnemental et économique. Le raccordement des réseaux français et espagnol fait l'objet d'une communication importante autour de l'ouverture d'une nouvelle liaison TGV internationale, et plus récemment autour de la mise en faillite de la société concessionnaire du tunnel transfrontalier, TP Ferro. Par ailleurs, la construction retardée de la LGV Montpellier-Perpignan[371] est également un sujet largement commenté. Malgré cela, les plans d'infrastructure français ne font pas référence au corridor méditerranéen en tant que tel. Des entretiens réalisés avec Réseaux ferrés de France (RFF)[372] ont montré que parmi les acteurs ferroviaires directement concernés par les réseaux transeuropéens, auprès desquels ils représentent le gestionnaire d'infrastructures français, le corridor méditerranéen n'était pas un objet en soi. En-dehors de ces acteurs, directement concernés par les RTE-T, le corridor est extrêmement peu connu. La fragmentation de l'approche française quant à l'interconnexion avec l'Espagne peut être interprétée comme un désintérêt pour la question de l'infrastructure, puisque c'est pour la partie espagnole et non pour la partie française que la question du changement d'écartement se pose. Ce désintérêt se manifeste également dans les conférences consacrées au corridor méditerranéen. À titre d'exemple, lors de la conférence conjointe de Ferrmed et d'EU Core Net Cities qui s'est tenue à Barcelone en janvier 2015 sur le thème du corridor méditerranéen, l'ensemble des pays concernés par le projet transeuropéen étaient représentés. Les acteurs institutionnels qui composent la première table ronde témoignent une

[370] Kevin Sutton, « Le conflit autour du Lyon-Turin dans le Val de Suse. Vers une nécessaire reconsidération des basses vallées alpines », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2013, nº 1, p. 179- 201 ; Philippe Mühlstein, *Les projets d'infrastructures de transport, tous « inutiles et imposés » ? Réflexions et propositions sur le projet ferroviaire Lyon-Turin*, http://yonnelautre.fr/spip.php?article7216 , 25 mai 2014, (consulté le 3 juin 2015).

[371] Julien Beideler, « France-Espagne : LGV Perpignan-Figueras : 8 km de tunnel sous les Pyrénées », *Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment*, 2007, nº 5405, p. 62- 63 ; Marc Legrand et Eusebio Corregel Barrio, « LGV Perpignan-Figueras : l'axe ferroviaire à grande vitesse du Sud-Ouest de l'Europe », *Travaux*, 2009, nº 867, p. 24- 27 ; Patrice Chardard, « La ligne à grande vitesse Perpignan-Figueras », *Travaux*, 2007, nº 838, p. 26- 30 ; Jean-Pierre Charlanne, « La ligne ferroviaire à grande vitesse Perpignan - Figueras », *Revue générale des chemins de fer*, 2005, nº 32-33, p. 33- 36 ; Joan Lloret i Salvo, *Analyse géopolitique de la construction d'une LIGNE FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE entre la France (Perpignan) et l'Espagne (Figuères)*, Mémoire de Master 1, Université Paris-8, Saint-Denis, 2010, 134 p.

[372] Entretiens avec Eulalie Rodrigues, Responsable du secteur Réseaux européens de transports, corridors, financements communautaires, projets, et Jean Calio, co-directeur du corridor D, réalisés à Paris les 19 et 25 février 2013.

nouvelle fois de l'importance de la Catalogne dans le dispositif, mais également de la faible implication de la France. En effet, les quatre premiers orateurs sont présentés comme les émissaires respectivement de la Commission européenne, du Gouvernement catalan, du Gouvernement espagnol et du Gouvernement français. La DG-Move est représentée par Olivier Onidi, Directeur des Réseaux européens et de la Mobilité, le Gouvernement catalan est représenté par son Secrétaire aux Infrastructures et à la Mobilité Ricard Font, et le *Ministerio de Fomento* est représenté par Pascual Villate, Directeur général adjoint aux Infrastructures et au Transport. Tous trois occupent des fonctions élevées dans l'organigramme de leurs institutions respectives. À l'inverse, la France n'est représentée que par l'Adjointe au Chef du service des Transports de la DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) Languedoc-Roussillon, position bien moins élevée dans l'organigramme. De plus, par rapport aux autres représentants institutionnels, Karine Bussone semblait sur la défensive, peu à l'aise avec le sujet. Au-delà de l'anecdote, la France ne joue pas un rôle moteur dans la défense et la mise en œuvre du corridor méditerranéen, ce qui pose problème, étant donné sa position centrale pour le raccordement de la Péninsule ibérique au centre de l'Europe. C'est en cela que le rôle du coordinateur du corridor est essentiel.

Le corridor méditerranéen, tel qu'il apparaît dans les documents récents[373], est donc une superposition d'éléments qui ne correspondent que partiellement aux projets nationaux portés par le gouvernement espagnol. Le cadre relativement malléable qui entoure les projets fait néanmoins partie des conditions de possibilité des grands corridors transeuropéens dont l'existence même repose sur un consensus mou. Cette posture permet de prendre en compte, de manière modulable, d'une mouture à l'autre des RTE-T, les positions exprimées par chacun des acteurs à l'échelle régionale ou nationale, mais également par les groupes de pression. Le niveau institutionnel européen[374] est donc un puissant prescripteur qui fournit une vision et des cadres, bien que la mise en œuvre opérationnelle des projets soit déléguée aux échelons nationaux et locaux.

[373] Commission européenne, *TEN-T Implementation of the Priority Projects*, Bruxelles, Commission européenne, 2012, 310 p ; Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.*

[374] Jean-Pierre Wolff, « L'interrégionalité ferroviaire, des projets aux réalisations: jeux d'acteurs et aménagement du territoire » dans Michel Vrac, Pascal Bérion et Jean Varlet (dir.), *Interrégionalité et réseaux de transports*, Besançon, Presses universitaires de Franche-Comté, 2010, p. 13-21.

3. Ferrmed : une certaine vision du corridor méditerranéen

L'un des principaux acteurs du corridor est le groupe de pression Ferrmed, créé en 2004 au moment de la révision des RTE-T. Il propose sa propre définition du corridor méditerranéen. Ferrmed, installé auprès de la Commission européenne, mène une activité de *lobbying* grâce à l'organisation de conférences et à l'utilisation des médias, notamment espagnols. Il joue ainsi sur un double registre : le débat politique en Espagne, et le débat technique sur la scène européenne. S'il n'est pas à proprement parler un acteur institutionnel, cette situation à la jonction entre l'Espagne et l'Union européenne contribue à en faire l'un des principaux prescripteurs du corridor méditerranéen.

3.1. Des propositions concrètes pour le corridor méditerranéen

Ferrmed, en tant qu'association regroupant des acteurs économiques pour l'essentiel, apparaît comme le représentant contemporain des acteurs historiques du corridor méditerranéen. En élargissant au secteur public et à l'ensemble de l'Europe son aire de recrutement et en fédérant ainsi la base de la revendication, le groupe de pression parvient à jouer un rôle important dans la définition des projets européens et à être une force de proposition.

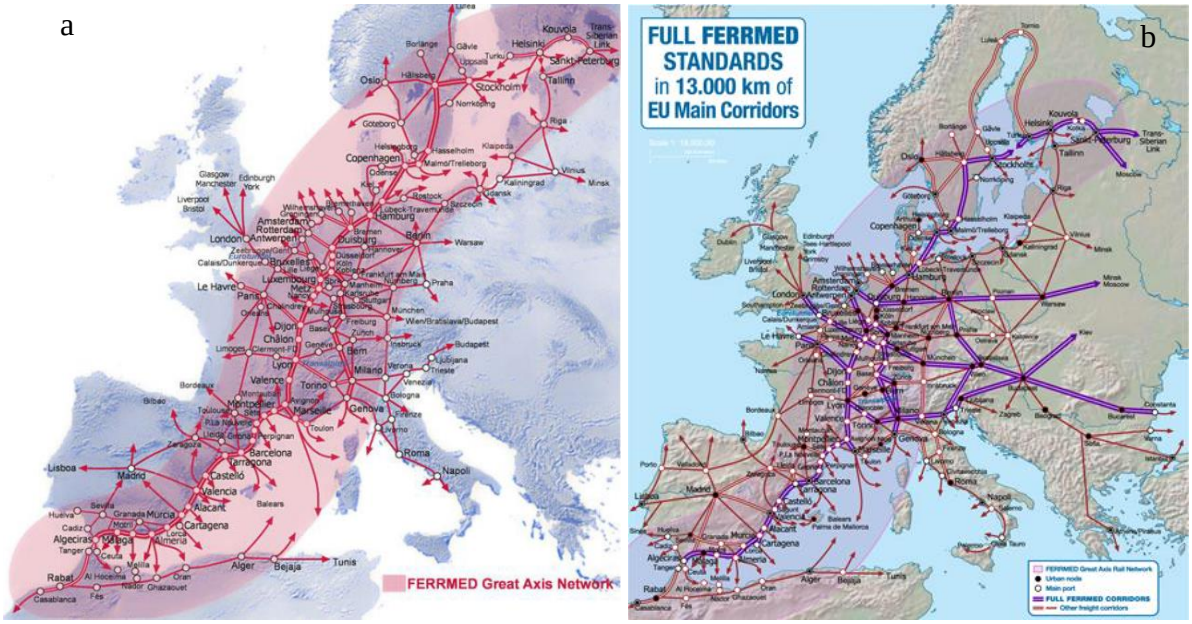
3.1.1. De l'axe au réseau : Ferrmed et les évolutions de la politique européenne

Établi à Bruxelles, Ferrmed a pour objectif annoncé d'œuvrer à la promotion d'un vaste corridor ferroviaire transeuropéen :

> « Il s'agit d'une association à caractère multisectoriel, créée à l'initiative du secteur privé pour améliorer la compétitivité des entreprises européennes à travers la mise en œuvre des « Standards FERRMED », l'obtention d'une meilleure connexion des Ports et des Aéroports avec leurs arrière-pays respectifs, la promotion du Grand Axe Ferroviaire de Marchandises Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée occidentale, la consolidation – avec d'autres associations – des principaux vecteurs de progrès dans l'UE et ses pays voisins (…) et le soutien du développement durable en réduisant la pollution et l'émission des gaz à effet de serre. »[375]

[375] Ferrmed, *Ce qu'est Ferrmed*, http://www.ferrmed.com/, (consulté le 27 février 2015).

Quoique l'objet revendiqué par Ferrmed soit bien plus étendu spatialement que le corridor méditerranéen espagnol, c'est bien ce dernier qui est au centre de sa réflexion.



Carte 15- Propositions de Ferrmed en 2009 (a) et 2013 (b)

Sources : (a) Ferrmed, 2009[376] ; (b) Ferrmed, 2013[377]

Les standards énoncés par Ferrmed ont vocation à être appliqués sur un réseau européen regroupant les principaux axes de communication. Le groupe de pression a produit à deux reprises des représentations cartographiques des axes auxquels il compte voir appliquer ses recommandations. Or si la carte a peu changé et si elle s'appuie sur une sémiologie quasi identique au cours du temps, le tracé du « grand axe Ferrmed » (*cf. Carte 15a*) a laissé place à un réseau dont les principaux corridors se confondent peu ou prou avec ceux du réseau central européen (*cf. Carte 15b*). Durant les premières années, la carte présentée par Ferrmed est celle d'un « grand axe » reliant Casablanca à Saint-Pétersbourg par la côte méditerranéenne espagnole, le couloir rhodanien, l'espace rhénan et le nord de la Mer Baltique. La colonne vertébrale ainsi dessinée est complétée d'un certain nombre d'axes secondaires la reliant à des villes importantes (et parfois à des villes moyennes), et dessinant les contours d'une aire d'influence élargie. Au plus près de l'étymologie de son nom, la proposition de Ferrmed correspond à un corridor ferroviaire méditerranéen dont les prolongements au sud et au nord relieraient la Méditerranée espagnole aux régions européennes économiquement les plus dynamiques et à l'Afrique du Nord. Cette vision axiale et très large n'a pas vocation à devenir

[376] Ferrmed, *Ferrmed Global Study. Ferrmed Great Axis Rail Freight Network and its Area of Influence.*, *op. cit.*
[377] Ferrmed, « Ce qu'est Ferrmed », art cit.

un corridor ferroviaire continu sur toute sa longueur, mais à créer l'image d'une Europe où les infrastructures ferroviaires seraient interopérables. La carte présentée par Ferrmed au moment de la révision des RTE-T de 2012 et 2013, si elle retient le même grand axe, apparaît assez différente. En effet, d'un axe inédit qui s'inscrivait comme la seule proposition d'envergure dépassant le morcellement des projets prioritaires des RTE-T, la proposition de Ferrmed est devenue celle d'un réseau intégrant les nouveaux « corridors multimodaux »[378]. En les groupant dans une catégorie unique, elle en donne une vision éminemment réticulaire qui gomme les distinctions entre projets. En outre, cette nouvelle mouture prend en compte des axes perpendiculaires à l'axe originel qui vont vers les nouveaux États membres. Toutefois, il est intéressant de noter que le tracé des 9 corridors multimodaux n'est pas pleinement repris dans les « *full Ferrmed corridors* », puisque l'axe Algésiras-Madrid-Saragosse est relégué au rang « d'autre corridor de fret ».

Ce choix peut être interprété comme une revendication forte de la part de Ferrmed en faveur du corridor méditerranéen tel qu'il est pensé en Espagne et en particulier dans les régions littorales. Par ailleurs, le choix de représenter sur la carte, avec un même figuré, des axes correspondant à des corridors multimodaux distincts selon les projets de l'Union européenne témoigne d'un positionnement fort de Ferrmed qui souhaite dépasser la cartographie institutionnelle européenne (*cf. Carte 12*) dans le sens d'une vision intégratrice qui fait notamment disparaître les frontières, bien présentes sur la carte de la Commission européenne.

3.1.2. Les standards Ferrmed à l'appui d'une proposition concrète

Dans sa présentation, la proposition de Ferrmed vise moins à faire accepter un tracé précis qu'à s'appuyer sur les décisions de l'Union européenne pour obtenir l'adoption d'un certain nombre de normes d'interopérabilité permettant d'améliorer l'efficacité et la rentabilité du transport de marchandises par voie ferrée en Europe. Les « standards » proposés s'appuient pour l'essentiel sur des expériences étrangères – en particulier nord-américaines en ce qui concerne les longueurs et gabarits de convois – et sur des études universitaires européennes[379]

[378] Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.*
[379] Jean-Arnold Vinois, « ERTMS, une opportunité sans précédent pour concrétiser l'interopérabilité du réseau ferroviaire communautaire », *Revue générale des chemins de fer*, 2004, nº 128, p. 9- 14 ; Fabienne Margail, « De la correspondance à l'interopérabilité: les mots de l'interconnexion », *Flux*, 1996, vol. 12, nº 25, p. 28- 35 ; Georges Ribeill, « Vers une Europe ferroviaire sans frontières techniques. Histoire de l'interopérabilité des

– en ce qui concerne l'interopérabilité et les projections de trafic[380]. Ferrmed s'appuie sur les grands objectifs de la Commission et formule des recommandations pour les atteindre.

Encadré 4- Principales orientations des propositions de Ferrmed

- Permettre l'interopérabilité des réseaux : gabarit des trains, écartement des voies au standard UIC, électrification, adopter de nouveaux standards pour le matériel roulant ;
- Améliorer la compétitivité du fret ferroviaire : augmenter la longueur des convois à 1 500 m dans toute l'Europe, augmenter les charges admises par essieu, limiter les pentes à 12‰, contourner les grandes agglomérations, installer des terminaux intermodaux efficaces, offrir des coûts d'exploitation homogènes et compétitifs ;
- Unifier le système de transports européen : coordonner l'action de l'Union européenne, de l'allocation des fonds à la gestion du réseau, fonder un réseau principal polycentrique adossé aux grandes logiques socio-économiques, instaurer ERTMS 2, unifier les systèmes d'exploitation et de traçabilité à l'échelle de chaque corridor ;
- Améliorer les conditions d'exploitation du réseau : séparer les flux de voyageurs et de marchandises, permettre la circulation 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, assurer la libre concurrence des opérateurs, harmoniser les formalités administratives et la législation, intégrer les principes de recherche et développement (R+D+4i : recherche + développement + innovation, identité, impact et infrastructure) dans la gestion du réseau.

Ferrmed publie en 2009 une étude très complète du « grand axe Ferrmed » de Casablanca à Saint-Pétersbourg[381] qui présente l'ensemble des recommandations techniques (*cf. Encadré 4*). Elle est publiée par la Commission européenne et sert de base aux revendications concernant le corridor méditerranéen, à un double titre. D'une part, Ferrmed a été fondé par des entrepreneurs catalans, qui constituent son socle. D'autre part, c'est entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe que se posent le plus vivement les problèmes d'interconnexion

chemins de fer européens ou Les heurs et malheurs d'un enjeu majeur », *Chemins de fer*, 2011, nº 527, p. 32- 38.

[380] Ces arguments sont couramment mis en avant lors des conférences organisées par Ferrmed pour promouvoir ses revendications. Ils ont également été énoncés lors d'un entretien avec Joan Amorós, Président de Ferrmed, mené à Paris le 26 mars 2013.

[381] Ferrmed, *Ferrmed Global Study. Ferrmed Great Axis Rail Freight Network and its Area of Influence., op. cit.*

et d'interopérabilité. Cette étude est confortée par d'autres publications du *lobby* qui viennent réaffirmer les mêmes principes et actualiser les propositions techniques[382]. Les aspects techniques évoqués par Ferrmed touchent aussi bien aux infrastructures qu'au matériel roulant et à la politique des transports. L'objectif annoncé est d'accroître la part modale du fret ferroviaire à hauteur de 30 à 35% du fret européen total, contre 18% en 2013 d'après les données Eurostat[383], tout en diminuant l'impact du transport de marchandises sur les émissions de CO_2.

Il est intéressant de noter que les propositions ainsi formulées peuvent être mises, quasiment point par point, en regard des priorités formulées par la Commission européenne, ainsi que de celles proposées par le *Pitvi* du Gouvernement espagnol (*cf. Tableau 6*). Les questions centrales de l'interopérabilité et de la mise aux normes européennes du réseau sont celles qui sous-tendent l'ensemble des projets. Elles font référence au registre technique, acceptable par l'ensemble des acteurs. Elles sont secondées par les questions de nature économique, comme la compétitivité du chemin de fer et le développement de l'innovation. Dans tous les cas, les objectifs mobilisés par les prescripteurs sont ceux qui sont le plus susceptibles de forger un consensus autour d'éléments connotés positivement.

Ministerio de Fomento	**Ferrmed**	**DG-Move**
Intégration du réseau	Interopérabilité (normes)	Faciliter la mise en place des réseaux transeuropéens
Compétitivité des transports, développement économique	Compétitivité du chemin de fer	
Intermodalité	Unifier le système européen de transport (coordination, sécurité…)	Système intégré multimodal et coordination du réseau
Innovation	Amélioration des conditions d'exploitation (législation, innovation, gestion…)	Développement des partenariats public-privé et de l'innovation
Mobilité durable		Diminuer l'impact des transports

Tableau 6- Objectifs énoncés par les différents prescripteurs

Le contraste entre les orientations aux contours volontairement lâches de la DG-Move, qui propose un schéma de planification, et les recommandations très concrètes de Ferrmed, qui cherche à démontrer, en mobilisant une rationalité scientifique, la faisabilité de ses propositions, est alors très visible.

[382] Cenit, *Mediterranean Corridor's South Layout Proposed by Ferrmed*, *op. cit.* ; Ferrmed, *Short, Medium and Long Term Action Plan Proposed by Ferrmed*, *op. cit.*
[383] Eurostat, « Répartition modale du transport de fret », art cit.

3.2. L'action de Ferrmed pour le corridor méditerranéen

Ferrmed a fait le choix de s'installer à Bruxelles, ce qui traduit bien sa volonté de peser sur le débat et sur les décisions en matière de planification européenne des transports. À ce titre, la date de création de Ferrmed – 2004 – qui correspond au processus de la première révision des RTE-T, est significative. En outre, les études publiées par le *lobby*[384] sont coéditées par les services de la Commission et trouvent un écho favorable auprès de la DG-Move. À ce sujet, Günther Ettl confirmait lors d'un entretien[385] que, satisfaites de la méthodologie et de la qualité des études en question, les équipes de la Commission s'étaient directement appuyées sur les propositions de Ferrmed pour définir les normes édictées dans la réglementation actuelle sur les corridors multimodaux. L'un des moyens d'action de l'association auprès des instances européennes repose donc sur sa capacité à fournir des études précises sur les infrastructures. En outre, marque supplémentaire de l'activité de Ferrmed auprès des instances européennes, le groupe de pression organise sa conférence annuelle dans les locaux du Parlement européen et y fait intervenir, ainsi que dans ses autres conférences, des députés européens et des membres de la Commission. C'est là le second moyen privilégié par l'association pour faire valoir ses intérêts : elle se pose non seulement en force de proposition et d'expertise, mais également en pivot d'un réseau d'acteurs. Ferrmed est d'ailleurs inscrit au Registre de Transparence de l'Union européenne comme *lobby* actif, cette activité faisant pleinement partie du jeu de la gouvernance européenne[386].

L'influence de Ferrmed ne s'exprime pas uniquement au niveau des institutions communautaires, mais également au niveau national et régional, en particulier en Espagne. L'association recourt également à son expertise et à son réseau, tout en développant d'autres vecteurs d'influence. La presse relaie très régulièrement les prises de position de Ferrmed[387], notamment lorsqu'il agit sur la scène nationale. Ses représentants, au premier rang desquels Joan Amorós, son Président, font pression auprès du gouvernement espagnol. Ils sont plus ou moins bien reçus au *Ministerio de Fomento*, comme en témoigne la position de Josefina Cruz Villalón, ancienne Directrice générale de la Planification (2004-2005), puis Secrétaire générale aux Infrastructures (2005-2008) du gouvernement socialiste Zapatero, qui confiait

[384] Ferrmed, *Ferrmed Global Study. Ferrmed Great Axis Rail Freight Network and its Area of Influence.*, *op. cit.* ; Ferrmed, *Short, Medium and Long Term Action Plan Proposed by Ferrmed*, *op. cit.*
[385] Entretien mené à Bruxelles, à la DG-Move, le 5 février 2015.
[386] U. Ayberk et F.-P. Schenker, « Des lobbies européens entre pluralisme et clientélisme », art cit.
[387] « Ferrmed pedirá a Pastor que agilice el corredor mediterráneo », *El País*, 7 févr. 2012 ; « Ferrmed critica la demora de inversión de Francia y España en el eje mediterráneo », *El País*, 4 mars 2014 ; Cristina Vázquez, « Ferrmed reclama 800 millones en dos años para acabar el tercer carril », *El País*, 20 janv. 2014 ; Santiago Navarro, « Ferrmed ultima el informe a Fomento sobre el corredor mediterráneo », *El País*, 12 juin 2012.

lors d'un entretien[388] avoir toujours refusé de recevoir les représentants de Ferrmed lorsqu'elle était en fonction. Enfin, au niveau national, Ferrmed est volontiers perçu comme le représentant des intérêts des régions littorales, et en particulier de la Catalogne, sa région d'implantation principale. Ce tropisme catalan est perceptible tout à la fois à travers la géographie des membres de Ferrmed, le personnel permanent du *lobby* – qui est largement d'origine catalane – et le choix des lieux de conférences – celles-ci se tenant régulièrement à Barcelone lorsqu'elles ne sont pas sises au Parlement européen (*cf. Chapitre 6*). Toutefois, le *lobby* a un recrutement plus large et une grande partie de son action consiste notamment à convaincre les acteurs privés ou publics de l'ensemble de l'axe qu'il défend du bien-fondé de ses revendications, au-delà des intérêts de telle ou telle région.

Ainsi, le travail des groupes de pression est un élément de la structuration du corridor méditerranéen. Il contribue à en faire l'objet de prises en charge institutionnelles qui mettent en relation des acteurs à différents niveaux, et avec des compétences diverses. Dans ce contexte, Ferrmed, principal groupe de pression défendant le corridor méditerranéen, peut être considéré comme un acteur décisif dans le processus de prise de décision et comme un médiateur incontournable entre régions et Union européenne.

Conclusion

L'ensemble des acteurs du jeu institutionnel font du corridor méditerranéen un objet complexe, né de la confrontation de différentes logiques politiques et territoriales. Au niveau national, on observe un consensus forcé, porté par un cadre européen contraignant et par le principe de subsidiarité qui donne une place importante aux échelons national et régional. Toutefois, des interrogations subsistent sur la longueur du corridor, ainsi que sur ses modalités concrètes. La variation de ces aspects pourtant essentiels est permise par la plasticité du corridor méditerranéen tel qu'il est défini par les institutions européennes. En effet, la délégation des réalisations concrètes aux échelons inférieurs se fait au profit d'une idée paneuropéenne permettant la mise en œuvre des objectifs communautaires. Elle conduit à une double ambiguïté : d'une part, si le corridor a donné son nom à l'un des 9 axes du réseau central européen, ce dernier ne correspond que très partiellement à des réalités

[388] Entretien réalisé à Séville, le 14 octobre 2013.

méditerranéennes ; d'autre part, les projets prioritaires incluent essentiellement des tronçons, au détriment d'une cohérence axiale, et ces derniers sont exclusivement destinés aux passagers alors que les corridors multimodaux sont censés être majoritairement orientés vers le fret. C'est dans cette anfractuosité que les groupes de pression trouvent une place en apportant une vision et des propositions concrètes dans l'espace laissé libre par les incertitudes des différents échelons décisionnels.

Toutefois, la planification aux différentes échelles, si elle échoue à définir le corridor comme un objet bien délimité, lui donne une existence institutionnelle, donc une certaine légitimité qui permet aux acteurs de s'en saisir. Abstraction faite des divergences matérielles introduites par les projets d'aménagement, ces derniers font du corridor un objet partagé par les différents acteurs aux différents échelons. La planification permet donc la construction d'un sens commun, dépassant les tensions entre acteurs, mais qui reste en grande partie à construire.

Chapitre 4
Le corridor méditerranéen dans ses territoires

"Usted podrá mandar en toda la ciénaga, pero en mi casa mando yo."

(Gabriel García Márquez, *Cien años de soledad*, 1987)

Introduction

Défini comme un projet d'infrastructures inscrit dans le temps long de l'aménagement du territoire espagnol, le corridor méditerranéen est ancré dans des logiques territoriales, politiques et économiques. À l'échelle de l'Espagne, il s'agit d'une part du contexte socio-économique, défini tant par les tendances structurelles de la démographie et de l'économie que par des éléments de nature conjoncturelle qui affectent le fonctionnement des secteurs productifs et des activités, dans lequel s'ancrent les projets. D'autre part, le contexte politique, voire géopolitique espagnol explique en partie les choix faits en matière d'aménagement du territoire, non seulement en fonction de la répartition institutionnelle des compétences, mais également en fonction du poids respectif des régions et de leur rapport au gouvernement central. Enfin, l'histoire de l'aménagement du territoire est aussi un facteur puissant d'explication des choix et des débats actuels. À plus petite échelle, les projets menés en Espagne s'inscrivent également dans un contexte qui dépasse la seule Péninsule ibérique et qui placent le corridor dans les grandes tendances de la mondialisation ainsi que dans le contexte spécifique de l'intégration européenne et des rapports de voisinage méditerranéens.

Il s'agit de montrer que le corridor prend place dans un espace méditerranéen marqué par des caractéristiques économiques et démographiques ainsi que par des spécificités politiques. Cela doit permettre de définir la manière dont ces spécificités font du corridor méditerranéen un espace singulier à la fois en Espagne et dans le contexte des échanges mondialisés. Dans cette perspective, une lecture des forces économiques, démographiques et politiques qui le

travaillent le corridor peut aboutir à la définition des enjeux qui en font un objet politique aussi important dans le débat national espagnol.

Dans un premier temps, nous essaierons de mettre en évidence la manière dont se construit un espace pertinent pour le corridor méditerranéen au prisme des indicateurs socio-économiques et des forces géopolitiques nationales. Nous montrerons ensuite que ce projet trouve une légitimité à des échelles plus petites par son inscription dans les logiques économiques et commerciales européennes et mondiales.

1 Le corridor méditerranéen travaillé par les forces du territoire en Espagne

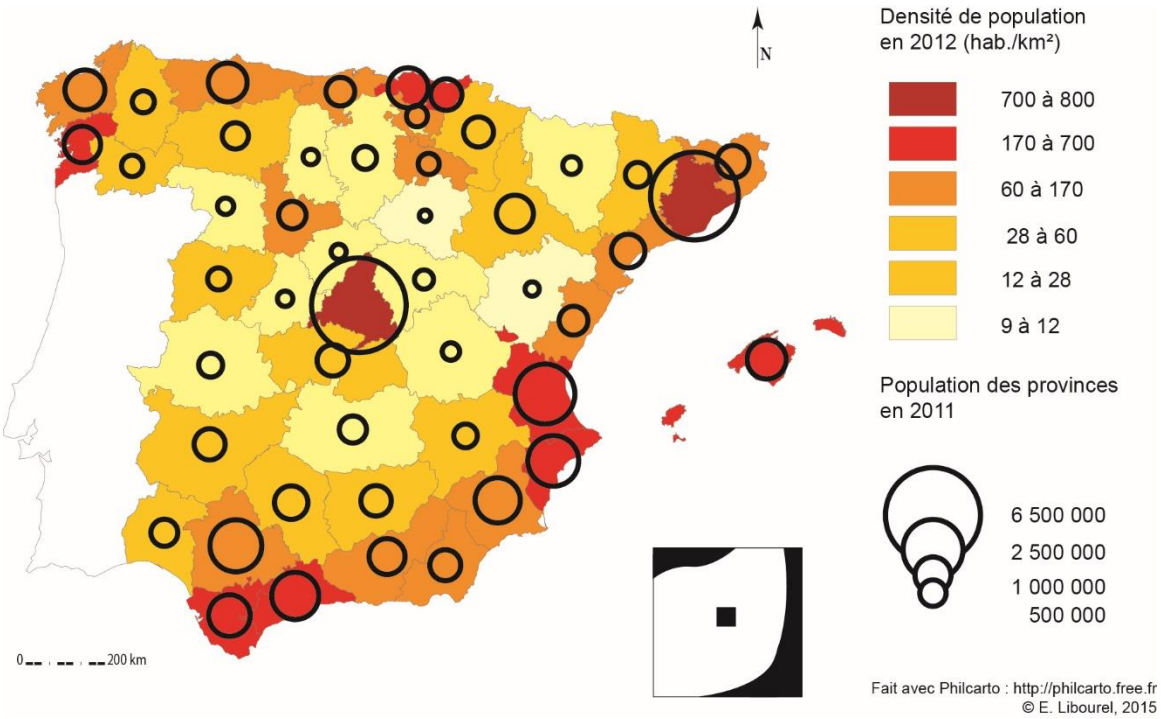
Le corridor méditerranéen s'inscrit dans un contexte territorial fort qui est à la fois porteur d'opportunités – notamment en termes d'avantages comparatifs, de valeur ajoutée liée au territoire, de dynamisme démographique et économique, d'identité et de culture – et facteur contraignant – par les tensions politiques qui le traversent, le contexte économique, et le poids de l'histoire. Ces forces qui modèlent le territoire ont un rôle dans la construction d'un espace pertinent pour le corridor et dans la définition même de l'objet. Afin de le caractériser, on proposera une série d'analyses fondées sur les principaux indicateurs économiques et démographiques, ainsi que sur les données de l'organisation politique espagnole.

1.1 L'axe méditerranéen en Espagne à l'aune des indicateurs socio-économiques

En Espagne, les régions méditerranéennes jouissent d'une position intéressante en termes démographiques et économiques. En effet, elles regroupent une part non négligeable de la population et connaissent des croissances fortes. Dans le même temps, ces régions concentrent, dans l'ensemble des secteurs, un grand nombre d'activités économiques, liées à la densité urbaine et aux débouchés portuaires, ainsi qu'aux aménités offertes par le littoral. Le corridor méditerranéen peut donc recouvrir l'une des principales lignes de force nationales.

1.1.1 Des régions méditerranéennes dynamiques du point de vue démographique

L'axe méditerranéen est démographiquement dynamique. D'après les données du dernier recensement, en 2011, les quatre Communautés autonomes littorales – la Catalogne, la Communauté valencienne, la Région de Murcie et l'Andalousie – représentent 47,77% de la population nationale. Si l'on considère les seules provinces strictement méditerranéennes, de Gérone à Cadix, elles comptent 38,46%[389] de la population. Ces chiffres sont régulièrement mobilisés, avec des approximations plus ou moins grandes et sans doute plus ou moins voulues, dans nombre de discours de revendication du corridor méditerranéen : le chiffre arrondi de 40 à 50% de la population nationale revient le plus souvent[390], mais il arrive que des chiffres plus élevés soient évoqués[391]. En outre, les densités les plus fortes se situent le long du littoral méditerranéen, autour de Madrid et sur le littoral atlantique (*cf. Carte 16*).

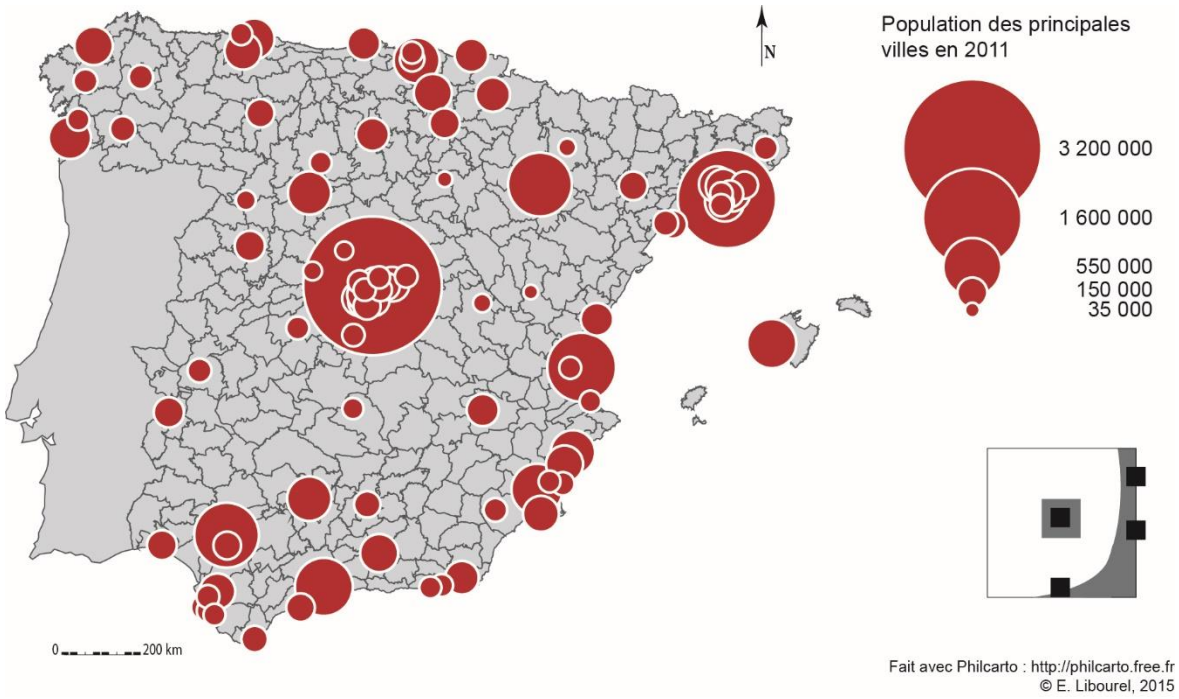


Carte 16- Population et densité des provinces espagnoles

Source : INE[392]

[389] INE, *INEbase: Operaciones estadísticas: clasificación por temas*, http://www.ine.es/inebmenu/indice.htm, (consulté le 4 mars 2015).
[390] Cet ordre de grandeur est le plus souvent mis en avant dans les conférences organisées sur le thème du corridor méditerranéen, en particulier par Ferrmed.
[391] Dans une présentation sur le corridor méditerranéen dans le cadre d'une journée d'études sur les gares, le 10 septembre 2013 à Barcelone, Jordi Follià, directeur du Service des Transports de Catalogne, avançait que le corridor méditerranéen représentait 33% du territoire national pour 86% de la population et du PIB.
[392] INE, « INEbase: Operaciones estadísticas: clasificación por temas », art cit.

En termes démographiques, un axe méditerranéen dense et fortement peuplé se dessine comme une ligne de force du territoire national. Les fortes densités qui le caractérisent se traduisent par un réseau urbain dense (*cf. Carte 17*) qui compte les deux villes les plus importantes après Madrid : Barcelone et Valence.



Carte 17- Population des 100 plus grandes villes espagnoles

Source : INE[393]

Les densités de population provinciales élevées et la présence de villes importantes par leur statut de métropoles nationales, ainsi que la forte densité urbaine du littoral par rapport au reste du pays dessinent un arc méditerranéen dynamique. Du point de vue des densités de population, il fait face à deux autres pôles majeurs que sont Madrid et sa région d'une part, et le littoral atlantique d'autre part, mais ce dernier connaît un réseau urbain plus faible. De ce fait, on aboutit à un schéma démographique de l'Espagne dans lequel deux structures principales se font face : la région capitale au centre de la Péninsule, et l'arc méditerranéen à l'est.

[393] INE, « INEbase / Demografía y población / Cifras de población y Censos demográficos », art cit.

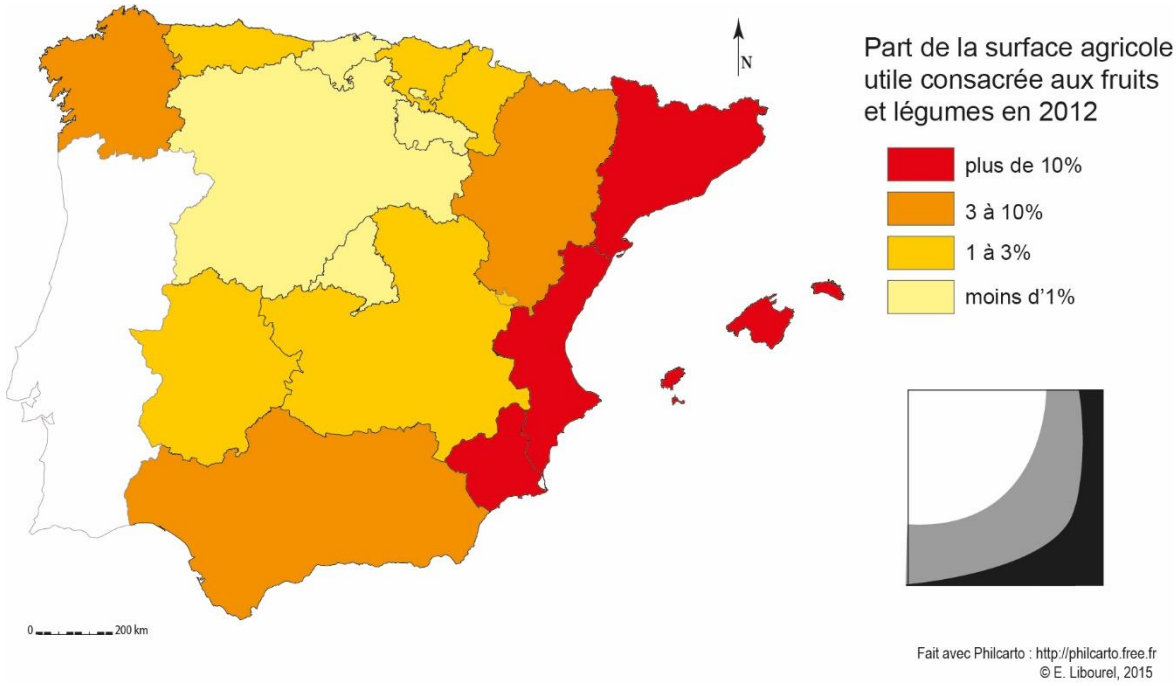
1.1.2 Le poids des régions méditerranéennes dans l'économie espagnole

Le poids économique des régions méditerranéennes en Espagne est régulièrement mis en avant. Il s'agit même de l'argument principal mobilisé par les groupes de pression et les acteurs revendiquant la création d'une ligne ferroviaire littorale, et ce depuis les années 1920 et 1930. Le même argument était d'ailleurs invoqué dans le rapport de la Banque mondiale de 1963[394] pour justifier le renforcement des infrastructures le long de la Méditerranée. Enfin, dans un article publié par les caisses d'épargne espagnoles, Julio Alcaide Inchausti distingue des « aires géoéconomiques »[395] parmi lesquelles un « arc méditerranéen nord » et un « arc méditerranéen sud » correspondant aux provinces littorales, respectivement entre Gérone et Alicante et entre Murcie et Cadix. À travers une série d'indicateurs démographiques et économiques, parmi lesquels la production de richesse et la consommation, l'auteur montre que « l'arc méditerranéen nord » est l'une des régions géoéconomiques les plus dynamiques d'Espagne dans la période 1995-2005. Il est également possible d'analyser la place de l'axe méditerranéen dans l'économie espagnole au prisme des principaux secteurs d'activité. Nous nous intéresserons en particulier au secteur agricole, qui est à l'origine des revendications du corridor méditerranéen et qui est toujours un secteur clé par la production de fruits et légumes frais, au secteur industriel, actuellement porteur des plus fortes revendications en faveur du corridor méditerranéen, et au secteur tertiaire, étant donné que le tourisme est l'une des activités les plus importantes des régions littorales.

Le secteur agro-alimentaire est caractéristique de l'Espagne méditerranéenne, et en particulier de l'Andalousie, de la Communauté valencienne et de la Région de Murcie[396]. Historiquement, il est porté par les agrumes, en particulier les oranges, production phare de la région de Valence[397]. On sait d'ailleurs que c'est de là qu'est partie la revendication d'un axe ferroviaire littoral. Toutefois, l'agrumiculture connaît dans les années 1990 et 2000 une crise liée notamment à l'émergence de nouveaux producteurs compétitifs sur le marché, en particulier le Brésil qui devient le principal fournisseur d'oranges pour l'industrie agro-alimentaire européenne, et l'Italie qui met l'accent sur une production de qualité labellisée.

[394] World Bank, *The Economic Development of Spain*, *op. cit.*
[395] Julio Alcaide Inchausti, « Delimitación y análisis de las áreas geoeconómicas españolas, años 1995-2000 », *Papeles de economía española*, 2002, nº 93, p. 246- 262.
[396] José Manuel Naredo, *Evolución de la agricultura en España (1940-2000)*, Granada, Universidad de Granada, 2004, 552 p.
[397] V. Abad García, *Historia de la naranja (1781-1939)*, *op. cit.* ; Irene Recaj Lambán, « La exportación española de cítricos », *Agricultura: Revista agropecuaria*, 1987, nº 661, p. 544- 545 ; J. Palafox Gamir, « Estructura de la exportación y distribución de beneficios. La naranja en el País Valenciano (1920–1930) », art cit ; R. Hérin, « L'agrumiculture espagnole », art cit.

Cette crise atteint son paroxysme dans les années 2010[398]. Le deuxième pilier de l'agriculture méditerranéenne espagnole est fondé sur les productions de *huerta*[399], c'est-à-dire de fruits et légumes frais exportés vers l'Europe. Bénéficiant de conditions climatiques favorables, les régions méditerranéennes – en particulier Murcie et Almeria – peuvent produire durant une importante partie de l'année et fournissent ainsi largement le marché européen[400] (*cf. Carte 18*).



Carte 18- Production de fruits et légumes en Espagne

Source : Eurostat[401]

Néanmoins, avec l'accroissement de la rapidité des échanges et l'amélioration des conditions de transport des denrées périssables, ainsi qu'avec l'abondance de la production de contre-saison des pays de l'hémisphère sud, le secteur agro-alimentaire espagnol souffre d'une

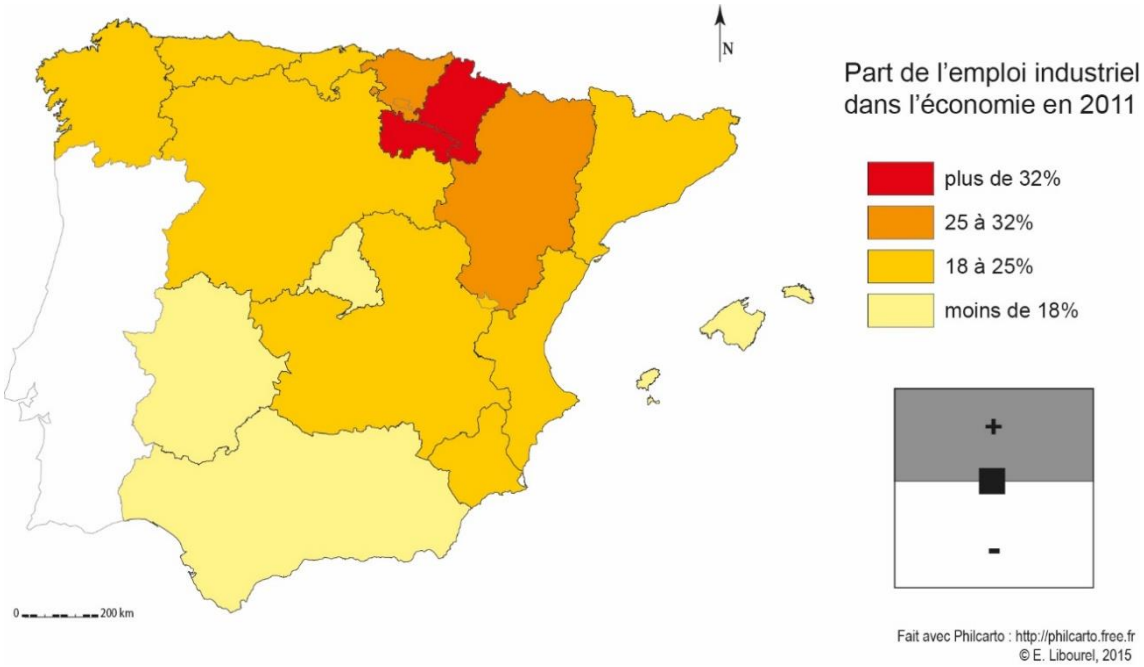
[398] Antonio Martínez, « Los cítricos en su momento más amargo », *Agricultura: Revista agropecuaria*, 2012, nº 947, p. 14- 17.
[399] R. Courtot, *Agriculture irriguée et organisation de l'espace dans les huertas de Valencia et de Castellon, Espagne*, *op. cit.* ; Philippe Ellerkamp, « Plaines de Valencia et du Vaucluse : l'espace de deux huertas », *Mappemonde*, 1997, nº 2, p. 20- 23 ; Robert Herin, « De la théorie de la huerta: Géographie comparée des huertas du Sureste espagnol, de Marrakech et de l'oasis d'Ispahan », *Revue de géographie de Lyon*, 1977, vol. 52, nº 2, p. 177- 196.
[400] Charlotte Emlinger, « Accords euroméditerranéens et libéralisation des échanges agricoles: quel accès au marché européen pour les fruits et légumes des pays méditérranéens ? », *Les Notes d'analyse du CIHEAM*, 2010, nº 55, p. 2- 11.
[401] Commission européenne, *Base de données - Eurostat*, http://ec.europa.eu/eurostat/data/database, (consulté le 11 mars 2015).

concurrence croissante[402], notamment de la part du Maghreb. Dans ce contexte, le projet de corridor méditerranéen, dont la revendication première était déjà liée au secteur agricole, refait surface comme un bon moyen d'améliorer la pénétration du marché européen par les productions espagnoles, en particulier grâce à des plates-formes logistiques multimodales efficaces (*cf. Chapitre 5*).

Les régions méditerranéennes occupent également une place importante dans le secteur industriel espagnol. Les prémices de la révolution industrielle espagnole se sont en effet largement appuyées sur l'artisanat présent en Catalogne, autour de Barcelone, ainsi que dans le Pays Basque, second pôle fondateur[403]. C'est la production textile qui a d'abord été développée, et qui est restée importante dans les régions méditerranéennes, avec désormais des *clusters* du vêtement et de la chaussure en Catalogne et dans les provinces d'Alicante et de Murcie[404]. Par ailleurs, certaines productions traditionnelles perdurent, comme la céramique à Castellón. Une industrie minière et chimique s'est ensuite développée autour des ports de la façade méditerranéenne. Toutefois, l'industrialisation espagnole est restée limitée et centrée sur les produits semi-manufacturés[405], et un clivage entre le nord du pays plus industrialisé, et le sud du pays, majoritairement rural, subsiste (*cf. Carte 19*). À côté du modèle industriel fondé sur les *clusters* spécialisés, une industrie est aujourd'hui particulièrement puissante sur l'arc méditerranéen. Il s'agit du secteur de l'automobile, qui a trouvé en Espagne des avantages comparatifs[406] lui permettant, tout en s'implantant en Europe, de bénéficier de coûts de main-d'œuvre relativement avantageux ainsi que de la proximité des grands ports. Aujourd'hui, Seat à Barcelone[407] et Ford à Valence[408] sont des acteurs incontournables du corridor méditerranéen. Les régions méditerranéennes accueillent donc à la fois des industries héritières des activités artisanales traditionnelles et des industries mondialisées.

---

[402] Ana Isabel Sánchez, « La "crisis del pepino" llama a la reflexión », *Agricultura: Revista agropecuaria*, 2011, nº 941, p. 374- 377.
[403] G. Tortella Casares, *El desarrollo de la España contemporánea*, *op. cit.*
[404] J.D. Romera Franco, « Dinámica industrial, planteamiento y ordenación del territorio en el municipio de Lorca (Murcia, sureste de España) », art cit.
[405] Jordi Nadal Oller, « El fracaso de la revolución industrial en España: Un balance historiográfico », *Papeles de Economía Española*, 1984, nº 20, p. 108- 125.
[406] Jordi Catalan, « La creación de la ventaja comparativa en la industria automovilística española, 1898-1996 », *Revista de historia industrial*, 2000, nº 18, p. 113- 156.
[407] « La apuesta y el ejemplo de Seat », *La Vanguardia*, 10 mai 2015 ; « Seat celebra que el Corredor Mediterráneo permitirá competir "de tú a tú" con otras regiones », *La Vanguardia*, 19 oct. 2011.
[408] Miguel Pérez Sanchó, « La industria del automóvil en la Comunidad Valenciana: el caso de Ford España » dans José Luis García Ruiz (dir.), *Sobre ruedas. Una historia crítica de la industria del automóvil en España*, Madrid, Síntesis, 2003, p. 127- 166 ; « Ford condiciona el futuro de la planta de Almussafes al Corredor Mediterráneo », art cit ; « Ford Almussafes, más cerca del Corredor Mediterráneo », art cit ; « La planta de Ford en Almusafes se conectará al Corredor Mediterráneo en ancho estándar », art cit.



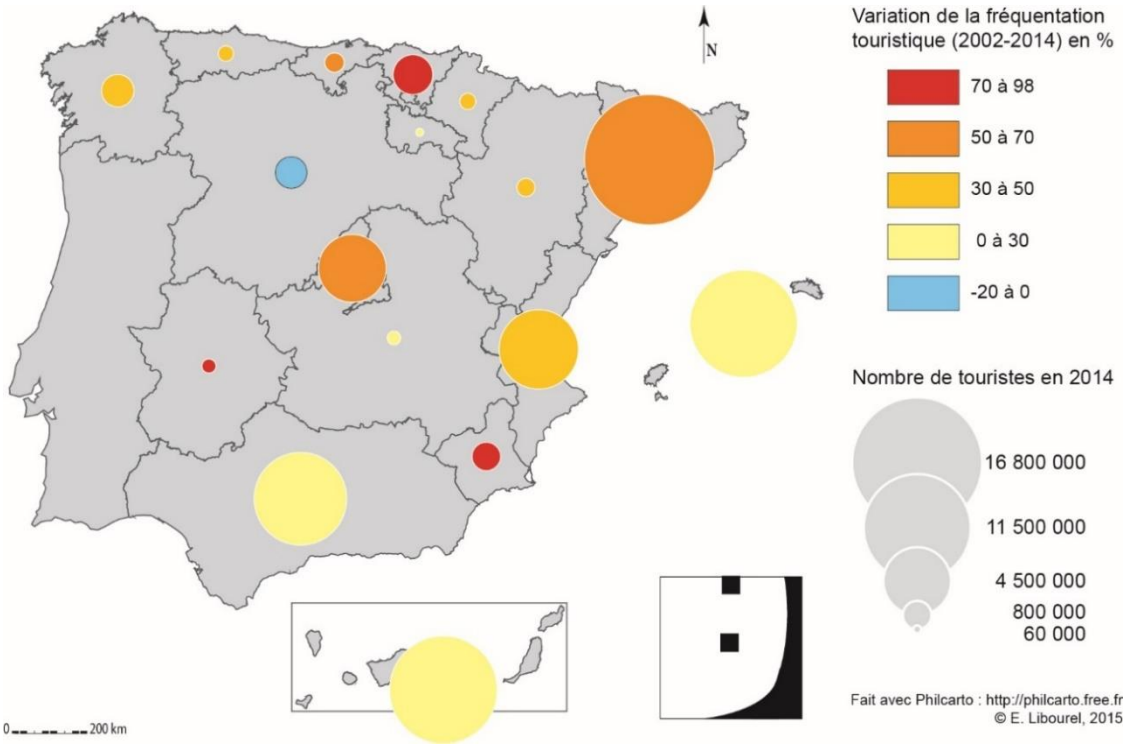
Carte 19- Part de l'emploi industriel en Espagne

Source : Eurostat[409]

Enfin, le secteur des services est, dans les régions méditerranéennes, principalement centré sur les activités touristiques. Les Communautés autonomes littorales accueillent l'essentiel des visiteurs et connaissent une fréquentation croissante (*cf. Carte 20*). Le modèle du tourisme de « *sol y playa* », fondé sur le soleil et la plage[410] s'est développé le long des côtes méditerranéennes avec l'aménagement de stations balnéaires intégrées, bétonnées, bien desservies par l'autoroute d'une part, puis par les aéroports et les vols *charters* d'autre part. Il constitue la source de revenus quasi exclusive de nombreuses communes littorales. Ce modèle, s'il existe toujours, connaît aujourd'hui une diversification[411] avec le développement de formes de tourisme nouvelles en centre-ville, mais aussi en milieu rural, avec des touristes de plus en plus mobiles. De plus, le tourisme d'affaires se développe dans les grandes villes[412]. Dans cette double optique, le développement d'une liaison à grande vitesse est un

[409] Commission européenne, « Base de données - Eurostat », art cit.
[410] Fernando Bayón Mariné et al. (dir.), *50 años del turismo español: un análisis histórico y estructural*, Madrid, Centro de Estudios Ramón Areces, 1999, 1106 p ; Ana Moreno Garrido, *Historia del Turismo en España en el siglo XX*, Madrid, Síntesis, 2007, 333 p ; Rafael Vallejo Pousada, « Economía e historia del turismo español del siglo XX », *Historia Contemporánea*, 24 avril 2012, nº 25, p. 203- 232.
[411] Antonio García Sánchez et Francisco Javier Alburquerque García, « El turismo cultural y el de sol y playa: ¿sustitutivos o complementarios? », *Cuadernos de Turismo*, 2003, nº 11, p. 97- 105 ; Salvador Antón Clavé, « De los procesos de diversificación y cualificación a los productos turísticos emergentes. Cambios y oportunidades en la dinámica reciente del turismo litoral », *Papeles de economía española*, 2004, nº 102, p. 316- 333 ; Salvador Antón Clavé, « Consideraciones sobre la reordenación y revitalización de núcleos turísticos. Revisión de procesos y experiencias », *Papers de Turisme*, 2014, nº 11, p. 33- 47.
[412] Armando Ortuño Padilla et al., « HSR passengers profile in "sun and beach" tourism destinies: the case of Alicante (Spain) », Paris, High-speed rail and the city, 2015.

élément clé, donnant lieu à de nombreuses recherches qui tentent, en Espagne, de quantifier l'impact de l'ouverture d'une LGV[413]. Ces recherches montrent que le profil du tourisme littoral a considérablement évolué, laissant une place croissante au tourisme d'affaires, mais aussi aux séjours urbains courts inclus dans un voyage en Espagne plus long. Ils montrent aussi que la variabilité saisonnière du tourisme est désormais moins quantitative – la fréquentation se fait toute l'année – que qualitative – le tourisme d'affaires et les voyages organisés pour les retraités espagnols se font à contre-saison. Enfin, le littoral bénéficie du report d'une partie du tourisme naguère à destination de l'Afrique du Nord, ainsi que d'une plus forte résidentialisation sous l'effet du développement des résidences secondaires[414].



Carte 20- Fréquentation touristique par Communauté autonome

Source : INE[415]

[413] Salvador Antón Clavé, Aaron Gutiérrez Palomero et Oscar Saladié, « High-speed Rail Services in a Consolidated Catalan Mediterranean Mass Coastal Destination: a Causal Approach », Champs-sur-Marne, High-speed Rail and the City, 2015 ; Daniel Albalate del Sol, Germà Bel i Queralt et Xavier Fageda, « Competition and cooperation between high-speed rail and air transportation services in Europe », *Journal of Transport Geography*, 2015, vol. 42, p. 166- 174 ; Daniel Albalate del Sol, « Evaluating HSR Access on Tourism: Evidence from Spanish Provinces and Cities », Champs-sur-Marne, High-speed Rail and the City, 2015 ; A. Ortuño Padilla et al., « HSR passengers profile in "sun and beach" tourism destinies: the case of Alicante (Spain) », art cit.

[414] Juan Requejo Liberal, « La segunda residencia lanza una OPA sobre el litoral andaluz: una grave amenaza sobre el modelo de ordenación territorial para el litoral », Gijón, Ordenación del territorio, política regional, medio ambiente y urbanismo, 2001 ; Silvia Sanz Blas, « Imagen global e intenciones futuras de comportamiento del turista de segunda residencia », *Revista europea de dirección y economía de la empresa*, 2008, vol. 17, nº 4, p. 95- 114.

[415] INE, *Hostelería y turismo*, http://www.ine.es/jaxi/menu.do?type=pcaxis&path=%2Ft11/trec/&file=inebase&L=0, (consulté le 4 août 2015).

Ainsi, quel que soit le secteur économique considéré, les régions méditerranéennes espagnoles occupent une place importante. Un arc littoral se dessine donc, concentrant une grande partie de l'agriculture, de l'industrie et du tourisme espagnols, face à Madrid qui, en tant que capitale nationale, reste le pôle majeur de commandement de l'économie.

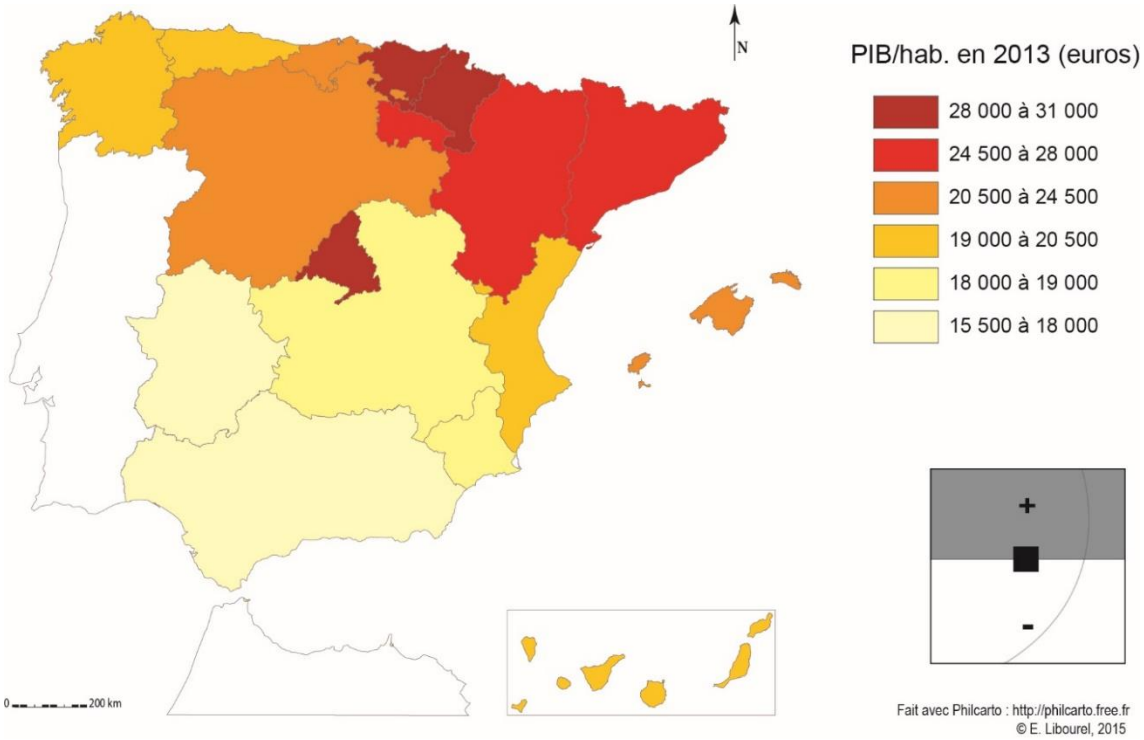
1.1.3 Les régions méditerranéennes dans la crise économique

Si l'économie des régions méditerranéennes est importante en Espagne tant sur le plan de l'agriculture que de l'industrie et du tourisme, la crise économique qui touche le pays depuis 2008 les atteint particulièrement. En effet, d'après Ricardo Méndez, Luis Abad et Carlos Echaves, qui publient en 2015 un atlas de la crise espagnole[416], les régions méditerranéennes sont les plus vulnérables à la crise. S'appuyant sur des critères économiques et sociaux, parmi lesquels la mesure des inégalités sociales, du chômage, du niveau de revenus et des investissements dans les secteurs de l'éducation et de la santé, les auteurs montrent que les provinces de Valence, Castellón, Murcie, Almeria et Tolède sont les plus touchées.

En termes de produit intérieur brut total, la Catalogne et Madrid font jeu égal, et les Communautés autonomes littorales sont parmi les plus riches. Toutefois, le PIB par habitant des Communautés autonomes montre un visage plus contrasté des régions méditerranéennes, témoignant d'une nette césure nord-sud (*cf. Carte 21*). Par ailleurs, l'évolution du PIB par habitant dans les Communautés autonomes depuis l'an 2000 indique une augmentation relativement faible de la richesse dans les régions méditerranéennes, par contraste avec de fortes hausses, souvent supérieures à 45% dans les régions du nord et de l'ouest. De même, durant la période de crise économique, c'est-à-dire depuis 2008, le PIB a diminué sur l'ensemble du territoire national, mais il accuse de plus fortes baisses dans les régions littorales (*cf. Carte 22*). L'arc méditerranéen se distingue donc en termes d'évolution de richesse, mais il s'inscrit en négatif comme l'espace le plus fortement touché[417].

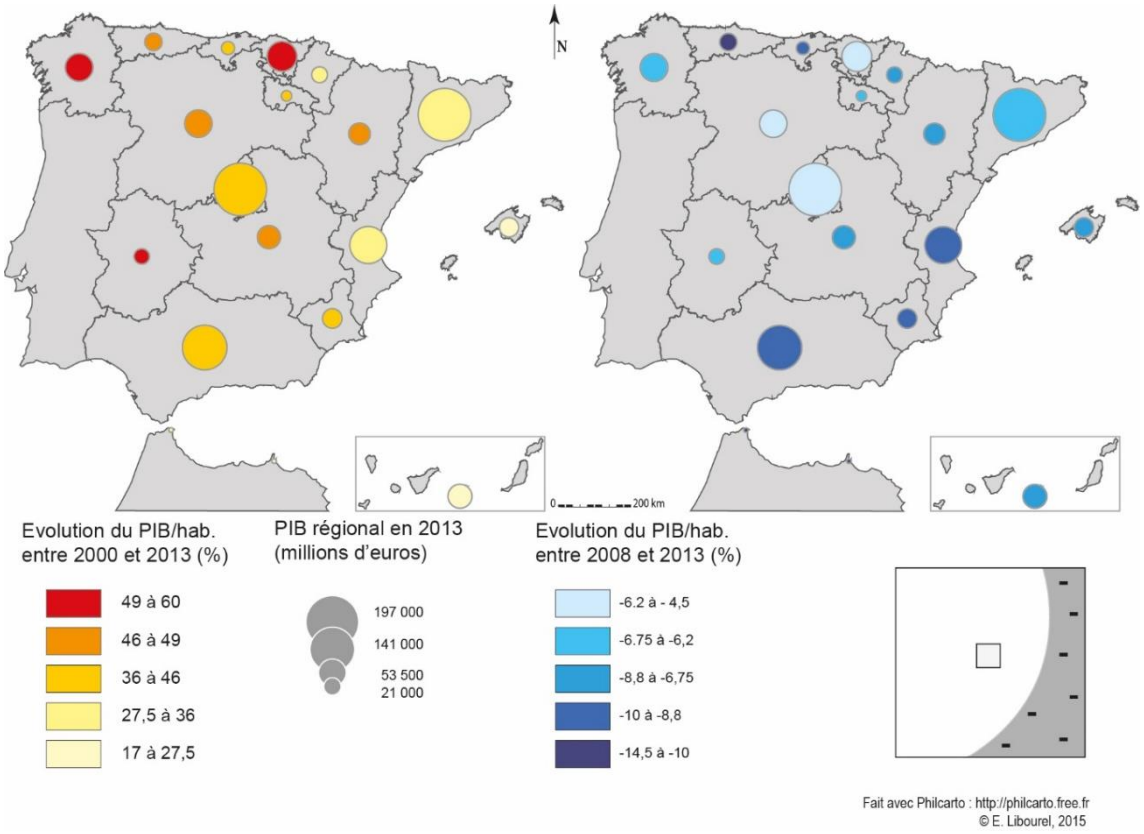
[416] Ricardo Méndez, Luis D. Abad et Carlos Echaves, *Atlas de la crisis: impactos socioeconómicos y territorios vulnerables en España*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2015, 301 p.

[417] Gérard Chastagnaret, « Banques, caisses d'épargne, immobilier et politiques publiques. Une lecture historienne de la crise financière espagnole : l'Espagne toujours différente ? », *Revue d'économie financière*, 2013, vol. 2, nº 110, p. 207-244 ; Juan Miguel Albertos Puebla et José Luis Sanchez Hernandez (dir.), *Geografía de la crisis económica en España*, Valence, PUV, 2014, 770 p.



Carte 21- PIB par habitant dans les Communautés autonomes en 2013

Source : Eurostat[418]



Carte 22- Évolution du PIB des Communautés autonomes

Source : Eurostat[419]

[418] Commission européenne, « Base de données - Eurostat », art cit.

La crise a fortement touché l'Espagne méditerranéenne, fragilisant tous ses secteurs d'activité. Le littoral est particulièrement vulnérable à la crise parce que le secteur du *ladrillo*[420] y est très développé et que la bulle immobilière y était importante[421]. Le corridor méditerranéen peut apparaître dans ce contexte comme un élément potentiellement dynamisant et comme un des moyens de faire face à la crise en renforçant le lien avec le marché européen par le biais de l'abaissement des temps et des coûts de transport des marchandises, mais également par le renouvellement de la desserte des zones touristiques au moyen de la grande vitesse ferroviaire. Par ailleurs, les régions méditerranéennes, dont les budgets ont fortement diminué pendant la crise, ont vu leur dette augmenter dans des proportions plus importantes que dans le reste de l'Espagne[422]. L'investissement de l'État dans la construction du corridor méditerranéen est donc vu par certains acteurs régionaux comme une mesure de justice spatiale destinée à compenser les pertes subies pendant la crise et à redynamiser les régions littorales (*cf. Chapitre 5 et 6*). La construction de nouvelles infrastructures de transport semble paradoxalement apparaître comme un moyen de sortir d'une crise pourtant née d'une trop grande activité de construction, notamment sur le littoral méditerranéen.

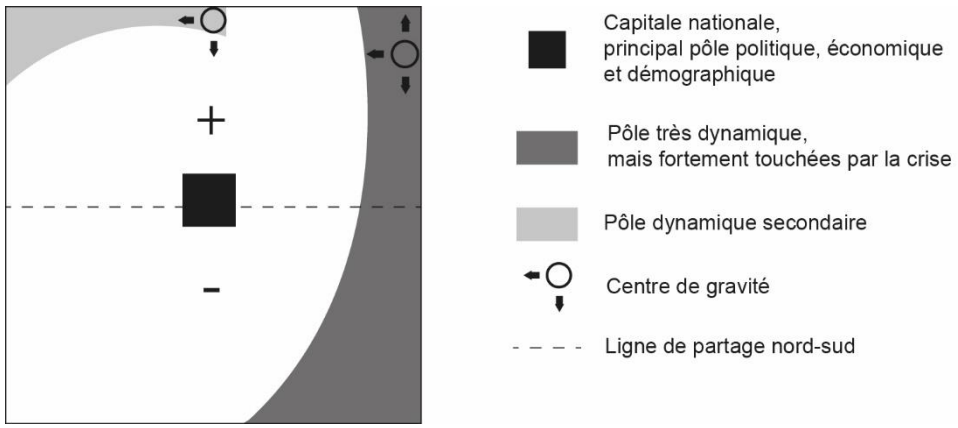


Figure 12- Les grandes structures du territoire espagnol

L'étude du corridor méditerranéen dans son contexte économique soulève un paradoxe : les régions méditerranéennes sont parmi les plus dynamiques en Espagne, tant du point de vue démographique que du point de vue des activités économiques ; pourtant, elles sont également les plus durement touchées par la crise déclenchée en 2008. En outre, elles connaissent de

[419] *Ibid.*
[420] Le terme de *ladrillo* (« brique » en espagnol) désigne le secteur de la construction.
[421] G. Chastagnaret, « Banques, caisses d'épargne, immobilier et politiques publiques Une lecture historienne de la crise financière espagnole », art cit ; N. Baron-Yellès, *L'Espagne aujourd'hui de la prospérité à la crise*, *op. cit.*
[422] Jaume Viñas, « El presupuesto autonómico para 2015 crece cinco años después », *Cinco Días*, 25 nov. 2014.

forts écarts de richesse qui se traduisent par un clivage nord-sud à l'échelle nationale qui fragmente l'axe méditerranéen.

Ainsi, l'espace dans lequel s'inscrit le corridor méditerranéen apparaît, selon les différents indicateurs, comme l'un des principaux pôles du territoire espagnol, dans un face à face constant avec Madrid et la région de la capitale, et parfois avec un pôle atlantique dont le centre de gravité se situe au Pays Basque (*cf. Figure 12*). L'arc méditerranéen se distingue donc comme un espace relativement cohérent au sein du territoire national, justifiant le projet de corridor méditerranéen.

1.2 Un corridor politique

L'axe méditerranéen se démarque dans le territoire national, ce qui en fait un espace politiquement identifiable. Or le projet de corridor est largement pris en charge politiquement à tous les niveaux, et il alimente le débat, à travers la question des compétences institutionnelles (*cf. Chapitre 3*), mais également à travers celle des oppositions partisanes et des affrontements entre échelons. En effet, le corridor méditerranéen est pris dans un jeu géopolitique à trois niveaux qui oppose Madrid aux régions méditerranéennes, mais également les régions méditerranéennes entre elles, et les régions littorales aux régions centrales de la Péninsule.

1.2.1 Un face à face entre Madrid et les régions méditerranéennes

Même si l'alternance de majorité dans le cadre du bipartisme politique espagnol[423] qui oppose le Parti populaire (PP) au Parti socialiste (PSOE) se traduit par l'édition de nouveaux plans d'infrastructures exprimant de nouvelles priorités (*cf. Chapitre 2*), une certaine stabilité des projets de transports s'observe. Les principaux grands projets semblent transcender les clivages partisans. En effet, la constitution du réseau à grande vitesse, lancée sous le gouvernement de Felipe González (PSOE), a été poursuivie sous les gouvernements Aznar (PP) et Zapatero (PSOE) et, bien que l'actuel gouvernement Rajoy (PP) ait annoncé une réduction des budgets qui lui sont consacrés, la réalisation des tronçons programmés à court

[423] Omar Guillermo Encarnación, *Spanish politics: democracy after dictatorship*, Cambridge / Malden, Polity, 2008, 192 p ; Richard Gunther, *The politics of Spain*, Cambridge / New York, Cambridge University Press, 2009, 264 p ; José M. Magone, *Contemporary Spanish politics*, 2nd edition., London / New York, Routledge, 2009, 490 p.

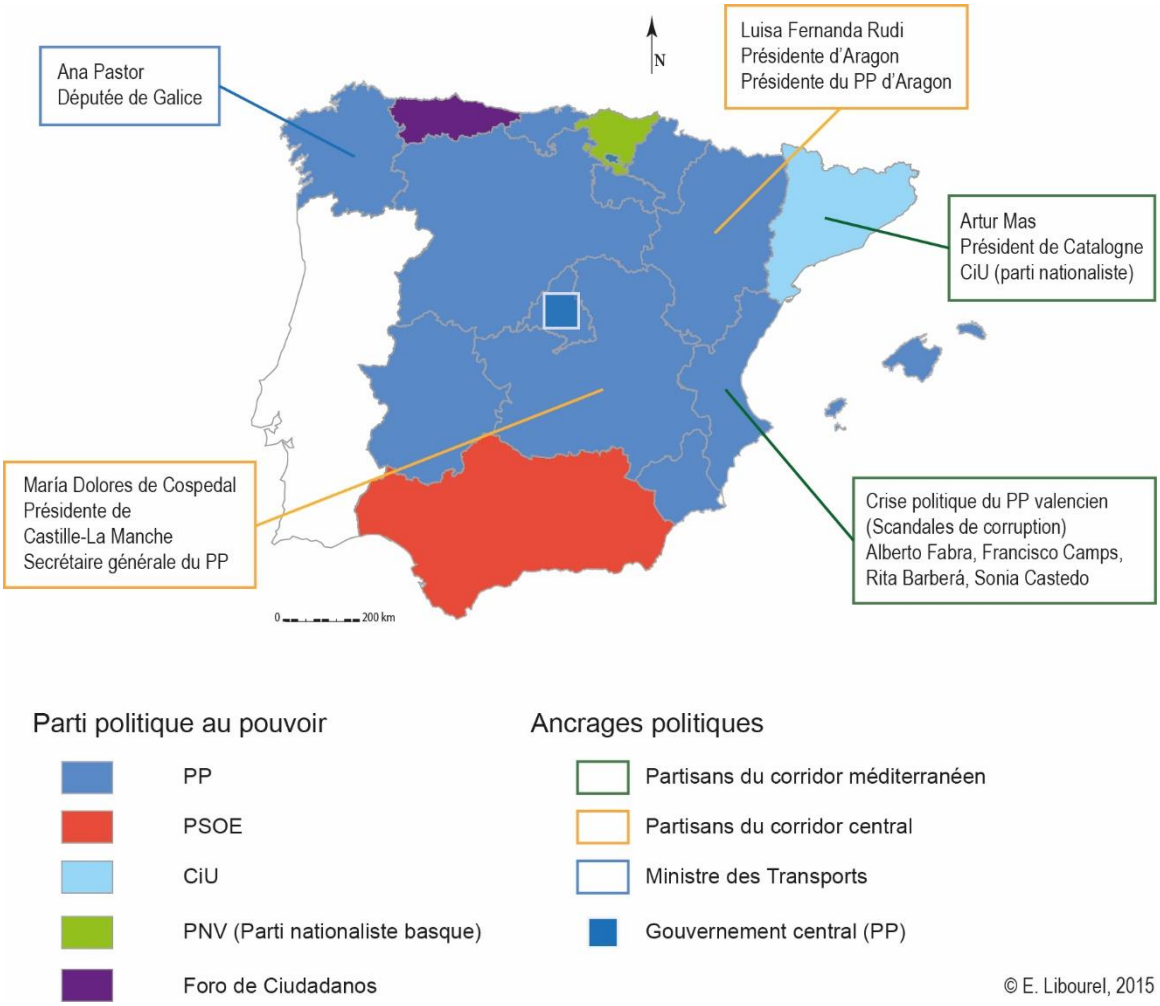
terme n'est pas remise en question, puisque les priorités du *Ministerio de Fomento* pour 2015 annoncent l'inauguration d'un millier de kilomètres de nouvelles LGV[424]. Il en va de même pour le corridor méditerranéen dont le projet, plus ou moins explicitement énoncé et soutenu, est toujours présent dans la planification nationale. Les compromis dont le corridor fait l'objet ne se jouent donc pas selon des logiques partisanes au niveau national.

Le fonctionnement politique espagnol impose de prendre en compte les relations entre les différents échelons institutionnels. José Magone parle à ce sujet « d'arènes électorales multi-niveaux[425] »[426], qui traduisent des intérêts parfois divergents en dépit d'une apparente convergence politique. Ce sont ces tensions politiques entre échelons institutionnels qui sont à l'origine des principaux désaccords sur le corridor méditerranéen. Sous les deux gouvernements de José Luis Zapatero (PSOE), les Communautés autonomes de Catalogne, Valence et Murcie sont gouvernées par des partis de droite (CiU[427] dans la première et le PP dans les secondes), ce qui ne compromet aucunement l'inscription d'une ligne ferroviaire littorale dans le *PEIT*. À l'inverse, l'apparente concordance politique entre les régions littorales et le gouvernement central de Mariano Rajoy n'exclut pas l'effacement du projet de corridor méditerranéen (*cf. Chapitre 3*). Le facteur de la convergence partisane entre les différents échelons institutionnels n'est donc pas déterminant. On peut dire que le corridor méditerranéen, par les multiples intérêts qu'il conjugue, transcende les clivages politiques traditionnels.

C'est donc plutôt dans l'ancrage territorial des appareils partisans que sont perceptibles les principaux facteurs de tension qui affectent la place du corridor méditerranéen dans les priorités nationales en matière de transport. En effet, le fonctionnement politique espagnol est fortement territorialisé[428], les partis nationaux connaissant des déclinaisons régionales et provinciales, avec lesquelles ils peuvent avoir des relations tendues. Si aujourd'hui le gouvernement central semble ne soutenir le corridor méditerranéen que du bout des lèvres et à cause de son inclusion dans les réseaux transeuropéens, c'est en bonne partie parce que ses principaux soutiens politiques se trouvent dans des régions qui non seulement ne sont pas concernées par le corridor méditerranéen, mais y voient de surcroît une concurrence à leurs

[424] F. Alonso, « Fomento inaugurará en 2015 más de 1.000 nuevos kilómetros de alta velocidad », art cit.
[425] "*Multi-level electoral arenas*".
[426] J.M. Magone, *Contemporary Spanish politics*, *op. cit.*, p. 50.
[427] Convergence et Union est un parti politique catalan d'obédience nationaliste, fondée sur les bases du libéralisme et de la démocratie chrétienne.
[428] J.M. Magone, *Contemporary Spanish politics*, *op. cit.* ; Julie-Anne Boudreau, « The politics of territorialization: regionalism, localism and other isms… The case of Montreal », *Journal of urban affairs*, 2003, vol. 25, nº 2, p. 179‑199.

propres projets de renforcement de leurs liaisons de transport ferroviaire, en particulier au corridor central (*cf. Carte 23*).



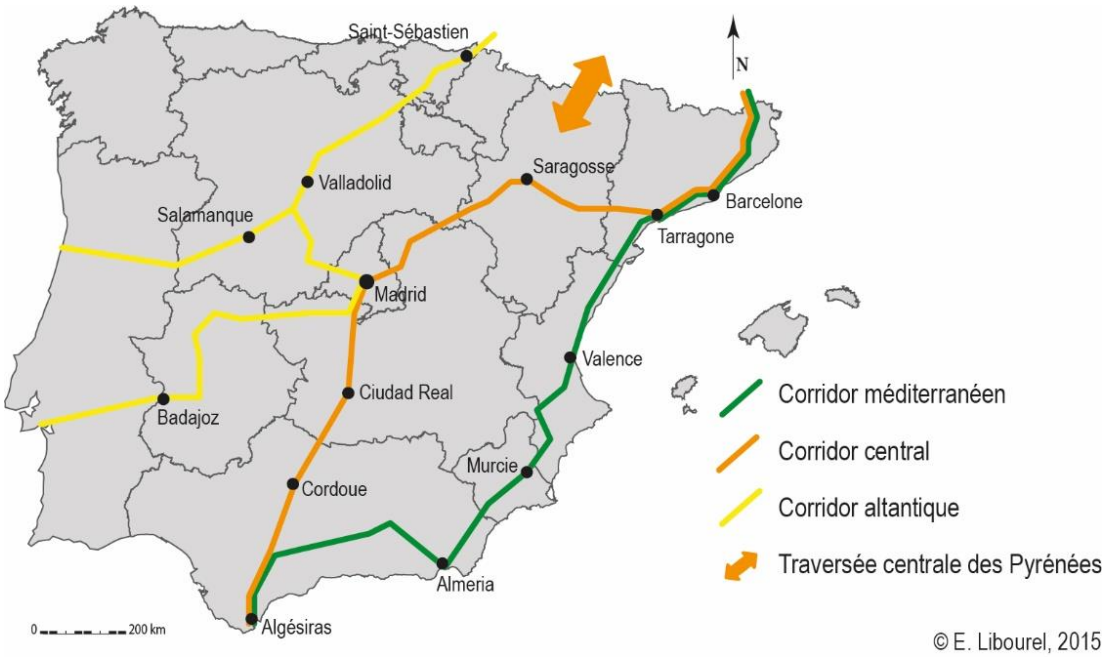
Carte 23- Jeu d'influence des Communautés autonomes avant les élections de 2015

Par exemple, María Dolores de Cospedal, présidente de la Communauté autonome de Castille-La Manche, est également Secrétaire générale du PP. Son influence dans le parti au pouvoir est donc importante. À l'inverse, si la Communauté autonome de Valence est bien gouvernée par le PP, la branche régionale du parti est actuellement en crise, ses principaux dirigeants étant accusés de corruption, comme Alberto Fabra et Francisco Camps, les deux derniers Présidents de la Communauté autonome, ou encore Rita Barberá, Maire sortante de Valence et Sonia Castedo, Maire sortante d'Alicante. Par ailleurs, la montée en puissance de l'indépendantisme catalan contribue à tendre les relations entre la Catalogne et le gouvernement central. Le rôle des équilibres politiques régionaux dans les instances partisanes nationales est donc fort, de même que l'influence de leurs chefs de file.

L'opposition réelle ou supposée entre la capitale et les régions méditerranéennes est à la base de la réflexion de certains acteurs du corridor méditerranéen (*cf. Chapitre 5*).

1.2.2 Trois corridors et une traversée : une opposition centre-littoral au prisme des corridors de transport

L'opposition entre le gouvernement central et les Communautés autonomes littorales sur le thème du corridor méditerranéen se joue à travers les jeux d'influence des différentes régions. Cette opposition s'explique par l'existence de plusieurs projets de corridors en Espagne qui, dans un contexte de restrictions budgétaires, sont perçus comme concurrents. Dès lors, les Communautés autonomes traversées par l'un ou l'autre projet se mobilisent pour l'obtention d'investissements prioritaires en matière d'infrastructures sur leur territoire.



Carte 24- Les trois corridors et la traversée des Pyrénées

Il existe trois corridors en projet en Espagne, inscrits à la fois dans les documents de planification nationaux[429] et parmi les projets prioritaires définis par la Commission européenne en 2005[430] et 2013[431] : le corridor méditerranéen, le corridor atlantique[432], et le corridor central (*cf. Carte 24*). Parmi eux, le corridor méditerranéen est très visible du fait de

[429] Ministerio de Fomento, *PEIT*, *op. cit.* ; Ministerio de Fomento, *PITVI*, *op. cit.*
[430] Commission européenne, *Trans-European Transport network*, *op. cit.*
[431] Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.*
[432] C. Prieto, *Analyse économique du Corridor atlantique de marchandises entre le Portugal, l'Espagne et la France vers le nord de l'Europe*, *op. cit.*

sa prise en charge politique par les régions littorales ainsi que par les acteurs du secteur privé. Le corridor atlantique, justifié dans la perspective européenne par la liaison entre le Portugal et le reste de l'Europe, et dans la perspective espagnole par le désenclavement des régions occidentales, ne fait généralement pas l'objet de réserves. Il est perçu comme le pendant du corridor méditerranéen à l'ouest[433] et à ce titre apparaît complémentaire. Le corridor central en revanche est intimement lié au corridor méditerranéen, les deux tracés étant concurrents[434]. Il s'agit en effet dans les deux cas de relier le sud de l'Espagne, et en particulier le port d'Algésiras à la France, en passant par la capitale dans un cas, par le littoral dans l'autre.

Par ailleurs, il existe également un projet de « traversée centrale des Pyrénées »[435], prolongement théorique du corridor central qui était inscrite dans les plans européens de 2005 (*cf. Annexe 2*), mais qui a disparu dans la dernière mouture en 2013. Cette traversée, qui consisterait dans le creusement d'un tunnel de base sous les Pyrénées, est soutenue en particulier par l'Aragon qui retrouverait ainsi le rôle stratégique d'interface avec la France que lui conférait le passage de Canfranc, abandonné au profit des points de franchissement littoraux en Catalogne d'une part et au Pays Basque d'autre part. Si les élus des régions frontalières continuent de soutenir le projet, son coût, son impact environnemental, les difficultés techniques de sa réalisation ainsi que les difficultés de raccordement au réseau français ont conduit à sa mise à l'écart dans les priorités européennes.

[433] Begoña Olabarrieta, « Mercancías sin fronteras. Los corredores Ferroviarios Europeos del Atlántico y del Mediterráneo cumplen 1 año », *Revista del Ministerio de Fomento*, 2015, nº 646, p. 2-3 ; José María Serrano Martínez, « Articulación territorial de la Península Ibérica mediante la red de transportes terrestres », *Revista de estudios regionales*, 2004, nº 69, p. 19-56 ; « La UE da el visto bueno final a los corredores Mediterráneo y Atlántico », *El País*, 5 déc. 2013 ; « Doce empresas solicitan 70 surcos en los corredores Atlántico y Mediterráneo », *La Vanguardia*, 17 nov. 2014.

[434] Eva Solé, *¿Corredor mediterráneo o corredor central?*, http://suite101.net/article/corredor-mediterraneo-o-corredor-central-a70224 , 3 juillet 2013, (consulté le 27 avril 2015).

[435] Aurélie Verzegnassi, *Un nouvel axe ferroviaire à grande capacité pour la traversée des Pyrénées - Enjeux et perspectives d'un projet d'infrastructure transfrontalière, à vocation européenne*, Thèse de doctorat, Université Toulouse 2, Toulouse, en cours sous la direction de Jean-Pierre Wolff ; Etienne Auphan, « La Travesía de los Pirineos, otro problema "Alpino" Europeo », *Revista Territorio y Desarrollo Local*, 2005, II, nº 5, p. 19-26 ; Antonio Aznar Grasa, « Travesía Central: antecedentes y escenarios predictivos », *Revista Territorio y Desarrollo Local*, 2005, II, nº 5, p. 37-42 ; « Alain Rousset croit en la traversée centrale des Pyrénées », *Ville, Rail & Transports*, 10 avr. 2013 ; *Traversée centrale des Pyrénées, le tube de l'année ?*, http://blogs.mediapart.fr/blog/friture-mag/050113/traversee-centrale-des-pyrenees-le-tube-de-l-annee-0, (consulté le 13 mars 2015).

1.2.3 Un jeu d'influences entre régions méditerranéennes

Les Communautés autonomes méditerranéennes – Catalogne, Communauté valencienne, Région de Murcie et Andalousie – présentent des différences, notamment sur leur degré d'autonomie dans le jeu institutionnel espagnol en général et sur leurs intérêts pour le corridor méditerranéen en particulier.

La Catalogne et Valence, si elles œuvrent toutes pour le corridor, sont traversées de dissensions profondes. En effet, la Catalogne revendique un plus haut degré d'autonomie, voire l'indépendance[436], contrairement à la Communauté valencienne qui ne tourne pas le dos à la capitale (*cf. Chapitre 2*). La Catalogne s'oriente politiquement, sous l'impulsion d'Artur Mas notamment, vers un processus de demande d'indépendance dans le cadre de l'Union européenne[437]. Dans ce contexte, le corridor méditerranéen est l'un des leviers utilisés par le gouvernement autonomique catalan à Bruxelles pour montrer son attachement à l'Europe et son implication dans les politiques communautaires. Point de passage obligé d'un corridor prioritaire transeuropéen, et plaque tournante de plusieurs associations d'entreprises et de villes européennes, la Catalogne, quel que soit son statut, aurait vocation à rester membre de l'Union. Dans le même temps, la Catalogne développe à l'échelle nationale un discours sur le déficit d'investissements de l'Espagne dans les infrastructures de la région[438] et sur le rattrapage nécessaire par la réalisation du corridor méditerranéen. Il y a donc dans l'exploitation du projet de corridor par la région une dimension politique qui dépasse l'intérêt de l'infrastructure elle-même.

En revanche, la Communauté valencienne, point de départ historique de la revendication du corridor méditerranéen, conserve un rapport de proximité à Madrid, dont le port et la plage sont des accès naturels. Toutefois, le partage d'une dimension littorale et d'une appartenance au domaine méditerranéen vient renforcer la construction d'une identité macro-régionale supposée[439]. Pour la région de Valence, bien reliée à Madrid, l'enjeu du corridor méditerranéen est double. Il consiste d'abord à améliorer la liaison de ses trois capitales de province (Castellón, Valence et Alicante) entre elles afin de consolider les liaisons régionales

[436] C. Trépier, *Analyse géopolitique de l'indépendantisme en Catalogne*, *op. cit.* ; J. Marcet et al., « 35 ans d'élections en Catalogne », art cit.
[437] C. Trépier, « L'indépendance de la Catalogne, un débat européen d'abord politique », art cit ; Paul Alliès, Joan Marcet et Jacques Fontaine, « La Catalogne sur le chemin de l'indépendance ? », *Pôle Sud*, 2014, vol. 40, nº 1, p. 5-12.
[438] Nacima Baron-Yellès et Barbara Loyer, *L'Espagne en crise(s). Une géopolitique du XXIe siècle*, Paris, Armand Colin, 2015, 264 p.
[439] Juan Romero González et Miquel Alberola (dir.), *Los límites del territorio*, *op. cit.*

principales et de les arrimer au réseau national. Il consiste ensuite à intégrer la région dans un système de flux plus large qui comprend l'amélioration de la liaison à Barcelone, la connexion avec l'Europe et la création d'un nœud entre axe littoral et axe radial à Valence. L'enjeu est donc ici le renforcement du réseau de transport à toutes les échelles et la valorisation de la situation de la capitale régionale sur ce réseau. De la sorte, la Communauté valencienne cherche également à éviter d'être distancée par la Catalogne, quant aux flux de marchandises en particulier.

La Région de Murcie est, elle, assez proche de la province d'Alicante en termes économiques. Son économie ainsi que ses réseaux de transport sont très liés à ceux d'Alicante[440], de même que la LGV prévue pour relier Madrid à Murcie est une extension de la ligne Madrid-Levante. Les enjeux de la région dans le corridor méditerranéen sont donc sensiblement les mêmes que ceux de Valence, avec un accent mis sur le renforcement de la liaison entre les deux Communautés autonomes. Le port de Carthagène, spécialisé en grande partie dans le transport des hydrocarbures, n'est pas dans une situation lui permettant de tirer des bénéfices directs de la liaison ferroviaire littorale.

Enfin, l'Andalousie est une région étendue et fragmentée. Toutes les provinces qui la composent ne sont pas orientées vers les mêmes régions, et ce ne sont que les acteurs des provinces d'Almeria, Malaga et Grenade qui prennent part aux revendications du corridor méditerranéen. En effet, il est possible de distinguer plusieurs ensembles territoriaux en Andalousie. Il existe une première opposition entre l'intérieur, essentiellement tourné vers Madrid et centré sur Séville, et le littoral méditerranéen dont les ports et les villes sont plus volontiers tournés vers les autres régions méditerranéennes[441]. Par ailleurs, une fracture est-ouest est également perceptible en Andalousie, opposant les provinces occidentales, proches du Portugal et de l'Atlantique, dont le débouché historique est le centre de la Péninsule, bien reliées à Séville et à Madrid, donc plutôt tournées vers le corridor central, et les provinces orientales, pour lesquelles la liaison avec Séville est moins bonne[442], et qui se tournent vers le

[440] José María Serrano Martínez, *Los transportes en la Región de Murcia: accesibilidad y desenclave dentro del conjunto español*, Murcia, Fundación Centro de Estudios Históricos e Investigaciones Locales Región de Murcia, 2001, 318 p ; J.D. Romera Franco, « Dinámica industrial, planteamiento y ordenación del territorio en el municipio de Lorca (Murcia, sureste de España) », art cit ; Francisco Calvo García-Tornel, « L'arc méditerranéen espagnol : un espace désarticulé », *Méditerranée*, 1994, vol. 79, nº 1, p. 51-60.

[441] Rafael Esteve Secall, « La dialéctica costa-interior en Andalucía », *Revista de estudios regionales*, 1988, nº 22, p. 173‑190.

[442] Josefina Cruz Villalón, « La política de ordenación del territorio en Andalucía », *Boletín económico de Andalucía*, 1999, nº 25, p. 293‑304 ; Josefina Cruz Villalón, « El Plan de ordenación del territorio de Andalucía: el reto de su elaboración », *Cuadernos geográficos de la Universidad de Granada*, 1996, nº 26, p. 225‑238.

corridor méditerranéen comme solution aux lacunes de leurs connexions ferroviaires. Les élites politiques siégeant à Séville, dans la partie occidentale et intérieure de l'Andalousie, qu'elles soient socialistes ou conservatrices, ont toujours soutenu la liaison entre Algésiras et Madrid, sacrifiant l'Andalousie orientale au nom de l'intérêt du port d'Algésiras qui, situé sur les grandes routes maritimes, peut être une porte d'entrée de l'Europe. Cette partition interne à l'Andalousie explique l'activisme actuel des élites de Malaga et d'Almeria pour obtenir le corridor méditerranéen, notamment via leur engagement dans Ferrmed[443], alors que le port d'Algésiras s'est retiré du lobby dont il faisait pourtant partie au moment de sa création.

À l'opposé des discours cohérents sur le corridor méditerranéen, les régions littorales sont traversées par des clivages nombreux et par des divergences d'intérêts irréductibles. Le projet de corridor méditerranéen peut alors apparaître comme un facteur de construction d'une unité des régions traversées, soit dans une logique de projet, l'unification se faisant alors autour d'un objectif commun, soit dans une logique de structuration du territoire, l'unité résultant *a posteriori* des effets de la nouvelle liaison ferroviaire.

Ainsi, l'axe méditerranéen semble, au prisme des indicateurs socio-économiques, doté d'une certaine cohérence, ce qui en fait l'un des espaces structurants du territoire national face à la région de Madrid et au littoral atlantique. Il est néanmoins traversé de forts clivages politiques. Le corridor, en tant que projet d'aménagement, est donc le fruit du contexte socio-économique – sur lequel s'appuie sa légitimité – d'une part, et du contexte politique – dont il traduit les tentatives de dépassement des divergences – d'autre part. Il est un objet de politique nationale, à l'interface entre les enjeux intérieurs espagnols et l'inscription dans des logiques à plus petite échelle.

2 Le corridor méditerranéen ancré dans les échanges internationaux

Le corridor méditerranéen n'est pas uniquement un projet ancré sur le littoral espagnol. Il subit également l'influence des logiques macro-régionales et mondiales. En effet, les

[443] Le 27 janvier 2015, lors d'une conférence de Ferrmed et d'EU Core Net Cities à Barcelone, le maire de Malaga proposait d'accueillir le prochain événement organisé par le groupe de pression et d'en orienter la thématique autour de la question de la liaison des villes andalouses littorales.

phénomènes liés à l'intégration régionale et aux différents processus de la mondialisation sont à la fois un cadre général dans lequel s'inscrit le corridor méditerranéen, un élément de l'argumentation en sa faveur, et un facteur d'explication des choix d'aménagement qui sont faits aux échelles les plus grandes. Le corridor, par sa vocation à améliorer les communications de la façade portuaire méditerranéenne, est directement au contact avec les logiques des échanges internationaux.

2.1 L'horizon euro-méditerranéen

Le corridor s'inscrit dans un double contexte d'intégration européenne et d'appartenance à un espace méditerranéen marqué par une histoire commune depuis l'Antiquité romaine, que les travaux d'historiens et de géographes comme Fernand Braudel[444] reprennent. À l'échelle de l'Espagne, la Méditerranée joue un rôle d'interface et de référent culturel important[445]. La construction d'un espace euro-méditerranéen à travers des politiques de coopération semble renforcer la pertinence des projets de transport dans les régions littorales, si ceux-ci sont susceptibles de favoriser les communications à l'échelle du Bassin méditerranéen.

2.1.1 L'insertion commerciale des régions méditerranéennes espagnoles en Europe

Le corridor méditerranéen est d'abord pensé par les acteurs institutionnels et économiques nationaux comme un moyen de relier l'Espagne, en situation périphérique accentuée par les élargissements successifs de l'Union à l'est, au centre économique européen. Cette version est également celle que défend Ferrmed, et elle est cohérente avec les principes qui ont guidé la mise en place des RTE-T au début des années 1990, peu de temps après l'adhésion de l'Espagne à la CEE en 1986. Néanmoins, avec la nouvelle version du réseau central européen, le corridor méditerranéen apparaît plutôt comme un nouvel axe est-ouest méditerranéen reliant entre elles des régions du sud de l'Europe. Or la revendication des acteurs

[444] Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Thèse de doctorat, Université de Paris (1896-1968). Faculté des Lettres, France, 1949, xv+1160 p ; Fernand Braudel, Jean Guilaine et Pierre Rouillard, *Les mémoires de la Méditérranée : préhistoire et antiquité*, Paris, Librairie générale française, 2001, 574 p.

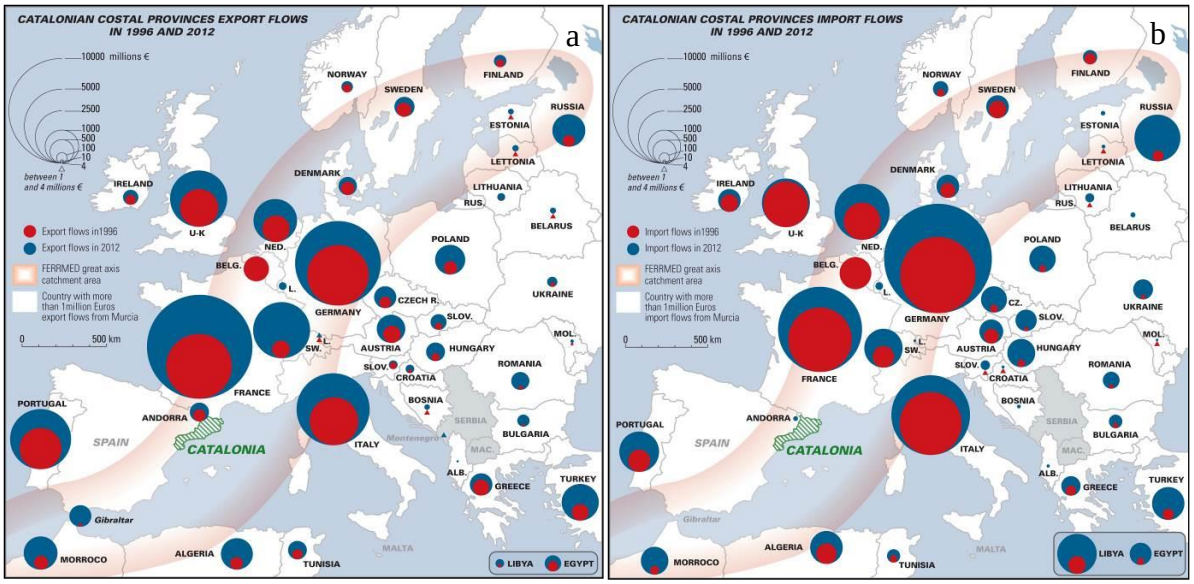
[445] Ministerio de Fomento, *España en el Mediterráneo. La construcción del espacio*, Madrid, Catalogue de l'exposition, 2006.

économiques porte sur un accès aux marchés de l'Europe rhénane notamment, et en particulier de la France et de l'Allemagne, leurs principaux partenaires commerciaux.

Nous proposerons donc une analyse du profil commercial de l'axe méditerranéen à l'aide d'un système d'information géographique intégrant des données de la base *Datacomex,* publiée par le Ministère de l'Économie et de la Compétitivité[446]. Cette base de données fournit des chiffres désagrégés à l'échelle des NUTS 3, qui correspondent aux provinces espagnoles, ce qui permet de mesurer les échanges entretenus en matière d'importations et d'exportations entre les provinces littorales espagnoles et les différents pays européens. Par ailleurs, la base de données comporte des informations détaillées sur la nature des marchandises échangées et les moyens de transport utilisés. La cartographie présentée ici a été élaborée avec Ibtissem Tounsi-Guérin dans le cadre d'une communication internationale[447]. Les chiffres retenus sont ceux des exportations et des importations de tous types de marchandises réalisées par voie terrestre, afin d'intégrer les possibilités principales de report modal. Le périmètre retenu est celui des provinces littorales, agrégées par ensembles qui correspondent aux Communautés autonomes en excluant les provinces non littorales.

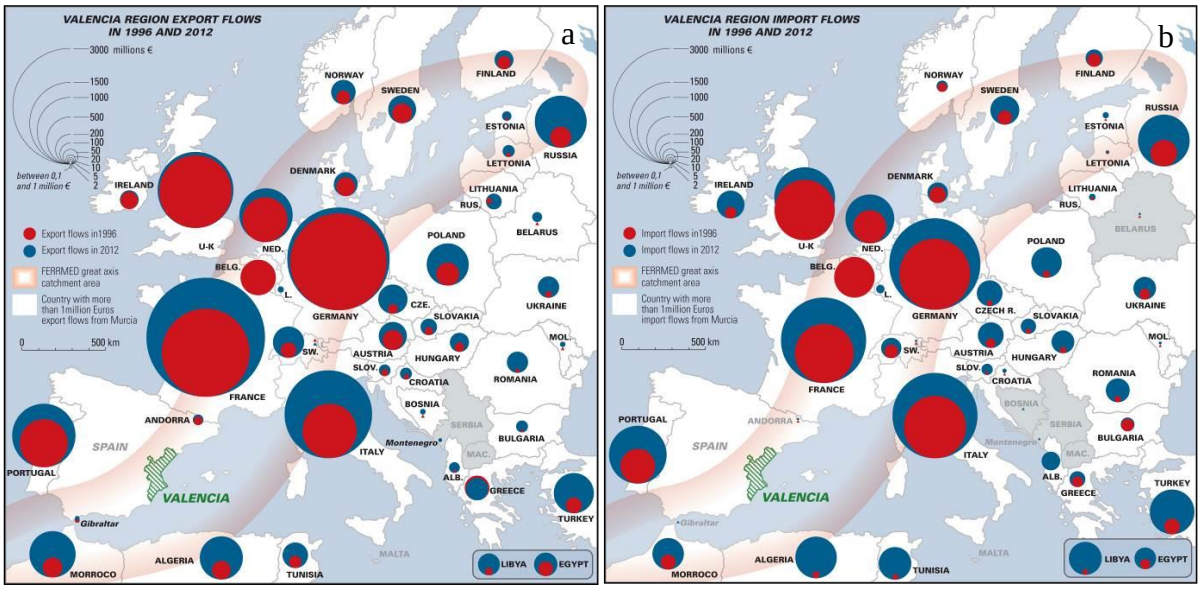
La Catalogne (*cf. Carte 25*) entretient une proximité culturelle et historique avec la France, qui est aussi sa voisine immédiate et sa partenaire commerciale principale. Les provinces littorales catalanes réalisent vers la France la plus grande partie de leurs exportations. L'Allemagne est également une partenaire économique majeure, en particulier en ce qui concerne les importations, élément qui peut être mis en rapport avec le développement de l'industrie automobile en Catalogne. Il est intéressant de noter que le tracé du grand axe Ferrmed, dessiné par des acteurs essentiellement catalans à l'origine, suit parfaitement l'axe formé par ces partenaires. En outre, les exportations sont devenues, entre 1996 et 2012, plus importantes que les importations, ce qui renforce le poids de la Catalogne comme moteur pour le commerce extérieur espagnol et donc comme acteur majeur du corridor méditerranéen du point de vue économique.

[446] Ministerio de Economia y Competitividad, *DataComex - Estadísticas del Comercio Exterior*, http://datacomex.comercio.es/principal_comex_es.aspx, (consulté le 14 mars 2015).
[447] Eloïse Libourel et Ibtissem Tounsi-Guérin, « TEN-T Projects in their Geo-economic Context: a Case Study of the Trade Shape of the Spanish Mediterranean Railway Corridor », Francfort, European Transport Conference, 2014.



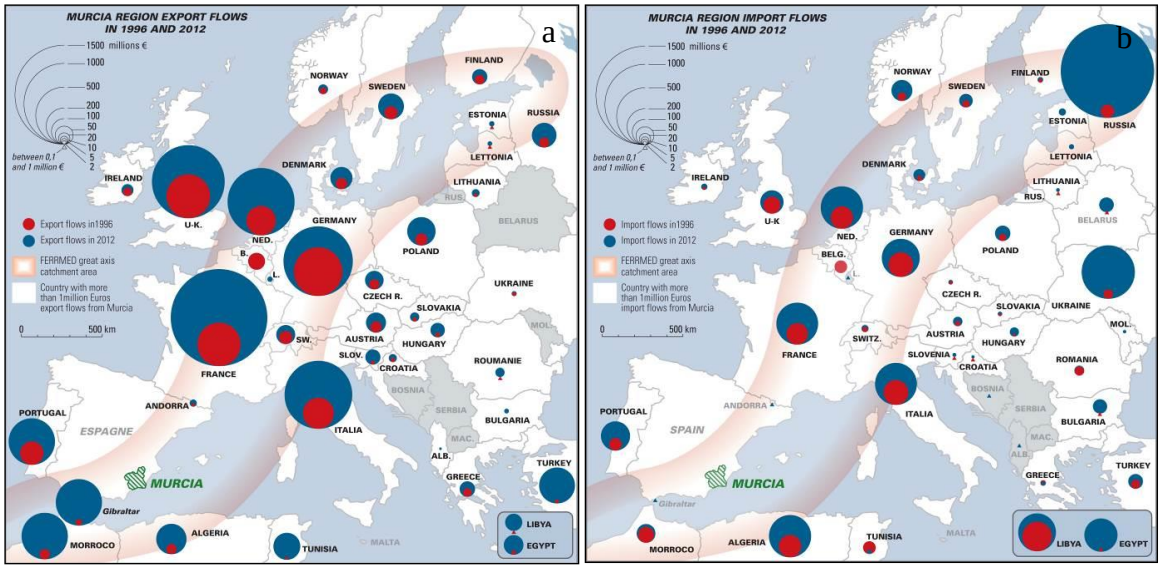
Carte 25- Flux d'exportations (a) et importations (b) des provinces catalanes littorales en 1996 et 2012

Le profil commercial des provinces de la Communauté valencienne est assez comparable (*cf. Carte 26*). Leurs principaux partenaires sont la France, l'Allemagne et l'Italie, comme pour la Catalogne, ainsi que le Royaume-Uni. L'accroissement des échanges observé entre 1996 et 2012 est réel, mais il se situe en retrait par rapport à la progression catalane, en raison d'une moindre valeur des produits échangés (la différence est en effet plus importante en termes de valeur que de volumes). Toutefois, Valence est le principal port espagnol en nombre de conteneurs, ce qui lui confère un poids très important dans la mesure où la conteneurisation des marchandises permet des transferts modaux aisés. L'amélioration de la connexion entre le port de Valence et le réseau européen pourrait affecter l'équilibre des échanges.



Carte 26- Flux d'exportations (a) et d'importations (b) des provinces valenciennes en 1996 et 2012

Si la Catalogne et Valence sont déjà bien connectées au marché européen, Murcie et l'Andalousie, plus éloignées et pâtissant de facilités de connexion moindres, connaissent des volumes d'échanges moins développés mais sont pour cette raison d'autant plus concernées par les modalités de développement du corridor méditerranéen. La Région de Murcie (*cf. Carte 27*), constituée d'une seule province, a une économie liée à celle de la province voisine d'Alicante. Son port, Carthagène, est spécialisé dans les hydrocarbures, ce qui le met à la marge des flux d'autres marchandises vers l'Europe. Ses principaux partenaires sont les mêmes que pour la Catalogne et Valence, mais il faut y ajouter les Pays-Bas, vers lesquels Murcie exporte beaucoup de fruits et légumes, ainsi que des fleurs destinées au marché européen qui transitent par le marché aux fleurs d'Amsterdam. En outre, les pays d'Afrique du Nord et la Turquie sont des partenaires commerciaux de plus en plus importants, renforçant un partenariat privilégié avec les pays du pourtour méditerranéen assis sur une proximité historique ainsi que sur des flux d'échanges de produits comme les hydrocarbures[448].

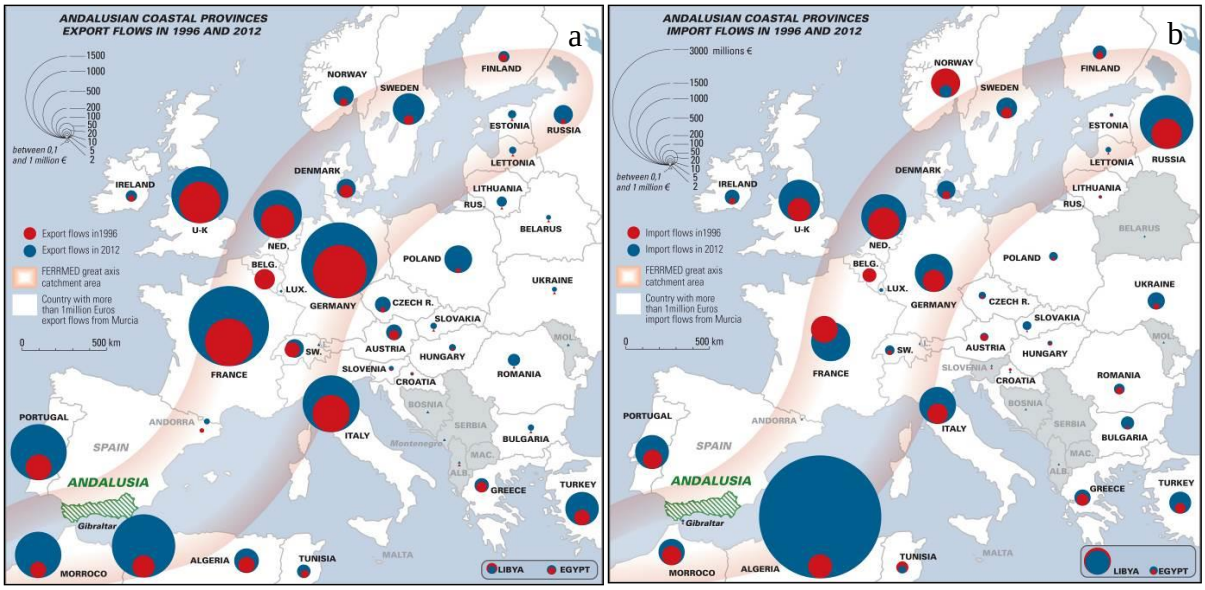


Carte 27- Flux d'exportations (a) et d'importations (b) de la Région de Murcie en 1996 et 2012

Les provinces méditerranéennes andalouses sont marquées par deux particularités (*cf. Carte 28*). La première porte sur la division est-ouest de la Communauté autonome qui différencie les villes par leur plus ou moins grande appartenance au domaine méditerranéen et par leur plus ou moins grande facilité d'accès à Madrid. La seconde est le manque d'infrastructures de

[448] Il faut noter que, parmi les produits transitant dans les ports espagnols, tous n'ont pas la même probabilité de faire l'objet d'un report modal vers le rail. Les hydrocarbures sont transportés vers le centre de l'Espagne par des oléoducs et gazoducs et ils constituent une marchandise assez captive. De même, si les fruits et légumes peuvent être transportés par le rail à condition que les délais soient limités, les fleurs coupées doivent bénéficier de délais d'acheminement très courts et son des produits à haute valeur ajoutée dont le transport se fait de préférence par avion.

transport sur le littoral, à cause d'un relief particulièrement accidenté. Algésiras, port parmi les plus importants du pays situé au Détroit de Gibraltar sur une route mondiale majeure, est connecté au centre de la Péninsule plus qu'aux villes littorales et il est dans une situation moins favorable vis-à-vis du marché européen. Les volumes échangés avec l'Europe sont d'ailleurs assez bas, et les importations élevées d'Algérie sont liées au commerce du gaz naturel.



Carte 28- Flux d'exportations (a) et d'importations (b) des provinces littorales d'Andalousie en 1996 et 2012

Ces cartes montrent que les échanges des provinces méditerranéennes espagnoles se font pour l'essentiel avec les pays situés dans l'aire de chalandise du « grand axe » proposé par Ferrmed. À l'inverse, la liaison prévue par le corridor méditerranéen tel qu'il a été proposé par la Commission en 2013[449] dessert des pays – la Slovénie, la Croatie et la Hongrie – avec lesquels les provinces méditerranéennes espagnoles n'ont que très peu d'échanges. Si une progression très nette des échanges avec ces pays peut être notée entre 1996 et 2012, elle est surtout due à la faiblesse des chiffres de départ. Ce tracé ne correspond donc pas au profil commercial de l'axe méditerranéen espagnol, ce qui peut conduire à l'idée d'une inversion de la logique de planification de l'Union européenne, ou d'une inversion de la situation de l'Espagne en Europe. En effet, si les premiers RTE-T cherchaient à relier une Espagne considérée comme périphérique par rapport au centre de l'Union, ce sont les pays de l'Est qui bénéficient aujourd'hui de cette politique, l'Espagne étant désormais considérée – abstraction faite de la situation de crise conjoncturelle – comme un État-membre du centre économique. En outre, la liaison Espagne-Hongrie permet de penser un espace au sud de l'Europe qui

[449] Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.*

viendrait contrebalancer le poids prépondérant du nord de l'Europe et affirmer un intérêt de l'Union pour la Méditerranée.

2.1.2 Le Bassin méditerranéen : coopération, concurrences et partenariats euro-méditerranéens

Le corridor méditerranéen ne repose pas uniquement sur des logiques de flux de marchandises ou de personnes. Il revêt également une dimension symbolique de lien au sein d'un espace marqué par de multiples tentatives d'intégration, comme l'Union pour la Méditerranée (UPM), ou à travers la politique de voisinage de l'Union européenne. Il est donc important d'inscrire le projet de corridor méditerranéen à la fois dans le contexte de la concurrence et dans le cadre des coopérations euro-méditerranéennes.

Aujourd'hui, le lien vers le sud de la Méditerranée est absent dans les projets des RTE-T qui ne concernent que les États-membres de l'Union. Tout au plus peut-il y être question de la fonction d'interface des infrastructures portuaires. Le paradoxe est que les politiques européennes de voisinage à destination du Bassin méditerranéen ne manquent pas. La création de l'UPM en 2008 à l'initiative de la France en témoigne. Son siège, fixé à Barcelone, est également un bon indicateur de la place occupée par les régions méditerranéennes espagnoles – en l'occurrence la Catalogne – dans cette coopération. Les objectifs de l'UPM s'articulent autour de l'idée de coopération régionale et visent à rendre possibles des projets concrets dans une structure à géométrie variable, c'est-à-dire impliquant les pays ou régions qui le souhaitent en fonction des cas de figure[450]. Toutefois, l'UPM dans son rôle de cadre présente très peu de projets liés aux transports : quelques projets existent, comme l'achèvement de l'axe central de l'autoroute trans-maghrébine, mais ils sont limités et ne concernent que la rive sud. Par exemple, le lien entre Espagne et Maroc ne figure pas dans la liste. Les initiatives de coopération entre le nord et le sud de la Méditerranée relèvent pour l'essentiel de la coopération bilatérale entre États ou entre régions.

Les acteurs économiques considèrent, quant à eux, l'ensemble de la région dans leurs propositions, car ils s'appuient sur les liens qui les unissent à leurs partenaires commerciaux. Ferrmed et Business Eumed proposent des tracés qui, à des degrés divers de réalisme, intègrent les pays du sud de la Méditerranéen dans leurs dispositifs : Ferrmed propose un axe

[450] UPM, *Union pour la Méditerranée - Objectifs*, http://ufmsecretariat.org/fr/objectives/, (consulté le 14 mars 2015).

s'étendant jusqu'à Casablanca au sud, et Business Eumed propose la création d'un « train orbital méditerranéen » faisant le tour du Bassin (*cf. Chapitre 6*). En réalité, les conférences tenues par Ferrmed ainsi que la composition de l'association ne font aucune place aux partenaires extra-européens. Il faut attendre novembre 2015 pour qu'une conférence annuelle de Ferrmed mette sur la table la question de l'interface entre les réseaux européens et les voies du commerce extra européen[451]. Pourtant, d'intenses échanges existent en Méditerranée, reposant sur des liaisons maritimes abondantes. Les travaux de l'Ipemed (Institut de Prospective économique du Monde méditerranéen) sur le sujet des transports en Méditerranée sont à cet égard intéressants. Dans une « Note sur le commerce euro-méditerranéen », Jean-Louis Rastoin souligne que 10% des exportations et 8% des importations extra-communautaires de l'UE se font à destination ou en provenance des pays du sud et de l'est de la Méditerranée. En outre, dans son *Atlas des intégrations régionales*[452], Pierre Beckouche donne une large place à l'Euro-Méditerranée, considérée comme l'une des trois principales régions intégrées avec l'Asie orientale et l'Amérique du Nord. Il montre que les échanges entre l'Europe et son voisinage méditerranéen sont particulièrement importants aussi bien sur le plan commercial que sur le plan migratoire, et qu'ils contribuent à la construction de la façade portuaire espagnole comme interface nord-sud (*cf. Figure 13*). En effet, les ports espagnols entretiennent des liaisons régulières avec les ports du sud de la Méditerranée. Carthagène pour les hydrocarbures et Alicante pour les voyageurs sont des exemples d'interface avec l'Algérie. Barcelone et Valence, ports plus importants insérés dans les flux mondialisés deviennent quant à eux des portes d'entrée européennes pour les navires arrivant par le Canal de Suez.

Dans ce contexte se pose clairement la question de la concurrence entre ports européens, voire espagnols pour devenir la porte d'entrée sud de l'Europe pour les produits venus d'Asie, mais également pour devenir le *hub* de référence en Méditerranée et dans le détroit de Gibraltar. À ce titre, les ports de l'UE ont un avantage comparatif important du fait de leur appartenance à l'espace de libre circulation continental. Toutefois, le port de Tanger-Med, facile d'accès pour les plus gros navires, a connu une progression très rapide et est aujourd'hui doté d'infrastructures et de liens avec l'industrie tels qu'il devient, au détriment d'Algésiras, le

[451] La conférence annuelle de Ferrmed qui se tiendra à Bruxelles le 12 novembre 2015 portera sur l'impact des flux intercontinentaux sur les corridors européens.
[452] Pierre Beckouche, *Atlas des intégrations régionales. Euro-Méditerranée, Asie orientale, Amérique du Nord*, Paris, IPEMED, 2013, 41 p.

pivot entre Méditerranée et Atlantique susceptible de redistribuer la marchandise dans tout le Bassin.

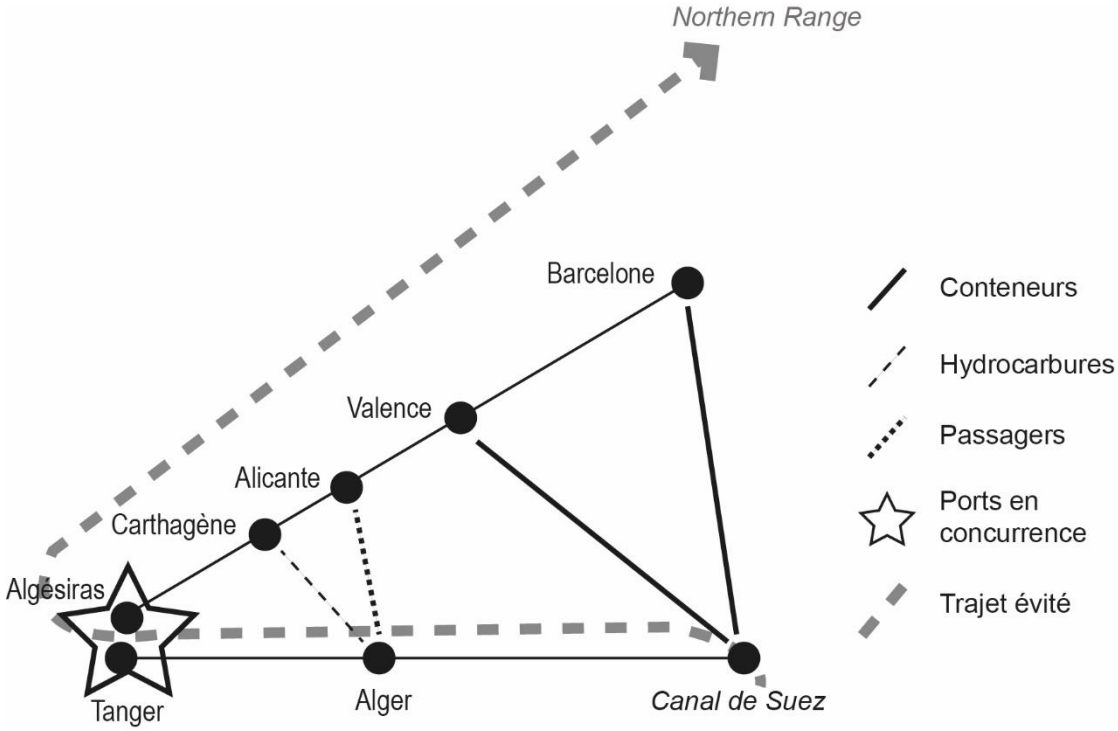


Figure 13- Liens portuaires en Méditerranée

Le corridor méditerranéen, comme axe de transport reliant les principaux ports espagnols entre eux et au reste de l'Europe, a un intérêt doublement stratégique dans l'espace euro-méditerranéen. Il permet de connecter les régions méditerranéennes à leurs principaux partenaires commerciaux dans la mondialisation et il constitue l'appui nécessaire pour l'amélioration des performances des principaux ports de la façade méditerranéenne. Le corridor est donc l'interface entre les logiques internes au Bassin méditerranéen, l'élargissement de l'arrière-pays portuaire à l'Europe et l'ancrage dans la mondialisation.

2.2 Le corridor méditerranéen dans les logiques de la mondialisation

Le projet de corridor ferroviaire méditerranéen trouve sa principale justification dans la desserte des principaux ports de la façade méditerranéenne espagnole. Il a ainsi vocation à compléter un ensemble multimodal inséré dans les logiques de la mondialisation avec l'objectif de constituer, sur le modèle de la *Northern Range,* une rangée portuaire du sud de

l'Europe, c'est-à-dire un ensemble portuaire fonctionnant en interaction, desservant un arrière-pays commun et renforçant le processus d'intégration régionale[453].

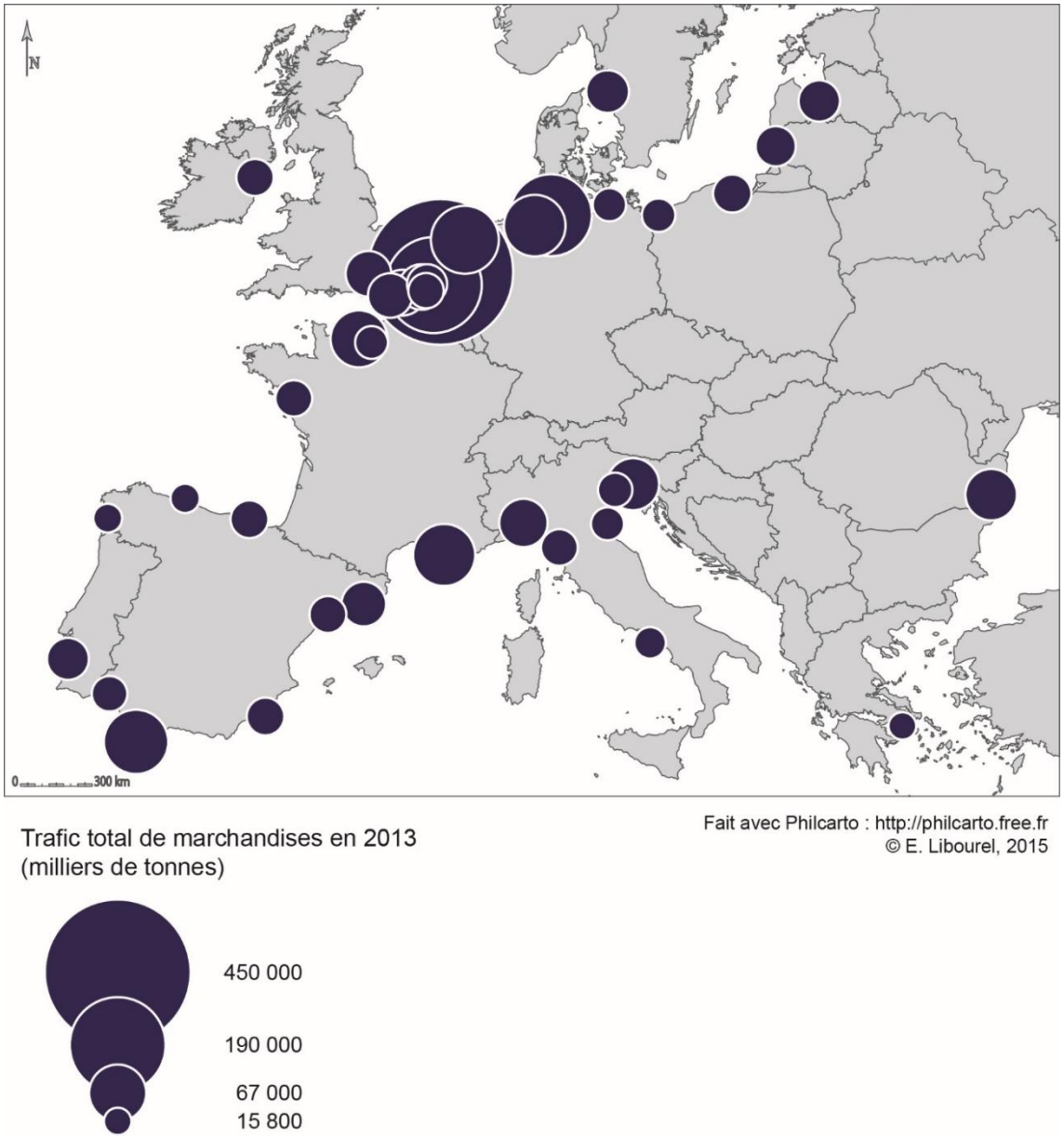
2.2.1 Le corridor méditerranéen : une façade stratégique sur une route mondiale

La Méditerranée est traversée par l'une des principales routes maritimes mondiales, utilisée pour le transport de marchandises entre l'Asie et l'Europe. Les navires qui l'empruntent passent par le Canal de Suez – élargi en 2015 – et le Détroit de Gibraltar, parcours qui permet, depuis l'ouverture du canal, d'éviter de faire le tour de l'Afrique, route plus longue et dangereuse. Si pour l'heure la destination de la plupart des navires qui traversent la Méditerranée est la façade portuaire du nord de l'Europe, la puissante *Northern Range*[454], les ports du sud du continent se trouvent dans une situation favorable. En effet, le renforcement d'une façade portuaire méditerranéenne concurrentielle permettrait d'équilibrer les portes d'entrée du continent, de réduire les coûts pour les transporteurs maritimes et de développer l'activité des régions méditerranéennes de l'Europe.

Les ports espagnols mobilisent cet argumentaire pour obtenir le renforcement de leur liaison ferroviaire avec le reste de l'Europe. Leur *hinterland* potentiel est en effet très vaste, doté d'une démographie et d'une économie dynamiques, à condition que soient dépassés les problèmes de connexion entre l'Espagne et la France dus notamment à un manque d'interopérabilité technique, mais également à un manque de coopération dans le secteur des transports ferroviaires (*cf. Chapitre 3*). Cette lacune serait résolue par la concrétisation du projet de corridor méditerranéen comme ensemble d'infrastructures interopérables comprenant aussi bien un système ferroviaire aux normes de l'UIC que des points de connexion avec les routes et les ports.

[453] André Vigarié, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 1979, 496 p ; César Ducruet, « Régions portuaires et mondialisation », *Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens/Journal of Mediterranean geography*, 2008, nº 111, p. 15- 24.

[454] Valérie Lavaud-Letilleul, « L'aménagement de nouveaux terminaux à conteneurs et le renouvellement de la problématique flux-territoire dans les ports de la Rangée Nord », *Flux*, 2005, nº 1, p. 33-45 ; Pierre Franc, *L'intervention sur terre des armements de lignes régulières: le cas de la rangée Nord Europe*,Université Paris-Est, Champs-sur-Marne, 2009, 476 p.



Carte 29- Trafic des 40 plus grands ports européens en 2013

Source : ESPO[455]

Dès lors, une « Rangée Sud »[456] pourrait se développer comme porte d'entrée de l'Europe, avec un fonctionnement de façade intégrée à la mondialisation[457]. Cela supposerait, en

[455] ESPO, *Statistics - Rapid Exchange System*, http://www.espo.be/index.php?option=com_content&view=article&id=95&Itemid=90, (consulté le 7 août 2015).
[456] Rachel Rodrigues-Malta, « Naples-Marseille: waterfront attitude », *Méditerranée*, 2001, vol. 96, nº 1-2, p. 97-106 ; Julien Nespola, « La conteneurisation du monde-méditerranéen », *Outre-terre*, 2010, nº 3, p. 39-48 ; Sylvie Daviet, « Provence-Alpes-Côte d'Azur ou la diffluence d'un arc méditerranéen de peuplement », *Méditerranée*, 1995, vol. 81, nº 1-2, p. 19-28 ; Rosa María Castejón Arqued, « Le trafic commercial des ports espagnols de la Méditerranée », *Méditerranée*, 1982, vol. 44, nº 1, p. 59-64.
[457] C. Ducruet, « Régions portuaires et mondialisation », art cit ; Antoine Frémont, « Les ports, leviers de développement? », *Afrique contemporaine*, 2010, vol. 234, nº 2, p. 59-71.

reprenant les critères énoncés par André Vigarié[458], que les ports partagent au moins partiellement un *hinterland* commun d'échelle continentale, qu'ils développent une complémentarité entre eux servie par des liaisons régulières entre ports de la même façade, et qu'ils soient soumis à la même réglementation douanière. Ce dernier point n'est pas problématique puisque tous les ports se situant dans le même pays, sont soumis à la même réglementation. En revanche, si le port de Barcelone dessert un arrière-pays assez vaste, la plupart des autres ports de la façade ont leurs principales aires de chalandise au niveau national[459]. Enfin, pour l'heure, les ports espagnols ne mettent pas à profit leurs possibles complémentarités. On ne peut donc encore parler de rangée portuaire du sud de l'Europe, mais on peut faire l'hypothèse que le corridor méditerranéen, en reliant les ports entre eux, pourrait en favoriser l'émergence. Une telle façade sur le littoral méditerranéen de l'Europe aurait un avantage comparatif majeur sur les ports de la rive sud, actuellement en fort développement[460], car elle permettrait de gagner trois à cinq jours de mer. Au sein de cette façade, les ports espagnols pourraient eux-mêmes avoir une position privilégiée car ils se situent géographiquement à une faible distance de l'axe de circulation principal (*cf. Carte 29*) Suez-Gibraltar. Une desserte rapide et efficace de l'arrière-pays sud-européen permettrait alors aux ports espagnols d'offrir aux transporteurs maritimes l'économie de quatre à cinq jours de mer par rapport aux ports du nord.

La cartographie des principaux ports européens témoigne d'une forte disparité entre le nord et le sud du continent. La *Northern Range* est clairement identifiable par les forts volumes transitant dans ses ports et par la densité des infrastructures portuaires, alors que la façade méditerranéenne est certes ponctuée de ports importants, mais de manière très discontinue, et avec des volumes moindres. Toutefois, le corridor de la Commission réunit ces ports dans une logique de corridor de façade, là où les propositions de Ferrmed relient le nord et le sud dans une logique de corridor épine dorsale. Le premier port méditerranéen d'Europe, Algésiras, n'est que cinquième, derrière les ports de la rangée de la Mer du Nord (Rotterdam, Anvers, Hambourg et Amsterdam). Dès lors, le souhait de créer une « rangée du sud » se heurte à

[458] A. Vigarié, *Ports de commerce et vie littorale*, *op. cit.*

[459] Fernando González Laxe, Maria Jesus Freire Seoane et Carlos Pais Montes, « Maritime degree, centrality and vulnerability: port hierarchies and emerging areas in containerized transport (2008–2010) », *Journal of Transport Geography*, 2012, vol. 24, p. 33- 44 ; Fernando González Laxe, « Les réformes portuaires en Espagne : analyse critique des modèles économiques, de gestion et de relation », Paris, Séminaire EMAR, 2015.

[460] Fatima Mohamed-Chérif et César Ducruet, « Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale », *Revue Mappemonde*, 2011, nº 101, p. http://mappemonde.mgm.fr/num29/articles/art11103.html ; César Ducruet, Fatima Mohamed-Chérif et Najib Cherfaoui, « Maghreb port cities in transition: the case of Tangier », *Portus Plus*, 2011, vol. 1, nº 1, p. http://www.reteonline.org.

deux difficultés majeures. La première est celle de la mauvaise connexion des ports au réseau ferroviaire européen, que ce soit à petite échelle, faute d'une bonne interopérabilité des réseaux nationaux, ou à très grande échelle, car certaines connexions portuaires ne sont pas opérationnelles (*cf. Chapitre 10*). Cette difficulté d'ordre infrastructurel est au centre des revendications en faveur du corridor méditerranéen, qui comprend une série de mesures permettant de pallier le manque d'interopérabilité. La seconde difficulté est quant à elle d'ordre fonctionnel. Les ports de la façade méditerranéenne espagnole sont relativement espacés et en concurrence les uns avec les autres. Les conditions d'une coopération à l'échelle de la façade ne sont pas réunies, malgré la réforme portuaire de 2010[461], qui tente de répondre aux mutations des échanges mondiaux en renforçant l'autonomie des ports espagnols et en encourageant la participation privée. Toutefois, comme le montre Fernando González Laxe, Professeur d'économie à l'Université de La Corogne et ancien Président de l'Autorité portuaire espagnole :

> « la conscientisation de la maritimité de l'Espagne est peu développée dans les institutions centrales du pays, ce qui a nui à l'insertion des ports méditerranéens dans la compétition internationale »[462].

La question de la prise en compte de la façade portuaire méditerranéenne de l'Espagne dans les politiques nationales de transport est donc importante pour la mise en œuvre du corridor méditerranéen.

2.2.2 Un ancrage problématique dans les logiques de la mondialisation

L'argumentaire économique en faveur du corridor méditerranéen repose en grande partie sur le thème d'une meilleure inclusion dans les flux mondialisés par le biais de l'amélioration de la liaison des ports méditerranéens espagnols avec leur arrière-pays et de la promotion d'un fonctionnement en façade portuaire (*cf. Chapitre 5*)[463]. Cette logique de porte d'entrée s'accompagne de la vocation supposée du corridor à renforcer l'ancrage de l'économie régionale dans la mondialisation, tant du point de vue des industries et des marchandises que

[461] « Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante », *Boletín Oficial del Estado*, février 2011, nº 253, p. 109456- 109710.

[462] F. González Laxe, « Les réformes portuaires en Espagne : analyse critique des modèles économiques, de gestion et de relation », art cit.

[463] Ce discours est notamment porté par le port de Barcelone d'une part, fortement mobilisé en faveur de l'amélioration des liaisons ferroviaires vers la France, et par les acteurs économiques rassemblés dans des associations d'entreprises, des *think-tanks* ou des groupes de pression.

de celui des flux de personnes. En effet, en lien direct avec les ports, les industries des régions méditerranéennes espagnoles, touchées par la crise économique et par la concurrence des pays asiatiques et nord-africains notamment, pourraient bénéficier de l'amélioration de la desserte ferroviaire vers l'Europe, qui faciliterait leur liaison avec leurs principaux clients, mais également de la dynamique créée par une façade portuaire bien intégrée[464]. Les entrepreneurs qui prennent part aux revendications en faveur du corridor méditerranéen mettent en évidence les gains liés à l'amélioration des connexions portuaires.

Toutefois, face à ce discours, l'adaptation des ports méditerranéens espagnols au contexte de la mondialisation se fait essentiellement à travers des stratégies d'organisation de leurs échanges au niveau local. Par exemple, le port de Barcelone organise des convois de fret pour la France. Par cette action, l'Autorité portuaire assure des débouchés aux marchandises et incite les transporteurs à en tirer parti. En outre, le port de Barcelone s'est ouvert dans les années 2000 aux investisseurs étrangers, et en particulier chinois, afin de renforcer ses liens avec son principal partenaire commercial. La compagnie chinoise Hutchison a notamment investi depuis 2006 près d'un milliard d'euros pour faire de Barcelone son centre opérationnel européen[465]. Le corridor apparaît dès lors comme le prolongement terrestre d'une nouvelle Route de la Soie *high-tech* et maritime. Toutefois, ce type d'initiatives reste le fait d'un port en particulier – en l'occurrence du port de Barcelone qui est le plus dynamique en la matière – et il ne s'agit ni d'une politique nationale de développement portuaire, ni d'une initiative concertée entre les différents ports de la façade. Il reste que le corridor méditerranéen pourrait avoir l'ambition de devenir, à l'échelle mondiale, un pôle bien intégré, conforté à l'échelle régionale par une succession de pôles dynamiques au détriment des espaces intermédiaires.

Ainsi, les forces de l'intégration européenne, des interactions méditerranéennes et de l'ancrage dans les échanges mondialisés concourent à la perception du corridor méditerranéen comme instrument de l'insertion économique et politique des régions méditerranéennes dans des ensembles spatiaux plus grands. Cette insertion se fait par des initiatives localisées relevant d'une logique de développement propre à tel ou tel acteur en particulier, dans un

[464] C. Ducruet, « Régions portuaires et mondialisation », art cit ; A. Frémont, « Les ports, leviers de développement? », art cit.
[465] Claudi Pérez, « China fondea en el Puerto de Barcelona », *El País*, 11 juin 2006 ; « La china Hutchison invertirá otros 150 millones de euros en el puerto de Barcelona », *El Economista*, 25 janv. 2014 ; « Hutchinson invertirá 150 millones más en el puerto de Barcelona », *Expansión*, 25 janv. 2014 ; « El puerto de Barcelona focaliza en China su apuesta por el mercado asiático », *El Vigia*, 4 févr. 2015.

schéma de concurrence plus que de complémentarité à l'échelle de la façade portuaire. Le corridor méditerranéen comme projet ferroviaire apparaît donc comme un instrument pour créer une continuité sur l'axe littoral en reliant les ports entre eux, mais il semble surtout être l'expression du fantasme partagé d'une possible unité des régions méditerranéennes en Espagne et de leur intégration dans l'Europe et dans la mondialisation.

Conclusion

Le corridor méditerranéen est inscrit dans un contexte territorial à plusieurs niveaux de lecture qui se complètent et interagissent. Les éléments contextuels les plus présents dans l'analyse et le plus souvent mis en avant lors des entretiens se situent, à grande échelle, dans des ancrages territoriaux locaux, régionaux ou éventuellement nationaux. C'est à ces échelles que se situent les contraintes les plus tangibles (politiques et sociales notamment), mais aussi les effets les plus susceptibles de séduire l'opinion publique, et de ce fait l'argument le plus aisément recevable en faveur du corridor méditerranéen. En effet, les implications en termes d'aménagement à l'échelle locale apparaissent clairement aux yeux de l'ensemble des parties prenantes et peuvent être, à ce titre, fédératrices.

C'est en revanche à petite échelle, c'est-à-dire pour l'essentiel à l'échelle continentale ou mondiale, que se situent les éléments de contexte les plus puissants pour faire valoir les intérêts des acteurs économiques, dont l'activité n'est pas uniquement liée à des réalités locales, mais aussi et surtout à l'insertion dans des flux mondiaux qui mettent en jeu des acteurs très lointains et des forces qui, quoique peu perceptibles de manière tangible sur le territoire, sont essentielles. Ces tendances mondialisées sont donc très présentes. Elles guident à la fois l'action des acteurs privés et les logiques de l'ensemble des acteurs du corridor méditerranéen, parce qu'elles proposent un horizon d'attente pour l'aménagement et la coopération institutionnelle, autour des portes d'entrée et de sortie du territoire espagnol et plus largement européen.

Le corridor méditerranéen existe comme projet parce que l'axe méditerranéen existe comme l'une des lignes de force du territoire espagnol. Il est vecteur d'intérêts partagés et de représentations communes qui rendent possible sa persistance dans le temps de l'aménagement du territoire.

Conclusion de la première partie

Le corridor méditerranéen est façonné par différentes approches émanant d'une pluralité d'acteurs. Or c'est cette irréductible multiplicité de l'objet d'étude qui en fait la singularité, voire l'unité. En effet, le corridor n'est jamais défini de manière claire et univoque, mais il est possible de l'approcher grâce à quatre angles différents (*cf. Figure 14*).

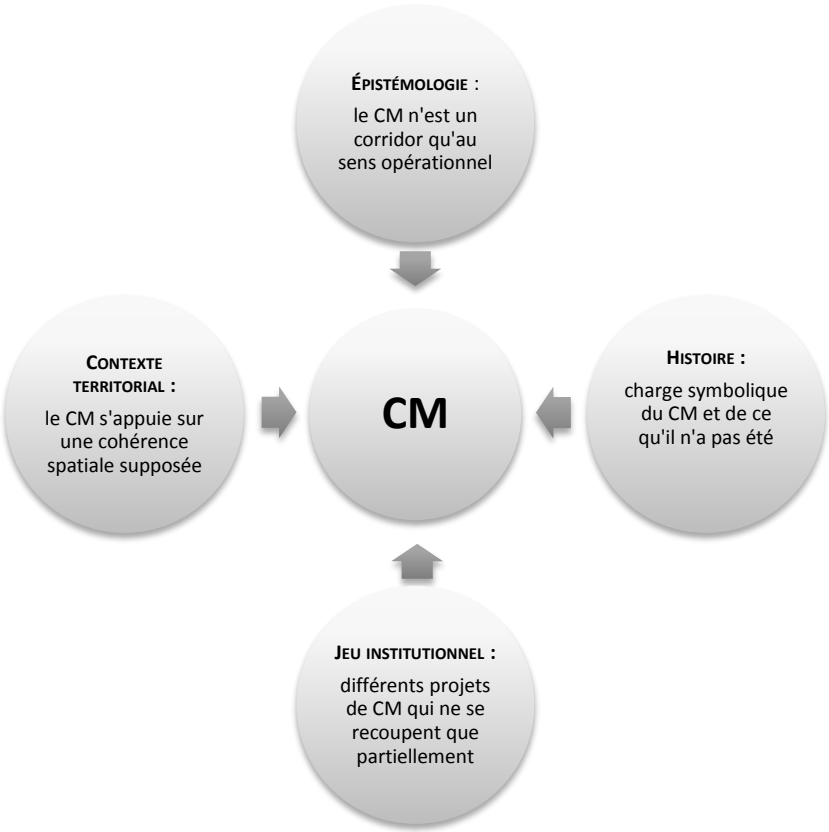


Figure 14- Définition du corridor méditerranéen (CM) par ses différentes facettes

Il fait référence à une catégorie épistémologique, la notion de « corridor » – traversée par des logiques économiques, politiques et d'aménagement du territoire – ainsi qu'à un usage opérationnel, présent dans la littérature grise sur la planification des infrastructures de transport. Au regard de ces catégories, il n'est pas un corridor au sens plein parce que le projet, avant tout ferroviaire, ne réunit pas l'ensemble des conditions de définition d'un corridor de transport. En revanche, il s'inscrit parfaitement dans l'usage opérationnel du terme dans la planification européenne comme outil d'aménagement, et ses caractéristiques permettent de compléter la compréhension des axes transeuropéens. Le corridor méditerranéen possède également une profondeur historique qui contribue à expliquer les différentes facettes du projet, les changements qui l'affectent et l'implication d'un nombre

croissant d'acteurs. Au cours du temps, le projet traverse les différentes phases de planification comme un bruit de fond et revient sur le devant de la scène politique nationale espagnole à la faveur de la planification européenne des transports. Il est désormais l'objet d'un jeu institutionnel à plusieurs niveaux qui contribue à le modeler en en donnant plusieurs définitions, qui coexistent simultanément dans les différents documents de planification et qui lui donnent des enveloppes spatiales et des contenus variables. Le corridor méditerranéen, informé par les différents prescripteurs de l'aménagement du territoire, devient alors un objet permettant de faire le lien entre les visions territoriales et les priorités des différents acteurs. Par le caractère immatériel que lui confèrent ses retards de mise en œuvre, il devient un objet de médiation politique. Enfin, le cadre territorial, socio-économique et politique contemporain dans lequel s'inscrit le corridor méditerranéen permet de confronter le projet aux enjeux de la mondialisation, de la métropolisation, des évolutions démographiques, de la crise économique et de la géopolitique espagnole. Ces éléments de contexte légitiment le corridor dans son inscription dans un système territorial et politique cohérent et traversé d'enjeux économiques auxquels les acteurs cherchent à répondre.

Ainsi, le corridor méditerranéen permet de mettre en évidence trois critères supplémentaires de définition des corridors : la pérennité du projet dans le temps, son appropriation par des acteurs très divers, et son inscription territoriale multiscalaire. Cela contribue à forger le concept même de corridor méditerranéen et permet de comprendre son rôle dans l'interaction entre les différents acteurs. Toutefois, il ne peut être défini de manière univoque car il recouvre plusieurs éléments à la fois. Cette plasticité en fait un objet susceptible d'être approprié par différents types d'acteurs à différents niveaux pour servir des intérêts qui, pour être divergents, ne se retrouvent pas moins autour d'objectifs communs.

DEUXIÈME PARTIE

Le corridor méditerranéen : argumentaires, politisation et partage d'une vision

Introduction de la deuxième partie

Les acteurs concernés par le projet de corridor méditerranéen sont nombreux à toutes les échelles spatiales. Nous partirons du constat de leur multiplicité et de leur diversité pour brosser le tableau des intérêts associés au projet de corridor et des moyens d'action mis en œuvre pour obtenir sa réalisation. Les acteurs dans leur ensemble – publics ou privés – investissent le corridor méditerranéen selon des logiques qui leur sont propres, si bien que le projet est au centre de leurs préoccupations et de leurs discours. En résulte un éparpillement apparent, qui est cependant canalisé par l'existence d'acteurs collectifs dont le rôle est de fédérer les individualités autour d'objectifs communs. Dès lors, les discours construits par ces acteurs (le plus souvent de forme associative), afin de dépasser les intérêts individuels de leurs membres, traduisent des enjeux dépassant la seule infrastructure, en particulier des enjeux liés au débat national espagnol.

On assiste alors à un processus de politisation, c'est-à-dire à un mouvement par lequel le corridor méditerranéen s'imprègne des questions politiques. Ceci rend possible une appropriation collective de l'objet corridor méditerranéen, et dans le même temps permet que le sujet soit porté sur la scène nationale. Avec l'inscription du corridor dans les réseaux transeuropéens, un second processus s'y ajoute : l'européanisation du débat par les groupes de pression. Ceux-ci s'attachent à extraire le sujet de son contexte national et à rendre au corridor sa dimension ferroviaire originelle par une argumentation de nature ostensiblement technique.

Dès lors se pose la question de savoir comment le projet de corridor méditerranéen suscite l'expression de rationalités multiples par les différents acteurs, rationalités qui participent en retour de la définition même de l'objet. Il s'agira de montrer que le corridor est au centre d'un double processus de politisation et d'européanisation qui permet de le faire passer du statut de projet d'infrastructures concernant les régions littorales espagnoles, à celui d'objet politique cristallisant des enjeux aux échelles régionale et nationale pour les porter sur la scène européenne.

Dans un premier temps, nous verrons comment les rationalités multiples, exprimées par les acteurs individuels du corridor méditerranéen, donnent lieu à l'élaboration d'un discours collectif politisé, par le biais de la fédération de ces acteurs dans des structures associatives. Nous analyserons ensuite la manière dont l'européanisation du débat sur le corridor méditerranéen influe sur l'argumentaire utilisé en faveur du projet, et la manière dont

l’intervention des groupes de pression transforme en retour le statut du corridor méditerranéen en l’extrayant du débat politique national. Enfin, nous nous attacherons à étudier la manière dont les discours produits sur le corridor sont véhiculés, transmis et reçus dans le cadre de la société civile, et la manière dont ils cristallisent d’autres sujets politiques.

Chapitre 5
Des intérêts des acteurs à la politisation des discours sur le corridor méditerranéen

« Bien loin que l'objet précède le point de vue, on dirait que c'est le point de vue qui crée l'objet. »

(Ferdinand de Saussure, *Cours de linguistique générale*, 1916)

« On ne saurait déduire des principes de l'économie politique que l'intérêt personnel dûment éclairé œuvre toujours au service de l'intérêt général. Il n'est même pas vrai que l'intérêt personnel soit généralement éclairé. »

(John Meynard Keynes, *La fin du laissez-faire*, 1926)

Introduction

Le corridor méditerranéen se trouve à la croisée de trois logiques prescriptrices portées par les institutions centrales espagnoles, les institutions européennes et le principal groupe de pression intéressé, Ferrmed. Toutefois, c'est à un niveau beaucoup plus fin que s'expriment les priorités et que se nouent les logiques qui sous-tendent le projet. Il y a une multiplicité *a priori* d'acteurs (politiques, économiques, institutionnels, de la société civile…) concernés par le corridor méditerranéen, à des degrés divers et avec des capacités d'action et d'influence différentes. Or les logiques qui conduisent à la revendication d'un corridor méditerranéen par des acteurs de natures et de statuts différents se forment localement voire, dans certains cas, individuellement.

Ce sont ces acteurs du corridor méditerranéen au niveau le plus désagrégé possible que nous avons essayé d'interroger afin de connaître leurs motivations propres, ancrées dans un contexte temporel, économique et territorial donné. À partir de ces motivations individuelles ou locales, il est intéressant de voir comment émergent des revendications communes, et comment se forment des coalitions d'intérêts divers. Du point de vue méthodologique, le choix des entretiens a été fait en priorité pour définir la position précise des différents acteurs vis-à-vis du corridor. Toutefois, l'inégal accès aux acteurs (pour des raisons d'espace-temps,

de taux de réponse…) et leur inégale propension à répondre librement ont conduit à avoir recours à des sources complémentaires : l'observation menée notamment lors de conférences ou d'événements publics a été importante, de même que la documentation produite par les acteurs ou leurs discours relayés par la presse. Cette multiplicité de sources a permis de rassembler des informations plus complètes quantitativement et qualitativement.

Il s'agit ici de prendre en compte les acteurs situés dans l'espace du corridor méditerranéen, c'est-à-dire dans un espace correspondant aux régions littorales, et agissant à ce niveau-là. Cela exclut notamment les groupes de pression, dont l'action se manifeste sur un plan distinct (*cf. Chapitre 6*). L'analyse sera donc centrée sur des acteurs individuels ou collectifs ancrés localement ou régionalement. Dès lors, nous essaierons de définir les critères selon lesquels se forment les intérêts et les rationalités des acteurs qui constituent la base de la revendication du corridor méditerranéen. Nous essaierons également de montrer comment ces logiques individuelles sont ensuite politisées par des acteurs collectifs.

Nous nous pencherons dans un premier temps sur l'identification des acteurs, la collecte de leurs propos et la pluralité des discours exprimés. À partir de ces éléments, nous essaierons ensuite de faire émerger des rationalités correspondant aux logiques des acteurs individuels situés dans un secteur ou un territoire donnés. Enfin, nous mettrons en regard ces logiques avec les discours des acteurs collectifs afin de montrer comment ces derniers participent à la politisation du corridor méditerranéen.

1 Pluralité des acteurs, pluralité des discours ?

Les acteurs individuels, pluriels et localisés, qui expriment leurs intérêts propres, forment la base sur laquelle s'appuient, ou au nom de laquelle peuvent agir les acteurs institutionnels et les *lobbies*. Ils sont donc au fondement des revendications du corridor méditerranéen. L'identification de ces acteurs et la recension de leurs propos par le biais d'entretiens et d'une collecte documentaire permettent d'analyser les types d'arguments utilisés, dans leurs discours, pour ou contre le corridor méditerranéen, pour ou contre l'une de ses modalités. Il s'agit de définir leur positionnement dans le débat et les intérêts au nom desquels ils y prennent part.

1.1 Irréductible pluralité des acteurs du corridor méditerranéen

Fédérés dans des associations d'entreprises, réunis sous une bannière commune ou assimilés à un territoire donné, les acteurs concernés par le corridor méditerranéen sont peu visibles individuellement à travers la presse ou les documents institutionnels. Ils sont en général perçus à travers quelques grands blocs d'intérêts plus ou moins uniformes. Ces acteurs fédératifs ne sont toutefois pas représentatifs de la diversité des intérêts liés au corridor méditerranéen. De même, parler « du secteur économique » comme parti-prenante du corridor serait réducteur, tant les intérêts et les logiques des entreprises qui le composent peuvent être différents. Toutefois, l'identification des acteurs de manière fine se heurte à un double problème de visibilité et d'exhaustivité.

1.1.1 Identifier les acteurs du corridor méditerranéen

Le corridor méditerranéen, parce qu'il est porté à plusieurs niveaux institutionnels à la fois et parce qu'il est ancré dans le temps long de l'aménagement du territoire en Espagne et en particulier dans les Communautés autonomes littorales, implique la participation d'acteurs nombreux et aux statuts divers. La première difficulté réside donc dans leur identification précise : celle-ci se heurte d'une part à la somme des intérêts potentiellement engagés par le projet de corridor méditerranéen, et d'autre part à la nécessité de prendre finement en compte les acteurs en dépassant l'agrégat que constituent les associations, les partis ou les échelons institutionnels. En effet, ces derniers sont les plus largement présents dans l'espace médiatique, mais leurs discours reposent sur des arguments et des intérêts parfois divergents. C'est donc au niveau individuel qu'il faut se situer pour comprendre les logiques qui conduisent des acteurs très différents à soutenir un même projet.

La littérature scientifique en aménagement du territoire donne des clés pour cerner les types d'acteurs impliqués dans les projets et les identifier. Dans la définition proposée par le *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, la notion d'acteur est définie par une série de caractéristiques :

> « Actant pourvu d'une intériorité subjective, d'une intentionnalité, d'une capacité stratégique autonome et d'une compétence énonciative. »[466]

[466] Jacques Lévy et Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, *op. cit.*, p. 39.

Elles font de l'acteur un individu ou un groupe doté d'une identité, mais également de la capacité à agir en fonction d'un programme, d'une stratégie qui reflète ses propres choix ou intérêts. En outre, l'acteur est caractérisé par sa capacité à exprimer son point de vue sous diverses formes. Dans le développement de la définition, Michel Lussault affirme que les acteurs ne peuvent être considérés comme entièrement cartésiens, mais ne sont pas non plus incohérents. Or la variabilité de leurs positions par rapport à leurs réactions attendues est un élément clé. En effet, il est possible de prêter aux acteurs du corridor méditerranéen des positionnements théoriques en fonction de leurs intérêts objectifs, mais la réalité de leur action est souvent distincte, sans que cela révèle un manque de stratégie. Au contraire, c'est bien comme un stratège dans un jeu complexe que Michel Crozier et Erhard Friedberg définissent l'acteur[467]. Ce dernier est pris dans une logique collective, dans une interaction avec d'autres acteurs[468] qui modèle et remodèle ses décisions.

Par ailleurs, comme le souligne Philippe Subra, les acteurs impliqués dans les projets d'aménagement sont de plus en plus nombreux et agissent de manière de plus en plus diverse :

> « Services de l'État, collectivités territoriales, élus locaux, entreprises, chambres consulaires et organisations patronales, syndicats de salariés, associations de riverains ou de protection de l'environnement, médias, interviennent dans les politiques et les dossiers d'aménagement, à des titres divers : comme promoteurs des projets, décideurs, opposants à ces projets ou à ces décisions, sources d'informations et porteurs de représentations. (…) Chacun des acteurs des conflits d'aménagement agit en fonction d'une *logique d'acteur* particulière, avec des objectifs, des stratégies et des modalités d'action spécifiques, une culture, une vision de l'espace, un rapport au territoire original et donc un ou des *territoire(s) de référence*, des représentations et des discours qui lui sont propres. »[469]

Dans le cas du corridor méditerranéen, l'identification des acteurs concernés peut s'appuyer sur plusieurs sources. Outre les acteurs institutionnels, dont les compétences en matière d'aménagement sont définies par la Constitution espagnole et par les statuts des autonomies, de nombreux autres acteurs prennent part aux débats autour du corridor : associations d'entreprises, médias, acteurs politiques forgent des argumentaires et produisent de l'information à tous les niveaux. Du point de vue méthodologique, la première approche peut

[467] Michel Crozier et Erhard Friedberg, *L'acteur et le système: les contraintes de l'action collective*, Paris, Éditions du Seuil, 1977, 436 p.
[468] Jean-Claude Passeron, « Acteur, agent, actant: personnages en quête d'un scénario introuvable », *Revue européenne des sciences sociales*, 2001, XXXIX, nº 121, p. 15‑30.
[469] Philippe Subra, « L'aménagement, une question géopolitique ! », *Hérodote*, 2008, vol. 130, nº 3, p. 240‑241.

reposer sur l'identification des producteurs de documentation et de discours médiatisés. Ces acteurs qui portent leurs revendications et opinions sur la scène publique sont de deux ordres. Il s'agit tout d'abord des acteurs institutionnels. Parmi eux, il est possible d'identifier à chaque échelon territorial les personnalités ou les instances impliquées dans le projet de corridor. Il s'agit ensuite des associations et groupes de pression qui publient des documents ou des rapports sur le corridor méditerranéen, qui participent aux négociations avec les acteurs institutionnels ou qui s'expriment à son sujet dans les médias. Leur identification passe par une veille de la presse et par une recherche d'éventuelles prises de position pour chacun des groupements d'entreprises ou d'intérêts. Il est plus difficile d'identifier avec certitude les acteurs impliqués individuellement dans le projet de corridor méditerranéen.

Pour situer ces acteurs plus individuels, il est nécessaire d'adopter une approche complémentaire car certains échappent à cette logique ; ils peuvent être des personnalités de la société civile indépendantes (c'est notamment le cas de quelques professeurs d'université engagés), ou être des structures suffisamment puissantes pour agir seules (c'est par exemple le cas des grands constructeurs automobiles comme Ford). Ces acteurs peuvent être identifiés par leurs prises de position publiques ou médiatisées, ou de manière indirecte parce qu'ils sont mentionnés par d'autres acteurs.

1.1.2 Proposition de typologie des acteurs du corridor méditerranéen

L'identification des acteurs du corridor méditerranéen permet de faire émerger une typologie des acteurs en fonction de leur caractère institutionnel ou non, de leur degré d'intégration dans un ensemble ou dans un groupement, et de la fonction qu'ils représentent. La littérature souligne l'existence de différents types d'acteurs, comme dans l'article qui leur est consacré dans *Les Mots de la géographie* :

> « Les principaux acteurs de l'espace géographique sont : l'individu (ainsi que la famille, ou le ménage, formes sous lesquelles la décision « individuelle » se manifeste souvent) ; le groupe, plus ou moins informel (clan, association, lobby) ; l'entreprise ; la collectivité locale ; l'État. »[470]

Cette typologie permet de distinguer les acteurs institutionnels qui exercent une compétence sur une maille donnée du territoire, et les acteurs non-institutionnels qui, pour n'avoir pas

[470] Roger Brunet (dir.), *Les mots de la géographie, op. cit.*, p. 17.

cette compétence, ont une action parfois plus efficace sur un territoire fonctionnel. Parmi les acteurs non-institutionnels, on peut distinguer les acteurs individuels et les acteurs collectifs dont les logiques de prise de décision sont différentes : les premiers sont mus par leurs intérêts propres et ils agissent en fonction de leurs priorités tandis que les seconds doivent tenir compte d'une pluralité des points de vue de leurs membres, en faire la synthèse et agir de manière consensuelle. Dans le cas du corridor méditerranéen, il semble pertinent de reprendre cette distinction entre acteurs individuels et collectifs en l'adaptant au cas d'étude (*cf. Tableau 7*). En effet, dans le champ du corridor, l'on peut considérer comme des acteurs individuels les entreprises, voire les *clusters* en tant qu'ils sont des acteurs localisés, ayant un intérêt commun et agissant comme un bloc homogène. Les opérateurs collectifs du corridor méditerranéen correspondent plutôt aux groupements d'entreprises sectoriels ou territoriaux, aux associations patronales et aux groupes de pression qui fédèrent des intérêts divers répondant aux logiques variables de leurs membres. Par vocation, ces acteurs collectifs expriment une synthèse des logiques issues de plusieurs acteurs individuels aux intérêts parfois divergents.

Acteurs institutionnels	**Acteurs non-institutionnels**	
	Individuels	**Collectifs**
Instances européennes État Opérateurs étatiques (ADIF, Renfe…) Communautés autonomes Provinces Municipalités Opérateurs de l'aménagement	Membres de la société civile Entreprises *Clusters* Ports autonomes	Associations sectorielles Associations territoriales Organisations représentatives *Think-tanks* Groupes de pression

Tableau 7- Typologie des acteurs du corridor méditerranéen

Si les acteurs institutionnels ont des compétences bien définies, certains acteurs non-institutionnels sont également au premier plan dans les débats. En ce qui les concerne, la question centrale est celle de leur force de pression sur les acteurs institutionnels. En cela, ils sont rejoints par les associations d'entreprises et certains groupes de pression[471] qui relaient leurs opinions et expriment des discours revendicatifs structurés. Les groupes Ferrmed et EU Core Net Cities font alors figure de cas très particuliers (*cf. Chapitre 6*), le premier parce qu'il est un acteur quasi institutionnalisé dans le jeu européen et le second parce qu'il est une fédération d'acteurs institutionnels d'échelon local.

[471] Les groupes de pression regroupent des acteurs individuels autour d'un objectif ou d'un intérêt commun qu'ils défendent auprès d'autres acteurs, en particulier institutionnels.

Face à la diversité des acteurs, la typologie permet de mieux cerner les catégories et les forces en présence. En pratique, elle permet de donner un cadre aux entretiens qui doivent répondre à cette diversité en s'intéressant à chacun des types cités et en essayant de maintenir un certain équilibre dans le choix des acteurs. S'il est important d'inclure l'ensemble des grands types d'acteurs dans l'étude, nous irons néanmoins à la recherche d'individualités (une personne, une entreprise en particulier par exemple), avec le souci d'accéder aux données les plus désagrégées possibles afin de comprendre les motivations des différents acteurs du corridor, par-delà les associations sectorielles. Par exemple, les entreprises Ford, installée près de Valence, et Nissan, près de Barcelone, quoique relevant du même secteur de l'industrie automobile, ont des intérêts distincts sur certains points, en raison de leurs ancrages territoriaux respectifs, mais aussi de leurs stratégies commerciales. De même, le Port d'Alicante et le Port de Valence, tous deux sous tutelle de la Communauté valencienne, n'ont pas les mêmes intérêts ni les mêmes perspectives de développement, le premier visant le rang de principal port à conteneurs d'Espagne tandis que le second, plus spécialisé dans les vracs solides, voit son trafic diminuer en tonnage et en valeur[472].

Nous prendrons donc en compte tous les types d'acteurs interrogés, du plus local ou individuel au plus général ou inclusif. Cette manière de procéder permet de dégager un panorama satisfaisant des acteurs tout en conservant la faisabilité des entretiens, et de montrer quelles sont les différences de discours entre acteurs individuels et groupements collectifs avec lesquels nous avons eu des entretiens.

1.2 Des discours exprimés sur différents supports

Le travail de collecte des discours des différents acteurs et de leurs arguments s'est fait principalement par le biais d'entretiens menés en face-à-face. Cela a permis de recueillir un matériau riche et abondant, mais lacunaire du fait de l'impossibilité de rencontrer physiquement tous les acteurs. Les entretiens ont donc été complétés par l'analyse des discours produits sur d'autres types de supports comme les rapports, les conférences publiques ou encore la presse.

[472] Ministerio de Fomento, *Boletín estadístico online - Puertos del Estado*, http://www.fomento.gob.es/BE/?nivel=2&orden=04000000, (consulté le 28 avril 2015).

1.2.1 Les entretiens et leurs limites

Entre 2011 et 2015, 43 entretiens ont été réalisés avec les différents acteurs du corridor méditerranéen (*cf. Annexe 5*), principalement au moment d'un séjour de terrain long en Espagne à l'automne 2013, mais également au cours de déplacements plus brefs dans le pays, ainsi qu'à Bruxelles ou lors de rencontres organisées en France. Ces entretiens constituent la principale source originale de ce travail de recherche. Leur réalisation pose toutefois un certain nombre de questions méthodologiques.

La première série de questions porte sur les acteurs interrogés eux-mêmes. C'est d'abord celle de la surreprésentation des plus organisés et des plus impliqués dans le projet de corridor méditerranéen, produisant un certain type d'argumentaire. En effet, les discours favorables au corridor sont beaucoup plus audibles que les discours défavorables, peu représentés. Ce problème rejoint celui de l'accès à certains acteurs car, si les plus engagés sont enclins à répondre aux questions pour justifier leur intérêt, les acteurs les plus réservés répondent peu aux demandes d'entretiens. Il a ainsi été impossible de rencontrer les acteurs du secteur aérien, autorités aéroportuaires ou compagnies aériennes confondues. Les transporteurs routiers, contactés à plusieurs reprises, n'ont pas non plus souhaité répondre. Enfin, certains acteurs engagés comme les constructeurs automobiles manifestent une réticence à accorder des entretiens et renvoient systématiquement aux notes de presse du groupe. Un troisième point problématique est le statut ou le positionnement de certains des acteurs interrogés. En effet, la frontière entre l'expression d'un avis individuel et de la position d'un groupe (entreprise, fédération d'entreprises, administration…) n'est pas toujours claire. Elle l'est parfois d'autant moins que certaines personnes interrogées sont impliquées dans plusieurs milieux à la fois et peuvent avoir un positionnement multiple, à l'instar des universitaires engagés dans des *lobbies* ou des associations d'entreprises, comme c'est le cas de Josep Vicent Boira, professeur de géographie à l'Université de Valence et actif dans le cadre de l'*Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa* (IIVEE)[473], ou de César Camisón Zozorna, professeur d'économie à l'Université de Valence et rédacteur des rapports publiés sur le corridor méditerranéen par l'Association valencienne des entrepreneurs (AVE)[474].

[473] J.V. Boira i Maiques, *Euram 2010, op. cit.*

[474] C. Camisón Zozorna, *Estudio del impacto económico de las inversiones del corredor ferroviario mediterráneo en la Comunidad Valenciana, op. cit.* ; C. Camisón Zozorna, *Efectos del corredor mediterráneo en la competitividad de la economía valenciana, op. cit.*

La deuxième série de questions est plus directement liée à la réalisation et au traitement des entretiens. L'utilisation d'une grille d'entretiens (*cf. Annexe 6*) est apparue difficile pour deux raisons principales. La première raison tient à la manière dont se sont déroulés les entretiens eux-mêmes : les acteurs concernés par le corridor ont pour la plupart un discours assez construit et parlent volontiers, si bien que les aspects formels de l'entretien semi-directif disparaissent au profit d'une conversation dans laquelle l'acteur développe lui-même ses arguments, l'enquêteur ne posant finalement que peu de questions pour orienter son interlocuteur. Ce format présente néanmoins l'avantage de laisser l'interlocuteur forger et exposer son discours dans sa cohérence propre, ce qui est indispensable. La seconde raison est qu'au cours du déroulement de la thèse, les questions ont pu évoluer du fait de la progression des recherches, mais également des changements de l'actualité du corridor méditerranéen. Un autre problème est celui des temporalités de la recherche, de l'enquêteur et de l'enquêté, et de l'objet de recherche. Ce sont en effet trois temporalités qui coexistent et évoluent en parallèle. Les entretiens s'inscrivent dans le temps contraint de la thèse, qui est à la fois limité et suffisamment long pour permettre à un sujet d'actualité d'évoluer. Enquêteur et enquêté sont également soumis à l'espace-temps dont ils disposent et qui est très variable : la durée moyenne des entretiens avoisine 2 heures, mais varie de moins de 20 minutes (à cause de contraintes d'emploi du temps de l'interlocuteur) à plus de 3 heures, laissant plus ou moins de temps au développement des arguments. L'évolution de l'objet d'études est aussi décisive puisqu'il s'agit d'un objet d'actualité qui connaît des développements nouveaux durant le temps de la thèse, postérieurs à la réalisation de certains entretiens. En outre, l'actualité quasi quotidienne du corridor infléchit le discours des acteurs, qui réagissent volontiers aux derniers éléments. Enfin, s'il était originellement prévu d'enregistrer l'intégralité des entretiens, cette idée a dû être rapidement abandonnée du fait du refus de certains acteurs[475], ou plus souvent de conditions d'entretien peu propices à l'enregistrement : l'entretien avec le représentant du port d'Alicante[476] s'est par exemple déroulé en bonne partie durant la visite du port en voiture et à pied ; de même, certains entretiens se sont déroulés dans des lieux publics (cafés, places…) ne facilitant pas la prise de son.

[475] Lors de l'entretien mené à Valence le 17 septembre 2013, la chargée de communication de la société Valencia Parque Central a refusé d'être enregistrée. De même, Jesús Guerrero, lors de l'entretien à l'Association valencienne des entrepreneurs, le 8 novembre 2013 et Maria Eugenia del Corral lors d'un entretien à Cierval le 20 novembre 2013, ont refusé l'enregistrement.

[476] Entretien et visite du port avec Julio César Salido, Chef de la Planification du Port d'Alicante, le 27 septembre 2013.

Les discours recueillis lors des entretiens sont riches en termes d'informations factuelles et d'expression de points de vue. Il existe toutefois une forte disparité entre les entretiens concédés par des acteurs peu désireux d'exposer leur point de vue ou de se démarquer d'une position officiellement exprimée, et les entretiens conçus comme une tribune, plus nombreux, où les acteurs les plus revendicatifs exposent leurs arguments avec force détails. Les questions soulevées par les lacunes des entretiens peuvent en partie être résolues par le recours à d'autres sources d'information permettant d'éclairer les points de vue présentés.

1.2.2 Différents supports d'expression pour les acteurs du corridor

La diversité des acteurs du corridor méditerranéen se retrouve dans la diversité des supports qu'ils utilisent. Nombre d'entre eux, en particulier les acteurs collectifs, produisent un discours public dans une volonté de médiatisation qui participe de la politisation du corridor méditerranéen. Ils se saisissent alors de plusieurs types de supports : la production de littérature grise, la presse et l'organisation de conférences sont les principaux.

De très nombreux articles sont consacrés à la question du corridor méditerranéen, notamment dans les éditions régionales de la presse nationale. Les articles sont consacrés à deux types d'information principalement : l'exposé des derniers développements du projet (publication de documents de planification, vote, annonce de budgets, inaugurations…) et le relais d'une prise de position médiatisée (réaction d'un élu, communiqué de presse d'une entreprise…). Le nombre d'articles consacré à la question varie bien entendu en fonction de l'actualité du corridor, mais également en fonction de l'actualité politique nationale ou régionale, ce qui traduit l'intérêt de la question du corridor dans les débats politiques (*cf. Chapitre 7*). Il arrive assez fréquemment que les acteurs prennent eux-mêmes la plume dans les organes de presse, comme c'est très régulièrement le cas pour Federico Félix, président de la fédération d'entreprises agro-alimentaires Fedacova et du *think-tank* d'entrepreneurs favorables à la grande vitesse ferroviaire Pro-AVE, qui a signé une dizaine d'articles en moins de deux ans dans *El País*[477].

[477] Federico Félix, « Innovación y futuro », *El País*, 16 mai 2012 ; Federico Félix, « El corredor mediterráneo avanza », *El País*, 2 mars 2013 ; Federico Félix, « El AVE a Alicante y la voluntad política », *El País*, 6 avr. 2013 ; Federico Félix, « La palabra de Ana Pastor y el AVE a Alicante », *El País*, 26 mai 2013 ; Federico Félix, « Diálogo y presupuestos del Estado », *El País*, 28 sept. 2013 ; Federico Félix, « El corredor mediterráneo y los accesos a los puertos », *El País*, 7 sept. 2013 ; Federico Félix, « La vertebración de la Comunidad Valenciana y la alta velocidad », *El País*, 22 déc. 2013 ; Federico Félix, « La línea férrea Valencia-Zaragoza no admite

Par ailleurs, les productions émanant directement des acteurs organisés (c'est-à-dire le plus souvent du secteur économique) et des institutions à tous les échelons sont très abondantes. Outre les plans d'infrastructures et les documents de planification, les différents acteurs publics produisent des documents à vocation publicitaire ou de communication. Dans le même temps, les acteurs privés commanditent et éditent des rapports censés pallier le manque d'analyses économiques dans la littérature institutionnelle. Ainsi, l'Association valencienne des entrepreneurs édite en 2011 et 2012 deux rapports[478] pour montrer l'impact économique potentiel du corridor méditerranéen sur le secteur économique valencien. Ils montrent entre autres que les retards dans la réalisation du corridor auraient pour conséquence, même en cas de réalisation de l'infrastructure, de moindres retombées à long terme, voire des retombées négatives sur l'économie de la région. De même, le *think-tank* de l'IIVEE publie des brochures et des rapports cherchant à démontrer l'intérêt politique et économique du corridor[479]. Ces publications insistent beaucoup sur les chiffres de population et de production comme arguments clés, et ils ont également valeur programmatique, proposant des actions concrètes à réaliser pour faire advenir le corridor méditerranéen. Ces textes, diffusés notamment auprès des acteurs institutionnels locaux et régionaux, focalisent l'attention sur un angle bien précis de la question à chaque publication. Il s'agit de faire exister la question très large du corridor méditerranéen à travers des thématiques ancrées dans les territoires et ayant trait au développement régional. Cela a pour effet d'occulter certaines thématiques fortes de l'argumentaire des acteurs au niveau individuel – comme les intérêts propres d'une entreprise ou les équipements nécessaires à un port ou à une plate-forme logistique, mais permet également de saisir de manière claire les grands enjeux du corridor méditerranéen.

Certains acteurs collectifs – les principaux groupes de pression et associations – organisent également des conférences, événements et discours publics où participent des acteurs individuels et institutionnels. C'est là également un moyen intéressant pour approcher la production d'arguments, mais il existe deux biais majeurs : le premier est que tous les acteurs n'accèdent pas à ce type d'événement, plutôt privilégié par les acteurs institutionnels ou les organisations ; le second est que les discours qui y sont tenus sont normés par le type

espera », *El País*, 31 mai 2014 ; Federico Félix, « Los agravios y el ninguneo del Gobierno de España », *El País*, 12 juill. 2014.

[478] C. Camisón Zozorna, *Estudio del impacto económico de las inversiones del corredor ferroviario mediterráneo en la Comunidad Valenciana*, *op. cit.* ; C. Camisón Zozorna, *Efectos del corredor mediterráneo en la competitividad de la economía valenciana*, *op. cit.*

[479] Mateu Turro, *The Mediterranean Axis. The Mediterranean Arch Region: Gateway to Europe*, Valencia, IIVEE, 2010, 50 p ; M. Turro, *Libre blanc de les infraestructures de l'euroregio de l'Arc Mediterrani (EURAM)*, *op. cit.* ; Institut Ignasi Villalonga, *La Via economica de l'Euram. 10 anys*, *op. cit.* ; L. Català i Oltra, *L'Eix Castello-Tortosa-Tarragona. Economia, poblacio i infraestructures al node central de l'arc mediterrani*, *op. cit.*

d'exercice imparti (temps de parole, lieu, public, objectif de l'événement, nécessité de coordination avec d'autres acteurs sont autant d'éléments qui cadrent et inhibent la parole des acteurs). Les principales conférences feront l'objet d'une analyse plus loin (*cf. Chapitre 6*).

Les différents supports d'expression se combinent chez les acteurs du corridor méditerranéen et relaient, auprès d'un public plus ou moins large, leurs argumentaires. Cette diversité des modalités de la parole permet de relever des arguments complémentaires.

1.3 Le corridor méditerranéen à la croisée de quatre argumentaires principaux

Les arguments mis en avant en faveur ou en défaveur du corridor méditerranéen dans les entretiens sont multiples. Afin de les rendre plus lisibles, ils peuvent être classés en quatre grandes catégories : les arguments liés à l'aménagement du territoire, les arguments techniques, les arguments économiques et les arguments politiques. Ces catégories ne sont bien entendu pas étanches, mais elles permettent de cerner l'argumentaire.

1.3.1 L'argumentaire de l'aménagement du territoire : ancrer le corridor méditerranéen

Le corridor méditerranéen est avant tout un projet d'aménagement du territoire à l'échelle nationale. De ce fait, il est au centre d'un argumentaire portant sur les enjeux d'aménagement liés à la construction d'une nouvelle infrastructure ferroviaire, et ce à différentes échelles. Il est particulièrement présent à l'échelle urbaine, où il fait référence à des projets localisés d'une part, et à l'échelle nationale, où il fait référence à l'organisation du territoire par les réseaux, d'autre part.

Les acteurs locaux, institutionnellement compétents pour définir des politiques d'aménagement urbain, lient largement le corridor méditerranéen à leurs politiques locales. Les préoccupations concernent alors au premier chef le développement, les quartiers de gares ou la mise en place de grands équipements. C'est notamment le cas pour les gares de la Sagrera à Barcelone et de Parque Central à Valence, qui font partie d'une stratégie métropolitaine, adossée au corridor méditerranéen comme élément permettant de justifier les investissements consentis. Désormais, le contexte économique et l'éclatement de la bulle

immobilière ont rendu cette perspective lointaine et l'argument de l'attractivité a été remplacé par ceux du consensus politique autour du projet et de l'approbation des plans d'urbanisme. Le projet a donc perdu, dans le discours, son supplément d'âme métropolitain pour ne conserver que ses aspects concrets d'aménagement urbain.

Les acteurs de niveau national, et en particulier étatique (*Fomento*, ADIF, Renfe), se concentrent quant à eux sur les logiques d'aménagement du territoire à l'échelle du pays, c'est-à-dire principalement sur les choix de structuration par les réseaux ferroviaires. Pour Manuel Niño, Secrétaire général aux Infrastructures, le corridor méditerranéen est l'une des priorités en matière d'aménagement parmi d'autres, dont le corridor central et le corridor atlantique, afin de garantir un équilibre du territoire. L'objectif affiché est de relier entre eux les pôles logistiques et les principaux ports du territoire national, ce qui passe par des investissements sur l'axe méditerranéen, mais ce qui ne fait pas de ce corridor une priorité absolue[480]. Les représentants d'ADIF[481], le gestionnaire de l'infrastructure chargé de la construction des nouvelles lignes, indiquent également que le corridor méditerranéen est l'un des projets en cours parmi d'autres. Ils soulignent toutefois qu'ils ne possèdent aucune compétence en matière de prise de décision et que leur rôle se limite aux études de faisabilité technique des tracés proposés par le Ministère et non aux choix d'aménagement.

L'argumentaire de l'aménagement du territoire, c'est-à-dire l'ensemble des arguments mettant au premier plan les besoins en matière d'équipements et d'infrastructures, est donc mobilisé, aux deux extrémités de la chaîne institutionnelle, par les deux acteurs qui possèdent le plus de compétences en la matière : l'État pour les grandes infrastructures de transport et les villes pour l'aménagement urbain.

1.3.2 L'argumentaire économique : au fondement des revendications du corridor méditerranéen

Les arguments de nature économique sont mis en avant par l'ensemble des acteurs interrogés, que ce soit en faveur du corridor méditerranéen ou pour en contester la légitimité. C'est

[480] Entretien réalisé à Madrid, au *Ministerio de Fomento*, le 30 octobre 2013.
[481] Entretiens avec Clara Zamorano, Responsable des relations internationales, et Luís Arranz, Chef du Département des analyses économiques, à Madrid, le 22 octobre 2013.

d'ailleurs un argumentaire similaire qui fondait le projet de corridor méditerranéen dans les années 1920 et 1930[482].

Le socle même du corridor méditerranéen repose sur le constat partagé par les différents acteurs que les régions méditerranéennes sont les plus dynamiques d'Espagne, économiquement parlant (*cf. Chapitre 4*). Cet élément est évoqué de manière quasi systématique dans les entretiens, soit comme un simple constat d'évidence, soit comme la justification même du corridor méditerranéen. Pour Javier Vidal Olivares, professeur d'économie à l'Université d'Alicante[483], le corridor méditerranéen apparaît comme un espace riche face à une Espagne intérieure beaucoup plus en retrait à l'exception de Madrid. D'après lui, le corridor est une réalité économique et la question porte non pas sur la nécessité de construire un nouvel axe de fret mais plutôt sur les choix politiques en faveur du fret ferroviaire à l'échelle européenne. Cette analyse est largement partagée par les universitaires rencontrés, comme les économistes César Camisón Zozorna[484] et Germà Bel[485] ou encore par le géographe Josep Vicent Boira[486]. De même, la « rationalité économique du corridor méditerranéen » est le premier élément spontanément présenté par Inmaculada Rodríguez Piñero[487], Députée européenne de la Communauté valencienne et ancienne Secrétaire générale aux Infrastructures du gouvernement Zapatero (PSOE), au début de l'entretien. Si le constat du dynamisme littoral ne fait pas débat – il est repris par l'ensemble des acteurs économiques – c'est sur l'accroissement potentiel du trafic, donc sur la plus-value attendue du corridor méditerranéen et sur l'opportunité d'en faire une question politique que les avis peuvent diverger.

D'une manière générale, c'est la question de l'insertion des systèmes productifs de la Méditerranée espagnole dans le marché européen et plus largement dans la mondialisation qui est en cause. Les entreprises du secteur automobile en sont un bon exemple. La présence des

[482] R. Perpinyà i Grau, « L'interès collectiu economic a Catalunya i Valencia », art cit ; I. Villalonga, « El actual momento de la economía valenciana y su relación con el conjunto de la economía española », art cit ; J. Palafox Gamir, « Estructura de la exportación y distribución de beneficios. La naranja en el País Valenciano (1920–1930) », art cit ; V. Abad García, « Los primeros intentos de ordenación de la exportación citrícola: proyectos de Bellver y Doménech (1927-1928) », art cit ; V. Abad García, « El corredor mediterráneo », art cit.
[483] Entretien réalisé à l'Université d'Alicante le 30 septembre 2013.
[484] Entretien réalisé à l'Université de Valence le 11 novembre 2013.
[485] Entretien réalisé à l'Université de Barcelone le 17 mars 2011.
[486] Entretiens réalisés à l'Université de Valence le 15 mars 2011 et le 18 septembre 2013.
[487] Entretien réalisé au Parlement européen, à Bruxelles, le 5 février 2015.

représentants de Seat lors des conférences sur le corridor méditerranéen[488] est le signe d'un intérêt de la firme pour le sujet. Dans la Communauté valencienne, Ford dont l'usine d'Almussafes est connectée au réseau ferroviaire conventionnel, est un acteur majeur dont les communiqués sont repris régulièrement par la presse nationale et régionale[489]. Enfin, l'argument selon lequel le corridor serait essentiel à l'économie des régions méditerranéennes espagnoles est repris par l'ensemble des associations d'entreprises lors des entretiens[490]. Le même argumentaire économique est relayé par l'intermédiaire de la presse[491], qui consacre de nombreux articles aux prises de position des entrepreneurs des régions littorales, ainsi que dans les publications commanditées par les associations d'entreprises elles-mêmes[492].

Par ailleurs, c'est toute la question de l'intégration des ports dans les systèmes mondialisés qui est posée. Elle se traduit diversement en fonction de la situation des ports concernés. Sur la façade méditerranéenne espagnole, les ports de Barcelone et de Tarragone sont les plus actifs en termes de revendication du corridor méditerranéen. Pour les représentants du port de Barcelone[493], présents à toutes les rencontres et conférences sur le corridor méditerranéen, la

[488] Juan Ramón Rodríguez, Directeur de la production extérieure, était présent à la conférence du 6 mars 2013, et Manuel Medina, Responsable de la distribution et de la logistique à celle du 4 mars 2014 ainsi qu'à la conférence conjointe du 27 janvier 2015 à Barcelone.

[489] « Ford mantiene sus planes de inversión en la planta de Almussafes », *El País*, 7 août 2012 ; « Ford condiciona el futuro de la planta de Almussafes al Corredor Mediterráneo », art cit ; « El Gobierno autoriza el tramo que unirá la planta Ford con el corredor mediterráneo », *El País*, 19 juill. 2013 ; « Ford Almussafes, más cerca del Corredor Mediterráneo », art cit ; « La planta de Ford en Almusafes se conectará al Corredor Mediterráneo en ancho estándar », art cit ; A. Caparrós, « El retraso del Corredor Mediterráneo le costará a Ford más de 115 millones en dos años », art cit ; « Puig pone a Ford como "un ejemplo de lo que debería ser el futuro" », *El País*, 21 avr. 2015.

[490] Des entretiens ont été réalisés avec les associations d'entreprises Coepa à Alicante (entretien avec Arturo Jiménez le 30 septembre 2013), Croem à Murcie (entretien avec Domingo Martínez le 26 septembre 2013), Cierval (entretien avec María Eugenia del Corral le 20 novembre 2013) et AVE (entretien avec Jesús Guerrero le 8 novembre 2013) à Valence. Les Chambres de Commerce et d'industrie n'ont pas souhaité répondre.

[491] Salvador Enguix et Maria José Carchano, « Empresarios catalanes y valencianos reclaman el corredor mediterráneo », *La Vanguardia*, 6 juin 2010 ; « Empresarios apuestan por la rentabilidad del corredor mediterráneo », art cit ; « Cierval pide que se acabe el corredor mediterráneo », *El País*, 10 févr. 2012 ; Cristina Vázquez, « Un pulso entre patronales. AVE y Pro-AVE reivindican su protagonismo frente a Cierval », *El País*, 23 avr. 2012 ; Guillermo Peris Vidorreta, « El frenazo del corredor mediterráneo en Francia preocupa a los empresarios », *El País*, 17 juill. 2013 ; Joaquín Ferrandis, « Fomento no aumentará la inversión pese a las quejas de los empresarios », *El País*, 14 oct. 2014 ; Javier Alfonso, « Empresarios valencianos estallan contra Pastor por la "burla" del Corredor Mediterráneo », *El Economista*, 26 nov. 2014 ; Ignacio Zafra, « Los empresarios acusan al Gobierno de engañarlos con el corredor », *El País*, 26 nov. 2014.

[492] C. Camisón Zozorna, *Estudio del impacto económico de las inversiones del corredor ferroviario mediterráneo en la Comunidad Valenciana*, *op. cit.* ; C. Camisón Zozorna, *Efectos del corredor mediterráneo en la competitividad de la economía valenciana*, *op. cit.*

[493] Emma Cobos, Directrice de la stratégie commerciale du Port de Barcelone, Nathalie Thomas et Claire Pérez, représentantes du port à Toulouse et à Lyon sont au centre d'une réunion à la Délégation générale de Catalogne à Paris le 27 février 2013. Emma Cobos et Claire Pérez sont également à la rencontre bilatérale Rhône-Alpes-Catalogne sur le corridor méditerranéen tenue à Lyon le 15 mai 2014. À la conférence annuelle Ferrmed à Bruxelles, est présent Sixte Camba, Président du Port, en 2013. José Carbonell, Directeur général, représente le port avec Carles Ruá le 27 janvier 2015 à Barcelone pour la conférence conjointe Ferrmed/CZF/EU Core Net Cities.

liaison ferroviaire avec la France est une évidence, d'ores et déjà matérialisée par les trains de fret Barcelone-Lyon. Si le port de Tarragone est moins présent dans les conférences[494], il est souvent évoqué par d'autres acteurs et notamment par le groupe chimique BASF dont l'une des principales implantations se situe à Tarragone et dont les liaisons avec la maison mère à Ludwigshafen se font à près de 25% par le rail. Plus au sud, le port de Valence, est moins souvent représenté quoiqu'il soit un concurrent direct de Barcelone. Manuel Guerra, Directeur de la Planification et des infrastructures du Port de Valence, explique que l'essentiel du trafic du port se faisant avec le centre de la Péninsule, le corridor méditerranéen aurait un impact plus faible sur le trafic portuaire, mais qu'il pourrait néanmoins créer une synergie, l'existence d'infrastructures aux normes européennes étant un facteur déterminant pour l'utilisation du train par les entreprises et un argument supplémentaire pour les transporteurs[495]. Au-delà de la simple question des débouchés portuaires, c'est donc l'argument du potentiel de développement économique général induit par le corridor méditerranéen qui est mis en avant[496]. Pour des ports secondaires comme Castellón[497] et Alicante, ce qui semble compter est en effet de ne pas laisser passer l'opportunité du corridor méditerranéen, même si aucun impact important n'est attendu. Pourtant, d'après Julio César Salido, Chef de la Planification du Port d'Alicante, l'impact pourrait même être négatif[498]. Cette position paradoxale s'explique toutefois par le poids de la Communauté autonome qui représente la moitié des voix de la gouvernance du port.

Enfin, l'argumentaire économique est également mobilisé à l'échelle locale, où des retombées du corridor méditerranéen sur les entreprises sont attendues pour relancer l'économie à court terme (secteur de la construction notamment) mais aussi à long terme, grâce à un gain supposé d'attractivité des villes pour les entreprises ou les voyageurs. Ces perspectives de développement sont au centre de grands projets urbains liés au corridor méditerranéen (*cf. Chapitre 10*). Les intérêts économiques des villes sont également portés par l'association EU Core Net Cities, qui se donne « un rôle positif de *lobbying* auprès de l'Union européenne et des États », d'après Francesco Oddone, représentant de la Mairie de Gênes, lors de la seconde

[494] Josep Andreu, Président du Port de Tarragone, est présent à Bruxelles pour la conférence annuelle Ferrmed de 2013.
[495] Entretien réalisé le 22 novembre 2013 à Valence.
[496] V. Cámara Boluda, *Estudio de la competencia de los puertos de la fachada Este española frente a los del Norte de Europa como vía de acceso de las mercancías a los mercados europeos. Influencia del corredor mediterráneo, op. cit.*
[497] Entretien avec Juan Bautista Mingarro, Chef du département technique du Port de Castellón, le 26 novembre 2013.
[498] Entretien réalisé le 27 septembre 2013 à Alicante.

conférence de l'association[499]. Aux deux conférences de Barcelone en 2013 et de Gênes en 2014, les représentants des villes membres de l'association ont très largement insisté sur l'intérêt économique des corridors multimodaux pour leurs cités (*cf. Chapitre 6*).

1.3.3 L'argumentaire technique : entre constat et neutralité affichée

Au cours des entretiens, la question technique de la réalisation du corridor méditerranéen est souvent évoquée dans deux perspectives principales : soit pour discuter les choix faits en matière d'infrastructures (troisième rail, grande vitesse, mixité des trafics…), soit pour donner aux revendications une assise plus objective, appuyée sur des faits tangibles.

Les éléments techniques peuvent avoir un statut essentiellement informatif dans les intentions de l'interlocuteur, comme lors de l'entretien avec Jaime Pallarol, professeur d'Ingénierie des Transports à l'Université Polytechnique de Valence et Gestionnaire des Transports et des Ports de la Communauté valencienne[500]. Les détails énoncés sur le fonctionnement des aiguillages, la question des gabarits et le problème du frottement des caténaires sur des voies équipées d'un troisième rail n'étaient alors pas un argument pour valider ou invalider la méthode, mais plutôt un constat des difficultés qu'elle pose afin de mettre en perspective ce choix avec celui d'une ligne nouvelle. La plupart des acteurs interrogés ont avancé ces questions techniques au début de l'entretien, comme une entrée en matière ou un moment de transition permettant d'établir le contact et la confiance avant de développer leur point de vue. Toutefois, les questions techniques sont la plupart du temps cantonnées au constat des difficultés d'interopérabilité à surmonter ou à la reprise des actions mises en place. Elles ne sont pas centrales dans la construction des argumentaires.

À l'opposé, Ferrmed semble asseoir son argumentation en faveur d'un vaste corridor paneuropéen sur des arguments techniques qui sont autant de revendications, voire de programmes d'action suggérés à la Commission européenne. Joan Amorós, Président et fondateur de Ferrmed, présente lors des conférences annuelles et des événements consacrés au corridor méditerranéen[501] les « standards Ferrmed » qui ont fait l'objet d'une étude publiée en

[499] La deuxième conférence de l'association EU Core Net Cities s'est tenue à Gênes les 25 et 26 juin 2014.
[500] Entretien réalisé à l'Université Polytechnique de Valence le 25 novembre 2013.
[501] Conférences Ferrmed au Parlement européen à Bruxelles de 2013 et de 2014, conférences annuelles EU Core Net Cities de 2013 à Barcelone et 2014 à Gênes, conférence conjointe Ferrmed/CZF/EU Core Net Cities de Barcelone le 27 janvier 2015, conférence bilatérale Rhône-Alpes-Catalogne de Lyon le 15 mai 2014…

2009[502]. Ces standards sont largement inspirés des pratiques nord-américaines et ont pour but de favoriser l'interopérabilité des réseaux en Europe ainsi que la circulation du fret ferroviaire par l'adaptation des voies et de leur électrification, des systèmes de sécurité, du matériel roulant, ainsi que des normes régissant les convois de fret (longueur des trains, poids par essieu…). Cet argumentaire permet au groupe de pression, constitué de membres hétérogènes (*cf. Chapitre 6*), de trouver un terrain d'entente neutre et un lexique aisément partageable avec les acteurs politiques et institutionnels. L'étude publiée par Ferrmed en 2009 montre très bien la construction de cet argumentaire par la compilation et la mise en commun d'études techniques portant sur les différents aspects du corridor méditerranéen. Elle apporte une réponse concrète aux objectifs d'interopérabilité de la Commission européenne, à tel point que cette dernière en reprend les principaux éléments[503], comme le confirme Günther Ettl, Conseiller du coordinateur du corridor méditerranéen qui juge que les études de Ferrmed traduisent les besoins des nouveaux réseaux transeuropéens et peuvent à ce titre être reprises, à quelques ajustements près[504].

Ainsi, l'argumentaire technique est mobilisé aux deux extrémités de la chaîne des revendications : il est mis en avant comme le constat d'une défaillance du réseau par les acteurs individuels ou locaux d'une part, et comme une solution proposée permettant de fédérer des intérêts très divers par les groupes de pression d'autre part. Il semble que les éléments techniques, parce qu'ils apparaissent tangibles, soient un point autour duquel il est possible de bâtir un consensus politiquement neutre.

1.3.4 L'argumentaire politique : le nerf de la guerre

Les arguments de nature politique, attendus au vu du contexte du corridor méditerranéen, sont plus ou moins développés par les différents acteurs. En effet, les questions politiques sont rarement abordées par les acteurs économiques au niveau individuel, et elles sont mêmes tenues à l'écart dans le discours de certains acteurs collectifs pourtant ancrés dans le jeu politique, comme les groupes de pression. En revanche, les acteurs économiques collectifs et les membres engagés de la société civile insistent sur la dimension politique du corridor. Cet argumentaire semble donc être l'apanage des acteurs collectifs.

[502] Ferrmed, *Ferrmed Global Study. Ferrmed Great Axis Rail Freight Network and its Area of Influence., op. cit.*
[503] Commission européenne, *Mediterranean Core Network Corridor Study. Final Report, op. cit.*
[504] Entretien réalisé à la DG-Move à Bruxelles, le 5 février 2015.

La difficulté à rencontrer directement les acteurs politiques a conduit à un nombre d'entretiens relativement faible, compensé par l'étude des prises de position publiques des différentes personnalités régionales, dans des communiqués ou conférences de presse, mais surtout lors d'événements organisés autour de la question du corridor méditerranéen, comme les conférences de Ferrmed ou d'EU Core Net Cities (*cf. Annexe 7*). Les conférences de Ferrmed, centrées sur les acteurs économiques, accueillent cependant systématiquement un certain nombre d'acteurs politiques comme le maire de Barcelone, Xavier Trias, ou des députés européens venus soutenir les propositions du groupe de pression.

Lors des entretiens, il a été possible de rencontrer personnellement un certain nombre de personnalités engagées occupant ou ayant occupé des fonctions régionales, nationales ou européennes ou ressortissant du secteur des transports. C'est le cas de Manuel Niño au *Ministerio de Fomento*, de Josefina Cruz Villalón (ancienne Directrice générale de la Planification, puis Secrétaire générale aux Infrastructures du premier gouvernement Zapatero[505], puis Conseillère de la *Junta de Andalucía*[506] chargée des Travaux publics), parlant désormais en tant que Professeur de Géographie à l'Université de Séville, et d'Inmaculada Rodríguez Piñero (ancienne Secrétaire générale aux infrastructures[507], puis Secrétaire du PSOE chargée de la Politique économique et de l'Emploi), désormais Députée européenne de la Communauté valencienne. Ces trois personnalités insistent sur le fait que le corridor méditerranéen est le support et le vecteur de revendications et de débats qui le dépassent et qui opposent notamment les différents échelons institutionnels. Manuel Niño[508] à Madrid et Josefina Cruz[509] à Séville s'accordent à dire que le débat sur le corridor méditerranéen est une invention catalane qui transforme des projets d'infrastructures de transport en une question politique impliquant un face-à-face entre régions méditerranéennes et régions centrales de la Péninsule, voire entre Catalogne et Madrid. Inmaculada Rodríguez Piñero[510], Députée de Valence, souligne plutôt quant à elle le rôle de la région de Castille-La Manche dans la revendication du corridor central, donc dans la concurrence faite au corridor méditerranéen. Elle souligne en particulier le rôle de María Dolores de Cospedal, Présidente de Castille-La Manche et Secrétaire générale du PP au niveau national, ce qui lui donne un certain poids dans le gouvernement actuel. Dans ce contexte, le corridor méditerranéen serait

[505] C'est sous sa direction qu'a été élaboré le *PEIT*.
[506] La *Junta de Andalucía* est le nom du gouvernement de la Communauté autonome d'Andalousie.
[507] C'est sous son ministère qu'a été élaboré le *Pitvi*.
[508] Entretien réalisé à Madrid le 30 octobre 2013.
[509] Entretien réalisé à Séville le 14 octobre 2013.
[510] Entretien réalisé à Bruxelles, au Parlement européen, le 5 février 2015.

à la fois un projet politique favorisant certaines régions par rapport à d'autres, et le vecteur instrumentalisé d'une opposition entre les régions méditerranéennes et l'État central. Ainsi la revendication du corridor méditerranéen en Catalogne rejoint-elle le débat sur l'*infrafinanciación*, c'est-à-dire sur le supposé déficit de financements dont auraient souffert certaines Communautés autonomes, et sur le supposé abandon de la Catalogne par le gouvernement central en matière d'investissements et d'infrastructures[511].

À l'opposé, différents acteurs se défendent de prendre parti politiquement, comme c'est le cas des associations d'entreprises[512] ou des agences d'aménagement[513]. Maria José García, représentante de la société VPC[514], souligne le « consensus politique » obtenu par le projet de gare souterraine, tant au niveau local qu'au niveau national. Néanmoins, ces mêmes acteurs abordent la question du corridor méditerranéen comme une question de choix politiques. Cette idée est en particulier mise en avant par les universitaires interrogés, qu'ils soient engagés en faveur du corridor méditerranéen ou non[515]. Pour Josep Vicent Boira[516], la question politique primordiale est celle des relations entre la Catalogne, Valence et le gouvernement central. Enfin, les conférences de Ferrmed et d'EU Core Net Cities sont organisées autour de l'idée que les corridors de transport sont définis selon des choix politiques qu'il convient d'étayer en apportant des arguments techniques et économiques pour obtenir la satisfaction des revendications.

Les types d'argumentaires exprimés ne correspondent pas forcément aux principaux types d'acteurs, mais ils sont en réalité le plus souvent combinés entre eux et partagés par l'ensemble des acteurs. Ils relèvent de plusieurs niveaux de langage (technique, politique, scientifique…) qui s'entrecroisent le plus souvent pour former de manière systémique des rationalités reposant sur un ensemble d'intérêts ou d'objectifs en interaction. Les arguments utilisés sont pris dans un cadre complexe où les intérêts et objectifs multiples interagissent dans l'actualité du corridor et dans les structures longues de l'aménagement et de la politique.

[511] N. Baron-Yellès et B. Loyer, *L'Espagne en crise(s). Une géopolitique du XXIe siècle*, *op. cit.*
[512] Les interlocuteurs de Cierval, Coepa et Croem se sont tous défendu de prendre parti politiquement, mettant en avant les seuls intérêts économiques de leurs membres.
[513] Les services de l'urbanisme de la Mairie de Valence, interrogés le 15 mars 2011, soulignent la continuité dans les projets urbains de la ville et la programmation à long terme qui la caractérise.
[514] Entretien réalisé à Valence, à la gare Joaquín Sorolla, le 17 septembre 2013.
[515] Antoni Durà, interrogé le 18 mars 2011 à l'Université autonome de Barcelone, Juan Miguel Albertos, interrogé le 18 septembre 2013 à l'Université de Valence et Javier Vidal, interrogé le 30 septembre 2013 à l'Université d'Alicante s'accordent à dire que la question de la politique catalane est centrale.
[516] Entretiens réalisés à l'Université de Valence le 15 mars 2011 et le 18 septembre 2013.

2 Les rationalités des acteurs individuels : entre logiques économiques et enjeux techniques

La rationalité peut être définie comme ce qui obéit à une certaine logique, qui est raisonnable et fait avec bon sens. Le terme peut ici recouvrir un ensemble d'éléments que s'approprie l'acteur ou le groupe d'acteurs qui exprime un point de vue, de telle sorte que ces éléments sont perçus comme cohérents par les interlocuteurs. La notion de rationalité est peu présente dans la littérature francophone en aménagement du territoire et elle est absente des principaux usuels[517]. Lorsqu'elle est utilisée, elle fait référence au contexte particulier de l'aménagement durable et des démarches participatives[518]. Dans la plupart de ces travaux, l'acteur tient un discours cohérent dans sa logique individuelle ou dans celle d'un petit groupe, il fabrique un argumentaire rationnel, raisonnable, que l'on peut entendre et exprimer, mais qui ne tient pas compte de l'ensemble des paramètres. La rationalité des acteurs s'oppose alors à la détention omnisciente des différents paramètres par les « experts », c'est-à-dire généralement par les acteurs institutionnels qui disposent des compétences et des sources du savoir. Dans la géographie anglo-saxonne[519], le concept de rationalité renvoie à la théorie des choix rationnels en économie, selon laquelle les acteurs individuels visent leurs objectifs propres de manière efficace[520]. La rationalité est dans cette perspective l'attitude qui consiste, pour un acteur, à se situer ou à prendre des décisions en fonction de ses intérêts. Elle est donc fondée sur l'ensemble des éléments qui dessinent sa position et ses perspectives à un moment donné. La rationalité peut dès lors être comprise comme l'expression d'une position réfléchie et complexe, prenant en compte des intérêts multiples ainsi que les éléments du contexte. L'usage de la notion de rationalité dans la littérature sur l'aménagement du territoire fait émerger trois questions majeures : la place des intérêts économiques dans l'engagement des

[517] Pierre Merlin et Françoise. Choay (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, *op. cit.* ; P. George et F. Verger, *Dictionnaire de la géographie*, *op. cit.* ; Roger Brunet (dir.), *Les mots de la géographie*, *op. cit.* ; Jacques Lévy et Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, *op. cit.* ; Antoine Bailly, Robert Ferras et Denise Pumain (dir.), *Encyclopédie de géographie*, *op. cit.*

[518] Olivier Barrière, « Le paysage façonné par le droit, entre la rationalité du droit positif et l'empirisme culturel juridique », *VertigO*, 2012, Hors-série 14 ; Christian Brodhag et Philippe Davoine, « Evaluation, rationalité et développement durable », Rennes, Colloque de la Société française d'évaluation, 2000 ; Denis Martouzet, *Normes et valeurs en aménagement-urbanisme, limites de la rationalité et nécessité de prise en compte du multi-niveaux*, Thèse de doctorat, Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, Bordeaux, 2002, 516 p.

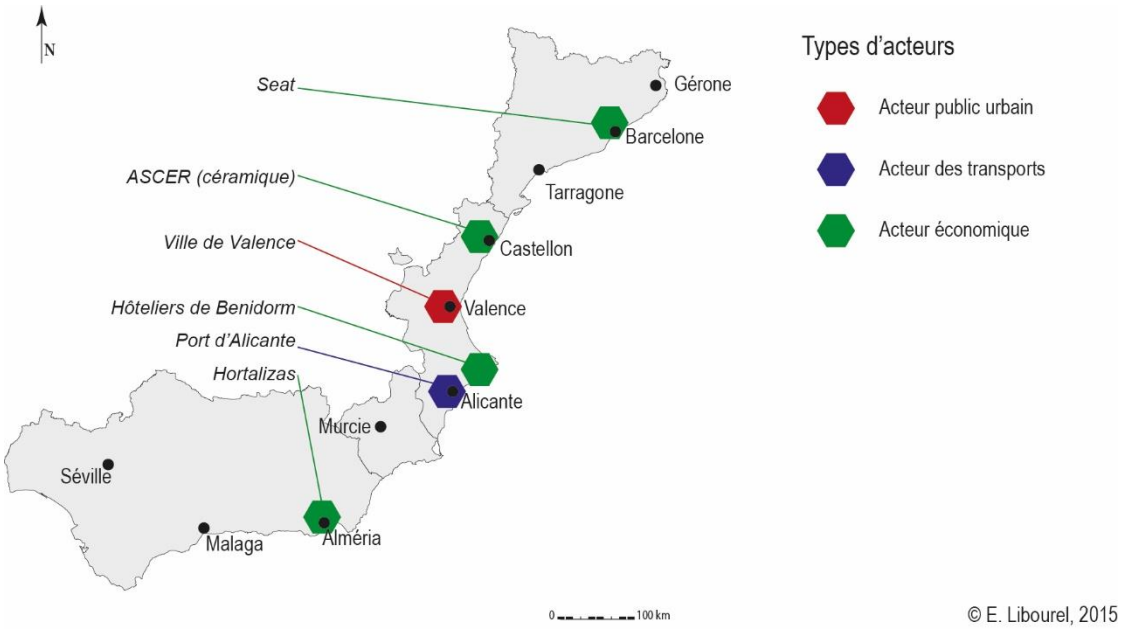
[519] Trevor J. Barnes, *Logics of Dislocation: Models, Metaphors, and Meanings of Economic Space*, New York, The Guilford Press, 1995, 292 p ; Kendra Strauss, « Re-engaging with rationality in economic geography: behavioural approaches and the importance of context in decision-making », *Journal of Economic Geography*, 2008, vol. 8, n° 2, p. 137- 156.

[520] S. Mayhew, *A Dictionary of Geography*, *op. cit.*, p. 416 ; Derek Gregory (dir.), *The Dictionary of Human Geography*, *op. cit.*, p. 620-621.

acteurs ; la participation d'acteurs non institutionnels et ne faisant pas partie des experts ; la question de la légitimité des arguments de chacun dans le débat.

2.1 Construction de rationalités autour du corridor méditerranéen par les différents acteurs

Quelques études de cas permettent d'illustrer la manière dont les rationalités des acteurs individuels sont forgées. Elles font émerger la diversité des logiques à l'œuvre, mais également les facteurs communs autour desquels les différents acteurs formant la base de la revendication se retrouvent. Elles permettent par ailleurs de dresser un panorama des types d'acteurs concernés tout en prenant en compte la diversité de leurs localisations le long de l'axe méditerranéen (*cf. Carte 30*), afin d'obtenir la plus grande représentativité possible.



Carte 30- Études de cas présentées

À partir des arguments relevés dans les entretiens avec les acteurs ainsi que dans leurs discours, il est possible de mettre en évidence des logiques cohérentes, des projets ou des visions de leur secteur et de leurs perspectives. Il s'agit, en recoupant ces discours et en les confrontant à des informations factuelles relatives à leur activité, d'identifier les rationalités à l'œuvre.

2.1.1 Une rationalité portuaire : le cas du Port d'Alicante

Les autorités portuaires sont parmi les acteurs majeurs du corridor méditerranéen car ils sont concernés au premier chef par l'amélioration de leur connexion au rail et par les perspectives d'accroissement de leur aire de chalandise qu'il offrirait. Ils sont partie intégrante du corridor comme faisceau d'infrastructures et espace marqué par des échanges intenses. Les autorités portuaires méditerranéennes réfléchissent donc à l'insertion de chaque port dans le corridor. Hormis le port d'Algésiras, qui n'a pas répondu aux sollicitations d'entretiens, la plupart d'entre eux ont accordé des entretiens sans difficulté.

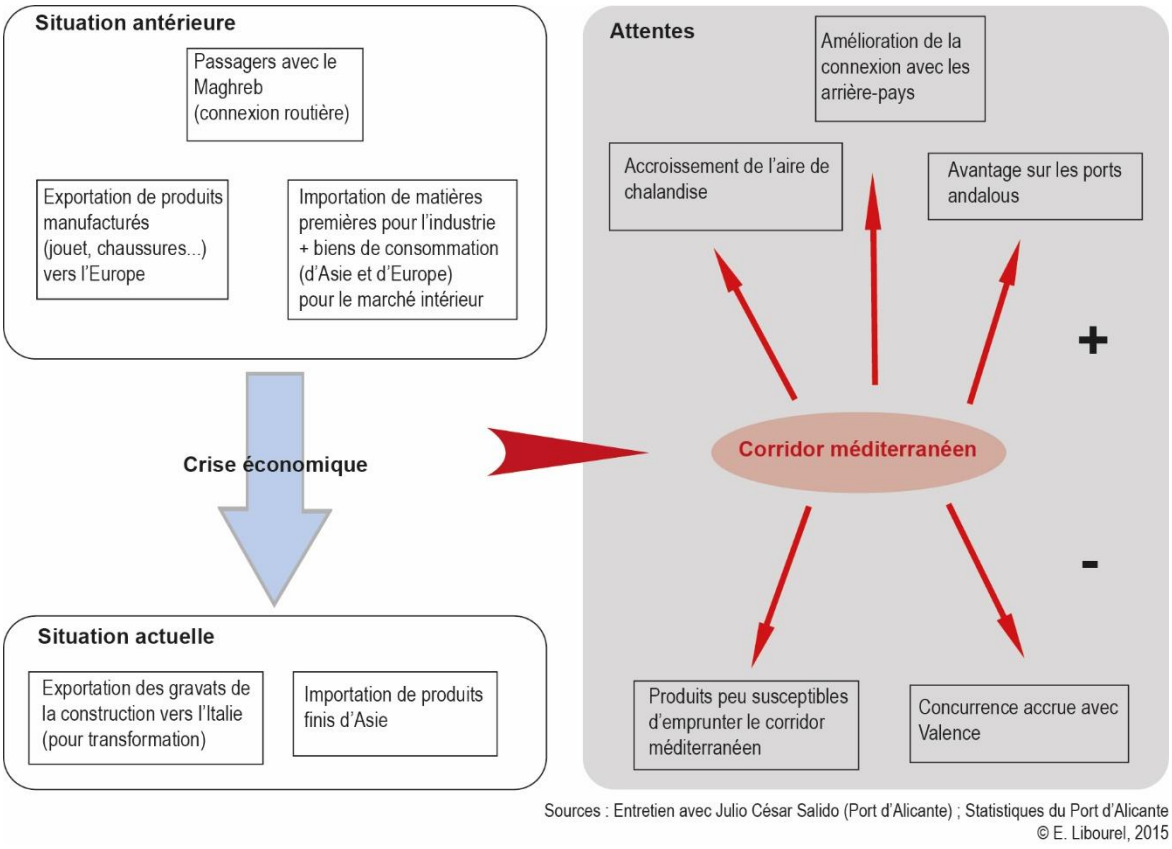


Figure 15- Le Port d'Alicante : hésitations sur les choix économiques

Le cas du port d'Alicante, qui ne fait pas partie du trio de tête constitué par Barcelone, Valence et Algésiras, est intéressant car il témoigne des différentes préoccupations qui modèlent une approche nuancée vis-à-vis du corridor méditerranéen (*cf. Figure 15*). Lors d'un entretien avec Julio César Salido[521], Chef de la Division Planification du port d'Alicante, une hésitation a même été clairement exprimée quant aux retombées du corridor :

[521] Entretien réalisé au Port d'Alicante le 27 septembre 2013.

> « Le corridor méditerranéen pourrait avoir un impact négatif car le port d'Alicante se situe entre celui de Valence, qui est un géant en termes de conteneurs, et celui de Carthagène, qui est un géant en termes de vracs[522] ».

Photographie 2- Darse du port d'Alicante

© E. Libourel, 2013
À gauche, le terminal passagers, dont l'activité est très saisonnière ; à droite, stockage de gravats à l'export.

Le premier élément au centre de la rationalité du port d'Alicante est l'impact de la crise économique sur les trafics. Elle a en effet bouleversé les équilibres du port qui a vu son trafic baisser très nettement en tonnages : entre 2007 et 2014, le trafic total a diminué de 32,5%[523]. La crise du *ladrillo* est également perceptible à travers les chargements en attente sur les quais, dont une part non négligeable est constituée de gravats (*cf. Photographie 2*) à destination de l'Italie où ils sont transformés en nouveaux matériaux de construction. Dans ces conditions, il existe peu de perspectives de report modal du trafic de la route vers le rail. Le trafic de voyageurs du port d'Alicante est, quant à lui, centré sur les ferries à destination de l'Algérie, et n'offre pas non plus de bonnes perspectives de report vers le rail, même en considérant une LGV littorale et une bonne connexion de la gare au terminal voyageurs des ferries car, d'après le représentant du port, la majeure partie des passagers voyagent avec leur voiture et sont très chargés. La seule perspective intermodale pourrait être une amélioration de la liaison avec la gare AVE pour les croisiéristes désireux de passer une journée à Madrid.

Dans ce contexte de crise, le corridor méditerranéen apparaît à la fois comme une opportunité et comme un risque pour le port d'Alicante. En effet, la liaison des voies ferrées portuaires (qui existent d'ores et déjà) avec la ligne de marchandises conventionnelle a été interrompue

[522] "*El Corredor Mediterráneo podría tener un impacto negativo porque el puerto de Alicante está entre el de Valencia que es un gigante para contenedores y el de Cartagena que es un gigante para graneles.*"
[523] Ministerio de Fomento, « Boletín estadístico online - Puertos del Estado », art cit ; Puerto de Alicante, *Estadísticas*, http://www.puertoalicante.com/comercial/estadisticas/, (consulté le 1 mai 2015).

au moment des travaux de la LGV Madrid-Levante et n'a jamais été achevée[524]. L'ancrage du port dans un faisceau d'infrastructures performant le long du littoral pourrait, aux dires de notre interlocuteur, améliorer la connexion avec l'arrière-pays essentiellement national du port, accroître son aire de chalandise dans les régions littorales, et surtout le doter d'un avantage comparatif sur les ports andalous dont la connexion avec le corridor méditerranéen est encore en suspens. Nonobstant ces avantages prévisibles qui justifient l'implication officielle du port d'Alicante dans la revendication du corridor méditerranéen à travers son adhésion à Ferrmed, le représentant du port d'Alicante émet des craintes majeures : d'une part, les marchandises échangées par cette porte d'entrée sont essentiellement à destination de l'intérieur du pays et de la région de Madrid ; d'autre part, le port de Valence, plus important dans la hiérarchie portuaire et situé à la fois plus près de Madrid et plus près de la France, serait connecté avant Alicante au corridor méditerranéen, ce qui pourrait accroître ses parts de marché. Alicante est donc dans une situation ambiguë où l'autorité portuaire, dominée par la Communauté autonome de Valence, a fait le choix politique de soutenir le corridor méditerranéen tout en étant consciente que ce choix n'est pas nécessairement aussi positif pour le port qu'il y paraît. La rationalité du port d'Alicante est révélatrice de la position des ports de taille intermédiaire du littoral méditerranéen. Le corridor n'est pas central sur le plan économique, mais sa revendication obéit à une logique politique défendue par la Communauté autonome de Valence.

À Castellón, les autorités portuaires ont, sans les exprimer de la même manière, une position assez proche où le corridor méditerranéen apparaît comme un objectif politique plus qu'une réelle opportunité de développement[525]. Or dans les deux cas, l'idée que le soutien au corridor n'a pas à être discuté mais s'impose de lui-même pose la question du rapport de forces entre les acteurs. À l'inverse, les ports de Valence et de Barcelone tiennent des discours nettement plus tranchés et plus offensifs. Lors d'un entretien avec Manuel Guerra, Directeur de la Planification des Infrastructures du port de Valence[526], la stratégie d'insertion dans le corridor est exprimée comme une stratégie de long terme favorable au développement des trafics et nécessaire à l'insertion du port en Europe et dans la mondialisation. Héritier d'une famille de producteurs d'oranges, Manuel Guerra fait le lien entre les exportations des agrumes de ses oncles par le chemin de fer et les perspectives de transport de marchandises vers l'Europe par

[524] Armando Ortuño Padilla, *El impacto economico de la conexion del puerto de Alicante por ferrocarril*, INECA., Alicante, 2014, 61 p.
[525] Entretien avec Juan Bautista Mingarro, Chef du Département technique, réalisé au Port de Castellón, le 26 novembre 2013.
[526] Entretien réalisé au port de Valence, le 22 novembre 2013.

le corridor. Si le port de Barcelone ne nous a pas accordé directement d'entretien, une rencontre avec trois responsables du port et les différentes interventions de ses représentants dans des événements publics, permettent d'affirmer que sa participation à la revendication du corridor méditerranéen est très active, voire motrice. Ces différences dans la prise de position des ports peuvent être mises en relation avec la hiérarchie portuaire espagnole.

2.1.2 Des rationalités industrielles : le constructeur automobile Seat et le *cluster* de la céramique, deux logiques distinctes

Les acteurs industriels prennent une large part à la revendication du corridor méditerranéen car ils sont les premiers concernés par la perspective d'une amélioration de la connexion des espaces productifs méditerranéens au marché européen. C'est à travers eux notamment que le corridor peut être pensé dans sa dimension économique d'espace structuré par des flux intenses. Les acteurs industriels sont sans doute la catégorie la plus diverse car la multiplicité des branches concernées se double de fortes disparités dans la taille des entreprises et de leurs éventuels groupements. Nous analyserons donc d'une part la rationalité établie par un grand groupe, et d'autre part celle d'un *cluster* réunissant plusieurs entreprises.

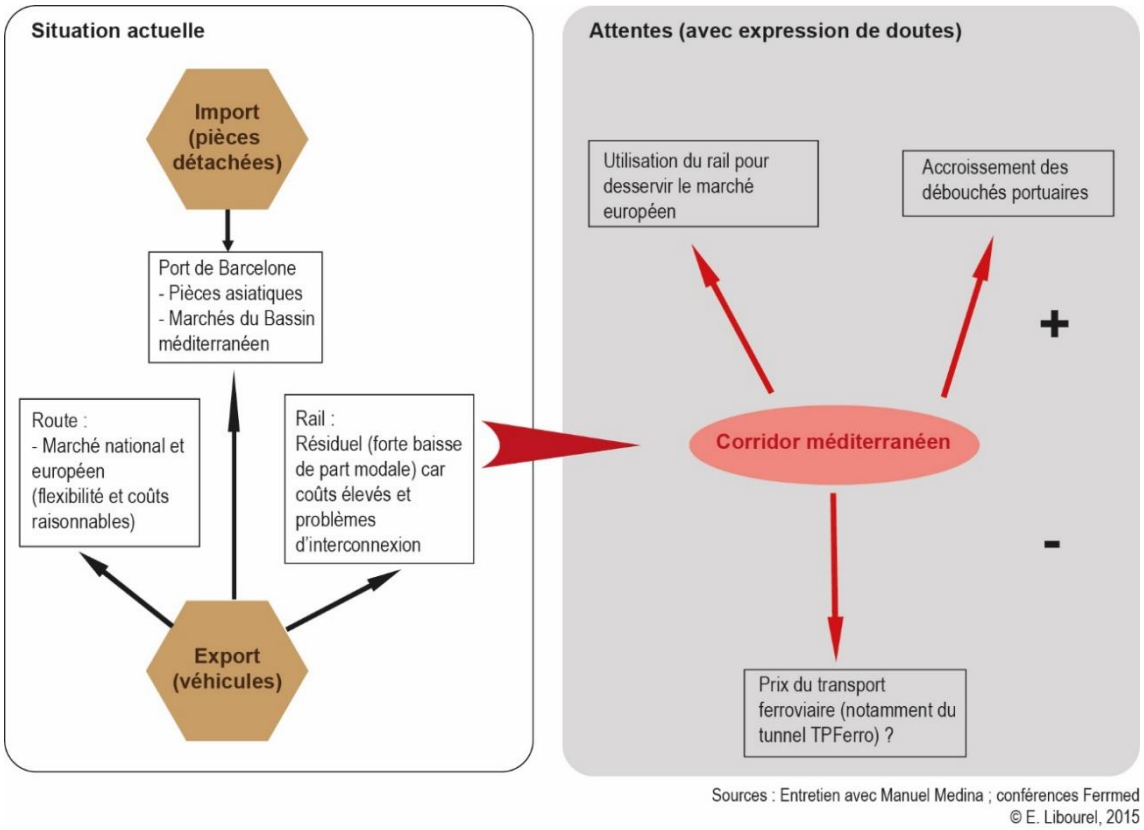


Figure 16- Seat : une rationalité économique et des interrogations sur les effets du corridor méditerranéen

Le secteur automobile est très important dans le corridor méditerranéen, en particulier avec les implantations européennes de Ford (à Almussafes, près de Valence), de Nissan et de Seat (près de Barcelone). Aucune de ces grandes firmes n'a répondu aux sollicitations d'entretiens. Toutefois, les communiqués de presse qu'elles émettent et leur participation aux conférences sur le corridor méditerranéen permettent de reconstituer leurs rationalités (*cf. Figure 16*). Le choix de nous arrêter au cas de Seat est lié à la forte présence de l'entreprise dans les conférences de Ferrmed et à un entretien informel avec son responsable de la Distribution et de la Logistique en marge de l'une de ces conférences[527]. Manuel Medina, présentant la stratégie et l'intérêt de Seat pour le corridor méditerranéen, soulignait que la situation géographique de l'entreprise en Catalogne et la structure de ses exportations et importations peuvent faire du corridor méditerranéen un véritable atout pour elle. En effet, l'entreprise a vu ses exportations par le rail baisser progressivement jusqu'à atteindre une part négligeable à cause des difficultés d'interconnexion avec la France et des coûts que cela engendre. Si aujourd'hui 32% des voitures qui sortent de l'usine sont chargées sur des trains, ceux-ci vont essentiellement au port de Barcelone. L'objectif annoncé est d'atteindre, grâce à une amélioration des conditions de transport vers l'Europe, une part modale de 60% pour le ferroviaire. Le corridor méditerranéen, considéré comme un faisceau intégrant l'ensemble des modes de transport (port, rail et route) permettrait d'améliorer l'intermodalité et de rééquilibrer les parts modales de l'entreprise. Toutefois, la position de Seat favorable au corridor s'accompagne de l'expression de doutes liés à la question des coûts du transport ferroviaire. Le représentant de Seat explique que grâce au nouveau tunnel entre la France et l'Espagne, la connexion se fait désormais sans problème technique majeur, mais il déplore que le péage reste trop élevé pour que l'utilisation du tunnel concédé soit rentable pour l'entreprise, bien que le péage soit quatre fois moins élevé que le coût de changement des essieux à la frontière par la voie ferrée conventionnelle. C'est d'après lui cet argument purement comptable qui seul freine aujourd'hui le report modal de Seat vers le rail pour ses exportations européennes. Dans sa rationalité, Seat considère que le corridor méditerranéen existe déjà mais que la nécessité est désormais de le rendre fonctionnel pour les entreprises en réglant la question de ses modalités financières notamment.

Ford, située bien plus au sud, n'a pas les mêmes éléments en vue puisque la région de Valence souffre encore d'un manque de connectivité avec la France pour deux raisons : l'absence,

[527] Entretien avec Manuel Medina, réalisé à Barcelone en marge de la conférence conjointe Ferrmed/CZF/EU Core Net Cities, le 27 janvier 2015.

pour l'instant, de voies au gabarit international et la présence d'un goulot d'étranglement de 40 km entre Tarragone et Vandellós. En outre, l'automobile connaît une situation paradoxale en Espagne : le secteur est exportateur net de véhicules et non importateur comme dans la plupart des pays européens. Il bénéficie de la protection de la loi portuaire, qui garantit des conditions favorables aux marchandises des « secteurs stratégiques », au premier rang desquels figure l'automobile[528]. La spécificité de ce secteur par rapport au reste des industries explique son poids dans les revendications, et notamment dans Ferrmed, mais il ne traduit pas l'ensemble des rationalités industrielles.

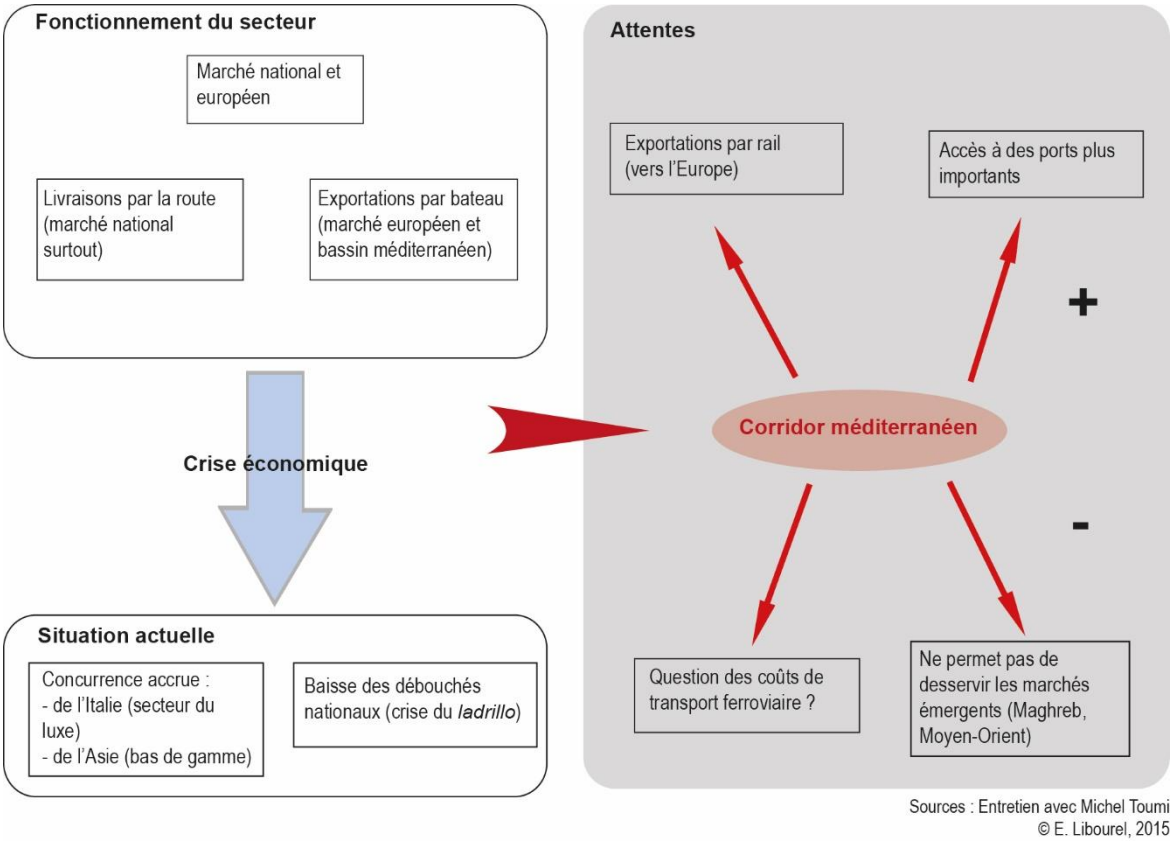


Figure 17- ASCER Castellón : un intérêt distant pour le corridor méditerranéen

À titre de comparaison, le cas des industries fonctionnant en *clusters* essentiellement constitués de petites et moyennes entreprises est intéressant (*cf. Figure 17*). L'association Ascer de Castellón regroupe les entreprises du secteur de la céramique industrielle autour de Porcelanosa, entreprise la plus connue. Michel Toumi, le représentant de l'association, indiquait lors d'un entretien[529] que le principal élément à prendre en compte pour les entreprises de céramique était l'état du secteur dans le contexte de crise économique et de

[528] F. González Laxe, « Les réformes portuaires en Espagne : analyse critique des modèles économiques, de gestion et de relation », art cit.
[529] Entretien réalisé à Castellón, le 26 novembre 2013.

concurrence accrue. Selon lui, la crise du *ladrillo* a durement touché le secteur, les commandes ayant fortement diminué. Dans le même temps, les marchés européens sont saturés par deux types de produits qui concurrencent les entreprises de la région de Castellón : les produits bas de gamme en provenance d'Asie d'une part, et les produits de luxe en provenance d'Italie qui bénéficient d'une image de marque supérieure d'autre part. L'enjeu pour le secteur de la céramique est donc avant tout économique. La question du corridor méditerranéen ne vient qu'en arrière-plan. Le corridor méditerranéen comme projet suscite de l'intérêt chez Ascer, mais il n'est pas au centre des préoccupations. Les craintes des producteurs de céramique rejoignent en partie celles exprimées par Seat en cela que la question des coûts de transport est primordiale. En outre, la structure des exportations de céramique évolue vers des marchés émergents comme le Maghreb et le Moyen-Orient qui ne seraient pas desservis par la nouvelle infrastructure. Celle-ci permettrait cependant une meilleure connexion des ports, donc des débouchés plus variés et concurrentiels, ainsi qu'un transport vers l'Europe intéressant si le coût est compétitif. Le corridor méditerranéen est vu par Ascer comme un élément globalement positif, mais secondaire eu égard aux préoccupations économiques du secteur.

Qu'ils soient une grande entreprise ou un *cluster*, les acteurs industriels développent une appréhension du corridor méditerranéen directement liée au coût du transport et à l'éventuelle facilitation des échanges avec les principaux marchés. Quoique les industries constituent la base et le prétexte de la revendication maximaliste du corridor méditerranéen par les acteurs politiques et les groupes de pression, leurs attentes propres semblent très limitées dans le temps et l'espace et portent moins sur la réalisation du corridor en tant que tel que sur les modalités de sa mise en œuvre pragmatique.

2.1.3 Une rationalité du secteur agricole : les *hortalizas* andalouses

Le secteur agricole est au centre des revendications historiques du corridor méditerranéen[530] portées dès les années 1930 par les producteurs d'agrumes. Aujourd'hui, cette production est très fortement concurrencée par le Brésil pour les débouchés industriels et par l'Italie pour les

[530] B. Daràs i Mahiques, « Los mejores », art cit ; J. Palafox Gamir, « Estructura de la exportación y distribución de beneficios. La naranja en el País Valenciano (1920–1930) », art cit ; V. Abad García, *Historia de la naranja (1781-1939)*, *op. cit.* ; B. Daràs i Mahiques, « Los mejores », art cit ; J. Palafox Gamir, « Estructura de la exportación y distribución de beneficios. La naranja en el País Valenciano (1920–1930) », art cit.

débouchés haut de gamme[531], mais le secteur des fruits et légumes reste puissant. En effet, la Méditerranée espagnole fournit une part importante des produits maraîchers en Europe, et en particulier en France. Par exemple, le Marché Saint-Charles de Perpignan reçoit 60% de fruits et légumes en provenance d'Espagne[532].

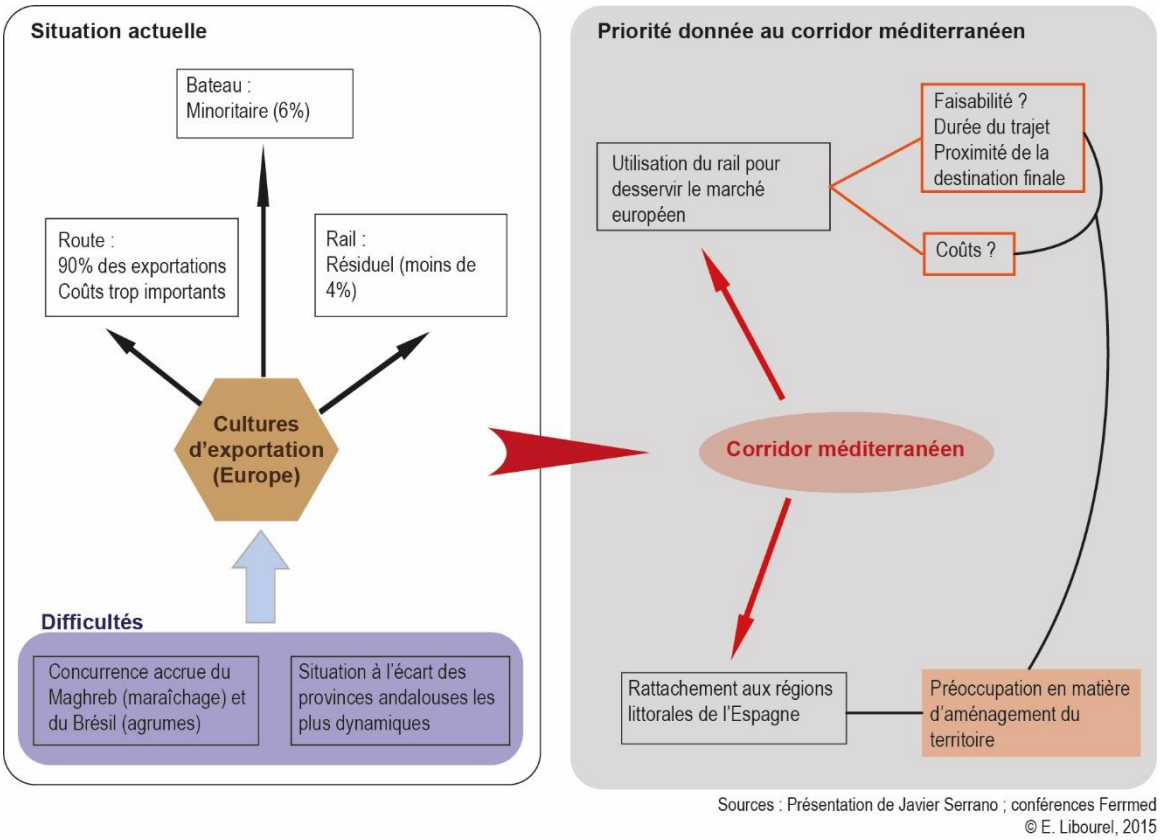


Figure 18- Les *hortalizas* andalouses : une logique de raccordement territorial

Le secteur des *hortalizas*[533] d'Andalousie est actif dans la défense du corridor méditerranéen. Lors de la conférence conjointe Ferrmed/CZF/EU Core Net Cities à Barcelone le 27 janvier 2015[534], Javier Serrano présentait la stratégie du secteur maraîcher de la province d'Almeria, et en particulier de la région d'Almanzora, montrant clairement quelles attentes les agriculteurs avaient vis-à-vis du corridor (*cf. Figure 18*). Le secteur est pris dans deux difficultés complémentaires qui expliquent l'intérêt de ses représentants pour le corridor méditerranéen et la participation aux actions de *lobbying* : il s'agit d'une part de la

[531] H. Soria, « La exportación de cítricos », art cit ; Analistas económicos de Andalucía, *Competencia y cadena de valor en la producción y distribución de cítricos*, Sevilla, Agencia de Defensa de la Competencia de Andalucia, 2014, 137 p.
[532] D'après David Patte, du Syndicat national des importateurs/exportateurs de fruits et légumes, lors de la conférence conjointe Ferrmed/CZF/EU Core Net Cities de Barcelone, le 27 janvier 2015.
[533] Le terme *hortalizas* équivaut à peu près au maraîchage. En Espagne, ce secteur recouvre les légumes et les pois, mais généralement ni les fruits, ni les céréales.
[534] C'est Javier Serrano, Président de Port-Rail Almanzora-Levante, port sec de la région maraîchère d'Almeria, qui présente les travaux communs du secteur de la production maraîchère et des transporteurs.

concurrence accrue du Maghreb en matière de fruits et légumes frais qui nécessite un gain de compétitivité des producteurs espagnols, et d'autre part d'une localisation à l'est de l'Andalousie à l'écart des centres névralgiques et des principaux réseaux de la région. Le corridor méditerranéen, dont les prévisions de réalisation ne sont pas favorables au littoral andalou, apparaît comme une opportunité de connexion améliorée et directe aux marchés européens. Toutefois, la question des coûts du fret ferroviaire est là encore posée, de même que celle de la compétitivité du rail, moins flexible que la route. Le corridor représente également une opportunité de rapprochement des provinces méditerranéennes andalouses avec le reste du littoral en termes d'aménagement du territoire. Cela souligne la dimension politique qui est en jeu dans la participation du secteur à Ferrmed. Ce cas montre que, plus la réalité de la connexion apparaît lointaine dans le temps et l'espace, plus la dimension politique semble présente dans le discours des acteurs.

2.1.4 Une rationalité touristique : le cas de Benidorm

Secteur privilégié du développement urbain, le tourisme est l'une des activités dominantes sur le littoral méditerranéen. Il implique des acteurs nombreux, publics et privés, institutionnels ou non, individuels ou groupés, qui contribuent à la création d'une offre touristique. Cette logique fait écho à trois grandes dimensions de la notion de corridor : la présence de flux importants, l'aménagement du territoire et la coprésence d'un système fait de villes et d'activités économiques.

Une visite de terrain et une rencontre avec Antonio Puchades[535], complétées par l'analyse des documents produits par les acteurs hôteliers, notamment Hosbec[536], l'association des entreprises hôtelières de Benidorm, de la Costa Blanca et de la Communauté valencienne, nous ont permis d'étudier le cas de Benidorm. La question centrale pour les acteurs du tourisme est le changement des pratiques (*cf. Chapitre 4*). Fondée sur le modèle espagnol des *costas* accueillant un tourisme de masse constitué de groupes venus du nord de l'Europe (en l'occurrence du Royaume-Uni en majorité) par des vols *charter* ou *low cost* atterrissant à

[535] Antonio Puchades est le descendant d'une famille qui possédait de nombreux terrains à Benidorm et les a vendus pour la construction des complexes hôteliers. À titre personnel, il continue à faire des propositions d'aménagement urbain.

[536] Hosbec, *Informe Perspectivas Turísticas EXCELTUR - Primer trimestre de 2015*, Benidorm, Hosbec, 2015, 50 p ; Hosbec, *Informe TURESPAÑA sobre mercado belga*, Benidorm, Hosbec, 2014 ; Hosbec, *Ocupación hotelera Benidorm*, http://www.hosbec.com/hosbec/web/index.html#encuesta/ocupacion_hotelera_benidorm, (consulté le 1 mai 2015).

Alicante et relayés par des cars, la station balnéaire (*cf. Photographie 3*) doit faire face à une diversification des pratiques touristiques (visite de plusieurs sites), avec de nouveaux publics, mais également de nouveaux centres d'intérêt et de nouveaux modes de transport.

Photographie 3- Benidorm, modèle de station balnéaire de *sol y playa*

© E. Libourel, 2013
Le front de mer de la ville de Benidorm est constitué de grands immeubles abritant pour la plupart des hôtels donnant directement sur la plage, ainsi que des bars et restaurants. Cet urbanisme est exemplaire de la bétonisation de la côte espagnole pour accueillir le tourisme de masse.

Le corridor méditerranéen n'est pas évoqué comme un objectif en soi dans le cadre touristique (*cf. Figure 19*). Si la réalisation d'une LGV littorale est perçue comme un facteur d'attractivité pour les villes plus importantes qui seraient desservies, elle ne concernerait pas directement Benidorm. Toutefois, comme à Gandía, les acteurs locaux du tourisme s'appuient sur l'image de marque de la grande vitesse et du corridor méditerranéen pour penser les nouvelles modalités de développement de leur activité. C'est donc avant tout la connexion au pôle d'échanges multimodal projeté à Alicante qui est en jeu[537], notamment depuis l'achèvement de la LGV Madrid-Levante en 2013 alors que, pour l'heure, la nouvelle gare AVE est une extension de la gare historique, et n'est pas reliée directement au tramway qui

[537] A. Ortuño Padilla et al., « HSR passengers profile in "sun and beach" tourism destinies: the case of Alicante (Spain) », art cit.

dessert Benidorm et la côte (*cf. Chapitre 10*). Pourtant, l'enjeu de l'arrivée de la grande vitesse à Alicante est important à la fois en termes d'image pour la Costa Blanca et en termes d'accessibilité réelle pour la province depuis la capitale. Benidorm n'est susceptible d'en tirer parti qu'à condition que l'intermodalité entre la gare et l'aéroport, portes d'entrée pour les touristes, d'une part, et le tramway littoral d'autre part soit efficace, ce qui n'est aujourd'hui pas le cas.

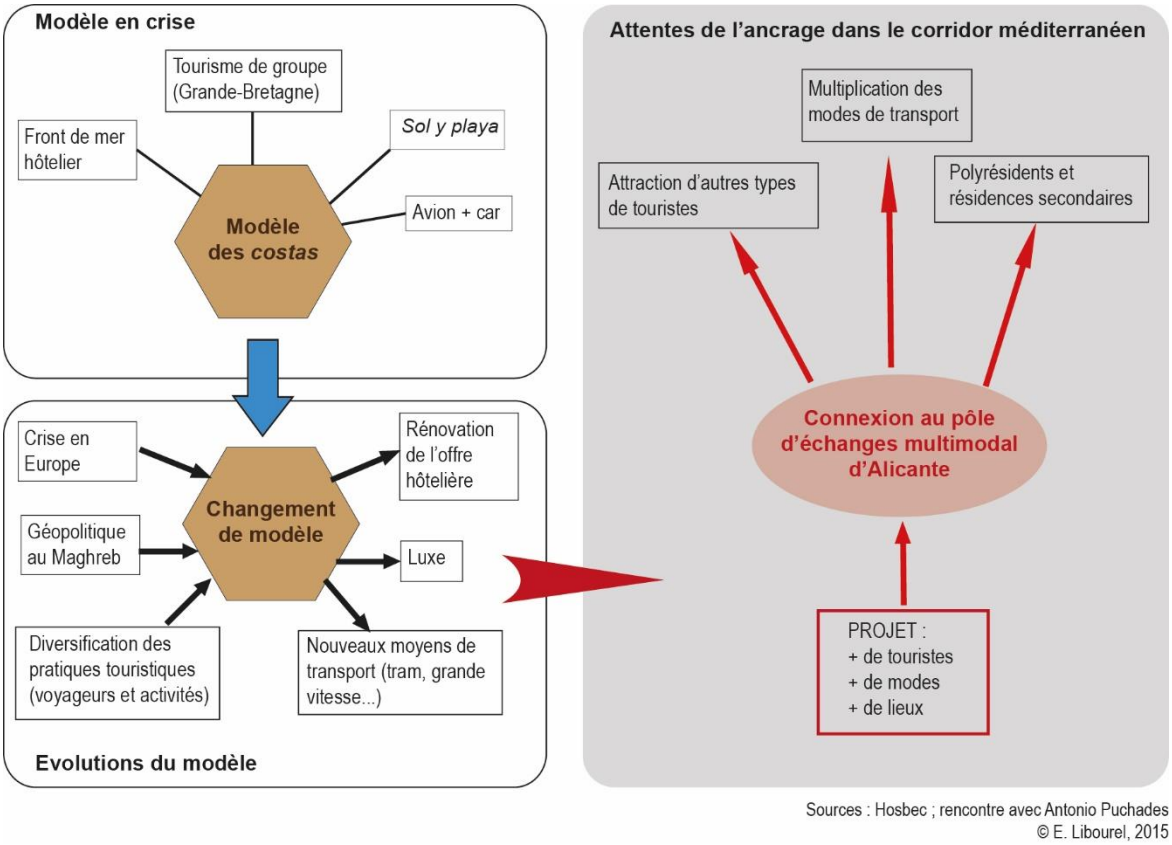


Figure 19- Benidorm : le corridor méditerranéen pour faire face à la mutation des pratiques touristiques

L'une des évolutions majeures pour Benidorm est la conciliation entre tourisme de masse et résidences secondaires de luxe. En cela, le lien avec la grande vitesse à Alicante est un facteur important. Toutefois, plus qu'une simple question d'accessibilité, il en va d'une question d'image de marque permettant à Benidorm, connectée aux transports ferrés performants, de se démarquer des autres stations. Le corridor méditerranéen apparaît comme une trame de fond, un symbole, plus que comme un bouleversement de l'aménagement urbain de Benidorm.

2.1.5 Une rationalité urbaine : le cas de Valence

Le projet de corridor pourrait conférer aux villes littorales méditerranéennes une fonction de nœud entre l'axe littoral et le réseau radial espagnol. À ce titre, la plupart des villes prennent part aux revendications du corridor méditerranéen au nom de l'attractivité qu'il leur donnerait, de ses supposés « effets structurants », de sa charge symbolique, et des retombées sur l'organisation urbaine. Valence, troisième ville du pays, se trouve à cet égard dans une position très intéressante. Le cabinet de la Maire de Valence n'a pas répondu aux demandes d'entretiens qui lui ont été adressées. En revanche, les services techniques de l'urbanisme[538] ont accepté de répondre. En outre, la présence ou de l'absence des représentants de la ville à certains événements médiatisés et les entretiens réalisés avec les acteurs locaux du domaine ferroviaire fournissent des informations intéressantes sur le positionnement de Valence vis-à-vis du projet de corridor méditerranéen. Le statut de ville capitale de région, prise dans un face à face avec Barcelone, mais également dans une relation ambiguë d'inféodation et de volonté d'indépendance vis-à-vis de Madrid (*cf. Chapitre 9*), rend la position de Valence d'autant plus intéressante. Valence n'est d'ailleurs représentée ni aux conférences de Ferrmed ni dans l'association EU Core Net Cities, alors même que le projet de la Commission européenne la désigne comme une ville nodale. En revanche, les représentants de Valence sont présents dans les manifestations impliquant le gouvernement central, ce qui témoigne d'un alignement sur une logique politique essentiellement nationale.

Depuis que le projet de corridor méditerranéen a été lancé dans les années 1920, c'est de Valence que sont parties les revendications[539], encore aujourd'hui relayées par de nombreux acteurs (Cierval, AVE, IIVEE…). Toutefois, les acteurs urbains se saisissent moins souvent que les acteurs économiques du thème du corridor méditerranéen. Il n'est en effet pas au centre du discours métropolitain, supplanté par la question de la grande vitesse ferroviaire, en grande partie résolue par l'arrivée de l'AVE en 2010 (*cf. Figure 20*).

[538] Entretien réalisé à Valence le 15 mars 2011.

[539] B. Daràs i Mahiques, « Los mejores », art cit ; S. Enguix et M.J. Carchano, « Empresarios catalanes y valencianos reclaman el corredor mediterráneo », art cit ; Miquel Àngel Fabra, « Valencianisme i Economía: Ignasi Villalonga (1895-1973) », *Arguments*, 1975, nº 2, p. 59-184 ; J. Palafox Gamir, « Estructura de la exportación y distribución de beneficios. La naranja en el País Valenciano (1920–1930) », art cit ; R. Perpinyà i Grau, « L'interès collectiu economic a Catalunya i Valencia », art cit.

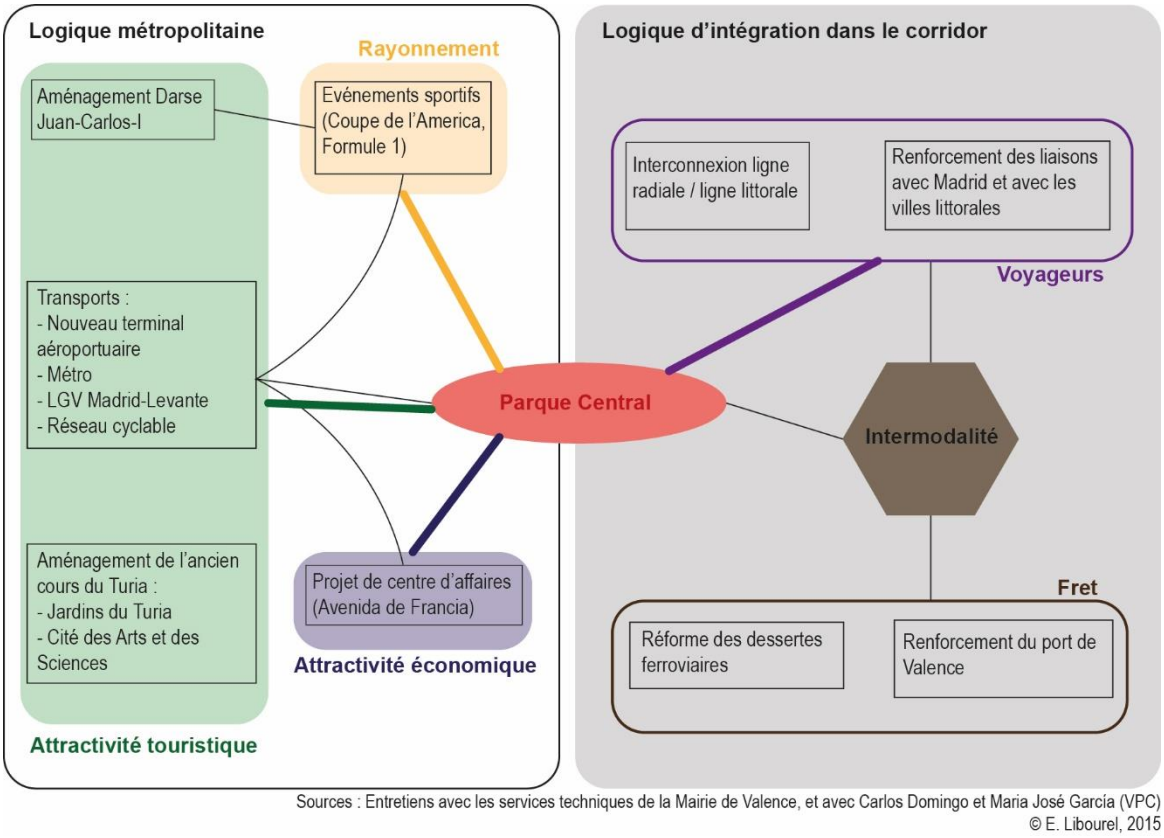


Figure 20- Valence et le projet *Parque Central* dans le corridor méditerranéen

La question de l'image de la ville semble être bien plus centrale que celle de la création d'une ligne littorale aux yeux des acteurs urbains. Interrogés sur le corridor, ces derniers ont le plus souvent répondu par les projets de la ville, pour lesquels le corridor méditerranéen est censé jouer un rôle de catalyseur et de justification. C'est le projet de gare souterraine *Parque Central* qui est au cœur de la rationalité de la ville de Valence parce qu'il fédère des intérêts urbains nombreux qui peuvent d'une manière plus ou moins directe s'appuyer sur le corridor méditerranéen : gare passante d'interconnexion, attractivité et image positive conférée à la ville, rénovation urbaine, amélioration des infrastructures de fret sont autant d'arguments soulevés. Ainsi le corridor est-il, dans la rationalité de la ville de Valence, le contexte des opérations urbaines, le prétexte de leur réalisation, mais pas l'objectif premier à atteindre, en dépit de la très forte présence historique et actuelle d'acteurs le revendiquant.

Ainsi, les rationalités qui émergent de l'analyse des discours des différents acteurs permettent de voir comment se construit leur rapport au corridor méditerranéen à travers des enjeux économiques, techniques et d'aménagement du territoire. Il est intéressant de noter que, quoique le corridor méditerranéen soit devenu le projet phare fédérant les revendications, il ne semble pas être réellement au centre des rationalités des acteurs interrogés. La plupart du

temps, le corridor méditerranéen apparaît comme un élément positif, mais pas comme une revendication directe.

2.2 Au croisement des différentes rationalités : objectifs communs et positionnements spécifiques

Les rationalités étudiées traduisent les intérêts et les priorités que les acteurs qui forment la base de la revendication souhaitent mettre en avant. Les logiques invoquées dépendent de deux facteurs fondamentaux : la stratégie propre à chaque acteur ou secteur d'une part, et le contexte économique ou politique dans lequel s'inscrit son activité d'autre part. Au-delà de l'hétérogénéité des intérêts et logiques avancés, certains thèmes se recoupent ou reviennent de manière récurrente dans les discours.

2.2.1 Des objectifs communs

Si chaque secteur et chaque type d'activité possède ses logiques propres, des objectifs communs se dégagent aussi bien chez les acteurs publics que chez les acteurs privés, chez les acteurs individuels que chez les acteurs collectifs. Certains objectifs sont clairement exprimés par l'ensemble des acteurs dans leurs discours. Le premier est l'amélioration de la connexion aux marchés européens, c'est-à-dire aux principales villes du continent, qui passe par la création d'une nouvelle infrastructure ferroviaire littorale, par la mise aux normes de l'infrastructure existante ou encore par une meilleure intégration des différents modes de transport disponibles. De ce point de vue, la logique de corridor de transport répond pleinement aux attentes énoncées. Le deuxième objectif communément partagé est celui de la compétitivité des territoires méditerranéens espagnols et de leurs activités dans un contexte de concurrence accrue. Cela passe notamment par la baisse des coûts et l'amélioration de l'efficacité du transport, pour le fret comme pour les voyageurs. En ce sens, c'est bien le projet d'un nouvel axe ferroviaire qui est en jeu – et en particulier d'une LGV littorale en ce qui concerne les passagers. Enfin, le troisième objectif commun est l'obtention d'une meilleure attractivité à la fois pour les entreprises et pour les voyageurs : cette dernière est étroitement liée aux conditions d'accessibilité, mais également au dynamisme économique des territoires concernés.

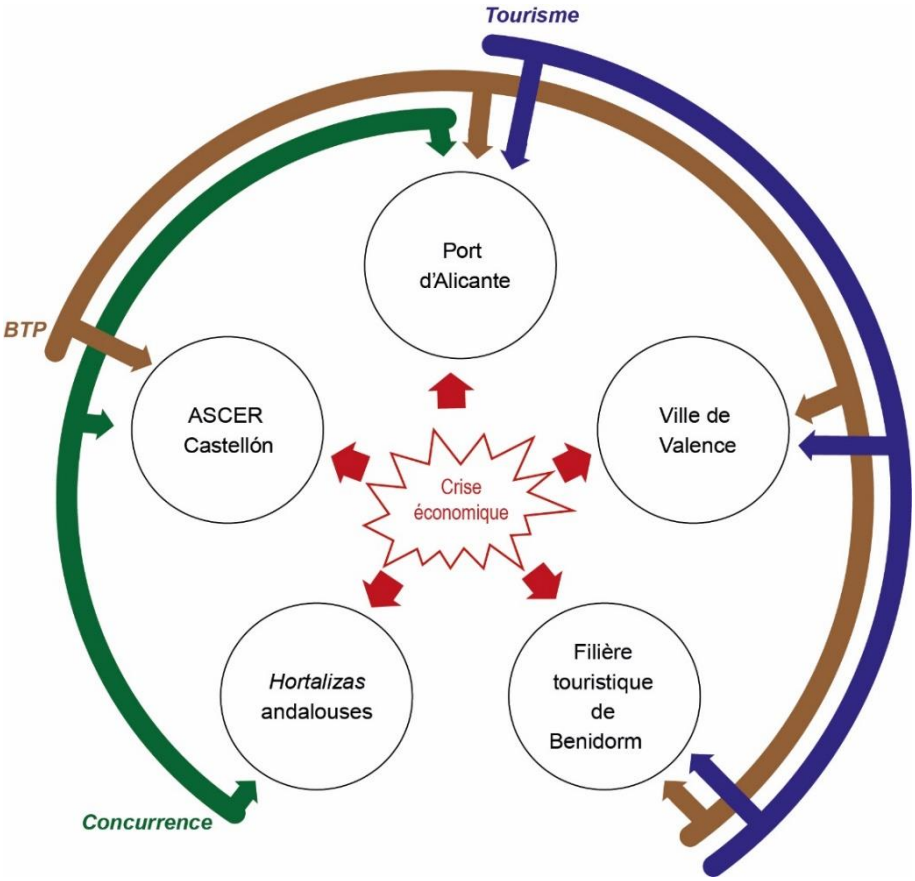


Figure 21- Recoupement des rationalités

Dans le discours des acteurs, les éléments du contexte économique sont spontanément et fréquemment évoqués comme un facteur important car ils influent à la fois sur la situation présente dans laquelle ils se trouvent et sur leur stratégie de développement. De ce point de vue, trois éléments majeurs ressortent : le contexte de concurrence accrue à plusieurs niveaux, la question de la crise du *ladrillo* et la quête d'une attractivité touristique croissante et plus diversifiée. L'ensemble des rationalités exposées font référence à quelques éléments de contexte fédérateurs qui, liés à la crise économique actuelle, façonnent les systèmes de pensée des acteurs (*cf. Figure 21*).

Une concurrence accrue pèse à tous les niveaux et touche aussi bien les secteurs industriels et agricoles que les villes, avec des modalités différentes : il s'agit pour les ports d'une compétition nationale essentiellement, tandis que l'agriculture subit la concurrence des importations du Maghreb, et la céramique celle d'un marché mondialisé où l'Asie est devenue l'un des principaux producteurs. Les villes se situent quant à elles dans une concurrence métropolitaine au niveau national et européen (*cf. Chapitre 10*). La question de la crise du *ladrillo* est également centrale pour une part non négligeable des acteurs car elle affecte à la

fois les producteurs de matériaux de construction, les ports par lesquels transitent ces matériaux et les villes qui voient leur modèle de développement remis en cause[540]. Enfin, la question de l'attractivité touristique est posée par les acteurs urbains, mais également, quoiqu'indirectement, par ceux de l'industrie qui bénéficient d'un surcroît de commandes comme les producteurs de céramique qui fournissent la construction d'établissements hôteliers ou de résidences secondaires, ou comme le secteur agricole qui fournit les restaurants mais qui peut également de plus en plus compter sur un tourisme culturel[541] ou rural[542].

Par ailleurs, deux objectifs non énoncés par les acteurs interrogés transparaissent dans leurs discours. Il s'agit tout d'abord de la quête de visibilité territoriale en Europe. La participation des acteurs à la revendication du corridor méditerranéen leur offre en effet une tribune européenne intéressante qui les rend visibles et qui les place dans une situation où les perspectives futures du corridor méditerranéen en font des interlocuteurs primordiaux. Il s'agit ensuite de l'objectif en creux de ne pas se mettre à l'écart politiquement. Le corridor méditerranéen est à cet égard devenu le catalyseur quasi obligatoire des énergies dans les régions méditerranéennes espagnoles. Ces objectifs communs, avoués ou non, sont un facteur d'explication de l'adhésion massive des acteurs au projet de corridor méditerranéen.

[540] Carlos Mulas Granados, « España, más allá de la crisis económica », *El País*, 29 avr. 2008p. La Cuarta Páginap. ; Alfonso Álvarez Mora et al., « Perfiles de una tragedia: la crisis residencial y urbanística española », *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*, 2011, vol. 113, p. 57-69 ; José Manuel Rodríguez Acevedo, Víctor O. Martín Martín et Luis Manuel Jerez Darias, « La financiación de las oligarquías provinciales en el apogeo y crisis del negocio inmobiliario en España: una reflexión sociológica sobre las cajas de ahorros », *Revista de economía crítica*, 2011, nº 12, p. 104-130 ; Clara Blanchar et Julia Schulz-Dornburg, « Cicatrices de ladrillo », *El País Semanal*, 2012p. 52-56p.

[541] A. García Sánchez et F.J. Alburquerque García, « El turismo cultural y el de sol y playa », art cit ; S. Antón Clavé, « De los procesos de diversificación y cualificación a los productos turísticos emergentes. Cambios y oportunidades en la dinámica reciente del turismo litoral », art cit ; Carmelo Pellejero Martínez, « La política turística en la España del siglo XX: una visión general », *Historia Contemporánea*, 2012, nº 25, p. 233-265 ; María Rosario Navalón García et Elisa Rico Cánovas, « Diversificación y diferenciación de los destinos turísticos tradicionales a partir de la valorización del patrimonio industrial: retos y oportunidades para el turismo industrial en la Costa Blanca (España) », *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 2012, nº 1, p. 121-132.

[542] Montserrat Villarino Pérez, « Turismo en espacio rural en España: actrices e imaginario colectivo », *Documents d'anàlisi geográfica*, 2000, nº 37, p. 51‑77 ; Luis Herrera et Montserrat Villarino Pérez, « Turismo rural en España: paisajes y usuarios, nuevos usos y nuevas visiones », *Cuadernos de Turismo*, 2005, nº 15, p. 63‑76 ; Mercedes Millán Escriche, « La diversificación en el medio rural como factor de desarrollo », *Papeles de geografía*, 2002, nº 36, p. 223‑238.

2.2.2 Un positionnement des acteurs en fonction de leurs intérêts propres ?

Les acteurs sont pris dans un jeu de logiques techniques, économiques, et d'aménagement du territoire complexes, qui se double d'une fréquente multiappartenance. Un même acteur ou plus encore un groupe d'acteurs peut se sentir lié à un secteur d'activités, à un territoire, à un *cluster*, à une association… C'est par exemple le cas de Benidorm, dont la rationalité est au croisement des intérêts des différents acteurs du tourisme qui agissent eux-mêmes au nom d'une logique territoriale sur le modèle des *costas* et en coordination avec les fédérations d'hôteliers comme Hosbec. Individuellement, Ford par exemple, qui s'exprime dans la presse en son nom propre, a un discours également orienté par ses liens forts au territoire dans lequel se trouve l'entreprise ; c'est un enjeu (l'usine a été raccordée au réseau ferroviaire par un tronçon propre) et un levier (Ford a menacé de délocaliser sa production si le corridor n'était pas mis en place[543]). Cette situation de multiappartenance conduit au croisement d'intérêts différents dans le discours d'un même acteur. La pondération que chacun fait de ses arguments et intérêts détermine sa rationalité propre.

Il existe une dimension politique supplémentaire forte dans le discours des acteurs, en raison de leur position d'interaction et de la défense de leurs intérêts, comme c'est le cas pour les ports. À titre d'exemple, la majorité détenue par les Communautés autonomes dans les conseils d'administration des Autorités portuaires est un facteur d'explication non négligeable de l'implication des ports, même secondaires, dans la défense du corridor méditerranéen. De même, l'implication conjointe des différents échelons institutionnels dans les sociétés d'économie mixte chargées de la construction des nouvelles gares de Barcelone (la Sagrera) et de Valence (Parque Central) explique la prudence et la mesure de leurs représentants lors des entretiens[544]. Elle peut également être le fruit d'une volonté d'existence sur la scène politique. Enfin, elle peut s'expliquer par la participation des acteurs concernés à des associations ou à des organisations politisées.

Ainsi, le positionnement des acteurs vis-à-vis du corridor méditerranéen traduit l'existence de préoccupations et d'objectifs communs aux différents secteurs d'activité et aux différents

[543] « Ford condiciona el futuro de la planta de Almussafes al Corredor Mediterráneo », art cit.
[544] Maria José García, de la société Valencia Parque Central, a par exemple refusé d'être enregistrée et refusé d'exprimer un avis sur le corridor méditerranéen.

types d'acteurs : les questions de l'attractivité des territoires, de l'impact de la crise et de la concurrence internationale sont centrales. Ces préoccupations communes révèlent un très fort ancrage des rationalités des acteurs individuels dans des réalités économiques et locales, ainsi qu'une mobilisation de différents registres d'expression. En revanche, les arguments de nature politique sont quasi absents, voire délibérément écartés des discours de ces acteurs, alors même que le corridor est pour eux un objet politique.

3 La politisation des discours par les acteurs collectifs

Les discours tenus par les acteurs individuels font ressortir des argumentaires centrés sur une rationalité économique ainsi que sur des considérations techniques et des préoccupations en matière d'aménagement du territoire, à l'échelle locale. Dans les entretiens avec ces acteurs, le corridor méditerranéen n'est le plus souvent pas l'élément central. Il appartient au domaine des perspectives, est vu positivement, mais n'est pas une revendication en soi. Pourtant, la question du corridor méditerranéen est portée sur la scène publique au cours des années 2000 comme une demande assise sur les revendications des acteurs économiques, représentés par les principales associations d'entreprises, qui en font un élément du débat politique.

3.1 Les acteurs collectifs : porter le corridor méditerranéen sur la scène publique

Dans les régions méditerranéennes espagnoles, les associations d'entreprises, qu'elles soient sectorielles ou territoriales, sont très actives autour du thème du corridor méditerranéen. Elles se sont emparées du sujet pour en faire un objectif, une revendication. Il s'agit donc, par l'analyse de leurs positionnements, de montrer comment ces acteurs collectifs participent de la politisation du corridor méditerranéen.

3.1.1 Des groupements plus ou moins représentatifs

Les acteurs collectifs du corridor méditerranéen relèvent majoritairement du milieu économique. Ce sont les acteurs représentatifs des intérêts des entreprises, en fonction de leur secteur d'activité ou de leur ancrage territorial, provincial ou régional. Néanmoins, il existe

également des acteurs collectifs non représentatifs qui émanent d'un groupement d'acteurs individuels issus du milieu économique ou d'autres milieux, autour d'un intérêt partagé. Ces deux types de groupements ont des caractéristiques différentes selon leur degré de représentativité et la nature de leur implication dans le débat sur le corridor méditerranéen.

Le secteur économique est largement organisé, aux différents échelons territoriaux, en fédérations d'entreprises représentatives. Ces dernières font partie des partenaires sociaux et sont amenées à exprimer une opinion au nom de l'ensemble du secteur. Leur travail, tel que le définit la Confédération espagnole des organisations représentant les entreprises (CEOE), est :

> « la défense et la représentation des intérêts des entreprises devant les pouvoirs publics et la société en général[545] »[546].

Si la CEOE fédère les entreprises au niveau national[547], ce sont les fédérations comarcales[548], provinciales et régionales qui ont un rôle prépondérant dans la revendication du corridor méditerranéen. Au niveau régional, les principales fédérations représentatives sont *Foment del Treball* en Catalogne, Cierval dans la Communauté valencienne, Croem dans la Région de Murcie et CEA en Andalousie. Elles-mêmes fédèrent les associations d'entreprises de niveau provincial, voire comarcal comme Coepa pour la province d'Alicante ou Asempal pour la province d'Alméria, ou encore Ceclor pour la *comarca* de Lorca, dans la Région de Murcie. Ces fédérations, à tous les niveaux territoriaux, représentent les intérêts des entreprises qui les composent, tous secteurs confondus. Dans les régions méditerranéennes, deux thématiques semblent être centrales pour ces organisations : la gestion de l'eau et les transports. Ce sont ces thèmes qui ont été mis en avant comme priorités d'action aussi bien par Coepa que par Croem et par Cierval[549]. Si les fédérations catalanes, très puissantes car elles regroupent des industries importantes, se placent dans un dialogue direct avec les acteurs institutionnels catalans mais aussi nationaux, les fédérations des autres régions méditerranéennes tentent de renforcer leur poids dans le débat sur le corridor méditerranéen en s'associant entre elles. En novembre 2014, 6 d'entre elles (Cierval, Coepa, Croem, Asempal, Ceclor et CEA) se sont réunies et ont présenté un rapport signé de « l'Alliance des entrepreneurs pour la défense du

---

[545] "*la defensa y representación de los intereses empresariales ante los poderes públicos y la sociedad en general.*"

[546] CEOE, *Qué es CEOE*, http://www.ceoe.es/es__corporativo.html?cat_id=164&, (consulté le 2 mai 2015).

[547] CEOE est composée de 197 organisations sectorielles ou territoriales représentant plus de 2 millions d'entreprises. Elle fédère notamment les organisations régionales et provinciales.

[548] La *comarca* (ou comarque en français) est une division territoriale comprenant plusieurs communes et fondée en principe sur des critères physiques, démographiques et culturels.

[549] Entretiens avec Arturo Jiménez (Coepa) à Alicante le 30 septembre 2013, Domingo Martínez (Croem) à Murcie le 26 septembre 2013 et María Eugenia del Corral (Cierval) à Valence le 20 novembre 2013.

corridor méditerranéen »[550] afin d'affirmer leur soutien au projet et de rappeler leur attachement à voir ce corridor se prolonger au sud de la Catalogne, jusqu'en Andalousie. Enfin, les Chambres de Commerce et d'Industrie s'associent aux événements liés au transport ferroviaire, mais elles ne sont pas des moteurs en la matière.

D'autres associations d'entreprises existent sur une base sectorielle. Elles sont nombreuses et représentent des intérêts plus précis parce que répondant aux besoins d'un même secteur. Par exemple, Fedacova, la Fédération des Entreprises agroalimentaires de la Communauté valencienne, regroupe environ 70% des entreprises du secteur et est, à ce titre, active dans la revendication du corridor méditerranéen comme moyen d'assurer des débouchés au secteur agro-alimentaire. Enfin, il existe des associations d'entreprises non représentatives, comme l'Association valencienne des entrepreneurs (AVE), qui regroupe une centaine d'entreprises parmi les plus importantes de la Communauté autonome, avec la volonté de regrouper l'ensemble des secteurs. Son objectif est d'exercer une veille sur les principaux atouts et défis économiques du territoire. De ce fait, AVE s'implique dans la revendication du corridor méditerranéen au nom des principales entreprises de la région.

Par ailleurs, des acteurs collectifs non représentatifs s'intéressent à la question du corridor méditerranéen. Ils regroupent des membres des secteurs économiques, mais également de la société civile et sont organisés autour d'une méthode ou d'un objet. On peut les qualifier de *think-tanks* lançant des études et faisant des propositions en matière de politiques publiques et de transports en particulier. On présentera ici trois exemples de positions représentatives de ces groupements. À Valence, l'IIVEE se présente comme un institut d'études économiques regroupant entreprises et société civile autour de thématiques économiques liées au territoire valencien et catalan. Dans la lignée des travaux d'Ignasi Villalonga, l'institut défend l'idée des *Països Catalans*, regroupement des régions catalanophones de la Communauté valencienne à la Catalogne française. L'IIVEE est donc à la fois un *think-tank* économique et un lieu d'élaboration d'une certaine vision politique des territoires méditerranéens. À Valence également, la Fondation Pro-AVE, présidée par Federico Félix, également président de Fedacova, est quant à elle un groupement d'entrepreneurs favorables à la grande vitesse. Son objectif initial (promouvoir la liaison Madrid-Valence à grande vitesse) a été relayé par une prise de position en faveur du corridor méditerranéen. Enfin, des organismes nationaux peuvent également participer au débat : on peut citer par exemple Fedea qui est un organisme

[550] Croem et al., *Alianza Empresarial en defensa del Corredor Mediterráneo*, Almería y Lorca, 2014.

de recherche, dont l'objectif est d'influencer les politiques publiques. Il fait intervenir de nombreux chercheurs et produit en particulier des rapports sur la question des infrastructures et des priorités d'investissements[551].

Dans l'ensemble de ces cas de figure, la question de la représentativité des associations se pose. En fédérant des intérêts individuels très divers selon les secteurs, les ancrages territoriaux et les stratégies, elles doivent produire des discours permettant de traduire des priorités communes.

3.1.2 Construction de discours politiques par les acteurs collectifs

Les acteurs collectifs produisent des documents sur le corridor méditerranéen sous la forme de rapports, et ils participent à des initiatives conjointes comme celle de « l'Alliance des entrepreneurs »[552]. Ce sont eux qui relaient auprès des institutions et de la société civile les intérêts des entreprises et des principaux secteurs d'activités. Nous analyserons ici les positions des trois organisations représentatives qui nous ont accordé un entretien, ainsi que le discours de l'IIVEE et, en contre-point, celui de la Fondation Pro-AVE.

Au niveau provincial, Coepa, la confédération des entreprises de la province d'Alicante a un discours mêlant les intérêts économiques et la dimension politique du soutien apporté au corridor méditerranéen. D'après son directeur[553], les infrastructures de transport sont (avec la gestion de l'eau) l'un des deux principaux dossiers intéressant les entreprises de la province, tant pour la grande vitesse que pour le fret. Coepa soutient le corridor méditerranéen de marchandises depuis le début du projet, avec l'ambition d'une liaison allant jusqu'au Maroc (si Coepa n'est pas directement membre de Ferrmed, elle l'est par l'intermédiaire de Cireval, la confédération régionale). La confédération a également soutenu la ligne d'AVE Madrid-Alicante et revendique désormais la réalisation de la connexion littorale à grande vitesse. Le discours tenu par Arturo Jiménez met clairement en avant les enjeux politiques de la revendication du corridor méditerranéen. Il souligne que le corridor, déclaré prioritaire au niveau national jusqu'à Valence, doit arriver jusqu'à Algésiras, ou tout au moins jusqu'à Almeria. La situation géographique d'Alicante à l'extrémité sud de la Communauté

[551] Ofelia Betancor et Gerard Llobet, *Contabilidad Financiera y Social de la Alta Velocidad en España*, Madrid, Fedea, 2015, 66 p.
[552] Croem et al., *Alianza Empresarial en defensa del Corredor Mediterráneo*, *op. cit.*
[553] Entretien avec Arturo Jiménez Rodríguez réalisé le 30 septembre 2013 à Alicante.

valencienne, doublée du caractère périphérique de la Communauté valencienne en Espagne et de l'Espagne en Europe est le principal argument évoqué pour revendiquer une nouvelle infrastructure. Pour Arturo Jiménez, la priorité est « d'être sur le réseau, sur la connexion[554] ». Les arguments présentés au cours de l'entretien mettent certes l'accent sur les besoins des entreprises en matière d'exportations et d'importations, mais ils sont surtout centrés sur la question politique. En effet, le corridor méditerranéen est considéré comme un enjeu politique pour les collectivités territoriales, au même titre que les politiques de l'eau ou les politiques industrielles, à la fois face au gouvernement central et face aux autres collectivités littorales. Dans l'entretien, Arturo Jiménez explique ainsi que l'un des enjeux forts du corridor est de mettre en place « une relation politique forte des provinces de la périphérie méditerranéenne[555] », le corridor jouant un rôle fédérateur en la matière. Coepa apparaît ainsi comme le premier maillon d'une chaîne intégrant les intérêts des acteurs individuels à un niveau de plus en plus agrégé, qui construit donc un discours de moins en moins ancré dans les rationalités économiques mais de plus en plus dans des considérations politiques.

La Confédération régionale des organisations d'entrepreneurs de Murcie, Croem, se situe à la maille territoriale de la Communauté autonome, mais elle reste fortement attachée aux spécificités de son tissu industriel. En effet, Domingo Martínez[556], du Département d'économie de la confédération, insiste dans un premier temps sur les principaux secteurs d'activité de la région : le secteur agro-alimentaire et les petites industries. Pour ces secteurs, le corridor méditerranéen doit avant tout être multimodal et faciliter les connexions intermodales pour un secteur agro-alimentaire demandeur de solutions pour le ferroutage et pour les industries de la région ayant besoin de liaisons portuaires. L'interlocuteur, qui exprime des doutes quant à la réalisation du corridor méditerranéen au sud de Murcie, insiste ensuite sur l'unité des associations d'entreprises et des Chambres de commerce pour appuyer le projet :

> « Il y a une forte cohésion entre les associations d'entreprises et les Chambres de Commerce de tout l'axe méditerranéen. Nous avons avancé conjointement dans le processus de soutien au corridor méditerranéen, essentiellement dans la Région de Murcie, la Communauté valencienne

554 "*Estar en la red, en la conexión*."
555 "*Vinculación política entre las provincias de la periferia Mediterránea.*"
556 Entretien réalisé à Murcie, le 26 septembre 2013.

> et la Catalogne, mais les associations andalouses se sont aussi jointes à nous de telle sorte qu'on peut dire qu'il y a bien une unité des entreprises autour du projet[557]. ».

Dès lors, l'intérêt des entreprises locales s'efface dans le discours derrière la création d'un front des fédérations d'entreprises littorales pour obtenir, par la solidarité des organisations, la réalisation d'une infrastructure qui rendrait ces régions territorialement solidaires.

Au niveau de la Communauté autonome de Valence, Cierval, la Confédération des Organisations d'Entrepreneurs de la Communauté valencienne, regroupe à la fois des entreprises à titre individuel, et des fédérations d'entreprises sectorielles ou provinciales comme Coepa. À un niveau d'intégration plus grand, Cierval travaille avec le *Foment del Treball*, son équivalent en Catalogne, ainsi qu'avec Ferrmed dont elle est membre. Sa directrice de la Communication et de l'Image[558] part d'un argumentaire économique selon lequel les régions du corridor méditerranéen représenteraient 50% du PIB national et qui serait donc indispensable pour la compétitivité de toute l'Espagne. Cet argument replace des revendications fondées sur des rationalités locales dans un cadre national, afin de rendre la revendication du corridor méditerranéen audible pour l'ensemble des acteurs nationaux et d'éloigner le soupçon d'une revendication autonomique. María Eugenia del Corral explique également que Cierval, confédération de la Communauté de Valence, travaille avec les acteurs de l'ensemble de l'axe, de la Catalogne à l'Andalousie, y compris les Baléares. La confédération aurait selon elle un rôle de leader dans la revendication du corridor méditerranéen. Quoique l'interlocutrice se défende de tout parti-pris politique, la quête exprimée d'une intégration macro-régionale et l'insistance sur l'importance nationale du corridor témoignent d'une assimilation du projet à des thématiques politiques. Par ailleurs, Cierval tient un discours très consensuel sur le corridor central, qui ne serait pas concurrent du corridor méditerranéen mais bien complémentaire de celui-ci. La politisation du discours conduit à un détachement vis-à-vis des cas particuliers pour se placer sur le terrain de la compétitivité nationale dans la mondialisation.

Par ailleurs, des *think-tanks* régionaux s'emparent de la question du corridor méditerranéen. L'IIVEE en est un bon exemple dans la Communauté valencienne. Pau Caparrós, son

[557] "*Hay bastante cohesión entre las asociaciones empresariales y las Cámaras de Comercio de todo el arco Mediterráneo que hemos ido conjuntamente en este proceso de apoyo al Corredor Mediterráneo. Básicamente las de la Región de Murcia, de la Comunidad valenciana y de Cataluña, pero también se sumaron las de Andalucía de tal manera que sí que hay unidad empresarial en este proyecto.*"
[558] Entretien avec María Eugenia del Corral réalisé le 20 novembre 2013 à Valence.

directeur[559], choisit dans un premier temps des arguments économiques, mais à un niveau surplombant : d'après lui, la Catalogne et Valence représentent 40% de l'économie et de la démographie espagnoles, et leurs ports pourraient concurrencer ceux du nord de l'Europe en termes de trafic. Rapidement, le discours glisse vers des thématiques clairement politiques reposant sur les références historiques à Ignasi Villalonga et à Romà Perpinyà. Aujourd'hui, les travaux de l'IIVEE portent sur la question de la création d'une euro-région[560] qui inclurait les Baléares, et qui irait jusqu'à l'Andalousie. Pau Caparrós avoue que, derrière une production de discours intense, fondée sur un argumentaire économique et politique affirmant l'unité d'une euro-région méditerranéenne puissante face à Madrid et la complexité d'un corridor méditerranéen aux multiples facettes, l'enjeu central et immédiat est d'obtenir le dédoublement du tronçon de 44 km entre Tarragone et Vandellós : « la question est de savoir comment on peut faire passer des trains de marchandises et en quelle quantité par ces 44 km[561] ». L'IIVEE place donc les arguments économiques au service d'un discours politique ancré dans une réflexion régionaliste ancienne, mais avec des objectifs précis et immédiats. La politisation reconnue du discours est ici au service d'un double enjeu : demander le plus pour obtenir le moins d'une part, et faire exister le corridor méditerranéen comme réalité culturelle, politique et économique d'autre part.

Enfin, à titre de comparaison, les propos liminaires du Président de Pro-AVE dans sa lettre de présentation de la Fondation[562] permettent de mesurer la place de la question politique dans le discours des entrepreneurs :

> « Il y a une croyance généralisée parmi les Valenciens selon laquelle les intérêts de la Communauté valencienne seraient au second plan de l'agenda politique national. Le retard pris dans la réalisation de travaux publics d'une importance vitale pour l'économie et la société valenciennes comme les corridors qui nous relient à la *meseta*, en particulier la Nationale-III, ont suscité une grande frustration. Mais a également germé dans l'esprit de nombreux Valenciens l'idée que nos intérêts n'auront la reconnaissance qu'ils méritent de la part du gouvernement de Madrid, quelle que soit sa couleur politique, que quand ils auront un soutien social suffisant. La volonté et les réalisations de nos politiques, qui existent et ont été maintes

[559] Entretien réalisé à Valence, le 24 septembre 2013.
[560] M. Turro, *Libre blanc de les infraestructures de l'euroregio de l'Arc Mediterrani (EURAM)*, *op. cit.* ; J.V. Boira i Maiques, *Euram 2010*, *op. cit.* ; Institut Ignasi Villalonga, *La Via economica de l'Euram. 10 anys*, *op. cit.*
[561] "*La cuestión es saber cómo y cuántos trenes pueden pasar por esos 44 km.*"
[562] Pro-AVE, *Carta del Presidente*, http://proave.cev.es/FundacionIE4.htm, (consulté le 2 mai 2015).

> fois remarquées, ne suffisent pas. Il faut renforcer la capacité d'organisation et d'action de la société civile. »[563]

Par ces propos, Federico Félix met l'accent dès l'abord sur le rôle des institutions centrales espagnoles dans les choix d'aménagement et dans les retards de ces derniers dans la Communauté valencienne. En cela, il rejoint les critiques formulées par les régions littorales vis-à-vis de Madrid sur l'*infrafinanciación* et la dette historique de l'État envers elles (*cf. Chapitre 4*). Il identifie également la nécessité d'une mobilisation de la société civile valencienne pour améliorer la situation. Cette proposition revient à souligner le face-à-face politique entre gouvernement central et autonomies et à en faire le moteur de l'organisation Pro-AVE. Cette dernière regroupe des entrepreneurs favorables à l'arrivée de la grande vitesse, c'est-à-dire à la réalisation de la radiale Madrid-Valence. Depuis que cette dernière a été inaugurée, la Fondation est moins active, mais elle prend part, notamment par le biais de son président, à la revendication du corridor[564], suivant les mêmes positions politiques que Valence, par la mobilisation de sa société civile et de ses entreprises.

3.2 De la politisation du discours à l'objet politique

Les acteurs collectifs du corridor méditerranéen agrègent les intérêts économiques des acteurs individuels et en politisent la portée, que ce soit en les mettant en contexte afin de leur donner un écho plus grand, ou en les reliant explicitement à des problématiques politiques nationales. Cette politisation des discours sur le corridor méditerranéen s'accompagne d'une forte imprégnation politique des acteurs et des enjeux qui le traversent.

3.2.1 Multi-appartenance des acteurs du corridor méditerranéen

Les acteurs du corridor méditerranéen, individuels ou collectifs, relèvent principalement de trois grandes sphères (*cf. Figure 22*) : les acteurs de la sphère économique sont marqués par

[563] "*Existe la creencia generalizada entre los valencianos de que los intereses de la Comunidad Valenciana ocupan un plano de segundo orden en la agenda política nacional. El retraso en la realización de obras públicas de vital importancia para la economía y la sociedad valencianas, como los dos corredores que nos unen a la meseta, en especial la Nacional-III, han suscitado no poca frustración. Pero también ha ido llegando a la conciencia de muchos valencianos la idea de que nuestros intereses sólo tendrán el reconocimiento que merecen por parte del gobierno de Madrid, cualquiera que sea su color político, cuando tengan el respaldo social suficiente. No basta con la voluntad y buen hacer de nuestros políticos, que existe y se ha hecho notar repetidas veces. Es necesario fortalecer la capacidad organizativa y de acción de la sociedad civil*."

[564] C. Vázquez, « Un pulso entre patronales. AVE y Pro-AVE reivindican su protagonismo frente a Cierval », art cit.

une logique de compétitivité et d'insertion dans les flux commerciaux ; les acteurs de la sphère politique, parmi lesquels les acteurs institutionnels, sont gouvernés par des logiques territoriales et de défense d'intérêts collectifs ; les acteurs de la société civile participent quant à eux à la vie de la société et à la formation de l'intérêt général.

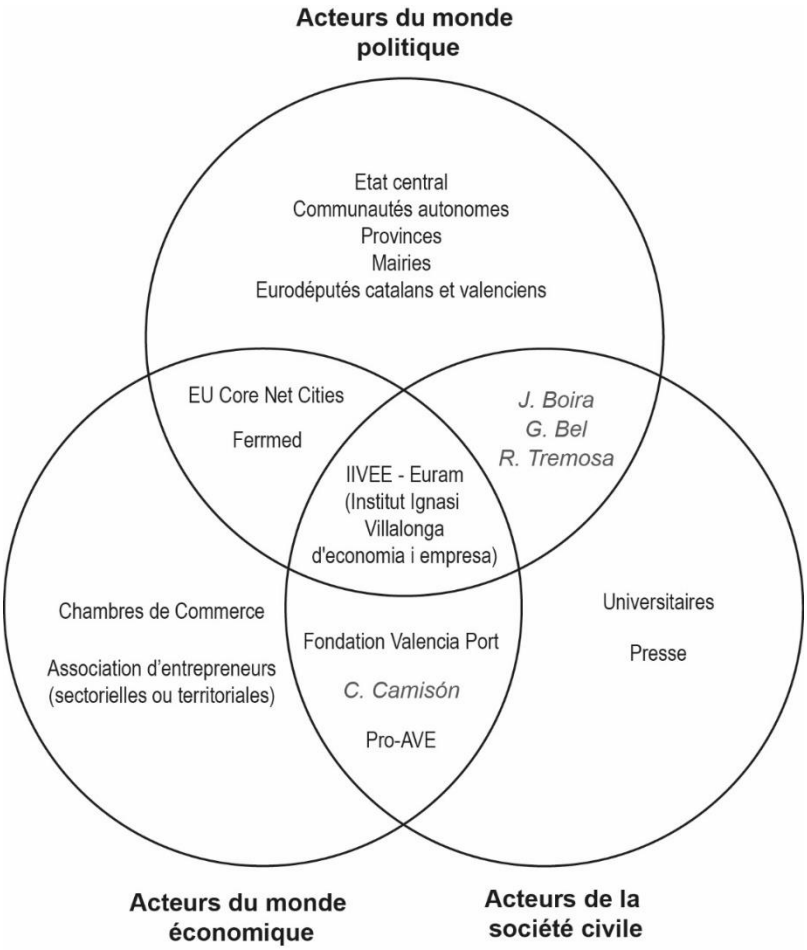


Figure 22- Trois sphères d'acteurs qui se recoupent

Ces sphères ne sont toutefois pas étanches. De nombreux acteurs appartiennent à plusieurs d'entre elles, parce qu'ils sont engagés dans plusieurs domaines ou parce que leurs intérêts relèvent de différentes logiques. Les acteurs collectifs notamment sont la plupart du temps à cheval sur plusieurs sphères car ils combinent des intérêts individuels pluriels et parce qu'ils participent à la politisation du discours sur le corridor méditerranéen. Parfois, c'est également la personnalité d'un individu qui fait cette interaction, à l'instar de Josep Vicent Boira, membre de la société civile par son activité professionnelle d'universitaire travaillant entre autres sur le corridor méditerranéen mais également engagé politiquement, notamment via sa participation à l'IIVEE. Outre Josep Vicent Boira, de nombreuses personnalités du monde universitaire sont engagées en politique à des degrés divers. Parmi elles, Germà Bel,

Professeur d'économie à l'Université de Barcelone et auteur de nombreux ouvrages sur les choix faits par l'Espagne en matière d'infrastructures, est également engagé au Parti socialiste catalan (PSC) et élu député de Barcelone en 2000. Ses textes témoignent d'un engagement politique centré sur la Catalogne et très critique vis-à-vis du gouvernement central dont il dénonce l'utilisation des politiques d'infrastructures comme moyen de renforcer son pouvoir[565]. Il est également critique sur les choix d'aménagement liés à l'AVE et sur leur manque de rentabilité socio-économique[566]. Lors d'un entretien[567], Germà Bel compare le trafic du réseau AVE (premier d'Europe et deuxième au monde par le kilométrage de voies) avec celui d'autres pays : d'après ses chiffres, l'Espagne compte 20 millions de passagers à grande vitesse par an, contre 110 millions en France, 70 millions en Allemagne et 300 millions au Japon. L'économiste en conclut qu'aucune rentabilisation socio-économique du réseau n'est possible, et attribue sa construction à la quête politique d'une image de marque.

Également engagée dans le camp socialiste, Josefina Cruz Villalón, Professeur de Géographie à l'Université de Séville, a quant à elle assumé des responsabilités au niveau national en occupant plusieurs postes successifs au *Ministerio de Fomento*, où elle a participé à l'élaboration du *PEIT*, ainsi qu'au niveau régional à la *Junta de Andalucía*[568]. Elle explique que l'Andalousie, favorable à une ligne d'AVE côtière pour laquelle la région a commencé des investissements, n'est pas engagée pour le corridor méditerranéen. La position politique de Josefina Cruz semble doublement liée à son engagement au PSOE et à sa participation ministérielle d'une part, et à son ancrage territorial andalou, en particulier sévillan d'autre part, ce qui l'éloigne des préoccupations du corridor méditerranéen.

Par ailleurs, le positionnement des associations d'entreprises, appartenant en principe à la sphère économique, intègre des dimensions plurielles. En effet, par leurs discours et leurs modes d'intervention, ces confédérations sont en relation étroite avec la sphère politique régionale. Il est intéressant que les associations d'entreprises mettent en scène leurs liens avec les acteurs politiques, à l'instar d'AVE, dont le bandeau du site internet[569] fait défiler des photographies de son Président, Vicente Boluda, avec des personnalités politiques de tous les échelons et de tous les bords. Cierval procède de même sur son site, affichant des

[565] G. Bel i Queralt, *España, capital París, op. cit.*
[566] G. Bel i Queralt, « La racionalización de las infraestructuras de transporte en España », art cit ; Daniel Albalate del Sol et Germà Bel i Queralt, « High-Speed Rail: Lessons for Policy Makers from Experiences Abroad », *Public Administration Review*, 2012, vol. 72, nº 3, p. 336-349.
[567] Entretien réalisé à l'Université de Barcelone, le 17 mars 2011.
[568] Entretien réalisé à l'Université de Séville, le 14 octobre 2013.
[569] AVE, *Asociación Valenciana de Empresarios (AVE)*, http://www.ave.org.es/, (consulté le 3 mai 2015).

photographies de réunions qui mêlent les membres du secteur économique aux acteurs politiques régionaux et nationaux[570].

3.2.2 Des débats de nature politique

Les débats sur le corridor méditerranéen se cristallisent autour de deux questions majeures : la nature du corridor méditerranéen et la question des ancrages territoriaux des revendications. Parmi les acteurs que nous avons contactés, y compris parmi ceux qui ont refusé d'accorder des entretiens, très peu nombreux sont ceux qui manifestent une opposition au corridor méditerranéen. Si les opposants existent bien, ils sont moins contre ce corridor que favorables à un autre corridor, obéissant à une logique territoriale. C'est cette position qui est exprimée lors des entretiens avec Manuel Niño[571] ou avec Josefina Cruz[572] qui relativisent le degré de priorité du corridor méditerranéen par rapport au corridor central notamment. Par ailleurs, les acteurs politiques des régions situées sur le tracé du corridor central s'opposent au classement du tracé littoral dans les priorités européennes au détriment de l'axe central[573], mais ils ne vont pas jusqu'à exclure le corridor méditerranéen[574]. Seul le nouveau parti Podemos se positionne ouvertement contre le corridor méditerranéen, au nom de la nécessité de diminuer les dépenses consacrées à des infrastructures considérées comme superflues en temps de crise[575].

En outre, la position des acteurs varie selon la nature du corridor méditerranéen envisagée. Si de nombreuses voix s'élèvent, y compris parmi les acteurs méditerranéens, contre la construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse littorale, considérant que l'amélioration de la ligne Euromed existante suffirait, la question du fret suscite une plus grande adhésion. En effet, comme l'ont montré les entretiens, la connexion des espaces productifs méditerranéens à un réseau de transports multimodal adossé à une ligne de fret aux standards européens est une revendication largement partagée alors que la question de la grande vitesse n'est abordée que secondairement par les acteurs économiques et n'est appropriée réellement que par

[570] Cierval, *CIERVAL.Confederación de Organizaciones Empresariales de la Comunidad Valenciana*, http://www.cierval.es/, (consulté le 3 mai 2015).
[571] Entretien réalisé au *Ministerio de Fomento* à Madrid, le 30 octobre 2013.
[572] Entretien réalisé à l'Université de Séville, le 14 octobre 2013.
[573] María José Carchano, « Cospedal, Aguirre, Rudi y Monago piden apoyo a Blanco para el corredor central », *La Verdad*, 27 juill. 2011.
[574] « Cospedal asegura que el Corredor Central No es incompatible con ningún otro eje vertebrador de mercancías y pasajeros », *La Cerca*, 28 févr. 2012.
[575] « Podemos contra el Corredor Mediterráneo », *Alicante News*, 28 nov. 2014.

quelques acteurs urbains (*cf. 2*). Or cette question renvoie également à celle du territoire, puisque ce sont deux visions de l'aménagement qui s'affrontent. La grande vitesse est devenue en Espagne le symbole de l'organisation du territoire par Madrid selon une logique fortement centralisatrice, tandis que la liaison des régions littorales avec la France par une ligne de fret traduirait un renforcement de l'axe méditerranéen face au reste de la Péninsule.

3.2.3 Le corridor méditerranéen comme horizon d'attente politique

Comme on l'a vu, la place du corridor méditerranéen dans les rationalités des acteurs individuels n'est, le plus souvent, pas centrale. Le projet peut apparaître à leurs yeux comme un élément de contexte permettant de justifier d'autres projets – c'est le cas de Valence ou de Benidorm qui mettent l'accent sur le développement urbain et les équipements localisés. Le corridor peut aussi être perçu comme un projet aux effets incertains. Ce sont les acteurs collectifs qui, en produisant des discours fédérateurs portés sur la scène publique, contribuent à politiser le corridor méditerranéen. Ce dernier n'est alors pas une attente en soi mais un prisme pour penser d'autres projets à une échelle très fine, ou pour exister dans un débat politique plus englobant.

Pour de nombreux acteurs, le corridor méditerranéen est un horizon d'attente. Les entretiens ont montré que la plupart d'entre eux émettent des doutes sérieux quant à la réalisation du projet ou tout au moins quant à l'horizon temporel de sa mise en œuvre. Cependant, en optant clairement en faveur du corridor, ils produisent les éléments d'un discours à destination des acteurs politiques et institutionnels, porté par les fédérations d'entreprises et par les groupes de pression, discours dans lesquels la dimension territoriale est centrale, chaque acteur faisant référence à son ancrage dans un espace réputé cohérent pour penser les phénomènes économiques et partant les infrastructures de transport.

La référence territoriale fait écho aux grandes constantes de la pensée de l'aménagement en Espagne (*cf. Chapitre 9*) que sont la *vertebración*[576] du territoire[577], l'appartenance à une méditerranéité supposée et la croyance dans les grands travaux pour relancer l'économie. Le thème de la *vertebración* revient d'ailleurs très régulièrement dans le discours des acteurs, que

[576] J. Ortega y Gasset, *España invertebrada*, *op. cit.*
[577] L'idée de *vertebración* fait référence à une souhaitable articulation autour d'axes forts, des épines dorsales. Il n'est cependant pas traduisible en français par un concept unique.

ce soit parmi les universitaires[578], parmi les acteurs économiques ou parmi ceux des transports. Luís Arranz, Chef du Département d'analyse économique d'ADIF[579], définit les corridors comme des « environnements géographiques possédant une unité, une homogénéité[580] » et comme des « éléments 'vertébrant' le territoire[581] ». Par ailleurs, lors des différentes conférences de Ferrmed et d'EU Core Net Cities, le terme revient régulièrement dans le discours des acteurs espagnols : par exemple Willy Müller, de l'agence de développement urbain Barcelona Regional[582], Pascual Villate, Directeur général adjoint aux transports et infrastructures du *Ministerio de Fomento*[583] emploient le terme. La même idée est exprimée par le mot anglais de *backbone,* utilisé par Gerhard Troche, de la DG-Move lors d'une conférence Ferrmed à Bruxelles[584]. L'idée est bien entendu également développée par le Président de Ferrmed, Joan Amorós, tant lors des différentes conférences qu'en entretien[585]. Ce *leitmotiv* renvoie à l'attachement fort des acteurs à l'idée d'une cohérence territoriale symbolisée par une armature d'infrastructures, jugée lacunaire dans la Méditerranée espagnole.

La prise en charge du corridor méditerranéen par les acteurs collectifs suppose la synthèse des intérêts des membres qui les composent et, pour plus de clarté, la définition d'objectifs communs. Cela se fait de manière successive à plusieurs niveaux d'intégration qui englobent de plus en plus d'acteurs. En résulte une politisation du corridor méditerranéen, qui est porté sur la scène publique par les acteurs collectifs à travers des revendications qui ont trait à la place des régions méditerranéennes en Espagne et en Europe, et à la politique des infrastructures. La mise en place d'une solidarité autour du projet de corridor méditerranéen, rassemblant des acteurs très divers au nom d'une appartenance commune, semble reprendre les termes des débats de politique intérieure.

[578] J. Olmos, « España, invertebrada a gran velocidad », art cit.
[579] Entretien réalisé à Madrid, le 22 octobre 2013.
[580] "*Ámbito geográfico con unidad, homogeneidad*."
[581] "*Elemento vertebrador*."
[582] Intervention à la conférence inaugurale EU Core Net Cities à Barcelone, le 19 juin 2013.
[583] Intervention à la conférence conjointe Ferrmed/CZF/EU Core Net Cities à Barcelone, le 27 janvier 2015.
[584] Intervention à la conférence annuelle de Ferrmed au Parlement européen, à Bruxelles, le 4 mars 2014.
[585] Entretien réalisé à Paris, le 26 mars 2013.

Conclusion

Les acteurs du corridor méditerranéen sont à l'origine d'une riche production de discours, qui fonde la revendication du corridor sur un ensemble d'argumentaires techniques, économiques ou liés à l'aménagement du territoire. Les rationalités propres exprimées par les acteurs à un niveau individuel montrent que les questions économiques sont centrales. Au niveau des acteurs collectifs du corridor méditerranéen (majoritairement des associations du secteur économique), on assiste en revanche à une montée en généralité rendue nécessaire par la multiplicité des intérêts individuels que les associations d'entreprises et les *think-tanks* tentent de fédérer. Leurs discours traduisent les logiques d'une rationalité collective qui fait du corridor méditerranéen un objet politique, un horizon d'attente susceptible de justifier des projets d'aménagement concrets très divers à l'échelle locale ou régionale et l'adhésion politique à des objectifs plus larges mobilisant la vision d'un territoire cohérent le long de l'axe méditerranéen espagnol.

La politisation du discours sur le corridor se fait donc à travers la fédération des acteurs individuels autour des propositions et des actions menées par les acteurs collectifs. Elle semble répondre à la nécessité de trouver des points communs et des objectifs acceptables pour des acteurs aux préoccupations et aux priorités très différentes, tout en lissant les différends territoriaux entre acteurs qui peuvent exister du fait des limites régionales institutionnelles, mais également des probabilités décroissantes de réalisation du corridor méditerranéen en allant vers le sud du pays. Cette intégration des revendications par les acteurs collectifs régionaux se poursuit au niveau continental par un second stade d'intégration dans des groupes de pression qui portent le corridor méditerranéen sur la scène européenne et tentent de fédérer au-delà des régions méditerranéennes espagnoles pour lui donner plus de poids.

Chapitre 6
L'européanisation de la revendication du corridor méditerranéen

"People of the same trade seldom meet together, even for merriment and diversion, but the conversation ends in a conspiracy against the public, or in some contrivance to raise prices."

(Adam Smith, *The Wealth of Nations*, 1776)

Introduction

La revendication du corridor méditerranéen est assise sur la rationalité des acteurs économiques individuels et sur des ancrages territoriaux précis. La fédération des logiques individuelles et l'organisation des revendications exprimant une vision commune sont appuyées sur des propositions construites et étayées, fortes et communicables. Cela aboutit à une politisation du corridor méditerranéen au niveau régional et national par les organisations collectives, dans un processus de négociation avec les acteurs institutionnels, qui confirme que le corridor méditerranéen est une question de politique nationale espagnole.

Porter le débat sur la scène européenne fait franchir un degré supplémentaire d'intégration à la revendication du corridor méditerranéen. Cette démarche présente un double intérêt pratique et symbolique. Faire du corridor méditerranéen un sujet de discussion européen en défendant son inclusion parmi les axes prioritaires permet de le placer sur la carte. Dans la mesure où la Commission définit les RTE-T et le réseau central européen de corridors multimodaux, cela permet d'espérer le financement du projet à hauteur de 20 à 40% (*cf. Chapitre 3*). Cette situation représente, pour les défenseurs du corridor méditerranéen, un levier d'action pour forcer la main du gouvernement espagnol en l'obligeant à reconnaître le corridor comme une priorité nationale. Par ailleurs, sur le plan symbolique, porter le sujet au niveau européen permet d'extraire le corridor méditerranéen du débat proprement espagnol et de le légitimer

« par le haut », c'est-à-dire en invoquant la planification européenne, plutôt que seulement « par le bas » en l'appuyant sur le discours des acteurs économiques locaux.

L'objectif de ce chapitre est d'identifier les acteurs de l'européanisation du débat sur le et d'analyser leurs moyens d'action et leur positionnement. Des associations et *think-tanks* de différents types, ainsi que des groupes de pression participent au débat au niveau européen, en faisant des propositions dont l'écho est variable auprès des institutions européennes et nationales. Ils contribuent à forger un objectif commun en fédérant des intérêts divers et en portant le discours sur la scène publique, médiatique et institutionnelle. Si ce discours prend le relais de celui des organisations collectives nationales, les arguments sur lesquels il s'appuie semblent néanmoins tendre vers une dépolitisation du sujet. Il s'agit de montrer comment les acteurs collectifs, agissant au niveau européen, bien que mus par des logiques politiques, s'attachent à dépolitiser le corridor méditerranéen sur la scène européenne afin de lui donner un vernis d'acceptabilité.

Dans un premier temps, l'analyse se concentrera sur les deux principaux groupes de pression que sont Ferrmed et EU Core Net Cities, en posant la question de leur rôle dans l'européanisation du corridor méditerranéen et de ses enjeux. Nous verrons ensuite comment cette européanisation devient un levier d'action pour des acteurs portant des projets de transport plus ponctuels en Europe.

1 Des groupes de pression au service de l'européanisation du débat sur le corridor méditerranéen

Aux acteurs collectifs organisés au niveau régional en Espagne s'ajoutent des acteurs collectifs œuvrant sur la scène européenne. Il s'agit de groupes de pression qui ont un rôle de mise en forme, d'expression et de divulgation des arguments coproduits sur la scène publique, afin de les porter auprès d'un panel spécifique d'acteurs institutionnels. Leur rôle d'européanisation du débat sur les infrastructures de transport en fait des relais essentiels du projet de corridor méditerranéen. En effet, ce sont eux qui synthétisent les revendications des acteurs locaux et les formulent de manière à les faire coïncider avec les priorités de la Commission européenne.

1.1 De Ferrmed à EU Core Net Cities : des groupes de pression d'envergure européenne

Deux groupes de pression sont particulièrement actifs autour de la question du corridor méditerranéen. Il s'agit d'abord de Ferrmed, créé en 2004 spécifiquement autour de ce projet au moment de la révision des RTE-T, et ensuite d'EU Core Net Cities, association de villes née en 2013 de la proposition de réseau central européen[586]. Ces deux *lobbies*, si les projets qu'ils portent concernent en apparence l'ensemble du territoire européen, défendent en réalité des intérêts essentiellement, sinon exclusivement, centrés sur le corridor méditerranéen, voire sur sa partie catalane.

1.1.1 Les groupes de pression et leur mode d'action

Les groupes de pression ont pour objectif d'influer sur les décisions prises par les institutions européennes en organisant auprès d'elles des actions de *lobbying*, c'est-à-dire en faisant pression sur les acteurs politiques et institutionnels, de manière systématique, arguant de la légitimité que leur confère la représentativité de leurs adhérents. Ces groupes de pression, ou groupes d'intérêts, termes français équivalents au terme *lobby*[587] en langue anglaise, sont actifs directement auprès des institutions. Dans un article consacré aux *lobbies* européens, Ural Ayberk et François-Pierre Schenker reprennent la définition proposée par David Truman dans le contexte américain en 1951[588] :

> « Le groupe d'intérêt se présente comme un ensemble d'individus qui, sur l'impulsion d'un intérêt commun, expriment des revendications, émettent des prétentions ou prennent des positions affectant de manière directe ou indirecte d'autres acteurs de la vie sociale. »[589]

D'après cette définition, l'ensemble des acteurs portant une revendication sur un thème donné peut être considéré comme un groupe de pression. Toutefois, si l'on se réfère à la littérature scientifique sur la question – plus abondante en Amérique du Nord qu'en Europe, il apparaît que sont considérés comme des groupes de pression ceux dont la participation au processus de prise de décision est avérée :

[586] Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.*
[587] Les actions de lobbying sont plus développées en Amérique du Nord, où elles font ouvertement partie du fonctionnement démocratique et institutionnel, qu'en Europe.
[588] David Truman, *Governmental Process Political Interests and Public Opinion*, New York, Alfred A. Knopf, 1951, 544 p.
[589] U. Ayberk et F.-P. Schenker, « Des lobbies européens entre pluralisme et clientélisme », art cit, p. 727.

> « Les groupes d'intérêt, compris au sens large comme des entités qui cherchent à représenter les intérêts de sections particulières de la société en vue d'influencer les processus politiques (Jordan et Richardson, 1987[590] ; Smith, 1993[591] ; Offerlé, 1998[592] ; Grant, 1989[593]), sont des acteurs centraux au même titre que les institutions européennes, les gouvernements nationaux ou encore les citoyens européens (…). »[594]

Dans cette optique, les groupes de pression sont ceux qui interagissent directement et sur des bases communes avec les acteurs institutionnels et ceux de la société civile. Ils ne se contentent pas de produire des données et de soumettre des idées ou des propositions plus ou moins abouties, mais ils font partie intégrante du débat public et du processus démocratique[595] européen. Il s'agit donc d'acteurs dont le poids et l'organisation sont assez importants pour occuper la scène européenne.

Ainsi les groupes de pression ont-ils un statut particulier avec un ancrage suffisants pour peser dans le processus de prise de décision. Ils fédèrent des intérêts divers autour d'un objectif commun porté au niveau européen et font à ce titre des propositions qui se veulent synthétiques et suffisamment inclusives pour que chaque membre des groupes de pression y retrouve ses propres intérêts.

1.1.2 Des *lobbies* pour le corridor méditerranéen

Parmi les groupes de pression européens, aucun n'a pour objectif la promotion du corridor méditerranéen au sens strict du terme. Toutefois, deux *lobbies* – Ferrmed et EU Core Net Cities – concentrent leur action sur ce projet, d'une manière plus ou moins clairement assumée.

[590] Alexander G. Jordan et Jeremy John Richardson, *Government and pressure groups in Britain*, London, Oxford University Press, 1987, 328 p.
[591] Martin John Smith, *Pressure, power and policy: state autonomy and policy networks in Britain and the United States*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 1993, 262 p.
[592] Michel Offerlé, *Sociologie des groupes d'intérêt*, Paris, Montchrestien, 1998, 158 p.
[593] Wyn Grant, *Pressure groups, politics and democracy in Britain*, London / New York, Harvester Wheatsheaf, 1989, 196 p.
[594] Emiliano Grossman et Sabine Saurugger, « Etudier les groupes d'intérêt en Europe », *Politique européenne*, 2002, nº 3, p. 5.
[595] Emiliano Grossman et Sabine Saurugger, « Les groupes d'intérêt au secours de la démocratie ? », *Revue française de science politique*, 2006, Vol. 56, nº 2, p. 299- 321 ; Sabine Saurugger, « Les groupes d'intérêts entre démocratie associative et mécanismes de contrôle », *Raisons politiques*, 2003, vol. 10, nº 2, p. 151.

Parmi les acteurs du corridor méditerranéen, Ferrmed se présente comme un *lobby* européen, implanté à Bruxelles auprès de la Commission européenne et inscrit sur la liste officielle des groupes de pression[596]. Il défend la constitution d'un grand axe ferroviaire de fret d'orientation générale nord-sud. Son nom même (Ferrmed est la contraction de « ferroviaire méditerranéen ») témoigne de ses préoccupations initiales pour le corridor méditerranéen, qui est repris au centre de la proposition de grand axe transeuropéen (*cf.* Carte 15). Sa défense de l'axe littoral méditerranéen en Espagne[597] est révélatrice de ce tropisme, de même que la forte implantation catalane du groupe, dont les instances dirigeantes sont intégralement composées de personnalités issues de cette région. Le *lobby* apparu en 2004, au moment de la révision des RTE-T, avec le soutien politique de la *Generalitat* de Catalogne, est en effet une émanation des acteurs politiques régionaux.

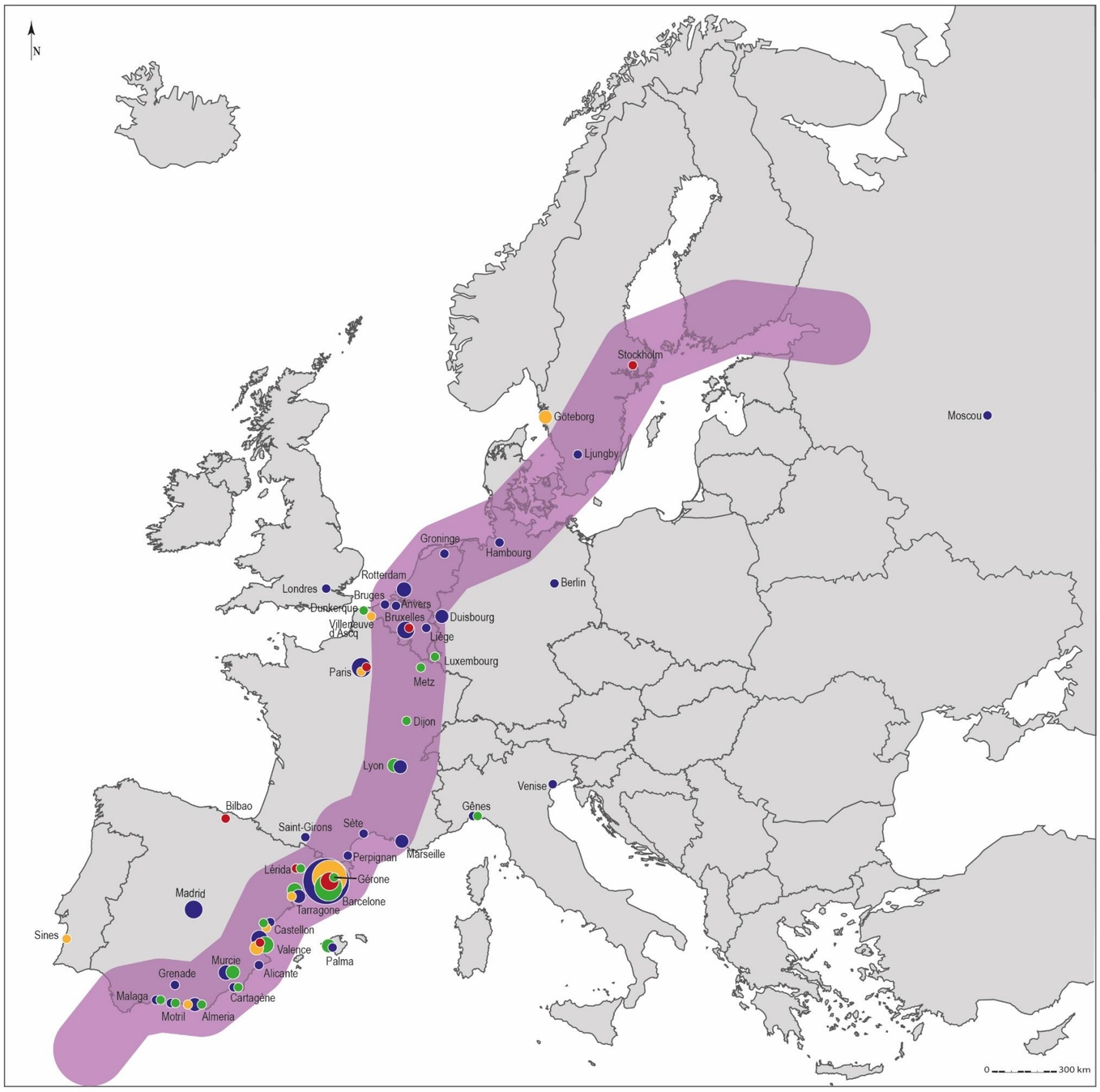
Ferrmed regroupe pour l'essentiel des entrepreneurs et des villes des régions espagnoles méditerranéennes, en particulier de Catalogne (*cf. Carte 31*). Le tracé proposé par le *lobby* et les conditions de circulation détaillées par les standards proposés par le groupe de pression correspondent étroitement à la localisation et aux besoins de ses membres, ainsi qu'à leurs priorités en termes de commerce et de rayonnement. La force et le poids de Ferrmed viennent notamment du fait que son président-fondateur, Joan Amorós, a su fédérer autour de lui et de son projet un grand nombre d'entreprises et d'acteurs publics concernés par la question du fret ferroviaire en Europe, au-delà de la Catalogne et de l'Espagne. Avec sa proposition d'axe traversant plusieurs pays européens et permettant d'améliorer l'interconnexion des réseaux nationaux et d'instaurer des liens avec l'Afrique du Nord, Ferrmed a réussi à mettre le sujet du corridor méditerranéen sur la scène publique européenne, à créer une revendication qui n'existait pas. Pour ce faire, il mobilise des acteurs autour d'une proposition technique avec un spectre territorial et sectoriel très large, donc en apparence débarrassée de son contexte initial marqué par les questions géopolitiques espagnoles.

---

[596] Europa, *Registre des représentants d'intérêts - Liste alphabétique des organisations enregistrées*, http://ec.europa.eu/transparencyregister/public/consultation/listlobbyists.do?letter=A&alphabetName=LatinAlphabet, (consulté le 6 mai 2015).

[597] « Ferrmed pedirá a Pastor que agilice el corredor mediterráneo », art cit ; « Ferrmed critica la demora de inversión de Francia y España en el eje mediterráneo », art cit ; S. Navarro, « Ferrmed ultima el informe a Fomento sobre el corredor mediterráneo », art cit ; C. Vázquez, « Ferrmed reclama 800 millones en dos años para acabar el tercer carril », art cit.

Carte 31 - Localisation des membres de Ferrmed



Établi au moment de la création du réseau central européen de corridors multimodaux[598], EU Core Net Cities est une association de villes européennes situées sur ce réseau de nouveaux corridors. Elle se présente comme une plate-forme des villes tirant parti du nouveau réseau ferroviaire :

> « La plateforme EU CORE NET CITIES a été impulsée par la Ville de Barcelone en juin 2013 avec le soutien de FERRMED, (…) pour promouvoir les villes intelligentes, inclusives et qui alimentent un développement économique durable ainsi qu'une qualité de vie élevée de leurs citoyens. [Elle est constituée des] villes et métropoles qui profitent de façon directe des voies ferrées du « Core Network » transeuropéen et qui se sont reliées pour favoriser la relance de la croissance économique, la compétitivité et la cohésion territoriale de l'Union européenne. Le défi est de profiter de l'extension des réseaux transeuropéens pour transformer les villes en espaces reliés, intelligents et durables. »[599]

Dès sa création, Eu Core Net Cities apparaît donc comme une émanation de Ferrmed, qui en assure d'ailleurs le secrétariat – c'est Joan Amorós lui-même qui préside les débats des conférences[600]. Sa création à Barcelone, qui en a l'initiative sur le plan institutionnel et en est le premier signataire, est également significative d'un ancrage territorial dans la Méditerranée espagnole, bien qu'officiellement EU Core Net Cities n'ait pas pour objet la question du corridor méditerranéen. L'association se présente comme une « plate-forme », c'est-à-dire comme une structure d'échange d'idées et de projets, suivant une métaphore logistique qui n'est pas dénuée de sens, eu égard à l'objet principal qui réunit ces villes. En effet, elles ont pour point commun leur localisation sur le réseau central européen. Les thèmes mis en avant par l'association sont ceux de la cohésion territoriale, de la compétitivité et de la croissance, reprenant les *leitmotives* des projets européens, ainsi que celui de la « ville intelligente », thème actuellement récurrent en termes d'aménagement du territoire à l'échelle locale. D'emblée, le groupe s'approprie des thématiques consensuelles au niveau européen qui répondent aux exigences de la Commission européenne en matière de réseaux, qu'ils soient économiques, techniques, logistiques ou immatériels. Enfin, EU Core Net Cities se définit comme un groupe de pression à part entière lors de sa seconde conférence annuelle : Francesco Oddone, chargé du développement économique de la Ville de Gênes et hôte de la conférence, précise dans son intervention liminaire que la plate-forme doit avoir un rôle

[598] Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.*
[599] EU Core Net Cities, *Qu'est-ce que la plateforme EU Core Net Cities ?*, http://www.eucorenetcities.com/fr/eucorenetcities.php, (consulté le 6 mai 2015).
[600] La conférence inaugurale d'EU Core Net Cities s'est tenue à Barcelone, le 19 juin 2013 ; la conférence annuelle suivante s'est tenue à Gênes les 25 et 26 juin 2014.

d'observatoire permanent et de conseil scientifique pour les villes européennes, ainsi qu'un « rôle positif de *lobbying* auprès de l'Union européenne et des États »[601].

Les activités de la récente plate-forme sont essentiellement liées aux conférences qu'elle a organisées en 2013 et 2014 pour son propre compte, et en 2015 conjointement avec Ferrmed. C'est à travers ces conférences que la construction en cours du *lobby* peut être appréhendée (*cf. 1.2*). La plupart des membres actifs se concentrent autour de deux pôles : la Catalogne d'une part et l'Adriatique d'autre part, c'est-à-dire en deux endroits stratégiques du « corridor méditerranéen » tel qu'il est défini par la Commission européenne en 2013[602]. En effet, la frontière entre la France et l'Espagne, par les problèmes d'interopérabilité qu'elle pose, est un pôle stratégique, tandis que la Slovénie et la Croatie, nouvellement entrés dans l'Union européenne, représentent un pivot entre est et ouest sur le tracé et sont particulièrement intéressées par cette infrastructure nouvelle.

La création, sous la houlette de Ferrmed, d'EU Core Net Cities en 2013 correspond de ce fait à une adaptation de la stratégie du *lobby* historique aux nouveaux tracés européens. En 2004, la publication du « grand axe Ferrmed » d'orientation globale nord-sud correspondait au dessin des projets validés par la Commission européenne lors de la validation des RTE-T, révisés en 2005[603]. En intégrant le changement d'orientation du corridor méditerranéen dans la planification des institutions européennes, EU Core Net Cities permet de prolonger l'action de Ferrmed en lui donnant une plus grande plasticité, puisqu'elle ne dépend plus d'un tronc ferroviaire principal hérité des projets précédents.

Ferrmed et EU Core Net Cities sont deux groupes de pression européens qui, par leurs statuts et les objectifs qu'ils revendiquent, se situent dans le débat sur les grandes infrastructures de transport transeuropéennes. Ils portent en théorie des revendications communes à un ensemble d'acteurs dispersés sur le territoire européen exprimant un intérêt pour des liaisons ferroviaires interopérables. Toutefois, la surreprésentation de la Catalogne dans les deux structures et le tropisme des deux associations jumelles pour l'axe méditerranéen, permet d'affirmer que ce sont des *lobbies* du corridor méditerranéen.

[601] Propos tenus par Francesco Oddone, en introduction de la seconde conférence annuelle d'EU Core Net Cities, à Gênes, le 25 juin 2014.
[602] Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.*
[603] Commission européenne, *Trans-European Transport network*, *op. cit.*

1.1.3 Le *lobbying* à l'œuvre

Les groupes de pression Ferrmed et EU Core Net Cities sont susceptibles d'agir auprès des différents échelons institutionnels, ainsi qu'auprès des acteurs économiques qui constituent l'essentiel des adhérents de Ferrmed. Leur action publique passe par deux vecteurs principaux : la publication de documents et rapports et l'organisation de conférences. Ce dernier élément, le plus riche pour l'analyse sur positionnement des *lobbies*, fera l'objet d'une étude plus approfondie (*cf. 1.2*).

La production d'études et de rapports est l'une des principales activités de Ferrmed. Le *lobby* a produit en 2009 une étude très précise de faisabilité pour étayer sa proposition de « grand axe ». Cette étude a été soumise *in extenso* à la Commission européenne et a été une base de discussion pour la négociation des normes techniques des réseaux transeuropéens de transport. Elle a par ailleurs donné lieu à un rapport plus concis et plus largement diffusé édité par la Commission européenne elle-même[604]. Outre cette étude centrale, Ferrmed a produit ou commandité plusieurs études centrées soit sur des aspects techniques comme le matériel roulant[605], soit sur des aspects géographiques, c'est-à-dire sur des portions du tracé du grand axe. Ce dernier point met en évidence l'intérêt central porté par Ferrmed au corridor méditerranéen espagnol puisque les deux études portent l'une sur le tronçon Lyon-Algésiras[606] et l'autre, de manière plus restreinte encore, sur le tracé Alicante-Algésiras[607], qui est le plus problématique. Ce n'est qu'en janvier 2015 qu'un rapport portant sur un tracé plus étendu – de Turin à Almeria – est proposé en partenariat avec EU Core Net Cities[608].

L'ancrage catalan de Ferrmed est également perceptible à travers le choix des partenaires des rapports. En effet, plusieurs d'entre eux ont été confiés au Cenit (Centre d'Innovation en Transports), un laboratoire de l'Université polytechnique de Catalogne. On peut également noter la participation du Collège des Ingénieurs industriels de Catalogne à l'un des rapports. Toutefois, Ferrmed fait également appel à des partenaires scientifiques dans d'autres régions ou pays : le Collège des Ingénieurs industriels de la Communauté valencienne a également

[604] Ferrmed, *Ferrmed Global Study. Ferrmed Great Axis Rail Freight Network and its Area of Influence.*, *op. cit.*
[605] Alstom et al., *Ferrmed Locomotive Concept (Étude sur le concept de locomotive de marchandises)*, *op. cit.* ; KTH-Railway Group et TÜB, *Ferrmed Wagon Concept (Étude sur le concept de wagon de marchandises)*, *op. cit.*
[606] Ferrmed et Cenit, *Plan d'action à court, moyen et long terme dans le corridor méditerranéen (entre Lyon et Algésiras)*, *op. cit.*
[607] Cenit, *Mediterranean Corridor's South Layout Proposed by Ferrmed*, *op. cit.*
[608] Ferrmed et EU Core Net Cities, *Bottom-up analysis and proposals concerning sections: Torino – Lyon – Marseille – Barcelona – Valencia – Murcia – Almería and Barcelona – Lleida – Zaragoza*, *op. cit.*

co-signé l'un des rapports, tandis que des laboratoires de recherche de l'Université de Berlin et de l'Institut royal de Technologie de Stockholm ont été sollicités pour l'étude sur les wagons de marchandises. Géographiquement, le choix des partenaires souligne l'importance de la Catalogne dans Ferrmed, mais il permet également au *lobby* de faire participer des structures des autres pays traversés par son « grand axe » : l'Allemagne est au centre du tracé, et la Suède se situe quasiment à son extrémité septentrionale. Sur le plan du contenu, le fait que l'ensemble des partenaires des études appartienne au monde de la recherche souligne la volonté de Ferrmed de proposer à travers ces rapports des argumentaires techniques, étayés sur le plan scientifique, plutôt que des argumentaires politiques. Cela permet de donner une dimension très concrète aux revendications, d'illustrer l'objet d'étude par des objectifs tangibles et d'offrir un terrain de négociation le plus neutre possible.

Dès lors, le *lobby* possède une légitimité à la fois pour exprimer un avis au nom de ses membres auprès des instances européennes et pour faire des propositions concrètes aux membres eux-mêmes. On se situe alors dans une double logique *bottom-up* qui consiste à faire remonter les revendications des membres du groupe vers les décideurs politiques de l'Espagne ou de l'Union européenne, et *top-down* qui consiste à proposer un projet élaboré par le *lobby* en fonction des priorités européennes auxquelles il tente de répondre afin que ses membres y adhèrent. Dans les deux cas, c'est autour d'arguments techniques ou économiques que se fait la communication.

1.2 Les conférences comme mode d'action privilégié

Ferrmed et EU Core Net Cities organisent des conférences régulières qui réunissent des acteurs institutionnels, économiques et scientifiques. Elles sont l'occasion de rappeler les objectifs des *lobbies*, de présenter les dernières études et de faire le point sur les soutiens qui leur sont accordés. C'est à travers ces conférences que l'on perçoit le mieux leur fonctionnement et la construction de leurs argumentaires. C'est aussi par ces événements que l'on mesure leur audience.

1.2.1 Ferrmed : les conférences comme démonstration de force

Ferrmed organise régulièrement des conférences qui sont l'un de ses moyens d'action privilégiés. Elles sont énumérées sur le site internet du *lobby*, qui en donne également le programme et, dans certains cas, archive les présentations[609]. Ces événements sont de deux types principalement : le cycle de conférences de diffusion de l'étude de 2009, et les conférences annuelles.

En 2009, l'étude globale de Ferrmed a ainsi été présentée 5 fois : d'abord à Bruxelles, siège du groupe et des institutions européennes, au Comité économique et social de l'Union, puis à Valence, Murcie, Barcelone et Dijon (dont la Chambre régionale de commerce et d'industrie est membre de Ferrmed). Le *lobby* a ainsi fait valoir son étude essentiellement dans les régions méditerranéennes espagnoles concernées par le corridor, au sein leurs chambres de commerce. Ce choix est intimement lié à la géographie des membres de Ferrmed, majoritairement concentrés dans les régions méditerranéennes espagnoles (*cf. Carte 31*) : l'association leur dévoile en priorité les résultats de ses activités. Dans le même temps, elle marque clairement son attachement à la partie espagnole du « grand axe », d'où émanent les revendications qu'elle porte. Cependant, le fait que des présentations différentes aient eu lieu successivement dans les trois Communautés autonomes concernées au premier chef dénote aussi la volonté de Ferrmed de ne pas être uniquement assimilé à la Catalogne.

Depuis 2013, Ferrmed organise également une conférence annuelle au Parlement européen[610], au cours de laquelle se succèdent à la tribune les représentants du *lobby*, des acteurs économiques, des acteurs du transport en Europe, des universitaires et des acteurs institutionnels à différents niveaux. Ces conférences se déroulent sur une journée au cours de laquelle se succèdent une quarantaine d'orateurs avec des temps de parole très courts et des interventions réduites à une ou deux idées clés. Plus qu'un lieu de débat (aucune place n'est laissée à la discussion), ces conférences sont un lieu de rencontre dont le point d'orgue est le déjeuner de travail : le *networking lunch*. Il s'agit pour Ferrmed de faire, par la succession des interventions regroupées principalement par secteur d'activité, une démonstration de force en donnant à voir un panel représentatif de ses soutiens et en mettant l'accent sur leurs principales attentes (*cf. Annexe 7*). Le fait que ces conférences se tiennent dans les locaux du

[609] Ferrmed, *Conférences*, http://www.ferrmed.com/?q=en/conferences, (consulté le 6 mai 2015).
[610] Nous avons assisté à la conférence du 6 mars 2013 et à celle du 4 mars 2014. La conférence prévue le 22 avril 2015 a été reportée au 12 novembre 2015 à cause d'une grève générale en Belgique.

Parlement européen révèle le crédit de Ferrmed à Bruxelles. Cela fait du cadre européen une arène et une justification de l'action du *lobby*.

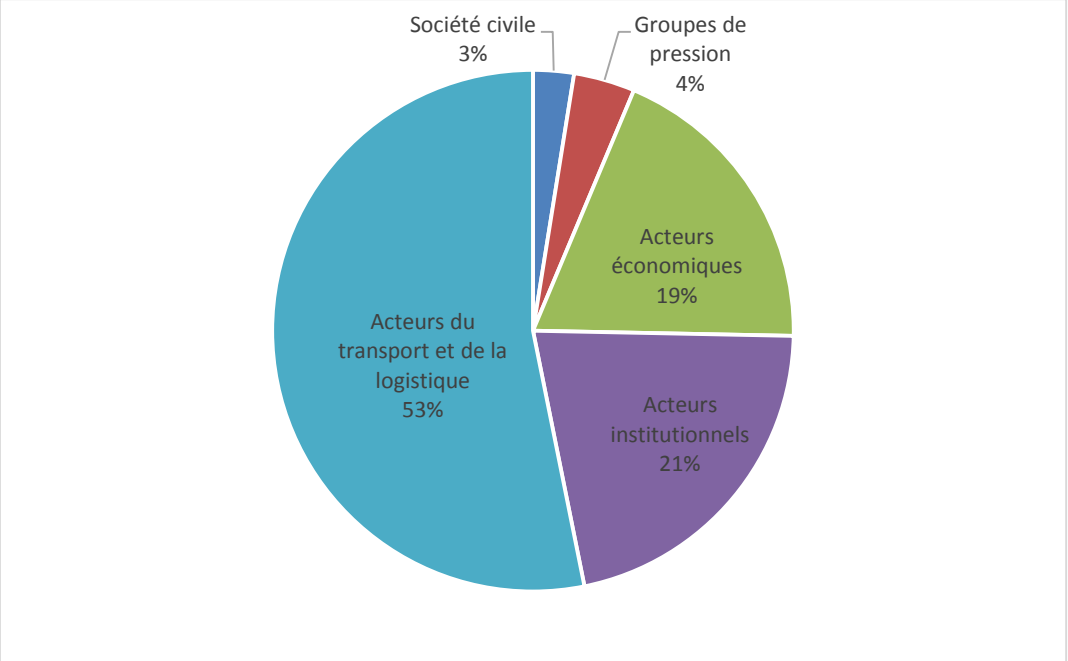


Figure 23- Acteurs représentés dans les conférences annuelles de Ferrmed (2013 et 2014)

Lors de ces conférences, les acteurs du transport et les acteurs du monde économique dominent largement (*cf. Figure 23*). Ils forment la base de Ferrmed et ce sont eux qui apportent les principales revendications. Les représentants institutionnels proviennent quant à eux de deux origines. Les échelons locaux et régionaux sont très peu représentés, sauf en ce qui concerne la Catalogne, dont un représentant est toujours présent[611]. Les instances européennes sont systématiquement invitées, en tant qu'hôtesses de la conférence et en tant que partenaires principaux de Ferrmed. Ainsi, la DG-Move est représentée en 2013 par Isabelle Vandoorne et par le Commissaire européen Gerhard Troche, et en 2014 par Pawel Stelmaszczyk, Gerhard Troche et Günther Ettl, ce dernier étant spécialement invité en sa qualité de Conseiller du Coordinateur du corridor méditerranéen. En outre, des parlementaires européens sont présents à chaque conférence : la Commission des Transports du Parlement est représenté en 2013 par Brian Simpson[612] et en 2014 par Gesine Meissner[613]. Cette dernière, députée allemande, a pris la défense du corridor méditerranéen avec ferveur, défendant une « optimisation sur les rails » de l'Europe et appelant de ses vœux un réseau de métro à

[611] En 2013, Ricard Font, Secrétaire à l'Aménagement et aux Mobilités de la *Generalitat* de Catalogne est présent à la tribune. En 2014, c'est Antoni Vivés, Adjoint au Maire de Barcelone qui s'exprime.
[612] Brian Simpson est un député européen britannique, membre du Parti socialiste européen.
[613] Gesine Meissner est une députée européenne allemande, rattachée à l'Alliance des Démocrates et Libéraux pour l'Europe.

l'échelle continentale. Par ailleurs, Ramón Tremosa, député européen espagnol de Catalogne, était présent aux deux conférences. Il peut être considéré en l'espèce à la fois comme le représentant du Parlement européen et comme celui de la Catalogne, ce qui lui donne un rôle de pivot pour l'action de Ferrmed.

Durant ces conférences, les principaux arguments sont de nature économique : les différents secteurs représentés insistent sur leurs besoins en matière de transports et sur leurs perspectives en termes de marché. Les acteurs du transport, au premier rang desquels les ports européens, très présents aux deux extrémités du tracé, font quant à eux assaut d'arguments de nature économique (les coûts et les perspectives de croissance des flux sont parmi leurs principales préoccupations) et technique. Ils insistent notamment sur les normes tant pour les infrastructures (élément majoritairement évoqué à la conférence de 2013) que pour le matériel roulant (élément dominant à la conférence de 2014). Très peu d'acteurs, même parmi les institutionnels, évoquent des questions politiques. Ces dernières ne sont d'ailleurs jamais partisanes mais bien plutôt centrées sur la question des choix en matière d'aménagement du territoire et d'articulation des réseaux nationaux.

Les conférences de Ferrmed apparaissent comme un moyen de réunir différents types d'acteurs, de compter les protagonistes et de démontrer l'unité de la revendication. L'ensemble des interventions, avec des temps de parole courts et des discours fortement normés, expriment un consensus large, une unité de façade cultivée par le *lobby* pour renforcer sa crédibilité institutionnelle, fondée sur des idées larges, consensuelles et sur des argumentaires pour l'essentiel techniques, donc dénués de toute charge politique qui pourrait brouiller le message.

1.2.2 EU Core Net Cities : provoquer le rapprochement d'intérêts locaux

L'association EU Core Net Cities a également mis en place, et ce dès sa constitution, un rythme annuel de conférences, son mode d'action privilégié :

> « Promouvoir et organiser des Congrès, des Conférences, des Symposiums, des Conventions, des Séminaires, des Cours, des Expositions, itinérants, dans l'ensemble des villes constituant la Plate-forme EU CORE NET CITIES. »[614]

[614] EU Core Net Cities, « Qu'est-ce que la plateforme EU Core Net Cities ? », art cit.

La logique en est différente puisqu'il est prévu que les villes membres volontaires accueillent à tour de rôle l'événement. En outre, l'objectif de l'association est moins de soutenir un projet d'infrastructures concret, en l'étayant avec un argumentaire économique et technique, que de présenter des initiatives communes ou des interactions entre des villes situées sur le réseau défini par la Commission européenne. Là où Ferrmed, en amont, propose et défend, à partir d'intérêts locaux et régionaux, un axe transcontinental afin d'essayer d'en obtenir la validation dans la planification institutionnelle, EU Core Net Cities se situe en aval et s'appuie sur la planification à l'échelle continentale pour instaurer une coopération entre les villes et nourrir des projets à l'échelle urbaine[615].

La conférence inaugurale d'EU Core Net Cities s'est déroulée à Barcelone, le 19 juin 2013, dans le cadre du SIL (Salon international de la Logistique et de la Manutention) qui se tient chaque année dans cette ville. Les choix de la ville et de l'événement cadre sont intéressants. Ils témoignent de l'importance de Barcelone, où est née l'association, dans les actions de *lobbying* européen sur le sujet des corridors de transport. L'organisation des rencontres est assurée par Ferrmed, ce qui augure de l'importance centrale que le corridor méditerranéen est probablement amené à prendre – parmi l'ensemble des autres corridors – dans les travaux de la plate-forme. En outre, le choix du salon de la logistique témoigne du lien créé immédiatement entre le réseau de villes et la question du fret, alors même que la logistique n'est pas nécessairement au centre des projets urbains.

Le déroulement de cette conférence inaugurale est intéressant à relever. La session de présentation est menée par le Président du SIL, Enrique Lacalle[616], le représentant de la Commission européenne à Barcelone, Mark Jeffery, et Joan Amorós, soulignant d'emblée le rôle prépondérant de Ferrmed dans la création d'EU Core Net Cities. Une brève intervention enregistrée de Siim Kallas, Commissaire européen aux Transports, est également diffusée. Ces interventions sont immédiatement suivies de celles de Roger Albinyana, Secrétaire aux affaires étrangères de la *Generalitat* de Catalogne, de Jordi Cornet, président de CZF (Consortium de la Zone Franche de Barcelone)[617] et d'Antoni Vivés, adjoint au Maire de Barcelone. La présence de ces trois personnalités représentant respectivement l'échelon

[615] Sur son site internet, EU Core Net Cities évoque parmi ses activités remarquables celle de « Proposer des actions concrètes tendant à la réalisation des objectifs de base de l'Association et considérer les impacts sur l'urbanisme ».

[616] Enrique Lacalle est un ancien député aux Cortes espagnoles et ancien Secrétaire général de la Mairie de Barcelone, affilié au Parti populaire catalan. Il est désormais membre du conseil d'administration de plusieurs organisations patronales catalanes dans le domaine du transport et de la logistique en particulier.

[617] Jordi Cornet a déclaré en commençant son intervention "*I want this meeting to be useful*" (« Je souhaite que cette conférence soit utile »).

régional, l'échelon urbain et le secteur des transports et de la logistique de Catalogne achève d'ancrer la conférence dans son contexte régional. Ce dernier est enfin renforcé par l'intervention de Joan Trullén, Vice-Président à la Planification de l'Aire métropolitaine de Barcelone[618].

Avant l'acte inaugural réunissant les représentants des villes fondatrices, est projetée une vidéo mêlant, sur une musique triomphale, des images de tous les modes de transport, en particulier de fret, et des images de villes européennes. Barcelone y occupe une place prépondérante, comme sur l'affiche associée à l'événement, qui reprend le motif d'une *skyline* reconstituée à partir d'éléments architecturaux reconnaissables et très majoritairement barcelonais (on reconnait en particulier la Sagrada Familia, la tour Agbar et la colonne supportant la statue de Christophe Colomb). Cette insistance sur Barcelone est soulignée par les sponsors majoritairement catalans de l'événement, et par le rôle du Maire de Barcelone, Xavier Trias, qui clôture la vidéo par un discours.

Élément central de la journée, l'acte de constitution de la plate-forme EU Core Net Cities a été marqué par l'intervention de 28 maires ou représentants des villes fondatrices. Chacun a pu prendre la parole environ 3 minutes et a exprimé une ou deux idées clés, par ordre alphabétique des villes. Deux exceptions à cet ordre alphabétique : le premier maire à parler a été celui de Gênes, hôte d'ores et déjà déclaré de la conférence de 2014, et le dernier celui de Barcelone, hôte de la conférence de 2013 et premier signataire de la Charte. L'encadrement des interventions par les représentants de ces deux villes renforce encore l'ancrage d'EU Core Net Cities dans le contexte des corridors multimodaux dessinés par le réseau central européen de 2013, puisqu'il s'agit de deux des principaux ports méditerranéens, situés sur le tracé de deux corridors différents (le « corridor méditerranéen » pour Barcelone et le « corridor Rhin-Alpes » pour Gênes) mais appartenant à un même arc méditerranéen. Le choix des villes montre l'importance centrale de la Méditerranée dans EU Core Net Cities, mais également la volonté de ne pas restreindre le groupe de pression au seul tracé officiel du corridor méditerranéen. Les 28 représentants des villes qui ont pris la parole (*cf. Carte 32*) ont d'abord exprimé leur intention de rejoindre la plate-forme EU Core Net Cities. Ils ont ensuite mis en valeur les éléments du projet qu'ils entendent soutenir (*cf. Tableau 8*). Il est intéressant de noter que la majorité d'entre eux faisait partie des régions méditerranéennes et que la

[618] L'aire métropolitaine de Barcelone correspond à une communauté urbaine regroupant plusieurs municipalités autour d'une métropole principale.

Catalogne y était surreprésentée, avec plusieurs villes moyennes ou petites alors que les autres villes étaient des capitales ou des villes nodales européennes.

Orateur	Pays	Principaux éléments de discours
Maire de Gênes	Italie	- Approfondissement de la connaissance mutuelle. - Rôle des collectivités locales.
Maire d'Alcazar de San Juan	Espagne	- Ville ferroviaire par tradition.
Maire d'Alcoy	Espagne	- Recherche et développement. - Travail avec Barcelone.
Conseillller Urbanisme d'Avilés	Espagne	- 3ème ville des Asturies. - Spécialisation industrielle. - Première ville « *free WiFi* ». - Vocation à être dans les réseaux de toutes sortes.
Conseiller DD d'Azuceca de Henares	Espagne	- Nœud logistique depuis les années 1990.
Délégué Communauté d'Agglomération de Béziers	France	- Développement économique par les infrastructures adaptées au territoire (vitesse).
Délégué Circulation et Transports de Bilbao	Espagne	- Moteur économique et industriel basque. - Préoccupation face à l'arrêt des projets de LGV avec la France. - Construire un réseau intégral dans l'arc atlantique connecté avec l'arc méditerranéen.
Maire de Castellón de la Plana	Espagne	- Connexion pour le futur. - Le corridor méditerranéen fait partie d'un réseau plus large. - Pari d'une Europe connectée.
Maire de Figueras	Espagne	- Corridor méditerranéen : chaînes logistiques, info, énergie. - Seule ville non capitale de province avec AVE : succès. - Position stratégique, construction d'une gare intermodale de fret.
Adjoint au Maire de Gand pour la Mobilité	Belgique	- Les villes peuvent rendre l'Europe plus démocratique. - Solutions durables.
Conseiller Sécurité de Girone	Espagne	- Les villes sont séparées par le temps et non les kilomètres. - Réseau lié au territoire.
Maire de La Llagosta	Espagne	- Petite ville (14 000 hab, 3 km²), mais future gare intermodale de fret. - Développement et dépassement de la crise.
Président du Grand Lyon chargé des infrastructures et Maire de Tassin-la-Ville	France	- Relation stratégique Lyon-Barcelone (Réseau Eurocities[619]). - Mais aussi compétition. - Développement des images.
Maire de Malaga	Espagne	- Centralité et compétitivité dans la mondialisation. - Le corridor arrivera tôt ou tard : il ne faut pas oublier la Méditerranée.
Maire de Montpellier	France	- Défi: rendre les villes intelligentes et durables par une intégration en réseau. - Jumelage avec Barcelone en 1963. - Échéance 2020 : 1h30 de Barcelone.
Maire de Murcie	Espagne	- Unir les forces pour la Méditerranée et l'Europe. Optimisme.

[619] Le réseau *Eurocities*, fondé en 1986 par Barcelone, Birmingham, Francfort, Lyon, Milan et Rotterdam, réunit désormais les 130 plus grandes villes d'Europe autour d'un objectif de développement.

Vice-président du Grand Narbonne délégué à l'AT	France	- Histoire des peuples : création économique conditionnée par les échanges. Narbonne 2ème port romain. - Jaurès : « aucun regret pour le passé, aucun remords pour le présent, une inébranlable confiance pour l'avenir ». - Engagement Comité des Villes pour la grande vitesse[620].
Président de Perpignan-Méditerranée (et 1er adjoint au Maire)	France	- Construction d'une Europe des villes durables, connectées, intelligentes. - LGV + plate-forme intermodale St-Charles + ligne électrique Catalogne/France.
Maire de Rijeka	Croatie	- Adhésion à l'UE. - Intérêt pour les liaisons ferroviaires.
Maire de Sant-Cugat del Vallés	Espagne	- Position stratégique dans le corridor méditerranéen. - Responsabilité sociale et environnementale. - *Cluster* pharmaceutique. - Principe de subsidiarité doit être en faveur des villes.
Maire de Santa-Perpetua de Moguda	Espagne	- Potentiel logistique, 33 polygones d'activité, articulation de projets territoriaux.
Responsable Urbanisme du San Vicent dels Horts	Espagne	- Proximité de Barcelone.
Délégué de Tarragone	Espagne	- Hub portuaire. - « Banane » Ferrmed. - Fraternité méditerranéenne.
Municipalité de Timisoara	Roumanie	- Connectivité essentielle pour nos villes.
Responsable Environnement de Tortosa	Espagne	- Eurorégion. - Consolidation d'un corridor méditerranéen stratégique pour l'UE. - Objectif de sortie de crise.
Adjoint aux Transports de Toulouse	France	- Réseau de villes solidaires pour dépasser les difficultés actuelles. - Échange et confrontation des idées. - Solidarité territoriale.
Maire de Yuquena de Henares	Espagne	- Situation par rapport à Madrid et Guadalajara. - Centres industriels et nouvelle plate-forme intermodale. - Besoin d'actions qui donnent une image politique des villes. - Réseau d'intégration culturelle en Europe.
Maire de Barcelone	Espagne	- Corridor méditerranéen pour impulser les changements. - Rêve de la connexion européenne. - Sortie de crise par les villes.

Tableau 8- Éléments de discours des Maires présents à la conférence inaugurale d'EU Core Net Cities

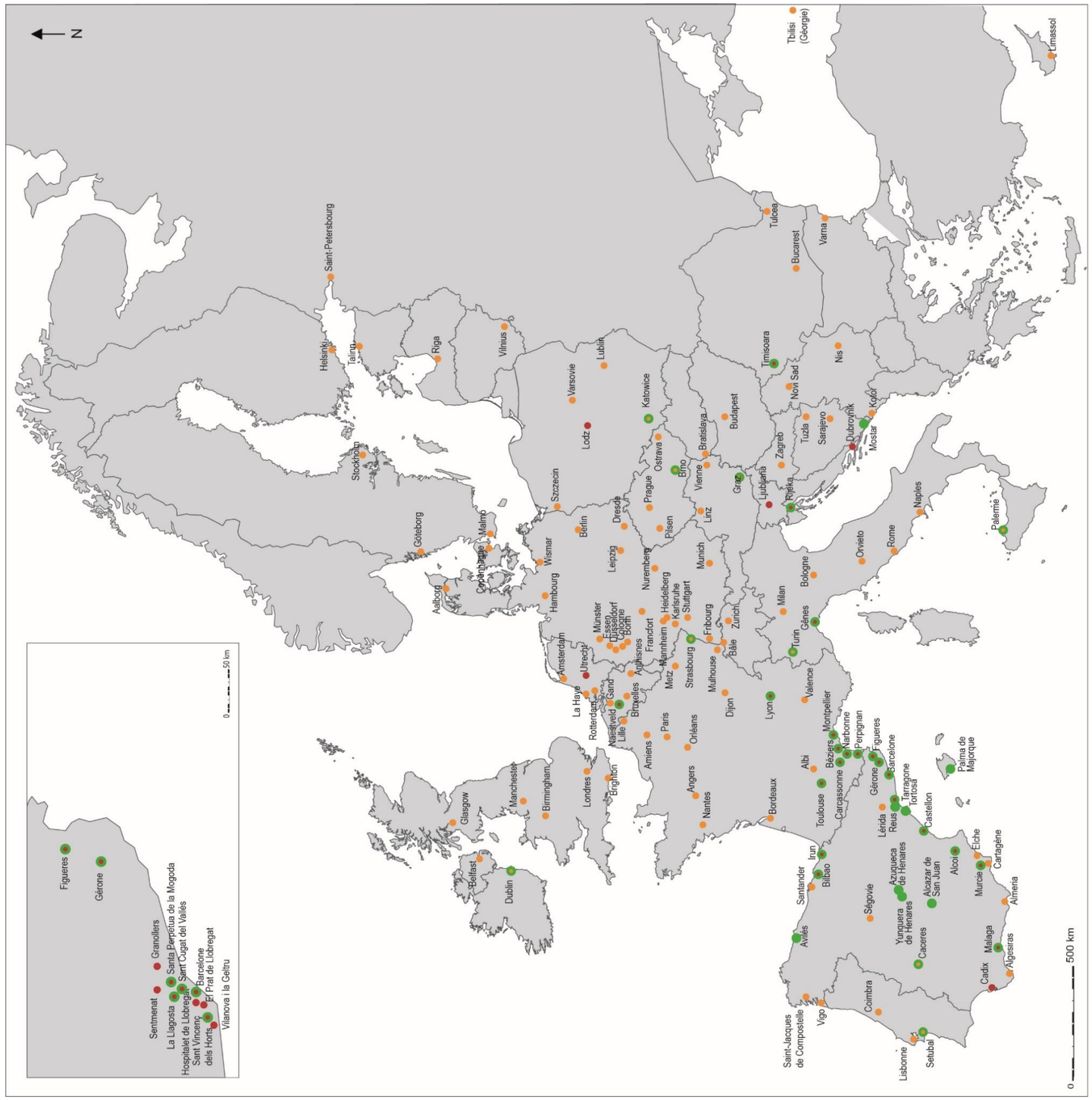
Dans les très brèves interventions, trois éléments de discours dominent largement. Le premier, qui caractérise essentiellement les villes catalanes, est celui de leur fonction logistique, justifiant ainsi leur implantation sur le corridor méditerranéen de fret et leur place parmi les villes importantes du réseau en dépit de leur faible poids démographique. Le second est celui de l'émergence de la connexion à grande vitesse, à la demande des villes françaises situées

[620] Le Comité des villes pour la grande vitesse réunit Barcelone, Béziers, Carcassonne, Figuères, Gérone, Lérida, Montpellier, Narbonne, Perpignan, Tarragone et Toulouse autour de la revendication de la LGV littorale Languedoc-Roussillon et de la connexion à grande vitesse France-Espagne.

sur le tracé de la LGV Montpellier-Perpignan. Elles réagissent en effet aux retards pris par la construction de la ligne et de l'interconnexion avec Barcelone. Enfin, le troisième élément est celui de la mise en réseau de villes « intelligentes » dans le cadre de l'intégration européenne, argument qui, s'il est largement partagé, est essentiellement mis en avant par les villes les plus orientales du tracé, plus éloignées des préoccupations liées au corridor méditerranéen mais également plus directement concernées par leur arrimage au centre de l'Europe au moyen des infrastructures de transport. La session s'est achevée sur la signature de la Charte d'EU Core Net Cities par Xavier Trias, le Maire de Barcelone, premier, mais aussi unique, signataire lors de la cérémonie. Outre les 28 villes représentées lors de la conférence, d'autres villes, principalement situées sur le tracé du corridor méditerranéen, ont signé la Charte. Elles sont complétées par un large panel de villes se déclarant intéressées, dont une part non négligeable se trouve sur le trajet du grand axe Ferrmed et en particulier dans la dorsale européenne. Il est toutefois intéressant de noter que deux ans après la création d'EU Core Net Cities, les villes effectivement membres sont peu nombreuses au regard des premières manifestations d'intérêt (*cf. Carte 32*).

Trois thématiques ont enfin occupé les sessions « techniques » sur le modèle des conférences de Ferrmed : les projets ferroviaires transeuropéens, les défis des mobilités de voyageurs et de marchandises pour les villes, et enfin les projets urbain liés aux technologies de l'information et de la communication. Ces trois thèmes répondent aux préoccupations exprimées par les maires et constituent une orientation pour les activités futures de la plate-forme.

Un an plus tard, la seconde conférence EU Core Net Cities a été organisée à Gênes, les 25 et 26 juin 2014, en marge d'un colloque de l'AIVP (Association internationale des villes portuaires), confirmant le lien entre les intérêts de l'association et les thématiques logistiques. Là où la conférence inaugurale avait fait salle comble, avec plus de 200 participants, la seconde conférence n'a réuni qu'une cinquantaine de personnes.



© E. Libourel, 2015 ; Source : : EU Core Net Cities

Carte 32- Membres d'EU Core Net Cities et leur évolution

La presse n'a pas assisté à l'événement car une conférence de presse à huis clos a été préalablement donnée par Marco Doria, Maire de Gênes et Antoni Vivés, adjoint au Maire de Barcelone. Après une session d'ouverture centrée sur les représentants de ces deux villes, de la Commission européenne et de Ferrmed, le corps de la conférence s'est divisé en trois sessions techniques reprenant les thématiques de la conférence précédente (*cf. Annexe 7*). Si les intérêts exprimés par les différentes villes sont restés similaires, il faut noter une moindre mobilisation des villes catalanes et un glissement vers l'est des participants. Néanmoins, leur origine géographique suit toujours l'axe du corridor méditerranéen du réseau central européen (*cf. Carte 32*).

Contrairement à celles de Ferrmed, les conférences d'EU Core Net Cities sont conçues comme le moment où se fait l'intégration entre les différents membres : ils s'y rencontrent, y manifestent leurs intérêts et expriment des objectifs européens communs. Il s'agit pour la plate-forme de donner la parole à ses membres pour permettre une interconnaissance des projets urbains en Europe et faire naître des solidarités. En outre, les intervenants sont majoritairement des acteurs institutionnels urbains et non des acteurs économiques. Toutefois, ces différences dans la composition et la méthode ne masquent pas une forte similitude dans les objectifs et le fonctionnement de Ferrmed et d'EU Core Net Cities. Dans les deux cas, les interventions comme la composition des panels révèle une forte présence de la Catalogne et un enjeu principal : le corridor méditerranéen, essentiellement dans sa partie espagnole.

1.2.3 L'initiative conjointe Ferrmed/CZF/EU Core Net Cities : l'affirmation du corridor méditerranéen comme objet commun

En janvier 2015, Ferrmed a organisé conjointement avec CZF[621] (le Consortium de la Zone franche de Barcelone)[622] et EU Core Net Cities, une conférence d'une journée à Barcelone, spécifiquement consacrée au corridor méditerranéen. L'intitulé de « l'initiative conjointe »[623] donne des précisions sur son contenu. Le corridor méditerranéen est bien placé

[621] CZF est une organisation fondée en 1916 qui regroupe les acteurs de la logistique et de l'industrie de la région de Barcelone. Il a pour objectif de promouvoir le développement économique de la Catalogne.
[622] CZF, *Que es el Consorci*, http://www.elconsorci.net/ca/El_Consorci/Que_es_el_Consorci, (consulté le 7 mai 2015).
[623] L'initiative conjointe s'intitule "*Bottom-up initiatives for smart intercities links. Transportation & Logistics. Mediterranean Corridor. Sections: Torino – Lyon – Marseille – Barcelona – Valencia – Almería and Barcelona – Lleida – Zaragoza*"

au centre, et sa géographie est même précisée : on s'intéresse aux tronçons Turin-Almeria et Barcelone-Saragosse. Plusieurs remarques peuvent être faites d'emblée. Premièrement, Barcelone, qui accueille la conférence, est aussi en situation nodale entre les deux tronçons considérés. Deuxièmement, la limitation du corridor méditerranée au tronçon Lyon-Turin à l'une des extrémités le fait correspondre aussi bien à la proposition de grand axe de Ferrmed qu'à la proposition de corridor multimodal de la Commission européenne. Elle fait en outre apparaître clairement le franchissement des Alpes par le tunnel Lyon-Turin comme un sujet important. Troisièmement, le dédoublement du tracé à partir de Barcelone correspond à la proposition synthétique de la Commission européenne. Quatrièmement, les limites proposées pour les deux tracés, jusqu'à Almeria d'une part, et jusqu'à Saragosse d'autre part, traduisent en creux le moindre intérêt apporté au port d'Algésiras, qui a fait le choix du corridor central et s'est retiré de Ferrmed, ainsi qu'à Madrid.

Par ailleurs, l'intitulé de la conférence précise d'emblée qu'il s'agit de promouvoir une démarche *bottom-up*, c'est-à-dire des initiatives issues des acteurs locaux afin de faire valoir leurs intérêts auprès des instances européennes. En cela, la démarche est fidèle à l'intégration des logiques individuelles par les groupes de pression. Il précise également qu'il s'agit de promouvoir des « liens entre villes intelligentes », rejoignant en cela le programme fixé par EU Core Net Cities lors de ses deux premières conférences. Enfin, la mention de « transport et logistique » comme thème central rejoint le cœur de l'activité de CZF et permet de mettre en avant les sujets privilégiés de Ferrmed. « L'initiative conjointe » tente donc de préserver un équilibre entre les centres d'intérêt de chacune des parties. Ce même équilibre se retrouve dans l'organisation des sessions : la première partie est consacrée à l'expression des représentants des villes membres d'EU Core Net Cities, la seconde aux questions de logistique autour des acteurs du transport, et la troisième aux enjeux économiques, à travers les représentants de différents secteurs (*cf. Annexe 7*). Les éléments exposés par les intervenants ne se distinguaient guère dans leur contenu de ceux exposés lors des conférences précédentes de Ferrmed ou d'EU Core Net Cities – une part non négligeable des intervenants étant d'ailleurs les mêmes. Dans tous les cas, les argumentaires de nature technique et économique dominent largement.

À l'occasion de cette conférence, une proposition du Maire de Malaga a été formulée par son représentant[624] : organiser dans sa ville une prochaine réunion des trois organisations autour

[624] Jesús Terrazas, Chef de Promálaga, entreprise publique de promotion de l'entreprise et de l'innovation à Malaga.

des préoccupations des acteurs du littoral andalou. Bien qu'annoncée pour le printemps 2015, la proposition n'a pas été suivie d'effet pour l'instant. Si la tenue d'une conférence conjointe a permis de mettre clairement le corridor méditerranéen espagnol au centre des intérêts des différents groupes de pression, elle peut également être interprétée comme une manière de réunir un plus grand nombre de participants qu'à Gênes. Dans tous les cas, elle confirme que c'est bien Ferrmed qui a la haute main sur l'ensemble des activités de *lobbying* autour du corridor méditerranéen, et que les intérêts qui le touchent se situent en Catalogne.

Les conférences organisées par les *lobbies* ont un rôle dans l'expression des revendications auprès d'un public essentiellement spécialisé et intéressé par la question du transport en Europe. Elles sont également un moyen d'affirmer le leadership de certains acteurs dans le domaine des corridors, et de confirmer la domination de Ferrmed, qui coordonne l'ensemble des manifestations. Les différentes formes de prise de parole à différents niveaux, dans différents cadres et par des acteurs institutionnels, économiques ou du secteur de la logistique sont des discours, des tribunes, qui viennent soutenir le corridor méditerranéen par des argumentaires essentiellement techniques et économiques, et donner à voir sur la scène publique les résultats d'actions de *lobbying* plus discrètes.

1.3 Vers une dépolitisation du débat sur le corridor méditerranéen

Dans le débat espagnol sur le corridor méditerranéen, les associations d'entreprises et les *think-tanks* sont les acteurs de la politisation du corridor par le regroupement des intérêts multiples des acteurs individuels, et par leur subordination à des logiques politiques. Sur la scène européenne, on pourrait s'attendre à ce que les *lobbies*, qui prolongent l'action des associations d'entreprises régionales et les regroupent, maintiennent cette logique de politisation. Or si les jeux d'influence qui sous-tendent les conférences orchestrées par les groupes de pression sont forts, les argumentaires politiques s'effacent derrière l'expression des enjeux économiques et techniques. Il semble y avoir un décalage entre la dimension politique de l'action des groupes de pression[625] et le discours qu'ils tiennent.

[625] E. Grossman et S. Saurugger, « Les groupes d'intérêt au secours de la démocratie ? », art cit ; Jacques Basso, *Les groupes de pression*, Paris, Presses universitaires de France, 1983, 127 p.

1.3.1 Des enjeux politiques à la mise en scène d'un consensus

Les conférences des *lobbies* sont la principale scène sur laquelle s'expriment des acteurs économiques, institutionnels et de la société civile. Ces acteurs, guidés par des stratégies propres, interagissent dans le but d'obtenir satisfaction et d'influer sur les choix faits par les instances décisionnaires en matière de transport au niveau national et européen. Bien que porteurs d'intérêts divergents, ils se réunissent, au gré des conférences organisées par les *lobbies*, autour d'un consensus organisé.

Les forces en présence dans les conférences (*cf. Annexe 7*) révèlent l'équilibre des revendications du corridor méditerranéen. En effet, l'ancrage territorial majoritairement catalan des membres des groupes de pression et la très forte représentation de ces acteurs lors des conférences est une indication de la place que la Catalogne s'efforce d'occuper la scène politique et de l'influence qu'elle recherche en soutenant les actions de Ferrmed auprès de la Commission européenne notamment. Il s'agit ainsi d'une manière de peser politiquement au niveau européen par le biais d'une association défendant des intérêts *a priori* plus larges territorialement et très précis sur le plan des objectifs[626].

Par ailleurs, l'évolution de la représentation des territoires espagnols dans les groupes de pression est intéressante. D'une manière générale, les acteurs andalous sont moins nombreux que ceux des autres régions méditerranéennes espagnoles[627], et ce pour deux raisons principales : le projet de corridor méditerranéen leur apparaît comme un enjeu moins immédiat en raison des difficultés que poserait sa réalisation sur le littoral, et par ailleurs Séville, la capitale régionale, ainsi qu'une partie non négligeable de la région sont tournées vers Madrid. Pourtant, en 2015, Malaga proposait d'accueillir une conférence des groupes de pression autour de la question des intérêts du littoral méditerranéen andalou[628], proposition qui témoigne du clivage entre la plus grande partie de l'Andalousie, tournée vers Madrid, et l'Andalousie orientale mal raccordée au reste du territoire régional[629]. La proposition

[626] Romain Pasquier, « Quand l'Europe frappe à la porte des régions », *Politique européenne*, 2002, nº 3, p. 159-177 ; Marianne Ollivier-Trigalo, « Politiques de transport : où en sont les Régions ? Actions, doctrines et institutionnalisation », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2009, juillet, nº 3, p. 471 ; Markus Hesse, « Selling the Region as Hub » dans Julie Cidell et David Prytherch (dir.), *Transport, Mobility, and the Production of Urban Space*, London, Routledge, 2015, p. 207-227.

[627] Ils sont totalement absents des Conférences annuelles de Ferrmed en 2013 et 2014, ainsi que de la Conférence inaugurale d'EU Core Net Cities. Ils sont en revanche présents à la conférence conjointe Ferrmed/CZF/EU Core Net Cities de 2015.

[628] La proposition a été formulée à la conférence conjointe Ferrmed/CZF/EU Core Net Cities à Barcelone, le 27 janvier 2015, par Jesús Terrazas (Promálaga).

[629] N. Baron-Yellès et B. Loyer, *L'Espagne en crise(s). Une géopolitique du XXIe siècle*, *op. cit.*

formulée recouvre donc un double enjeu de nature politique : l'obtention d'une inscription effective du littoral andalou dans les projets européens et nationaux de corridor méditerranéen d'une part, et l'affirmation des provinces concernées sur la scène nationale et régionale par la participation européenne d'autre part. Enfin, la question de la participation de Valence, point central de la revendication du corridor méditerranéen, à ces *lobbies* est intéressante. Dans l'ensemble des conférences, la ville de Valence et la Communauté valencienne ne sont jamais représentées institutionnellement, les acteurs politiques régionaux étant soucieux de ne pas se compromettre dans ce qui peut apparaître sur la scène nationale comme une entreprise catalane. Seuls les acteurs économiques, par le biais des associations d'entreprises, sont membres de Ferrmed, et le Port de Valence est le seul acteur à être intervenu lors d'une conférence[630]. En effet, les conférences sont elles-mêmes empreintes de stratégie politique. L'emboîtement de structures territoriales par la représentation des différents échelons institutionnels et des différents types d'acteurs fait des conférences de Ferrmed une image en réduction du rapport de forces géopolitique espagnol.

Cependant, ces mêmes conférences sont l'instrument avec lequel les groupes de pression construisent une revendication en apparence unitaire et neutre sur le plan politique. Cette façade unitaire se construit grâce à la mise en scène d'un consensus enthousiaste autour du projet de corridor méditerranéen et par l'utilisation d'un discours commun. L'expression du consensus est mise en scène en particulier à travers les photographies avec les acteurs clés des événements importants, comme l'inauguration de la plate-forme EU Core Net Cities (*cf. Photographie 4*), réunissant les maires ou les représentants de la trentaine de villes signataires présentes. Le consensus manifeste entre les acteurs participant aux conférences de l'un ou l'autre groupe de pression repose sur l'adhésion aux propositions qu'ils formulent, mais aussi sur le caractère sélectif de ces événements – auxquels ne participent que les acteurs qui valident leur position – et au format imposé par les organisateurs. En effet, les interventions de chaque orateur sont très brèves (généralement 5 à 7 minutes) et formatées selon un modèle largement partagé qui comprend des remerciements aux organisateurs de la conférence, une présentation générale de l'entreprise, du secteur ou de l'institution représentée, et quelques idées clés sur les enjeux du corridor méditerranéen. Ce format ne laisse que peu ou pas de place à un approfondissement du sujet qui permettrait d'entrer dans les détails et les nuances des positions des différents acteurs. Par ailleurs, le schéma *bottom-up* revendiqué comme

[630] Juan Antonio Delgado, Directeur général adjoint du Port de Valence intervient lors de la conférence annuelle de Ferrmed, à Bruxelles, le 6 mars 2013.

méthode de travail par les *lobbies* pour porter les intérêts des acteurs individuels et locaux auprès des institutions européennes se double d'un schéma *top-down* d'expression de ces revendications. En effet, c'est principalement Ferrmed qui forge la proposition dominante soumise à la Commission européenne, et les associations d'entreprises régionales y adhèrent. Leur adhésion se répercute à son tour sur les associations provinciales qui relaient les arguments de Ferrmed auprès de leurs membres. Si Ferrmed fait une synthèse des intérêts individuels, il est aussi une force de proposition dont émane la représentation dominante du corridor méditerranéen en Espagne.

Photographie 4- Les Maires signataires de la charte EU Core Net Cities à Barcelone le 17 juin 2013

Source : EU Core Net Cities[631]

Ferrmed apparaît donc comme une association catalane, politiquement portée par Barcelone. Il en va de même pour l'association EU Core Net Cities. Les deux groupes de pression existent pour la revendication du corridor méditerranéen comme infrastructure au service des enjeux stratégiques de leurs membres, mais utilisent également le corridor comme un moyen de faire exister les intérêts catalans sur la scène européenne à travers un argumentaire économique et technique. La dimension politique est donc motrice dans des discours en apparence dépolitisés, mais tout fonctionne sur l'obtention d'un consensus apparent.

1.3.2 Les *lobbies* et la dépolitisation des discours

Si Ferrmed est une création catalane, le groupe de pression intègre transversalement différents territoires, différents secteurs, différents types d'acteurs. Il lui faut gommer la dimension

[631] EU Core Net Cities, *EU Core Net CIties Platform*, http://www.silbcn.com/mailapp/preview.php?id=316, (consulté le 14 août 2015).

politique, voire géopolitique, proprement espagnole derrière les aspects techniques afin de préserver l'unité entre ses membres mais aussi de rendre la revendication acceptable par tous, de fédérer au maximum, et d'être audible sur le plan européen.

Lorsque les organisations collectives des régions espagnoles politisent la question du corridor méditerranéen pour le faire exister dans le débat national, elles font appel à des représentations du corridor et à des thématiques fortes que Ferrmed a su imposer, notamment à travers ses propositions. Il est donc possible de considérer que le *lobby* a, par son action, fait exister le corridor méditerranéen comme objet politique en Espagne, et en particulier comme objet de frictions entre les régions méditerranéennes et le gouvernement central. Pourtant, dans ses études comme dans les conférences organisées sous sa houlette, la dimension politique semble, sinon absente, du moins largement reléguée au second plan au profit d'une argumentation politiquement neutre. Cette dépolitisation passe notamment par le discours général[632] de Ferrmed qui met l'accent sur l'intérêt économique d'un grand axe transeuropéen et sur les aspects techniques de sa réalisation, arguments repris par l'ensemble des acteurs dans le cadre des événements organisés par les groupes de pression. Par ailleurs, la relativement faible présence d'acteurs politiques dans les conférences de Ferrmed et la présence d'acteurs institutionnels venus de pays différents dans celles d'EU Core Net Cities favorisent l'expression d'objectifs de pure coopération européenne. Cette mise en avant de l'Europe comme horizon d'attente rend possible le dépassement des questions de politique nationale.

C'est par cet apparent détachement des enjeux de politique nationale que Ferrmed a réussi à faire en sorte que ses propositions soient reprises au niveau européen, et à fédérer des acteurs d'autres pays que l'Espagne autour d'objectifs largement assimilables dans l'ensemble de l'Europe et autour d'enjeux répondant point par point aux attentes de l'Union européenne en matière de réseaux de transport. En mettant l'accent sur des études techniques Ferrmed a pu faire reprendre officiellement ses propositions par la DG-Move dans ses publications sur les corridors multimodaux[633]. Dans l'activité des *lobbies*, on assiste ainsi à un passage sous silence d'une partie des enjeux du corridor méditerranéen au profit des normes techniques.

[632] Jean-Louis Siroux, « La dépolitisation du discours au sein des rapports annuels de l'Organisation mondiale du commerce », *Mots. Les langages du politique*, 2008, nº 88, p. 13- 23.

[633] D'après Günther Ettl, Conseiller du Coordinateur du corridor méditerranéen, dans un entretien réalisé à Bruxelles le 5 février 2015, la DG-Move a pu éviter de refaire certaines études techniques en s'appuyant sur celles réalisées par Ferrmed, notamment en ce qui concerne le matériel roulant.

Ces dernières masquent également les enjeux territoriaux trop marqués qui pourraient réduire la revendication à une question régionale ou nationale.

Ainsi, les *lobbies* s'attachent à la dépolitisation de l'argumentaire utilisé au service d'une action politique sur la scène européenne. Leur composition et leurs conférences traduisent, dans leur forme même, la prégnance des enjeux politiques, mais ces derniers sont tus dans le discours au profit d'arguments techniques et économiques plus susceptibles de fédérer les acteurs au-delà de la Méditerranée espagnole. De ce fait, le projet de corridor méditerranéen peut exister sur la scène européenne, donc dans la planification, ce qui confère aux revendications locales et régionales une légitimité plus forte sur la scène espagnole.

2 L'européanisation du discours au service de projets multiples

La mobilisation d'une argumentation européanisée, centrée sur l'intérêt économique de l'accroissement des flux, sur les éléments techniques permettant la réalisation d'un réseau transeuropéen, et sur l'horizon d'attente que constitue l'Europe pour les différent acteurs, a permis au corridor méditerranéen, porté initialement par les régions espagnoles, de devenir un objet central de la planification à l'échelle continentale. Ce mode d'action peut se retrouver dans d'autres projets de transports, comme modèle pour l'expression de revendications ou comme cadre pour des projets plus ponctuels.

2.1 La revendication du corridor méditerranéen comme paradigme européen

L'action de Ferrmed, qui parvient à fédérer largement et à être une force de proposition auprès de la Commission européenne, apparaît comme un paradigme dans le domaine des transports en Europe. Le regroupement d'intérêts dans une structure associative destinée à porter les revendications de ses membres sur la scène européenne est en effet un modèle repris par d'autres structures, en particulier par des groupes d'intérêts locaux et des *think-tanks* spécialisés.

2.1.1 Les transports en Europe, domaine d'intérêt pour les *think-tanks*

Le fonctionnement du débat démocratique européen est fondé sur des institutions, mais repose également sur de nombreux groupements qui, centrés le plus souvent sur un sujet donné, se proposent de produire une réflexion argumentée et de la soumettre au débat public pour essayer d'influencer les décisions prises dans le domaine concerné. On parle alors généralement de *think-tank*, terme désignant de manière générique des groupes de réflexion aux intérêts divers. François-Bernard Huyghe, qui leur consacre un ouvrage, insiste sur l'indéfinition du *think-tank* :

> « (…) Suivant les circonstances [ce terme] qualifie un centre de recherches (…), un groupe de pression (…), une institution para-universitaire, un groupe de brainstorming, un comité de rédaction, un club fermé organisant des dîners avec intellectuels médiatisés et acteurs de l'actualité, un réseau en ligne qui publie des textes de réflexion (…), un centre de recrutement pour futurs membres de cabinets ministériels, le fan club d'un(e) candidat(e) aux primaires de son parti... (…) Le think tank appelle une liste de dénégations : ni parti, ni entreprise, ni académie, ni *lobby*, ni revue, ni chapelle intellectuelle, ni cabinet de consultants. Tout le monde est à peu près d'accord sur le fait qu'ils concentrent de l'expertise et de la réflexion innovante sur des questions relatives aux décisions publiques, mais une fois énoncée cette évidence, le problème reste entier. »[634]

D'après cette définition, un large ensemble d'acteurs collectifs peut s'apparenter à des *think-tanks*. Il en existe en Europe un grand nombre, sur des sujets très diversifiés, parmi lesquels les infrastructures de transport. Ce sujet se prête en effet à des analyses faisant écho à l'organisation du territoire européen, à son économie, ou aux liens symboliques unissant l'Europe et à des questions plus techniques d'unification des réseaux. Si l'on se concentre autour de la question des corridors transeuropéens et en particulier du corridor méditerranéen, trois *think-tanks* principaux se dégagent par la nature de leurs propositions sur des réseaux ferroviaires touchant à la Méditerranée et nous intéressant directement.

Du point de vue du transport de voyageurs, l'association Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, fondée dans les années 1980 au moment de la création de la première ligne à grande vitesse en France, plaide pour la réalisation d'un axe reliant l'Allemagne à la Méditerranée. L'association regroupe essentiellement des collectivités territoriales françaises, allemandes et suisses. Son action se concentre plus particulièrement aujourd'hui sur le

[634] François-Bernard Huyghe, *Think tanks: quand les idées changent vraiment le monde*, Paris, INHESJ, Institut national des hautes études de la sécurité et de la justice : Vuibert, 2013, p. 13‑14.

maillon de la LGV Rhin-Rhône permettant de connecter les différents réseaux entre eux. Toutefois, ses représentants sont présents à des événements liés au corridor méditerranéen comme la conférence conjointe Ferrmed/CZF/EU Core Net Cities de Barcelone en 2015[635].

Une autre proposition de liaison transeuropéenne est portée par Altro, Association Logistique Transport Ouest, qui regroupe des collectivités locales de l'ouest de la France ainsi que quelques acteurs économiques. Elle promeut une *Via Atlantica* qui relierait l'ouest français au nouveau tunnel Lyon-Turin et au réseau transeuropéen de corridors multimodaux. Cette proposition, qui vise à compléter le maillage dans la partie occidentale de la France, peut être interprétée, d'après son nom, comme une proposition concurrente au corridor méditerranéen, mais aussi comme un complément à ce dernier en lui fournissant une ramification supplémentaire. Michel Caniaux, délégué général de l'association, est également présent dans certaines conférences sur les réseaux transeuropéens[636].

Ces deux associations représentent essentiellement les intérêts de collectivités locales et constituent des forces de proposition avec l'objectif d'influencer les politiques publiques nationales et européennes en matière de grandes infrastructures ferroviaires. À celles-ci s'ajoute un cas particulier, celui de l'association Business Eumed, sise à Barcelone, quant à elle essentiellement constituée d'entreprises catalanes. Outre son rôle d'association d'entrepreneurs cherchant à faciliter l'établissement des acteurs catalans autour de la Méditerranée et les échanges commerciaux entre les pays riverains[637], elle propose également la création d'une infrastructure faisant le tour du Bassin méditerranéen, reliant les principaux ports entre eux et avec leurs arrière-pays.

Ainsi, des associations construites autour d'un projet de transport particulier voient le jour et se placent d'emblée à un niveau européen. Or la question des transports et en particulier des grandes infrastructures est également prise en charge par des *think-tanks* qui publient des travaux sur différents thèmes intéressant l'Europe. Ainsi, la Fondapol (Fondation pour l'Innovation politique) publie en 2015 une note d'Yves Crozet sur les transports et la mobilité en Europe[638], et Ipemed, dont les travaux se concentrent sur l'espace méditerranéen, s'intéresse en particulier aux infrastructures portuaires et à des projets ferroviaires dans les

[635] Paul Leslie, Secrétaire général de l'association, était présent dans le public de la conférence, le 27 janvier 2015.
[636] Michel Caniaux assistait comme spectateur à la conférence EU Core Net Cities de Gênes, les 25 et 26 juin 2014.
[637] D'après un entretien avec Rafael Puig, Directeur de l'association, réalisé à Barcelone le 17 mars 2011.
[638] Yves Crozet, *Les Transports et le financement de la mobilité*, Fondapol., Bruxelles, 2015, 36 p.

régions méditerranéennes. Enfin, l'*International Transport Forum* a des activités de *think-tank* qui aboutissent à la publication de rapports sur les transports en Europe et en particulier de recommandations sur les liaisons prioritaires. C'est ce forum qui publie, entre autres, les résultats des réunions de la CEMT.

2.1.2 Ferrmed comme paradigme des revendications

Par son rôle actif dans la définition des réseaux transeuropéens de transport, Ferrmed apparaît comme un modèle d'action de *lobbying*, qui a su porter la revendication du corridor méditerranéen sur la scène européenne, faire adopter une partie de ses propositions et surtout imposer une image, une cartographie de grand axe structurant, présente aux esprits des acteurs des transports transeuropéens à tous les niveaux. La méthode de Ferrmed, qui consiste à fédérer des soutiens au-delà des acteurs directement concernés par le corridor méditerranéen espagnol, et par conséquent à escamoter en apparence l'ancrage territorial bien précis de ses revendications derrière le paravent de la cohésion européenne et des enjeux transcontinentaux, est un paradigme pour d'autres associations représentant des intérêts.

C'est notamment le cas des *think-tanks* constitués autour de la défense d'un projet de transport particulier, comme Altro ou Trans-Europe TGV, ou d'un réseau immatériel, comme Business Eumed. Ces associations, qui n'ont pas les moyens dont dispose Ferrmed en termes d'assiette territoriale, de soutien politique et de financement, sont moins visibles sur la scène européenne. Leur action se manifeste essentiellement aux échelons régionaux et nationaux, même si leur présence dans des conférences de Ferrmed ou d'EU Core Net Cities témoigne de leur intérêt pour l'européanisation du débat et de leur quête d'un réseau européen. En outre, elles utilisent les mêmes moyens que les groupes de pression. En effet, elles s'attachent à produire des représentations cartographiques prospectives, auxquelles on peut attribuer un rôle de « médiation symbolique »[639] entre les acteurs. Selon la même logique que celle de Ferrmed, elles visent à donner une légitimité européenne à des revendications localisées, qui reprennent parfois les tracés proposés par le *lobby*. De même, les *think-tanks* ont tendance à utiliser la stratégie de portage européen de projets locaux et d'identification d'enjeux

[639] Gian Paolo Torricelli, « La carte (prospective) comme médiation symbolique » dans Bernard Debarbieux et Martin Vanier (dir.), *Ces territorialités qui se dessinent*, La Tour d'Aigues / Paris, Editions de l'Aube / Datar, 2002, p. 145-160.

économiques et techniques permettant d'effacer en apparence les questions politiques régionales ou nationales qui sous-tendent les projets.

L'ensemble de ces acteurs, qui situent leurs objectifs à un niveau européen ou euro-méditerranéen, font des propositions ou produisent des rapports et des recommandations, mais ils n'ont pas une forte influence sur le jeu institutionnel et sur les décisions prises par la Commission européenne quant au corridor méditerranéen, soit qu'ils défendent des projets très particuliers, soit qu'ils envisagent la question des transports européens par un prisme large dépassant les intérêts propres à l'axe méditerranéen. L'européanisation du discours est devenue un paradigme de l'action politique des régions par la dépolitisation de leurs propos et par la montée en généralité de leurs revendications dans le cadre européen.

2.2 L'européanisation des revendications comme levier d'action

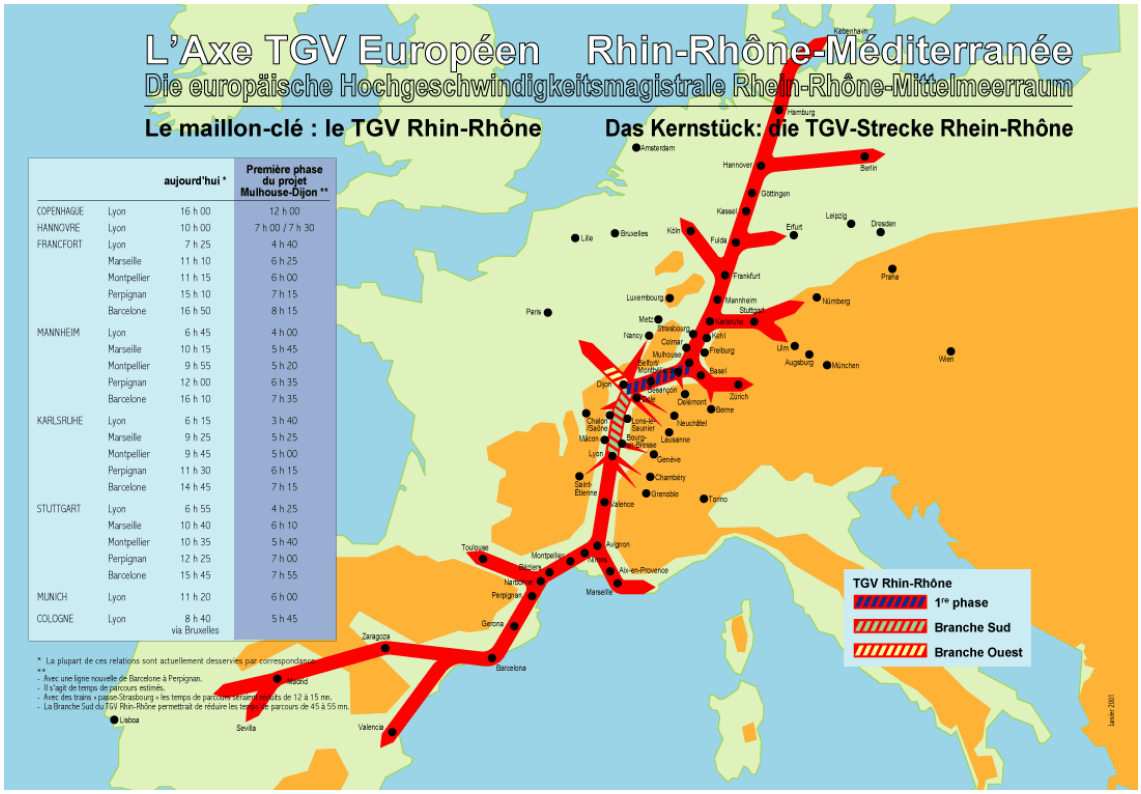
Les différents acteurs collectifs de niveau européen qui participent au débat sur les corridors formulent des revendications, voire des propositions, qui traduisent les intérêts partagés par leurs membres et qui donnent à voir une certaine image de l'Europe à travers les réseaux de transport. En fonction de leurs moyens d'action et du poids de leur base, ces propositions ont un impact plus ou moins fort. L'ambition d'une montée en généralité des intérêts particuliers vers l'aménagement européen est partagée et répond à des logiques argumentatives différentes.

2.2.1 Une argumentation par la centralité

Les associations qui proposent, en tant que *think-tanks*, des projets ferroviaires d'échelle européenne ou euro-méditerranéenne ont des ancrages territoriaux différents, des objectifs concrets singuliers, mais une façon commune de présenter leurs revendications en les portant au niveau européen sous la forme de propositions de grande envergure pouvant faire partie des réseaux transeuropéens tels qu'ils sont dessinés par la Commission européenne, c'est-à-dire répondant aux principaux objectifs de la politique des RTE-T.

Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée fédère une centaine de membres, essentiellement des collectivités territoriales. La localisation de l'association à Belfort, dans un espace transfrontalier, est un facteur d'explication des revendications de l'association. Ces

dernières semblent faire référence à un double contexte géographique : l'interconnexion entre espace rhodanien et espace rhénan d'une part, et la liaison transeuropéenne allant du nord au sud d'autre part. En effet, le nom de l'association fait directement référence au projet de LGV Rhin-Rhône, qui concerne au premier chef la France et les débats sur la réalisation du barreau manquant pour relier les réseaux à grande vitesse sud-est et est. Il s'agit donc d'une revendication très pointue et géographiquement située autour de laquelle se concentre l'essentiel de l'activité de *lobbying* de l'association. À l'inverse, la mention « Trans-Europe » ainsi que le bilinguisme de la carte illustrent l'idée d'interconnexion transfrontalière et de réseau transeuropéen. Elle est complétée par la mention de « Méditerranée » qui semble extraire la proposition de son contexte régional pour la porter vers une échelle territoriale plus large. Cette double échelle de référence et cette double perspective sont parfaitement représentées dans la carte proposée par Trans-Europe TGV pour résumer sa proposition (*cf. Carte 33*).

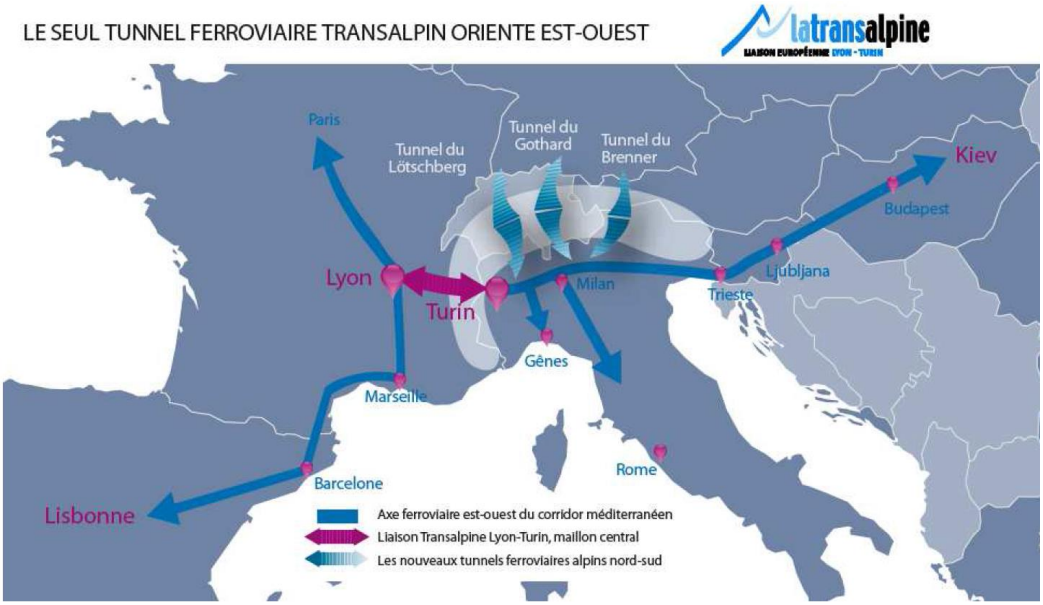


Carte 33- Proposition d'axe Allemagne-Méditerranée par Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée

Source : Trans Europe TGV[640]

[640] Trans-Europe TGV, *L'axe TGV européen Rhin-Rhône-Méditerranée*, http://www.transeuropetgv.net/la-lgv-rhin-rhone/cartographies/laxe-tgv-europeen-rhin-rhone-mediterranee/, (consulté le 5 mai 2015).

Cette carte est intéressante pour sa représentation précise du projet de LGV Rhin-Rhône, avec ses différentes branches au centre de la proposition. Le reste du tracé proposé est moins précis, constitué d'un tronçon central allant du Danemark à l'Espagne autour duquel s'organisent quelques ramifications sous formes de flèches vers de grandes villes européennes. Le tableau comparant les temps de trajet fait également référence à l'ambition transeuropéenne de la proposition, et il apparaît clairement que la LGV Rhin-Rhône, en position centrale, est la clé de voûte du système et la condition *sine qua non* du raccourcissement des temps de parcours. Même si l'on s'accorde à dire que le TGV est moins attractif que l'avion pour les trajets supérieurs à 3 heures, ce choix d'argumentation et de cartographie insère un projet d'envergure régionale dans une perspective européenne. Cette dernière est susceptible de lui conférer une portée plus grande en l'incluant dans un réseau pertinent par rapport aux projets de la Commission européenne puisque le tracé proposé reprend peu ou prou les tracés de deux des corridors multimodaux.



Carte 34- Argumentation en faveur du tunnel Lyon-Turin

Source : La Transalpine[641]

Une argumentation du même type est utilisée par l'association La Transalpine pour défendre la mise en œuvre du tunnel ferroviaire Lyon-Turin. La carte sur laquelle elle s'appuie s'attache en effet à montrer l'absolue centralité du tronçon revendiqué en Europe d'une part, et sur le corridor méditerranéen défini par la Commission européenne d'autre part. Elle en fait également le nœud entre ce corridor et l'axe nord-sud reliant la Méditerranée à la façade de la

[641] La Transalpine, *La Liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin*, Lyon, plaquette de présentation, 2015.

Mer du Nord. Par ailleurs, elle insiste sur l'originalité du Lyon-Turin comme unique passage est-ouest des Alpes pour le fret ferroviaire, alors que plusieurs passages nord-sud existent ou sont en projet. La prise en compte de ces éléments, qui mettent le projet sur la scène européenne permet de placer le débat à un niveau différent de celui des détracteurs du projet, qui se situent à un niveau très local[642]. Il s'agit ici, comme dans le cas du corridor méditerranéen, de faire sortir le débat de son contexte local et politique pour le placer face à des enjeux économiques et européens.

2.2.2 Une argumentation par la périphéricité

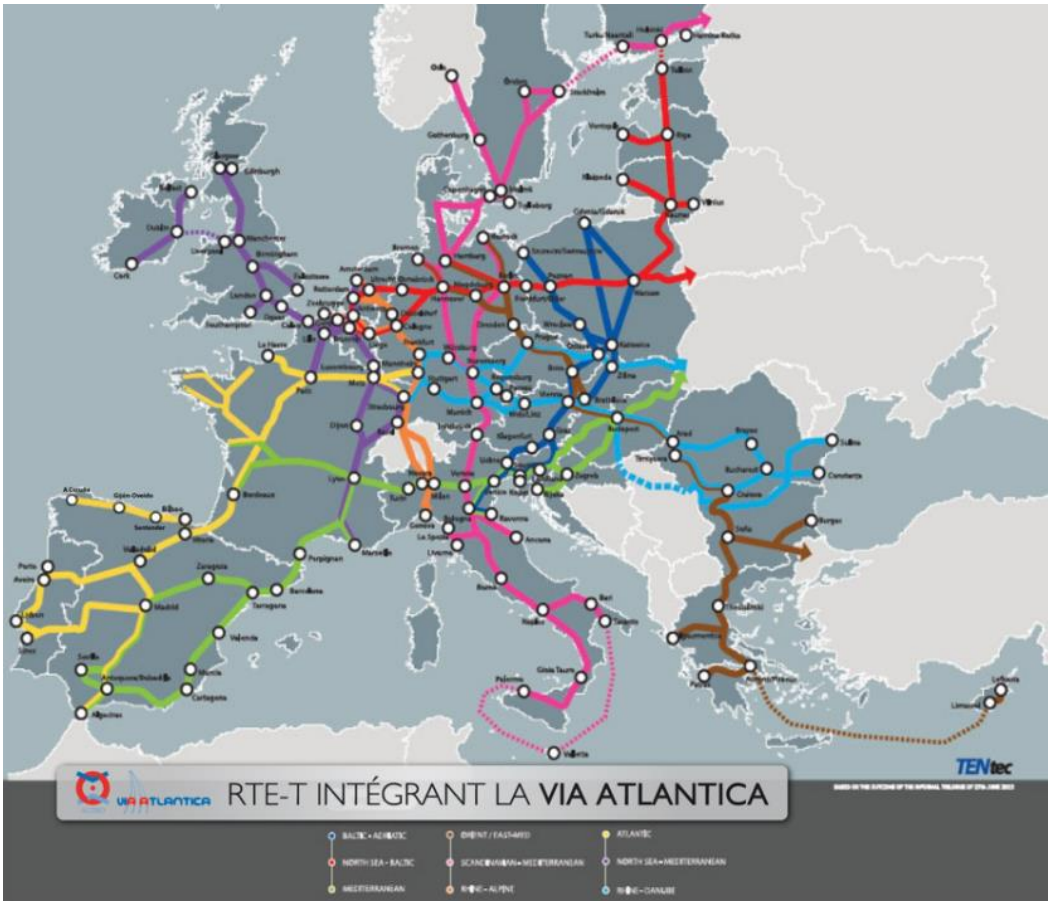
Dans une logique différente, l'association Altro propose la création d'une *Via Atlantica* qui relierait l'ouest de la France au tunnel Lyon-Turin et ferait de Bordeaux un nœud du réseau ferroviaire européen situé à la jonction du corridor multimodal atlantique et de la *Via Atlantica* prolongée à partir de Lyon par le corridor méditerranéen vers l'est et par le corridor Mer du Nord-Méditerranée vers le nord (*cf. Carte 35*).

Carte 35- Proposition d'articulation des réseaux ferroviaires par la Via Atlantica

Source : Altro[643]

[642] K. Sutton, « Le conflit autour du Lyon-Turin dans le Val de Suse. Vers une nécessaire reconsidération des basses vallées alpines », art cit.
[643] Michel Caniaux, *ALTRO Via Atlantica*, Bruxelles, Présentation à la CRPM, 2014.

Altro est une association composée d'une quarantaine de collectivités territoriales françaises situées dans la région de La Rochelle. Il s'agit donc d'une association représentant, par ses membres, des intérêts localisés, liés à un territoire donné qui se présente comme périphérique. La *Via Atlantica* est figurée comme le maillon manquant pour raccorder l'ouest de l'Europe au nouveau centre de gravité du continent[644]. Elle apparaît en réalité comme une manière, pour les collectivités territoriales des environs de La Rochelle, de ne pas rester en marge. Cette proposition leur permet en outre d'affirmer leur position dans le réseau français. Altro n'est pas une association très présente sur la scène publique. Ses propos sont relayés par la presse régionale essentiellement[645] et elle ne se manifeste pas à travers des événements publics. Seul son Délégué général, Michel Caniaux, était présent dans l'assistance de la conférence EU Core Net Cities de 2014 à Gênes.



Carte 36- Carte du réseau central modifiée pour intégrer la Via Atlantica
Source : Michel Caniaux, 2014[646]

[644] Michel Caniaux, *Le transport, un outil de l'aménagement équilibré européen*, http://www.taurillon.org/6579 , 12 mai 2014, (consulté le 4 mai 2015).
[645] Alix Demaison, « Pour une LGV transversale Via Atlantica », *La Nouvelle République*, 17 juin 2015 ; *Région : La Via Atlantica, un cheval de bataille pour Altro*, http://l-echo.info/article/region/2015-02-12/atlantica-cheval-bataille-pour-altro-30663.html , 12 février 2015, (consulté le 4 mai 2015).
[646] M. Caniaux, *ALTRO Via Atlantica*, *op. cit.*

La sémiologie utilisée pour relayer la proposition au niveau européen – en particulier à l'occasion d'une présentation à la Conférence des régions maritimes périphériques à Bruxelles – est toutefois significative d'une volonté de justifier la *Via Atlantica* par l'européanisation du discours. Altro fait le choix d'utiliser la carte du réseau central européen défini en 2013 pour présenter sa proposition comme un maillon du réseau prioritaire européen (*cf. Carte 36*). Sur cette carte, le tronçon est-ouest proposé a été rajouté en vert, de manière à ce qu'il soit le moins aisé possible de le distinguer de la carte originale. Ce faisant, Altro tente de démontrer que le tronçon est « naturel », qu'il a toute sa place dans le réseau dont il constitue une arête permettant d'améliorer le maillage à l'ouest. En outre, le choix de la couleur verte, c'est-à-dire de la couleur utilisée également pour le corridor méditerranéen, ajoute à ce dernier une ramification qui rejoint le corridor atlantique par la France, comme la ramification vers Madrid et Séville le rejoint par l'Espagne. De ce fait, Altro ne propose pas d'ajouter un projet mais semble suggérer qu'il ne s'agit là que de rétablir un équilibre en adaptant les tracés prévus.

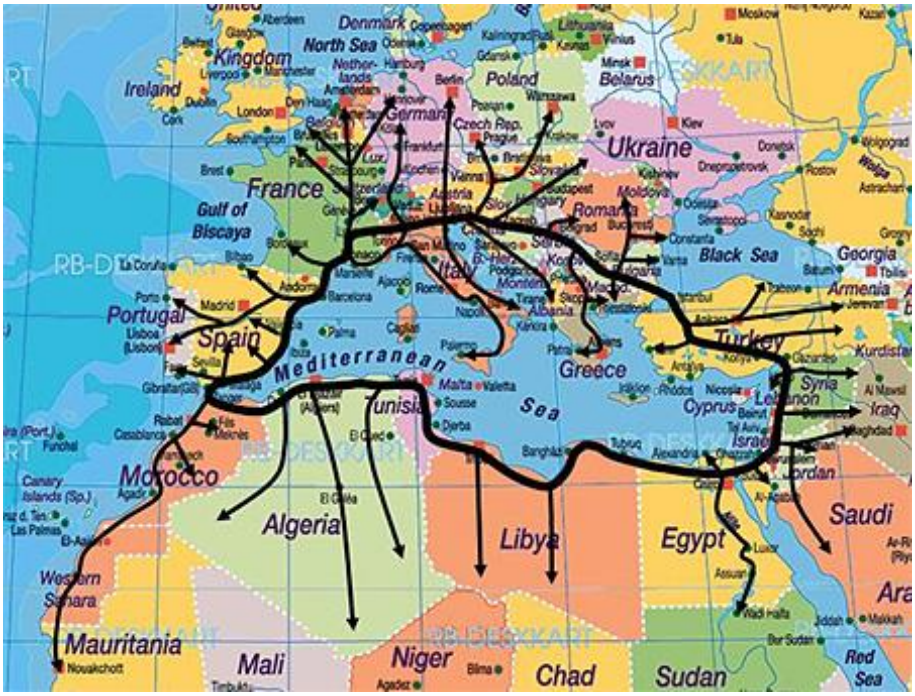
2.2.3 Une argumentation par l'intégration et le voisinage

D'autres *think-tanks* mobilisent la référence aux espaces alentours et à l'objectif de coopération et d'intégration régionale en Méditerranée. Business Eumed est une association catalane fonctionnant comme un *think-tank* au service des entreprises souhaitant développer des partenariats en Méditerranée. L'objectif annoncé par le Directeur de la structure, Rafael Puig[647], est de faciliter l'implantation d'entreprises dans le Bassin méditerranéen. Il s'agit notamment de recueillir des données et de partager l'information entre les membres de l'association afin de former des réseaux d'entreprises par secteur d'activités. Il faut noter que les liens entre Business Eumed et Ferrmed sont très étroits, les deux associations étant membres l'une de l'autre et les membres de leurs instances dirigeantes étant largement les mêmes : Joan Amorós, Président de la seconde, est Secrétaire général de la première, Rafael Puig, Directeur de Business Eumed, dirige le Secrétariat général de Ferrmed à Bruxelles, et Josep Maria Rovira, Secrétaire général de Ferrmed, est Trésorier de Business Eumed.

Cette dernière présente un projet de transport faisant écho à ses intérêts en Méditerranée : le « train orbital méditerranéen » (*cf. Carte 37*). D'après Rafael Puig, la carte est destinée à

[647] Entretien réalisé à Barcelone, le 17 mars 2011.

fournir une image marquante, mais n'est pas le support d'un projet concret : il s'agit en fait d'améliorer les connexions des ports méditerranéens entre eux et avec leurs arrière-pays (d'où l'importance des flèches dirigées vers l'intérieur des terres) par des modes de transport différents. Il est intéressant de noter que l'arborescence la plus développée, vers le nord comme vers le sud, concerne l'axe proposé par Ferrmed.



Carte 37- Projet de « train orbital méditerranéen »
Source : Business Eumed[648]

À travers ce projet, Business Eumed ancre son action de création de réseaux immatériels dans une dimension territoriale concrète, et élève ses préoccupations locales et multiples (l'implantation des entreprises) à un niveau euro-méditerranéen unifié. L'association fait ici implicitement appel à l'idée d'intégration macro-régionale et de politique de voisinage comme toile de fond. Sur la rive sud, le tracé reprend en partie le projet d'autoroute transmaghrébine qui, quoique n'étant pas une infrastructure ferroviaire, doit permettre de relier efficacement les principales villes d'Afrique du Nord ainsi que leurs ports[649].

[648] Business Eumed, *Proyectos.*, http://www.businesseumed.com/cast/proyectos.php, (consulté le 5 mai 2015).
[649] Delphine Perrin, *La circulation des personnes au Maghreb*, Bruxelles, Centre Robert Schuman, 2008, 22 p ; Azzeddine Madani et Christopher Bryant, « Développement durable du transport terrestre en Afrique du Nord Quel rôle devra jouer l'Algérie? », *Alhikma*, 2012, nº 12, p. 3 ; Smahi Ahmed, « Financement des infrastructures routières en Algérie : cas de l'autoroute est-ouest », *Revue Européenne du Droit Social*, 2011, nº 13, p. 33-50 ; Fatima Zohra Mohamed-Chérif, « Les liaisons maritimes de l'Algérie dans l'espace Euro – Méditerranée : réalités et perspectives », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement. Territory in movement Journal of geography and planning*, 1 novembre 2012, nº 16, p. 86-97.

L'ensemble de ces projets rejoint la même ambition d'une structuration de l'Europe ou de l'espace euro-méditerranéen par les transports. Les différentes associations concernées font le constat partagé du rôle des infrastructures dans la construction d'un continent au sens institutionnel, à travers deux idées principales : les grands axes transeuropéens d'une part, et le maillage fin du territoire pour assurer un raccordement de l'ensemble des régions au réseau central d'autre part. Les projets présentés, issus de logiques et d'acteurs très localisés, font appel à des images européennes et s'appuient sur des thématiques récurrentes de l'aménagement européen, ce qui contribue à une production de représentations liées aux corridors de transport en Europe.

Ainsi, les discours et productions des différents groupes de pressions et associations touchant à la question du corridor méditerranéen témoignent d'une intégration de plus en plus grande des travaux et des arguments produits dans une logique d'européanisation. Leur instrument le plus efficace semble être la production de discours techniques et/ou économiques offrant des éléments tangibles pour la négociation et occultant, en apparence, les questions politiques derrière le voile d'un intérêt général européen supposé. En cela, l'action de Ferrmed a inspiré celle d'autres associations qui, prenant appui sur les instruments du *lobby* et faisant référence à son projet de grand axe comme cadre général, militent pour des projets plus ponctuels. Ce phénomène peut être interprété comme une double réussite de Ferrmed sur sa méthode et sur sa capacité à réunir, ou comme un relatif échec à répondre aux enjeux locaux situés en-dehors de sa région d'ancrage.

Conclusion

Au niveau européen, la question du corridor méditerranéen est portée à la fois par les institutions décisionnaires en matière de planification des transports et par des groupes d'intérêt aux formes diverses. Parmi eux, deux *lobbies* se démarquent et occupent une place de premier plan, médiatiquement, mais également par leur aptitude à interagir avec les acteurs institutionnels avec une certaine efficacité. Ferrmed est à ce titre le *lobby* par excellence du corridor méditerranéen intervenant dans l'élaboration même des documents de planification, tel un bureau d'études. EU Core Net Cities est plus en retrait. Émanation de Ferrmed,

l'association regroupe des villes situées sur le réseau central européen, si bien qu'elle agit plus comme un groupement validant le tracé proposé que comme une force de proposition.

L'européanisation du corridor méditerranéen par les actions de *lobbying* apparaît comme un processus de dépolitisation de l'argumentaire forgé au niveau régional et national en Espagne afin de présenter des éléments fédérateurs, acceptables par une assise plus large de membres à travers l'Europe. Cette dépolitisation masque toutefois une action politique forte des *lobbies*, tant au plan régional que national et européen. Il existe ainsi un décalage entre l'action scénarisée des *lobbies* – qui passe par des déclarations, des publications et des conférences – et une action en arrière-plan, auprès d'un certain nombre de personnalités politiques, de manière beaucoup plus discrète. L'européanisation de la défense du corridor méditerranéen permet donc de légitimer un projet avant tout issu de la Méditerranée espagnole par son inclusion dans les réseaux transeuropéens. Le corridor obtient ainsi, au nom d'intérêts communs, des soutiens beaucoup plus larges. De ce point de vue, on peut considérer que l'action de Ferrmed et d'EU Core Net Cities est un moyen pour la Catalogne en particulier d'obtenir une tribune européenne et de faire valoir ses intérêts à travers des questions d'aménagement qui donnent lieu à des représentations transeuropéennes.

Chapitre 7
Médiatisation, transmission et réception d'un débat sur le corridor méditerranéen

« La caricature est un témoin de la démocratie »

(Tignous, au festival de Berck-sur-Mer, 2012)

«Huelgo de contar a Vuestra Merced estas niñerías, para mostrar cuánta virtud sea saber los hombres subir siendo bajos, y dejarse bajar siendo altos, cuánto vicio »

(*Lazarillo de Tormes*, 1554)

Introduction

Le corridor méditerranéen fait l'objet d'un double processus de politisation et d'européanisation justifiant une adhésion *a minima* des acteurs individuels au projet, une montée en généralité économique et politique par les organisations collectives, et une généralisation du débat par des *lobbies* au plan européen. La multiplicité des acteurs concernés par le corridor méditerranéen à toutes les échelles et l'investissement pluriel dont celui-ci fait l'objet se traduisent par un processus de médiatisation composite. En effet, la relation entre les citoyens et le projet de grande infrastructure de transports est protéiforme. Ce projet implique les acteurs économiques et institutionnels, mais également les acteurs de la société civile, notion très large qui renvoie aussi bien à l'ensemble des citoyens qu'à un certain nombre d'organisations non étatiques[650], se définissant en creux par rapport à des corps constitués qui peuvent relever de la sphère politique, religieuse, militaire[651]… Ces acteurs sont à l'origine de prises de positions multiples sur le sujet. Il faut ajouter que le

[650] Gautier Pirotte, *La notion de société civile*, Paris, La Découverte, 2007, 128 p ; Richard Raymond, « La « société civile », ce « nouvel » acteur de l'aménagement des territoires », *L'Information géographique*, 2009, Vol. 73, nº 2, p. 10-28 ; Sunil Khilnani, « La « société civile », une résurgence », *Critique internationale*, 2001, vol. 10, nº 1, p. 38.

[651] D'après Gautier Pirotte, « Elle se distingue tantôt de l'État, tantôt du marché, de l'Église ou encore de la société militaire. » (*La notion de société civile*, p. 4)

processus de médiatisation du corridor repose à la fois sur la réception des discours et argumentaires des acteurs et sur la production d'informations et de nouveaux discours.

Dans ce contexte, se pose la question des relais d'opinion dans la société civile et de la manière dont le débat sur le corridor méditerranéen est produit et pris en charge médiatiquement. La presse apparaît comme un moyen intéressant de saisir la production de l'opinion publique. Elle se situe en effet aux différentes articulations du débat en étant à la fois le relais plus ou moins spontané et plus ou moins neutre des discours de certains acteurs, l'une des sources de production d'une forme singulière de discours sur le corridor, l'amplificateur de certains événements… La presse est donc à la fois dans le processus de production et de diffusion de l'information sur le projet. Par ailleurs, la coprésence dans l'espace médiatique de plusieurs types de supports, de plusieurs positions et de plusieurs niveaux de discours participe pleinement de la construction du corridor méditerranéen comme objet de débat en Espagne.

Afin de comprendre comment la politisation et l'européanisation du corridor méditerranéen, voulues pas les acteurs du corridor, sont transmises et reçues dans la société civile, nous nous appuierons sur l'analyse de trois corpus. Le premier sera composé d'articles de la presse écrite, ce qui permettra de comprendre comment le corridor méditerranéen est traité en tant que sujet d'actualité. Le deuxième corpus sera constitué de caricatures, majoritairement empruntées à des billets de blog, significatifs de la manière dont la société reçoit le discours véhiculé par la presse et s'en empare pour le détourner. Enfin, le troisième corpus, venant compléter cette analyse, repose sur une enquête réalisée auprès d'étudiants des universités espagnoles. Elle a pour objectif de jauger la perception des débats sur le corridor méditerranéen par un public moins impliqué.

1 La médiatisation du corridor méditerranéen, reflet du jeu des acteurs

Le corridor méditerranéen, ou la planification des grandes infrastructures de transport en général, occupent une place de choix dans les médias, place qui renseigne sur la relation entre acteurs, presse et citoyens. En effet, la presse est à la fois le relais des argumentaires des acteurs, le lieu de la production d'un certain discours sur le corridor, et le vecteur de l'opinion. Elle est un pouvoir à part entière par ses choix éditoriaux et par la place qu'elle

accorde au traitement du sujet. Cela en fait un prisme qui permet d'accéder à un certain degré d'information, mais qui véhicule une lecture orientée.

1.1 Les médias, le corridor et la vie politique

La présence du corridor méditerranéen dans la presse est importante. On concentrera ici l'analyse sur la presse écrite, en particulier sur les sources d'*El País* et de *La Vanguardia*, deux des principaux quotidiens nationaux, à partir de 2011. Le choix de ce corpus limité à la presse écrite est lié à la possibilité d'accéder à des archives exhaustives, tout en comparant deux des principaux organes de presse espagnols. Nous choisissons de focaliser notre attention essentiellement sur la période qui commence en 2011, ce qui permet à la fois d'avoir accès à des archives complètes, et d'ancrer l'étude dans une unité temporelle centrée sur le processus de révision des RTE-T entre 2011 et 2013 et sur la publication du *Pitvi* en 2012. Il est à cet égard indispensable de rapporter ces publications à une chronologie fine du projet ainsi qu'à celle des événements politiques nationaux et régionaux récents.

1.1.1 Quel rôle pour la presse écrite ?

La question de la présence du corridor méditerranéen – objet de débat politique – comme thème dans la presse écrite espagnole, nationale ou régionale, s'inscrit dans la question plus large du rôle de la presse et en particulier des liens entre les organes de presse et le pouvoir en Espagne. Cette question a fait l'objet de nombreux travaux de recherche historiques[652], portant notamment sur la période franquiste et celle de la transition démocratique[653]. Les travaux sur la relation entre la presse contemporaine et la politique portent généralement sur

[652] Mercedes Cabrera, *La industria, la prensa y la política: Nicolás Mª de Urgoiti (1869-1951)*, Madrid, Alianza Editorial, 1994, 320 p ; Juan Francisco Fuentes et Javier Fernández Sebastián, *Historia del periodismo español: prensa, política y opinión pública en la España contemporánea*, Madrid, Síntesis, 1997, 183 p ; Iris M. Zavala, *Románticos y socialistas: prensa española del XIX*, Madrid, Siglo XXI de España Editores, 1972, 239 p ; Justino Sinova, *El poder y la prensa: el control político de la información en la España felipista*, Madrid, Ediciones internacionales universitarias, 1995, 208 p ; Jorge Gallardo Camacho, José Antonio Gallardo Cruz et Nerea Vadillo Bengoa, « La prensa y la radio dibujadas por niños durante la Guerra Civil española (1936-1939) », *Estudios sobre el Mensaje Periodístico*, 2014, vol. 20, nº 2, p. 1063-1080.

[653] Javier Terrón Montero, *La prensa en España durante el régimen de Franco: un intento en análisis político*, Madrid, Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS), 1981, 295 p ; Juan Montabes Pereira, *La prensa del Estado durante la transición política española*, Madrid, Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS), 1989, 384 p ; Núria Simelio i Solà, *Prensa de información general durante la transición política española (1974-1984)*, Thèse de doctorat, Universitat Autònoma de Barcelona, Barcelona, 2007, 638 p.

de grands événements – comme des élections[654] – ou abordent le sujet par le biais de thématiques sociales[655].

Par ailleurs, il existe des travaux portant spécifiquement sur les rapports entre presse, politique et milieux professionnels. La question n'est pas récente, puisqu'elle est posée par Mercedes Cabrera sur la période 1869-1951 à travers un patron de presse issu du monde de l'entreprise et également impliqué en politique[656], monographie qui aborde plus largement les rapports entre presse et politique. De manière plus contemporaine, ce sujet est traité dans des articles de sciences politiques sur le travail de la presse, son audience et l'agenda politique[657]. Toutefois, l'aménagement du territoire et les questions européennes ne semblent pas traitées comme des sujets permettant de penser le rapport entre presse et politique, alors même qu'il s'agit d'objets autour desquels se cristallisent d'importantes tensions. Il nous semble pourtant que la presse a un rôle dans le débat et dans la construction de l'objet politique qu'est le corridor méditerranéen, ainsi que dans sa visibilité auprès d'un public large.

Le corpus d'articles que nous avons retenu est extrait de deux titres principaux, afin de mener une analyse systématique du traitement du corridor méditerranéen. *El País* est le principal organe de la presse nationale en Espagne, largement diffusé et donnant lieu à des éditions

---

654 Cristina Zurutuza et Carmela García Ortega, « Las elecciones europeas de 2009 en la prensa aragonesa », *Revista Latina de comunicación social*, 2012, nº 67, p. 1- 22 ; María Rosa Berganza Conde, Roberto de Miguel Pascual et María Angeles Chaparro Domínguez, « La prensa gratuita ante las elecciones generales de España del 9 de marzo de 2008: cobertura, politización y frames en contraposición a la prensa de pago », *Communication & Society*, 2012, vol. 24, nº 1, p. 35- 61.

655 María Gómez Patiño, « La influencia de la agenda setting: Análisis comparado del tratamiento del issue "mujer" en la prensa española (2007-2012) », *Estudios sobre el Mensaje Periodístico*, 2014, vol. 20, nº 2, p. 1103-1120 ; Francisco Javier García Castaño et al., « Cuando no hablamos de integración: análisis de la imagen del alumnado "inmigrante" en la prensa en españa », *Estudios sobre el Mensaje Periodístico*, 2014, vol. 20, nº 2, p. 1081-1101 ; Anna M. Palau et Ferran Davesa, « El impacto de la cobertura mediática de la corrupción en la opinión pública española », *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 2013, vol. 144, nº 1, p. 97-124 ; Pere Masip, Josep Lluís Micó et Koldo Meso, « Periodismo multimedia en España. Análisis de los contenidos multimedia en la prensa digital », Tarragona, III Congreso Internacional de la Asociación Española de Investigación de la « Comunicación y riesgo », 2012 ; Carlos Muñiz Muriel et al., « El tratamiento informativo de la inmigración en los medios españoles. Un estudio comparativo de la prensa y televisión. », *Perspectivas de la Comunicación*, 2014, vol. 1, nº 1, p. 97-112.

656 M. Cabrera, *La industria, la prensa y la política*, *op. cit.*

657 A.M. Palau et F. Davesa, « El impacto de la cobertura mediática de la corrupción en la opinión pública española », art cit ; Xosé Ramón Rodríguez-Polo et José Ramón Santillán Buelna, « Organización y rutinas del periodismo político en la prensa española de referencia », *Observatorio (OBS*)*, 2012, vol. 6, nº 4 ; Manuel Martínez Nicolás et María Luisa Humanes, « Culturas profesionales del periodismo político en España. El discurso de los periodistas sobre la política y las funciones políticas de los medios » dans Manuel Martínez Nicolás et María Luisa Humanes (dir.), *Periodismo político en España: concepciones, tensiones y elecciones*, Tenerife, Sociedad Latina de Comunicación Social, 2012, p. 47-64 ; Pablo López Rabadán et Andreu Casero Ripollés, « La evolución de la agenda mediática española (1980-2010). Un análisis longitudinal de la portada de la prensa de referencia », *Revista Latina de Comunicación Social*, 2012, vol. 67, p. 470-493 ; María Luisa Humanes, « Exposición selectiva a la información política y partidismo de las audiencias en España », Segovia, Investigar la Comunicación hoy. Revisión de políticas científicas y aportaciones metodológicas: Simposio Internacional sobre Política Científica en Comunicación, 2013.

régionales (*cf. Encadré 5*). D'après Xosé Ramón Rodríguez-Polo et José Ramón Santillán Buelna:

> « Le journal *El País* est le leader de la presse espagnole, de tradition libérale, il est proche des intérêts du Parti socialiste[658]. »[659]

Le second titre, *La Vanguardia*, est également un journal national, mais à la différence d'*El País*, son siège est à Barcelone et son ancrage catalan imprègne fortement la ligne éditoriale. À ce titre, il est intéressant de comparer la place que les deux journaux accordent respectivement au sujet.

Encadré 5- *El País* et son positionnement multiscalaire

El País est le journal espagnol de référence. Son tirage national à environ 400 000 exemplaires en fait le quotidien le plus lu du pays. Il appartient au puissant groupe Prisa qui contrôle plusieurs des principaux médias en Espagne ainsi qu'en Amérique latine.

Le positionnement d'*El País* est intéressant parce qu'il se situe à toutes les échelles : c'est un journal avant tout national ; ses éditions régionales ont été supprimées en 2014 à l'exception de celles de Madrid et de Catalogne. Cette dernière fait désormais son tirage en catalan. Par ailleurs, le quotidien possède une édition pour l'Amérique du sud qui en fait un journal à influence internationale. Ces changements de stratégie récents se traduisent dans le changement de sous-titre d'*El País* qui, anciennement « journal en espagnol » (*periódico en español*) est devenu « journal mondial » (*periódico global*).

El País s'adapte ainsi à l'évolution de son lectorat en cherchant à maintenir son influence en Catalogne par une édition en catalan et en cherchant à renforcer son rayonnement international. À la croisée des différentes échelles territoriales, il se place dans une situation où il est une référence pour plusieurs cercles de lecteurs, ce qui lui donne une image de relative neutralité et de continuité dans le traitement des sujets.

Les liens entre les organes de presse et le monde politique sont nombreux. Ils passent par la philosophie de chaque journal, mais aussi par ses choix éditoriaux et son ancrage régional qui, quelle que soit sa diffusion, est un élément fort dans la hiérarchisation de l'information, mais également dans son traitement. Ainsi, *La Vanguardia* accorde plus d'importance au corridor

658 "*El diario* El País *es el líder de la prensa española, de tradición liberal se encuentra próximo a los intereses del Partido Socialista.*"

659 X.R. Rodríguez-Polo et J.R. Santillán Buelna, « Organización y rutinas del periodismo político en la prensa española de referencia », art cit.

méditerranéen qu'*El País*, et traite en outre le sujet de manière plus proche des revendications régionales et des préoccupations locales. Les différences d'approche entre les deux journaux peuvent se lire à travers le traitement qu'ils font respectivement de quelques grands événements marquants. L'exemple du vote d'Ana Pastor contre le projet porté par son gouvernement à la Commission européenne en mars 2012 est intéressant car il permet de mesurer la différence d'ampleur que les deux journaux donnent à l'événement et leur manière de l'aborder.

	El País	***La Vanguardia***
Nombre d'articles	3 (22-23 mars)[660]	10 (22-25 mars)[661]
Espaces évoqués	UE, échelon national, Communauté valencienne	UE, Communauté valencienne, Ville de Valence, Andalousie
Personnalités ou institutions mises en avant	Le *Consell*, le PP	Le *Consell*, Barberá, Alarte, Fabra, Compromís, le PP, la *Junta* d'Andalousie
Positionnement	Les articles évoquent d'abord l'échec de l'inclusion du tunnel centre-pyrénéen de manière impersonnelle, puis le mal-être du PP, le parti d'Ana Pastor, et le soutien du *Consell* de la Communauté valencienne (à majorité PP).	Trois articles décrivent le vote des RTE-T et son résultat. Les sept autres sont consacrés aux répercussions politiques du vote, aux échelons régional et local, avec une focale particulière sur la Communauté valencienne, dont les différents partis interprètent diversement l'attitude de la Ministre.

Tableau 9- Traitement du vote d'Ana Pastor à la Commission européenne le 22 mars 2012 par *El País* et *La Vanguardia*

Par exemple, en considérant uniquement les articles directement consacrés au vote d'Ana Pastor (*cf. Tableau 9*), qui s'inscrivent dans une séquence politique marquée par le vote sur la révision des RTE-T à Bruxelles largement couverte par la presse dans les jours, voire les semaines qui la précèdent et la suivent, un net déséquilibre apparaît entre les deux journaux. *La Vanguardia* publie plus de trois fois plus d'articles, sur une période deux fois plus longue, les réactions politiques régionales à l'événement arrivant au fur et à mesure. *El País*, lui, se

[660] Sara Vellert et Miquel Noguer, « El Consell justifica que el Gobierno votara contra la prioridad del eje mediterráneo », *El País*, 23 mars 2012 ; Joaquín Ferrandis et Cristina Vázquez, « Malestar en el PP por la falta de apoyo del Gobierno al corredor mediterráneo », *El País*, 23 mars 2012 ; Ricardo Martínez de Rituerto, « España no consigue colocar el túnel por los Pirineos entre las prioridades de la UE », *El País*, 22 mars 2012.

[661] « La UE incluye el corredor mediterráneo pero no el central en la lista de proyectos prioritarios », *La Vanguardia*, 22 mars 2012 ; « El Consell cree que Pastor demuestra en Bruselas el apoyo "rotundo" del Gobierno a las », *La Vanguardia*, 22 mars 2012 ; « Pastor defiende en Bruselas la inclusión del corredor central entre los proyectos prioritarios en la UE », *La Vanguardia*, 22 mars 2012 ; « Pastor no renuncia a incluir el Corredor Central en la lista de proyectos prioritarios de la UE », *La Vanguardia*, 22 mars 2012 ; « Barberá recalca que Pastor conoce la "posición de defensa cerrada" del Corredor Mediterráneo " », *La Vanguardia*, 23 mars 2012 ; « El Consell cree que cuando Pastor votó en contra del Corredor Mediterráneo "sabía de antemano" que », *La Vanguardia*, 23 mars 2012 ; Salvador Enguix, « El PP valenciano sale en defensa de Ana Pastor », *La Vanguardia*, 23 mars 2012 ; « Alarte insta a Fabra a explicar "por qué Rajoy y el PP se han opuesto al Corredor Mediterráneo" », *La Vanguardia*, 23 mars 2012 ; « Compromís pedirá la reprobación de Pastor por "burlarse" de los valencianos con su votación en la », *La Vanguardia*, 23 mars 2012 ; « Junta lamenta la "ingenuidad" y el "intento electoralista" de Pastor al querer cambiar la propuesta », *La Vanguardia*, 23 mars 2012.

concentre sur l'exposé des faits dans un premier article, suivi des deux réactions officielles des organes nationaux du parti d'Ana Pastor d'abord, puis du *Consell* de la Communauté valencienne, dominé par le même parti, apportant un soutien d'autant plus important qu'il émane d'une Communauté autonome du corridor méditerranéen. À l'inverse, *La Vanguardia* ne donne pas de place à l'échelon national mais se concentre sur les réactions des différentes Communautés autonomes (Valence et Andalousie) en relayant les prises de position favorables à Ana Pastor, mais également les vives critiques venant d'autres partis politiques comme *Compromís*[662] ou comme le PSPV (Parti socialiste du Pays valencien) à travers José Alarte[663]. Enfin, les propos de Rita Barberá, Maire de Valence, font également l'objet d'un article. Cette différence de traitement témoigne d'une inégale attention portée aux événements liés au corridor méditerranéen en quantité comme en spécificité, plus proche des territoires locaux et régionaux dans le cas de *La Vanguardia*.

1.1.2 Le corridor méditerranéen et le temps politique

La comparaison du traitement du corridor méditerranéen par *El País* et par *La Vanguardia* peut se faire de manière systématique depuis 2008, date à partir de laquelle les deux journaux possèdent des archives en ligne complètes de leurs articles (*cf. Annexe 8*). C'est à partir des moteurs de recherche de leurs sites internet que l'on a pu recenser les articles publiés. Étant donné les limites de ces moteurs de recherche, qui fournissent une liste d'articles dont certains n'ont pas de lien direct avec le sujet et qui font apparaître plusieurs fois le même article lorsque celui-ci est repris dans différentes éditions, un tri manuel s'est imposé[664], limitant par là-même le nombre de journaux étudiés.

Avant l'année 2011, les articles de presse consacrés au corridor méditerranéen sont assez peu nombreux, et ils correspondent à une actualité particulière à laquelle sont consacrés un ou deux articles. Ce n'est qu'à partir de 2011 que le sujet est constamment présent dans la presse, si bien que, notamment dans *La Vanguardia*, peu de jours se passent sans un article, et certains jours plusieurs dizaines d'articles différents peuvent être consacrés en même temps au sujet dans les différentes éditions du journal, sur support papier ou sur internet.

[662] *Compromís* est une coalition politique de la Communauté valencienne fondée en 2010 à l'initiative de plusieurs partis à double tendance valencianiste et écologiste.
[663] José Alarte est le Secrétaire général du PSPV, parti affilié au PSOE.
[664] Le moteur de recherche de *La Vanguardia* propose pour les termes « *Corredor Mediterráneo* » plus de 3 300 articles, dont environ la moitié seulement est pertinente pour notre recherche.

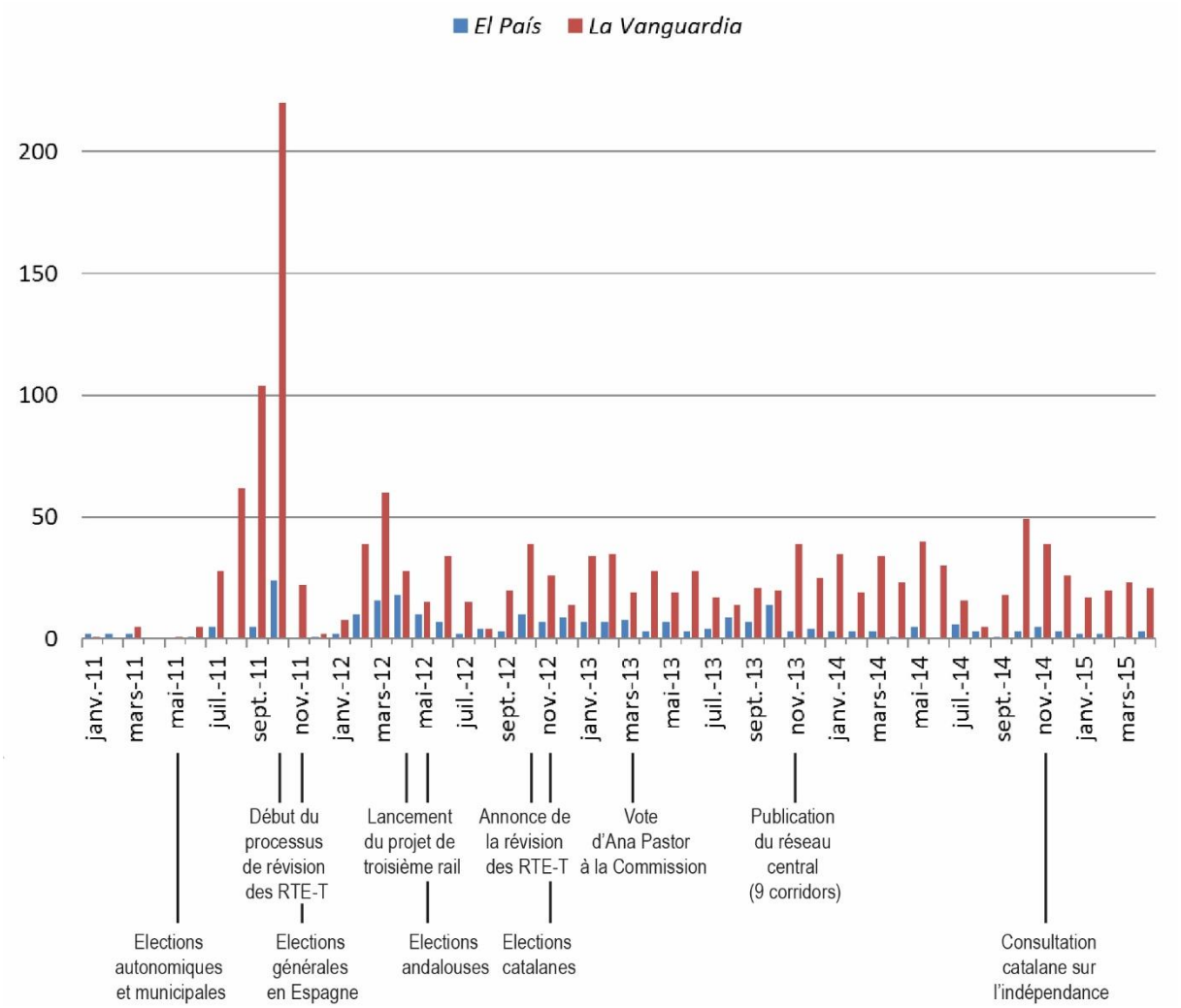


Figure 24- Nombre d'articles sur le corridor méditerranéen (janvier 2011-avril 2015)

La Vanguardia, en tant que journal ancré territorialement et politiquement en Catalogne, est particulièrement prolixe sur le sujet et couvre des événements très locaux comme l'accès à tel ou tel port[665], l'aménagement d'une gare[666], la traversée d'une ville[667]… En outre, ce journal met en avant systématiquement le point de vue des acteurs institutionnels régionaux et

[665] « Fomento asegura que el acceso del Corredor al Puerto de Castellón estará terminado en 2020 », *La Vanguardia*, 21 oct. 2011.
[666] « Novo anuncia que las obras del Parque Central comenzarán "como máximo" en diez días », *La Vanguardia*, 24 avr. 2015 ; « Fomento se compromete a soterrar el AVE por la Chana y construir la futura estación en Granada capital », *La Vanguardia*, 19 nov. 2012 ; « El Gobierno presentará en marzo la propuesta de estación de AVE en Granada y el trazado por Loja », *La Vanguardia*, 18 janv. 2013 ; « Sant Cugat pide una estación del AVE en el Vallès », *La Vanguardia*, 6 févr. 2012.
[667] « Sant Cugat pide el cubrimiento de vías de Renfe en Coll Favà y Can Magí-Roquetes », *La Vanguardia*, 21 nov. 2011.

locaux[668] et les responsables politiques régionaux – en particulier catalans et valenciens – sont cités nommément dans les titres[669].

La publication d'articles sur le corridor méditerranéen connaît des pics (*cf. Figure 24*) qui, s'ils varient par leur ampleur, sont les mêmes dans les deux journaux étudiés. Ils correspondent à des temps forts dans deux domaines : dans l'actualité du corridor méditerranéen d'une part, et dans l'actualité politique nationale ou régionale d'autre part. Les principaux pics correspondent aux principaux moments de négociation pour l'inclusion du corridor méditerranéen dans les RTE-T en 2011, 2012 et 2013. C'est à l'automne 2011, date du premier emballement et du principal pic de publications que commence la période – qui dure encore aujourd'hui – au cours de laquelle le corridor méditerranéen est un objet omniprésent. Au mois d'octobre 2011, *La Vanguardia* publie à elle seule 220 articles sur le sujet, dont 81 pour la seule journée du 19 octobre, jour où la Commission européenne a présenté à la presse le projet de révision des RTE-T qui inclurait le corridor méditerranéen. Par ailleurs, on constate une augmentation du nombre d'articles consacrés au corridor au moment des campagnes électorales, en particulier pour les élections régionales, même si les pics sont alors moins importants. Seule la consultation catalane du 9 novembre 2014 a provoqué un pic très fort, dans un contexte où différentes personnalités s'expriment de longue date sur les conséquences d'une possible indépendance catalane sur le corridor méditerranéen[670]. Cela montre que le corridor méditerranéen est un objet éminemment politique, qui évolue avec la temporalité électorale espagnole, et qu'il ne peut être pensé indépendamment de ce cadre.

1.2 Le rôle de la presse dans le débat sur le corridor méditerranéen

La forte présence du corridor méditerranéen dans les médias est le fait de la couverture de son actualité par les équipes éditoriales et des angles choisis pour évoquer l'actualité du sujet, mais également de la communication des acteurs du corridor méditerranéen, à un niveau

[668] « Los alcaldes de Málaga, Granada y Almería irán este miércoles a la Cumbre del Corredor Mediterráneo », *La Vanguardia*, 7 sept. 2011.
[669] « Artur Mas y Alberto Fabra rompen el hielo », *La Vanguardia*, 15 sept. 2011 ; « Fabra apela al espíritu de unión del Corredor Mediterráneo para defender a los agricultores ante la », art cit ; « El PSPV insta a Fabra a reunirse con De Cospedal, Aguirre, Monago y Rudi porque son los "enemigos" », *La Vanguardia*, 24 août 2011 ; Miquel Noguer, « José Blanco y Artur Mas celebran "la superación de la España radial" », *El País*, 19 oct. 2011.
[670] « Camacho advierte de que la independencia "bloqueará" el Corredor Mediterráneo », *La Vanguardia*, 18 oct. 2012 ; « El Corredor Mediterráneo no tiene sentido si Catalunya se independiza, según el IEE », *La Vanguardia*, 14 mars 2013 ; « El PP catalán acusa a los independentistas de "poner en riesgo" el Corredor del Mediterráneo », *La Vanguardia*, 10 mai 2014.

collectif comme à un niveau individuel. Ces derniers sont à l'origine d'un processus de médiatisation du corridor méditerranéen, soit en permettant une couverture médiatique de leurs activités, soit en sollicitant directement la presse. De même, cette dernière est le lieu d'expression de certains membres de la société civile. Il est possible de distinguer trois facettes du rôle de la presse dans le débat sur le corridor méditerranéen, qui correspondent à trois types de discours et à trois types d'acteurs différents.

1.2.1 La presse et son traitement de l'actualité des acteurs économiques

La presse espagnole, notamment dans ses éditions régionales, traite de manière régulière des opérations de communication organisées par les acteurs économiques du corridor méditerranéen. Ainsi, les prises de position des *lobbies*, et en particulier de Ferrmed, sont très largement relayées, de même que leurs conférences et rapports[671]. Les Chambres de Commerce et d'Industrie ainsi que les associations d'entreprises (Cierval, AVE et Pro-AVE…) sont également très souvent cités dans les articles de presse[672]. Ces articles obéissent à à trois modalités : ils peuvent être majoritairement consacrés à la couverture d'une actualité ou d'un événement ; ils peuvent également reprendre des déclarations faites dans des communiqués de presse ; enfin ils peuvent aussi correspondre à des tribunes dans lesquelles certains acteurs en vue, qui ont une orientation clairement marquée en faveur du corridor méditerranéen, s'expriment directement.

[671] « FERRMED presenta en Málaga el estudio previo del corredor ferroviario del mediterráneo desde Alicante a Algeciras », *La Noción*, 25 avr. 2012 ; « Ferrmed critica la demora de inversión de Francia y España en el eje mediterráneo », art cit ; C. Vázquez, « Ferrmed reclama 800 millones en dos años para acabar el tercer carril », art cit ; S. Navarro, « Ferrmed ultima el informe a Fomento sobre el corredor mediterráneo », art cit ; « Ferrmed pedirá a Pastor que agilice el corredor mediterráneo », art cit.

[672] « Cierval pide que se acabe el corredor mediterráneo », art cit ; C. Vázquez, « Un pulso entre patronales. AVE y Pro-AVE reivindican su protagonismo frente a Cierval », art cit ; « Fundación Proave valora la decisión de la CE y exige un "claro compromiso" que se refleje en los », *La Vanguardia*, 19 oct. 2011 ; « ProAve critica "la miopía" de Fomento por "el trato discriminatorio" del Puerto de Valencia », *La Vanguardia*, 7 sept. 2013 ; « ProAVE dice que la racionalidad económica debe prevalecer sobre las presiones políticas en la », *La Vanguardia*, 3 mars 2012 ; « Proave dice que el Corredor Mediterráneo es el "trampolín" para una economía "más robusta y », *La Vanguardia*, 24 sept. 2011 ; « Cámara y Coepa reivindican la llegada del AVE y critican el apoyo recibido por empresarios », *La Vanguardia*, 17 janv. 2013 ; « Cámaras de Comercio catalanas reclaman al Gobierno una "voluntad privatizadora" para ejecutar el », *La Vanguardia*, 22 mars 2012 ; « Las Cámaras de Comercio del Arco mediterráneo crean grupos para impulsar la competitividad de la », *La Vanguardia*, 22 mars 2012 ; « Club Cámara potenciará las relaciones entre empresas del Arco Mediterráneo », *La Vanguardia*, 27 janv. 2014.

Photographie 5- Présentation du numéro spécial de *Nexe* sur le corridor méditerranéen

Soure : *El País*, repris par la *Fundació Nexe*[673]
Josep Vicent Boira (à droite) présente le numéro spécial de la revue *Nexe* qu'il a coordonné sur le corridor méditerranéen à Mario Flores, Conseiller aux Infrastructures et aux Transports de la *Generalitat* de Valence (à gauche) et à José Vicente Morata, Président de la CCI de Valence (au centre).

La presse espagnole couvre assez largement, en particulier dans ses éditions régionales, les événements organisés par les acteurs économiques comme les associations d'entreprises ou les Chambres de Commerce, mêlant les acteurs politiques, économiques et de la société civile. Ils sont par exemple représentés dans la presse, comme c'est le cas en 2011 de la présentation par Josep Vicent Boira du numéro spécial de la revue *Nexe*[674] consacré au corridor méditerranéen (*cf. Photographie 5*). Cette photographie témoigne de la couverture médiatique des événements organisés par les acteurs économiques, en l'occurrence à la CCI de Valence. Elle montre également que les différents types d'acteurs impliqués dans la revendication du corridor méditerranéen s'affichent volontiers ensemble, puisque l'événement réunit un représentant du secteur économique, un acteur institutionnel de niveau régional et un acteur du monde universitaire.

La plupart du temps, la presse fait un suivi des prises de position des acteurs économiques par le biais d'une veille de communiqués de presse, qui trouvent un écho rapide dans les journaux. C'est le cas en particulier dans le secteur de l'automobile, considéré comme l'un

[673] Fundació Nexe, *Presentació de la revista Nexe a la Cambra de Comerç de València*, http://www.fundacionexe.org/web/article/72 , 14 avril 2011, (consulté le 17 août 2015).
[674] Josep Vicent Boira i Maiques (dir.), *El Corredor mediterrani. Nexe, Debats valencians*, Valence, Tirant lo Blanch, 2011, 72 p.

des moteurs du corridor méditerranéen : Seat à Barcelone[675] a un poids important, mais c'est surtout Ford à Valence[676] qui utilise la presse comme moyen de communication et qui entend par ce biais peser sur les décisions en matière d'aménagement ferroviaire. En Catalogne, ce sont plutôt les acteurs du secteur de l'industrie chimique comme BASF[677] ou le polygone de la chimie de Tarragone[678] qui s'expriment régulièrement par le biais de ces communiqués, dans des articles courts. En outre, les prises de position de certaines associations d'entreprises deviennent des feuilletons dans la presse écrite : chaque communiqué ou action de *lobbying* de Ferrmed fait l'objet d'un article[679]. La carte de Ferrmed est reprise fréquemment dans la presse, soit en tant que document, soit en toile de fond d'une photographie de groupe, et elle devient ainsi le pendant pour les acteurs économiques des productions cartographiques du *Ministerio de Fomento*. Ces productions graphiques et les références omniprésentes au territoire dans les articles permettent de faire émerger une vision du corridor méditerranéen partagée par les milieux économiques. Il en ressort une forte polarisation par les ports de la façade méditerranéenne et une double ouverture vers l'Europe d'une part et vers les grandes routes maritimes mondiales d'autre part (*cf. Figure 26*).

Enfin, des personnalités issues du monde économique prennent parfois directement la plume dans la presse, comme c'est le cas de Federico Félix, auteur de fréquentes tribunes dans *El País* (*cf. Figure 25*). Ses articles se partagent entre réactions à des éléments bien précis (une annonce concernant le corridor, un projet de connexion…) et réflexions politiques de fond demandant qu'une plus grande attention soit portée aux intérêts de la Communauté valencienne. Le nuage de mots réalisé à partir de ses tribunes parues dans *El País*[680] (*cf.*

675 « La apuesta y el ejemplo de Seat », art cit ; « Seat celebra que el Corredor Mediterráneo permitirá competir "de tú a tú" con otras regiones », art cit.

676 « Ford mantiene sus planes de inversión en la planta de Almussafes », art cit ; « Puig pone a Ford como "un ejemplo de lo que debería ser el futuro" », art cit ; « El Gobierno autoriza el tramo que unirá la planta Ford con el corredor mediterráneo », art cit ; « La planta de Ford en Almusafes se conectará al Corredor Mediterráneo en ancho estándar », art cit ; A. Caparrós, « El retraso del Corredor Mediterráneo le costará a Ford más de 115 millones en dos años », art cit ; « Ford Almussafes, más cerca del Corredor Mediterráneo », art cit ; « Ford condiciona el futuro de la planta de Almussafes al Corredor Mediterráneo », art cit.

677 « Basf condiciona sus inversiones en Tarragona al corredor mediterráneo », *La Vanguardia*, 6 juin 2012.

678 « Tarragona constituye un clúster químico de la mano del puerto y del sector », *El País*, 28 mars 2014 ; « La química pide al Gobierno que mantenga los plazos del Corredor Mediterráneo », *La Vanguardia*, 3 oct. 2014.

679 « Ferrmed critica la demora de inversión de Francia y España en el eje mediterráneo », art cit ; C. Vázquez, « Ferrmed reclama 800 millones en dos años para acabar el tercer carril », art cit ; S. Navarro, « Ferrmed ultima el informe a Fomento sobre el corredor mediterráneo », art cit ; « FERRMED presenta en Málaga el estudio previo del corredor ferroviario del mediterráneo desde Alicante a Algeciras », art cit ; « Ferrmed pedirá a Pastor que agilice el corredor mediterráneo », art cit.

680 F. Félix, « El corredor mediterráneo avanza », art cit ; F. Félix, « El AVE a Alicante y la voluntad política », art cit ; F. Félix, « El corredor mediterráneo y los accesos a los puertos », art cit ; F. Félix, « La línea férrea Valencia-Zaragoza no admite espera », art cit ; F. Félix, « Innovación y futuro », art cit ; F. Félix, « Diálogo y presupuestos del Estado », art cit ; F. Félix, « La palabra de Ana Pastor y el AVE a Alicante », art cit ; F. Félix, « La vertebración de la Comunidad Valenciana y la alta velocidad », art cit ; F. Félix, « Los agravios y el

Figure 25) témoigne de propos centrés sur la Communauté valencienne, tandis que Madrid n'apparaît que rarement et que Barcelone et la Catalogne sont absentes. Par ailleurs, la grande vitesse est beaucoup plus représentée que les marchandises dans le vocabulaire employé, ce qui est cohérent avec les objectifs de la Fondation Pro-AVE. Enfin, si le vocabulaire des transports, des infrastructures et des réseaux est bien présent, il est nettement en retrait par rapport à celui de l'économie, des investissements et des projets.

Figure 25- Termes utilisés par Federico Félix dans ses tribunes dans *El País*

L'utilisation de la presse par les acteurs économiques est un moyen de faire circuler leur conception du corridor méditerranéen. Les journaux jouent alors le rôle de tremplins pour la diffusion de ces discours auprès des citoyens, mais aussi de scène pour un débat qui se joue entre les entreprises et les acteurs politiques. En effet, à travers ces articles, le rapport entre les acteurs économiques et les acteurs institutionnels régionaux se marque dans le vocabulaire employé, qui tient de l'exhortation, voire de l'injonction adressée aux élus. Dans le même temps, le discours à l'égard des autorités nationales est très critique tandis que l'Union européenne est évoquée comme un espoir, comme le lieu duquel peut venir le salut pour le projet. Les acteurs économiques se placent alors en arbitres d'une relation triangulaire entre acteurs régionaux, nationaux et européens.

ninguneo del Gobierno de España », art cit ; Federico Félix, « El corredor mediterráneo y las economías valenciana y española », *El País*, 28 sept. 2014.

1.2.2 La presse comme tribune politique

Les personnalités politiques sont très largement interrogées et leurs propos sont rapportés dans la presse avec une certaine constance. Les acteurs institutionnels des échelons régionaux et provinciaux sont souvent nommément cités dans les titres des articles de presse, de même que les personnalités politiques nationales ou les partis politiques, et ce à tous les échelons[681] : notamment les Ministres du *Fomento* comme José Blanco ou Ana Pastor, ainsi que les Présidents du Gouvernement et les principales personnalités régionales de Catalogne (Artur Mas), de la Communauté valencienne (Francisco Camps, Alberto Fabra, Isabel Bonig, Ximo Puig) et de la Région de Murcie (Ramón Luis Valcárcel). Ces personnalités sont traitées comme des acteurs forts du corridor méditerranéen permettant d'accrocher dès le titre de l'article l'intérêt du lecteur, comme si le débat sur l'infrastructure laissait place à une personnalisation des confrontations politiques qui pourrait avoir lieu sur d'autres sujets. Le traitement du corridor méditerranéen fait donc écho dans la presse au débat politique national et en particulier à sa dimension interrégionale. Les jeux d'oppositions et les aspirations européennes des acteurs régionaux dessinent un schéma des relations politiques entre les différents échelons, adossé à un système de représentations territoriales où les régions méditerranéennes en quête de construction d'un front commun tissent des relations tendues avec le gouvernement central et avec les régions du corridor central, tout en entretenant une relation privilégiée avec les instances européennes (*cf. Figure 26*).

Les acteurs institutionnels locaux – en particulier les acteurs urbains – sont très présents dans la presse où ils exposent leurs revendications, qui s'inscrivent souvent dans le même mouvement que celles des acteurs économiques de ces territoires. Le traitement que la presse accorde aux débats locaux touchant le corridor méditerranéen est intéressant. Par exemple, la ville de Tarragone a une position particulière vis-à-vis du projet de corridor méditerranéen, se démarquant à la fois de la position du gouvernement central et de celle des acteurs régionaux catalans (*cf. Encadré* 6). Il en va de même pour certaines villes d'Andalousie, comme Almeria ou Grenade qui, craignant par leur situation géographique de n'être pas incluses dans le projet, tentent d'occuper l'espace médiatique le plus souvent possible, notamment par des actions conjointes mises en scène dans la presse[682]. Le cas de Tarragone, située en Catalogne, à proximité de Barcelone, bien reliée au réseau à grande vitesse ainsi qu'aux réseaux

[681] En Espagne, si le PSOE et le PP dominent traditionnellement la scène politique, ils connaissent des déclinaisons régionales et locales nombreuses.
[682] « Los alcaldes de Lleida, Tarragona, Barcelona, Girona y Figueres celebran la aprobación del Corredor », *La Vanguardia*, 19 oct. 2011.

conventionnels de fret, et le cas des villes andalouses, excentrées par rapport à la frontière française ainsi que par rapport aux grands ports et mal desservies par les réseaux ferroviaires, renvoient à deux stratégies différentes. La première consiste à essayer d'obtenir des modifications concrètes du projet afin de servir les intérêts d'une ville nodale en position de force, tandis que la seconde a pour objectif essentiel de pérenniser l'inscription des villes en question sur la carte du corridor et d'utiliser l'espace médiatique comme un prolongement de celui du projet. Ces opérations fortement médiatisées ont un double impact, en termes de visibilité sur le plan des infrastructures, et en termes de mise en scène d'un consensus politique.

Encadré 6- Tarragone dans le débat sur le corridor méditerranéen

La position de Tarragone est celle d'une ville située sur la LGV Madrid-Barcelone, mais au sud du goulot d'étranglement qui la relie à Valdellós. Dans la presse, Tarragone est évoquée sous trois angles.

Le premier est celui des infrastructures : la presse semble lui accorder une attention importante en consacrant des articles à chaque retard dans la réalisation d'un équipement ou à chaque controverse sur son utilité[683]. En effet, la ville est concernée par l'ensemble des enjeux du corridor en matière d'infrastructures : la grande vitesse, le dédoublementd'un tronçon à voie unique et la mise en place de l'écartement européen par le troisième rail.

Le second angle est celui des prises de position des acteurs institutionnels urbains[684] qui utilisent la presse comme tribune pour affirmer leur soutien au projet de corridor méditerranéen en mettant publiquement à distance les querelles politiques entre la Catalogne et Valence (Tarragone et Castellón s'affichent conjointement) ainsi que les querelles de parti.

Enfin, le troisième angle est celui des acteurs économiques et de leurs revendications. De manière en apparence neutre, la presse se fait le porte-voix des industriels de la chimie et des autorités portuaires[685] en reprenant leurs propos.

[683] « Fomento afronta el fiasco de la estación del AVE de Tarragona », *El Periódico de Catalunya*, 27 mars 2009 ; Lorena Ortega, « Las obras del tercer carril de Valencia a Tarragona empezarán en 2013 », *El País*, 19 déc. 2012 ; L. Ballester, « La eliminación de la vía única entre Vandellós-Tarragona se retrasa a 2015 », art cit.

[684] Josep Vicent Boira i Maiques, « Murallas de Tarragona », *La Vanguardia*, 27 sept. 2013 ; « Alcalde de Tarragona: "El PP valenciano se equivoca de enemigo" », *El País*, 29 août 2013 ; « El PP de Castellón y Tarragona, contra el soberanismo catalán », *El País*, 26 sept. 2014.

[685] « Basf condiciona sus inversiones en Tarragona al corredor mediterráneo », art cit ; « Tarragona constituye un clúster químico de la mano del puerto y del sector », art cit ; « El Puerto de Tarragona y BCL piden unidad público-privada para rentabilizar el Corredor Mediterráneo », *La Vanguardia*, 26 avr. 2013.

La presse est donc une scène sur laquelle se rejouent les principaux actes de la politique régionale et nationale. Elle manifeste, par son traitement du corridor méditerranéen, une certaine unité entre les discours des acteurs politiques régionaux et les acteurs économiques qui semblent se servir de la tribune qu'est la presse pour présenter un front relativement uni dans la revendication d'un projet commun. La presse constitue, de ce point de vue, une scène dont le spectacle s'adresse à la fois au grand public – qui peut s'informer du projet – et à un public spécialisé attentif aux opérations de communication.

1.2.3 La presse, lieu d'un débat sur le corridor méditerranéen ?

La presse est également le lieu de prise de parole directe de certains acteurs de la société civile, qui s'expriment de manière régulière à propos du corridor méditerranéen. Leurs articles visent la plupart du temps à inscrire le sujet dans le cadre plus large du débat d'idées, de la perspective historique et géopolitique. Ils réagissent à l'actualité, mais avec un regard d'experts, en apparence surplombant par rapport à l'immédiateté des contingences politiques. Comme l'a montré Nacima Baron-Yellès dans un article consacré à la corruption urbaine[686], une proportion importante d'articles de presse sur les questions d'aménagement du territoire est signée par des « experts », géographes, sociologues, architectes, urbanistes…

Dans le cas qui nous occupe, deux universitaires ont une présence particulièrement forte dans les journaux. Il s'agit d'une part de Josep Vicent Boira[687], Professeur de Géographie à l'Université de Valence, et d'autre part de Germà Bel[688], Professeur d'Économie à l'Université de Barcelone. Le premier propose dans ses tribunes d'inscrire le corridor méditerranéen dans un contexte politique et surtout territorial plus large que le simple axe littoral. Il s'attache à ancrer le corridor méditerranéen dans le contexte de l'européanisation et de la mondialisation des échanges, soulignant l'importance des partenaires économiques des régions méditerranéennes, ainsi que la nécessité de penser le sujet à travers les intérêts de l'ensemble des acteurs concernés, parmi lesquels les partenaires européens. Le second,

[686] Nacima Baron-Yelles, « Les Espagnols face à la corruption urbaine », *Géographie et cultures*, 1 juillet 2010, nº 74, p. 43‑54.
[687] Josep Vicent Boira i Maiques, « En la luna de Valencia », *La Vanguardia*, 15 sept. 2012 ; J.V. Boira i Maiques, « Murallas de Tarragona », art cit ; Josep Vicent Boira i Maiques, « El mapa como principio del discernimiento », *La Vanguardia*, 13 nov. 2013 ; J.V. Boira i Maiques, « Un corredor alemán », art cit ; J.V. Boira i Maiques, « Un corredor chino », art cit ; J.V. Boira i Maiques, « Los otros y Catalunya », art cit.
[688] G. Bel i Queralt, « Corredor para todos », art cit ; G. Bel i Queralt, « Un gobierno isabelino », art cit ; Germà Bel i Queralt, « Inversiones erre que erre », *La Vanguardia*, 7 oct. 2014.

économiste engagé, propose des analyses qui mettent au centre la question de la rentabilité des infrastructures, et critiquent sur cette base les propositions d'investissement du gouvernement central, lequel agirait, en matière de transport, selon des modèles politiques hérités et non selon une rationalité socio-économique.

À ces deux noms très présents dans les journaux, et en particulier dans *La Vanguardia*, s'ajoutent ceux de quelques autres universitaires qui écrivent de manière moins récurrente dans la presse pour exprimer leur point de vue d'experts. Parmi eux, Xavier Sala i Martín[689], économiste libéral de l'Université de Columbia, né en Catalogne, propose une analyse du corridor qui se veut dépassionnée. Enfin, de nombreux articles sont publiés par des journalistes de professions qui sont en même temps professeurs associés à l'université, à l'instar de Salvador Enguix[690] (Professeur associé en Sciences de la Communication à l'Université de Valence), signataire de nombreuses tribunes dans *La Vanguardia.* Ses articles sont plus proches de l'actualité, mais ils témoignent également d'un souci d'analyse des macrostructures comme les relations avec la France ou les liens entre entrepreneurs et politiques.

Les membres de la société civile issus de l'université s'appuient sur la presse pour donner un écho à leur expertise ou tout au moins pour exprimer un avis politique sur le corridor méditerranéen sous couvert d'une parole d'expert. Ils sont en réalité partie prenante de la politique espagnole et liés aux milieux économiques, auxquels ils fournissent un vernis d'acceptabilité sociale. Ces universitaires proposent d'inscrire le corridor méditerranéen dans un contexte élargi géographiquement, historiquement et scientifiquement, en faisant généralement appel aux niveaux de réflexion européen et mondial (*cf. Figure 26*), ce qui place le corridor méditerranéen dans des rapports de force politiques et des contextes territoriaux complexes.

[689] Xavier Sala i Martín, « ¿Cuál es la importancia del corredor mediterráneo? », *La Vanguardia*, 25 févr. 2013.
[690] S. Enguix, « El PP valenciano sale en defensa de Ana Pastor », art cit ; Salvador Enguix, « Francia se decanta por el corredor mediterráneo », *La Vanguardia*, 9 juin 2010 ; Salvador Enguix, « Boira pide recuperar el espíritu emprendedor valenciano », *La Vanguardia*, 21 juin 2012 ; Salvador Enguix, « Empresarios de Catalunya y Valencia dibujan una gran región económica », *La Vanguardia*, 14 févr. 2013 ; Salvador Enguix, « Aviso de las patronales valencianas: "Catalunya es nuestro mejor cliente" », *La Vanguardia*, 9 juill. 2014 ; S. Enguix et M.J. Carchano, « Empresarios catalanes y valencianos reclaman el corredor mediterráneo », art cit.

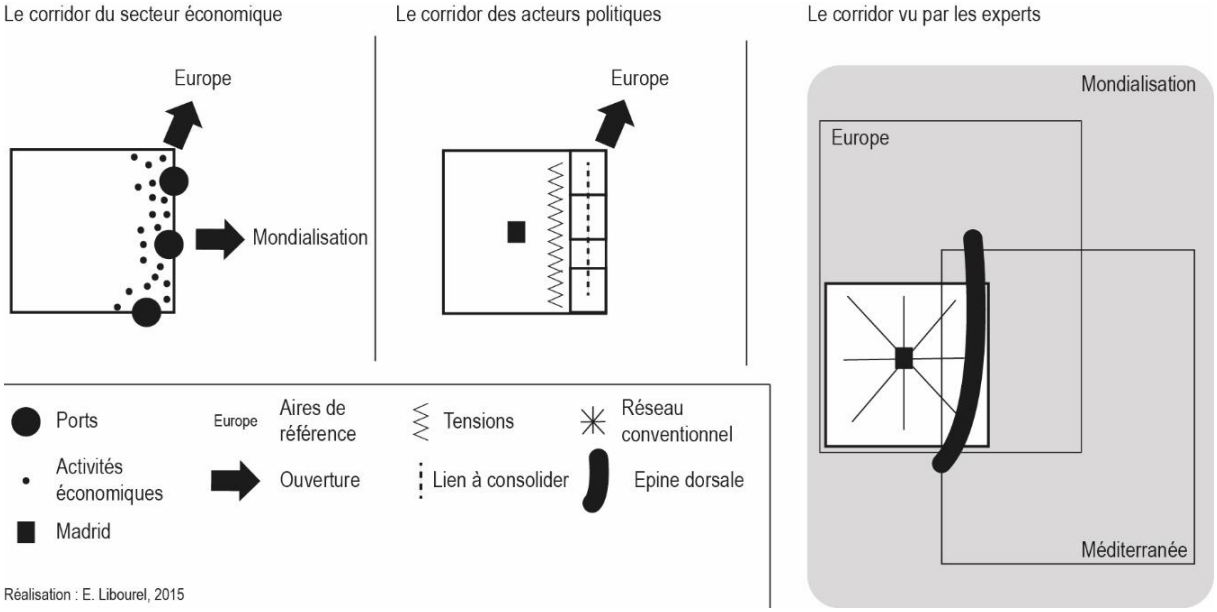


Figure 26- Visions territoriales du corridor méditerranéen d'après la presse

Le corpus étudié témoigne ainsi d'une très forte présence du corridor méditerranéen dans la presse espagnole, qui relaie avec une certaine vigueur les débats sur le sujet, notamment dans ses éditions régionales. Elle donne largement la parole aux acteurs institutionnels et économiques, notamment dans le contexte des campagnes électorales, et les journaux sont utilisés comme tribunes, comme scènes pour la diffusion de discours et de représentations. À travers l'analyse d'un corpus de presse, on retrouve les trois grandes catégories d'acteurs du corridor méditerranéen et on perçoit les représentations du corridor méditerranéen qu'elles construisent à travers différents types de discours normés pour les exposer à la fois au citoyen et aux spécialistes du sujet. Il y a toutefois une forte interpénétration de ces discours. Leur coprésence participe de la diffusion d'un certain nombre d'informations ainsi que de représentations sur le corridor.

2 Le corridor méditerranéen, bruit de fond du débat politique dans la société civile ?

L'étude de la presse écrite permet de montrer les différentes facettes du traitement du corridor méditerranéen comme thème d'actualité ainsi que l'instrumentalisation des médias par les acteurs du projet. En revanche, elle ne permet que très peu de percevoir le degré de conscience du débat et de l'objet parmi les citoyens. Afin de vérifier quel en est l'impact sur le public, une analyse peut être consacrée à une autre forme de médiatisation et de diffusion :

celle des blogs et sites internet. Les textes et les caricatures qui s'y trouvent illustrent la manière dont la société reçoit les discours véhiculés par la presse. De ce point de vue, les satires du corridor participent de la politisation de l'objet en déconstruisant les enjeux politiques qui le sous-tendent.

2.1 Les blogs, un certain regard sur le corridor méditerranéen

Les blogs font partie des modes d'expression de la société civile. Ils sont généralement édités par des individus qui s'expriment en leur nom propre et qui, de ce fait, manifestent un certain point de vue. Ils entretiennent toutefois des liens forts avec la presse, au contenu de laquelle ils empruntent leurs sujets et à laquelle ils réagissent. Disponibles en ligne, ils ont une diffusion potentielle très large. Pour l'étude du corridor méditerranéen, ce média est intéressant parce qu'il diffuse des représentations le plus souvent iconographiques, indépendantes de celles qui sont produites par les acteurs. Ils offrent donc un regard décentré, et souvent critique, sur l'objet d'étude.

2.1.1 Étudier les blogs : aspects théoriques et pratiques

Les blogs sont des sites personnels développés par des internautes avec des objets très divers – du plus sérieux au plus futile – offrant la possibilité de partager des réflexions et des contenus avec d'autres internautes et de recueillir éventuellement leur avis sur ces contenus. Depuis les années 2000, et avec la multiplication de ces blogs, des travaux de recherche sont consacrés à leur étude, notamment en sciences de la communication[691]. Parmi eux, la thèse de Nolwenn Hénaff[692] étudie le statut de la parole émise dans ce cadre, entre expression libre et contraintes, entre apparente authenticité des propos et instrumentalisation ou médiatisation des contenus des blogs. D'après l'auteur :

[691] Annabelle Klein, « Les homepages, nouvelles écritures de soi, nouvelles lectures de l'autre », *Spirale, Nouveaux outils, nouvelles écritures, nouvelles lectures*, 2001, vol. 28, p. 67-83 ; Annabelle Klein, « Les pages personnelles, entre savoirs informels et identités médiatisées », *Recherches en Communication*, 2002, nº 15, p. 49-62 ; Olivier Galibert, *Les communautés virtuelles : entre marchandisation, don et éthique de la discussion*, Thèse de doctorat, Université Grenoble 3, Grenoble, 2003, 1232 p ; Olivier Galibert, « La transparence dans les communautés virtuelles. Entre liberté d'expression, instrumentalisation marchande et surveillance », *MEI. Media et information*, 2005, nº 22, p. 83-92 ; Annabelle Klein, « Entre médiation et médiatisation, dynamiques identitaires en jeu dans les dispositifs d'autopublication sur Internet », *ESSACHESS-Journal for Communication Studies*, 2010, nº 06, p. 147-161.

[692] Nolwenn Hénaff, *Parole authentique versus parole instrumentalisée : le pouvoir communicationnel des blogs*, Thèse de doctorat, Université Rennes 2, Rennes, 2008, 471 p.

> « le phénomène de prise de parole sur la Toile agit directement sur les formats informationnels : nous observons ainsi
>
> - une plus grande part de subjectivité et d'expressivité dans les formats médiatiques (…)
> - une ouverture d'un espace pour des formes d'expertise publiques portées par des individus ou des collectifs de tous ordres corroborée avec un principe d'autorégulation collective qui donnent naissance à de nouveaux formats de discussion (…). »[693]

L'analyse des contenus des blogs doit donc prendre en compte cette double polarité où l'information transmise est le fait d'un individu s'exprimant en son nom propre – elle est donc difficilement vérifiable, ne répond pas à des normes précises, illustre un point de vue particulier – mais où, confrontée aux commentaires des internautes, elle tend à proposer une interprétation ou une analyse destinée aux lecteurs. Nolwenn Hénaff qualifie à ce sujet le blog « d'énoncé citoyen doté de pouvoir »[694].

Certains articles scientifiques consacrés aux blogs ou aux pages personnelles d'internautes proposent, dans une démarche systématique, des méthodes pour l'analyse de leur contenu. Ces méthodes sont fondées sur des procédés de lexicométrie à l'aide de logiciels spécialisés, ainsi que sur les méthodes de l'analyse linguistique[695]. Elles requièrent la collection d'un corpus étendu de sites et l'utilisation d'outils informatiques adéquats. Étant donné que l'analyse des blogs n'est pas centrale dans notre propos mais apporte un éclairage d'appoint pour le sujet, nous nous en tiendrons à une démarche empirique, fondée sur la recherche et la sélection de quelques blogs intéressants par mots-clés, en portant un intérêt particulier à l'iconographie. En effet, en l'absence de blogs spécifiquement consacrés au corridor méditerranéen, il est nécessaire de rechercher les contenus s'y rapportant dans des pages consacrées au thème du rail en Espagne ou à des questions politiques ou de société. Ce sont donc principalement les réactions à des éléments d'actualité qui construisent des discours critiques ou satiriques sur le corridor. Le mode d'expression qui s'est avéré le plus intéressant sur le sujet, parce qu'il apporte un regard critique mêlant plusieurs dimensions, est la caricature.

---

693 *Ibid.*, p. 392‑393.
694 *Ibid.*, p. 391.
695 Olivier Brice, Cécile Favre et Sabine Loudcher, « Analyse OLAP sur des tweets et des blogs : un retour d'expérience », Luxembourg, Extraction et gestion des connaissances, 2015 ; Matthieu Vernier et al., « Catégorisation des évaluations dans un corpus de blogs multi-domaine », *Revue des nouvelles technologies de l'information*, 2009, p. 45-70.

2.1.2 Le corridor méditerranéen dans les blogs, une question d'actualité parmi d'autres ?

Les blogs qui parlent du corridor méditerranéen ne lui sont pas spécifiquement consacrés. En général, il s'agit de blogs qui ont pour objet des thèmes politiques, économiques ou sociaux auxquels la question du corridor méditerranéen fait écho. Nous retiendrons en particulier trois blogs qui consacrent des articles au corridor méditerranéen.

Le blog Geotren[696] est consacré à l'actualité dans le domaine ferroviaire en Espagne (infrastructures, matériel roulant, politique des transports), et dans une moindre mesure à l'étranger (une rubrique internationale regroupe quelques articles). Sa principale activité est de mettre en ligne la documentation officielle concernant ce secteur, faisant ainsi un travail de veille, notamment à partir des ressources du *Ministerio de Fomento*. Les brèves analyses associées à chaque publication sont relativement neutres. En ce qui concerne le corridor méditerranéen, le blog reprend l'ensemble des annonces de planification et regroupe les documents s'y rapportant. Ses commentaires soulignent le plus souvent les retards de réalisation et mettent en avant les incertitudes ou les points mal définis de ces plans. Toutefois, Geotren n'est pas un blog d'opinion, au sens où ses publications ont un ton plus informatif que polémique.

À l'inverse, le blog *Zona Mileurista*[697] – rebaptisé récemment *Zona Sub-Mileurista* à cause de la baisse du salaire auquel le titre fait référence – a un parti-pris très clairement engagé. En effet, son titre même fait référence à la génération dite des « *mileuristas* », c'est-à-dire des jeunes diplômés gagnant autour de 1 000 euros par mois. Ce néologisme a été créé en 2005 par Carolina Alguacil dans un courrier publié dans le journal *El País* où elle le définissait ainsi :

> « Le *mileurista* est ce jeune, de 25 à 34 ans, diplômé, bien préparé, qui parle plusieurs langues, a des diplômes supérieurs, des masters et des stages. (…) Il peut être satisfait, car après deux renouvellements de son contrat on lui a donné un CDI (…). Il est dans le monde du travail depuis trois ou quatre ans, et s'il a de la chance, il a cotisé pour la moitié de ce temps. (…) Ce qui est dommage, c'est qu'il ne gagne pas plus de mille euros, sans heures supplémentaires, et mieux vaut ne pas se plaindre.
> Le *mileurista* a décidé de quitter la maison depuis longtemps, et il dépense plus du tiers de son salaire en loyer (…).

[696] *Corredor mediterraneo*, http://www.geotren.es/blog/tag/corredor-mediterraneo/, (consulté le 16 mai 2015).
[697] *La Zona Mileurista*, http://zonamileurista.blogspot.fr/, (consulté le 16 mai 2015).

> Le *mileurista* n'épargne pas, n'est pas propriétaire, n'a pas de voiture, n'a pas d'enfants, vit au jour le jour[698]. »[699]

Le blog *Zona Mileurista* publie des articles, quasi systématiquement accompagnés de caricatures, sur des thématiques d'actualité touchant à la politique, à l'économie et à des questions de société. Les transports ne sont pas un objet en soi pour ce site, mais ils sont fréquemment évoqués, notamment les grands projets de corridors et de lignes à grande vitesse, à travers la question de leur financement et des priorités d'investissements de l'État. En effet, le blog est très critique vis-à-vis des gouvernements successifs et de leur gestion de l'argent public, mettant en avant la dégradation du système social espagnol en temps de crise économique. Ces thèmes sociaux sont fréquemment mis en balance avec les grands projets d'investissements (aéroports, réseau ferroviaire…). *Zona Mileurista* porte également un regard satirique sur les personnages politiques et leurs prises de position.

Enfin, le blog du caricaturiste catalan Andreu Faro[700] est intéressant parce qu'il traite de divers thèmes de l'actualité espagnole, avec une prédilection pour les sujets touchant à la Catalogne. Le blog regroupe les dessins de l'artiste, qui ne sont jamais accompagnés d'articles. L'auteur y expose une vision critique adossée à un fait d'actualité précis, mais associée à une lecture politique plus transversale. Il pose notamment de manière très claire la question du rapport entre pouvoir central et Communautés autonomes, ainsi que le rôle de l'Union européenne dans les processus espagnols de prise de décision.

2.2 De quoi le corridor méditerranéen est-il le signe ?

Une requête dans les moteurs de recherche sur le thème du corridor méditerranéen fait apparaître les représentations cartographiques issues des acteurs institutionnels ou des *lobbies*. Celles-ci sont parfois détournées ou commentées dans le cadre de billets de blog. Toutefois, les images les plus intéressantes publiées sur le corridor méditerranéen sont les caricatures (*cf. Annexe 9*) qui, portant sur ce thème, l'inscrivent dans le cadre d'une satire politique et dans le contexte de la perception économique et sociale des grands projets d'infrastructures. Les

[698] "*El mileurista es aquel joven, de 25 a 34 años, licenciado, bien preparado, que habla idiomas, tiene posgrados, másteres y cursillos. (…) Quiere sentirse satisfecho, porque al cabo de dos renovaciones de contrato, le han hecho fijo (…). Lo malo es que no gana más de mil euros, sin pagas extras, y mejor no te quejes.*
El mileurista hace tiempo que decidió irse de casa, y gasta más de un tercio de su sueldo en alquiler (…).
El mileurista no ahorra, no tiene casa, no tiene coche, no tiene hijos, vive al día."
[699] Carolina Alguacil, « Yo soy "mileurista" », *El País*, 21 août 2005.
[700] Faro, *Humor. Chistes. Humor Gráfico. Cartoon. Caricaturas. Ilustración*, http://www.e-faro.info/, (consulté le 16 mai 2015).

caricatures sélectionnées ici peuvent être regroupées en fonction de leur thème principal et de l'objet central de la critique qui y est exprimée.

2.2.1 La réalisation du corridor méditerranéen et ses retards, objets de railleries

Réapparu sur le devant de la scène dans la seconde moitié des années 1980 avec l'Euromed, le projet de corridor méditerranéen espagnol est surtout réactivé comme un objet politique dans les années 1990 et 2000 avec son inclusion dans les RTE-T. Depuis lors, le sujet est un serpent de mer : les travaux entrepris changent de nature avant leur achèvement, le début des travaux à venir est toujours repoussé, les retards s'accumulent et la fin du chantier est sans cesse remise.

Figure 27- Les retards du corridor méditerranéen vus par José Ángel

Source : José Ángel[701]

« - Je trouve ça très bien que tu t'adonnes au bricolage maintenant que tu es à la retraite, mais faire le corridor méditerranéen à toi tout seul, c'est exagéré !
- Mais pour moi c'est un plaisir ! Je le fais pour m'occuper, et quand ils se mettront d'accord, je l'aurai déjà fini ! »

[701] *Fomento anima a empresarios e inversores a participar en el Corredor Mediterráneo*, http://noticias.spainhouses.net/2012/04/fomento-anima-a-empresarios-e-inversores-a-participar-en-el-corredor-mediterraneo/ , 12 avril 2012, (consulté le 16 mai 2015).

Ces retards à répétition, relayés abondamment par la presse à chaque annonce du *Ministerio de Fomento* et à chaque promesse de date d'achèvement, sont devenus le premier sujet de plaisanterie. Lors des entretiens menés avec les acteurs du corridor, la question de l'horizon temporel de son achèvement suscitait la plupart du temps des réponses évasives ou une résignation dans l'attente du prochain report. Les caricaturistes se sont également emparés de ce sujet, comme en témoigne cette caricature (*cf. Figure 27*) publiée dans la rubrique d'actualités d'un site internet par ailleurs consacré à l'immobilier en Espagne. L'article dans lequel elle s'insère porte sur une promesse de financement du corridor méditerranéen par le *Ministerio de Fomento* à hauteur d'1,2 milliard d'euros[702]. Le choix de cette image est intéressant car il met d'emblée en doute la réalité de l'annonce en question, thème récurrent dans les caricatures (*cf. Figure 29 et Figure 30*). En effet, l'auteur insiste sur le fait que la mise en œuvre du corridor est une question de volonté politique et non de moyens. En outre, la prise en charge de sa construction par un personnage faisant du « bricolage » est à double sens : elle souligne la longueur des délais et suggère que les arguments techniques souvent avancés pour justifier les retards ne sont en réalité qu'une manière de masquer les dissensions politiques autour du corridor méditerranéen, tandis que les actions ponctuelles d'aménagement autour de telle ou telle ville apparaissent comme des rustines reportant la réalisation de l'infrastructure dans son ensemble. Au-delà de l'anecdote, cette caricature montre bien que le corridor est d'emblée inscrit par les observateurs dans un jeu géopolitique qui dépasse la simple question de l'infrastructure. À travers cette caricature, le détachement de l'opinion à l'égard du discours politique et de ses avatars, parmi lesquels les annonces et promesses médiatisées, se fait clairement sentir.

Le décalage entre les promesses de corridor méditerranéen et l'absence de réalisation de cet axe dans le temps long est central. Andreu Faro publie sur son blog des caricatures portant sur l'actualité politique espagnole. Ainsi, en février 2012, le débat sur le choix entre un corridor méditerranéen et un corridor central est vif, et la pression de la Catalogne pour obtenir que le tracé méditerranéen soit déclaré prioritaire par le gouvernement central s'accroît[703]. Le moment du Carnaval fournit au caricaturiste catalan l'occasion de railler la présence-absence de cette infrastructure qui, quoiqu'au centre des débats, ne voit pas sa mise en œuvre

[702] *Ibid.*

[703] « Fomento afirma que el Corredor Mediterráneo será "una realidad" y defiende su compatibilidad con el Eje Central », *Nueva Alcarria*, 17 juin 2011 ; M.J. Carchano, « Cospedal, Aguirre, Rudi y Monago piden apoyo a Blanco para el corredor central », art cit ; María Fabra, « Fomento califica de "compatibles" los corredores central y mediterráneo », *El País*, 7 sept. 2011 ; « Josefina Cruz destaca que Andalucía apuesta tanto por el Corredor Mediterráneo como por el Central », *La Vanguardia*, 14 sept. 2011 ; « Cospedal asegura que el Corredor Central No es incompatible con ningún otro eje vertebrador de mercancías y pasajeros », art cit.

approcher (*cf. Figure 28*). Le choix de ce moment est révélateur de la distanciation vis-à-vis de la scène politique, au sens théâtral du terme. Le personnage qui a décidé de se déguiser en corridor méditerranéen est en retard, et l'on suggère qu'il pourrait bien ne jamais arriver. Ce premier niveau de lecture de la caricature est complété par une phrase en pied de page qui suggère de manière humoristique que Tarragone est abandonnée en termes de financements d'infrastructures, puisque ces dernières sont nues, ne reçoivent pas les dotations dont elles auraient besoin d'après les acteurs institutionnels et économiques locaux et régionaux (*cf. Encadré 6*).

Figure 28- Les retards du corridor méditerranéen vus par Faro

Source : Faro[704]

« Carnaval – Mauvaises nouvelles pour le corridor méditerranéen de marchandises
- On attend Carlos ?
- En quoi est-il déguisé ?
- En corridor méditerranéen.
- Ouhlà… Il n'arrivera jamais.
À Tarragone pour te déguiser en infrastructure, il suffit de mettre une main devant et l'autre derrière. »

La réalisation du corridor méditerranéen et ses retards successifs sont donc un sujet en soi pour les caricaturistes. À travers ce moyen, c'est une critique manifeste des processus de prise

[704] Faro, *Carnaval. Malas noticias para el corredor de mercancías del Mediterráneo*, http://www.e-faro.info/Imagenes/CHISTES/WChmes02/Acudits2012/120219.carnaval.corredor.mediterraneo.disfraces.jpg , 19 février 2012, (consulté le 16 mai 2015).

de décision et de financement, et des conflits entre les décideurs qui est en germe. La satire politique est d'ailleurs au centre de la production d'images sur le corridor méditerranéen, soulignant l'importance de cette grille de lecture dans le débat.

2.2.2 Une satire politique du corridor méditerranéen

De nombreux articles de presse mettent en avant les personnalités politiques impliquées dans le processus de prise de décision du corridor méditerranéen. Des caricatures portant sur ces mêmes personnages politiques existent également. Elles les mettent en scène essentiellement dans deux situations : d'une part dans leurs discours de promesse du corridor méditerranéen, et d'autre part dans leurs oppositions ou dans les conflits entre régions ou échelons territoriaux.

Les personnalités politiques nationales sont au premier plan pour les annonces concernant le corridor méditerranéen. En effet, la politique des grandes infrastructures de transport étant une compétence exclusive du gouvernement central, c'est lui qui est non seulement chargé de faire les choix, de les assumer et de les présenter, mais aussi confronté aux revendications et aux récriminations émanant des régions dont le territoire est directement concerné par le projet de corridor. Les personnages politiques nationaux le plus souvent cités sont les ministres successifs du *Fomento* et les présidents du gouvernement espagnol. Ils sont particulièrement visés par les caricatures d'Andreu Faro lorsqu'il commente les effets d'annonce successifs du gouvernement. À ce titre, son travail s'inscrit dans la continuité et fait apparaître en 2011 le Ministre José Blanco (PSOE) du gouvernement Zapatero, puis en 2012, le Président du Gouvernement Mariano Rajoy (PP), dans des situations analogues.

En 2011, la crise économique a provoqué l'arrêt ou le retard de nombreux projets urbains, ainsi que de certaines grandes infrastructures. Toutefois, le *Ministerio de Fomento* maintient la plupart des projets, en particulier en matière ferroviaire (la liaison de Madrid à toutes les capitales régionales par AVE est toujours d'actualité). C'est dans ce contexte que Faro met en scène le Ministre promettant de grandes infrastructures – des « corridors méditerranéens » – à toute l'Espagne (*cf. Figure 29*). Cette appellation devient ici l'archétype des projets ambitieux dont la réalisation est toujours retardée. Les commentaires des spectateurs soulignent l'absence de deniers publics pour les infrastructures dans les poches immaculées du ministre, métaphores des caisses de l'État. La formule en pied de dessin raille l'attitude du

gouvernement par une référence intraduisible aux rois mages : Blanco serait l'un d'eux, mais il manquerait les deux autres et les chameaux, mettant ainsi le doigt sur les illusions de la politique gouvernementale.

Figure 29- José Blanco promettant des corridors

Source : Faro[705]

« Le Ministre Blanco promet des infrastructures en temps de crise
Le Ministre José Blanco promet des corridors méditerranéens à toute l'Espagne
- Comment s'appelle ce type ?
- Blanco.
- Ce doit être à cause de la couleur du fond de ses poches.
Le Gouvernement a déjà un ministre Blanc. Il ne lui manque plus que les ministres Noir et Blond et les chameaux. »

En 2012, la couleur du gouvernement central a changé, mais les promesses concernant le corridor méditerranéen demeurent, dans un contexte de révision des RTE-T par la Commission européenne[706]. Faro met en scène dans cette caricature (*cf. Figure 30*) un Président du Gouvernement hypocrite et opportuniste qui prendrait les Catalans pour des imbéciles en leur faisant croire qu'il soutient le corridor méditerranéen de même qu'il essaie de leur faire croire – lui qui est Galicien – à son attachement à la Catalogne. Cette question de

[705] Faro, *El Ministro José Blanco promete corredores del Mediterráneo a toda España*, http://www.e-faro.info/Imagenes/CHISTES/WChmes02/Acudits2011/111022.jose.blanco.ministro.corredor.mediterraneo.jpg , 22 octobre 2011, (consulté le 17 mai 2015).

[706] « El corredor mediterráneo », *La Vanguardia*, 8 sept. 2011 ; Enric Juliana, « El asombroso corredor, por Enric Juliana », *La Vanguardia*, 16 nov. 2012 ; Fernando Trias de Bes, « La rivalidad Madrid-Barcelona », *La Vanguardia*, 2 déc. 2012.

l'appartenance territoriale est importante car les investissements pour la construction d'une LGV Madrid-Galice, à la rentabilité contestée, sont supérieurs à ceux consentis pour le corridor méditerranéen[707]. La versatilité supposée de Rajoy est soulignée par le commentaire final qui suggère que les promesses en politique n'ont qu'une durée de vie très courte. Cette caricature vise, au-delà du personnage ou du meeting, la question des priorités d'investissement. D'une part, elle met la question du corridor méditerranéen sur le plan plus large des choix en matière d'organisation du territoire national en faisant clairement référence à la Galice et à l'attachement du Président du Gouvernement à cette région. D'autre part, elle suggère l'opposition entre la Catalogne et le reste de l'Espagne (l'écriteau au pupitre proclame « La Catalogne, oui ! L'Espagne aussi ») et en fait une clé de lecture des choix gouvernementaux en matière d'infrastructures.

Figure 30- Mariano Rajoy en meeting à Tarragone[708]

« Rajoy en meeting à Tarragone
- Et je le dis haut et fort : je suis fier d'être Espagnol et Catalan.
- Monsieur Mariano, vous êtes de Saint-Jacques. Vous nous prenez pour des idiots ?
- C'est ce que vous semblez être… Auparavant, je vous ai promis le corridor méditerranéen et vous n'avez rien dit.
Quel est le point commun entre les promesses électorales et la peau des serpents ?
Qu'elles durent environ 4 à 8 semaines. »

[707] « El AVE gallego supera en inversión a todo el corredor mediterráneo », *La Vanguardia*, 2 oct. 2012.
[708] Faro, *Rajoy de mítin en Tarragona*, http://www.e-faro.info/Imagenes/CHISTES/WChmes02/Acudits2012/121113.rajoy.mitin.catalan.gallego.corredor.mediterraneo.jpg , 13 novembre 2012, (consulté le 17 mai 2015).

Dans ces deux caricatures, le dessin représente les hommes politiques à la tribune, s'adressant à un public dans lequel un ou deux individus prennent la parole pour critiquer celle du représentant du gouvernement. Cela renforce la perception du discours politique espagnol comme un théâtre sur lequel évoluent des acteurs dont l'identité (ou l'appartenance politique) importe peu parce qu'ils se relaient pour tenir des propos similaires, pour rejouer la même pièce à quelques mois ou à quelques années d'intervalle. Les personnages du public représentent, dans leurs propos, la distanciation de l'opinion vis-à-vis des promesses et le désenchantement des citoyens.

Par ailleurs, les personnalités politiques sont également représentées dans leurs conflits entre elles, notamment à travers les oppositions entre régions ou entre le gouvernement central et certaines régions (*cf. Chapitre 4*). À travers les individus caricaturés, c'est donc le fonctionnement institutionnel espagnol qui est visé. Le poids politique des différentes Communautés autonomes et des provinces dans la définition des priorités en matière d'infrastructures de transport est en effet un thème important dans le débat sur le corridor méditerranéen. Son évocation témoigne également de la désillusion de l'opinion publique quant au rôle des différents échelons politiques et quant aux processus de prise de décision qui les impliquent. Ce sentiment touche tout autant la politique nationale espagnole que le rapport à l'Union européenne.

Cette caricature parue en 2013 dans un billet du blog *Zona Mileurista* (*cf. Figure 31*) met en scène Ana Pastor, Ministre du Fomento, au centre, et Luisa Fernanda Rudi, Présidente de la Députation générale d'Aragon ainsi que du PP aragonais, à droite, dans une négociation avec l'Union pour obtenir des financements. Le représentant (anonyme) des institutions européennes refuse pour la troisième fois de financer le corridor central, qui occupe pourtant une place importante dans le débat espagnol, et qui est un cheval de bataille des provinces situées à l'écart du corridor méditerranéen. Luisa Fernanda Rudi, représentant l'Aragon, semble tenir un discours double, appuyant par la parole les revendications d'Ana Pastor mais tenant dans son dos une pancarte qui proclame le contraire[709]. En outre, la scène est présentée de telle manière que l'Union européenne semble être un guichet distributeur de subventions. Cette caricature fait émerger deux points fondamentaux. Le premier est celui du choix entre corridor méditerranéen et corridor central, choix d'autant plus complexe que les personnalités

[709] En septiembre 2015, un accord est d'ailleurs conclu entre l'Aragon et la Communauté valencienne autour de la connexion du port de Valence au corridor méditerranéen et de son utilisation possible comme débouché pour l'Aragon.

PP des régions du corridor central comme Luisa Fernanda Rudi ou María Dolores de Cospedal, Présidente de la *Junta* de Castille-La Manche et Secrétaire générale du PP, ont des rôles très importants dans le parti du gouvernement au niveau national. Le second est celui de la rentabilité des grandes infrastructures projetées en Espagne : tous les tracés d'AVE et de corridors sont soumis à des critiques sur leur rentabilité socio-économique, mais le corridor méditerranéen semble être le plus rentable. Toutefois, les investissements faits en Espagne, comme dans d'autres pays, répondent plus volontiers à des considérations d'aménagement et d'équité territoriale qu'à des préoccupations de rentabilité, posture qui devient difficile à défendre en temps de crise.

Figure 31- La question de l'inscription du corridor central dans les RTE-T

Source : *Zona Mileurista*[710]

« - Je vous le répète pour la troisième fois, il n'y a pas de fonds européens pour le corridor central : ce n'est pas rentable.
- On serait bien s'il fallait penser à la rentabilité quand on fait des travaux publics.
- Faut pas nous prendre pour des Catalans !
L'Aragon aussi veut le corridor méditerranéen. »

Ainsi, les caricatures qui se concentrent sur des personnalités politiques espagnoles mettent certes l'accent sur des événements les impliquant directement, mais elles pointent le doigt sur des questions plus larges concernant l'orientation politique des projets et le fonctionnement institutionnel du pays. Le corridor méditerranéen est l'un des révélateurs possibles de ces problématiques, que d'autres sujets pourraient tout aussi bien soulever. C'est en réalité un scepticisme profond de l'opinion publique envers le discours politique et une désillusion des

[710] APU, *Fracasa otro intento en favor del corredor central*, http://zonamileurista.blogspot.fr/2013/01/fracasa-otro-intento-en-favor-del.html , 2 janvier 2013, (consulté le 16 mai 2015).

citoyens face à une scène de théâtre où les personnalités politiques apparaissent comme les acteurs quasi interchangeables, et où l'issue de la pièce est prévisible ; on sait par avance que les projets n'aboutiront pas.

2.2.3 Une critique des priorités d'organisation du territoire

Les logiques présidant aux choix en matière d'aménagement du territoire sont visées par les caricaturistes à travers les personnalités politiques qui les présentent, mais également de manière plus directe. La question de ces choix est souvent abordée par la mise en scène du face à face entre deux projets ou entre deux visions du territoire.

Figure 32- AVE galicien ou *Cercanías* catalanes ?

Source : *Zona Mileurista*[711]

« - Une mauvaise et une bonne nouvelle. La mauvaise est qu'il n'y a pas un euro pour réparer les trains régionaux en Catalogne. Et la bonne, c'est que nous amènerons l'AVE à Badajoz et en Galice.
- Nous savons bien que cela réjouit votre cœur solidaire. »

L'opposition entre projets dans les choix d'investissements ne se fait pas seulement à l'échelle des grands corridors. C'est l'ensemble des réseaux d'infrastructures qui est en cause, comme le montre cette caricature issue du blog *Zona Mileurista* (*cf. Figure 32*). Elle montre les trains régionaux catalans en mauvais état et Ana Pastor commentant la situation avec Mariano Rajoy. La Ministre annonce qu'aucun investissement ne sera fait pour améliorer la situation

[711] APU, *El estratégico corredor del Mediterráneo en segundo plano*, http://zonamileurista.blogspot.fr/2012/04/el-estrategico-corredor-del.html , 7 février 2012, (consulté le 16 mai 2015).

en Catalogne[712], mais que la grande vitesse Madrid-Galice et Madrid-Estrémadure sera bien mise en place. D'une part, cette opposition souligne le choix fait en faveur des infrastructures prestigieuses comme l'AVE au détriment des infrastructures conventionnelles pourtant les plus utilisées en nombre de voyageurs. D'autre part, elle réitère l'opposition es régions du corridor méditerranéen au reste de l'Espagne. La question posée ici est moins celle du personnel politique que celle des priorités budgétaires de long terme et des choix territoriaux.

Par ailleurs, cette question de l'organisation du territoire est également posée dans son ensemble dans le double contexte national et européen. Dans un article publié le 20 octobre 2011, *La Vanguardia* rapporte les propos de Siim Kallas, alors Commissaire européen aux Transports selon lesquels « en Espagne, tout ne doit pas nécessairement passer par le centre »[713]. Ces propos confirmant le poids du corridor méditerranéen comme axe prioritaire des RTE-T, font référence au modèle radial de développement du réseau de transports. L'article est accompagné d'une caricature de Toni Battlori (*cf. Figure 33*) qui illustre avec humour la fin supposée du modèle radial espagnol en l'assimilant à une araignée – dont les pattes seraient les principaux axes de communication – qui quitte le pays en direction de l'Europe en constatant que le modèle qu'elle représente n'est plus d'actualité. L'Europe, par la voix de son Commissaire aux Transports, est ici convoquée pour justifier le corridor méditerranéen au nom d'un rééquilibrage du territoire vis-à-vis de la capitale, Madrid.

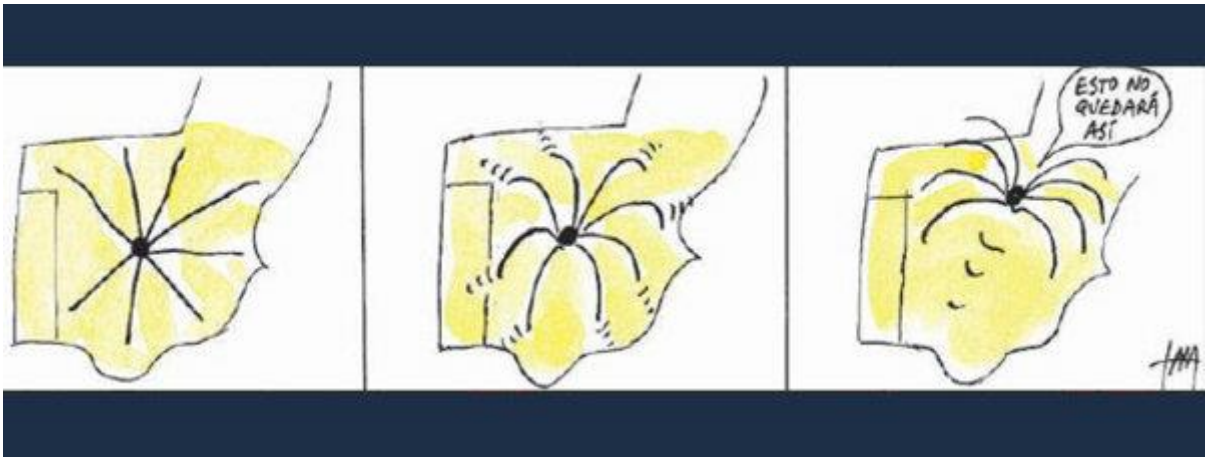


Figure 33- Pérennité du modèle radial espagnol ?

Source : *La Vanguardia*[714]
« Ça, ça ne va pas rester comme ça. »

[712] En Catalogne, il existe deux réseaux régionaux : l'un – le réseau de *cercanías* (ou *rodalies*) est géré par ADIF et desservi par Renfe, l'opérateur national, et l'autre est géré et desservi par FGC (*Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya*), l'opérateur de la Communauté autonome.
[713] Enric Juliana, « La hora del corredor mediterráneo », *La Vanguardia*, 20 oct. 2011.
[714] *Ibid.*

Le rôle de l'Europe dans les décisions concernant le corridor méditerranéen est assez souvent évoqué. Faro publie le 25 mars 2012 une caricature dont le contexte politique est particulièrement important (*cf. Figure 34*). Le 22 mars, la Ministre Ana Pastor a voté à la Commission contre le projet porté par son propre gouvernement afin d'en obtenir une modification favorable au corridor central, mais l'inclusion du corridor méditerranéen dans la nouvelle version des RTE-T a tout de même été votée.

Figure 34- Corridor méditerranéen et corridor central

Source : Faro[715]

« L'Union européenne épaule le corridor méditerranéen
Dans une demeure avec de nombreux corridors, la chose la plus facile est de se perdre. »

Dans cette caricature, l'épisode est en toile de fond, et l'on voit un corridor central à l'ombre de l'arbre du gouvernement, tandis que le corridor méditerranéen, oublié au soleil, bénéficie quant à lui du parapluie européen, c'est-à-dire d'une protection plus prestigieuse et mobile, contrairement à l'arbre, donc susceptible de suivre les modifications du projet, mais aussi plus précaire. La métaphore architecturale finale suggère en outre la nécessité de faire un choix clair en faveur d'un seul corridor afin de ne pas se perdre, c'est-à-dire de ne pas gaspiller l'argent public en se dispersant. Le rôle de l'Union européenne est toutefois ambigu parce

[715] Faro, *La Unión europea respalda el corredor del Mediterráneo*, http://www.e-faro.info/Imagenes/CHISTES/WChmes02/Acudits2012/120325.corredor.mediterraneo.central.union.europea.quien.a.buen.arbol.jpg , 25 mars 2012, (consulté le 16 mai 2015).

qu'il apparaît à la fois comme une condition de la réalisation du corridor méditerranéen grâce aux financements des RTE-T, comme une planche de salut pour le projet qui, en étant inscrit parmi les corridors du réseau central, pourrait acquérir plus de poids dans la planification nationale, et être une fausse promesse supplémentaire.

Ainsi, les blogs et les caricatures sur le thème du corridor méditerranéen mettent en avant deux éléments principaux. Le premier est celui de la réalisation (ou non) du corridor méditerranéen et de ses modalités : il est mis en scène comme un serpent de mer de l'aménagement du territoire face auquel est clairement exprimée une désillusion de l'opinion. Le corridor est ainsi un objet symbolique de cette désillusion qui porte sur l'aménagement du territoire et plus généralement sur les politiques publiques. Il en découle le second élément central mis en avant dans le corpus qu'est le désenchantement des citoyens face à la politique à tous les niveaux (régional, national et européen). L'utilisation d'une métaphore du spectacle (du théâtre, de la représentation, du Carnaval) est à cet égard une image forte. L'étude des blogs et des caricatures témoigne d'une lecture distanciée des discours des acteurs sur le corridor méditerranéen, ainsi que du débat politique espagnol en général dont ces discours sont un symptôme.

3 La perception du corridor méditerranéen par les citoyens : un éclairage par le public étudiant

En dépit de l'omniprésence du corridor méditerranéen dans la presse et dans le débat politique, les conversations informelles avec des Espagnols donnent à penser que le corridor est un objet dont chacun a entendu parler sans toutefois en voir une connaissance précise. Afin d'avoir un aperçu de ce que les simples citoyens mettent derrière cet objet, un questionnaire a été mis en place, auprès d'un public restreint d'étudiants de premier et de deuxième cycle universitaire. Son objectif n'est pas de donner une image représentative de la perception du corridor méditerranéen dans la société, mais de proposer un éclairage décentré par rapport au reste du travail de recherche.

3.1 Choix méthodologiques et mise en œuvre de l'enquête

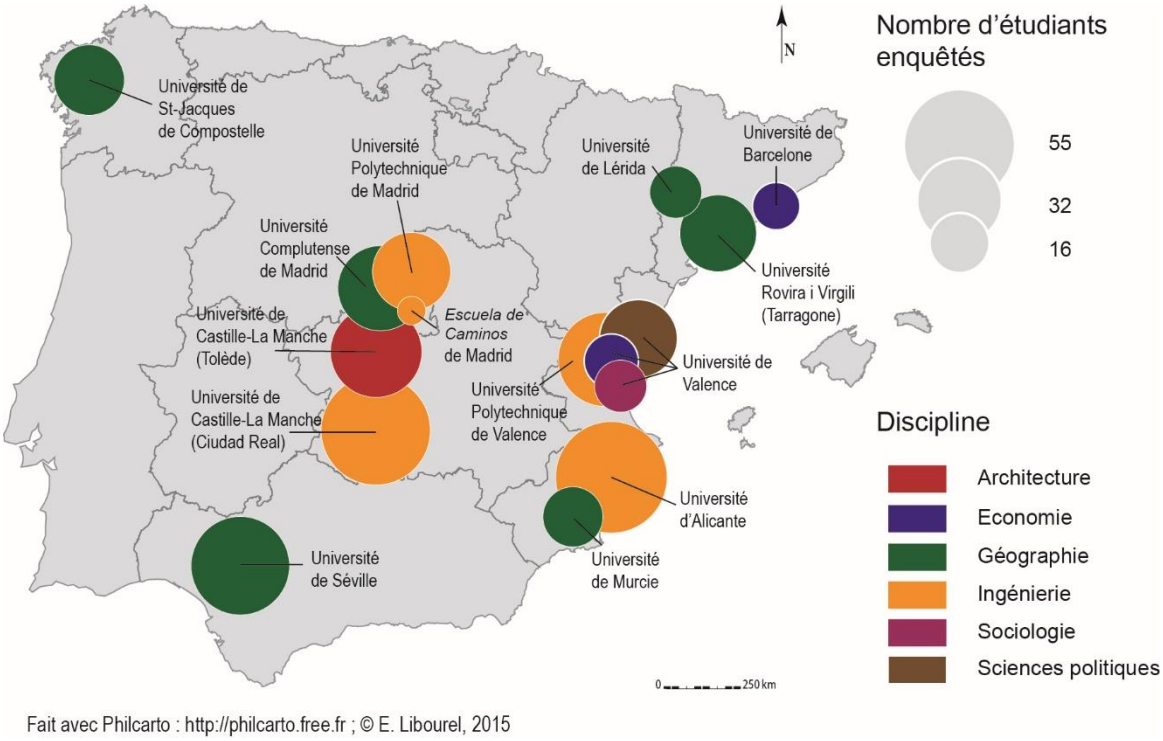
L'enquête mise en place a un double enjeu : il s'agit de savoir ce que les enquêtés savent ou non du corridor, et de recueillir leur propre définition – en termes de contenu et de signification – du corridor méditerranéen. L'objectif est de déterminer le degré de réception du débat politique sur le corridor méditerranéen et d'en faire apparaître les filtres éventuels.

3.1.1 Le public étudiant : intérêt et limites de l'échantillon

Il est apparu assez rapidement que les entretiens menés avec des acteurs économiques, politiques, institutionnels ou académiques, si nombreux fussent-ils, ne pouvaient donner qu'une vision orientée du corridor méditerranéen. En effet, le choix des personnes interrogées est directement lié à leur rôle d'acteurs ou d'observateurs du projet. De ce fait, tous ont un point de vue tranché sur l'objet dont il est question et sont, dans la grande majorité des cas, porteurs d'une opinion politisée. L'objectif du questionnaire adressé aux étudiants est d'apporter un éclairage secondaire et comparatif au travail d'analyse des entretiens réalisés. Faute de pouvoir avoir recours à un échantillon représentatif de la population, ce qui aurait supposé un très grand nombre d'enquêtes, et des moyens de diffusion et de recueil des données importants, nous avons fait le choix d'un questionnaire auprès d'un public ciblé[716].

Afin de disposer tout de même d'un échantillon suffisamment important pour que les résultats soient significatifs et d'une population enquêtée relativement homogène, le choix s'est porté sur des étudiants d'université. Ce choix avait également l'intérêt de garantir une diffusion facile des questionnaires grâce au concours des universitaires rencontrés, qui ont accueilli favorablement cette initiative. Seuls les contacts pris à Barcelone ont été problématiques, puisqu'ils n'ont, dans la majorité des cas, pas donné suite et que seuls quelques questionnaires ont pu être recueillis auprès de petits groupes d'étudiants[717]. Cet appui a permis de pallier l'impossibilité d'aller physiquement dans toutes les universités enquêtées, tout en garantissant le respect des protocoles d'enquête, si bien que l'ensemble des questionnaires a pu être rempli dans de bonnes conditions. Le public étudiant est également familier des enquêtes et a une forte propension à répondre aux questionnaires proposés durant les heures de cours.

[716] Raymond Quivy et Luc van Campenhoudt, *Manuel de recherche en sciences sociales*, Paris, Dunod, 2006, 272 p ; François de Singly, *Le questionnaire*, Paris, Armand Colin, 2012, 128 p.
[717] Germà Bel et Daniel Albalate, du Département d'Économie de l'Université de Barcelone, ont accepté de faire passer le questionnaire à leurs étudiants.



Carte 38- Cartographie des enquêtes

L'objectif était de réunir le plus grand nombre possible d'enquêtes venant d'université de différentes villes, en particulier celles de la côte méditerranéenne, mais également d'autres régions, afin de permettre une comparaison entre les réponses des étudiants des universités méditerranéennes et ceux d'autres universités (*cf. Carte 38*). Au total, un échantillon de 436 enquêtes a été réuni, dans 11 villes et 14 universités. Les questionnaires ont été remplis par des étudiants en géographie, ingénierie, économie, architecture, sciences politiques et sociologie. Ce nombre d'enquêtes est satisfaisant car il apparaît suffisant pour produire des résultats généralisables et pour faire des comparaisons entre le littoral méditerranéen et l'intérieur du pays.

3.1.2 Objectifs et élaboration des questionnaires

L'objectif des questionnaires est d'amener les étudiants à donner leur propre définition du « corridor méditerranéen » et à en formuler leurs représentations. Il ne serait pas pertinent de prétendre en déduire leur niveau d'information sur le sujet puisque l'infrastructure ferroviaire n'est pas encore réalisée, que les acteurs du corridor ont des opinions très divergentes, que les documents institutionnels européens et nationaux varient également sur la question, et

qu'enfin le terme de « corridor » lui-même est susceptible de renvoyer à des réalités très différentes.

Encadré 7- Résumé des questions posées dans la partie 2 de l'enquête

1. Quelle brève définition du corridor méditerranéen pouvez-vous donner ? (question ouverte)
2. Vous semble-t-il que le corridor méditerranéen soit plutôt « un projet » ou « une réalité » ? (QCM)
3. Parmi les termes suivants, lesquels selon vous sont les plus pertinentes pour décrire le corridor méditerranéen ? (QCM)
4. Le corridor méditerranéen peut être décrit comme appartenant à plusieurs champs. Lequel vous semble le plus pertinent ? (QCM)
5. Quelles provinces appartiennent selon vous au corridor méditerranéen ? (QCM)
6. Parmi les villes suivantes, lesquelles vous semblent avoir une position nodale sur le corridor méditerranéen ? (QCM)
7. D'après vous, quels sont les principaux objectifs du corridor méditerranéen ? (question ouverte)
8. Quels *lobbies* connaissez-vous comme liés au corridor méditerranéen ? (QCM)
9. À votre avis, quels sont les principaux acteurs du corridor méditerranéen ? (question ouverte)
10. À votre avis, quelle est l'extension maximale du corridor méditerranéen ? (question ouverte)
11. Quels effets pensez-vous que le corridor méditerranéen pourrait avoir ? (question ouverte)
12. D'après vous, quel est le rôle principal du gouvernement central ? (QCM)
13. D'après-vous, quel est le rôle principal de l'UE ? (QCM)
14. D'où viennent vos connaissances sur le corridor méditerranéen ? (QCM)

Le questionnaire a été divisé en 3 parties distinctes (*cf. Annexe 10*) : la première demande l'élaboration par l'étudiant d'une rapide carte mentale ou d'un schéma traduisant ce qu'est pour lui le corridor méditerranéen ; la seconde est une série de questions plus classiques mélangeant questions à choix multiples (QCM) et questions ouvertes ; la troisième demande à l'étudiant de choisir parmi 6 croquis inspirés par les premiers résultats de recherche celui qui se rapproche le plus de sa propre perception du corridor. Afin que les questions posées dans les parties 2 et 3 n'influent pas sur les productions de la première partie, celle-ci a été distribuée en premier, de manière séparée. Demander d'emblée aux étudiants enquêtés de tracer une carte ou un schéma du corridor méditerranéen est une manière de les faire entrer dans le sujet en les obligeant à réfléchir à ce qu'évoque pour eux ce terme. En l'absence d'autre indication, ils se trouvent obligés, pour réaliser le croquis, de déterminer la nature et l'extension spatiale du corridor méditerranéen. Par le choix des éléments figurant sur leur dessin, ils commencent à révéler l'idée *a priori* qu'ils en ont. Réalisées rapidement, ces cartes mentales sont nécessairement schématiques. Aucune consigne n'est donnée quant à

l'utilisation d'outils de dessin, la réalisation d'une légende, etc. Les résultats de cette partie de l'enquête seront exploités plus loin (*cf. Chapitre 9*). Dans la partie centrale du questionnaire, 14 questions ont été posées. Elles ont pour objectif d'amener l'étudiant à donner des détails et à affiner sa définition du corridor méditerranéen (*cf. Encadré 7*). Parmi elles, 5 sont des questions ouvertes, qui demandent à l'étudiant de répondre par écrit en quelques mots ou en quelques lignes. Ces questions sont présentes pour laisser la possibilité à de nouveaux termes ou thèmes inattendus d'apparaître. Les 9 autres questions ont été proposées sous forme de QCM, soit parce que le nombre de réponses possibles était par nature limité (ainsi les provinces ou les villes espagnoles concernées), soit parce que les réponses proposées correspondaient à des hypothèses clairement identifiées dans les premières étapes du travail de recherche.

Pour faire émerger les thèmes les plus importants aux yeux des étudiants interrogés, le nombre de réponses à certaines questions a été limité. La méthode du QCM a en outre l'avantage de permettre un traitement plus rapide et systématisé des questionnaires[718]. L'objectif des questions à choix multiples, en permettant un traitement statistique des réponses, est notamment de permettre la validation ou l'invalidation de certaines hypothèses.

3.1.3 Quelques hypothèses sur la perception du corridor méditerranéen

L'enquête a été lancée au cours d'un séjour de terrain en Espagne à l'automne 2013 et elle a continué par la suite grâce à la coopération des enseignants-chercheurs sur place. Au moment de l'enquête, notre travail de recherche avait déjà permis de dégager un certain nombre d'hypothèses que l'on souhaitait tester par le biais du questionnaire administré aux étudiants.

La première hypothèse est celle d'une opposition forte entre les régions du corridor méditerranéen et le reste de l'Espagne, opposition très présente dans le débat et dans le discours des acteurs. Afin de vérifier cette hypothèse, il était nécessaire de disposer d'enquêtes réalisées auprès d'universités des régions méditerranéennes aussi bien qu'auprès d'établissements du reste de l'Espagne. Cela permettait de comparer les résultats et de voir si une perception différente du corridor méditerranéen se dessinait (*cf. 3.3*). Nous avons notamment fait l'hypothèse que la réponse à la question 2 serait discriminante, les étudiants

[718] F. de Singly, *Le questionnaire*, *op. cit.* ; Nicole Berthier, *Les techniques d'enquête en sciences sociales: méthodes et exercices corrigés*, Paris, France, Armand Colin, 2006, vi+352 p.

des régions méditerranéennes pouvant *a priori* considérer le corridor comme une réalité inscrite dans leur quotidien et ceux d'autres régions comme un projet.

La seconde hypothèse est que le corridor méditerranéen apparaîtrait aux étudiants comme un sujet relevant avant tout de l'aménagement du territoire et des transports, et non pas de considérations économiques ou politiques puisque ce sont les questions les plus concrètes qui intéressent les acteurs locaux et individuels, la politisation venant dans un second temps (*cf. Chapitre 5*). Pour valider cette hypothèse, la question 4 donne ainsi une liste de termes parmi lesquels les étudiants ne doivent retenir qu'un seul, celui qui leur paraît le plus pertinent pour qualifier le corridor méditerranéen.

La troisième hypothèse de départ est que le corridor méditerranéen apparaîtrait aux étudiants d'abord comme relevant d'une thématique liée au transport, ancrée plutôt dans des réalités locales, et qu'il serait perçu avant tout comme un projet destiné aux voyageurs avec l'établissement d'une ligne à grande vitesse, car c'est cette image qui est véhiculée par les acteurs locaux notamment. La question 3 permet à cet égard aux enquêtés de sélectionner toutes les réponses qui leur semblent pertinentes et de dessiner ainsi les contours de leur perception de l'objet étudié, à partir de l'ensemble des thématiques mises en avant par les acteurs.

La quatrième hypothèse est celle d'une représentation spatiale assez réduite du corridor méditerranéen, qui irait de la frontière française à Valence ou Murcie, où se situent les infrastructures concrètement en discussion, mais qui délaisserait les provinces les plus méridionales ainsi que les provinces non littorales. Afin d'obtenir les réponses les plus complètes et précises possibles, il a été demandé aux étudiants d'indiquer les provinces qu'ils pensent concernées sur un fond de carte avec nomenclature. Pour compléter cette approche, une liste de villes était fournie afin qu'ils puissent préciser lesquelles leur semblaient nodales.

Enfin, la cinquième hypothèse, assise sur le constat d'une large médiatisation des actions des *lobbies*, est que les étudiants pouvaient dans une large mesure connaître au moins Ferrmed, dont les interventions sont largement médiatisées. Si la question de la connaissance des *lobbies* est posée directement, s'y ajoutent les représentations graphiques de la partie 3 de l'enquête, dont certaines sont directement inspirées de la cartographie diffusée par les acteurs institutionnels ou économiques et relayée par la presse.

3.2 Le corridor méditerranéen vu par les étudiants : principaux enseignements

Les questionnaires collectés ont permis, par leur nombre, de dégager des résultats significatifs. L'essentiel des données étant issu des questions à choix multiples, une analyse statistique des réponses obtenues a semblé être un bon instrument d'appréciation[719]. Les QCM sont par ailleurs complétées par l'analyse des réponses aux questions ouvertes. Toutefois, celle-ci ne vient qu'en complément pour deux raisons : la première est que tous les étudiants n'y ont pas répondu ou n'ont répondu qu'à une partie d'entre elles, et la seconde est que les réponses confirment dans l'ensemble les tendances dégagées par les QCM, ne présentant que très rarement des caractéristiques singulières. Les réponses obtenues sur l'ensemble de l'échantillon[720] permettent d'aborder trois thèmes majeurs : la vision du corridor méditerranéen comme objet, sa représentation territoriale, et la perception des acteurs du corridor.

3.2.1 Quelle perception de l'objet « corridor méditerranéen » ?

La première question qui a guidé de l'enquête porte sur la perception que les étudiants, en tant que public non impliqué directement dans le projet, portent sur l'objet d'étude qu'est le corridor méditerranéen. Il s'agit de savoir à quels termes les étudiants associent spontanément le corridor, indépendamment de leur degré de connaissance de l'objet.

À la question de savoir si le corridor méditerranéen, objet omniprésent dans le débat et dans les médias depuis plusieurs années est plutôt un projet ou une réalité, les étudiants ont très majoritairement répondu qu'il s'agissait d'un projet (*cf. Figure 35*). S'il n'est pas étonnant que les deux tiers de l'effectif considèrent le corridor comme un projet, il est intéressant de se demander en quoi il peut apparaître comme une réalité pour les autres. Les définitions libres du corridor données dans la question 1 apportent un éclairage en montrant que ces étudiants ont généralement défini le corridor comme étant la ligne ferroviaire littorale qui relie les principales villes de la côte espagnole. La ligne Euromed, en fonctionnement, semble donc pour eux recouvrir le concept de corridor méditerranéen. En ce sens, le corridor reprendrait

[719] Olivier Martin, *L'analyse quantitative des données*, Paris, Armand Colin, 2012, 128 p.

[720] Pour chaque question, l'effectif analysé est précisé. Ses variations sont dues à deux facteurs : certaines questions n'ont pas été traitées par tous les étudiants (la première page de l'enquête était manquant lors d'une des enquêtes, et la question 14 a été introduite en cours de processus) d'une part ; d'autre part, le non-respect du nombre limite de réponses pour certaines questions a obligé à écarter certaines enquêtes de manière ponctuelle afin de ne pas fausser les résultats.

l'axe existant qui relie la frontière française à Alicante, les services ferroviaires qui vont vers le sud étant discontinus dans le temps et dans l'espace. La perception majoritaire du corridor méditerranéen comme projet s'est forgée sur la multiplicité des documents de planification et le discours dominant appelant de ses vœux le corridor et déplorant le manque d'actions concrètes en ce sens.

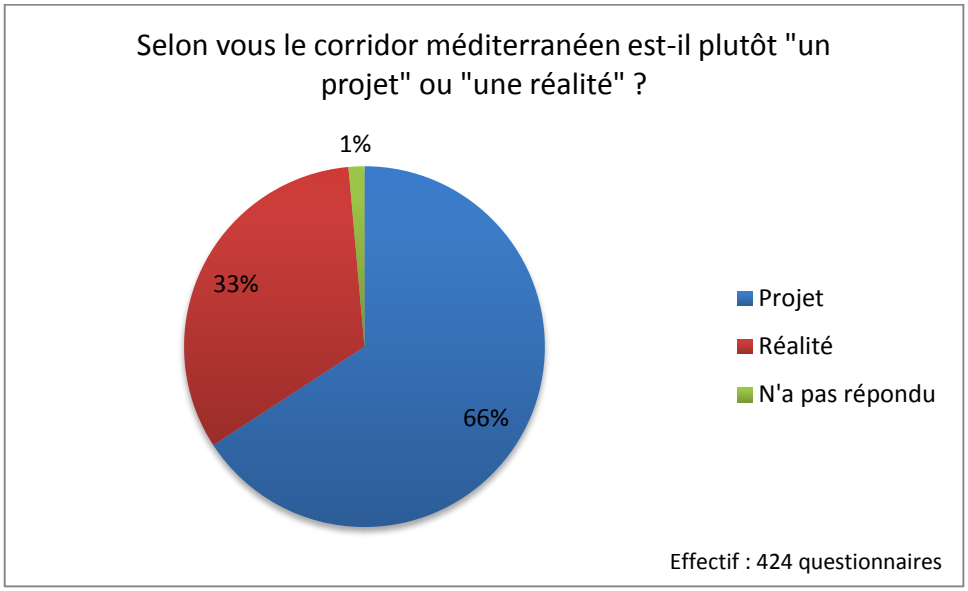


Figure 35- Le corridor méditerranéen : projet ou réalité ?

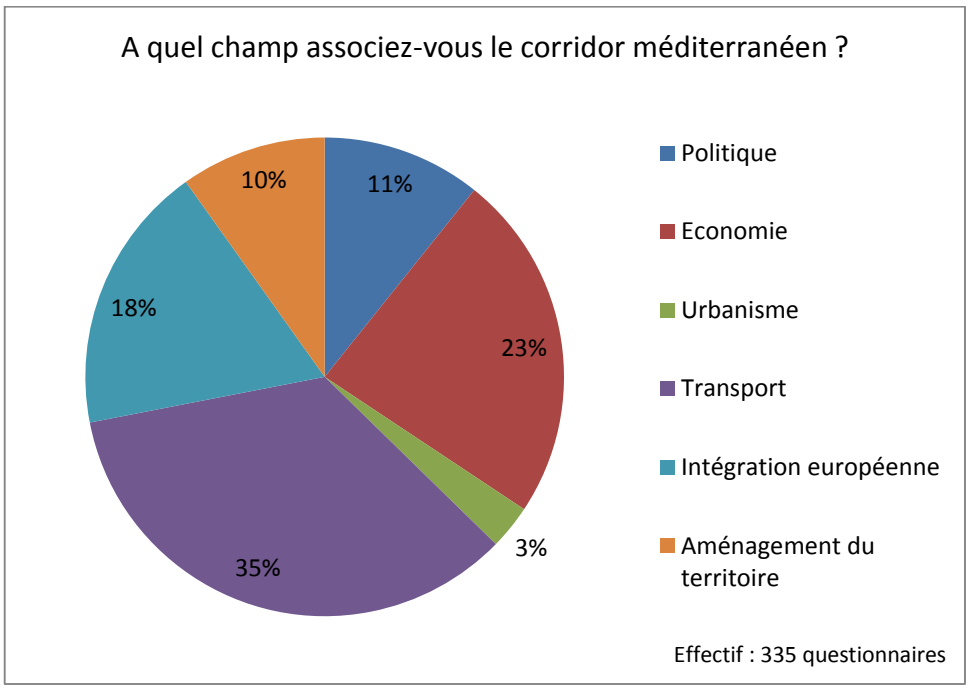


Figure 36- Champ principal d'appartenance du corridor méditerranéen

Il est par ailleurs intéressant, pour analyser la manière dont le corridor méditerranéen est perçu, de voir à quel champ les enquêtés le rattachent. Deux questions ont pour cela été posées. La première, plus fermée, propose de choisir un seul domaine qui semblerait le plus pertinent pour le corridor méditerranéen. La seconde, plus ouverte, propose de sélectionner tous les termes d'une liste se rapportant au corridor. Les deux questions donnent des résultats complémentaires.

En contraignant les enquêtés à ne choisir qu'un seul champ, l'objectif de la question 4 est de déterminer comment le débat sur le corridor méditerranéen est reçu et quels sont les arguments les plus audibles dans l'opinion. Les réponses (*cf. Figure 36*) font émerger très majoritairement le thème des transports, ce qui paraît logique au vu de la nature de l'objet étudié. L'intérêt se situe plutôt dans le classement des autres champs qui fait apparaître une prédominance nette de l'économie sur la politique, avec un résultat plus de deux fois supérieur, l'intégration européenne s'intercalant entre ces deux thèmes. Cela témoigne de l'efficacité de la mobilisation d'un discours économique et technique plutôt que politique par la plupart des acteurs. Dans les entretiens avec les acteurs, l'argumentaire économique est le plus largement représenté. En revanche, la question de l'intégration européenne y était assez peu développée, sauf par le biais du discours des groupes de pression. Il semble que la réception par les étudiants des argumentaires employés par les acteurs du corridor méditerranéen s'appuie à la fois sur les intérêts économiques (très souvent manifestés au niveau local) et sur l'européanisation de la question des grandes infrastructures. En revanche, la politisation de la question du corridor méditerranéen, qui apparaît dans le jeu des acteurs comme l'élément essentiel du processus de structuration de la revendication du corridor, passe au second plan. Ceci peut être interprété comme une faible politisation des étudiants ou *a contrario* comme un désenchantement ou une défiance vis-à-vis de la politique nationale. Enfin, si l'aménagement du territoire apparaît dans 10% des questionnaires, il est également secondaire, tandis que l'urbanisme, c'est-à-dire l'ancrage le plus local du projet, est très peu représenté. Cette dernière observation contraste avec la vivacité des revendications locales liées au corridor méditerranéen (*cf. Chapitre 10*), comme si celles-ci ne trouvaient d'écho dans l'opinion que si elles sont liées à un projet de plus grande envergure.

Afin d'analyser plus finement la nature et le contenu du corridor méditerranéen tel qu'il est perçu par les étudiants, une série de termes, qui ont émergé tant au cours des entretiens que dans la presse et la documentation sur le corridor méditerranéen, ont été soumis à leur évaluation (*cf. Figure 37*).

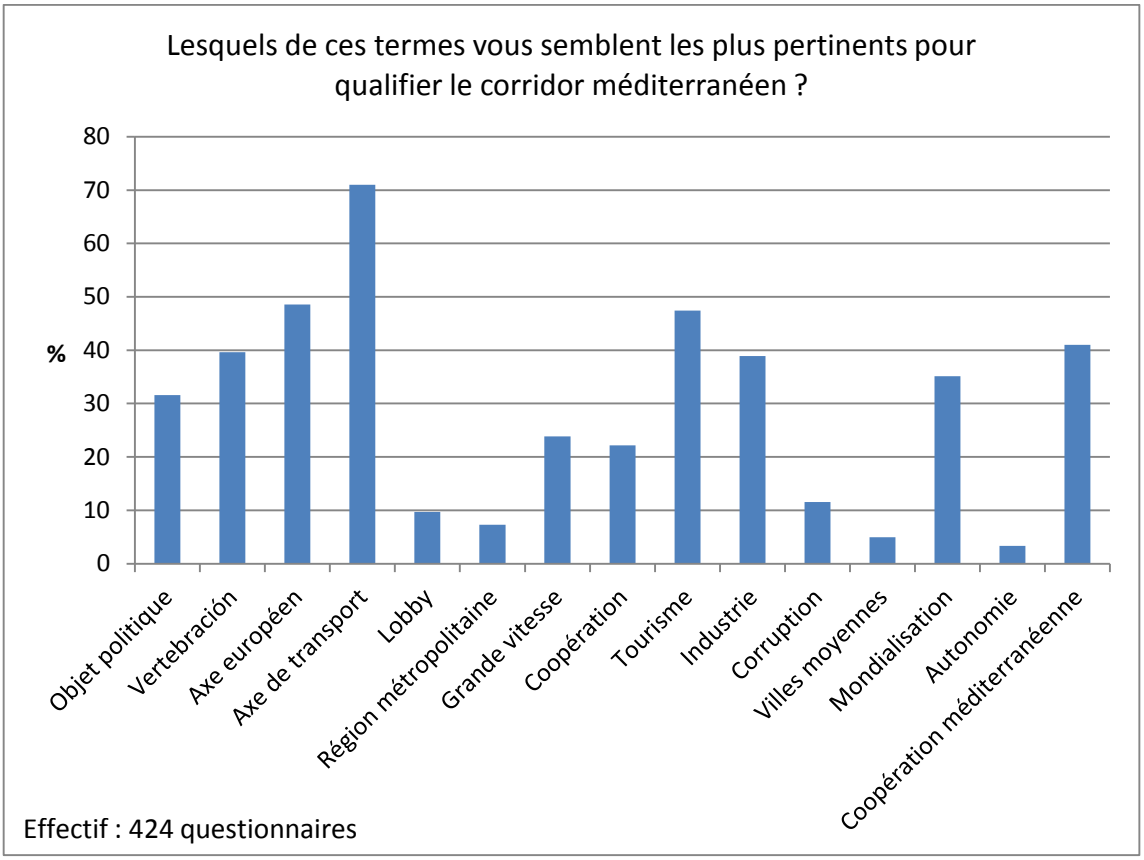


Figure 37- Termes se rapportant au corridor méditerranéen

Confirmant les résultats précédents, le terme « axe de transport » est le plus fréquemment choisi. La dimension internationale est très présente, puisque les termes d'axe européen et de coopération méditerranéenne sont également choisis dans plus de 40% des cas, ce qui signifie que les étudiants accordent une forte importance à l'intégration régionale dont on a vu qu'elle est notamment au centre des discours des universitaires qui s'expriment dans la presse. Enfin, le thème national de la *vertebración* du territoire est très présent. Si l'idée que le corridor est un « objet politique » semble assez largement partagée, l'économie est toujours bien représentée à travers plusieurs thèmes. L'intérêt est ici de distinguer entre tourisme et industrie, ancrage local et mondialisation. La mobilité des personnes dépasse apparemment celle des marchandises. Pourtant, c'est l'ancrage dans la mondialisation qui est mis en avant tandis que les villes moyennes et les régions métropolitaines sont peu citées. Ce paradoxe peut trouver une explication dans les hésitations quant aux modalités du corridor méditerranéen et au flou entretenu sur sa nature.

Dans la perception que les étudiants enquêtés ont du corridor méditerranéen, il semble donc que les éléments les plus concrètement liés aux territoires locaux soient les moins présents, tandis que les visions d'un espace élargi dominent, ce qui est largement corroboré par les

réponses aux questions ouvertes. On peut faire l'hypothèse que cette situation fait aussi bien écho à la réception des argumentaires paneuropéens diffusés par les groupes de pression et certains universitaires qu'à une propension des étudiants – population jeune – à considérer l'échelle européenne.

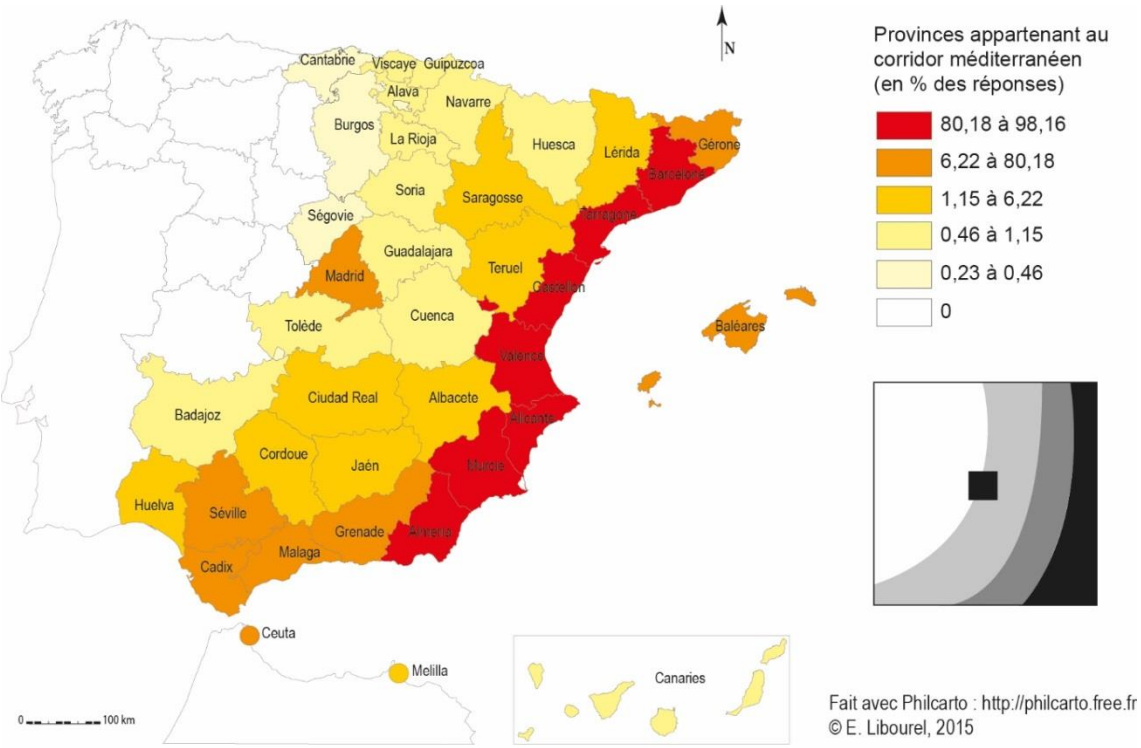
3.2.2 Quelles spatialisations du corridor méditerranéen ?

À l'échelle nationale, l'enquête porte sur l'appartenance des territoires au corridor méditerranéen à travers deux questions. La première porte sur les provinces espagnoles concernées par le corridor, et la seconde sur les villes nodales de ce projet.

L'échelon des provinces a été choisi parce qu'il permet une spatialisation plus fine que celui des Communautés autonomes, tout en correspondant à un maillage bien identifié par les citoyens espagnols. Un fond de carte avec nomenclature est proposé dans le corps du questionnaire (*cf. Annexe 10*) afin qu'il n'y ait pas de confusion géographique possible entre les provinces et que les réponses puissent correspondre à une représentation spatialisée. Les réponses recueillies par ce biais peuvent être représentées sur une carte (*cf. Carte 39*) où se dessine très nettement ce que l'on pourrait appeler un « tronc commun » du corridor méditerranéen allant de la province de Barcelone à celle d'Almeria. Il correspond aux territoires concernés au premier chef par le projet, et par la mobilisation des acteurs publics[721]. Le fait que les îles Baléares soient également citées assez fréquemment, au même titre quasiment que Gérone ou les provinces littorales de l'Andalousie, confirme cette tendance à l'incorporation des territoires politiquement engagés dans le débat[722]. Enfin, il est intéressant de constater que les provinces situées en seconde ligne par rapport au littoral sont également régulièrement citées, quoique dans un pourcentage très limité des enquêtes. Seule la province de Madrid est plus fréquemment évoquée, reflétant sans doute l'existence d'un tracé du corridor passant par la capitale[723], mais témoignant surtout du poids de cette ville dans l'imaginaire collectif du réseau des transports espagnols. Par ailleurs, les territoires de Ceuta et Melilla sont parfois cités comme des prolongements du corridor méditerranéen, ce qui peut faire écho à l'idée d'axe reliant les deux rives de la Méditerranée. En revanche, la citation très

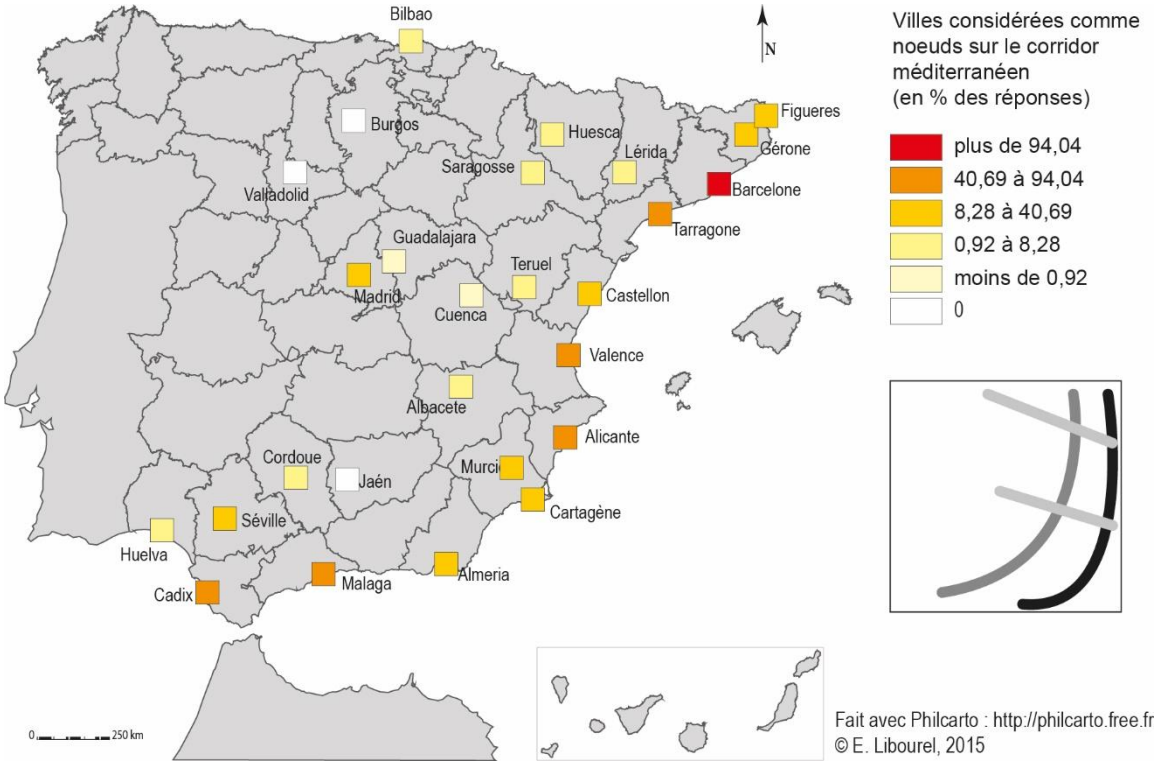
[721] « Los alcaldes de Málaga, Granada y Almería irán este miércoles a la Cumbre del Corredor Mediterráneo », art cit ; « Los alcaldes de Lleida, Tarragona, Barcelona, Girona y Figueres celebran la aprobación del Corredor », art cit ; « Artur Mas y Alberto Fabra rompen el hielo », art cit.
[722] Les Baléares font partie de l'aire d'influence catalane et le Président de la Communauté autonome participe régulièrement aux actions en faveur du corridor.
[723] Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.*

exceptionnelle des Canaries peut être considérée comme une erreur due à la représentation des îles dans un encart du fond de carte, ou comme un résultat aberrant.



Carte 39- Provinces appartenant au corridor méditerranéen d'après les enquêtes

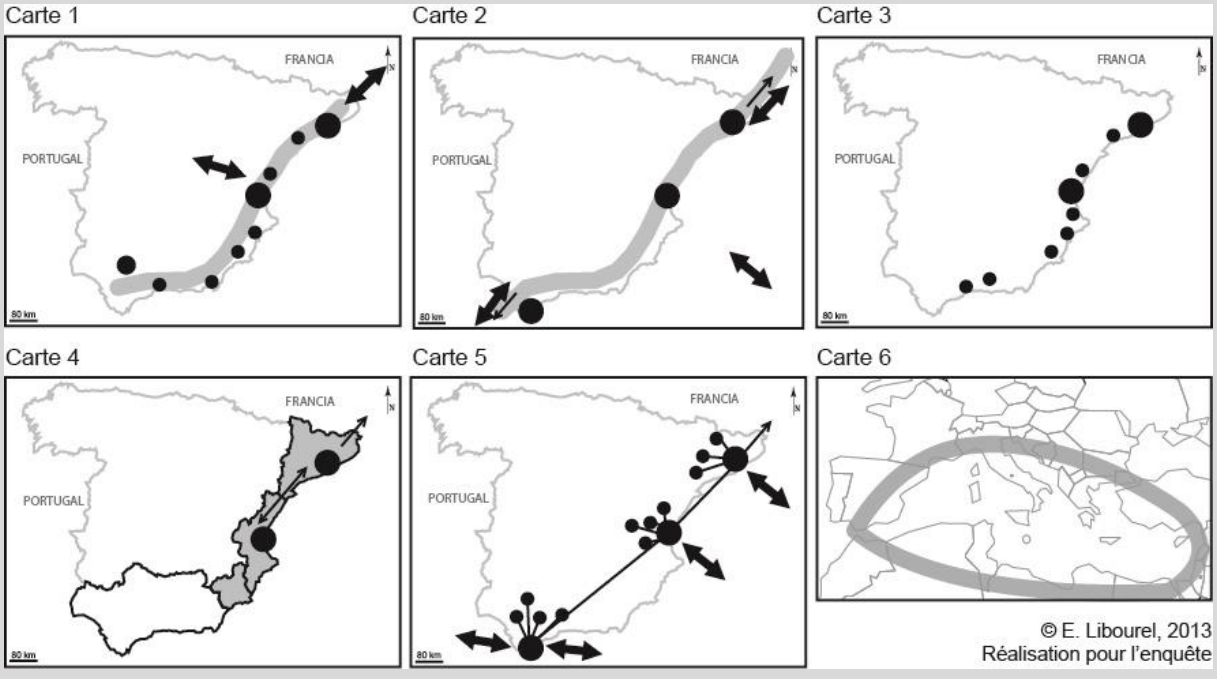
La surreprésentation de Madrid est également notable lorsqu'on interroge les enquêtés sur les villes qu'ils considèrent comme des nœuds dans le corridor méditerranéen (*cf. Carte 40*). Si on représente cartographiquement les résultats de la question, on retrouve les mêmes tendances qu'en ce qui concerne les provinces. Toutefois, l'analyse des villes citées fait apparaître trois phénomènes intéressants. Le premier est la confirmation de l'existence, dans les représentations des étudiants enquêtés d'une deuxième ligne de villes, en arrière du littoral, ce qui accrédite l'hypothèse d'une profondeur variable du territoire du corridor méditerranéen, voire d'une gradation des enveloppes d'influence du corridor pouvant couvrir approximativement deux tiers du pays. Par ailleurs, deux axes orthogonaux au littoral se dessinent. Il s'agit tout d'abord de l'axe de la LGV Madrid-Levante. Il s'agit ensuite d'un axe transversal reliant la Catalogne au Pays Basque, qui suit le tracé des projets de corridor Cantabrie-Méditerranée. Dans tous les cas, les villes presque unanimement citées sont les principales capitales littorales : Barcelone, Valence, Tarragone, Alicante ainsi que Malaga et Cadix à l'extrémité méridionale du tracé.



Carte 40- Villes nodales du corridor méditerranéen d'après les enquêtes

Afin de compléter ces résultats, des représentations cartographiques du corridor méditerranéen ont été présentées dans le questionnaire (*cf. Encadré 8*).

Encadré 8- Cartes proposées dans l'enquête (partie 3)



Le choix de celle qui semble la plus pertinente révèle plusieurs choses (*cf. Figure 38*). Les cartes 3 et 4 ne matérialisant pas le corridor sous forme d'un axe sont très peu représentées dans l'échantillon, ce qui vient corroborer le constat que le corridor est spontanément associé à un « axe de transport ». L'axe de la carte 1, qui a recueilli 30% des suffrages, est celui qui indique une ouverture vers le nord et l'Europe d'une part, et vers l'arrière-pays et Madrid d'autre part. La carte 2, également choisie fréquemment (19% des questionnaires), présente l'hypothèse d'une ouverture du corridor au nord comme au sud, et vers l'intérieur de la Péninsule comme vers l'avant-pays, ce qui rejoint le choix relativement élevé du terme « mondialisation » pour définir le corridor. Par ailleurs, en termes territoriaux, le faible intérêt porté à la carte 4, la moins représentée dans les réponses (6%), témoigne du caractère inopérant des limites régionales et de la restriction du corridor au couple Catalogne-Communauté valencienne auquel il est souvent assimilé dans les discours et la presse. En effet, la politisation opérée par les acteurs collectifs a pour corollaire l'inscription plus ou moins consciente du corridor méditerranéen dans des périmètres institutionnels où agissent les élus et les associations. Ces périmètres ne semblent cependant pas faire partie de l'imaginaire du corridor. Par ailleurs, les choix des enquêtés témoignent d'un intérêt plus grand pour les représentations qui incluent des villes moyennes, émaillant le littoral ou organisées en *hubs and spokes*, ce qui reprend la forte représentation de l'ensemble des villes littorales dans la question 6. Enfin, on peut noter un succès relatif de la représentation inspirée du « train orbital méditerranéen » de Business Eumed (carte 6), qui correspond bien au terme « méditerranéen » et qui fait écho à l'intérêt déjà constaté pour l'intégration régionale.

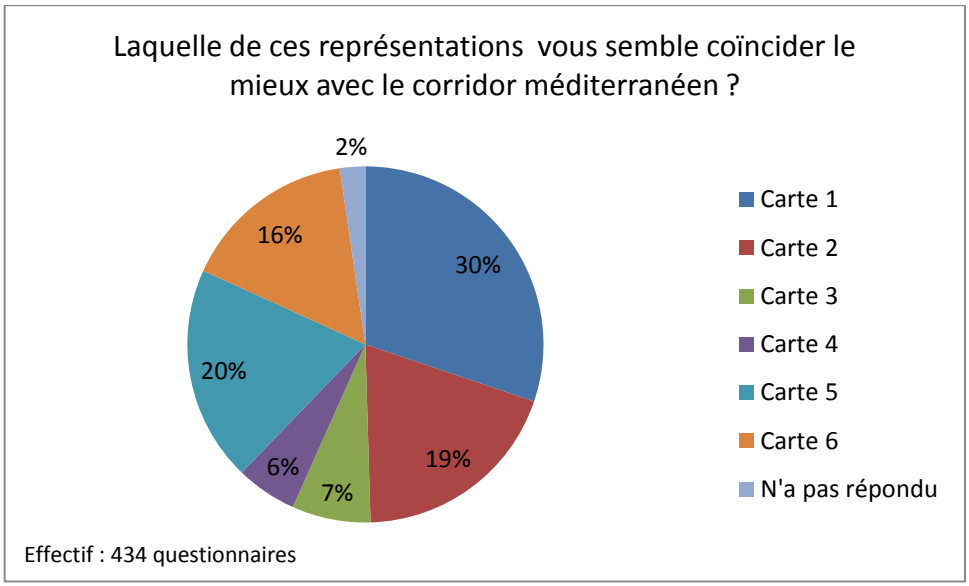


Figure 38- Représentations coïncidant avec le corridor méditerranéen

Ainsi, les représentations du corridor méditerranéen véhiculées par les *lobbies*, c'est-à-dire mettant en avant un axe transcendant les limites territoriales institutionnelles, ouvert vers des arrière-pays et avant-pays euro-méditerranéens et intégrant un large panel de villes semblent marquer la perception que les étudiants interrogés ont du projet. À l'inverse, la perception du corridor comme un assemblage de régions institutionnelles, qui est la représentation implicite construite par la politisation du corridor méditerranéen et son ancrage dans des logiques de politique nationale, est la moins couramment partagée par les étudiants. Il en va de même pour la représentation qui s'appuie uniquement sur un chapelet de villes. Tout se passe comme si l'investissement politique du corridor par les acteurs économiques et la mise en avant par les *lobbies* d'une démarche appuyée sur les villes et territoires locaux ne trouvait pas un écho général. Il y a un décalage entre la construction du corridor comme objet politique pour le faire exister dans le débat national et la perception par les citoyens du corridor comme projet de transport ouvert à l'extérieur des frontières nationales.

3.2.3 Quelle connaissance des acteurs du corridor ?

La troisième thématique que l'enquête permet de traiter est celle de la connaissance que les étudiants enquêtés ont des acteurs. Il s'agit de savoir si ces acteurs et leurs compétences sont connus d'une part, et comment leurs actions sont perçues d'autre part.

Les étudiants enquêtés sont d'abord interrogés sur le rôle qu'ils prêtent à deux acteurs institutionnels majeurs en ce qui concerne le corridor méditerranéen puisque ce sont eux qui détiennent les compétences et les financements : l'État espagnol et l'Union européenne. En ce qui concerne le rôle du gouvernement central, très critiqué et perçu souvent comme hostile au corridor méditerranéen par les acteurs interrogés lors des entretiens, les résultats de l'enquête montrent une perception largement positive (*cf. Figure 39*). En effet, le gouvernement est réputé avoir une action politique favorable au corridor dans près de 50% des questionnaires, alors que seuls 11% lui prêtent un rôle négatif. En outre, l'État est perçu comme un lien avec les instances européennes et comme un financeur du corridor, ce qui rejoint d'ailleurs ses compétences régaliennes en matière de transports.

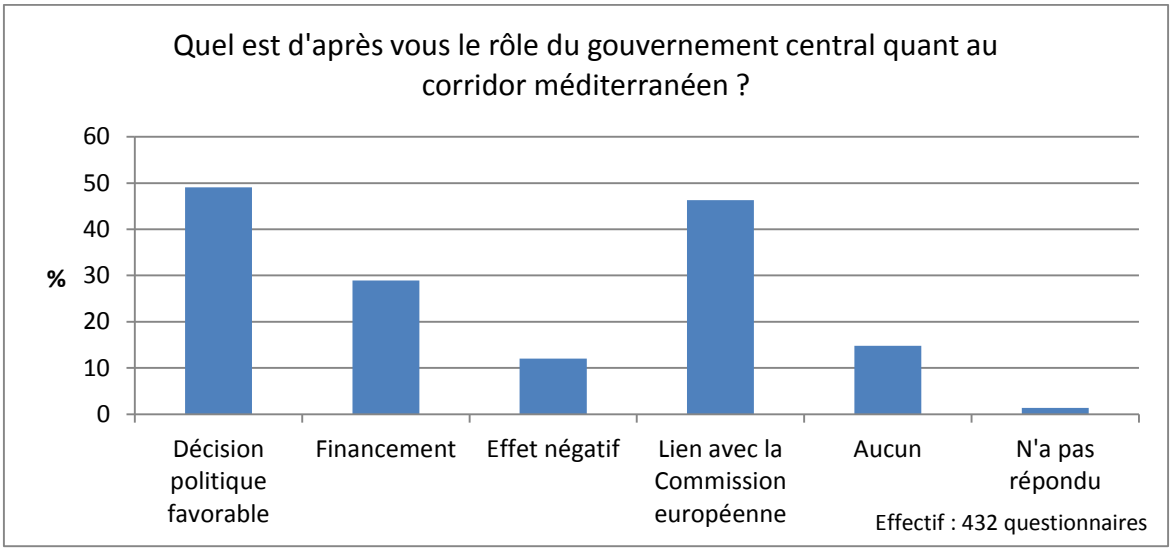


Figure 39- Le rôle du gouvernement central

Le rôle de l'Union européenne est également perçu de manière positive (*cf. Figure 40*), comme un moteur du corridor méditerranéen, mais également comme facteur de réalisation du projet par sa force de proposition politique et ses capacités de financement. En revanche, elle n'est pas associée dans la plupart des cas à un rôle fonctionnel économique ou technique puisque les notions de « marché » et de « normes » sont peu représentées dans l'échantillon. Enfin, l'Union européenne n'est perçue comme un frein au corridor que dans moins de 10% des cas. En cela, les étudiants rejoignent les espoirs placés par les principaux acteurs dans le rôle de la Commission pour défendre le corridor méditerranéen.

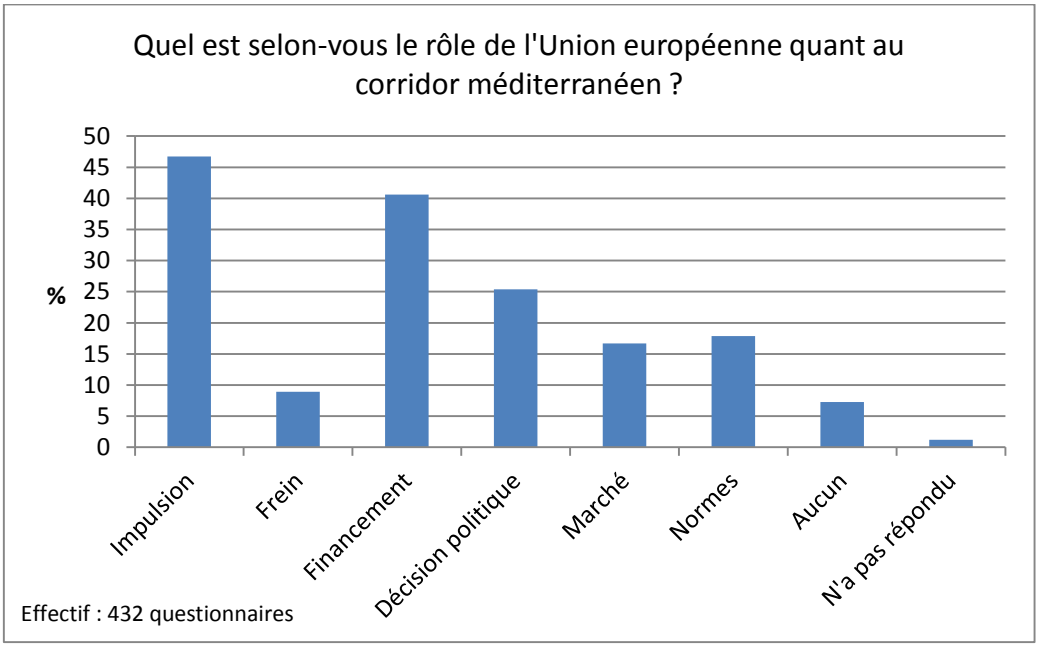


Figure 40- Le rôle de l'Union européenne

Ces deux questions ont amené les étudiants à appréhender plutôt positivement les institutions décisionnaires en matière de grandes infrastructures, ce qui va à l'encontre des résultats des entretiens, où le gouvernement était globalement perçu de manière négative par des acteurs essentiellement ancrés dans les régions littorales, tout comme à l'encontre des analyses de blogs qui ont montré un point de vue très critique vis-à-vis de l'ensemble des institutions. L'Europe qui, on l'a vu, apparaît aux acteurs du corridor comme un élément globalement positif, voire comme une planche de salut pour obtenir la réalisation du corridor, recueille le même *satisfecit* dans les réponses aux questionnaires, qui lui attribuent une force d'impulsion et une capacité de financement et de décision politique en faveur du corridor. L'européanisation du corridor méditerranéen, mise en œuvre par les groupes de pression afin d'appuyer le projet en le détachant des enjeux de la politique nationale, semble ainsi trouver un écho dans une partie de la société civile.

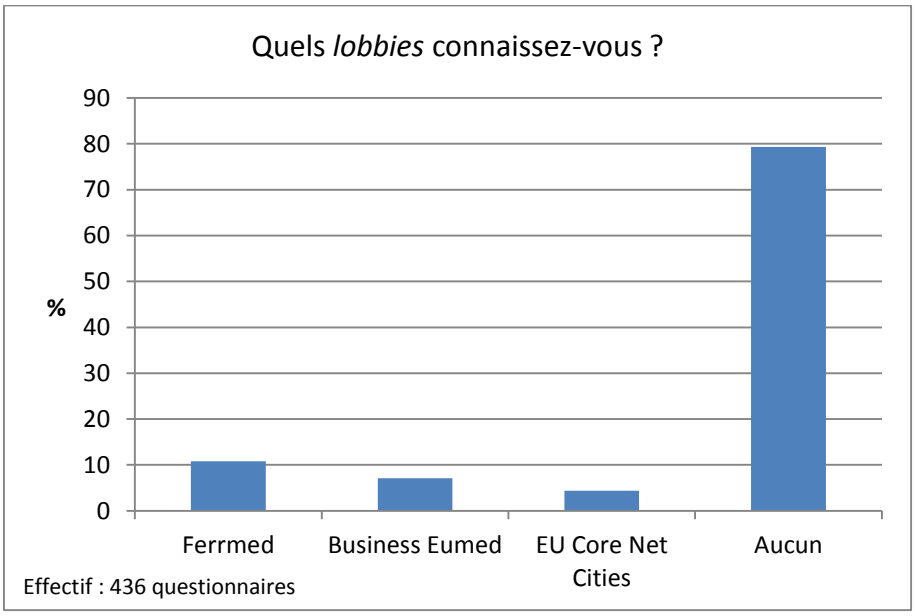


Figure 41- Connaissance des *lobbies* du corridor méditerranéen

Une question spécifiquement consacrée aux groupes de pression a par ailleurs permis de montrer que, malgré leur rôle primordial dans la défense du projet de corridor méditerranéen, et en dépit de la présence de Ferrmed de manière régulière dans la presse[724], leur connaissance par le public non spécialiste reste très faible (*cf. Figure 41*), puisque près de 80% des étudiants déclarent ne connaître ni Ferrmed (le seul à franchir la barre des 10%), ni Business

[724] « Ferrmed pedirá a Pastor que agilice el corredor mediterráneo », art cit ; « FERRMED presenta en Málaga el estudio previo del corredor ferroviario del mediterráneo desde Alicante a Algeciras », art cit ; S. Navarro, « Ferrmed ultima el informe a Fomento sobre el corredor mediterráneo », art cit ; C. Vázquez, « Ferrmed reclama 800 millones en dos años para acabar el tercer carril », art cit ; « Ferrmed critica la demora de inversión de Francia y España en el eje mediterráneo », art cit.

Eumed, ni le plus récent EU Core Net Cities. S'il n'est pas étonnant en soi que ces groupes constitués d'acteurs engagés et agissant sur une scène institutionnelle et économique bien précise ne soient pas plus connus, il est intéressant de noter que ce sont de même leurs représentations et leur conception du corridor méditerranéen, telle qu'elles sont véhiculées par les médias notamment, qui se retrouvent dans les réponses précédentes au questionnaire (cartes 2, 5 et 6 notamment).

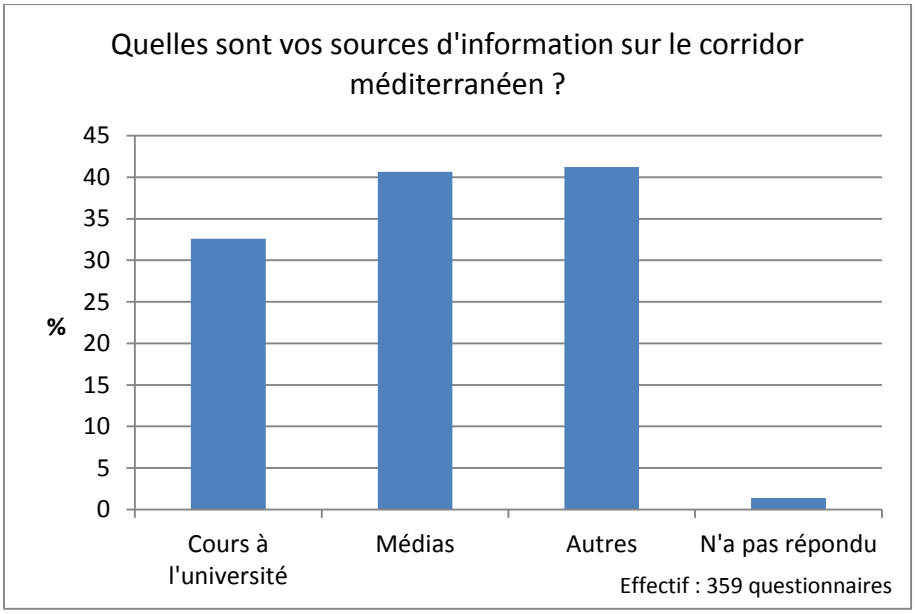


Figure 42- Sources d'information sur le corridor méditerranéen

Enfin, d'après les réponses à une question ajoutée au cours de l'enquête, il apparaît que le tiers des étudiants enquêtés a suivi des cours qui évoquent le corridor méditerranéen (*cf. Figure 42*). Ceci témoigne de l'intérêt pour ce projet qui est l'un des exemples canoniques en matière d'aménagement du territoire, de politiques publiques et d'infrastructures. En-dehors des informations reçues à l'université et à travers les médias, les blogs et les discussions familiales contribuent largement à faire connaître le sujet aux étudiants. Cela confirme que le corridor soulève un intérêt assez large.

Ainsi, les étudiants interrogés semblent avoir une perception du corridor méditerranéen qui correspond dans les grandes lignes à celles qui sont véhiculées par les principaux acteurs, quoiqu'elle témoigne également d'un certain détachement, voire d'une désillusion face à la politique espagnole. Toutefois, les thématiques évoquées ainsi que les représentations cartographiques montrent une grande variabilité dans la définition du corridor, tant du point de vue de son contenu que de son extension spatiale. Les hypothèses de départ ne sont pas toutes vérifiées. Si le corridor est perçu avant tout comme un axe de transport, il est également

inscrit avec force dans un paradigme économique qui se traduit par l'importance accordée notamment à l'inscription dans la mondialisation. Si le transport de voyageurs reste un thème couramment évoqué, les réalités locales semblent masquées au profit de l'intégration régionale. De ce fait, les représentations choisies pour le corridor méditerranéen démontrent une vision large du sujet, inclus dans des dimensions européennes et méditerranéennes bien plus que dans des périmètres institutionnels espagnols.

3.3 Une différenciation spatiale de la perception du corridor méditerranéen en Espagne ?

Etant donné que le nombre d'enquêtes réalisées dans les universités des villes du littoral méditerranéen est sensiblement égal à celui des enquêtes réalisées dans d'autres villes espagnoles, il nous a semblé intéressant d'en comparer les résultats afin de voir s'il existe une différence notable de perception de l'objet d'étude en fonction de l'appartenance ou non des étudiants au territoire identifié comme étant celui du corridor[725].

Il n'existe pas de différence significative sur l'ensemble des questions posées dans le questionnaire, ce qui témoigne d'une certaine homogénéité dans la perception, notamment spatiale, du corridor méditerranéen, puisque les provinces et les villes sélectionnées par l'ensemble de l'échantillon concordent. Cela invalide donc notre première hypothèse. Toutefois, sur certains points, il est possible d'observer des différences significatives. Premièrement, le corridor méditerranéen est considéré très majoritairement par les étudiants « méditerranéens » comme un projet (à 70%), alors que les réponses sont plus équilibrées pour les autres étudiants (57% le considèrent comme un projet et 43% comme une réalité). Les premiers ont sans doute une conscience plus vive du caractère inachevé des projets annoncés ou menés dans les territoires directement concernés, et les seconds une méconnaissance de l'existence du projet d'infrastructure – et donc d'une assimilation de l'acception de corridor méditerranéen à un toponyme – mais cette hypothèse peut être écartée au vu des réponses apportées par les étudiants à la question ouverte de définition du corridor méditerranéen qui montre que, dans une large majorité, les étudiants assimilent bien le corridor à une infrastructure inachevée.

[725] Sont considérées comme « méditerranéennes » les universités situées à Barcelone, Lérida, Tarragone, Valence, Alicante et Murcie. Sont considérées comme « non-méditerranéennes » les universités situées à Saint-Jacques de Compostelle, Madrid, Tolède, Ciudad Real et Séville.

Deuxièmement, le tourisme est plus fortement mis en avant par les étudiants « non-méditerranéens » (à 58%), alors que pour les étudiants « méditerranéens » c'est l'industrie qui prime (elle est évoquée par 46% d'entre eux et par moins de 30% des autres). L'activité de référence de l'espace méditerranéen est donc différemment perçue, ce qui peut s'expliquer par des représentations différentes du territoire comme espace littoral touristique pour les uns, et comme espace productif pour les autres. Cette différenciation est ancrée dans l'imaginaire collectif, servi par la réalité de la fréquentation touristique des côtes. Par ailleurs, la perception du caractère industriel du corridor méditerranéen dans les régions directement concernées s'explique sans doute par la forte présence médiatique des associations d'entreprises et par leur travail de politisation du corridor. En outre, la question de l'ancrage du corridor méditerranéen dans la mondialisation est également assez discriminante puisque les étudiants « méditerranéens » l'évoquent pour 40% d'entre eux contre seulement 27% ailleurs. Cela fait écho au sentiment d'appartenance à un espace ouvert sur son avant-pays maritime et à la forte présence des ports dans l'activité comme dans le paysage. Cette sensibilité à l'ouverture sur des espaces économiques à plus petite échelle peut être rapprochée de la prégnance des questions industrielles dans les régions méditerranéennes.

Troisièmement, il existe une différence dans la connaissance des acteurs et la perception de leur rôle. Ferrmed, le seul groupe de pression connu par plus de 10% des étudiants, est nettement mieux connu dans les régions méditerranéennes (à près de 19% contre moins de 3% ailleurs), ce qui n'est pas surprenant eu égard à l'implantation de Ferrmed et de ses membres. Dans le même temps, le rôle de l'État central est plus volontiers perçu de manière négative par les étudiants des universités méditerranéennes (à hauteur de 18%, contre 5% ailleurs), tandis que le rôle d'impulsion de l'Union européenne y est plus souvent souligné (à hauteur de 52% contre 42% ailleurs). On retrouve dans ces résultats l'image politique espagnole opposant les régions méditerranéennes à l'État central, ainsi que les éléments du discours véhiculé par les acteurs institutionnels régionaux comme par les groupes de pression, ce qui fait de l'Europe un point d'appui pour la réalisation du projet.

Les résultats de l'enquête permettent de faire émerger des observations intéressantes quant à la perception du corridor méditerranéen par des acteurs non impliqués dans le débat de manière directe. Si ces résultats ne peuvent être généralisés à l'ensemble des citoyens, ils montrent clairement que les discours des *lobbies* ne sont pas identifiés comme tels, mais

qu'ils ont une répercussion réelle dans la population, notamment par le biais de la presse. Les représentations spatiales et les thématiques choisies reprennent largement celles de la politisation du corridor méditerranéen par les acteurs régionaux et de son européanisation par les *lobbies*, mais elles montrent également que la politique nationale est mise au second plan de la perception du corridor méditerranéen, avant tout fondée sur des questions économiques.

Conclusion

Le corridor méditerranéen, tel qu'il apparaît à travers la comparaison de sa présence dans les médias et de sa perception par un public non directement impliqué dans le débat, siscite un bruit de fond social qui informe la pensée et la vision du territoire espagnol et de son lien à l'Europe chez l'ensemble des citoyens. La médiatisation du sujet, l'utilisation de représentations cartographiques et la dimension politique que certains éditorialistes issus du monde de la recherche intègrent au sujet contribuent à donner une vision spatialisée du corridor méditerranéen. Ce processus de médiatisation est largement alimenté par les acteurs économiques et politiques. Ces derniers usent du support que leur offre la presse pour prendre la parole afin de s'assurer de la couverture des événements qu'ils organisent et de mettre ainsi en scène leurs revendications. Face à ce théâtre politique, les publications des blogs et les caricatures produites pour commenter l'actualité répondent aux articles de presse en révélant un certain désenchantement, voire une désillusion de l'opinion publique. La réception par les citoyens des discours des acteurs du corridor se traduit par une distanciation volontiers satirique. Nonobstant, l'analyse des résultats de l'enquête montre une situation plus nuancée dans laquelle apparaît une tension entre la reprise des arguments des acteurs économiques d'une part, et une faible objectivation du rôle du corridor méditerranéen dans la politique intérieure d'autre part.

Au total, l'analyse de la médiatisation, de la transmission et de la réception du débat sur le corridor méditerranéen révèle l'existence d'un clivage entre des acteurs concernés par le projet de corridor qui instrumentalisent les oppositions politiques et territoriales entre régions ou entre échelons institutionnels pour justifier leurs revendications ou leurs actions, et une société civile qui semble se détacher de ces tensions et les dépasser en accordant au corridor une dimension avant tout économique permettant l'ouverture des territoires méditerranéens sur l'Europe et sur la mondialisation.

Conclusion de la deuxième partie

Autour du corridor méditerranéen, nous avons identifié différents acteurs – individuels ou collectifs – économiques, institutionnels et politiques, poursuivant des objectifs très différents, avec des argumentaires qui leur sont propres. Leur fédération par des acteurs collectifs de type associatif au niveau régional fait émerger des discours fortement politisés en partant de la revendication du corridor méditerranéen pour des raisons multiples. Les associations et les *think-tanks* régionaux forgent un argumentaire centré sur la question territoriale du rapport entre Madrid et le littoral. Dès lors, le corridor devient un objet politique à part entière et un phare dans le débat national. Toutefois, pour permettre sa mise en œuvre en tant qu'infrastructure dans le contexte des RTE-T, la revendication doit être portée au niveau européen, ce qui est fait par des groupes de pression fédérant les acteurs individuels les plus gros et les acteurs collectifs régionaux. Si l'objectif de ces *lobbies* est clairement politique et géographiquement ancré pour l'essentiel en Catalogne, leur action passe par l'européanisation de l'objet « corridor méditerranéen », c'est-à-dire par sa projection dans des intérêts qui dépassent le cadre national, pour en faire l'un des projets prioritaires européens. Dans ce but, les groupes de pression s'attachent à dépolitiser leur discours et à mettre en avant des arguments économiques, mais surtout techniques, forgeant ainsi une rationalité en apparence fédératrice qui permet aux différents acteurs, quelles que soient leurs divergences de se mettre autour de la table (*cf. Figure 43*).

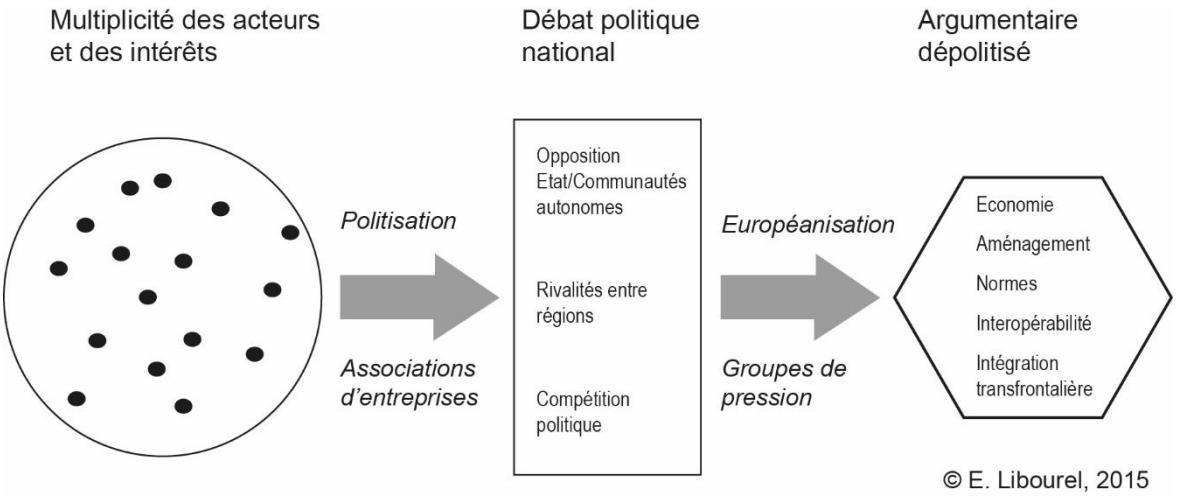


Figure 43- Politisation et européanisation du corridor méditerranéen

Ce faisant, les groupes de pression du corridor méditerranéen détachent l'objet de leurs revendications du débat national dans lequel il se situe pour lui rendre son statut de projet

d'infrastructures. Toutefois, ils participent aussi à la médiatisation, en Espagne, du débat sur le corridor, jouant en cela sur le même tableau que les associations régionales. La presse donne en effet, aux acteurs régionaux notamment, une tribune et fait du corridor méditerranéen une chronique d'actualité avec des temps forts correspondant aux moments cruciaux de la vie politique nationale. Le corridor est ainsi étroitement associé dans les médias aux questions de politique intérieure. Or la réception de ce discours médiatisé est double. D'une part, en marge de la presse, sont publiés des caricatures et des billets critiques sur le corridor méditerranéen, à travers lequel ce sont bien les personnalités ou les questions de politique nationale qui sont visées, le corridor méditerranéen faisant figure de prétexte. D'autre part, l'enquête menée auprès des étudiants a montré que la réception du discours politique était réelle, mais partielle, puisque les thèmes de l'aménagement et du transport sont le plus souvent mis en avant, comme si les enquêtés n'étaient pas dupes du discours médiatique. Ils associent en effet le corridor avant tout à un projet d'infrastructures.

Au total, tout se passe comme si le corridor méditerranéen était devenu, au fil du temps, un objet purement politique pour les acteurs chargés de sa mise en œuvre, cessant pour eux d'être l'objet d'aménagement du territoire qu'il continue à être pour la société civile et dont la définition est confirmée par les instances européennes.

TROISIÈME PARTIE

La territorialisation du corridor méditerranéen : vers une réinterprétation des paradigmes territoriaux

Introduction de la troisième partie

Le corridor méditerranéen, par sa profondeur temporelle et son poids politique, est au premier plan des préoccupations non seulement en matière d'infrastructures, mais aussi en matière d'organisation spatiale, voire de représentations d'un territoire propre au corridor. Ces représentations s'expriment à toutes les échelles. Au niveau européen, le corridor correspond à l'une des structures spatiales proposées par la planification pour donner corps à « l'espace communautaire ». Par ailleurs, le corridor méditerranéen repose en Espagne sur un socle de revendications et d'attentes exprimées par des acteurs locaux ou individuels, qui prennent corps dans des visions différentes de l'aménagement du territoire et de l'organisation de l'espace national.

Dans tous les cas, le corridor méditerranéen véhicule des représentations – spatialisées ou non – qui sont au centre de son appropriation par les différents acteurs. Le caractère abstrait, ou tout au moins non réalisé, du corridor méditerranéen contraste avec les attentes très concrètes des acteurs locaux, ainsi qu'avec l'ancrage territorial du sujet. Dans ce contexte, on peut faire l'hypothèse que le corridor méditerranéen est au centre d'un processus de territorialisation, c'est-à-dire d'un mouvement par lequel l'objet se traduit dans le territoire par des réalisations d'infrastructures ou d'équipements, ou par des modifications des rapports entre les acteurs.

La territorialisation renvoie à trois définitions. Il s'agit tout d'abord de la manifestation de concepts ou de projets dans leur contexte territorial : c'est la territorialisation des politiques publiques, c'est-à-dire l'adaptation des projets d'aménagement et des grandes logiques de la planification aux réalités et aux enjeux spécifiques du territoire dans lequel ils s'appliquent. Il s'agit ensuite de la modification du jeu des acteurs autour d'un projet donné, et par ce projet. On touche alors à la question de la gouvernance territoriale et de la manière dont les grands projets peuvent modifier les processus de prise de décision et les rapports entre acteurs. Il s'agit enfin de l'ancrage des objets de la planification dans des réalités concrètes sur le territoire, de leur traduction matérielle, par la construction d'équipements par exemple.

Le corridor méditerranéen, comme objet de planification faisant interagir différents acteurs et donnant lieu à des représentations différentes, est à la croisée de ces trois définitions de la territorialisation. Nous essaierons donc de comprendre comment le corridor méditerranéen, objet situé dans l'espace de la Méditerranée espagnole et dans le débat politique national, mais encore en attente de sa matérialisation, se manifeste par des processus protéiformes de

territorialisation. L'objectif est de comprendre comment le corridor interagit aux différentes échelles avec les territoires qu'il traverse et avec les processus d'aménagement et de prise de décision qui les caractérisent.

Nous montrerons dans un premier temps comment le corridor méditerranéen s'inscrit à l'échelle européenne dans une vision de l'organisation de l'espace communautaire par de grandes structures territoriales, qu'il contribue à réinterpréter. Nous verrons ensuite qu'à l'échelle nationale, le corridor méditerranéen participe d'une organisation du territoire qui va à l'encontre des schémas de développement de l'espace national, et qu'il témoigne des équilibres politiques entre les différents acteurs. Enfin, à l'échelle locale, nous étudierons la matérialisation du corridor dans des projets urbains ou dans des équipements logistiques pour lesquels il représente une opportunité d'aménagement.

Chapitre 8
Un corridor pour penser les territoires euro-méditerranéens

"El mundo era tan reciente que muchas cosas carecían de nombre, y para mencionarlas había que señalarlas con el dedo."

(Gabriel García Márquez, *Cien años de soledad*, 1987)

Introduction

La construction européenne repose sur des processus au long cours d'intégration institutionnelle et économique, mais également sur la fabrique d'un territoire commun, qui a vocation à fédérer « l'espace communautaire » en lui conférant une identité partagée et une certaine lisibilité. L'un des principaux facteurs de cette construction territoriale est l'intégration par les grands projets, parmi lesquels les transports occupent une place centrale depuis le Traité de Rome[726]. La réflexion sur la place des transports comme instrument de l'aménagement du territoire européen, comme facteur de cohésion, et comme élément essentiel pour favoriser les mobilités et les échanges, est au centre des travaux de la CEMT et de l'OCDE depuis les années 1970[727], ainsi que de la mise en place des RTE-T à partir des années 1990[728]. La question des grandes infrastructures et de leur rôle dans la construction européenne n'est donc pas nouvelle. Elle s'ancre dans le temps long de la pensée européenne, renvoyant en particulier à la structuration de certains espaces par les voies romaines (la *Via Herculea* le long de la Méditerranée espagnole par exemple) ou par des voies commerciales anciennes comme les routes des Foires de Champagne ou de la Hanse. Les lignes forgées par

[726] *Traité de Rome instituant la Communauté européenne*, *op. cit.*
[727] OCDE, *L'avenir des transports de voyageurs en Europe*, *op. cit.* ; CEMT, *Prague Declaration on an All European Transport Policy*, Prague, First Pan-European Transport Conference, 1991 ; CEMT, *Crete Declaration*, *op. cit.* ; CEMT, *Helsinki Declaration Towards a European Wide Transport Policy. A Set of Principles*, *op. cit.*
[728] Commission européenne, *Proposal for a European Parliament and Council Decision on Community Guidelines for the Development of the Trans-European Transport Network*, Bruxelles, Commission européenne, 1994, 83 p.

le temps long imprègnent le tracé des corridors contemporains. Le corridor méditerranéen fait partie de ces grands projets censés organiser l'espace européen pour faire advenir un territoire partagé, au même titre que les autres grands corridors multimodaux[729]. Ils répondent à l'objectif du *Livre blanc* de 2011[730] d'œuvrer à un « espace européen unique des transports », formule qui fait référence à celle de « marché unique européen », fondement de la construction européenne. Leur tracé fait écho à des visions de l'espace continental marquées par des ensembles le plus souvent de forme axiale, comme la dorsale européenne[731], les axes des grands fleuves ou les façades maritimes.

Le corridor méditerranéen s'appuie sur ces grandes structures territoriales héritées, mais il les enrichit également en les dotant d'une colonne vertébrale d'infrastructures. Dès lors se pose la question de sa territorialisation, à la fois comme objet inscrit dans le territoire et comme objet organisant le territoire. Si les représentations spatiales qui accompagnent la mise en place de corridors s'inscrivent dans la droite ligne des grands systèmes de pensée de l'espace continental, le corridor méditerranéen occupe une place importante parce qu'il est à la jonction de deux espaces de référence[732] (l'Europe et la Méditerranée) d'une part, et parce qu'il mobilise très fortement les acteurs publics et privés d'autre part. Dans ce contexte, le corridor méditerranéen n'est-il que l'un des avatars successifs des grandes structures spatiales européennes ou apporte-t-il de nouvelles perspectives permettant d'éclairer les processus de territorialisation européenne et méditerranéenne à l'œuvre ? Comment le corridor méditerranéen s'inscrit-il dans les représentations spatiales du continent européen ?

Dans un premier temps, nous analyserons les lignes de force qui structurent les espaces européen et méditerranéen et nous essaierons de montrer comment le corridor contribue à la construction de ces espaces par les réseaux de transport. Nous verrons dans un second temps que le corridor est au centre de territorialisations plurivoques à l'échelle euro-méditerranéenne, définissant à la fois une structure forte en Europe et une enveloppe territoriale pour le corridor lui-même.

---

729 Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.*

730 Commission européenne, *Livre Blanc. Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*, *op. cit.*

731 Roger Brunet, Christian Pellerin et Groupe d'études et de mobilisation « Réseaux et territoires », *Vers des réseaux transeuropéens*, Montpellier, GIP RECLUS, 1991, 15 p ; R. Brunet, « Lignes de force de l'espace européen », art cit.

732 P. Beckouche, *Atlas des intégrations régionales. Euro-Méditerranée, Asie orientale, Amérique du Nord*, *op. cit.* ; Jacques Marcadon, « Géographie portuaire de l'espace euro-méditerranéen », *Méditerranée*, 2002, vol. 98, nº 1, p. 55-66.

1 Le corridor méditerranéen et la structuration de l'espace par les réseaux de transport

L'Europe et la Méditerranée sont deux espaces de référence, mais leur organisation spatiale n'est ni évidente, ni achevée. Le corridor méditerranéen peut être considéré comme l'une des infrastructures sur lesquelles s'appuient les politiques d'aménagement du territoire destinées à structurer ces ensembles spatiaux et à renforcer leurs rapports entre eux. Il apparaît à la fois comme une possible ligne de force de l'espace européen et comme une interface entre Europe et Méditerranée.

1.1 Le corridor et l'Europe : renforcement des structures spatiales ou nouvelle ligne de force ?

L'Union européenne construit son territoire au cours du processus d'élargissement en s'appuyant sur des structures historiques héritées et en créant ses propres lignes directrices, en particulier à travers l'aménagement du territoire et les grands projets. Les corridors de transport ont à ce titre un rôle dans la structuration de l'espace communautaire et dans la création d'un territoire européen.

1.1.1 Faire territoire, de la fragmentation à l'intégration européenne

Le continent européen est le lieu de nombreuses réflexions sur l'organisation de son espace. Elles portent à la fois sur l'identification des grandes structures émanant de ses fondements historiques, de la répartition démographique et des activités économiques, et sur de grands projets de structuration du territoire visant à favoriser des coopérations transnationales et à améliorer l'équilibre territorial, dans une perspective d'aménagement du territoire.

Cette quête d'un territoire cohérent se heurte néanmoins à une grande fragmentation, notamment institutionnelle, mais également territoriale, liée à la diversité des ancrages historiques, identitaires, économiques[733]… En effet, les territorialités[734] sont multiples en

[733] Christian Vandermotten et Bernard Dézert, *L'identité de l'Europe : histoire et géographie d'une quête d'unité*, Paris, Armand Colin, 2008, 333 p ; Riva Kastoryano, *Quelle identité pour l'Europe ? Le multiculturalisme à l'épreuve*, Paris, Presses de Sciences Po, 2005, 348 p.

[734] Bernard Debarbieux, Martin Vanier et Jacques Beauchard (dir.), *Ces territorialités qui se dessinent*, La Tour d'Aigues / Paris, Editions de l'Aube / Datar, 2002, 267 p ; Martin Vanier (dir.), *Territoires, territorialité, territorialisation: controverses et perspectives*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, 228 p.

Europe et elles correspondent à des identités, à des institutions, mais également à des territoires fonctionnels comme ceux, protéiformes, que dessinent les activités des acteurs industriels ou économiques :

> « La **territorialité** exprime, outre un contenu juridique d'appropriation, un sentiment d'appartenance, mais aussi d'exclusion, et un mode de comportement au sein d'une entité, quelle qu'en soit l'étendue, quel que soit le groupe social qui le gère. Les territoires sont l'objet d'affects collectifs et individuels. »[735]

Les territorialités multiples qui se dessinent en Europe renvoient à des sentiments d'appartenance qui peuvent être individuels ou collectifs et qui peuvent se rapporter à un espace – national, régional ou local – ou à un réseau. Les territorialités de référence des acteurs économiques, telles qu'elles se dessinent dans les entretiens (*cf. Chapitre 5*), sont moins directement liées au territoire européen qu'à une organisation réticulaire de leur activité, en rapport avec les flux de marchandises, de personnes ou d'informations. Dès lors, intégrer ces territorialités en réseau dans l'espace européen suppose de faire référence à un périmètre institutionnel qui ne correspond pas aux logiques des acteurs qui y vivent[736]. Le passage, souligné par de nombreux auteurs, du territoire aux territoires[737] oblige à repenser la question de la territorialisation européenne au prisme de la diversité des ancrages. Dans ce contexte, la notion de « territoire multisitué », développée par Geneviève Cortes et Denis Pesche, permet d'appréhender le fonctionnement de ces territorialités multiples :

> « En tant que concept, il peut se définir comme un ensemble de lieux discontinus constitutif d'un espace fonctionnel et vécu (pratiques, activités, représentations), voire organisationnel dès lors que sont en jeu des processus d'action, de gestion et de coopération. Cependant, si la dispersion et la discontinuité sont constitutives des territoires multisitués, ils n'en sont pas des attributs uniques et suffisants. Car encore faut-il que cet espace soit structuré, organisé, construit sur la base d'un système relationnel qui lie socialement, économiquement, voire politiquement, plusieurs lieux dispersés et distants. Ces liens, précisément, empêchent l'éclatement, font en sorte que la fragmentation apparente continue à « faire » territoire. »[738]

---

735 *Territoires, territorialisation, territorialité*, http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/territoires-territorialisation-territorialite , 2005, (consulté le 1 juin 2015).

736 Bob Jessop, Neil Brenner et Martin Jones (dir.), « Theorizing sociospatial relations », *Environment and Planning. D, Society and space*, 2008, vol. 26, nº 3, p. 389 ; Alain Tarrius, *Les nouveaux cosmopolitismes. Mobilités, Identités, Territoires*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 2000, 265 p.

737 Benoît Antheaume et Frédéric Giraut (dir.), *Le territoire est mort, vive les territoires ! : une (re)fabrication au nom du développement*, Paris, IRD (Institut de recherche pour le développement), 2005, 384 p ; Martin Vanier (dir.), *Territoires, territorialité, territorialisation, op. cit.*

738 Geneviève Cortes et Denis Pesche, « Territoire multisitué », *L'Espace géographique*, 2013, Tome 42, nº 4, p. 190.

Or c'est la multiplicité de ces territoires d'appartenance qu'il s'agit de dépasser par l'instauration d'une référence territoriale commune qui, si elle n'abolit pas nécessairement les ancrages de départ, se superpose comme une référence cohérente et partagée. Si l'idée d'Europe préexiste à la construction européenne, c'est cette dernière qui met en place un certain nombre de valeurs communes et d'éléments symbolisant l'unité du continent, parmi lesquels un drapeau et un hymne. C'est également dans cette perspective que naît le projet politique de réduction des discontinuités et de la fragmentation de l'Europe. Les moyens d'atteindre cet idéal sont mis en place progressivement à travers des politiques ciblées, comme c'est le cas pour l'agriculture par exemple, mais également pour les transports. En effet, il apparaît nécessaire de créer un territoire européen du point de vue fonctionnel, c'est-à-dire fondé sur des politiques concrètes d'aménagement ou de coopération. Robert Schuman déclarait d'ailleurs le 9 mai 1950 :

> « L'Europe ne se fera pas d'un coup, ni dans une construction d'ensemble : elle se fera par des réalisations concrètes créant d'abord une solidarité de fait. »[739]

Les transports occupent une place particulièrement importante dans ce processus car ils sont l'armature de ce territoire en devenir. En effet, la constitution d'un territoire européen est liée au dépassement du cadre national et à l'interconnexion des réseaux des différents pays, afin de faciliter la mobilité des personnes, mais également la circulation des flux de marchandises. Or cette libre circulation va de pair avec l'instauration de l'espace Schengen et des accords européens sur l'abolition des barrières douanières. En outre, la question des transports est fondamentale parce que les infrastructures, historiquement définies dans le cadre national, forment une juxtaposition de réseaux aux normes différentes, pouvant difficilement communiquer entre eux, ce qui est particulièrement vrai dans le domaine ferroviaire. Pour les citoyens, la possibilité de se déplacer facilement d'un pays à l'autre et de bénéficier d'infrastructures performantes est un point positif rapidement identifiable de la vie quotidienne. Cela permet également d'accroître les mobilités entre les différents pays et de faire ainsi advenir la conscience d'un espace européen partagé.

[739] Robert Schuman, *La Déclaration du 9 mai 1950*, Bruxelles, Commission européenne, 1970.

1.1.2 L'Europe et ses « lignes de force »

Analysant le territoire européen et son organisation, le géographe français Roger Brunet met en avant les « lignes de force de l'espace européen » dans un article de 2002[740]. Elles reprennent celles qui ont été énoncées dès 1973 à propos du territoire français[741], placé par Brunet à la marge d'un axe, également décrit par Étienne Juillard[742], reliant l'Europe rhénane à l'Italie du Nord. C'est ainsi que se définit, en référence à la *Megalopolis* de Gottmann, la Mégalopole européenne, également connue sous le nom de dorsale européenne ou de « banane bleue », nom qui lui a été conféré par sa représentation dans les médias et qui s'est banalisée, attestant du pouvoir de la cartographie relayée par la presse dans les imaginaires collectifs[743].

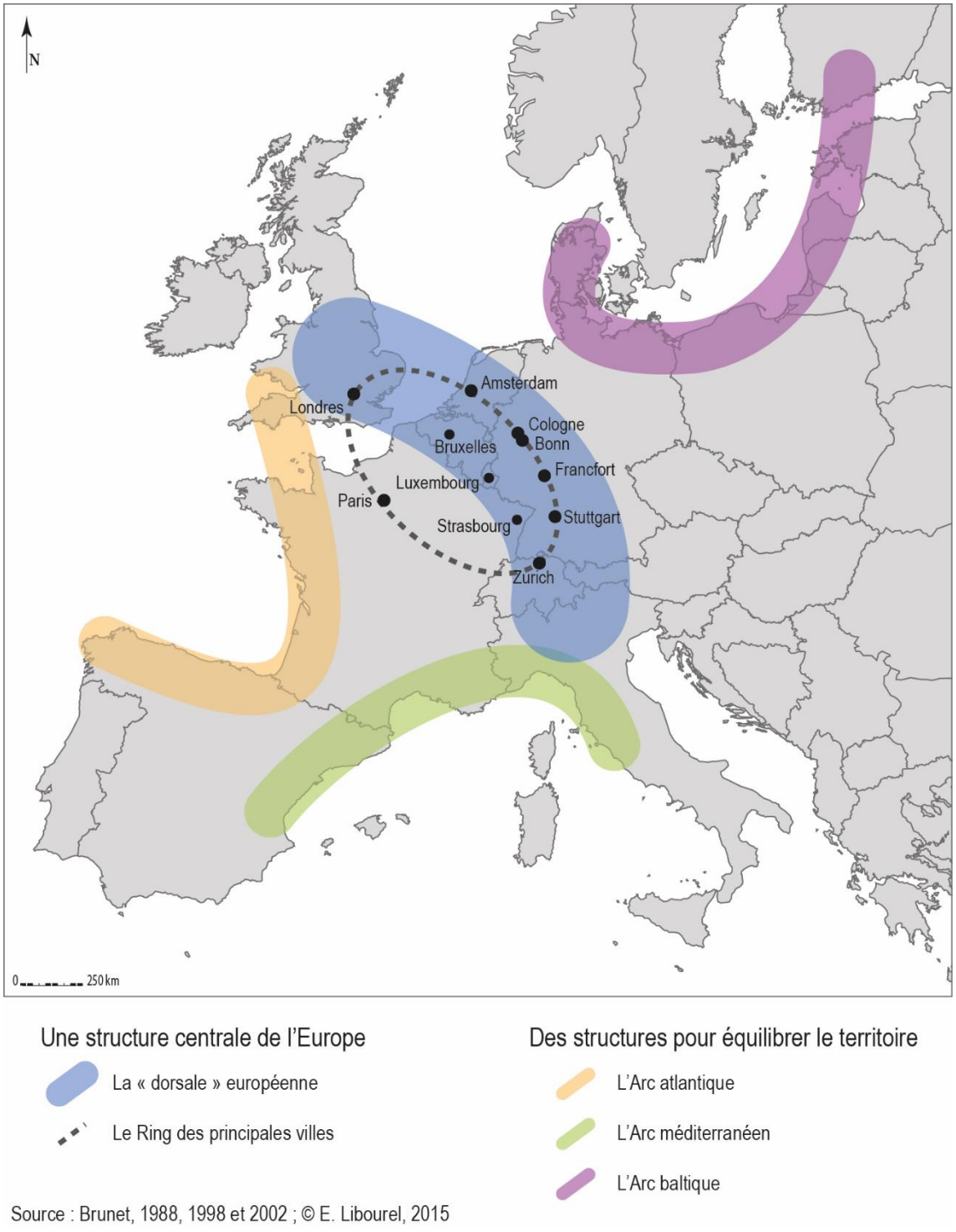
Or le lexique est ici important : si le terme de Mégalopole renvoie clairement à une réalité nord-américaine à laquelle l'Europe se réfère à titre comparatif, voire concurrentiel, celui de dorsale fait directement référence aux alignements volcaniques de fonds océaniques, donc à une structure linéaire en activité permanente. Elle rejoint également la métaphore organiciste de la colonne vertébrale de l'Europe, que l'on retrouve dans le thème de la *vertebración* en Espagne. La dorsale européenne, qui a pour armature un *Ring*[744] (ou anneau) composé des principales villes d'Europe occidentale, regroupe les plus grandes concentrations démographiques, mais également économiques et commerciales de l'Europe (*cf. Carte 41*). Cette structure centrale a connu les premiers investissements des RTE-T[745] et voit se développer le corridor Rotterdam-Gênes, l'un des principaux et des plus stables de la planification européenne, également connu sous le nom de « Code 24 »[746], qui relie les principales villes constitutives du *Ring*. Enfin, l'adossement de la dorsale européenne à un réseau de villes est intéressant en termes de pensée du territoire, de représentation et de fonctionnement. En effet, la dorsale européenne est institutionnellement fragmentée puisqu'elle est formée de territoires appartenant à plusieurs États, dont la Suisse qui n'est pas membre de l'Union. Les indicateurs économiques confirment que la dorsale est intensément

[740] R. Brunet, « Lignes de force de l'espace européen », art cit.
[741] Roger Brunet, « Structure et dynamisme de l'espace français : schéma d'un système », *Espace géographique*, 1973, vol. 2, nº 4, p. 249‑254.
[742] Etienne Juillard, « Pour une logique des divisions régionales en Europe occidentale », *Revue Géographique de l'Est*, 1976, vol. 16, nº 3, p. 103‑120.
[743] G. P. TORRICELLI, « La carte (prospective) comme médiation symbolique », art cit.
[744] Roger Brunet, « Le Ring », *Espace géographique*, 1998, vol. 27, nº 4, p. 369‑369.
[745] J. de Vries et H. Priemus, « Megacorridors in north-west Europe », art cit.
[746] CODE24, *Code24 Corridor Development Rotterdam-Genoa*, .

traversée et qu'elle forme l'un des principaux axes de communication européens. Les indicateurs de densité urbaine utilisés par Céline Rozenblat[747] et d'interaction spatiale utilisés par Stéphane Virol[748] confirment le tracé de la dorsale européenne. Dans les représentations cartographiques, la dorsale est symbolisée par une aire arquée (une « banane ») en à-plat de couleur uniforme, ce qui souligne une certaine cohérence de cet espace, par-delà les discontinuités institutionnelles. Par ailleurs, l'insistance sur l'importance des principales villes comme armature chez Roger Brunet, ainsi que sur leurs fortes interactions chez Céline Rozenblat et Stépane Virol renforce le rôle des villes comme support de la dorsale. Le terme même de *Ring*, mot à la fois anglais et allemand, évoque une structure circulaire, fermée sur elle-même, ce qui ne laisse que peu de place aux autres axes pour s'y rattacher. En outre, la dorsale européenne correspond à la fois au paradigme de l'organisation territoriale européenne – que ce soit pour constater une concentration des activités ou pour remettre en cause la pertinence de cette représentation – et à l'un des types principaux de corridor mis en lumière par la littérature scientifique (*cf. Chapitre 1*).

En plus de la dorsale originelle, les travaux successifs de Roger Brunet ont complété les « lignes de force » du continent, comme en témoigne la carte publiée en 2002[749] qui propose un maillage de l'ensemble du territoire par de grands axes sud-ouest-nord-est et est-ouest. Cette carte, effaçant totalement les frontières politiques, s'inscrit dans le contexte d'élargissement de l'Union européenne à l'est au cours des années 2000 et propose une trame permettant de raccorder les territoires entre eux. Dans un travail portant sur les réseaux de transport et en particulier sur les interconnexions, Jean Varlet propose également une analyse qui repose sur le schéma de la dorsale européenne et sur son raccordement au reste de l'Europe. Il montre, à travers une série de cartes[750], comment la dorsale s'étend pour finalement entrer en résonance avec l'ensemble de l'Europe sous l'influence du développement des pôles urbains. Ces derniers sont chaque fois plus nombreux sur ses cartes, et ils aboutissent à un nouveau dessin de la mégalopole européenne qui reprend la forme originelle de la « banane » mais lui adjoint des interfaces ouvrant vers le nord, le sud-ouest et l'est du continent.

[747] Céline Rozenblat, « Tissu d'un semis de villes européennes », *Mappemonde*, 1995, nº 4, p. 22-27.
[748] Stéphane Virol, « Distance temps, discontinuité des interactions spatiales et concentration globale de l'espace européen », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2006, nº 1, p. 7‑7.
[749] R. Brunet, « Lignes de force de l'espace européen », art cit, p. 17.
[750] Jean Varlet, « Dynamique des interconnexions des réseaux de transports rapides en Europe : devenir et diffusion spatiale d'un concept géographique », *Flux*, 2000, vol. 16, nº 41, p. 14.



Carte 41- Représentation des « lignes de force » de l'espace européen

Sources : Roger Brunet[751]

Pour Roger Brunet, à l'origine de cette dorsale sont les échanges de marchandises, provoqués par une dissymétrie des ressources entre le nord riche en produits comme l'ambre, le bois ou

[751] Roger Brunet, « L'Espagne en Europe. que disent les cartes ? », *Mappemonde*, 1988, nº 3-88, p. 19‑21 ; R. Brunet, « Le Ring », art cit ; R. Brunet, « Lignes de force de l'espace européen », art cit.

la laine et le sud de l'Europe par lequel transitaient les épices et autres produits venus de l'Orient :

> « (…) *La genèse* de cette dorsale est assez claire : elle est née des échanges intensifs entre les deux grands foyers d'activité du sud de la mer du Nord et du nord de la Méditerranée. Sans doute les chemins marchands auraient-ils pu passer ailleurs, par exemple par la Vallée du Rhône ; mais ce ne sont ni les Marseillais, ni même les Parisiens, qui ont organisé les trafics (…) ; ce sont les banquiers et les marchands de Venise et de Gênes, plus Florence et Milan – avec ceux de Bruges, Anvers, Londres et Amsterdam. (…)
>
> On peut faire l'hypothèse que les trajets privilégiés ont tiré parti de la *dissymétrie* politique entre une France puissante et tôt centralisée, redoutée des marchands, peu tolérante aux juifs puis aux protestants, et des pays rhénans et germaniques morcelés, dont les multiples souverains avaient grand besoin de marchands (…). »[752]

Dans cette analyse historique, le rôle du commerce et la prépondérance des acteurs économiques sur les acteurs politiques en matière de définition des grandes routes sont affirmés. En outre, la tension entre les différents types de pouvoir apparaît. Toutes proportions gardées, les idées ainsi exprimées par Roger Brunet peuvent fournir un cadre explicatif intéressant dans le cas du corridor méditerranéen. En effet, l'auteur fait écho au rôle de premier plan joué par les acteurs économiques (*cf. Chapitres 5 et 6*) et à la question des acteurs institutionnels les plus pertinents pour agir en matière de grandes infrastructures de transport (*cf. Chapitres 3 et 4*). En outre, si la dorsale européenne s'est formée par les échanges commerciaux tels qu'ils étaient pratiqués au Moyen Âge et à l'époque moderne, l'acheminement des marchandises par voie de mer donne aujourd'hui une importance stratégique à la Méditerranée. Or c'est sur cette base que les revendications du corridor méditerranéen s'appuient.

La question de l'organisation de l'espace européen passe donc par le constat de l'existence de structures spatiales fortes. Des initiatives visant à réduire les disparités constatées et à constituer un espace cohérent en Europe sont mis en œuvre, comme en témoignent les nombreux projets évoquant un « espace européen » de la santé[753], de l'éducation[754], de la

[752] R. Brunet, « Lignes de force de l'espace européen », art cit, p. 15.
[753] Sébastien Guigner, *L'institutionnalisation d'un espace européen de la santé: entre intégration et européanisation*, Thèse de doctorat, Université Rennes 1, Rennes, 2008, 599 p.
[754] Martin Lawn et António Nóvoa, *L'Europe réinventée: regards critiques sur l'espace européen de l'éducation*, Paris, L'Harmattan, 2005, 236 p.

recherche[755], etc., dont la plupart ont émergé dans les années 2000, c'est-à-dire au moment du dernier élargissement de l'Union. Ces projets témoignent d'une vision centrée sur la question de la coopération, mais aussi sur l'idée d'une mise en réseau qui peut être matérielle (par l'intermédiaire des transports notamment) ou immatérielle.

1.1.3 Les grandes infrastructures, outil d'un aménagement d'un territoire européen fantasmé

Dans les années 1970 et 1980, sur le principe de la « banane bleue », se développent d'autres modèles d'organisation de l'espace, parmi lesquels les arcs, les façades et le polycentrisme. À travers ces concepts spatiaux, il s'agit de penser un modèle de territoire et la manière de l'aménager pour pallier les dissymétries soulignées par Roger Brunet.

La boîte à outils européenne de l'organisation du territoire contient à la fois des notions opérationnelles comme celle de façade portuaire ou rangée (*range* en anglais), et des notions plus impalpables centrées sur l'idée de coopération comme les arcs. Ces derniers sont au nombre de trois : l'arc baltique, l'arc atlantique et l'arc méditerranéen (ou latin), le premier étant d'un usage moins répandu et les derniers ayant fait l'objet de regroupements de régions dans des structures associatives *ad hoc* qui perdurent. Ces trois arcs sont repris dans l'iconographie proposée par Roger Brunet[756]. Leur situation sur les littoraux les place à la périphérie de l'Europe et leur confère un rôle de rééquilibrage du territoire par rapport à la dorsale européenne. Il s'agit de donner aux territoires périphériques, par les cartes et par la coopération régionale, la possibilité de se coordonner dans des structures transnationales et de forger ainsi leur propre territoire cohérent et compétitif. Si les trois arcs proposés ne recouvrent pas la *Northern Range*, c'est justement parce que c'est cette dernière qu'il s'agit de rééquilibrer. Or l'arc latin a vocation à devenir une éventuelle *Southern Range*, elle-même élément équilibrant la façade de la Mer du Nord (*cf. 1.2.1*). Ces formes linéaires de rééquilibrage du territoire sont compatibles avec le concept de corridor de transports, qui en épouse la ligne et permet de leur donner corps.

Par ailleurs, cette volonté de rééquilibrage du territoire européen se traduit également par la quête de centralités concurrentes, en particulier en-dehors de la dorsale européenne. C'est

[755] Michel André, « L'espace européen de la recherche : histoire d'une idée », *Journal of European Integration History*, 2006, vol. 12, nº 2, p. 131.
[756] R. Brunet, « L'Espagne en Europe. que disent les cartes ? », art cit.

ainsi que le Schéma de Développement de l'Espace communautaire (SDEC) de 1999[757] pose le polycentrisme comme paradigme de l'aménagement (*cf. Figure 44*).

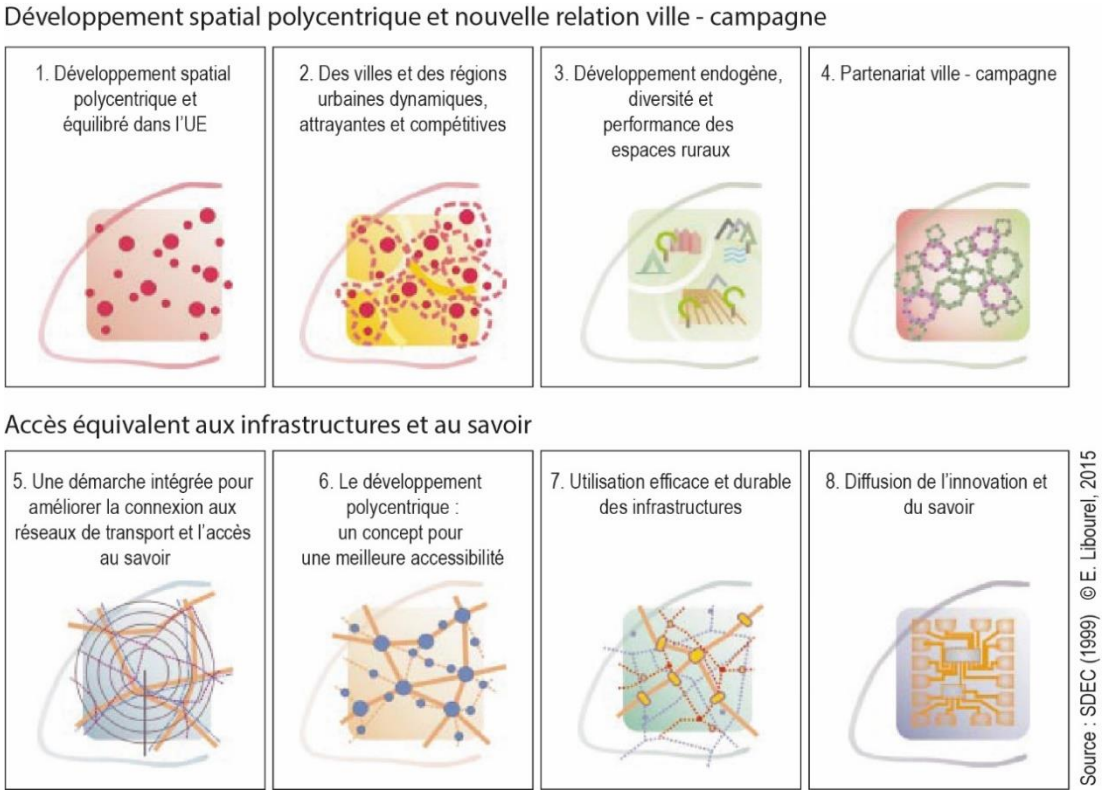


Figure 44- Schémas proposés par le SDEC
Source : SDEC[758]

Depuis cette date, les géographes se sont emparés du concept afin de montrer les possibles conséquences de ces choix sur l'aménagement du territoire européen[759]. Au total, l'idée de polycentrisme en Europe revient à développer une vision de l'espace communautaire centrée sur les villes, donc sur des points localisés entre lesquels il est possible de penser des interactions de toutes natures. Ces villes, grandes, moyennes et petites, dessinent des relations

[757] Union européenne et Commission européenne, *SDEC: schéma de développement de l'espace communautaire : vers un développement spatiale équilibré et durable du territoire de l'Union européenne*, Luxembourg, Office des publications officielles des Communautés européennes, 1999.
[758] *Ibid.*
[759] François Taulelle, « Le SDEC, instrument de l'aménagement du territoire européen ? », *Territoires 2020*, 2000, nº 1, p. 58-66 ; Guy Baudelle, *L'Europe de demain sera-t-elle polycentrique ?*, Paris, Datar, 2001 ; Guy Baudelle, *Le polycentrisme en Europe: une vision de l'aménagement du territoire européen*, Paris, Datar, 2002 ; Nadine Cattan et Thérèse Saint-Julien, « Modèles d'intégration spatiale et réseau des villes en Europe occidentale », *Espace géographique*, 1998, vol. 27, nº 1, p. 1-10 ; Nadine Cattan (dir.), *Cities and networks in Europe: A critical approach of polycentrism*, Montrouge, J. Libbey Eurotext, 2007, 207 p ; Jean-Paul Carrière, « L'aménagement du territoire en Europe : vers une approche polycentrique multiscalaire: analyse à partir du cas de l'espace atlantique », Paris, Le Développement territorial. Regards croisés sur la diversification et les stratégies., 2004 ; Jean-Paul Carrière, « Les villes intermédiaires européennes et l'Europe polycentrique ? », *Annales des Mines-Réalités industrielles*, 2008, p. 18-25 ; Jean-Paul Carrière, « Une réflexion sur la construction du polycentrisme en Europe : apport et limites du rapport "Potentials for polycentric development in Europe" », *Territoires*, 2005, nº 2030, p. 47-64.

emboîtées à différentes échelles[760]. Elles sont les points d'ancrage de réseaux de différentes natures, et en particulier des réseaux de transport. Les points 3.2 et 3.3 du SDEC[761], respectivement consacrés au polycentrisme et aux infrastructures, sont illustrés de schémas destinés à représenter graphiquement chacun des axes directeurs proposés par le rapport. Ces représentations, qui mettent en avant les points de tailles diverses sur lesquels doit reposer un réseau maillé, sont proches des différentes représentations que l'on peut faire du corridor méditerranéen (*cf. Figure 50*). La métaphore organiciste est perceptible, notamment dans la deuxième et la quatrième représentation, qui prennent la forme de cellules se combinant entre elles. La dernière représentation, centrée sur la diffusion du savoir, donc sur une mise en réseau immatérielle, représente l'Europe avec la sémiologie d'un circuit imprimé, qui permet également de rendre l'idée d'une circulation de flux entre des composantes de taille différente.

Même si le polycentrisme promeut *a priori* une vision et des représentations spatiales très différentes de celles des grands axes, il peut aussi être le support des corridors de transport. C'est cette vision combinant corridors linaires et polycentrisme affiché que l'on retrouve désormais dans la cartographie du réseau central européen[762]. Il s'agit d'organiser le territoire par des axes orthogonaux aux structures fortes constatées – en particulier à la dorsale : les corridors apparaissent comme des instruments pour relier les aires, pour dépasser des fractures, pour agréger les périphéries en les rapprochant du centre, et ainsi équilibrer le territoire.

Les corridors de transport, tels qu'ils sont dessinés depuis les années 1970 par la CEMT[763], puis par les RTE-T[764] participent pleinement de cette logique. C'est tout le réseau des RTE-T qui est en cause. Le corridor méditerranéen en particulier relève de tous ces imaginaires, qu'il mobilise dans ses propres représentations, et permet de les retravailler. En effet, à l'échelle européenne, les corridors sont la concrétisation de ces différentes représentations spatiales,

[760] J.-P. Carrière, « Les villes intermédiaires européennes et l'Europe polycentrique ? », art cit, p. 21.
[761] Union européenne et Commission européenne, *SDEC*, *op. cit.*
[762] Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.*
[763] CEMT, *Systèmes nationaux de planification des infrastructures de transport*, Paris, OCDE, 2005, 183 p ; CEMT et al., *Transport Infrastructure Development for a Wider Europe*, Paris, ECMT/EC/UNECE/EIB Seminar, 2003 ; Commission européenne et al., *Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas*, *op. cit.* ; *Traité de Rome instituant la Communauté européenne*, *op. cit.*
[764] Commission européenne, *Proposal for a European Parliament and Council Decision on Community Guidelines for the Development of the Trans-European Transport Network*, *op. cit.* ; Commission européenne, *Trans-European Transport network*, *op. cit.* ; Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.*

catalysant également les images véhiculées par les différents acteurs[765]. Parmi ces projets, le corridor méditerranéen a une place particulière parce qu'il fait l'objet d'une forte appropriation symbolique reposant sur ces représentations. Véhiculées à l'échelle européenne par les cartes[766] et par les discours, elles font émerger une zone stable entre Barcelone et Lyon (*cf. Figure 45*), ainsi que des extensions à géométrie variable qui dessinent autant d'axes structurants potentiels faisant écho à la dorsale européenne ou encore aux arcs littoraux.

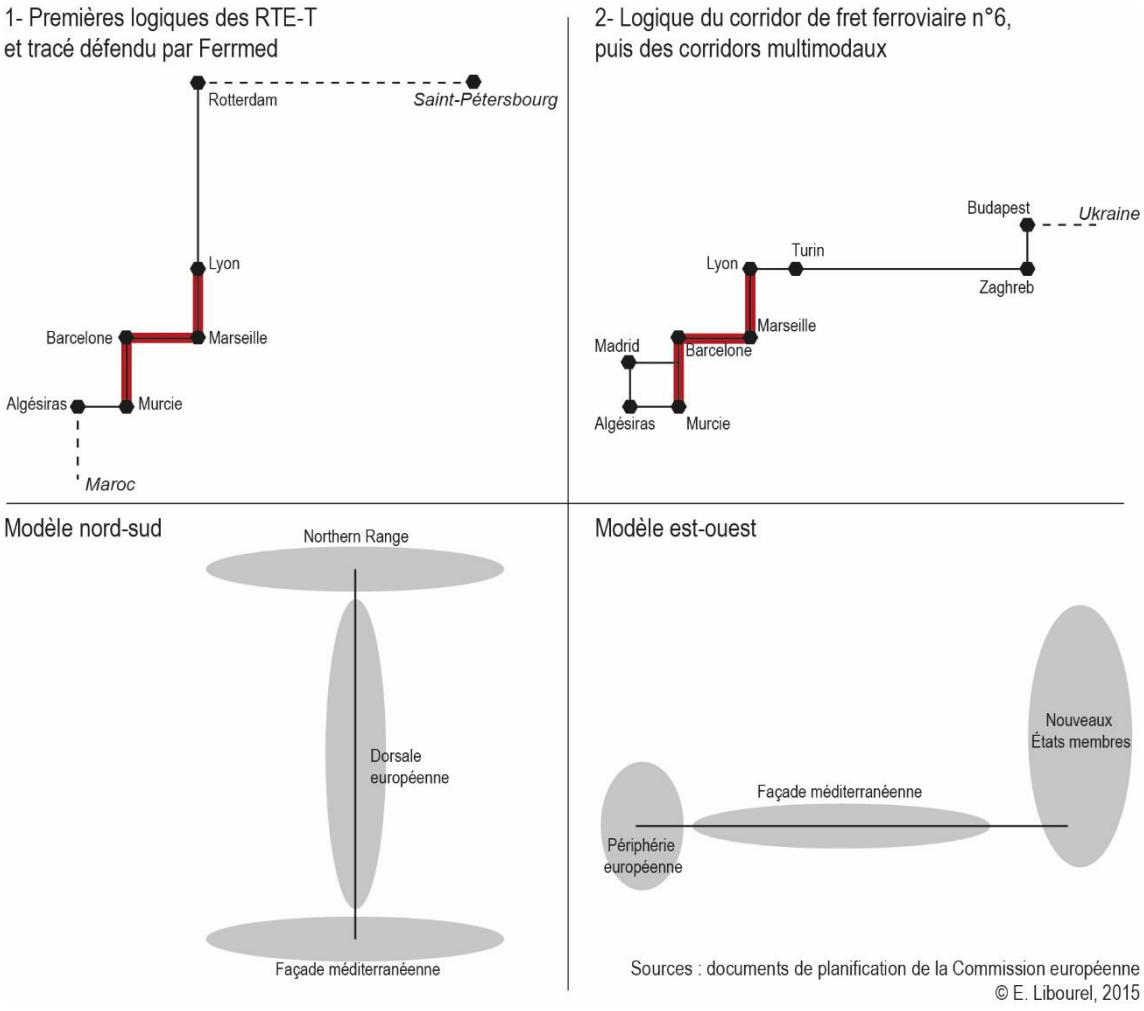


Figure 45- Changement de paradigme du corridor méditerranéen

Le tronçon central stable Barcelone-Lyon correspond à la mégarégion décrite par Florida[767] et justifie l'implication forte de la Catalogne et de Rhône-Alpes dans la revendication du corridor méditerranéen, comme en témoignent la présence d'un représentant de la CCI de

[765] Eloïse Libourel, « The Mediterranean Railway Corridor: Territorialising Multiple Visions of a Macro-Regional Axis », Paris, Transport Research Arena, 2014.
[766] J.V. Boira i Maiques et D. Prytherch, « Ordenar el territorio con corredores. Espacio y política en España a propósito de la revisión de la red TEN-T de la Unión Europea. », art cit.
[767] R. Florida et I. Ayres, « Megaregions », art cit ; R. Florida, T. Gulden et C. Mellander, « The rise of the mega-region », art cit.

Rhône-Alpes au Bureau de Ferrmed, ainsi que l'organisation d'événements conjoints comme la « Conférence bilatérale Catalogne-Rhône-Alpes : corridor méditerranéen, quelles opportunités ? » tenue à Lyon le 15 mai 2014. Du point de vue opérationnel, la mise en place d'un service de fret ferroviaire entre Barcelone et Lyon par le Port de Barcelone est également un signe de l'importance stratégique de ce tronçon. Le passage de la frontière et ses aménagements constituent l'une des questions sensibles sur l'itinéraire, de même que les débats sur le tunnel Lyon-Turin, autre franchissement de frontière à forts enjeux pour les réseaux transeuropéens (*cf. 2.3.1*). Ce dernier n'est cependant pas toujours associé au corridor méditerranéen en tant que tel.

Les deux principaux tracés retenus pour le corridor méditerranéen sont assis sur un même tronçon central, mais ils ont des orientations dominantes orthogonales : au modèle nord-sud qui a longtemps prévalu et qui est toujours en vigueur dans les représentations de Ferrmed se superpose un modèle est-ouest dans la logique de l'élargissement de l'Union européenne, mais aussi d'un arc latin, pendant méridional de la *Northern Range*. Ces deux modèles orthogonaux l'un à l'autre se complètent néanmoins. Le premier permet de connecter la façade méditerranéenne à la façade de la Mer du Nord en suivant l'axe de la dorsale européenne : il renforce ainsi un axe dominant de l'espace européen tout en proposant de relier entre eux deux pôles majeurs du trafic de marchandises, accroissant de ce fait l'*hinterland* méditerranéen et permettant un rééquilibrage théorique entre nord et sud de l'Europe. Le second modèle met au centre la façade méditerranéenne et se propose de l'unifier en reliant entre eux les principaux ports et les villes du littoral. Via cette façade, le corridor doit permettre de relier entre elles deux périphéries de l'Europe : la péninsule ibérique et les nouveaux États membres. La logique est donc très différente de celle qui propose de relier des pôles dynamiques, mais elle est cohérente avec l'idée de rééquilibrage de l'espace européen. Dans les deux cas, le problème est que le corridor méditerranéen est une question espagnole et européenne, mais que son maillon essentiel se situe en France. Cela pose avec acuité la question de la non-intervention de la France, de son désintérêt par rapport au projet (*cf. Chapitre 3*).

Ainsi l'avènement d'un territoire européen, au-delà de « l'espace communautaire » incantatoire des instances européennes, passe-t-il par la pensée de formes spatiales parmi lesquelles le corridor méditerranéen a une place. Son statut est spécifique parmi les autres

corridors parce qu'il mobilise un très grand nombre d'acteurs, parce qu'il est orthogonal au principal axe de développement européen, mais également parce qu'il est à l'interface de deux systèmes de pensée de l'espace macro-régional : l'Europe et la Méditerranée.

1.2 Le corridor et la Méditerranée : une cristallisation possible des rapports euro-méditerranéens

Le corridor méditerranéen, dans son acception espagnole, est défini par son tracé littoral, par opposition à un corridor central qui passe par Madrid. Au niveau européen, la caractéristique méditerranéenne du corridor est moins nette, surtout en ce qui concerne le tracé nord-sud, mais elle est affirmée dans la dernière mouture des RTE-T par le choix d'un tracé est-ouest reliant des régions pour la plupart riveraines de la Méditerranée. Il se trouve donc également pris dans les logiques d'organisation de l'espace méditerranéen et de l'interface nord-sud entre l'Europe et l'Afrique du Nord.

1.2.1 Le corridor méditerranéen, réinterprétation de l'arc latin ?

Le concept de corridor tel qu'il est mis en place par l'Union européenne fait écho à celui d'arc, tel qu'il est employé pour désigner l'arc latin ou méditerranéen, pendant méridional de l'arc atlantique et de l'arc baltique. Cette notion d'arc a émergé dans les années 1970, en même temps que les théories d'Étienne Juillard ou de Roger Brunet. Il s'agissait à cette époque de faire contrepoids à la prépondérance écrasante de la dorsale européenne et de la centralité parisienne pour ce qui concerne la France, comme de la centralité madrilène pour ce qui concerne l'Espagne. L'arc latin est issu des propositions de la CRPM et, en France, en particulier des propositions d'Olivier Guichard[768] pour rééquilibrer le territoire français, dans les années 1980. C'est en 1989 que les arcs atlantique et latin sont officiellement créés, sous forme associative. Le premier s'appuie sur un réseau d'hommes politiques influents tandis que le second repose sur l'engagement d'acteurs économiques[769], prélude à l'engagement des acteurs économiques dans les *lobbies* du corridor méditerranéen comme Ferrmed. Certains

[768] Jacques-Raoul Boudeville, Serge Antoine et Olivier Guichard, *L'espace et les pôles de croissance: recherches et textes fondamentaux*, Paris, Presses universitaires de France, 1968, 232 p ; Olivier Guichard, *L'Espace européen*, Saint-Etienne, Conférence européenne des Ministres responsables de l'Aménagement du Territoire, 1973 ; Olivier Guichard, *Scénarios européens d'aménagement du territoire*, Paris, La Documentation française / DATAR, 1974, 174 p.

[769] Sylvie Daviet, « Introduction. L'arc latin, histoire et problématiques d'un concept », *Méditerranée*, 1994, vol. 79, nº 1, p. 3.

auteurs font néanmoins remonter le concept à plusieurs autres sources, comme Xavier Oliveras González[770], qui l'associe à quatre penseurs du territoire européen, deux Espagnols et deux Français : Nicolau Rubió, Josep Maria Batista, Roger Brunet et Robert Lafont, tous quatre d'origine catalane.

En 1994, soit cinq ans après la création de l'arc latin, la revue *Méditerranée* lui consacre un numéro spécial dans lequel le concept est étudié du point de vue fonctionnel et territorial. Les études qui lui sont alors consacrées montrent que l'arc méditerranéen – c'est-à-dire la réalité spatiale associée à l'arc latin comme réalité institutionnelle – est très fragmenté tant du point de vue démographique qu'économique. Christine Voiron-Caniccio cartographie ces disparités[771] : la partie espagnole de l'arc méditerranéen semble être en retard du point de vue économique, et en particulier du point de vue de l'évolution de l'emploi. Cette partie espagnole est par ailleurs spécifiquement étudiée par Francisco Calvo[772], qui en souligne l'hétérogénéité, tant du point de vue économique que démographique et institutionnel. L'arc latin, tel qu'il est mis en place dans les années 1990, vise à obtenir une plus grande coopération entre les régions méditerranéennes en Espagne, en France et en Italie. Il est aussi un élément d'une « méthode d'aménagement », selon les termes de Priscilla De Roo[773] dans un article où elle souligne l'éclatement, notamment institutionnel, de l'arc méditerranéen et l'importance pour les acteurs publics aux différents échelons d'entrer dans une logique de coopération. Dans la conclusion de cet article, l'auteur souligne que la principale ligne de fracture à dépasser de l'arc méditerranéen se situe entre l'est et l'ouest :

> « L'arc méditerranéen est donc toujours coupé en deux et sa globalité de fonctionnement compromise à terme, ce qui compromet toute idée de rééquilibrage de l'Europe au sud. Du côté ouest, une stratégie clairement affirmée et partagée, mais une stratégie de transit, peu enracinée sur la façade méditerranéenne. Du côté est, des potentialités objectives, mais une stratégie d'éclatement et d'évitement. »[774]

Cette coupure entre est et ouest et l'orientation vers les questions de transport de la partie occidentale recoupent l'implication des régions méditerranéennes espagnoles dans la défense d'un débouché ferroviaire vers l'Europe à la date où les premiers RTE-T sont décidés au

[770] Arcadi Oliveras González, « Quatre teòrics sobre l'Arc Mediterrari: N. M. Rubió i Tudurí, J. M. Batista i Roca, R. Brunet i R. Lafont », *Cercles: revista d'història cultural*, 2012, vol. 0, nº 15, p. 71‑92.
[771] Christine Voiron-Canicio, « À la recherche d'un arc méditerranéen », *Méditerranée*, 1994, vol. 79, nº 1, p. 15‑23.
[772] F. Calvo García-Tornel, « L'arc méditerranéen espagnol », art cit.
[773] Priscilla De Roo, « L'arc méditerranéen : une méthode d'aménagement », *Méditerranée*, 1994, vol. 79, nº 1, p. 43‑49.
[774] *Ibid.*, p. 49.

niveau européen, avec une orientation dominante nord-sud qui n'inclut pas les régions orientales de l'arc méditerranéen. Toutefois, avant les années 2000, le sujet du corridor méditerranéen n'est pas lesté en Espagne du poids politique qu'on lui connaît désormais. C'est pourquoi l'auteur souligne le faible enracinement de la stratégie en question.

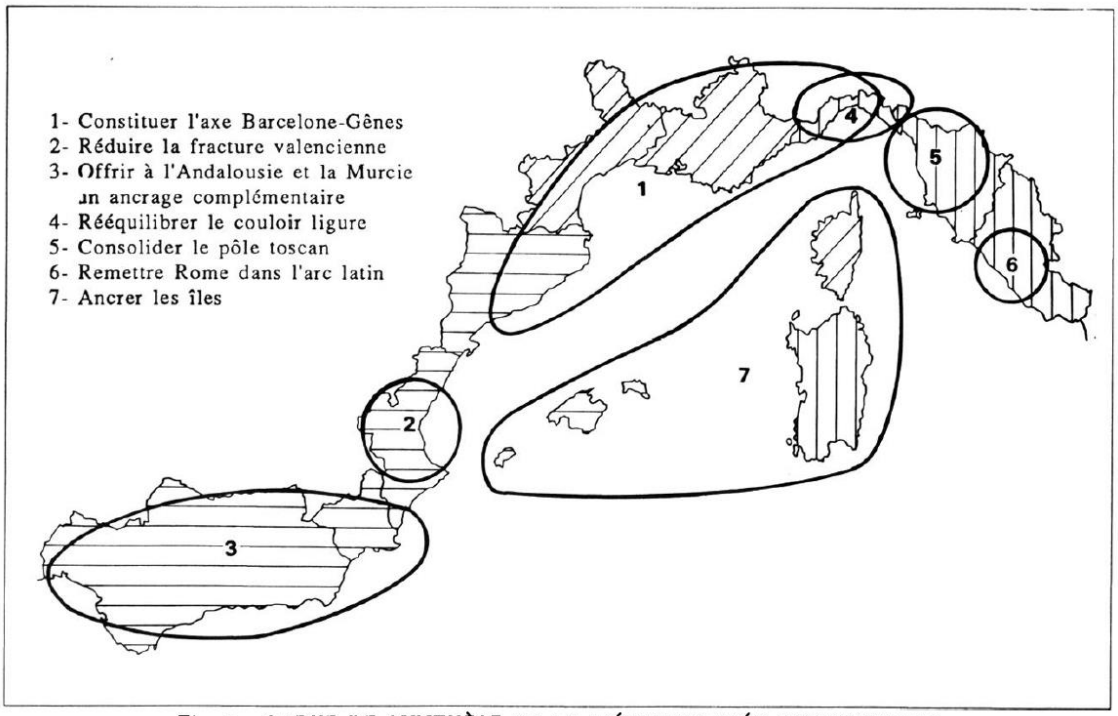


Fig. 1 - CARTE DE SYNTHÈSE DE LA MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE
D'après le GIP Reclus, 1992

Carte 42- L'arc méditerranéen et ses objectifs
Source : Juan, 1994[775]

Réduire la fragmentation de l'arc méditerranéen fait partie des actions prioritaires mises en avant par Jean-Claude Juan, reprenant les travaux menés par le GIP Reclus[776]. Il apparaît que le principal enjeu se situe dans l'axe Barcelone-Gênes (*cf. Carte 42*), que l'on retrouve régulièrement dans les réflexions sur le corridor méditerranéen et dans les actions collectives comme la création d'EU Core Net Cities, qui repose sur ces deux villes au premier chef. Par ailleurs, la « fracture valencienne » et la question de l'ancrage des régions du sud de l'Espagne sont les deux priorités suivantes, ce qui témoigne de leur importance dans la pensée d'un espace méditerranéen structuré (*cf. Chapitre 9*). De même, l'Italie est concernée par trois des objectifs distincts synthétisés par Jean-Claude Juan.

L'arc latin ou méditerranéen vient donc des initiatives de la CRPM ainsi que d'une histoire de la pensée de l'espace européen dans les années 1970. Il est également concomitant des projets

[775] Jean-Claude Juan, « L'arc méditerranéen : un espace en devenir », *Méditerranée*, 1994, vol. 79, nº 1, p. 8.
[776] J.-C. Juan, « L'arc méditerranéen », art cit.

de corridors nord et sud proposés par la CEMT[777]. Le corridor méditerranéen, en tant qu'infrastructure, apparaît alors comme la condition d'une possible concrétisation d'un arc latin ou méditerranéen par les transports[778], thème déjà présent dans les premières approches de l'arc à travers les projets des régions, mais également à travers le développement des ports[779]. Le corridor méditerranéen se trouve dès lors à la croisée de la pensée territoriale européenne et de la mise en œuvre de coopérations interrégionales sur la rive nord de la Méditerranée.

1.2.2 Le corridor méditerranéen et la coopération méditerranéenne

La Méditerranée est au centre d'un système de représentations, notamment en Europe, qui se traduit par la quête d'une coopération entre les régions méditerranéennes de l'Europe, du point de vue institutionnel ou de l'aménagement du territoire, mais également par un intérêt pour les rapports nord-sud et le thème de l'intégration régionale en Méditerranée[780]. Cette question est en effet l'une des thématiques récurrentes de la politique européenne, que ce soit à travers sa politique de voisinage ou à travers des projets de coopération. En dépit des nombreux discours sur la nécessité d'une intégration euro-méditerranéenne[781] et des projets mis en avant[782] notamment dans le domaine de la métropolisation et de la coopération métropolitaine[783], l'intégration méditerranéenne reste largement incomplète[784]. Les initiatives politiques comme le lancement de l'Union pour la Méditerranée ou les pétitions de principe

[777] OCDE, *L'avenir des transports de voyageurs en Europe*, *op. cit.*

[778] F. Carbonell Llovera et J. Báguena, « El proceso de construcción del arco mediterráneo », art cit ; J.M. Serrano Martinez, « Del arco al eje mediterraneo en España. Hacia la consolidacion de un corredor de transportes », art cit.

[779] Jacques Marcadon, « Les ports de commerce de l'Arc atlantique européen », *Norois*, 1993, vol. 157, nº 1, p. 61‑74.

[780] IPEMED, *Rapports d'activité 2013. Le choix de la confiance*, Paris, IPEMED, 2014, 32 p ; P. Beckouche, *Atlas des intégrations régionales. Euro-Méditerranée, Asie orientale, Amérique du Nord*, *op. cit.* ; Institut de la Méditerranée, *Vers la création d'une zone d'intégration mondiale en Méditerranée (Livre Blanc)*, Marseille, Institut de la Méditerranée, 2004, 294 p.

[781] Isabelle Bensidoun et Agnès Chevallier, *Europe-Méditerranée : le pari de l'ouverture*, Paris, Economica, 1996, 176 p ; Ali Sedjari (dir.), *Euro-méditerranée: histoire d'un futur*, Paris, l'Harmattan, 2010, 278 p.

[782] Jean-Louis Rastoin, *Note sur le commerce euro-méditerranéen*, Paris, IPEMED, 2014, 4 p ; J. Marcadon, « Géographie portuaire de l'espace euro-méditerranéen », art cit ; Jean-Paul Carrière, *Villes et projets urbains en Méditerranée*, Presses universitaires François-Rabelais., Tours, 2002, 135 p ; Medocc, *Le système métropolitain méditerranéen. Vers la création d'une zone d'intégration mondiale en Méditerranée*, Marseille, Institut de la Méditerranée, 2004 ; Boris Grésillon, « Villes, création et événements culturels en Méditerranée : un certain regard », *Méditerranée*, 2010, vol. 2010/1, nº 114, p. 3-5 ; Robert Escallier, « Métropoles et globalisation dans le monde arabe et méditerranéen : état, enjeux et perspectives », *Cahiers de la Méditerranée*, 2002, nº 64, p. 1-21.

[783] Medocc, *Le système métropolitain méditerranéen. Vers la création d'une zone d'intégration mondiale en Méditerranée*, *op. cit.*

[784] P. Beckouche, *Atlas des intégrations régionales. Euro-Méditerranée, Asie orientale, Amérique du Nord*, *op. cit.*

en faveur d'une zone d'intégration en Méditerranée[785] ne font pas avancer les réalisations intégrant dans les faits les pays des deux rives.

Dans le domaine des transports, outre des initiatives ponctuelles émanant du secteur privé, en particulier pour l'établissement des relations commerciales, c'est la question portuaire qui a d'abord été mise au centre du débat[786]. Toutefois, les projets associant l'Europe comme financeur évoquent généralement, sous l'acception euro-méditerranéenne, les seuls territoires européens de la Méditerranée[787]. L'initiative MEDA TEN-T (*Mediterranean and Trans-European Networks for Transport*)[788], qui promeut dans son introduction une coopération « méditerranéenne » en matière d'infrastructures unissant les pays méditerranéens entre eux et avec le reste de l'Europe vise en réalité uniquement les États de l'Union européenne, qui sont les seuls concernés par les modalités pratiques du projet, appuyé sur le tracé des RTE-T. Seule la planification d'un réseau de transport transméditerranéen (TMN-T), ainsi baptisé en référence aux RTE-T (TEN-T en anglais), prévoit explicitement une coopération entre les deux rives de la Méditerranée en matière d'infrastructures[789].

Dans les projets successifs portés d'une part par le gouvernement espagnol et d'autre part par la Commission européenne, la question des rapports entre le nord et le sud de la Méditerranée n'apparaît pas, puisque les tracés sont purement européens et que les processus de gouvernance ne sont prévus que pour intégrer les acteurs des différents échelons en Europe. Toutefois, la participation des acteurs privés au projet de corridor méditerranéen permet d'envisager une ouverture du concept puisque ces derniers travaillent en rapport avec des partenaires méditerranéens et mondiaux, en interaction avec l'espace méditerranéen au sens large. Le corridor, tel qu'il est conçu par Ferrmed ou Business Eumed, semble d'ailleurs répondre à la question des communications nord-sud car ces groupes de pression prennent en compte l'espace méditerranéen dans son ensemble. Ferrmed propose une extension du corridor vers le Maroc tandis que Business Eumed trace un cercle reliant l'ensemble du

[785] UPM, « Union pour la Méditerranée - Objectifs », art cit ; Institut de la Méditerranée, *Vers la création d'une zone d'intégration mondiale en Méditerranée (Livre Blanc)*, *op. cit.*

[786] J. Nespola, « La conteneurisation du monde-méditerranéen », art cit ; J. Marcadon, « Géographie portuaire de l'espace euro-méditerranéen », art cit ; C. Ducruet, « Régions portuaires et mondialisation », art cit.

[787] Maurice Wolkowitsch, « Les lignes à grande vitesse (LGV) dans l'espace euro-méditerranéen », *Méditerranée*, 2002, vol. 98, nº 1, p. 9-17 ; Vincenzo Comito, *Analysis of the mechanisms and principles of the TEN-T financing in view of establishing a dedicated Fund for the Trans-Mediterranean Transport Network*, Bruxelles, Euromed Transport Project, 2010, 20 p.

[788] Nestear (dir.), *MEDA TEN-T - Final Report*, Gentilly, Nestear, 2006, 171 p.

[789] Cetmo, *Realizing the Trans-Mediterranean Transport Network. The Need for a Dedicated European Fund*, Barcelone, Centre d'étude des transports pour la Méditerranée occidentale, 39 p, 2010 ; Cetmo, *Realizing the Trans-Mediterranean Transport Network. A chronology*, Barcelone, Centre d'étude des transports pour la Méditerranée occidentale, 35 p, 2010.

pourtour méditerranéen. Ainsi conçu, le corridor méditerranéen apporterait une réponse par les faits à une incantation politique de coopération[790]. Le corridor des *lobbies* correspond mieux à la vision politique européenne que le corridor des institutions, qui manque d'appuis pour concrétiser cette vision car elle supposerait la coopération des États des deux rives. Ce constat recoupe celui, plus général, d'une opposition en matière d'aménagement entre la rigidité institutionnelle et la souplesse du secteur économique en ce qui concerne l'appropriation des projets.

Le corridor est porté par l'idée d'une « méditerranéité » qui relierait les régions méditerranéennes, à la fois symboliquement et par des projets communs de coopération et d'interaction[791]. Dans le cadre de cette vision de la Mer Méditerranée comme cadre cohérent potentiel, le corridor pourrait être un élément intéressant de concrétisation. Pourtant, il n'est pas conçu par les institutions européennes comme un projet dépassant les limites de l'Europe. Seuls les acteurs économiques s'inscrivent dans un cadre plus large, qui est pour eux fonctionnel. Les projets liant réellement les deux rives de la Méditerranée sont rares et ils semblent mis au second plan par rapport aux projets européens.

Situé entre Europe et Méditerranée, le corridor méditerranéen fait référence à deux cadres spatiaux, mais il apparaît essentiellement comme un outil au service d'une territorialisation européenne, tout en n'étant lui-même que peu matérialisé et faiblement ancré dans l'espace à l'échelle européenne. Les corridors peuvent donc être considérés comme la mise en œuvre concrète d'une organisation de l'espace européen, pensée à travers de grandes lignes de force. Dans le même temps, le corridor méditerranéen témoigne dans son tracé d'une prise en compte de la Méditerranée centrée exclusivement sur sa rive nord et de l'incapacité à penser la planification des infrastructures de transport de manière intégrée dans l'espace euro-méditerranéen.

[790] D'autres projets de coopération existent entre le nord et le sud de la Méditerranée, mais ils sont généralement le fruit d'une coopération bilatérale entre deux États, comme c'est le cas pour le TGV au Maroc.
[791] Medocc, *Le système métropolitain méditerranéen. Vers la création d'une zone d'intégration mondiale en Méditerranée*, *op. cit.* ; B. Grésillon, « Villes, création et événements culturels en Méditerranée : un certain regard », art cit.

2 Le corridor méditerranéen dans un processus multiple de territorialisation

Le corridor méditerranéen peut apparaître comme un agrégat de projets nationaux plus ou moins bien reliés entre eux, voire comme une simple représentation, comme en témoignent ses redéfinitions successives tant au niveau national qu'européen. Il est au centre d'un processus de territorialisation protéiforme : il contribue à faire advenir un territoire européen souhaité à travers des opérations d'aménagement, et il est également au centre de la constitution d'un territoire *ad hoc* sur lequel il se déploie en favorisant la recomposition des processus de prise de décision. Pourtant, le corridor méditerranéen participe, avec d'autres grands projets, à la construction d'un territoire européen maillé par les réseaux de transport. À travers les phases successives de définition des RTE-T, il est possible de dégager des processus de territorialisation qui reposent en partie sur les corridors, parmi lesquels le projet d'axe méditerranéen occupe une place importante. Il est à la fois un élément de structuration de l'espace communautaire et une infrastructure en quête de son propre territoire de référence.

2.1 Les formes de la territorialisation et le corridor méditerranéen

La notion de territorialisation dans la littérature scientifique est traversée de plusieurs significations complémentaires, renvoyant à des réalités différentes reposant sur le rapport entre l'aménagement, l'espace et les acteurs. Raymond Woessner dresse un tableau des différentes significations de la territorialisation[792], et constate qu'elle est peu définie dans les ouvrages de référence francophones et par les instances chargées de l'aménagement du territoire en France :

> « La Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires (DIACT) évoque « cette boîte noire qui représente tout et rien à la fois »[793]. Quant au terme de « territorialisation », il n'apparaît ni dans *Le Petit Larousse* (2005)[794], ni dans les *Mots de la Géographie* (1992)[795], ni encore pour LEVY et LUSSAULT (2003)[796]. Par contre, il est d'usage fréquent dans la littérature géographique anglo-saxonne (*territorialization*) lorsqu'il s'agit de

[792] Raymond Woessner, *Les processus de la territorialisation: quelles conditions pour la possibilité de l'advenue d'un système spatial*, Habilitation à diriger des recherches, Université de Franche-Comté, Besançon, 2007, 325+51+203 p.
[793] Diact, *Territoire et innovation*, Paris, Diact, Appel à projets, 2009.
[794] Larousse, *Le petit Larousse 2005*, Paris, Larousse, 2004, 1855+cxii p.
[795] Roger Brunet (dir.), *Les mots de la géographie*, *op. cit.*
[796] Jacques Lévy et Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, *op. cit.*

> comprendre comment un jeu d'acteurs se constitue en un lieu donné et le fait entrer dans une logique de projet. »[797]

À travers les usages de la notion de territorialisation dégagés par la littérature scientifique francophone et anglophone, trois sens principaux se dégagent : la territorialisation des politiques publiques, la recomposition du jeu des acteurs autour d'un projet, et la mise en évidence de territoires par l'utilisation de représentations spatiales.

2.1.1 La territorialisation des politiques publiques : appliquer les politiques européennes dans les territoires

Une première acception de la notion de territorialisation correspond à la « territorialisation des politiques publiques », expression souvent utilisée en aménagement du territoire, en particulier dans la littérature francophone[798] :

> « La territorialisation des politiques publiques implique le passage d'une politique uniforme, pour laquelle les mêmes règles sont applicables sur l'ensemble du territoire de compétence, à une politique adaptée aux spécificités des espaces identifiés. »[799]

En ce sens, la territorialisation correspond en premier lieu à la manifestation spatialisée d'une politique. Il s'agit donc de traduire dans des réalités concrètes des idées ou des intentions, en prenant en compte la spécificité du territoire concerné, de son périmètre, des compétences qui s'y appliquent. La territorialisation des politiques publiques fait donc écho aux pratiques de gouvernance[800], en particulier dans le contexte de la décentralisation et de la délégation de compétences aux échelons institutionnels infranationaux. La territorialisation apparaît indispensable pour la mise en œuvre matérielle des projets d'aménagement, mais également pour la cohésion d'un espace vaste et hétérogène autour d'un projet commun.

[797] Raymond Woessner, « La territorialisation : proposition pour la compréhension du phénomène par une entrée systémique », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2010, nº 4, p. 671.
[798] François Collignon et Gilles du Chaffaut, « La territorialisation : menace ou levier de l'action publique ? », Strasbourg, 2007 ; Alain Faure, « Territoires/territorialisation » dans Laurie Boussaguet, Sophie Jacquot et Pauline Ravinet (dir.), *Dictionnaire des politiques publiques*, Paris, Presses de Sciences Po, 2004, p. 518.
[799] F. Collignon et G. du Chaffaut, « La territorialisation : menace ou levier de l'action publique ? », art cit.
[800] A. Faure, « Territoires/territorialisation », art cit.

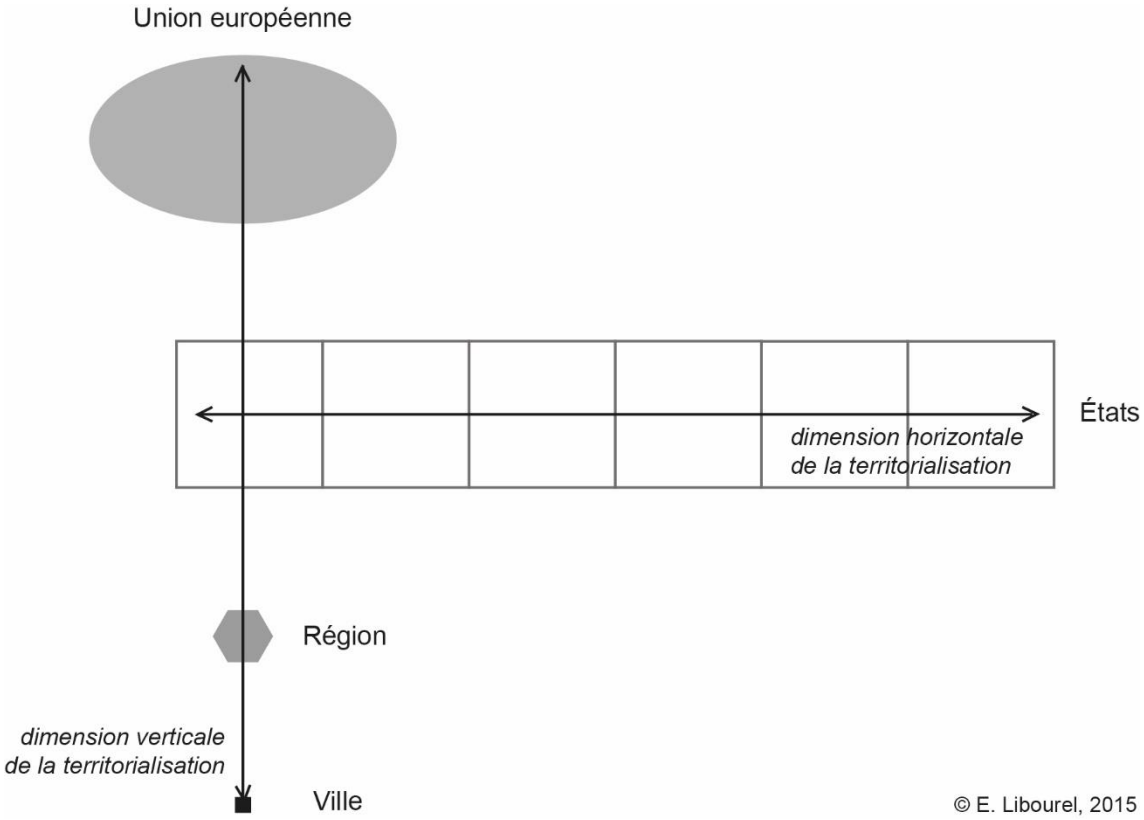


Figure 46- Schéma territorialisation verticale et horizontale

Dans le contexte européen, cette acception est intéressante car elle pose le problème de la définition d'un périmètre sur lequel s'appliquent des compétences à définir en commun, à cheval sur des territoires institutionnels différents. En effet, le principe de subsidiarité des institutions européennes[801], qui veut que les instances européennes s'appuient sur les échelons inférieurs compétents (généralement les États ou les régions), oblige à prendre en compte une intégration territoriale verticale multiniveaux dans les projets d'aménagement du territoire. Par ailleurs, le corridor méditerranéen traverse six pays et confronte donc autant d'États au défi de la coopération sur un projet donné, défi qui se double de celui de la superposition des compétences à d'autres échelons (*cf. Figure 46*). Dès lors, la territorialisation d'un projet comme le corridor méditerranéen passe par la quête de la définition d'un territoire – borné ou non – sur lequel peuvent s'appliquer des compétences spécifiques communes à des acteurs relevant de plusieurs cadres nationaux mais également de plusieurs échelons institutionnels.

[801] Richard Balme, « Les politiques de la subsidiarité : « l'Europe des régions » comme catégorie générique du territoire européen » dans Richard Balme et al. (dir.), *Le territoire pour politiques : variations européennes*, Paris, L'Harmattan, 1994, p. 235-268 ; Joan Romero González, « Las regiones y el principio de subsidiariedad », *Quaderns de Política Econòmica*, mars 2003, vol. 2, p. http://www.uv.es/~qpe/revista/num2/romero2.pdf.

2.1.2 La *territorialization* comme recomposition du jeu d'acteurs dans une logique de projet

D'après Raymond Woessner, c'est la littérature anglo-saxonne qui utilise le plus souvent la notion de territorialisation (ou *territorialization*). Un sens large de la territorialisation est présent dans la littérature anglo-saxonne, comme en atteste le dictionnaire dirigé par Dereck Gregory, qui la définit par opposition à la « déterritorialisation » et aux travaux de Deleuze et Guattari[802] :

> « Le processus dynamique par lequel les hommes et leurs activités sont fixés territorialement dans l'espace, par une série d'acteurs, mais d'abord par des États[803]. »[804]

Ce deuxième emploi est utilisé de manière récurrente dans des études de cas portant sur des projets spécifiques, notamment dans le domaine de l'environnement[805]. Il s'agit dans cette acception de la modification du jeu existant des acteurs ou de la création d'un nouveau jeu d'acteurs dans un espace donné autour d'un projet ou d'un sujet donné. C'est ce sens qui est repris dans certains travaux français autour de la question des services :

> « La territorialisation des services porte sur l'organisation que choisit la collectivité pour mener son action (décentralisation et déconcentration). »[806]

Cette question est centrale dans le cas des réseaux transeuropéens de transport, car elle met en avant la nécessaire recomposition du jeu d'acteurs autour d'une logique de projet. Ainsi, des acteurs mus par leurs logiques propres dans leurs territorialités propres peuvent, par le biais d'un projet qui fédère leurs intérêts communs, entrer en interaction et composer une forme *ad hoc* de coopération. Cette dernière, si elle se pérennise, permet l'émergence d'une territorialisation nouvelle autour du projet (*cf. Figure 47*).

---

[802] Gilles Deleuze et Félix Guattari, *L'anti-Oedipe : capitalisme et schizophrénie*, Paris, Editions de Minuit, 1972, 493 p.

[803] "*The dynamic process whereby humans and their affairs are fixed territorially in space, by a range of actors but primarily by states*."

[804] Derek Gregory (dir.), *The Dictionary of Human Geography*, *op. cit.*, p. 745.

[805] Josiah Heyman, « Environmental issues at the US–Mexico border and the unequal territorialization of value » dans Alf Hornborg, John R. McNeil et Joan Martinez-Alier (dir.), *Rethinking environmental history: World-systems history and global environmental change*, New York, Altamira Press, 2007, p. 327-241 ; Javier Lezaun et Martijn Groenleer, « Food control emergencies and the territorialization of the European Union », *European Integration*, 2006, vol. 28, n° 5, p. 437-455 ; Matthew Paterson et Johannes Stripple, « Singing climate change into existence: on the territorialization of climate policymaking » dans Mary E. Pettenger (dir.), *The social construction of climate change: Power, knowledge, norms, discourses*, London, Ashgate, 2007, p. 149-172 ; Lotte Isager et Søren Ivarsson, « Contesting landscapes in Thailand: tree ordination as counter-territorialization », *Critical Asian Studies*, 2002, vol. 34, n° 3, p. 395-417 ; Peter Vandergeest, « Mapping nature: territorialization of forest rights in Thailand », *Society and Natural Ressources*, 1996, n° 3, p. 159-175.

[806] F. Collignon et G. du Chaffaut, « La territorialisation : menace ou levier de l'action publique ? », art cit.

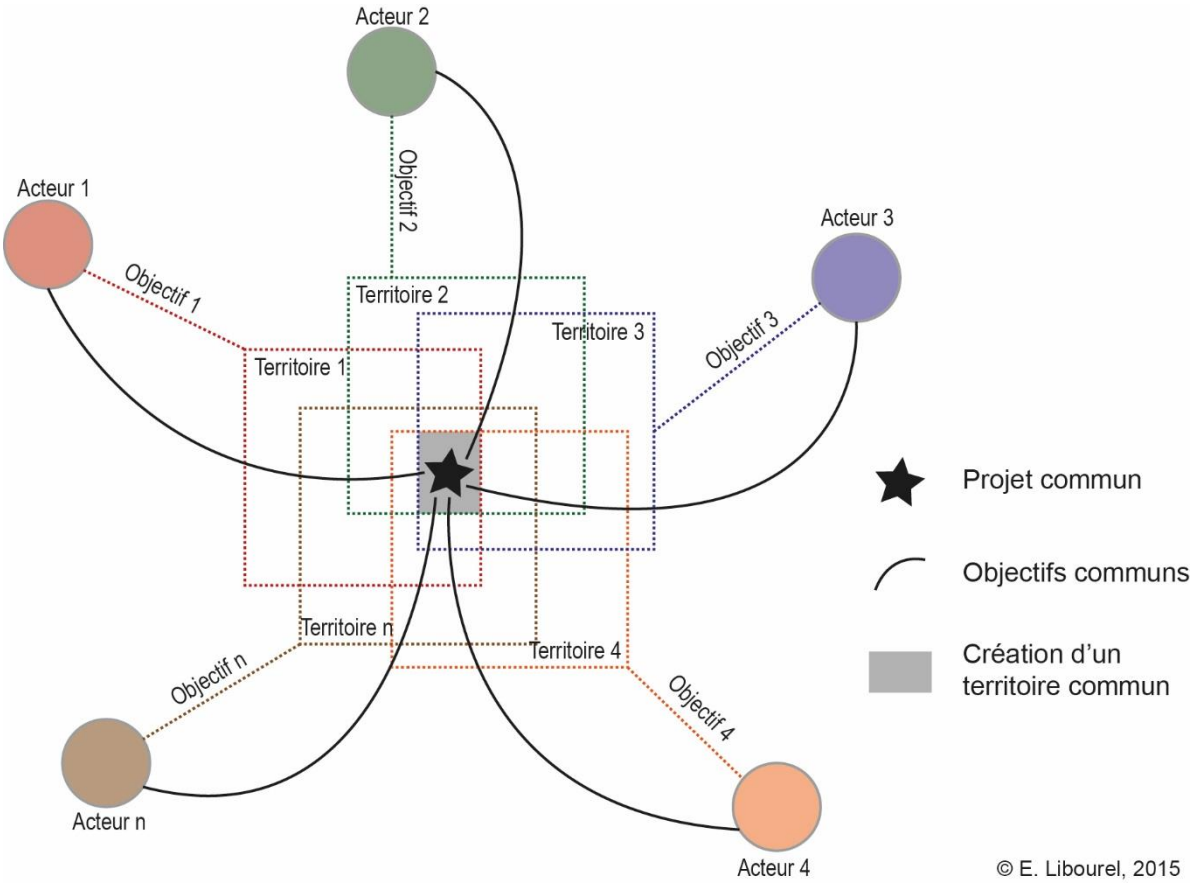


Figure 47- La territorialisation comme recomposition du jeu d'acteurs autour d'un projet

Dans le cas des corridors de transport, cette forme de territorialisation se manifeste de plusieurs manières. La constitution de *think-tanks* ou la création d'associations fédérant les acteurs favorables à un projet donné en est un exemple. Autour d'eux se dessine une forme de territoire correspondant à la fédération d'intérêts divers à plusieurs échelons autour d'un projet commun ancré dans un territoire donné. Par ailleurs, ces formes de coopération *ad hoc* peuvent être institutionnalisées, comme dans le cas des GEIE (Groupements européens d'intérêt économique), qui regroupent des entreprises ou entités publiques appartenant à plusieurs pays de l'Union européenne. Des GEIE ont été mis en place pour la gestion des projets de connexions transfrontalières notamment. Ces structures sont à la croisée de la territorialisation des politiques publiques, parce qu'elles sont un outil de leur mise en œuvre, et de la recomposition du jeu des acteurs.

Cela rejoint la question de la mise en œuvre des politiques publiques sur un périmètre pertinent en l'élargissant à d'autres types d'acteurs non-institutionnels et en associant cette recomposition à l'élaboration d'un projet commun plus qu'à la définition d'un territoire au sens classique du terme. En ce sens, on rejoint les réflexions de Romain Lajarge, dans

l'ouvrage dirigé par Martin Vanier[807], qui constate que les caractéristiques de clôture, d'appropriation et de gouvernement classiquement admises pour la définition du territoire ne sont plus opérantes.

2.1.3 Théories spatiales et production de territoires

Le troisième emploi de la notion de territorialisation permet de pousser plus loin cette logique en admettant que des idées ou des concepts d'aménagement abstraits – comme les mégarégions ou les dorsales – ou concrets – comme les corridors – puissent être à l'origine de la création de territoires. De cette manière, la description de grands ensembles régionaux comme les mégalopoles[808] ou les mégarégions[809], fondée sur l'observation d'interactions spatiales, a pu donner lieu à un sentiment d'appartenance territoriale commune. En Espagne, les entretiens ont montré que la référence à la mégarégion Barcelone-Lyon était récurrente (*cf. Chapitre 5*) et qu'en dépit des discontinuités qui la caractérisent, elle suscitait un sentiment d'appartenance de la part des acteurs économiques et politiques mobilisés pour défendre l'idée d'un corridor méditerranéen. Les grandes infrastructures de transport transeuropéennes, en tant que projets inscrits dans un espace donné et mobilisant un certain nombre d'acteurs, eux-mêmes ancrés dans des territoires de référence différents, sont au centre de processus de territorialisation, c'est-à-dire de constitution d'un territoire, au sens d'un espace approprié, délimité, gouverné :

> « La **territorialisation** consiste en une appropriation qui peut être juridique et économique (la propriété) ou symbolique (le sentiment d'appartenance, de connivence) »[810].

Dans ce sens, la territorialisation est un processus qui, sous l'effet des représentations spatiales véhiculées par certains acteurs et communiquées publiquement, suscite un sentiment d'appartenance, voire d'identité commune (*cf. Figure 48*). Les représentations spatiales en question émanent généralement soit de la littérature scientifique décrivant de grands ensembles spatiaux fondés sur l'observation des densités de peuplement, des flux, des activités économiques, soit de la littérature grise par laquelle les acteurs prescripteurs en

[807] Martin Vanier (dir.), *Territoires, territorialité, territorialisation, op. cit.*, p. 194‑196.
[808] J. Gottmann, *Megalopolis*, *op. cit.*
[809] R. Florida, T. Gulden et C. Mellander, « The rise of the mega-region », art cit ; R. Florida et I. Ayres, « Megaregions », art cit.
[810] « Territoires, territorialisation, territorialité », art cit.

matière d'aménagement du territoire tentent de faire apparaître, souvent par l'intermédiaire de cartes, des figures spatialisées ayant pour vocation de susciter des coopérations autour d'elles.

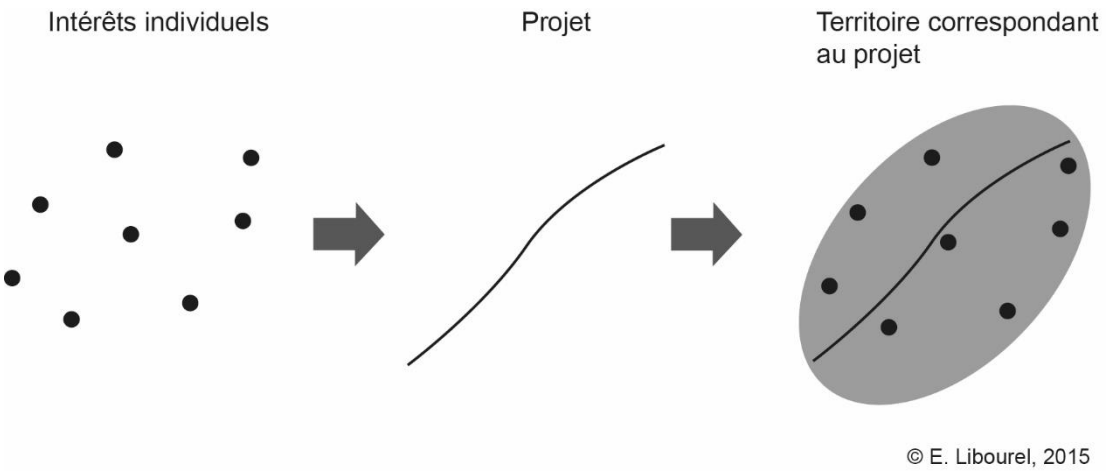


Figure 48- La territorialisation comme fabrique d'un territoire

Il s'agit donc pour le concept de territorialisation de s'ouvrir sur de nouvelles formes territoriales organisées dans une logique de projet, ce qui revient à inverser la perspective selon laquelle le projet s'inscrit dans le territoire pour avancer l'hypothèse que le projet produit le territoire, l'organise autour de lui. Ainsi, le territoire ne serait plus donné *a priori* par des limites institutionnelles ou coutumières, mais il serait à géométrie variable, dessiné par les projets, et adapté au gré de leur évolution. La territorialisation mouvante du corridor méditerranéen reviendrait alors à définir un territoire pertinent d'après ce projet, c'est-à-dire un espace fédéré par lui et susceptible d'évoluer avec lui. En effet, la territorialisation des RTE-T pose également la question du territoire pertinent pour penser un corridor donné. Alors que son tracé change dans le temps, selon les échelles envisagées et selon les territoires institutionnels de référence, le corridor méditerranéen semble faire référence à un espace bien compris, dont la délimitation indéfinie n'est pas un obstacle pour que les différents acteurs l'identifient. Le corridor fait donc partie de ces éléments clés d'un processus polymorphe de territorialisation, et il est à ce titre pris dans une double dimension : d'une part, il apparaît comme l'un des outils mis en œuvre pour la constitution d'un territoire de l'Europe cohérent, et d'autre part, il est lui-même un objet en quête de sa propre territorialisation.

En Europe, les différentes acceptions de la territorialisation peuvent donc être mises en évidence tant dans les structures d'organisation de l'espace communautaire que dans les projets, tels les corridors de transport.

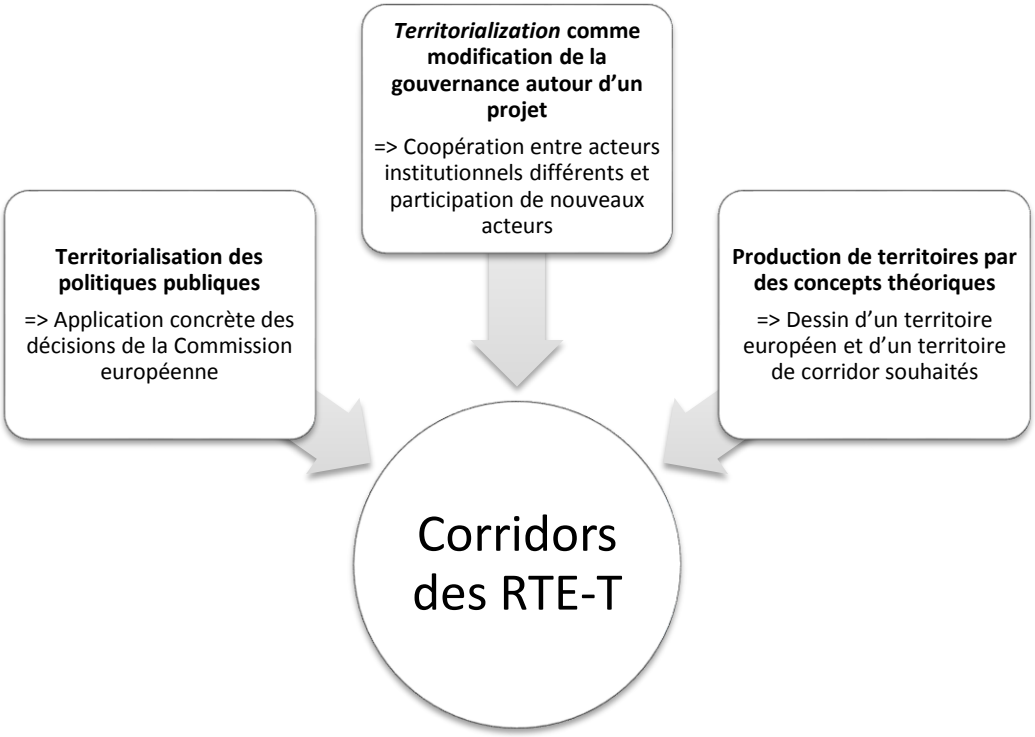


Figure 49- Les corridors à la croisée des trois sens de la territorialisation

Dans les documents de planification récents[811], les corridors multimodaux apparaissent comme des objets concernés à plusieurs titres par les processus de territorialisation. En effet, ils sont avant tout l'expression d'une politique publique des transports décidée au niveau européen. Ils sont à ce titre au centre d'un questionnement sur l'application concrète de ces politiques dans l'espace et sur la manière de définir les territoires pertinents pour les mettre en œuvre, alors même qu'ils sont à cheval sur les territoires de plusieurs régions et États, donc de plusieurs systèmes institutionnels aux compétences et au fonctionnement différents. Par ailleurs, les RTE-T posent la question de l'articulation de ces différents acteurs institutionnels, mais également de leur coopération avec de nouveaux acteurs qui se manifestent directement dans le processus de prise de décision (*cf. Chapitres 5 et 6)*. En cela, ils sont également concernés par la *territorialization* au sens anglo-saxon, c'est-à-dire par la modification de la gouvernance et du jeu d'acteurs autour d'un projet donné dans un espace donné. Enfin, les corridors dessinés par la Commission européenne pour former le réseau central s'apparentent à autant d'éléments constitutifs d'un réseau censé définir un territoire européen cohérent.

[811] Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.*

2.2 Le corridor méditerranéen au service d'une territorialisation européenne

Le corridor méditerranéen, en tant que projet d'aménagement d'envergure européenne, n'est pas inscrit dans un territoire univoque et clairement identifiable, même s'il est au centre d'un processus de territorialisation par la mise en œuvre de coopérations plus ou moins institutionnalisées entre acteurs dans une logique de projet. Au niveau européen, le corridor apparaît toutefois comme un outil d'aménagement du territoire et, partant, comme une opportunité de territorialisation européenne.

2.2.1 Le corridor méditerranéen, outil de territorialisation pour l'Europe

Le projet de corridor méditerranéen apparaît, dans le contexte de la planification européenne comme un outil pour construire un territoire européen souhaité. Cet objectif renvoie à la fois à la territorialisation comme recomposition du jeu d'acteurs autour d'un projet, avec le but de mettre en concordance des politiques nationales ou régionales, et à la territorialisation comme production de territoire appuyée sur des concepts.

Le concept de corridor, tel qu'il est utilisé par la Commission européenne pour désigner, sur le plan opérationnel, les grands axes maillant l'espace communautaire[812], et parce qu'il suppose la coopération entre acteurs institutionnels, est un vecteur de territorialisation possible pour aller vers un territoire européen approprié et parcouru, au sens fort du terme. Le corridor méditerranéen, parmi l'ensemble des projets, est sans doute l'un des outils les plus puissants en la matière, à la fois par son ancienneté dans la pensée des acteurs nationaux[813] et européens[814] (*cf. Chapitre 2*), et par son tracé reliant des États de l'est et de l'ouest de l'Europe et traversant des frontières autour desquelles se cristallisent les enjeux du transport (entre l'Espagne et la France d'une part[815], entre la France et l'Italie d'autre part[816]) pour des questions d'interopérabilité ou de choix d'infrastructures. En outre, la forte mobilisation

[812] *Ibid.*
[813] I. Villalonga, « El actual momento de la economía valenciana y su relación con el conjunto de la economía española », art cit ; D. Lentisco, *Cuando el hierro se hace camino*, *op. cit.*
[814] OCDE, *L'avenir des transports de voyageurs en Europe*, *op. cit.*
[815] J.-P. Charlanne, « La ligne ferroviaire à grande vitesse Perpignan - Figueras », art cit ; M. Legrand et E.C. Barrio, « LGV PERPIGNAN-FIGUERAS », art cit ; P. Chardard, « La ligne à grande vitesse Perpignan-Figueras », art cit.
[816] Jean-Pierre Darnis, « Les politiques transfrontalières France-Italie et les nouveaux enjeux territoriaux », *Espaces et sociétés*, 18 février 2015, vol. 160-161, nº 1, p. 37-49 ; K. Sutton, « Le conflit autour du Lyon-Turin dans le Val de Suse. Vers une nécessaire reconsidération des basses vallées alpines », art cit ; P. Mühlstein, « Philippe Mühlstein », art cit.

menée en faveur du corridor méditerranéen, qui fédère des acteurs disséminés dans toute l'Europe, ainsi que la production de cartes et de représentations spatialisées indissociables[817] sont des facteurs favorables à l'émergence d'une conscience territoriale commune.

Pour les institutions européennes, l'espace communautaire est avant tout divisé en entités nationales qui ont la souveraineté sur leurs territoires respectifs. Il n'y a donc pas d'unité territoriale mais une fragmentation qu'il s'agit de transcender pour mettre en place des projets, tout en s'appuyant sur les États pour les réaliser. Les réseaux transeuropéens sont un archétype de ces projets demandant de dépasser les limites institutionnelles nationales pour fédérer l'action des États autour d'un projet commun. Le corridor méditerranéen met en relation six États et, en leur sein, de nombreuses régions dont les compétences en matière d'infrastructure et le poids politique sont divers. Par l'instauration d'une coopération de fait, l'Union européenne espère faire naître la conscience d'un territoire commun autour du projet, qui pourrait à terme devenir la conscience d'un territoire européen correspondant peu ou prou à l'extension de « l'espace communautaire » (*cf. Figure 50*).

Le territoire est une référence permanente dans le projet de corridor méditerranéen à l'échelle européenne, mais il est également laissé dans une certaine indéfinition. En effet, les territoires nationaux sont à la base du maillage institutionnel, mais ils sont eux-mêmes composés de territoires institutionnels à d'autres niveaux, qui ont vocation à agir sur la scène européenne. Le corridor méditerranéen est donc un prisme, un objet transactionnel pour les pouvoirs publics désireux de faire advenir un territoire européen transcendant les limites nationales, mais il est également un objet approprié par les acteurs économiques.

2.2.2 Le corridor méditerranéen des acteurs économiques : des territoires locaux à l'insertion dans la mondialisation

Du point de vue des acteurs économiques nombreux qui participent au processus de revendication et de mise en œuvre du corridor méditerranéen, les références au territoire sont également très nombreuses, mais la question de la territorialisation se pose différemment. En effet, ce sont les groupes de pression qui, en organisant la revendication, en fédérant les acteurs et en proposant des représentations du corridor participent à sa territorialisation, au

[817] J.V. Boira i Maiques et D. Prytherch, « Ordenar el territorio con corredores. Espacio y política en España a propósito de la revisión de la red TEN-T de la Unión Europea. », art cit.

sens anglo-saxon du terme, mais également au sens de la mise en place d'un territoire particulier autour d'un projet.

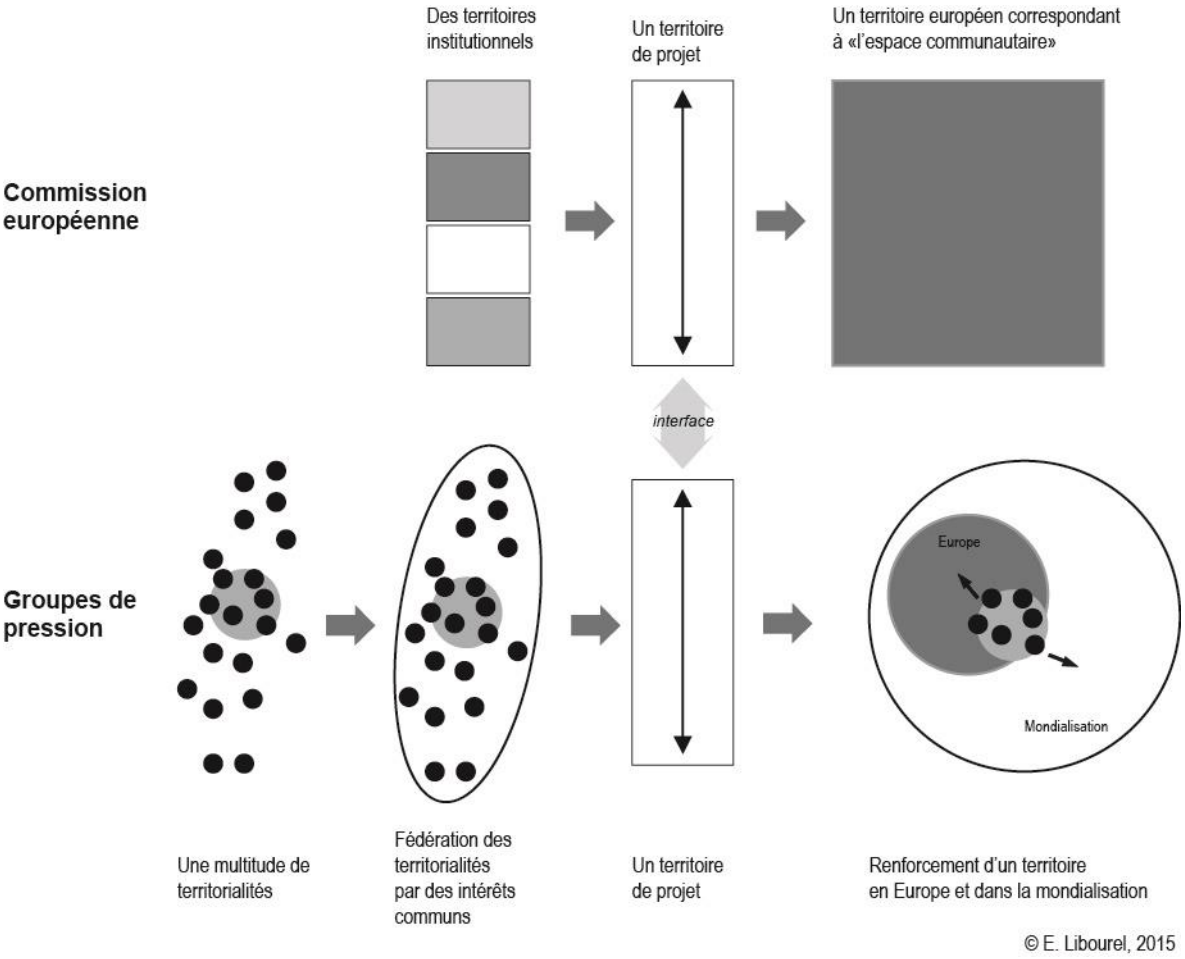


Figure 50- Visions de la territorialisation par le corridor méditerranéen

Contrairement à la vision surplombante et unificatrice portée par la Commission européenne, le rapport des *lobbies* au territoire est fondé sur une multiplicité d'acteurs ayant avant tout des ancrages territoriaux locaux ou régionaux. Comme on l'a vu (*cf. Chapitres 5 et 6*), la Catalogne est le principal espace de référence des groupes de pression du corridor méditerranéen. C'est autour de cette région qu'ils fédèrent la majorité des acteurs et leurs territorialités en leur apportant la vision d'un corridor méditerranéen spatialisé fondé non pas sur la coopération institutionnelle mais sur une communauté d'intérêts. Si le résultat en est la proposition d'un territoire de projet compatible avec celui que la Commission européenne a mis en œuvre, son objectif est cependant très différent. Il ne s'agit pas pour les *lobbies* de faire advenir un territoire correspondant à des limites institutionnelles, mais plutôt de valoriser un territoire à géométrie variable dans le contexte de la mondialisation (*cf. Figure 50*). Cette valorisation implique deux strates de territorialité : la première est une vision restreinte à un

territoire catalan éventuellement légèrement élargi en quête d'intégration dans un espace commercial européen et dans la mondialisation. En ce sens, la territorialisation consiste à ouvrir un territoire existant vers d'autres espaces et à l'inscrire dans des territorialités plus vastes. La seconde vision est celle d'une territorialisation discontinue mettant en rapport, par le corridor, des territorialités multiples en fonction de leurs intérêts politiques ou commerciaux dans la logique d'un territoire multisitué.

La territorialisation du corridor méditerranéen renvoie à deux objectifs : celui de l'Union européenne qui vise la superposition de deux territoires institutionnels ou l'imposition de l'un – continental – à l'autre – national ; celui des groupes de pression qui ont en vue le dépassement de ces territorialités institutionnelles au profit du renforcement de territoires à plus petite échelle, reposant sur une cohérence économique et susceptibles d'évoluer avec les intérêts des acteurs, dans un système mondialisé dans lequel l'Europe représente un marché parmi d'autres.

2.3 Le corridor méditerranéen a-t-il un territoire ?

Au sein de l'espace communautaire, le corridor méditerranéen est un objet qui permet de penser et de dessiner un territoire européen. Néanmoins, si on applique le concept de territorialisation au cas spécifique du corridor, la première question qui se pose est celle de son ancrage dans un territoire donné, et de sa capacité, en dépit de ses modifications successives, à créer un territoire non seulement repérable, mais envisagé et identifié par les acteurs et par la société comme un ensemble cohérent, sur lequel des compétences peuvent être partagées dans une logique de coopération.

2.3.1 Des tracés variables, mais des points d'ancrage stables

Le projet de corridor méditerranéen à l'échelle européenne est discontinu dans le temps et dans l'espace. En effet, le terme n'est pas toujours employé dans les documents de programmation et l'idée de référence, quoique bien ancrée en Espagne, est relativement floue dans le reste de l'Europe.

Figure 51- Tracés successifs des RTE-T en 1994, 2005 et 2013

Sources : Commission européenne[818]

Au fil des projets de RTE-T successifs, le corridor méditerranéen a des parcours variés. L'indécision maintenue de son tracé nuit à la création d'un territoire cohérent pour le corridor méditerranéen car elle ne permet pas l'identification par l'ensemble des acteurs et de la société civile d'un espace organisé par un projet donné et stable dans le temps. Trois changements majeurs entravent le processus de territorialisation du corridor méditerranéen en empêchant que lui soit associé un territoire bien identifié. Le premier est le glissement, à travers les documents de planification, d'une indéfinition du corridor méditerranéen parmi les projets transeuropéens à une surdétermination plaquée par les instances européennes à l'un des corridors multimodaux. En effet, dans les projets définis en 1994[819], le tracé ferroviaire correspondant, le long du littoral, au corridor méditerranéen existe bien, au moins jusqu'à Murcie, mais il est rattaché à d'autres tracés définis dans le reste de l'Europe qui dessinent un réseau sans identifier tel ou tel axe à un corridor spécifique, individualisé par une terminologie propre. Le corridor méditerranéen espagnol est donc intégré aux RTE-T et rattaché au maillage européen projeté sans que son prolongement soit spécifié à l'intérieur de ce maillage. La question de la définition d'un corridor méditerranéen à l'échelle européenne ne semble pas se poser en tant que telle. À l'inverse, en 2013[820], le corridor méditerranéen est devenu l'un des 9 corridors multimodaux du réseau central, et il donne son nom à un axe bien précis, comme s'il importait d'identifier les corridors comme autant d'objets spécifiques, individualisés, dont l'ensemble crée le réseau. Cette logique surdétermine chaque corridor comme objet spécifique et renforce sa territorialisation en nommant l'objet transversal qui doit réunir des acteurs différents autour d'un même projet, dessiné sur la carte de l'Europe. Ce

[818] Commission européenne, *Proposal for a European Parliament and Council Decision on Community Guidelines for the Development of the Trans-European Transport Network, op. cit.* ; Commission européenne, *Trans-European Transport network, op. cit.* ; Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013, op. cit.*

[819] Commission européenne, *Proposal for a European Parliament and Council Decision on Community Guidelines for the Development of the Trans-European Transport Network, op. cit.*

[820] Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013, op. cit.*

passage de l'indéfinition à la surdétermination peut en partie s'expliquer par l'action des groupes de pression autour de l'objet politique « corridor méditerranéen », mais également par la considération pragmatique de la nécessité de territorialiser les politiques publiques transeuropéennes pour obtenir leur mise en œuvre par des processus de gouvernance adaptés.

Le deuxième élément qui met en péril une possible territorialisation du corridor méditerranéen est la discontinuité remarquable dans les projets de RTE-T en milieu de période. En effet, dans les documents de 2005[821], le corridor méditerranéen n'apparaît plus en tant que tel, sauf à travers le tronçon transfrontalier reliant Barcelone à Montpellier. Dans tous les cas, les projets prioritaires définis pour l'Espagne ne connaissent plus, sur la carte, de réelle continuité avec les projets du reste de l'Europe. Si c'est cette mise à l'écart qui est à l'origine des revendications les plus vives (*cf. Chapitre 6*), elle marque aussi une rupture dans le processus d'appropriation du projet européen par les acteurs : elle produit un repli de ces derniers sur leurs territoires institutionnels d'origine, mais également un regain de mobilisation de leur part.

Enfin, le troisième élément notable est la différence d'orientation principale du corridor méditerranéen transeuropéen dans les versions successives du projet. En effet, en 1994, l'élargissement de l'Europe à l'est n'étant pas achevé, l'orientation générale des axes du réseau reliés à la Péninsule ibérique est nord-sud. Il s'agit de relier les périphéries méridionales à la dorsale européenne et à la façade maritime de la Mer du Nord. C'est d'ailleurs ce tracé qui est également mis en avant par Ferrmed[822]. Le changement de paradigme opéré par l'élargissement européen a conduit, en 2013, au choix d'un tracé résolument est-ouest reliant les deux extrémités du continent entre elles, dans une logique d'arrimage des entrants les plus récents. Ce changement d'orientation dominante, outre qu'il modifie les acteurs concernés au premier chef par le corridor méditerranéen, pose une limite à l'appropriation possible du tracé, y compris par les acteurs institutionnels espagnols, qui restent concernés, car il aboutit à la fois à un changement des partenaires et à une mutation de la vision territoriale associée au corridor.

Toutefois, au-delà de ces incertitudes, un certain nombre de constantes existent, formant des ancrages territoriaux pour le corridor méditerranéen : le poids des régions méditerranéennes espagnoles d'une part, la question du passage des frontières d'autre part. Répondant à des

[821] Commission européenne, *Trans-European Transport network*, *op. cit.*
[822] Ferrmed, *Ferrmed Global Study. Ferrmed Great Axis Rail Freight Network and its Area of Influence.*, *op. cit.*

deux critères, l'Espagne est le facteur commun des différents tracés. C'est d'ailleurs dans les régions méditerranéennes espagnoles que se joue la quête d'une territorialisation européenne du corridor méditerranéen, c'est-à-dire la revendication d'une définition stable de cet axe dans la planification afin de déterminer un espace donné, des infrastructures concrètes lui donnant une cohérence, et un projet autour duquel les acteurs peuvent se réunir. C'est donc aussi de là que se pilote le processus de *territorialization* au sens anglo-saxon, incorporant des acteurs institutionnels et non institutionnels dans un processus particulier de prise de décision, et ce à deux niveaux. Au niveau régional, il s'agit pour les Communautés autonomes et pour les villes de forger une coopération intégrant les acteurs économiques à même de revendiquer le financement de l'infrastructure, tandis qu'au niveau européen, ce sont les *lobbies* qui se chargent d'une synthèse entre acteurs issus de territoires nationaux différents.

Par ailleurs, le passage des frontières est un élément central du projet de corridor méditerranéen comme de l'ensemble des RTE-T. Il apparaît comme une « obsession »[823] répondant aux priorités énoncées d'interopérabilité, d'intégration transfrontalière et d'interconnexion des réseaux[824]. En ce qui concerne le projet qui nous occupe, quelques points clés se dégagent dans le tracé. Il s'agit tout d'abord de la connexion Perpignan-Barcelone, permettant de relier l'Espagne au reste de l'Europe par le franchissement d'une frontière associée à des barrières techniques du point de vue de l'électrification, mais surtout de l'écartement des rails. Ce point est stable dans l'ensemble des moutures des RTE-T, y compris celle de 2005. S'y ajoute, depuis 2012 et la révision des RTE-T, un autre point fondamental pour le franchissement des frontières : la ligne Lyon-Turin et son tunnel, désormais associés au corridor méditerranéen. Si ces points d'ancrage ne constituent pas un territoire cohérent à eux seuls, ils participent activement au processus de territorialisation en organisant la coopération des acteurs autour d'un projet précis, en diffusant l'image d'un réseau européen franchissant les barrières institutionnelles, et en mettant sur le devant de la scène des problématiques transnationales.

De fait, le corridor méditerranéen n'a pas de territoire cohérent mais il est au centre d'un processus de territorialisation au sens d'une recomposition du jeu des acteurs sous la double influence des politiques européennes qui visent à coordonner les acteurs du corridor et les

[823] Michel Foucher, *L'obsession des frontières*, Paris, Perrin, 2007, 248 p.
[824] Markus Hesse et al., « Regionalisation processes as practices of borderisation », Luxembourg, 2012 ; Markus Hesse et Constance Carr, « Integration vs. fragmentation: Spatial governance for land and mobility–the case of Luxembourg », Luxembourg, Proceedings of the BIVEC-GIBET Transport Research Days, 2013.

acteurs économiques qui construisent une cohérence territoriale alternative et complémentaire à celle proposée par les acteurs institutionnels.

2.3.2 Des territorialisations différentes par le discours et la pensée des acteurs

Les logiques de construction territoriale sur lesquelles repose le corridor méditerranéen dépassent le seul dessin des projets prioritaires des RTE-T. En effet, si ceux-ci ont une force particulière parce qu'ils sont prescripteurs en matière d'aménagement du territoire, ils sont en concurrence avec d'autres systèmes de représentation qui tentent de les modeler ou qui parfois les complètent. La territorialisation peut être détachée, dans les faits, des référentiels spatiaux habituels, mais elle suppose tout de même une certaine visibilité, qui peut passer par sa matérialisation ou par sa représentation symbolique.

En ce qui concerne les tracés, le dessin de grands axes à l'épaisseur variable sur la carte de l'Europe correspond à l'iconographie dominante. L'ensemble des groupes de pression et *think tanks* reprend en effet ce système de représentation (*cf. Chapitre 6*). Les institutions européennes sont les premières à se servir de la cartographie du réseau pour définir et présenter ses projets transeuropéens (*cf. 2.3.1*). Ils sont quasi systématiquement représentés sous forme de lignes continues, selon la sémiologie traditionnelle des axes de transport. La même sémiologie est utilisée par la plupart des *think tanks*, d'une part parce qu'elle fait référence à des codes immédiatement compréhensibles et partagés, et d'autre part parce qu'elle permet de se raccorder aux schémas de la Commission européenne ou d'y faire implicitement référence. Toutefois, les acteurs collectifs n'étant pas dans la même logique prescriptive que la Commission européenne en matière d'aménagement, mais plutôt dans une logique de mise en avant de structures territoriales existantes ou voulues par les acteurs, ces graphes se transforment et se complètent. Ainsi Ferrmed propose-t-il un tronc axial autour duquel s'organisent des branches secondaires, l'ensemble formant une aire oblongue et large recouvrant une partie non négligeable de l'Europe. La quête de territorialisation par les *lobbies* passe en effet par la fédération du plus grand nombre d'acteurs, donc par leur inclusion dans un tracé élargi et non restrictif. Par ailleurs, Ferrmed et EU Core Net Cities reprennent des visions du corridor méditerranéen quasi orthogonales entre elles, la première correspondant à l'orientation nord-sud originelle et la seconde à la cartographie est-ouest la plus récente. Pourtant elles sont portées par des *lobbies* très intégrés, partageant notamment le

même secrétariat. Il s'agit là d'une flexibilité nécessaire répondant aux changements d'orientation de la planification européenne, comme si les acteurs économiques et politiques qui constituent ces groupes de pression cherchaient à adapter leur territorialisation du corridor méditerranéen aux différentes options mises en lumière par la planification.

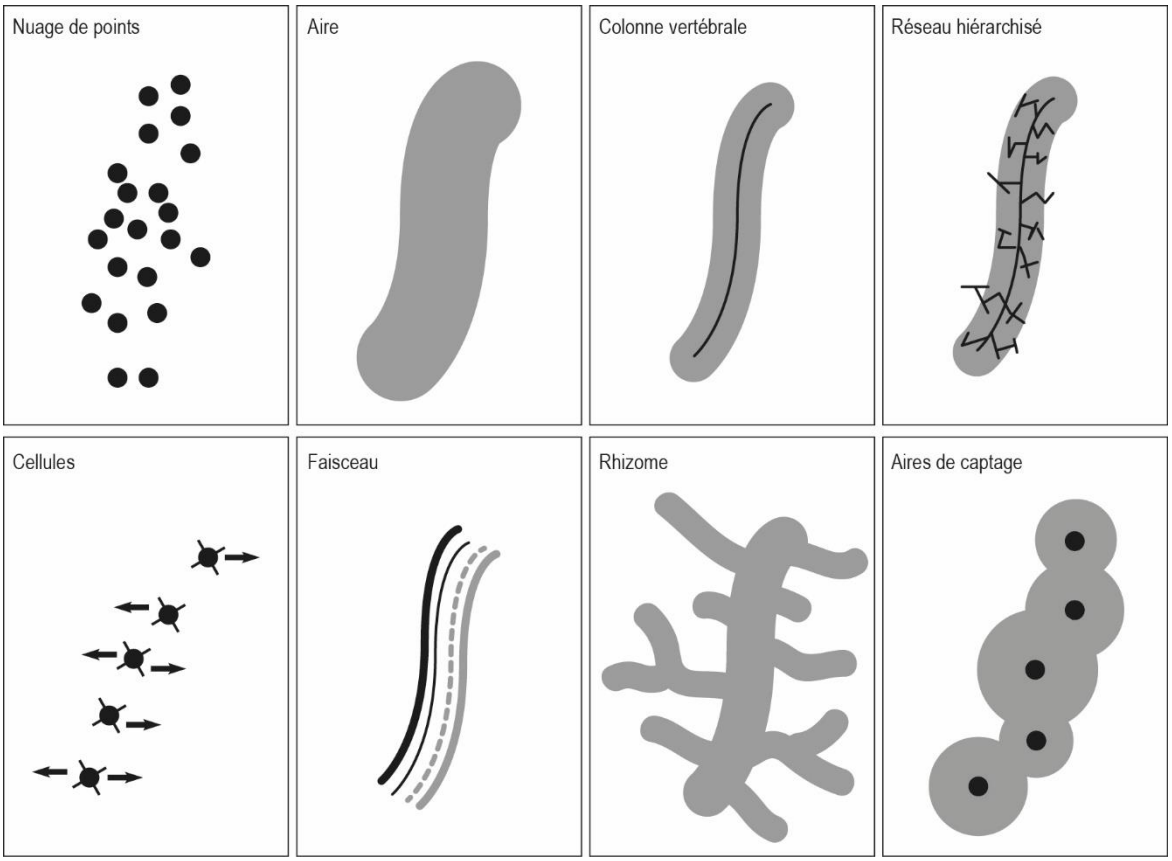


Figure 52- Les différentes visions du corridor méditerranéen appliquées au territoire

D'autre part, les représentations véhiculées par les *lobbies* font référence à des logiques d'ancrage territorial différentes. Si les grands axes dessinés par la planification correspondent à des logiques politiques et à des objectifs en matière de cohésion de l'espace communautaire, il peut sembler qu'en certaines circonstances ils prennent peu appui sur les réalités territoriales existantes, comme les structures productives ou les réseaux de villes. Cela s'explique en particulier par l'objectif initial des RTE-T qui est de dépasser ces structures pour en créer de nouvelles à l'échelle continentale. Toutefois, dans une logique de fédération la plus large possible des acteurs, des aires de captage du corridor méditerranéen sont définies – par le tracé proposé par les *lobbies* ou plus pragmatiquement par l'adhésion de leurs membres – et servent de base à d'autres représentations (*cf. Figure 52*).

C'est ainsi que l'ancrage du projet dans les territoires locaux par la fédération d'acteurs individuels ou collectifs agissant sur un territoire donné et ayant leur propre vision de l'espace aboutit à des représentations diverses dans les cartes, mais également dans le discours (*cf. Chapitres 6 et 7*). Selon les représentations, les figurés ponctuels, linéaires ou surfaciques dominent mais, dans tous les cas, une linéarité globale est maintenue. La première approche du corridor méditerranéen consiste en un nuage de points représentant les acteurs, publics ou privés, fédérés par le projet. Cette représentation a pour pendant celle qui met l'accent sur quelques nœuds, que l'on peut assimiler à des cellules disposées de manière axiale et ouvrant latéralement vers l'extérieur de l'axe. L'élargissement de cette vision ponctuelle consiste à prendre en compte les aires de chalandise ou d'influence des points considérés qui, coalescentes, dessinent une première enveloppe du corridor. C'est cette enveloppe que l'on retrouve dans la plupart des représentations linéaires comme figuration de l'espace aux contours flous qui peut accueillir des axes principaux et secondaires et éventuellement se développer en rhizome. Enfin, le corridor peut être vu comme un simple « faisceau d'infrastructures »[825]. Les axes secondaires ajoutés au corridor, l'idée directrice de la *vertebración* du territoire appliquée à l'Europe, le rôle important joué par les ports, par les villes ou par les *clusters* aboutissent à des métaphores organicistes où le corridor méditerranéen adopte des formes rappelant une ossature – le squelette de l'Europe – ou un organisme vivant dans lequel les cellules s'agrègent ou se reproduisent.

Des processus de territorialisation par des moyens différents, et qui ne donnent pas la même part au territoire, ont donc lieu autour du corridor méditerranéen. On peut distinguer une logique *top-down* de création de territoire par le tracé de grands axes censés donner une orientation et agréger les acteurs autour d'un projet (c'est la logique prescriptive dominante de la Commission européenne), et une logique *bottom-up* de fédération d'intérêts dans un territoire de corridor qui serait l'accrétion à géométrie variable des territorialités des différents acteurs qui le composent. Ainsi, la territorialisation souhaitée autour du corridor méditerranéen par la Commission consiste à dépasser la fragmentation des territoires institutionnels pour aller dans le sens d'un territoire européen. La territorialisation à l'œuvre dans les projets des *lobbies* est différente par sa méthode, mais converge autour du même objectif affiché. Toutefois, cela masque des objectifs politiques servant des intérêts avant tout

[825] H. Priemus et W. Zonneveld, « What are corridors and what are the issues? », art cit.

régionaux. Le corridor méditerranéen participe aussi à un processus de territorialisation européenne refermée sur elle-même d'une part, et à un processus de territorialisation dans la mondialisation d'autre part, et ce de manière concomitante, car le projet de corridor est le moyen terme, l'interface entre les deux logiques qui permet aux acteurs institutionnels et économiques de s'accorder.

Conclusion

Dans un cadre marqué d'une part par la recherche d'une structuration de l'espace communautaire pour faire émerger un territoire européen organisé et pratiqué par les citoyens, et d'autre part par l'idée renouvelée d'une intégration euro-méditerranéenne, le corridor méditerranéen est un prisme pour les acteurs. À l'échelle européenne, il entre en résonance avec les grandes structures du territoire dessinées par les chercheurs et par les projets de coopération institutionnelle en prenant appui sur la répartition des hommes et des activités. Il peut notamment conduire à une réinterprétation du dessin de ces structures européennes par les évolutions de son tracé dans le temps d'une part, et par les différences de tracés, plus ou moins ancrés dans le territoire, proposés par les différents acteurs d'autre part. Le corridor méditerranéen est donc un instrument, un média pour la construction européenne : la question est moins la mise en œuvre du corridor comme infrastructure que la définition du corridor comme structure spatiale.

En effet, le corridor méditerranéen peut être assimilé à un nouvel axe orthogonal à la « banane bleue », reliant l'est et l'ouest du continent et rapprochant des périphéries (cas du tracé de la Commission), ou au contraire à un renforcement de la dorsale (cas du tracé de Ferrmed) ; de même, il peut s'agir d'un pendant méridional de la *Northern Range* (ce qui transparaît notamment dans le tracé du « corridor méditerranéen » du réseau central européen défini en 2013) ou bien d'une liaison entre deux façades (comme le suggèrent les documents plus anciens de planification, mais également les propositions de certains groupes de pression comme Ferrmed), ce qui en fait un outil de rééquilibrage ou de renforcement de la compétitivité des territoires dans la politique européenne. Toutefois les tronçons fixes centraux du corridor méditerranéen montrent une certaine pérennité des éléments forts du territoire européen, comme l'axe rhodanien, dans les projets d'infrastructures. Par ailleurs, l'ensemble des tracés reprennent l'idée d'une coopération entre les différents États impliqués et mettent en avant des points critiques sur l'interconnexion de ces États comme le

franchissement des frontières, éléments clés de la réalisation d'un territoire européen parcouru.

Enfin, le corridor méditerranéen offre de nouvelles perspectives de gouvernance : il s'agit à la fois d'un projet de coopération mené par les instances européennes, d'une association originale d'acteurs réussie par Ferrmed, d'une affirmation de la place des acteurs locaux et régionaux espagnols, de la mobilisation des villes (notamment à travers EU Core Net Cities) dans une logique de projet... Il peut alors sembler qu'une démarche *bottom-up* permettrait de donner sa matérialité à la pensée de l'aménagement du territoire *top-down*.

Chapitre 9
La difficile territorialisation du corridor méditerranéen en Espagne

« S'il-vous-plaît… dessine-moi un mouton ! »
(Antoine de Saint-Exupéry, *Le Petit Prince*, 1943)

Introduction

À l'échelle de l'Espagne, le corridor méditerranéen est moins lié à un projet politiquement porté par les acteurs de l'aménagement du territoire au niveau institutionnel, qu'à des intérêts commerciaux défendus par des acteurs économiques. Toutefois, émanant des régions méditerranéennes et relayé par des acteurs politisés, le corridor est devenu un élément clé de l'aménagement du territoire en Espagne. L'axe méditerranéen s'inscrit dans le temps long de la pensée du territoire espagnol, et de la question de la construction nationale, cette dernière se matérialisant assez largement dans les choix d'aménagement du territoire, et en particulier dans ceux qui affectent les réseaux de communication. Le corridor méditerranéen participe ainsi d'un système de références politiques, historiques, philosophiques et spatiales. La question du rôle des transports dans la construction nationale espagnole se double d'un attachement fort à l'idée de *vertebración*[826] et, par conséquent, d'une référence aux lacunes réelles ou supposées de la structuration territoriale. Par ailleurs, un système de représentations spatiales qui empruntent à la fois aux références politiques, aux territoires institutionnels et à des systèmes ou sentiments d'appartenance régionaux forge le cadre dans lequel s'inscrit le corridor méditerranéen comme élément d'organisation du territoire espagnol.

Le face-à-face entre Madrid et le littoral, voire entre différentes régions de l'Espagne méditerranéenne, est en partie lié à l'existence d'imaginaires différents sur la nature du projet (notamment quant au choix entre grande vitesse et fret) et de représentations spatiales diverses

[826] J. Ortega y Gasset, *España invertebrada*, *op. cit.*

du corridor. Cela conduit à poser la question de la territorialisation du corridor méditerranéen à l'échelle nationale. En effet, il est à la croisée de plusieurs systèmes de pensée du territoire et il suppose la création d'une gouvernance particulière ou l'existence de formes nouvelles de territorialisation pour sa mise en place. Dès lors, sous quelle forme le corridor méditerranéen s'ancre-t-il dans les territoires qu'il traverse et dans le schéma général d'organisation du territoire national ? Parvient-il à accéder à une territorialisation qui lui serait propre ?

Nous verrons dans un premier temps que le corridor méditerranéen est un axe important dans les débats sur la construction d'un territoire national en Espagne et sur l'organisation de ses réseaux de transport. Cette place du corridor dans le territoire se manifeste également à travers la perception du projet, telle qu'elle peut être mise en évidence à partir d'une série de cartes mentales. Enfin, nous soulignerons que le corridor méditerranéen est source d'une importante recomposition des processus de prise de décision, que ce soit autour du projet lui-même ou dans les territoires.

1 Le corridor méditerranéen et la structuration du territoire espagnol

La question des infrastructures est, de longue date au centre de la constitution d'un territoire espagnol cohérent. Le corridor méditerranéen s'inscrit dans la continuité de ces réflexions sur le rôle des transports dans la réalisation de l'unité nationale, c'est-à-dire dans le temps long de la création d'une Nation. Dans cette optique, il est l'un des éléments – appartenant à la période contemporaine de l'histoire de l'Espagne mais traversant plusieurs décennies – sur lesquels repose le débat de la territorialisation, au sens de la fabrique d'un territoire fonctionnel correspondant à un périmètre institutionnel donné. Les logiques qui président à cette réflexion sont donc analogues à celles qui existent dans l'Union européenne, mais elles s'inscrivent dans le cadre d'un État-Nation et non d'une fédération d'États.

1.1 La fabrique d'un territoire national par les réseaux ?

La question de l'unité nationale espagnole est ancienne[827] et elle reste vive, dans un contexte politique où les régionalismes sont forts[828]. Ces derniers nourrissent des argumentaires fondés en grande partie sur le territoire comme facteur d'identité, mais également comme espace économique cohérent. La question du dynamisme territorial est donc centrale, notamment en ce qui concerne les choix d'aménagement du territoire. Le corridor méditerranéen est dans ce contexte à la fois un instrument d'organisation du territoire dans lequel peuvent être projetées différentes visions du territoire espagnol, et un symptôme de la fragmentation du territoire national.

1.1.1 Fragmentation nationale : une Espagne « utile » *vs* une Espagne « politique » ?

L'analyse de la répartition de la population et de ses dynamiques, ainsi que des principales activités économiques sur le territoire espagnol (*cf. Chapitre 4*) fait émerger, à travers les cartes, une série de grandes structures spatiales parmi lesquelles l'axe méditerranéen occupe une place de choix. En effet, il concentre à la fois une population nombreuse et des activités diversifiées et dynamiques, malgré des épisodes de crise conjoncturels. Ces cartes montrent toutefois que les régions méditerranéennes ne sont pas le seul territoire présentant un profil dynamique. En effet, Madrid, la capitale, qui concentre les lieux du pouvoir central ainsi que de nombreuses activités, émerge comme un pôle prépondérant du pays, tandis que d'autres points forts du territoire apparaissent au Pays Basque et dans l'Espagne atlantique. La schématisation des espaces dynamiques espagnols aboutit à la mise en évidence de deux axes de développement principaux – l'axe méditerranéen et l'axe Pays Basque-Méditerranée – et d'une polarité structurante au centre de la péninsule, Madrid. Ce constat aboutit essentiellement à l'idée d'un face à face territorial entre Madrid, siège du pouvoir central, et le littoral méditerranéen, regroupant l'essentiel des forces vives du territoire et ouvert à la mondialisation par le biais de sa façade portuaire. L'axe Pays Basque-Méditerranée apparaît moins important parce qu'il est plus discontinu et parce qu'il est d'abord fondé sur la volonté politique de développer les liens entre le Pays Basque et la Catalogne *via* Saragosse, tandis

[827] B. Pellistrandi, *Histoire de l'Espagne des guerres napoléoniennes à nos jours*, *op. cit.* ; C. Vidal et F. Jiménez Losantos, *Historia de España*, *op. cit.*
[828] B. Loyer, *Géopolitique de l'Espagne*, *op. cit.* ; C. Trépier, *Analyse géopolitique de l'indépendantisme en Catalogne*, *op. cit.*

que le dynamisme économique de cet axe se situe sur la façade atlantique en termes de production agro-alimentaire et industrielle, et au Pays Basque, en particulier pour le tourisme.

Ces lignes de force du territoire espagnol sont d'ailleurs soulignées de longue date par les travaux des historiens de l'Espagne[829], mais également par les géographes comme Robert Ferras[830] et Roger Brunet[831].

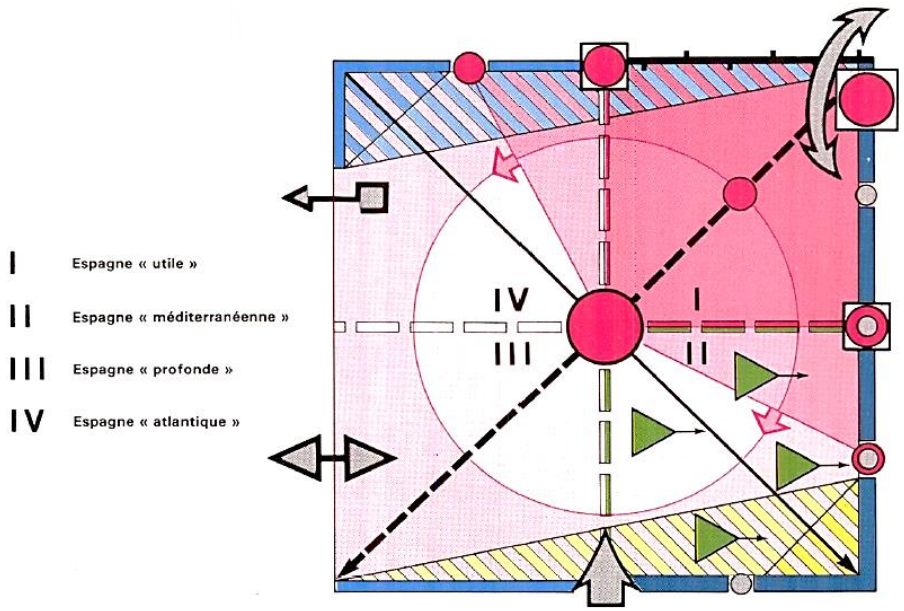


Figure 53- Organisation de l'Espagne d'après Robert Ferras

Source : Ferras, 1986[832]

À la suite de ses travaux sur Barcelone, Robert Ferras propose en 1986, au moment de l'adhésion du pays à l'Union européenne, une grille d'analyse de l'espace espagnol, prenant en compte les facteurs physiques et climatiques ainsi que la structuration par les principaux pôles urbains et les échanges entre l'Espagne et l'extérieur de son territoire (*cf. Figure 53*). Il fait apparaître le quart nord-est du territoire comme le plus dynamique, « l'Espagne "utile" », dont le contour peut être étendu vers le sud de l'axe littoral pour former un trapèze borné par Madrid, Bilbao, Barcelone et Alicante. Enfin, Robert Ferras met l'accent sur une porte d'entrée au sud du territoire espagnol, par le port d'Algésiras, et sur une forte interaction au

[829] F. García de Cortázar et J.M. González Vesga, *Breve historia de España*, *op. cit.* ; C. Vidal et F. Jiménez Losantos, *Historia de España*, *op. cit.*
[830] Robert Ferras, « Écrire de la géographie régionale sur l'Espagne », *Espace géographique*, 1986, vol. 15, nº 4, p. 283- 288 ; Robert Ferras, *Barcelone: croissance d'une métropole*, Paris, Anthropos, 1977, 616 p.
[831] R. Brunet, « L'Espagne en Europe. que disent les cartes ? », art cit.
[832] R. Ferras, « Écrire de la géographie régionale sur l'Espagne », art cit.

nord au niveau de la frontière française. De ce fait, les deux extrémités du corridor méditerranéen espagnol sont mises en exergue.

Quelques années plus tard, en 1988, Roger Brunet propose également une analyse du territoire espagnol dans la perspective de son rattachement à l'Europe[833]. Il aboutit au même constat de localisation de la partie la plus dynamique de l'Espagne dans le quart nord-est, mais il en restreint les limites et l'associe à un axe Madrid-Barcelone borné au nord par Saragosse et s'étendant au sud jusqu'à Valence. L'axe littoral Barcelone-Valence se poursuivant vers le sud n'apparaît toutefois que comme un axe secondaire. Le raccordement du territoire espagnol au centre de l'Europe, figuré comme la dorsale, passerait par Madrid, Barcelone, le littoral méditerranéen français jusqu'à Marseille, puis la vallée du Rhône. En cela, l'article de Roger Brunet rejoint les choix défendus d'une part par Ferrmed[834] (en ce qui concerne la partie française du corridor) et d'autre part par les tracés de la Commission européenne qui préservent l'axe Madrid-Barcelone[835].

Par ailleurs, la littérature géographique française sur l'Espagne s'intéresse de manière privilégiée aux régions du littoral méditerranéen. C'est le cas de la plupart des thèses consacrées à ce pays en géographie humaine[836]. Les études de cas sur la Catalogne sont particulièrement nombreuses et elles se traduisent par une focalisation sur la ville de Barcelone, étudiée souvent de manière comparative avec une ou plusieurs autres villes européennes[837]. L'Andalousie, extrémité sud de l'arc méditerranéen, est également assez

[833] R. Brunet, « L'Espagne en Europe. que disent les cartes ? », art cit.
[834] Ferrmed, *Ferrmed Global Study. Ferrmed Great Axis Rail Freight Network and its Area of Influence.*, *op. cit.*
[835] Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.*
[836] Guillaume Vergnaud, *À la recherche de la maille territoriale intermédiaire : approche comparée des recompositions et de l'aménagement des territoires en Rhône-Alpes (France) et en Catalogne (Espagne)*, Thèse de doctorat, École normale supérieure de Lyon, Lyon, 2011, 327 p ; Céline Tritz, *Tourisme et espace : l'arc méditerranéen : une approche de la médiatisation*, Thèse de doctorat, Université de Nice-Sophia Antipolis, Nice, 2001, 265 p ; R. Courtot, *Agriculture irriguée et organisation de l'espace dans les huertas de Valencia et de Castellon, Espagne*, *op. cit.* ; Gilles Delmote, *Ponts et frontières entre Espagne et monde arabe*, Thèse de doctorat, Université Paris 8, Saint-Denis, 1999, 588 p ; C. Trépier, *Analyse géopolitique de l'indépendantisme en Catalogne*, *op. cit.* ; Mexcin Ebane, *L'Andalousie dans l'Espagne des autonomies : du statut de 1981 à celui de 2007*, Thèse de doctorat, Université Paul Valéry - Montpellier III, Montpellier, 2014, 433 p.
[837] Silvère Jourdan, *Du processus de métropolisation à celui de la gentrification, l'exemple de deux villes nord-méditerranéennes : Barcelone et Marseille*, Thèse de doctorat, Université d'Aix-Marseille, Aix-en-Provence, 2013, 587 p ; Cécile Renard, *Architecture, globalisation, métropolisation : le processus de globalisation à travers le paysage architectural : lectures croisées de Barcelone, Berlin et Rome*, Thèse de doctorat, Université Paris I, Paris, 2012, 532 p ; Yann Saint-Martin, *Politiques urbaines, aménagements, pratiques sociales, touristiques et récréatives dans les espaces verts de deux métropoles méditerranéennes, Marseille et Barcelone*, Thèse de doctorat, Université d'Aix-Marseille, Aix-en-Provence, 2002, 548 p ; Jean-Bernard Castet, *Les impacts des expositions internationales et universelles sur les dynamiques métropolitaines des villes de la péninsule ibérique : Séville, Lisbonne et Saragosse*, Thèse de doctorat, Université d'Aix-Marseille, Aix-en-Provence, 2011, 418 p ; Hovig Ter-Minassian, *Ciutat Vella entre réhabilitation et gentrification: politiques publiques et*

largement représentée dans ces travaux[838]. Cela contribue à forger, chez les géographes français, une vision de l'Espagne centrée sur le littoral méditerranéen et ancrée sur quelques villes comme Barcelone ou Séville, qui occupent une place prépondérante dans l'imaginaire collectif. La littérature géographique espagnole consacre quant à elle un traitement mieux réparti à l'ensemble des territoires, avec toutefois une forte dimension régionale, et relativement peu de travaux sont consacrés à l'analyse de l'organisation du territoire national dans son ensemble[839], si bien que les représentations territoriales de l'Espagne sont surtout le fait de géographes étrangers. Dans ces représentations, la partie septentrionale de l'axe méditerranéen est toujours considérée comme dynamique, tandis que les pôles urbains de Madrid et de Barcelone semblent se faire face et organiser le territoire. L'axe méditerranéen est donc bien une structure essentielle du territoire, au moins dans sa partie nord, et de plus en plus dans sa partie sud.

1.1.2 De l'unité nationale à l'intégration européenne à la force du réseau

Dans la mesure où il est censé structurer l'un des axes forts de l'espace national, le corridor méditerranéen répond à la question des choix en matière d'infrastructures de transport. Comme c'est le cas à l'échelle européenne à propos de la dorsale, ces dernières peuvent être utilisées pour conforter le dynamisme d'une région ou pour rééquilibrer le territoire en reliant des espaces moins dynamiques. À l'inverse, la logique qui a conduit en Espagne à la création et aux consolidations successives du réseau de transports sous forme radiale n'est pas liée à un rééquilibrage du territoire, mais au contraire au renforcement d'un centre politique – qui est aussi le barycentre de la Péninsule ibérique.

Là où l'Union européenne pare de vertus politiques positives les arcs ou les lignes de force destinées à rééquilibrer le développement du territoire (il s'agit de permettre à tous les États-membres de communiquer entre eux), l'Espagne leste les axes périphériques de son territoire

changements sociaux dans le centre ancien de Barcelone (1980-2008), Thèse de doctorat, Université Panthéon-Sorbonne-Paris I / Universitat de Barcelona, Paris / Barcelone, 2009, 575 p.

[838] M. Ebane, *L' Andalousie dans l'Espagne des autonomies*, *op. cit.* ; J.-B. Castet, *Les impacts des expositions internationales et universelles sur les dynamiques métropolitaines des villes de la péninsule ibérique*, *op. cit.*

[839] Horacio Capel et Joaquim Clusa (dir.), *La organización territorial de empresas e instituciones públicas en España*, Barcelona, Ediciones de la Universidad de Barcelona, 1985, 184 p ; Gioacchino Garofoli, « Desarrollo económico, organización de la producción y territorio » dans Antonio Vázquez Barquero et Gioacchino Garofoli (dir.), *Desarrollo económico local en Europa*, Madrid, Colegio de Economistas, 1995, p. 113- 123 ; Enrique Orduña Rebollo, *Municipios y provincias: historia de la organización territorial española*, Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2003, 268 p.

d'une valeur plus ambiguë. Quoique perçus comme des parties intégrantes du territoire national au développement et au rayonnement duquel ils participent activement par leurs secteurs d'activités, leur attractivité et leurs infrastructures, ils sont néanmoins marqués par un soupçon de revendication autonomiste, comme si leur développement représentait un risque pour l'unité nationale. En effet, Madrid s'est affirmée comme capitale assez tardivement, au XVIIIe siècle, dans une Castille moins développée que les territoires littoraux mais en position centrale dans la péninsule. Elle a peu à peu assis son statut de capitale par la constitution d'un réseau de transports radial[840] qui la met au centre de l'ensemble des communications, d'abord routières puis ferroviaires. En ce sens, la trame actuelle des transports est l'héritière d'une construction politique centraliste de l'État-Nation qui s'est faite au détriment des régions périphériques pourtant les plus dynamiques. Si le réseau formé à partir des logiques politiques est radial, le réseau souhaité par les acteurs économiques met quant à lui l'axe méditerranéen au premier plan : le rapport de la Banque mondiale de 1962[841] souligne qu'il doit être l'axe de développement prioritaire tandis que les premières autoroutes construites sous concession, c'est-à-dire par des investisseurs obéissant à des logiques économiques, se font le long du même axe (*cf. Chapitre 2*).

Il existe une double opposition des visions du territoire national et des approches des réseaux de communication. D'une part, à une vision du rééquilibrage territorial s'oppose une vision qui privilégie le renforcement des territoires les plus dynamiques. En Espagne, le réseau radial centré sur Madrid relève de la première approche, car il permet de relier l'ensemble des régions – c'est-à-dire de leurs capitales – à la capitale nationale et de remédier ainsi aux inégalités territoriales. *A contrario,* le soutien apporté par les régions littorales au corridor méditerranéen se fait au nom du renforcement des territoires dynamiques et de leur ancrage dans les échanges mondialisés. D'autre part, à une vision radiale des réseaux de transport s'oppose un maillage du territoire permettant de relier les villes secondaires entre elles. L'étoile routière et ferroviaire centrée sur Madrid renforce sa place prépondérante dans le réseau, tandis que le corridor méditerranéen pourrait devenir l'un des premiers éléments d'un maillage du territoire reliant des villes importantes, entre elles et au reste de l'Europe, sans passer nécessairement par Madrid. Ce double débat, très actuel, se cristallise autour du corridor méditerranéen, qui agit comme un catalyseur.

[840] G. Bel i Queralt, *España, capital París, op. cit.*
[841] World Bank, *The Economic Development of Spain, op. cit.*

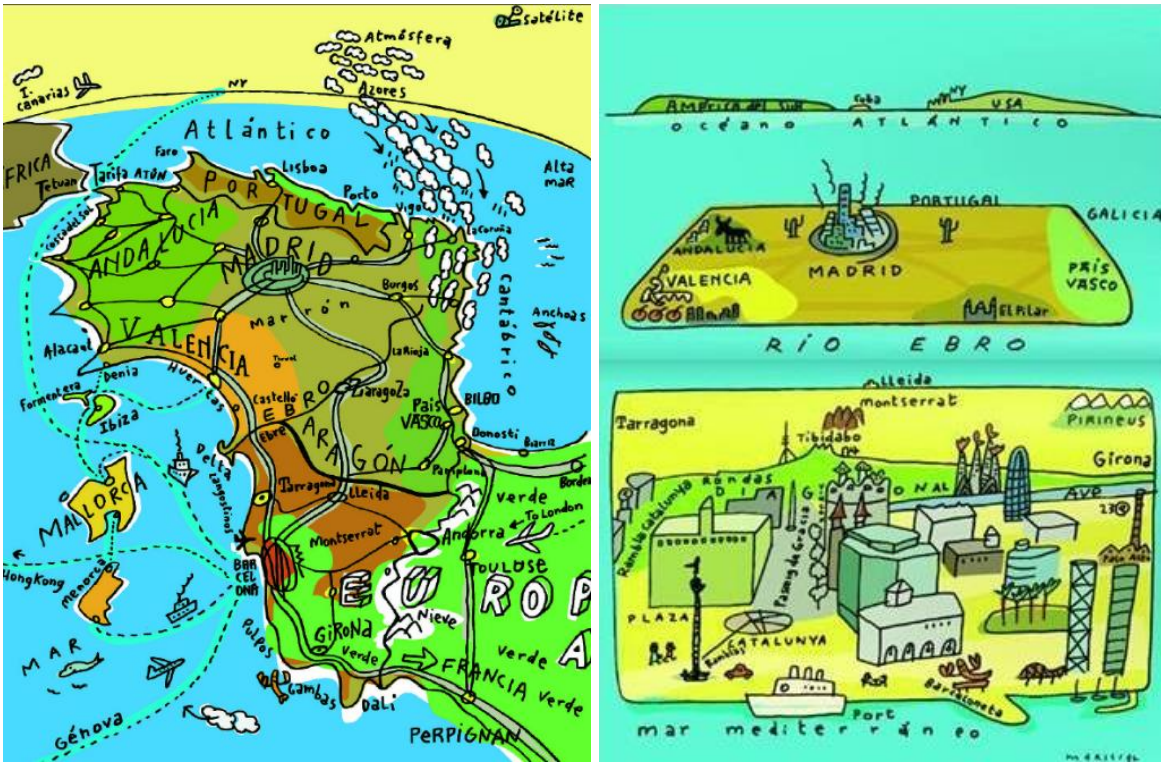


Figure 54- L'Espagne vue de Catalogne

Source : Javier Mariscal[842]

La question de la perception du territoire espagnol trouve un écho particulier dans les blogs et les sites internet qui, à l'instar des caricatures qu'ils publient sur le corridor méditerranéen (*cf. Chapitre 7*), présentent des productions graphiques intéressantes. Elles sont très majoritairement le fait d'auteurs catalans. À titre d'exemple, les cartes mentales de Javier Mariscal (*cf. Figure 54*) sont centrées sur la Catalogne, qu'elles représentent en grand et au premier plan tandis que Madrid est reléguée à l'arrière-plan. Barcelone y apparaît comme une ville particulièrement vaste et développée, au centre de tous les réseaux de communication et à l'interface avec l'Europe, tandis que le reste du territoire espagnol est quasiment dépourvu d'activités, ou symbolisé par quelques rares dessins évoquant la ruralité, autour d'un Madrid figuré en camp retranché. Ce genre de carte mentale est symptomatique d'un système de représentations qui reprennent, avec plus ou moins de distance et d'humour, l'idée d'une place singulière de la Catalogne.

En Espagne, les logiques spatiales à l'œuvre dans le choix du tracé des corridors de transport sont analogues à celles que l'on observe dans l'Union européenne (*cf. Chapitre 8*). En effet, le corridor méditerranéen traverse des régions espagnoles parmi les plus dynamiques et les

[842] Javier Mariscal, *Ancha es mi casa*, https://anchaesmicasa.wordpress.com/tag/javier-mariscal/feed/ , 29 novembre 2010, (consulté le 22 août 2015).

fédère le long d'un axe, comme le corridor Rotterdam-Gênes épouse la ligne de la dorsale européenne. À l'inverse, le corridor central – pensé comme un axe allant d'Algésiras à Toulouse au moyen d'une traversée centrale des Pyrénées – qui relie en Espagne deux espaces moins dynamiques – l'Andalousie et la Navarre – à Madrid, serait l'axe permettant le raccordement direct de la capitale au centre de l'Europe. Le corridor atlantique correspondrait quant à lui à l'arrimage d'une périphérie occidentale au centre, tant à l'échelle continentale (il s'agit de relier les espaces les plus éloignés de la Péninsule ibérique aux réseaux européens) qu'à l'échelle nationale. En effet, l'Estrémadure serait ainsi reliée à Madrid par un réseau performant et, au-delà, à Barcelone puis à la France, dans une logique de désenclavement.

1.2 La *vertebración* du territoire, une idée-force de la planification des transports en Espagne

Que ce soit à l'échelle européenne ou nationale, le corridor méditerranéen fait partie d'un système de pensée de l'organisation de l'espace par de grands axes conçus comme des supports de développement ou comme des moyens de réaliser l'unité d'un territoire. En Espagne, ce concept est très lié à l'idée, d'origine philosophique, de *vertebración*, métaphore d'une colonne vertébrale, c'est-à-dire d'un axe fort, structurant, mais à la fois souple et articulé.

1.2.1 Le corridor méditerranéen au prisme des travaux de José Ortega y Gasset

La notion de *vertebración* telle qu'elle est utilisée pour désigner le processus de structuration du territoire espagnol, en particulier par les réseaux de transport, est issue de réflexions historiques et philosophiques sur l'unité espagnole. C'est dans les travaux de José Ortega y Gasset (1883-1955), philosophe espagnol, et en particulier dans son essai sur la crise sociale et politique espagnole intitulé *España invertebrada*[843], que se trouvent les fondements de cette notion.

Dans son texte, Ortega met en avant le lien à l'histoire de la construction nationale comme facteur explicatif fondamental de la politique espagnole et de ses tensions. Né à Madrid, il

[843] J. Ortega y Gasset, *España invertebrada*, *op. cit.*

salue la capacité de la Castille à fédérer les différentes composantes espagnoles et à les réunir sous l'autorité du Roi dans le cadre d'un projet national :

> « Car trêve de circonvolutions : l'Espagne est une chose faite par la Castille, et il y a de bonnes raisons de penser que, en règle générale, seules des têtes castillanes ont les organes adéquats pour percevoir le grand enjeu de l'Espagne intégrale. (…) « L'Espagne une » naît ainsi dans l'esprit de la Castille, non pas comme l'intuition de quelque réalité – l'Espagne n'était, en vérité, pas une – mais comme le schéma idéal de quelque chose de *réalisable*, un projet susceptible de mobiliser les volontés, un lendemain imaginaire capable de discipliner l'aujourd'hui et de l'orienter, à la manière de la cible qui attire la flèche et tend l'arc.[844] »[845]

Dans l'esprit de l'auteur, l'Espagne est une construction castillane, une ambition d'unification autour d'un projet politique et social. Le vocabulaire employé, qui souligne que l'unité est une quête, un lendemain, un objectif « réalisable », laisse entendre que l'ensemble du projet vise à faire advenir une Nation, donc également un territoire espagnol. La métaphore de la cible, de l'arc et des flèches place la Castille et Madrid au centre du système politique et social comme du territoire national, cette centralité devenant l'argument par excellence de leur vocation à gouverner l'Espagne. La polarisation par Madrid, métaphoriquement évoquée sous la forme de traits centripètes, est alors le principe de base de l'organisation du territoire, justifiant la mise en place historique d'un réseau de transport en étoile. Par ailleurs, José Ortega y Gasset insère cette question de l'unité espagnole dans un second contexte international – européen, africain et méditerranéen – qui place le pays dans une situation de carrefour à la fois spatial, économique, culturel et politique :

> « Pour qui a un sens historique aiguisé, il ne fait aucun doute que *l'unité espagnole fut, avant tout et surtout, l'unification des deux grandes politiques internationales qui existaient à ce moment-là dans la péninsule* : celle de la Castille, vers l'Afrique et le centre de l'Europe ; celle de l'Aragon, vers la Méditerranée.[846] »[847]

Dans ces lignes, l'auteur nomme les deux principaux royaumes, la Couronne de Castille et la Couronne d'Aragon qui sont à l'origine de l'Espagne moderne. Leurs territoires et leurs

---

[844] "*Porque no se le dé vueltas: España es una cosa hecha por Castilla, y hay razones para ir sospechando que, en general, sólo cabezas castellanas tienen órganos adecuados para percibir el gran problema de la España integral. (…) La "España una" nace así en la mente de Castilla, no como una intuición de algo real –España no era, en realidad, una–, sino como un ideal esquema de algo* realizable*, un proyecto incitador de voluntades, un mañana imaginario capaz de disciplinar el hoy y de orientarlo, a la manera que el blanco atrae la flecha y tiende el arco*."

[845] J. Ortega y Gasset, *España invertebrada*, *op. cit.*, p. 57-59.

[846] "*Para quien tiene buen oído histórico, no es dudoso que* la unidad española fue, ante todo y sobre todo, la unificación de las dos grandes políticas internacionales que a la sazón había en la península*: la de Castilla, hacia África y el centro de Europa; la de Aragón, hacia el Mediterráneo.*"

[847] J. Ortega y Gasset, *España invertebrada*, *op. cit.*, p. 59.

intérêts commerciaux et politiques s'opposaient d'une manière qui n'est pas sans évoquer les débats actuels entre le gouvernement central et les régions méditerranéennes. En effet, le corridor central, qui est aujourd'hui soutenu par Madrid et par la Castille comme étant l'axe structurant le plus pertinent, reproduit dans son orientation la volonté de relier l'Afrique d'une part, et le centre de l'Europe d'autre part. Le corridor méditerranéen quant à lui, traverse l'essentiel des régions qui composaient la Couronne d'Aragon et confirme l'orientation dominante vers la Méditerranée, avant-pays naturel des ports de cette partie de l'actuelle Espagne. À ce titre, le débat contemporain autour des corridors de transport renvoie bien à des ancrages territoriaux anciens et à des logiques de territorialisation marquées par des précédents historiques remontant à la fondation de l'État espagnol.

D'ailleurs, c'est bien dans un moment de crise politique et sociale qui précède le coup d'État de Primo de Rivera (13 septembre 1923) que José Ortega y Gasset produit cet essai. Rappelant que l'Espagne a été en Europe la première Nation à réaliser son unité[848], l'auteur fait un constat d'échec, déplorant une grandeur passée mise à mal par des enjeux politiques et sociaux :

> « Comment y aurait-il une organisation dans la politique espagnole s'il n'y en a même pas dans les conversations ? L'Espagne se traîne, invertébrée, non seulement en politique, mais, ce qui est plus profond et essentiel que la politique, dans la coexistence sociale elle-même.
> De cette manière, aucun mécanisme d'intégration des rouages publics ne pourra fonctionner. Aujourd'hui une institution se paralysera, demain une autre, jusqu'à ce qu'advienne l'effondrement historique définitif.[849] »[850]

Dans ces propos, Ortega regrette le manque d'organisation qui caractérise la politique et la société espagnole et prévoit un « effondrement » final découlant de cette situation, qui fait écho à l'idée d'une Espagne qui se traîne par manque d'une colonne vertébrale, d'une structure lui permettant de se tenir debout. Dans son essai, l'auteur incrimine les élites qu'il juge responsables de cette situation, faute de savoir imposer et maintenir un sentiment de cohésion. Cette analyse des années 1920 annonçait déjà le soupçon d'aujourd'hui, à l'encontre des élites des régions méditerranéennes, de vouloir faire du corridor un instrument de renforcement de leur pouvoir contre Madrid, donc d'affaiblissement de l'unité nationale.

---

[848] *Ibid.*, p. 129.
[849] "*¿Cómo va a haber organización en la política española, si no la hay ni siquiera en las conversaciones? España se arrastra invertebrada, no ya en su política, sino, lo que es más hondo y sustantivo que la política, en la convivencia social misma.*
De esta manera no podrá funcionar mecanismo alguno de los que integran la máquina pública. Hoy se parará una institución, mañana otra, hasta que sobrevenga el definitivo colapso histórico."
[850] J. Ortega y Gasset, *España invertebrada*, *op. cit.*, p. 100.

Dans une lecture orientée par les travaux d'Ortega sur la *vertebración*, la territorialisation, au sens de fabrique d'un territoire espagnol cohérent, passerait par de grands axes – symboliques ou matériels – orientés vers un centre politique et géométrique qu'est Madrid, configuration que l'on retrouve dans l'analyse de Robert Ferras. Ces axes se sont développés de manière radiale au cours de l'histoire de l'Espagne, notamment en matière de transports, ces derniers étant censés structurer et organiser l'espace au service de la capitale castillane[851]. Le corridor méditerranéen et les discours qui lui sont associés réactivent cette vision de l'armature du territoire par l'emploi de différentes métaphores liées à cette idée de *vertebración*.

1.2.2 La *vertebración*, un concept pour la territorialisation du corridor méditerranéen

La réactivation de l'idée de *vertebración* est perceptible à la fois dans la littérature scientifique et dans les discours recueillis lors des entretiens comme dans les conférences. La référence à José Ortega y Gasset est plus ou moins explicite, mais la thématique est filée avec une certaine constance. Comme on l'a vu à partir des entretiens menés, en particulier auprès des universitaires (*cf. Chapitre 5*), l'opposition de logiques entre le réseau radial dominant et la proposition d'un corridor méditerranéen ne passant pas par Madrid est souvent évoquée comme le facteur primordial expliquant les réticences du gouvernement central à soutenir le projet. Ce point de vue est notamment mis en avant par Germà Bel, qui rappelle dans ses ouvrages[852], que les infrastructures de transport espagnoles ont été dessinées dans le contexte de création d'une unité nationale à partir de la Castille, tel qu'il est décrit par Ortega. Dans la préface de son livre *España, capital París* de 2010, Germà Bel explicite sa démarche en proposant trois hypothèses sur l'organisation du territoire espagnol par les réseaux :

> « Premièrement, [nous défendrons] l'idée que les politiques radiales en matière d'infrastructures de transport, parce qu'elles répondaient d'abord à des objectifs politiques et administratifs, ne pouvaient reposer sur le dynamisme de l'activité économique. Pour cette raison, elles ont demandé une intense affectation de ressources budgétaires sous forme de subventions et d'aides qui ont rendu possible ce que la législation n'aurait pu obtenir à elle seule. C'est ainsi que cela s'est passé, et cela continue de se passer ainsi.
> Deuxièmement, ces politiques correspondent à un patron historique stable et continu dans la politique espagnole, mis en place lors de l'accès de la dynastie des Bourbon à la Couronne au

[851] G. Bel i Queralt, *España, capital París*, *op. cit.*
[852] *Ibid.* ; G. Bel i Queralt, *España, capital París*, *op. cit.* ; G. Bel i Queralt, « Infrastructure and nation building », art cit.

> début du XVIIIe siècle ; elles traduisent dans la pratique le projet de faire un pays comme la France, avec une capitale comme Paris.
> Troisièmement, la vigueur maintenue de ce patron historique permet de comprendre pourquoi les politiques d'infrastructures de l'Espagne actuelle sont si singulières et si différentes de celles des pays alentours.[853] »[854]

La dimension politique de la fabrique du territoire espagnol est ici clairement énoncée à la fois par la référence à la monarchie, par la prise en compte de l'aménagement du territoire sous ses aspects juridiques et financiers et par le « patron » historique qui semble agir comme un modèle pour l'ensemble des projets d'aménagement en Espagne. Par ailleurs, la littérature scientifique espagnole reprend volontiers le titre de l'essai d'Ortega y Gasset, comme l'article de Joan Olmos, ingénieur et urbaniste, *España invertebrada a gran velocidad*[855], écrit à propos de la construction du réseau d'AVE dont le modèle radial est calqué sur celui des infrastructures routières et ferroviaires historiques. De même, l'article du géographe Joan Romero intitulé « España inacabada »[856] reprend dans son titre la structure et le modèle de celui de l'essai d'Ortega pour poser le constat d'une unité espagnole incomplète et de la nécessaire reconnaissance de la diversité nationale.

La *vertebración* est également utilisée à de nombreuses reprises dans les discours tenus par les partisans du corridor méditerranéen, en particulier lors des conférences organisées par les groupes de pression (*cf. Chapitre 6*). Le concept est décliné dans plusieurs langues : « colonne vertébrale » en français, « *backbone* » en anglais. Il est utilisé autant par les acteurs des groupes de pression, dont on a vu que l'ancrage était majoritairement catalan, que par les acteurs économiques et institutionnels qui participent à leurs conférences. On peut faire l'hypothèse que, dans le cadre des conférences organisées par Ferrmed et EU Core Net Cities, l'emploi récurrent de la métaphore articulaire est en grande partie dû à la circulation d'éléments de langage partagés par les membres des associations d'entreprises comme par les

---

853 "*Primero, la idea de que las políticas radiales en infraestructuras de transporte, al responder primordialmente a objetivos políticos y administrativos, no podían ser soportadas por la dinámica de la actividad económica. Por ese motivo exigieron una intensa asignación de recursos presupuestarios en forma de subvenciones y ayudas que hicieron posible aquello que la legislación por sí sola no podía conseguir. Esto fue así, y así sigue siendo.*
Segundo, estas políticas responden a un patrón histórico regular y continuado en la política española, iniciado con el acceso a la Corona de la dinastía borbónica a comienzos del siglo XVIII; traducen en la práctica el proyecto de hacer un país como Francia, con una capital como París.
Tercero, la vigencia continuada de este patrón histórico permite entender por qué las políticas de infraestructuras en la España actual son tan singulares y diferentes a las de los países de nuestro entorno."
854 G. Bel i Queralt, *España, capital París*, *op. cit.*, p. 14- 15.
855 J. Olmos, « España, invertebrada a gran velocidad », art cit.
856 Joan Romero González, « España inacabada. Organización territorial del Estado, autonomía política y reconocimiento de la diversidad nacional », *Documents d'anàlisi geogràfica*, 2012, nº 58, p. 13- 49.

acteurs institutionnels avec lesquels ils interagissent fréquemment. La *vertebración* et ses déclinaisons linguistiques deviennent ainsi un outil sémantique partagé.

L'image de colonne vertébrale adoptée pour intégrer le projet de corridor méditerranéen au territoire peut s'utiliser à des échelles géographiques différentes. Cela en fait un concept qui rapproche le projet défini par les institutions européennes du projet espagnol, et permet d'en faire la synthèse par le biais de son lien au territoire. La question de la territorialisation du corridor méditerranéen est donc centrale à toutes les échelles, elle est la justification même de l'existence du projet. Toutefois, la notion de *vertebración* revêt deux sens. D'une part, elle est utilisée pour justifier le corridor méditerranéen : c'est l'optique des acteurs économiques et politiques régionaux notamment, mais également des groupes de pression et des acteurs institutionnels de niveau européen qui participent aux grands événements de Ferrmed[857]. D'autre part, elle est reprise par des acteurs qui se placent dans une perspective très différente, parfois contraire au corridor méditerranéen. Certaines personnalités politiques développent la métaphore de la colonne vertébrale ou de la structuration du territoire dans le sens d'un renforcement du réseau radial, comme c'est le cas de la Ministre du *Fomento* du premier gouvernement Zapatero, Magdalena Álvarez, qui a déclaré en 2008 être « en train de coudre l'Espagne avec des câbles d'acier[858] »[859]. Elle reprend ainsi l'idée de structuration du territoire national en se référant aux caténaires des nouvelles LGV, instrument de l'unité territoriale réaffirmée. Historiquement en effet, la *vertebración* désigne bien la constitution d'un réseau centralisé pour structurer le territoire national autour de Madrid. C'est dans ce sens que l'emploie Ortega et que le reprennent les textes scientifiques.

Ainsi, le corridor méditerranéen, avant d'être un projet d'infrastructures, est une idée qui fascine parce qu'elle réactive un ensemble de représentations de l'espace national. La question de son rôle dans la fabrique des territoires est donc centrale, reposant non seulement sur un débat concret à propos de l'aménagement du territoire, mais aussi sur de multiples référentiels spatiaux, historiques, politiques. Le corridor méditerranéen est une traduction

[857] L'expression est utilisée par des personnalités comme José María Perea (ancien Directeur général aux Transports de la Communauté valencienne) lors de l'Université d'été de Villena consacrée au corridor méditerranéen, Henri Maillard (Service Mobilité et Transports de Belgique) et Angel Martínez (Secteur agro-alimentaire de Murcie) lors de la Conférence Ferrmed de 2013, Gerhard Troche (DG-Move) lors de celle de 2014, Willy Mûller (Directeur général de Barcelona Regional) lors de la conférence EU Core Net Cities de 2013, ou encore Pascual Villate (*Ministerio de Fomento*) lors de la conférence conjointe de janvier 2015.
[858] "*Estamos cosiendo España con cables de acero.*"
[859] Pedro Luis Gómez, « Estamos cosiendo España con cables de acero », *Las Provincias*, 11 mai 2008.

spatialisée et concrète des enjeux de l'unité nationale espagnole. Cependant, ces éléments ne suffisent pas à concrétiser les liens d'un corridor idéel, qui reste à l'état de projet, avec les territoires concernés.

2 La difficile perception territoriale du corridor méditerranéen

Le corridor méditerranéen est ancré dans des référentiels politiques, philosophiques et historiques qui soulèvent la question de la cohérence du projet d'aménagement avec le territoire. Cette question suscite une réflexion sur la perception des territoires concernés par le projet de corridor méditerranéen, et sur l'impact des représentations ainsi construites sur sa territorialisation. Des cartes mentales réalisées lors de l'enquête menée auprès des étudiants permettent de faire émerger les principaux points d'ancrage du corridor.

2.1 Dessine-moi un corridor…

Afin de comprendre quelles représentations spatiales sont associées au corridor méditerranéen par des citoyens plutôt que par les acteurs du projet eux-mêmes, l'enquête menée auprès d'étudiants des universités espagnoles (*cf. Chapitre* 7) comporte la réalisation de cartes mentales. Celles-ci font l'objet de la première question et doivent être réalisées avant la distribution du reste du questionnaire afin que les questions posées par la suite n'influencent pas les productions des étudiants. De nombreuses représentations cartographiques du corridor méditerranéen circulant, l'objectif est de voir si elles ont un impact parmi les acteurs non impliqués dans le projet, et quelles visions ces derniers proposent du corridor.

2.1.1 Proposition de typologie des représentations du corridor méditerranéen

Les résultats de la première partie de l'enquête, consacrée aux cartes mentales, font ressortir les principales représentations, en fonction de l'étendue de l'espace considéré, de la nature du corridor méditerranéen qui y est dessiné et de son association éventuelle à d'autres éléments territoriaux comme les villes, les ports, etc.

	Échelle régionale	**Échelle nationale**	**Échelle européenne**	**Échelle méditerranéenne**	**Échelle euro-méditerranéenne**
Vision linéaire	Ferroviaire / Multimodale	Ferroviaire / Multimodale Linéaire / réseau	Connexion de l'Espagne Réseau européen	Circumméditerranéenne Transméditerranéenne	Vision Ferrmed
Vision ponctuelle	Métropolitaine / villes moyennes	Réseau de villes Ports	Réseau de villes	Réseau de villes Ports	
Vision surfacique	Territoire institutionnel / non-institutionnel	Territoire institutionnel / non-institutionnel	Territoires nationaux	Vision de l'arc Fragmentation / unité spatiale	

Tableau 10- Grille d'analyse des cartes mentales sur le corridor méditerranéen

Il est possible de classer les cartes mentales ainsi produites dans une typologie suivant deux critères principaux : d'une part l'échelle utilisée par les étudiants pour représenter le corridor méditerranéen, et d'autre part le type de représentation choisi. Ce dernier peut faire appel à des figurés linéaires, représentant avant tout des axes de transport, ponctuels, mettant en avant des villes ou des ports notamment, ou surfaciques, dessinant des espaces plus ou moins larges ou délimités. On aboutit ainsi à une grille interprétative (*cf. Tableau 10*) dans laquelle il est possible de classer les productions recueillies (*cf. Annexe 11*). Dans chaque catégorie, les cartes mentales présentant des profils différents permettent d'affiner la typologie. En effet, des systèmes d'opposition entre deux représentations du même type sont possibles comme, par exemple, entre la prise en compte du corridor méditerranéen comme une ligne ferroviaire ou comme un axe multimodal, ou encore entre des approches régionales fondées sur des limites de territoires institutionnels et des approches spatiales aux délimitations fluctuantes.

Nous proposons de sélectionner quelques exemples significatifs afin de faire émerger les principaux résultats qui ressortent de l'analyse de ces cartes mentales. Elles permettent de mettre en évidence les représentations spatiales que les étudiants ont du corridor méditerranéen, donc de le replacer dans un système territorial.

2.1.2 Le corridor méditerranéen dans ses problématiques nationales

Les cartes mentales du corridor méditerranéen produites par les étudiants sont le plus souvent réalisées à l'échelle nationale et représentent, dans les moins développées, une ligne longeant le littoral méditerranéen sur toute sa longueur. Toutefois, des cartes mentales plus élaborées donnent des indications intéressantes sur la manière dont le corridor est perçu. Le fait que l'échelle de référence soit la plupart du temps l'Espagne témoigne d'une perception du sujet à

travers le débat national, sans que l'on puisse toutefois en déduire une méconnaissance de l'existence d'un projet transeuropéen, car les cartes qui font référence à l'Europe sont également nombreuses. Les représentations à l'échelle nationale mettent en évidence un certain nombre de thématiques intéressantes : la nature du corridor méditerranéen (modes de transport et types de flux), la structuration du territoire national par les transports, les villes et les activités représentées, et enfin l'épaisseur du corridor.

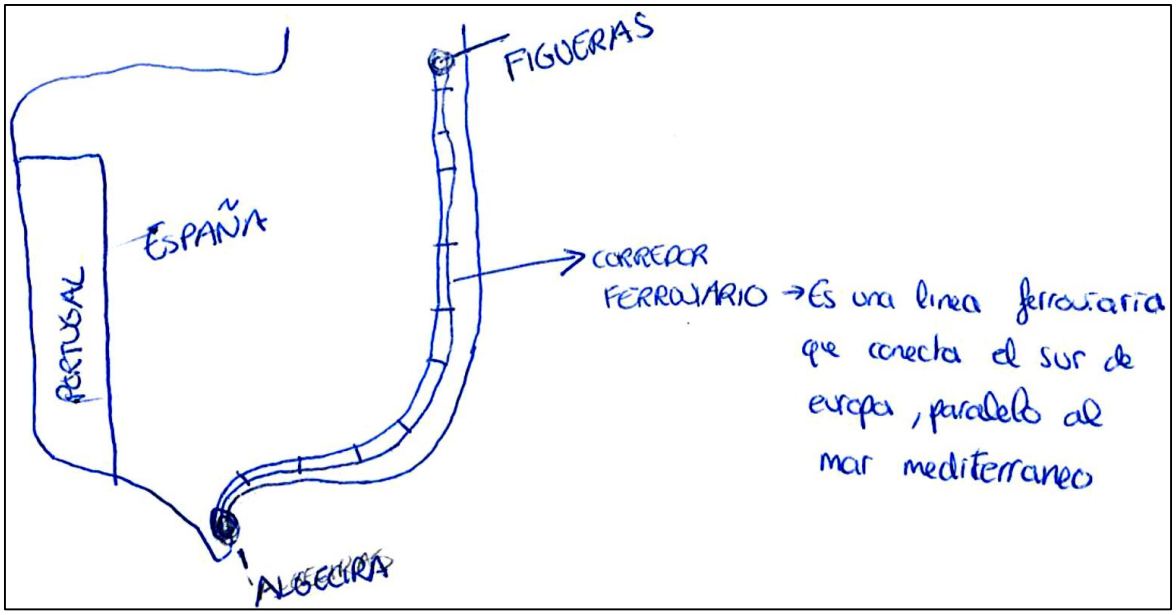


Figure 55- Un corridor essentiellement ferroviaire

Carte mentale réalisée par Juan Alberto, étudiant en ingénierie (5ème année), Université d'Alicante : « CORRIDOR FERROVIAIRE : C'est une ligne ferroviaire qui connecte le sud de l'Europe, parallèle à la mer Méditerranée. »

La majorité des cartes mentales représentent le corridor méditerranéen comme un axe dont la nature n'est pas clairement déterminée. Lorsqu'il y a une légende ou un figuré distinctif, il s'agit le plus souvent du rail (*cf. Figure 55*). Cette représentation à l'échelle nationale, concentrée sur un tracé unique associé à une ligne de chemin de fer allant d'Algésiras à Figuères, c'est-à-dire ayant la longueur maximale, illustre les éléments représentés dans la plupart des cartes mentales, ainsi que dans la majorité des définitions données par les étudiants. Si la connexion avec l'Europe est évoquée dans la légende, elle n'est pas représentée sur la carte, comme si le corridor méditerranéen se réduisait au problème espagnol de la création d'une ligne pouvant être connectée au réseau français existant. Le corridor est d'ailleurs borné par les deux villes indiquées sur la carte, tandis qu'aucune autre agglomération ou infrastructure n'est représentée.

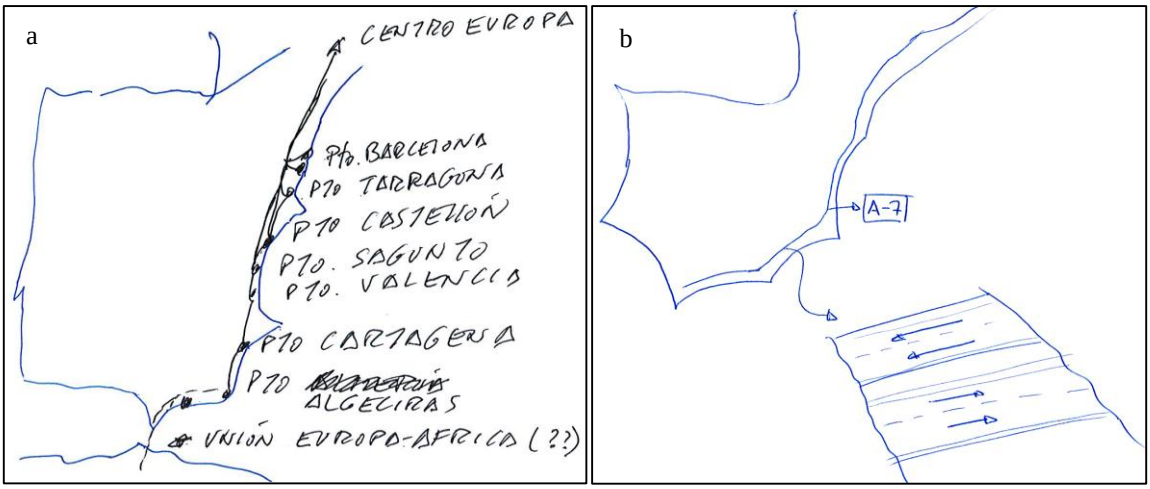


Figure 56- La place des autres modes de transport

(a) Carte mentale réalisée par Miguel, étudiant en ingénierie des transports (5ème année), Université Polytechnique de Valence : la carte situe les principaux ports, affirme la connexion avec le centre de l'Europe, et pose la question d'un lien avec l'Afrique à travers le détroit de Gibraltar.
(b) Carte mentale réalisée par un étudiant en ingénierie des transports (5ème année), Université d'Alicante : l'A7 est l'autoroute littorale méditerranéenne.

Toutefois, le rail n'est pas le seul mode représenté sur les cartes mentales. À l'échelle nationale, les ports sont parfois cartographiés, avec plus ou moins de détails (*cf. Figure 56 (a)*), et même lorsqu'ils ne le sont pas, ils apparaissent dans un bon nombre de définitions. En revanche, de rares cartes mentales associent le corridor méditerranéen à la route – et plus précisément à l'autoroute (*cf. Figure 56 (b)*), cette dernière existant déjà et ne faisant pas problème dans les débats sur le corridor méditerranéen. Les cartes mentales sont donc plus ou moins complètes en termes de modes de transport. La mention des ports s'explique par le fait qu'il s'agit d'acteurs fondamentaux du corridor méditerranéen comme portes d'entrée et de sortie des marchandises, et qu'ils ont un poids important dans les revendications en matière de fret ferroviaire. L'autoroute est quant à elle l'incarnation actuelle et pragmatique d'un corridor méditerranéen sur lequel circulent déjà des flux importants de biens et de personnes[860]. En revanche, les aéroports ne sont jamais représentés dans les cartes mentales recueillies et ils ne sont pas non plus évoqués par les étudiants dans leurs définitions. Cela recoupe le constat d'absence des acteurs du secteur aérien dans les groupes de pression et dans les événements concernant le corridor méditerranéen, ainsi que leur indifférence aux sollicitations d'entretiens.

[860] Andrés Monzón, Emilio Ortega et Elena López, « Evaluación de los impactos territoriales y económicos de Planes de Infraestructuras de Transporte. PEIT 2005-2020 », *Cuadernos de Investigación del Transporte*, 2010, p. 10- 19 ; Ministerio de Fomento, « Mapas de tráfico », art cit.

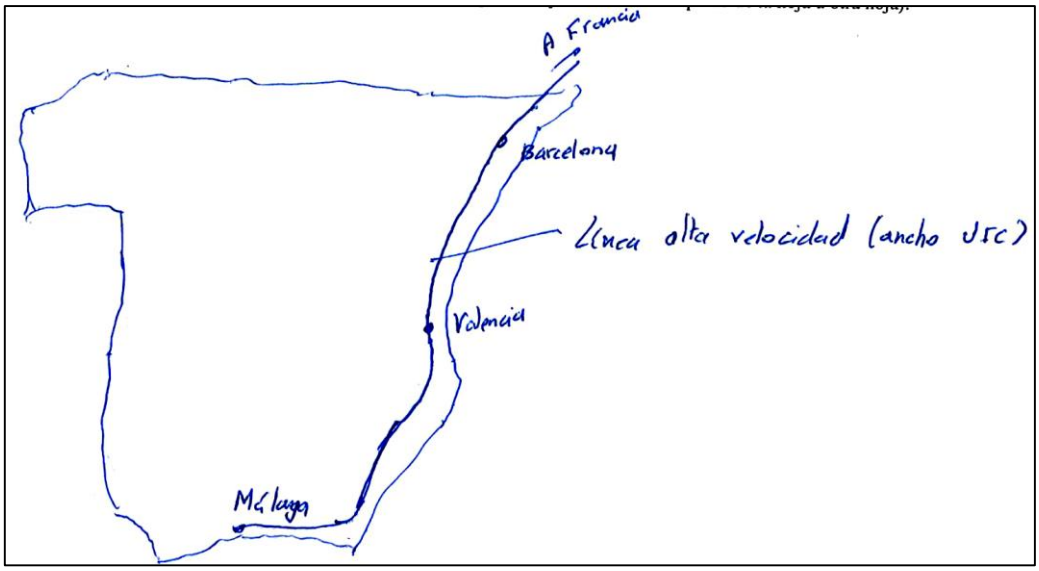


Figure 57- Grande vitesse et normes européennes dans le corridor

Carte mentale réalisée par un étudiant en ingénierie civile (4ème année), Université de Castille-La Manche (Ciudad Real) : « Ligne à grande vitesse (écartement UIC) ».

Enfin, en matière d'infrastructures ferroviaires, il n'est pas rare qu'il soit fait explicitement référence à la grande vitesse (*cf. Figure 57*). Si la présence de ports sur la carte renvoie directement à une affectation du projet au transport de marchandises présenté par les acteurs économiques, la mention de l'AVE, plutôt défendu par les acteurs urbains, renvoie à la création d'une ligne pour les voyageurs complétant par le littoral un réseau pour l'instant radial et reliant entre elles des villes déjà connectées à Madrid par la grande vitesse. Cette carte, qui définit le corridor méditerranéen comme une ligne à grande vitesse, met en avant une caractéristique de cette LGV, son « écartement UIC », c'est-à-dire sa conformité avec les standards internationaux du chemin de fer, appliqués dans la quasi-totalité des pays d'Europe. Cette préoccupation témoigne de l'importance de la question de l'interopérabilité des réseaux dans le projet de corridor méditerranéen tel qu'il est perçu par les étudiants. Cet élément revient en effet dans la suite des questionnaires, en particulier dans les définitions du corridor. Par ailleurs, la LGV, destinée au transport de passagers, est associée à des villes – Barcelone, Valence et Malaga – qui sont déjà reliées par AVE à Madrid, et que l'on peut qualifier de touristiques. La grande vitesse relierait donc les principales aires urbaines littorales entre elles.

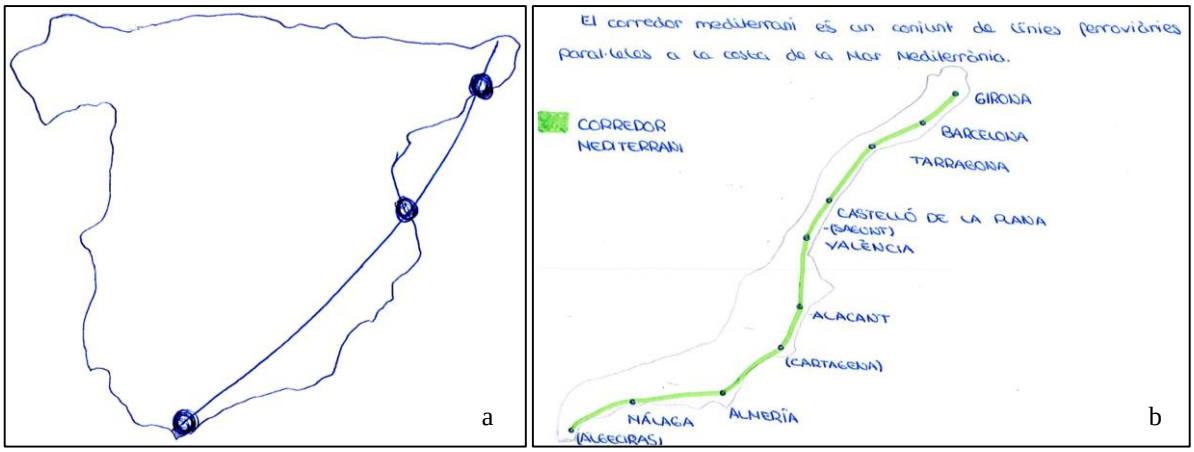


Figure 58- Des degrés dans les représentations des villes

(a) Carte mentale réalisée par Andrea, étudiante en Géographie (4ème année), Université Rovira i Virgili (Tarragone)
(b) Carte mentale réalisée par Mar, étudiante en Science Politiques (1ère année), Université de Valence

Toutefois, une plus ou moins grande précision caractérise les cartes mentales qui incluent des villes dans leur représentation du corridor. En effet, alors que certaines cartes choisissent de représenter peu de villes et parfois même de ne pas les nommer (*cf. Figure 58 (a)*) – il s'agit vraisemblablement ici de Barcelone, Valence et Algésiras – d'autres font le choix de représenter des villes nombreuses et bien identifiées ponctuant le corridor méditerranéen (*cf. Figure 58 (b)*). On peut faire l'hypothèse que la précision dans le chapelet de villes est liée à la représentation dominante du corridor méditerranéen. En effet, les trois points de la première carte évoquent avant tout la localisation des principaux ports de la Méditerranée espagnole, tandis que la seconde carte indique systématiquement les capitales littorales des provinces (Murcie n'est pas représentée), indépendamment de leur importance, et entre parenthèses comme pour indiquer leur rang secondaire dans la hiérarchie urbaine, les deux ports de Sagonte et Carthagène. Cette carte semble indiquer une lecture à la fois plus institutionnelle car elle prend en compte le statut administratif des villes, et plus mixte car elle associe au tracé du corridor des villes de statuts différents pouvant engendrer des trafics de nature différente.

En-dehors des cartes représentant le corridor méditerranéen comme une ligne à grande vitesse, certaines productions font directement référence au corridor comme un littoral urbanisé – représentant les villes elles-mêmes, mais parfois aussi un certain type de bâti – et touristique – évoquant des caractéristiques économiques du littoral méditerranéen. Ainsi, la carte réalisée par un étudiant de Madrid (*cf. Figure 59*) se limite à un tracé littoral où quelques

villes sont évoquées, mais surtout où la côte est jalonnée d'immeubles, les figurés choisis évoquant fortement l'urbanisation touristique littorale caractéristique de la côte méditerranéenne.

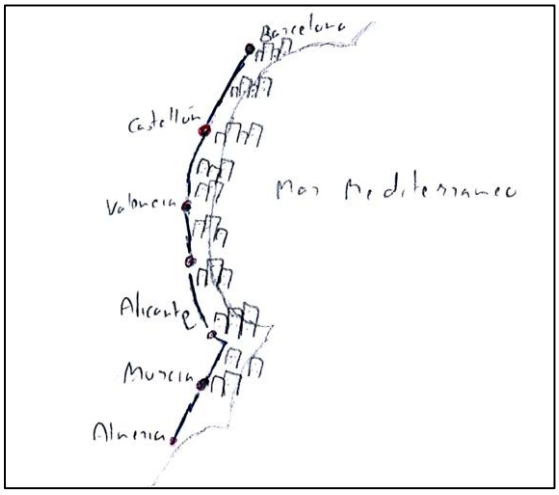


Figure 59- Le corridor méditerranéen, un littoral urbanisé

Carte mentale réalisée par un étudiant en Ingénierie des Transports (4ème année), Université Complutense de Madrid.

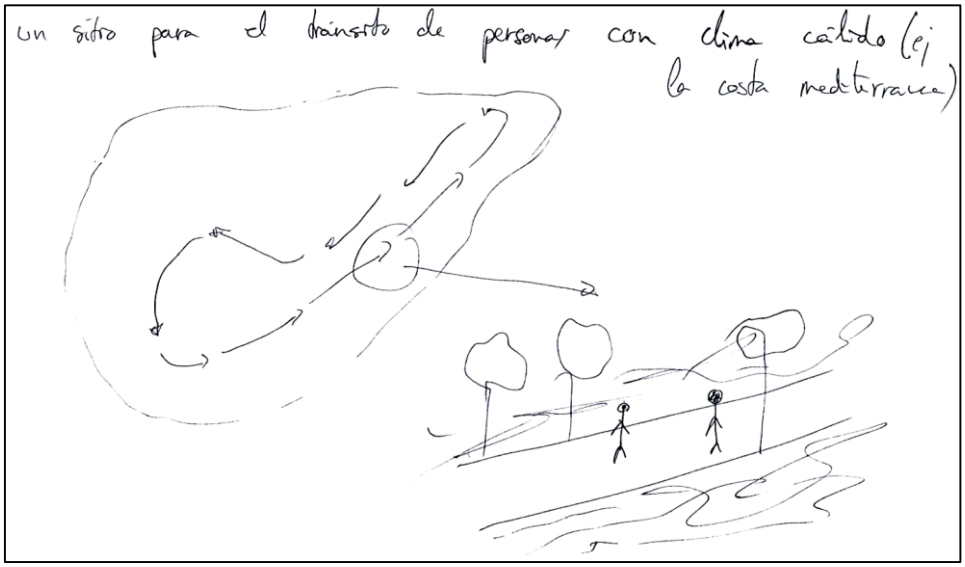


Figure 60- Le corridor méditerranéen, un espace touristique

Carte mentale réalisée par Noelia, étudiante en Architecture (2ème année), Université de Castille-La Manche (Tolède) : « Un lieu pour le transit de personnes avec un climat chaud (ex : la côte méditerranéenne) »

La carte proposée par une étudiante de Tolède (*cf. Figure 60*) souligne plus encore la vocation touristique du corridor méditerranéen, comme en témoignent la légende et le dessin qui l'accompagnent. La Péninsule ibérique apparaît traversée d'un flux circulaire reliant les régions du centre à la côte méditerranéenne, celle-ci étant le lieu des séjours de bords de mer.

Le fait que ces représentations émanent d'étudiants du centre de l'Espagne – de Madrid et de Tolède – témoigne à la fois d'une moindre assimilation de la thématique du transport de fret le long du littoral, et de la permanence des représentations associant la Méditerranée au tourisme. Cette hypothèse est confirmée par la forte proportion de cartes mettant le tourisme au premier plan de la vision des étudiants des universités non-méditerranéennes, proportion inversée en faveur du fret chez les étudiants des villes littorales (*cf. Chapitre 7*).

Enfin, certaines cartes centrées sur l'Espagne donnent une vision du territoire qui dépasse le seul axe méditerranéen. Les cartes mentales qui représentent Madrid sont nombreuses, soit qu'elles montrent une capitale à l'écart du corridor méditerranéen, soit qu'elles dessinent les interactions entre la capitale, centre du réseau actuel, et le littoral. Seules quelques cartes donnent une vision plus complète de l'organisation du territoire espagnol, montrant de grandes lignes de structuration de l'espace péninsulaire (*cf. Figure 61*).

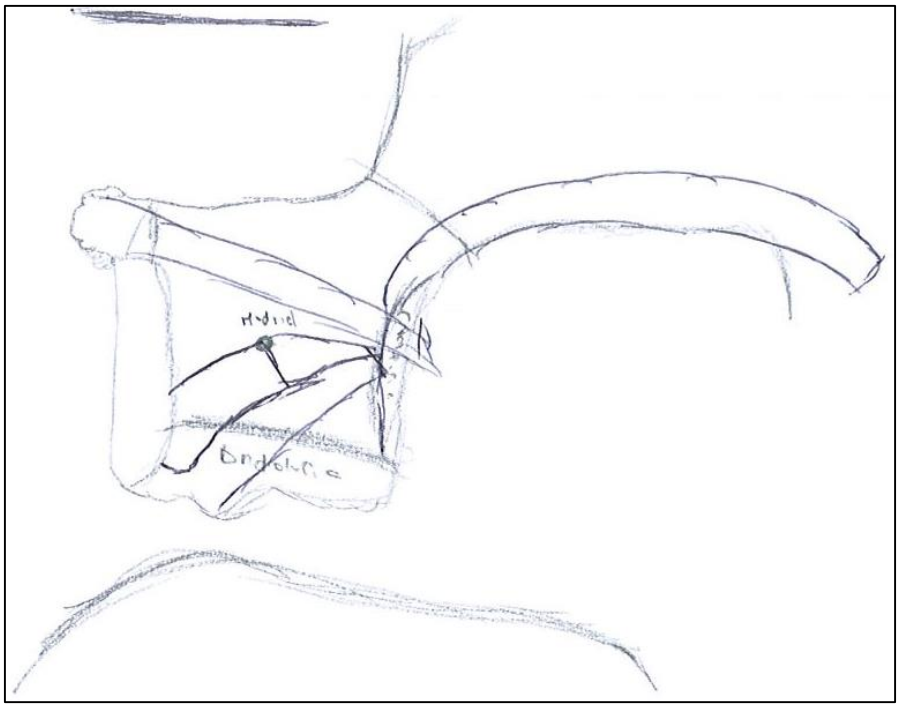


Figure 61- Le corridor méditerranéen, élément d'une *vertebración* du territoire

Carte mentale réalisée par un étudiant de Géographie (4ème année), Université de Saint-Jacques de Compostelle

Cette carte, réalisée par un étudiant de Saint-Jacques-de-Compostelle, présente le corridor méditerranéen d'un point de vue géographiquement décentré. La Galice est représentée en tant que telle, Madrid est située, et l'Andalousie est nommée indépendamment du corridor méditerranéen dont le périmètre semble essentiellement recouvrir une partie de la Catalogne et la Communauté valencienne. D'après cette carte, le corridor serait donc avant tout une

région, qui se situerait dans le prolongement d'un arc méditerranéen allant vers la France et l'Italie. Par ailleurs, d'autres arcs sont représentés, unissant la Galice, l'Estrémadure et l'Andalousie, toutes régions considérées comme périphériques, au corridor méditerranéen. Cette carte mentale est donc intéressante en ce qu'elle mobilise des référentiels spatiaux européens et nationaux : elle propose un corridor méditerranéen doublement inséré dans un arc d'envergure européenne et dans un système spatial national, lui conférant apparemment le rôle d'interconnexion entre ces deux systèmes. On y retrouve peu ou prou les lignes de force évoquées par Robert Ferras.

Synthétisant en quelque sorte l'ensemble des représentations des cartes précédentes, la carte mentale produite par un doctorant de l'*Escuela de Caminos*[861] de Madrid donne une vision très complète des thèmes abordés dans le débat sur le corridor méditerranéen.

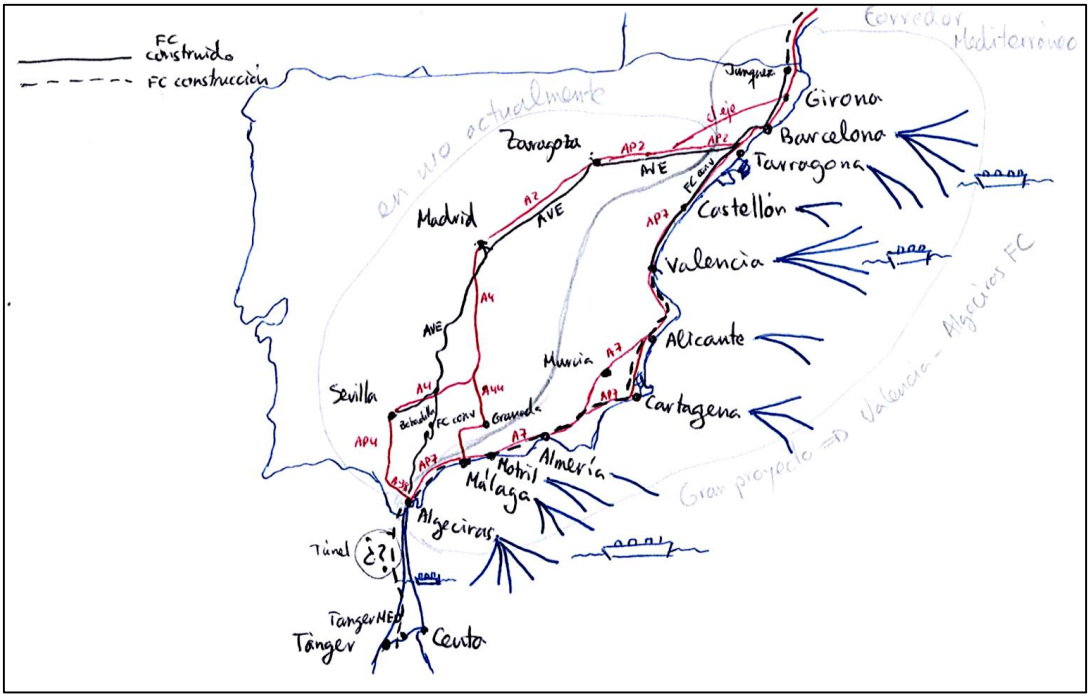


Figure 62- Carte mentale synthétique du corridor méditerranéen

Carte mentale réalisée par Mario, doctorant de l'*Escuela de Caminos* (Madrid)

Cette carte reprend avec précision les différents modes de transports – routier, ferroviaire et maritime – à l'exclusion notable de l'aérien. Elle insiste sur l'importance des liaisons maritimes des différents ports, ainsi que sur les liaisons du corridor méditerranéen à ses deux extrémités, avec la France d'une part, et avec l'Afrique du Nord d'autre part. Cette dernière liaison se fait par la mer, mais également par un projet de tunnel sous Gibraltar, incertain

[861] L'*Escuela de Caminos, Canales y Puertos* de Madrid est en Espagne l'équivalent de l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

comme en témoignent les points d'interrogation. Enfin, le réseau ferroviaire – en traits pleins pour les lignes existantes, en pointillés pour les lignes en projet – est regroupé en deux ensembles : le réseau « actuellement utilisé », qui englobe les lignes dites du corridor central d'une part, et le réseau du « corridor méditerranéen », défini comme le « grand projet Valence-Algésiras par le chemin de fer » d'autre part. Cette dénomination est intéressante car elle donne pour achevé le tronçon reliant la France à Valence et se focalise sur la question plus épineuse du tronçon le plus méridional. En outre, l'enveloppe qui contient le corridor méditerranéen lui confère une certaine épaisseur, avec un avant-pays portuaire important et un arrière-pays aux limites floues. Cette carte, réalisée par un doctorant spécialiste des transports, est représentative d'un bon nombre de questionnements sur le corridor méditerranéen et reprend l'essentiel des thèmes qui transparaissent dans le corpus de cartes mentales recueilli.

2.1.3 Le corridor dans son contexte euro-méditerranéen

Les cartes mentales produites par les étudiants font assez fréquemment le choix d'une échelle de référence européenne ou méditerranéenne, voire euro-méditerranéenne, centrant alors le projet sur la façade maritime de l'Europe. De rares cartes évoquent des référentiels spatiaux plus larges, comme l'Asie, généralement non représentée, mais parfois présente à travers les textes qui accompagnent les représentations graphiques. On peut penser que l'inclusion du corridor méditerranéen dans un ensemble plus vaste que la seule Péninsule ibérique témoigne d'un certain niveau de connaissance du corridor comme projet inclus dans les RTE-T. En effet, de nombreuses références – dont certaines sont déjà apparentes dans les cartes à l'échelle nationale – sont faites à la constitution d'un réseau européen et aux débouchés des ports espagnols. Les cartes accordant une place centrale à l'Europe évoquent généralement des liaisons avec les principaux pays d'Europe de l'Ouest ou avec les principales capitales nationales et grandes villes méditerranéennes. Certaines reprennent également les grandes structures du territoire européen comme la dorsale et représentent le corridor méditerranéen avec une sémiologie comparable, l'assimilant ainsi à l'une de ces grandes structures (*cf. Figure 63*). Ici, le corridor méditerranéen forme un axe reliant les ports espagnols et français à la dorsale.

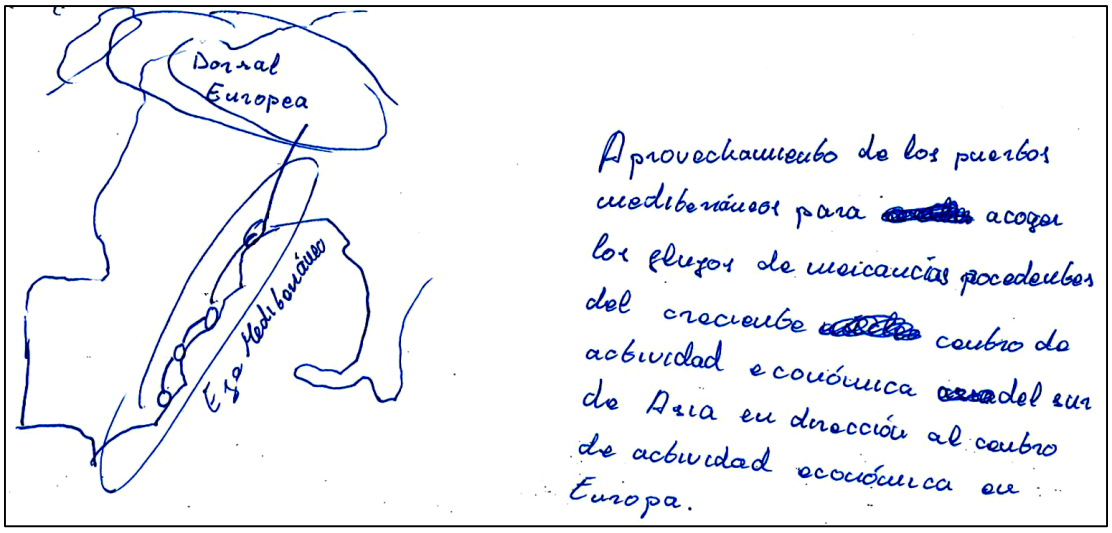


Figure 63- L'axe méditerranéen, entre Asie et Europe

Carte mentale réalisée par Salia, étudiante en Sociologie (3ème année), Université de Valence : « Tirer profit des ports méditerranéens pour accueillir les flux de marchandises venant du pôle d'activité économique croissant du sud de l'Asie à destination du centre de l'activité économique en Europe ».

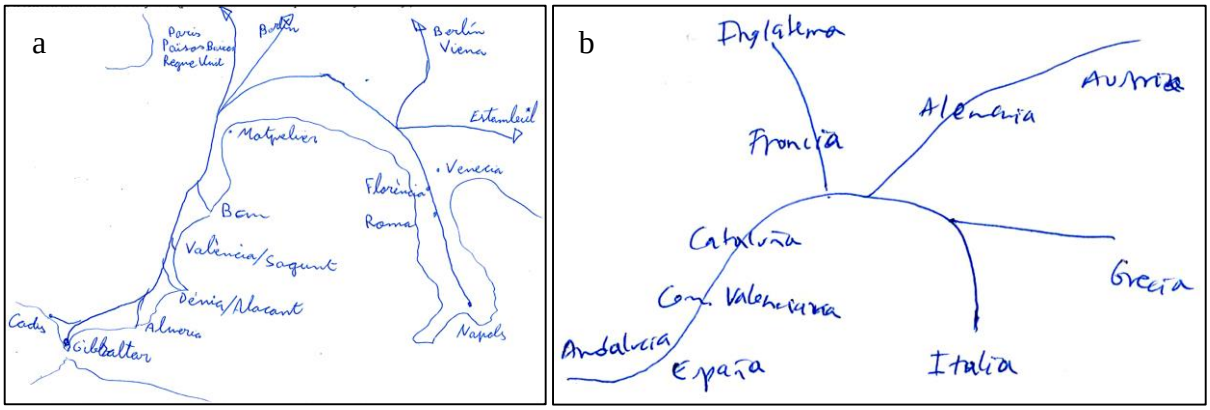


Figure 64- Le corridor méditerranéen dans le réseau européen

(a) Carte mentale réalisée par Javier, étudiant en Sciences politiques (1ère année), Université de Valence.
(b) Carte mentale réalisée par un étudiant en Ingénierie des Transports (5ème année), Université d'Alicante.

Dans la majorité des cas, la représentation de l'Europe se fait en suivant ses réseaux, la ligne représentant le corridor méditerranéen étant connectée à d'autres lignes desservant les principales villes ou pays (*cf. Figure 64*). La nomenclature du littoral méditerranéen espagnol est alors plus précise et détaillée que celle des autres espaces, avec des villes plus petites ou la mention des régions sur le même plan que celle des noms des États européens. Par ailleurs, dans l'ensemble des cartes représentant un réseau européen, on note une moindre précision dans le tracé dès lors qu'on s'éloigne de l'Espagne, ainsi que, le plus souvent, une double

orientation longeant la Méditerranée vers l'est d'une part, et remontant la Vallée du Rhône vers le nord de l'Europe d'autre part. Ces deux tracés souvent présents ensemble sur les cartes mentales reprennent les orientations différentes actuellement proposées pour le corridor méditerranéen par Ferrmed[862] d'une part, et par la Commission européenne[863] d'autre part.

Par ailleurs, certaines cartes sont centrées sur la Mer Méditerranée et mettent en avant un tracé entièrement littoral du corridor, l'associant le plus souvent à des flux maritimes. On rejoint alors l'étymologie du nom du corridor méditerranéen, ainsi que sa vocation à connecter les ports. En règle générale, les cartes mentales qui se concentrent sur la dimension méditerranéenne du corridor mettent en avant une ligne littorale allant de l'Espagne à l'Italie : elles représentent donc un corridor qui correspond en partie au projet de la Commission européenne, mais dans une moindre extension, concentrée en Méditerranée occidentale. Cette vision reprend l'image de l'arc méditerranéen et réunit les principales villes de son tracé (*cf. Figure 65*), qui apparaissent comme des points d'ancrage et comme la raison d'être du corridor lui-même, dont la vocation serait de permettre de meilleures liaisons. Cette idée est reprise dans de nombreuses cartes, y compris à travers des représentations sous forme de graphes ne mentionnant que des noms de villes situées à l'intersection de lignes formant le corridor.

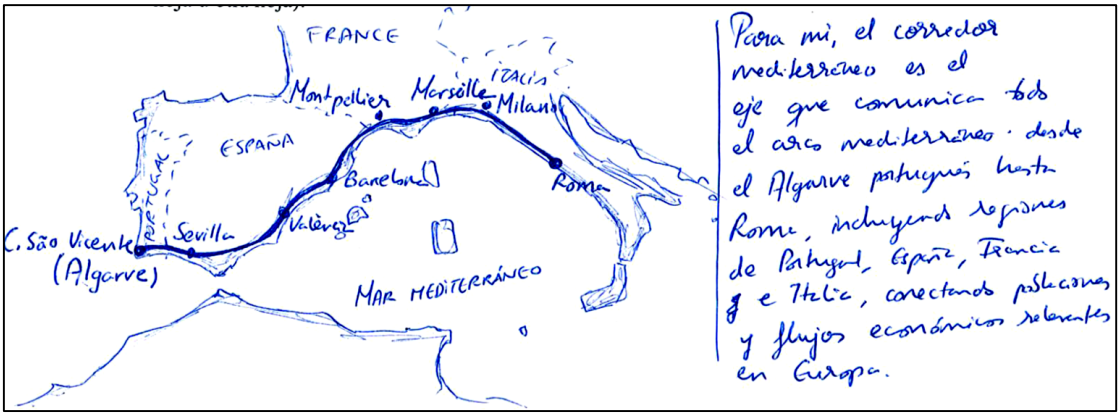


Figure 65- Le corridor et l'arc méditerranéen

Carte mentale réalisée par un étudiant en Géographie (4ème année), Université de Saint-Jacques-de-Compostelle : « Pour moi, le corridor méditerranéen est l'axe qui fait communiquer tout l'arc méditerranéen de l'Algarve portugaise à Rome, incluant des régions du Portugal, de l'Espagne, de France et d'Italie, connectant des villes et des flux économiques importants en Europe ».

[862] Ferrmed, *Ferrmed Global Study. Ferrmed Great Axis Rail Freight Network and its Area of Influence.*, *op. cit.*
[863] Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.*

Les relations entre les villes citées dans les cartes mentales et les éventuels textes qui les accompagnent ne concernent généralement que les villes portuaires du nord de la Méditerranée. La carte réalisée par Miguel (*cf. Figure 66*) montre bien ces interrelations pensées uniquement dans la partie nord-ouest de la Mer Méditerranée, de l'Espagne à la Grèce. En outre, si le texte mentionne des « lignes de transport » sans précision quant à leur nature et des « villes importantes » sans préjuger de leur caractère portuaire, le choix graphique évoque immédiatement des liaisons maritimes entre les principaux ports. De plus, aucune ligne terrestre n'est ici tracée. Il s'agit d'une exception dans les représentations collectées auprès des étudiants. Toutefois, les cartes mentales centrées sur la Méditerranée portent généralement, contrairement à celles qui se tournent vers l'intérieur de l'Europe, une attention particulière aux flux maritimes. Les représentations les plus fréquentes font le choix d'un double figuré pour représenter un tracé terrestre d'une part, et maritime d'autre part (*cf. Figure 67*). Là encore, c'est le quart nord-ouest de la Méditerranée qui est exclusivement concerné par le corridor méditerranéen.

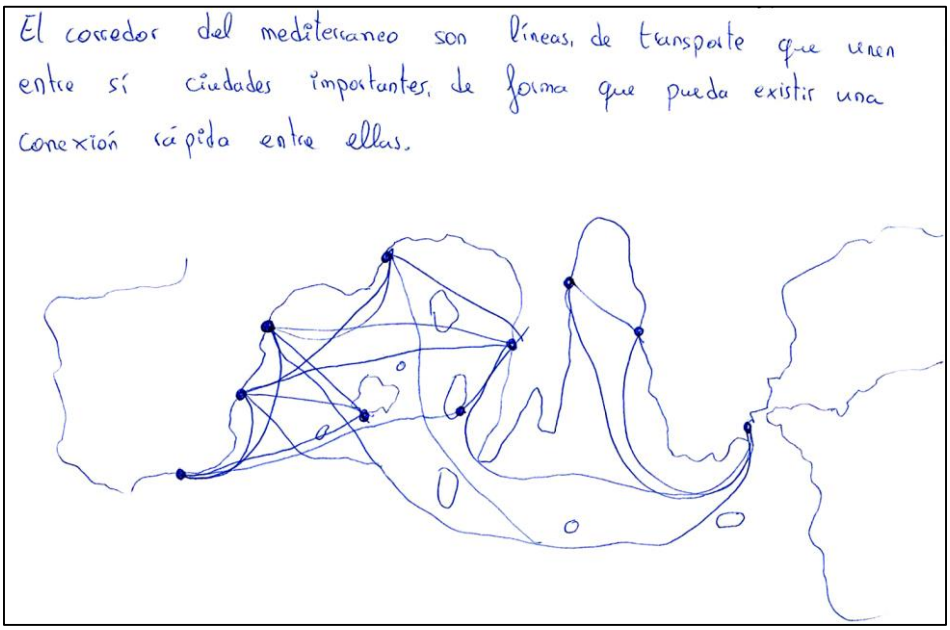


Figure 66- Le corridor méditerranéen comme réseau de villes en Méditerranée

Carte mentale réalisée par Miguel, étudiant en Géographie (4ème année), Université Complutense de Madrid : « Le corridor méditerranéen, ce sont des lignes de transport qui relient entre elles des villes importantes, de sorte qu'une connexion rapide puisse exister entre elles ».

Figure 67- Un réseau de transports en Méditerranée

Carte mentale réalisée par un étudiant en Géographie (4ème année), Université de Séville.

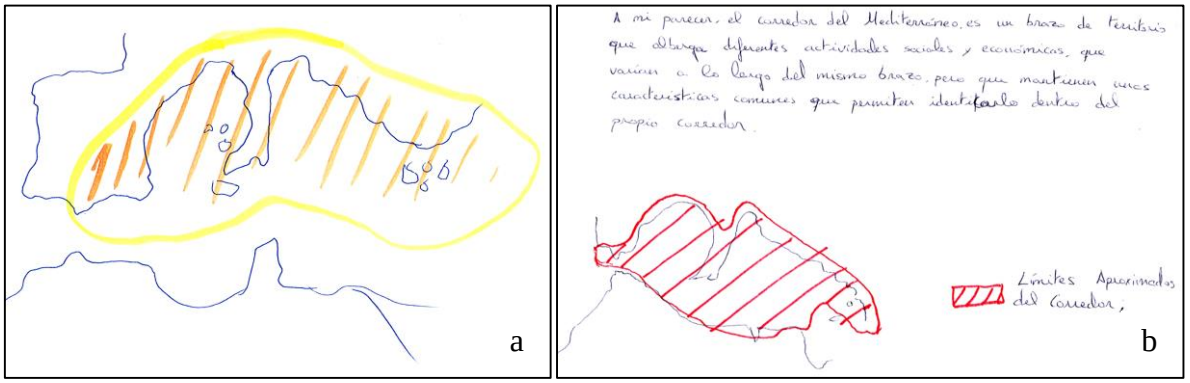


Figure 68- Les aires du corridor méditerranéen

(a) Carte mentale réalisée par une étudiante en Géographie (4ème année), Université de Séville.
(b) Carte mentale réalisée par José Miguel, étudiant en Géographie (4ème année), Université de Séville : « À mon avis, le corridor méditerranéen est un bras de territoire qui héberge différentes activités sociales, économiques, variables tout au long de ce bras, mais qui conservent des caractéristiques communes qui permettent de l'identifier à l'intérieur même du corridor ».

Enfin, la question de l'extension de l'aire du corridor en Méditerranée est intéressante. Toutes les cartes ne représentent en effet pas une ligne ponctuée de villes ou de ports. Certaines font le choix d'une représentation surfacique du corridor méditerranéen comme d'une aire aux limites variables englobant des espaces méditerranéens. Là encore, alors que ce choix de représentation laisse plus de latitude que les figurés linéaires ou ponctuels pour inclure des espaces vastes, la plupart des cartes se concentrent sur une zone allant de l'Espagne à la

Grèce, au nord de la Méditerranée (*cf. Figure 68 (a)*). Moins nombreuses sont les cartes mentales qui englobent l'ensemble de l'espace méditerranéen (*cf. Figure 68 (b)*), et encore ces rares représentations ne pénètrent-elles pas dans la profondeur des territoires d'Afrique du Nord.

2.1.4 Quelle importance pour les limites régionales ?

Outre les représentations à l'échelle nationale et euro-méditerranéenne, les cartes évoquent des limites régionales, qui peuvent apparaître dans des cartes à différentes échelles. Elles donnent une indication sur les bornes perçues du corridor méditerranéen. On a vu que le corridor pouvait être doté de ses propres limites (*cf. Figure 58 (b) et Figure 61*), mais il peut également être associé à des limites régionales et institutionnelles.

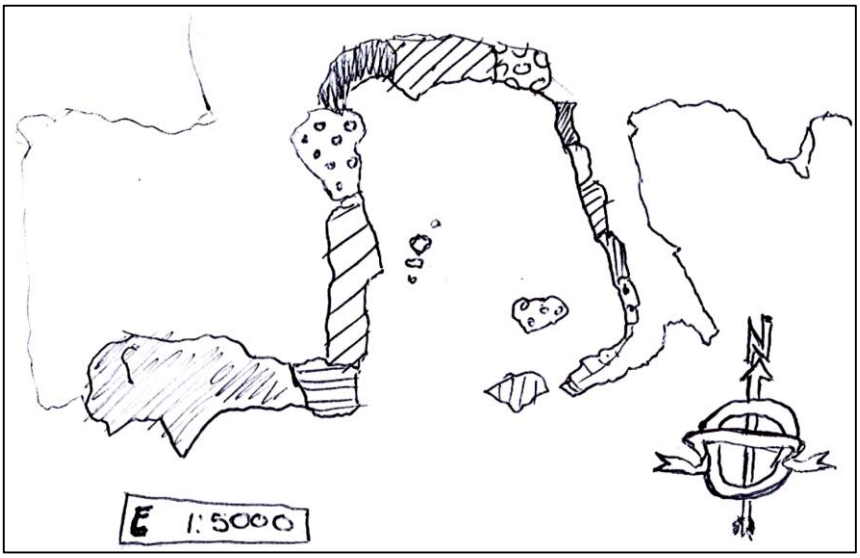


Figure 69- Un corridor méditerranéen fragmenté

Carte mentale réalisée par Pablo, étudiant en Géographie (4ème année), Université de Séville.

La carte mentale proposée par Pablo (*cf. Figure 69*), reprend les limites institutionnelles des régions méditerranéennes espagnoles, françaises et italiennes et utilise des figurés qui en montrent la diversité. Cette représentation s'apparente très nettement aux cartes proposées par Christine Voiron-Canicio dans un article de 1994 intitulé « À la recherche d'un arc méditerranéen »[864]. C'est donc ici, à travers les limites régionales, l'idée d'un corridor méditerranéen marqué par une fragmentation importante qui est posée. Cette image va à

[864] C. Voiron-Canicio, « À la recherche d'un arc méditerranéen », art cit.

l'encontre de la très grande majorité des représentations qui mettent en avant l'unité – supposée ou souhaitée – du corridor.

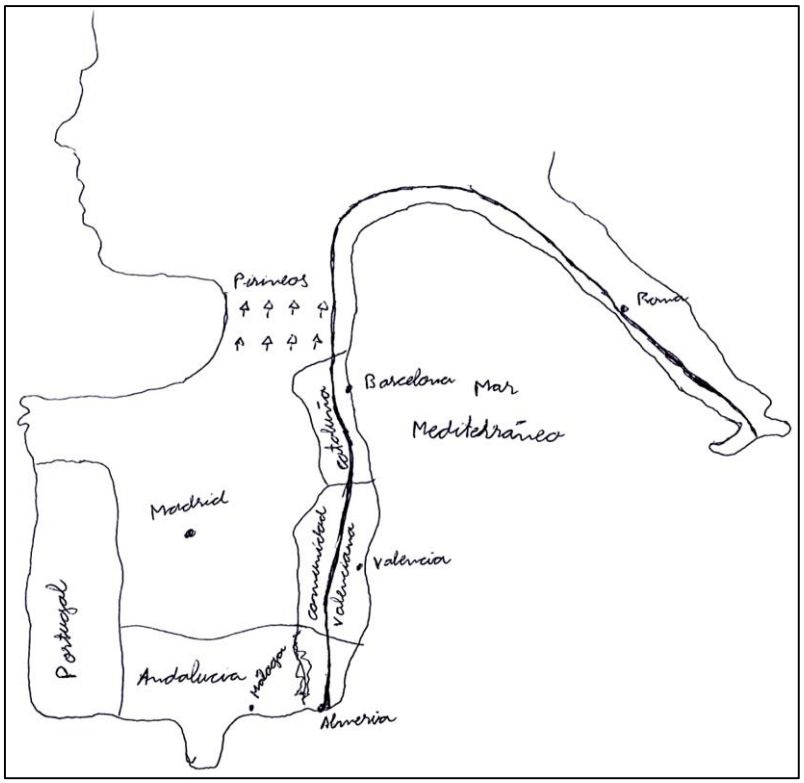


Figure 70- Les régions espagnoles du corridor méditerranéen

Carte mentale réalisée par un étudiant en Géographie (4ème année), Université de Saint-Jacques-de-Compostelle.

Les limites régionales le plus souvent représentées sont celles des Communautés autonomes espagnoles, en particulier celles de la Catalogne et de la Communauté valencienne, et plus rarement celles de l'Andalousie, ou de la Région de Murcie, ici absente (*cf. Figure 70*). Cette carte, en mentionnant les limites régionales, propose un facteur de localisation qui fait référence au débat national opposant les régions littorales au gouvernement central (Madrid est également figurée sur la carte). En outre, les Pyrénées matérialisent ici la frontière, ce qui met en évidence une autre thématique importante : celle de l'interconnexion entre le réseau espagnol et le réseau français et de ses difficultés. La carte borne le corridor méditerranéen au sud de l'Italie d'une part – se concentrant ainsi encore une fois sur la Méditerranée occidentale – et à Alméria d'autre part. Le fait qu'elle ne propose pas un tracé maximaliste du corridor qui irait jusqu'à Algésiras confirme pour elle l'appartenance de Séville au corridor central. Depuis ce poste d'observation, le corridor méditerranéen ne concerne que la partie orientale de la région.

Enfin, un nombre non négligeable de cartes, en particulier parmi celles réalisées par des étudiants d'universités catalanes, mettent en avant la Catalogne comme région centrale – et souvent unique région représentée (*cf. Figure 71*) – dans le corridor méditerranéen, ce qui n'est jamais le cas pour d'autres Communautés autonomes. Cette particularité peut être liée d'une part à la situation frontalière de la région, qui en fait le lieu d'interconnexion des réseaux, et d'autre part à une interprétation plus politique dans laquelle la Catalogne occupe un rôle moteur dans la revendication du corridor méditerranéen.

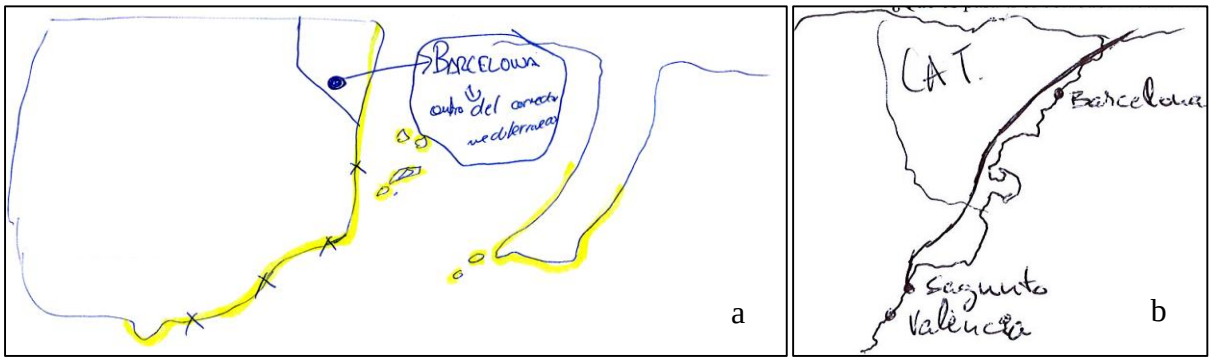


Figure 71- La Catalogne, lieu central du corridor méditerranéen

(a) Carte mentale réalisée par Óscar, étudiant en Géographie (4ème année), Université de Lérida : « BARCELONE : centre du corridor méditerranéen ».
(b) Carte mentale réalisée par Adrian, étudiant en Géographie (4ème année), Université Rovira i Virgili (Tarragone).

Les cartes qui placent la Catalogne en situation centrale se déclinent elles aussi à différentes échelles, et en particulier à l'échelle nationale, la région étant alors la seule clairement identifiée par ses limites ou son nom. La Catalogne est également la seule Communauté autonome à donner lieu à des représentations du corridor méditerranéen à l'échelle régionale (*cf. Figure 71 (b)*). Elle est alors traversée par un axe littoral qui place Barcelone en situation centrale entre la France au nord et les ports de la Communauté valencienne (ici Valence et Sagonte) au sud. Si cette représentation souligne le rôle de la Catalogne et sa situation stratégique dans le corridor méditerranéen, d'autres cartes peuvent paraître plus ambiguës. En effet, la carte mentale dessinée par un étudiant de l'Université de Lérida (*cf. Figure 71 (a)*), dans la partie de la Catalogne la plus éloignée du littoral, montre un corridor méditerranéen qui souligne la côte espagnole et italienne dans une perspective assez large, précise par des croix l'emplacement de quelques villes côtières espagnoles, mais ne nomme que Barcelone avec une légende qui en fait le « centre du corridor méditerranéen ». L'échelle choisie ainsi que le fait que l'auteur de la carte soit dans une université éloignée de Barcelone peut laisser penser qu'il y a dans cette légende une charge ironique.

Les représentations des limites régionales dans les cartes mentales sont donc majoritairement celles des Communautés autonomes espagnoles et sont liées, selon toute probabilité, à une lecture assez politisée du corridor méditerranéen comme un projet construit et porté par la Catalogne, au nom de l'intérêt des régions méditerranéennes espagnoles.

2.1.5 Des représentations non cartographiques du corridor méditerranéen

La question posée aux étudiants dans la première partie de l'enquête suggérait la réalisation d'une carte mentale ou d'un schéma. Très peu nombreux sont ceux qui se sont écartés de la représentation cartographique, mais quelques schémas sous forme d'organigrammes ont néanmoins été réalisés. Ils mettent en avant les principales thématiques rattachées au corridor d'une manière plus libre que les cartes, ce qui n'exclut toutefois pas les références spatiales.

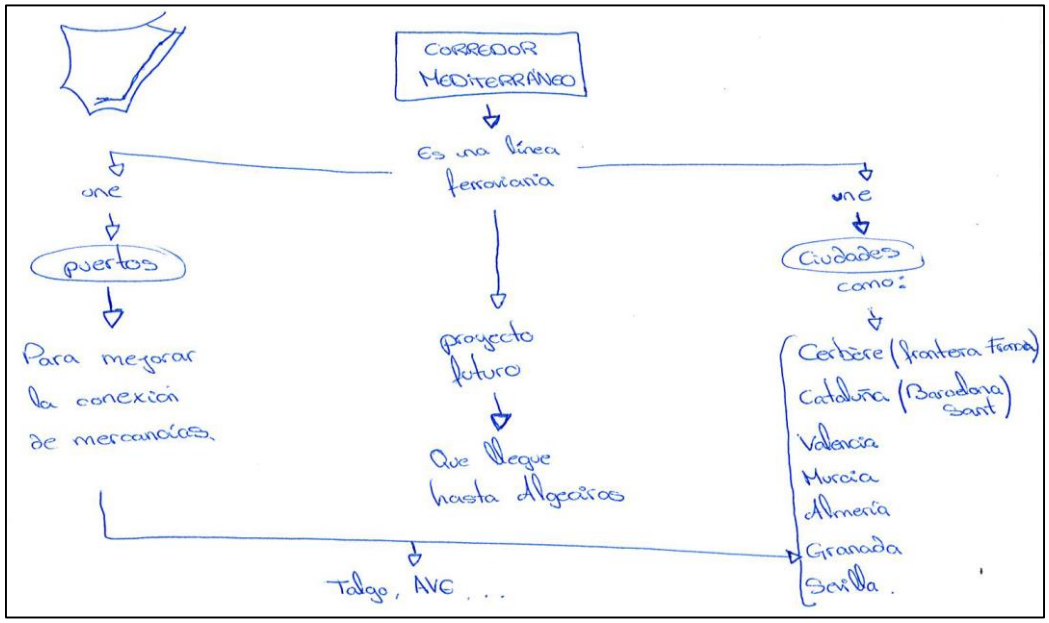


Figure 72- Schéma de définition du corridor méditerranéen

Schéma réalisé par Ana María, étudiante en Géographie (4ème année), Université de Séville.

Un premier schéma (*cf. Figure 72*) assez complet propose une définition du corridor méditerranéen qui repose sur des caractéristiques spatiales et modales. Un petit croquis situé dans l'angle du schéma le représente comme une ligne longeant le littoral espagnol et le raccordant à la France. Il reprend ainsi la vision la plus courante, peu précise, retrouvée dans les cartes mentales. L'organigramme permet quant à lui de préciser le contenu de ce corridor,

essentiellement par des éléments qui auraient pu être cartographiés, mais en les représentant de manière à faire des distinctions entre les composantes du corridor. Le schéma précise donc qu'il s'agit d'une ligne de chemin de fer en projet, qui devrait aller jusqu'à Algésiras, avec une double ambition : relier des ports d'une part afin d'améliorer le transport de marchandises, et relier des villes d'autre part, parmi lesquelles des villes portuaires, ce qui donne son unité au projet de corridor. Les trains évoqués, le Talgo et l'AVE, correspondent à deux modalités du transport de voyageurs : le train conventionnel et la grande vitesse.

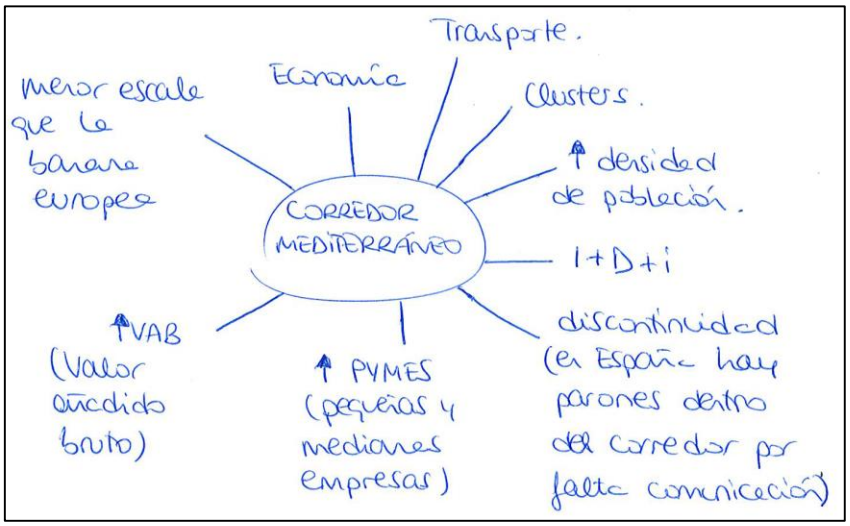


Figure 73-Idées associées au corridor méditerranéen

Schéma réalisé par Raquel, étudiante en Géographie (4ème année), Université de Séville : « Économie ; transport ; *clusters* ; hausse des densités de population ; R&D+i ; discontinuité (en Espagne il y a des blocages dans le corridor méditerranéen faute de communication) ; hausse des PME (Petites et moyennes entreprises) ; hausse de la Valeur ajoutée brute ; échelle inférieure à la banane européenne ».

Un second schéma, également réalisé par une étudiante de l'Université de Séville, propose une définition du corridor méditerranéen reposant sur des éléments très différents, tous mis sur le même plan (*cf. Figure 73*). On peut y distinguer trois types d'idées : la discontinuité constatée le long du littoral espagnol et la volonté de relier l'Espagne à la dorsale européenne sont des éléments territoriaux qui justifient la création du corridor méditerranéen. Par ailleurs, l'économie et les transports sont deux thématiques parmi les plus fréquemment associées au corridor méditerranéen. Enfin, la première de ces thématiques est déclinée en plusieurs éléments qui doivent bénéficier du corridor méditerranéen, voire apparaître avec lui : *clusters*, entreprises, création de valeur ajoutée, recherche et développement… Ce schéma semble donc synthétiser des éléments des discours portés par les acteurs du corridor méditerranéen, et en particulier par les associations d'entreprises et les *lobbies* (*cf. Chapitres 5 et 6*).

Ainsi, les cartes mentales et schémas produits dans les enquêtes montrent que le corridor méditerranéen est spontanément associé à des représentations spatiales qui mettent en avant une ligne littorale longeant la Méditerranée espagnole. Cette vision centrale est néanmoins déclinée à plusieurs échelles et témoigne de la prégnance du corridor méditerranéen à travers le prisme de l'économie, mais également de la politique.

2.2 Le corridor méditerranéen : une perception marquée par quelques éléments forts

Les principaux éléments qui ressortent de l'étude des cartes mentales sont également ceux autour desquels tournent les débats à propos du corridor méditerranéen. Il apparaît qu'il est étroitement associé à des questions d'aménagement du territoire par les grandes infrastructures de transport, ce qui correspond bien à la définition du projet. Dans une grande majorité des cas, c'est une ligne littorale qui se dessine avec deux caractéristiques majeures : d'une part, lorsque la nature de cette ligne est précisée, c'est au chemin de fer qu'il est fait référence, et d'autre part, si l'extension de la ligne est variable, le passage de la frontière française est presque toujours signalé comme un point important.

2.2.1 Une prédominance du chemin de fer

Le corridor méditerranéen est presque toujours associé au mode ferroviaire. Historiquement, c'est en effet une ligne de chemin de fer qui est revendiquée pour le transport de marchandises, puis une ligne à grande vitesse qui est planifiée pour relier les principales villes littorales (*cf. Chapitre* 2). Par ailleurs, les priorités de l'Union européenne mettent l'accent sur le rail comme mode privilégié dans le contexte de la recherche d'une meilleure efficacité énergétique des transports (*cf. Chapitre 3*). Dès lors, il n'est pas étonnant que le mode ferré soit au centre des représentations.

Les cartes mentales réalisées par les étudiants, lorsqu'elles font référence à un mode de transport, se concentrent le plus souvent sur le rail, ce qui est largement confirmé par les définitions du corridor méditerranéen qu'ils donnent dans la deuxième partie de l'enquête. Cette position s'explique par le fait que la communication sur le corridor méditerranéen se fait

quasi exclusivement autour de la question du train et de l'écartement des rails. Ainsi les groupes de pression les plus actifs, comme Ferrmed, sont-ils centrés sur le transport ferroviaire tandis que les documents de planification espagnols[865] associent systématiquement le corridor méditerranéen à des projets de chemin de fer puisque deux autoroutes longeant le littoral méditerranéen existent déjà et que l'enjeu portuaire est principalement celui de l'interconnexion avec le rail. D'ailleurs, dans les entretiens menés, la nature avant tout ferroviaire du corridor méditerranéen est un implicite considéré comme un acquis. Les autres modes de transport ne sont alors évoqués que pour répondre à des questions et par le biais de l'intermodalité.

L'idée d'un corridor « faisceau d'infrastructures »[866] tel qu'il est présenté dans la majeure partie de la littérature scientifique, qui insiste sur la multimodalité (*cf. Chapitre 1*), et tel qu'il est conçu dans les derniers documents de planification des « corridors multimodaux » de l'Union européenne[867], ne se retrouve donc que très rarement dans les représentations des cartes mentales et dans les discours des acteurs interrogés. Les acteurs portuaires[868], parce qu'ils représentent un autre mode de transport, sont directement concernés par le caractère multimodal du corridor. Pourtant, dans leur discours, c'est moins la multimodalité (qui suppose la coexistence dans le corridor de plusieurs modes de transport, dont le maritime) que l'intermodalité qui est évoquée, c'est-à-dire la connexion du port au corridor méditerranéen conçu comme une ligne ferroviaire. Dès lors, le corridor n'est pas assimilé, la plupart du temps, à un faisceau multimodal. Cela s'explique par la moindre identification d'un projet constitué de plusieurs modes, donc de plusieurs éléments différents, dans un territoire donné. Toutefois, si à l'échelle nationale seul le rail est retenu pour définir le corridor méditerranéen, c'est dans la territorialisation du projet à l'échelle locale, à travers les interconnexions portuaires ou urbaines que la multimodalité est pensée (*cf. Chapitre 10*).

En outre, l'analyse des cartes mentales comme celle des entretiens rappelle la dualité du projet de corridor méditerranéen, qui concerne à la fois les marchandises et les voyageurs. La

[865] Ministerio de Fomento, *Plan de Transporte Ferroviario*, *op. cit.* ; Ministerio de Fomento, *Plan de Infraestructuras de transporte 2000-2007*, *op. cit.* ; Ministerio de Fomento, *PEIT*, *op. cit.* ; Ministerio de Fomento, *Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España*, *op. cit.* ; Ministerio de Fomento, *Proyecto de implantación del ancho UIC en el Corredor Ferroviario Mediterráneo*, *op. cit.* ; Ministerio de Fomento, *PITVI*, *op. cit.*

[866] H. Priemus et W. Zonneveld, « What are corridors and what are the issues? », art cit.

[867] Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.*

[868] D'après les entretiens réalisés avec Julio César Salido (Port d'Alicante), le 27 septembre 2013, Manuel Guerra (Port de Valence), le novembre 2013, Juan Bautista Mingarro (Port de Castellón), le 26 novembre 2013, et d'après la réunion avec Emma Cobos (Port de Barcelone) le 27 février 2013.

plupart du temps, seule l'une de ces deux dimensions est mise en avant dans les cartes, tandis que la question du fret est très largement prédominante dans les entretiens, car celle de la grande vitesse ferroviaire est considérée comme en partie réglée par les lignes existantes et moins essentielle eu égard aux services déjà offerts sur la ligne littorale au nord de Valence. Toutefois, l'ambiguïté entre les deux projets est maintenue par un manque de clarté des projets d'aménagement, dont les versions successives confèrent une place différente au fret et aux passagers (*cf. Chapitre 3*).

Par ailleurs, hormis à l'échelle urbaine à travers la question des pôles d'échange et de la desserte pour les voyageurs, le mode de transport aérien n'est jamais évoqué. Les compagnies aériennes et les autorités aéroportuaires contactées, lorsqu'elles ont répondu aux sollicitations, ont déclaré qu'elles ne souhaitaient pas répondre car elles n'étaient pas concernées par le corridor méditerranéen. Quant au mode routier, il n'est évoqué par les acteurs du corridor que comme un mode aujourd'hui prépondérant auquel il faudrait ôter des parts de marché pour les reporter sur le rail. Les transporteurs routiers contactés n'ont pour la plupart pas répondu aux demandes d'entretiens ou ont refusé de répondre à nos questions.

2.2.2 L'interconnexion avec la France, un point clé

Les cartes mentales, reprenant en cela les représentations cartographiques produites dans le cadre des documents de planification ou par les *lobbies* et diffusées dans les médias, représentent dans leur quasi-totalité le corridor méditerranéen comme une ligne traversant la frontière entre l'Espagne et la France. Ceci est particulièrement vrai lorsque ces cartes sont réalisées à l'échelle européenne ou méditerranéenne, mais même les cartes ne représentant que l'Espagne font le plus souvent continuer le corridor au-delà des Pyrénées. La connexion transfrontalière est également présente dans les définitions données dans les enquêtes, qui soulignent que le corridor méditerranéen est justifié par l'objectif d'améliorer cette interconnexion. Cela témoigne de la forte pénétration de l'argumentaire qui prend appui sur l'inscription européenne du corridor méditerranéen, mais également de la conscience de l'existence d'un débat technique sur les difficultés d'interopérabilité spécifiques du réseau espagnol.

La question du passage de la frontière est centrale, notamment parce qu'elle légitime le corridor méditerranéen. Elle rappelle que les premières revendications étaient liées au

transport d'agrumes vers l'Europe, et que les acteurs les plus impliqués dans les débats actuels sont les acteurs économiques en quête d'une meilleure connexion au marché européen. En cela, la préoccupation manifeste à l'échelle européenne pour le passage des frontières se retrouve à l'échelle nationale. Le passage de la frontière inscrit alors le corridor méditerranéen dans un degré de territorialisation double : d'une part, il fixe un point de passage qui, pour concerner deux pays, est en partie extrait des problématiques de géopolitique nationale et cristallise des enjeux concrets d'aménagement ; d'autre part, il participe de l'inscription du territoire espagnol dans un territoire européen qui l'englobe, et plus largement du rattachement de la Péninsule ibérique – en situation périphérique – au centre économique et politique de l'Union européenne.

De ce fait, la Catalogne – par sa localisation frontalière et par sa situation de carrefour entre la radiale Madrid-France et le corridor méditerranéen – est au centre des représentations du corridor. Elle est parfois même la seule cartographiée, comme si elle était le territoire naturel d'un projet qui pourtant la dépasse largement tant du point de vue spatial qu'historique, économique ou institutionnel.

Ainsi le corridor méditerranéen est-il pris entre des considérations de nature différente, des spatialités et des temporalités qui se superposent, et qui l'empêchent de se concevoir comme un projet concret. Le processus de territorialisation du projet de corridor méditerranéen en Espagne se fonde sur un certain nombre de points d'ancrage forts, notamment autour de la Catalogne et des principales villes littorales, et sur la prédominance du mode ferroviaire. Cependant, le projet est perçu à des échelles variables, comme si ses limites géographiques peinaient à être définies.

3 Le corridor méditerranéen dans un processus de prise de décision problématique

Le corridor méditerranéen est au centre d'un processus de territorialisation, au sens de traduction des politiques publiques dans les territoires concernés, permettant à différents acteurs – publics et privés – de se mettre autour de la table et de recomposer leurs relations. C'est donc la prise de décision autour du corridor méditerranéen qui est ici en jeu à travers ses

deux dimensions : la gouvernance de projet qui prend en charge la période d'émergence et de mise en place du corridor, et la gouvernance territoriale qui se noue sur le territoire encore mal défini du corridor méditerranéen. Dans ces processus de gouvernance, les différentes dimensions qui composent le corridor méditerranéen prennent des places plus ou moins importantes.

3.1 La gouvernance au(x) défi(s) du corridor méditerranéen

Le débat sur le projet de corridor méditerranéen fait émerger trois enjeux majeurs en matière de gouvernance : le passage d'un système traditionnel de gouvernement en matière d'infrastructures à un processus complexe de gouvernance à différentes échelles ; la prise en compte du corridor comme un objet complexe échappant aux logiques habituelles de l'aménagement et de la gouvernance territoriale ; et l'ambiguïté de la nature même du corridor méditerranéen. En effet, les places respectives de la grande vitesse et du fret ferroviaire dans le projet n'étant pas clairement définies, les rapports de force entre acteurs et les enjeux qui touchent les différentes échelles territoriales restent mouvants.

3.1.1 Le passage d'un système de gouvernement à des processus de gouvernance

Le projet de corridor méditerranéen met en question les processus habituels de gouvernance en matière d'infrastructures. Par son caractère axial, qui rompt avec la structure radiale du réseau ferroviaire, par son intégration dans des projets européens et par l'implication de nombreux acteurs privés à tous les niveaux, le corridor implique de repenser les processus de concertation et de prise de décision.

En effet, la planification et la réalisation des grandes infrastructures de transport relève en Espagne de la compétence de l'État (*cf. Chapitre 3*). Les décisions en la matière sont prises à Madrid et s'imposent aux Communautés autonomes. On est donc théoriquement dans un système de gouvernement où le processus de prise de décision est normé et s'applique selon une logique *top-down*. Toutefois, la prise en charge du corridor méditerranéen par les instances européennes d'une part et par les acteurs économiques d'autre part oblige le gouvernement central à adapter ses procédures face à des injonctions venues de l'Union européenne et assorties de possibles financements, et face à des revendications émanant des

territoires méditerranéens. Ces revendications sont portées, par différents canaux (*cf. Chapitres 6 et 7*), sur la scène publique nationale et sur la scène institutionnelle européenne.

Une double négociation a donc lieu en amont, avec l'Union européenne – financeur et de plus en plus souvent prescripteur à travers les RTE-T – d'une part, et avec les régions – dont les revendications dans le domaine ferroviaire appuient les revendications économiques – d'autre part. Ce jeu fait évoluer le processus de prise de décision concernant le corridor méditerranéen vers une forme de gouvernance de projet dans laquelle les acteurs institutionnels – État, Communautés autonomes, Commission européenne – ont la part belle, mais qui intègre aussi les acteurs économiques, notamment *via* les Chambres de Commerce et d'Industrie et les associations d'entreprises. En outre, le cas du corridor méditerranéen est d'autant plus complexe que son statut de projet européen l'inscrit dans le cadre communautaire du principe de subsidiarité : les régions sont directement représentées à Bruxelles[869], où elles ont un rôle affirmé à travers leurs représentations permanentes, à travers le Comité des Régions, et en l'espèce à travers la Conférence des Régions périphériques maritimes (CRPM). Les instances européennes traitent d'ailleurs de plus en plus volontiers avec cet échelon régional, lorsque celui-ci est compétent. Or, si s'agissant du corridor méditerranéen en tant qu'axe de transport de grande envergure, c'est l'État espagnol qui détient les compétences, les Communautés autonomes sont des interlocuteurs naturels pour la question de l'interconnexion portuaire, des aménagements régionaux et de la coopération transfrontalière. L'introduction du corridor méditerranéen dans la planification européenne tend à brouiller la lisibilité des compétences de chaque acteur. Le processus de gouvernance qui se met en place autour du corridor méditerranéen s'inscrit donc dans une logique institutionnelle multiscalaire complexe.

À cette complexification des rapports de force institutionnels s'ajoute la participation croissante d'acteurs non-institutionnels, en particulier issus du secteur économique (*cf. Chapitre 5 et 6*). Or par leur organisation en un réseau d'associations recouvrant toutes les échelles territoriales et un très large spectre d'activités, ces acteurs économiques deviennent des parties prenantes de la gouvernance du projet de corridor méditerranéen. En effet, ce sont eux qui, à l'origine des principales revendications, politisent le débat sur le corridor méditerranéen et le portent sur la scène européenne. Ce sont également eux qui sont à l'origine des principales représentations du corridor et qui sont sources de propositions sur le

[869] Hélène Rey-Valette et al., « Comment analyser la gouvernance territoriale ? Mise à l'épreuve d'une grille de lecture », *Géographie, économie, société*, 2014, vol. 16, n° 1, p. 65-89 ; R. Balme, « Les politiques de la subsidiarité », art cit ; R. Pasquier, « Quand l'Europe frappe à la porte des régions », art cit.

plan technique et sur le plan de la coopération pour la mise en œuvre du projet. Désormais, le corridor méditerranéen est donc au centre d'une tension entre le pouvoir réglementaire en matière d'aménagement qui se trouve dans les mains du gouvernement, et l'influence décisive qui est aux mains des acteurs économiques et régionaux.

3.1.2 Le corridor échappe aux logiques habituelles de l'aménagement

La notion même de corridor est complexe et donne corps à un objet aux dimensions mal définies. Elle pose la question de la territorialisation des politiques publiques à toutes les échelles. En effet, l'extension et les caractéristiques techniques des corridors sont des points en cours de définition, si bien que certains auteurs préfèrent parler d'un « faisceau d'infrastructures ». Pour ces auteurs, « le développement de corridors concerne les connexions qui utilisent des modes de transport différents (par exemple la voiture, le train, le tramway, le bateau, l'avion) et transportent à la fois des passagers et du fret »[870].

La question des bornes spatiales et du contenu du corridor méditerranéen en matière d'infrastructures n'est pas centrale lorsque l'on considère le projet du point de vue des RTE-T car il s'agit, à l'échelle de l'Europe, de définir un axe susceptible d'intégrer des projets plus restreints de natures variées. Néanmoins, dès lors que l'on s'intéresse à la mise en œuvre du corridor comme infrastructure, la question se pose avec une certaine acuité. C'est à l'échelle nationale que cette mise en œuvre concrète doit être envisagée. Le corridor méditerranéen pose en l'espèce un double défi dans sa longueur et dans sa largeur. En effet, son extension soulève des problèmes spécifiques car il est transfrontalier, transrégional et interopérable, autant de caractéristiques dont la gestion complexe s'ajoute à celle de la construction d'un nouvel axe. Comme on l'a vu, la question des relations interrégionales est particulièrement vive en Espagne et, dans un contexte de tensions entre les régions et le gouvernement central, la gouvernance du corridor méditerranéen est problématique. En outre, les questions du passage de la frontière française et de l'interopérabilité des réseaux se recouvrent en partie et sont particulièrement vives.

Dans sa largeur, le corridor – en tant qu'ensemble d'infrastructures et de territoires – pose également problème car ses limites spatiales sont floues : il est possible de prendre en compte une définition plus ou moins large, incluant dans le corridor les villes, les populations et les

[870] H. Priemus et W. Zonneveld, « What are corridors and what are the issues? », art cit, p. 167.

activités qui lui sont liées, comme le suggèrent les définitions les plus souvent admises[871], mais se pose alors la question de la définition de l'aire d'influence du corridor méditerranéen. Cette question soulève le problème de la gouvernance du projet de corridor, parce qu'elle implique des interrogations sur les acteurs et les territoires concernés. Elle pose également, à plus long terme, le problème de la gouvernance territoriale du corridor méditerranéen, qui suppose que ce dernier trouve un ancrage permettant de définir un périmètre pertinent ou un réseau de territoires permettant de gérer le nouveau corridor dans toute la diversité de ses composantes.

Dès lors que l'on considère le corridor méditerranéen sur les bornes floues de sa longueur et de sa largeur, la mise en place d'une gouvernance semble problématique. Si le corridor est indéniablement un projet autour duquel émerge un processus de territorialisation au sens de recomposition du jeu des acteurs, ce processus apparaît inachevé, voire impossible, faute d'une définition précise du projet.

3.1.3 Grande vitesse et fret : deux facettes du corridor engendrant des processus différents de territorialisation

L'un des problèmes centraux qui mettent en péril la territorialisation du corridor méditerranéen est celui de la nature des infrastructures qui le composent. En effet, si le projet porté par les acteurs économiques est clairement destiné au fret, les projets de la Commission européenne et du gouvernement espagnol laissent la place à une interprétation incluant le transport de passagers. En Espagne, la question d'une LGV littorale est en effet récurrente[872].

La place ambiguë de la grande vitesse dans le corridor méditerranéen contribue à la complexité du processus de prise de décision. Parmi les acteurs qui s'investissent dans les débats, certains sont concernés prioritairement par le fret et d'autres par les voyageurs. Cette situation, liée à l'indéfinition entretenue dans les plans nationaux d'infrastructures successifs, conduit à brouiller les débats, certains acteurs pouvant alors jouer sur le double tableau, quitte à distordre leur discours en s'appuyant sur l'aspect qui offre la meilleure image de marque – la grande vitesse – pour favoriser un projet qui doit avant tout répondre à leurs objectifs de

[871] B.E. Prentice, « Winnipeg: gateway to the mid-continent corridor », art cit ; C.F.J. Whebell, « Corridors », art cit.
[872] J.L. Ordóñez, « Inversiones en infraestructura ferroviaria para el corredor mediterráneo. Lazos de hierro », art cit ; Ministerio de Fomento, *Plan de Transporte Ferroviario*, *op. cit.* ; Ministerio de Fomento, *Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España*, *op. cit.*

transport de fret. Il en est ainsi pour les lobbies européens : Ferrmed a pour cheval de bataille une ligne de transport de fret, mais est également à l'origine de la création, en 2013, d'EU Core Net Cities qui, ayant pour ambition de regrouper les principales villes du réseau européen, consacre une part plus importante à la question des flux de voyageurs. De même, les acteurs urbains sont intéressés au premier chef par la question de la grande vitesse ferroviaire, portée en étendard, mais soutiennent les connexions portuaires et les plates-formes logistiques nécessaires à leur économie. Aussi la plupart des personnalités politiques régionales catalanes et valenciennes font-elles une publicité importante pour la desserte en AVE auprès de leurs électeurs, mais soutiennent-elles fortement, quoique de manière parfois moins ostensible, le corridor de fret, principale revendication du secteur des entreprises et des ports.

La définition du corridor méditerranéen comme un projet d'infrastructures à l'échelle nationale est un élément clé de sa territorialisation. Or la multiplication des acteurs impliqués ainsi que la complexité des processus de prise de décision avec la Commission européenne rendent la territorialisation du projet problématique. Le fait que la grande vitesse soit un facteur essentiel de la mobilisation alors qu'elle ne représente pas le cœur du projet est l'un des éléments clés du processus de prise de décision.

3.2 La grande vitesse au centre des questions de gouvernance du corridor méditerranéen

La grande vitesse ferroviaire, partie intégrante du projet de corridor méditerranéen, a un rôle majeur dans la redéfinition de la gouvernance territoriale parce qu'elle apparaît comme l'enjeu le plus visible, dégageant l'image de marque la plus positive et mobilisant le plus largement les acteurs locaux. Cette place centrale, contrastant avec le caractère marginal du transport de passagers dans le projet européen comme dans les derniers développements des documents de programmation espagnols, est liée à l'investissement symbolique qu'elle revêt pour les différents acteurs.

3.2.1 Différents acteurs, différentes perceptions

La charge symbolique dont la grande vitesse est lestée par les différents acteurs du corridor méditerranéen transparaît dans leurs discours. En effet, qu'ils soient publics ou privés,

institutionnels ou non, la plupart des acteurs du corridor sont concernés par la question. Tous n'envisagent pas le transport de passagers comme un enjeu central (*cf. Tableau 11*) mais, conscients que le thème est plus porteur que celui du fret dans l'opinion publique, ils lui marquent leur soutien à des degrés divers. Le train à grande vitesse est perçu comme une opportunité non seulement économique mais aussi politique.

Acteur	Echelle d'appartenance	Echelle d'action	Objectifs principaux	Prise en compte de la grande vitesse
Commission européenne	Européenne	Européenne et régionale	Promouvoir l'interopérabilité des réseaux	OUI : comme une des modalités possibles du corridor
Gouvernement espagnol	Nationale	Nationale et européenne	Compléter le réseau de passagers et garantir l'inscription d'un projet RTE-T	OUI : dans une perspective radiale
Groupe *Fomento* (ADIF + Renfe)	Nationale	Nationale	Améliorer le réseau national, mettre les grands axes aux normes européennes	OUI : dans une perspective radiale
Communautés autonomes méditerranéennes	Régionale	Européenne	Intégration euro-régionale, connexion des ports, axe littoral	OUI : comme axe littoral
Villes	Locale	Locale et européenne	S'insérer dans le concert métropolitain euro-méditerranéen	OUI : comme facteur de développement et de rayonnement
Plate-forme *EU Core Net Cities*	Européenne	Européenne et urbaine	Rassembler les villes nodales du "réseau de base" européen	NON
Lobbies *(Ferrmed, Business Eumed*)	Européenne	Européenne et locale	Connecter le littoral méditerranéen à l'Europe, rassembler les entreprises méditerranéennes	NON
Autorités portuaires	Locale ou régionale	Nationale et européenne	Améliorer leur connexion au marché européen	NON
Entreprises (CCI, Associations d'entreprises…)	Locale ou régionale	Locale et macro-régionale	Connecter le littoral méditerranéen à l'Europe, rassembler les entreprises méditerranéennes	PEU : comme un atout secondaire pour le littoral
Universitaires	Locale	Régionale et nationale	Promouvoir une macro-région méditerranéenne, renforcer le poids économique de la Méditerranée en Europe	PEU : comme un atout secondaire, voire comme une opération peu rentable
Instituts (IIVEE-Euram…)	Locale et régionale	Régionale	Combiner les différents acteurs autour d'un projet méditerranéen	PEU : comme un atout secondaire pour le littoral

Tableau 11- Positionnement des acteurs par rapport à la grande vitesse

Les acteurs nationaux et régionaux s'emparent de la question de la grande vitesse ferroviaire en fonction de la construction du réseau et de son interconnexion avec le réseau français. Le choix fait à la fin des années 1980 par le gouvernement socialiste de González de construire de toutes pièces un nouveau réseau aux normes européennes ouvrait la possibilité de changer la logique radiale qui avait jusqu'alors prévalu en Espagne. Cette perspective de changement

des priorités s'est un temps concrétisée dans la mise en service de l'*Euromed*, service reliant Barcelone à Alicante à vitesse élevée (et non aux standards de la grande vitesse) sur des voies conventionnelles. Toutefois, les LGV construites en Espagne depuis 1992 reproduisent le schéma radial : pour les gouvernements successifs, l'enjeu de la grande vitesse est d'amarrer les capitales provinciales à la capitale nationale, renforçant le poids de cette dernière. Dans ce contexte, les Communautés autonomes littorales se mobilisent politiquement pour obtenir leur ligne à grande vitesse qui désengorgerait la ligne conventionnelle saturée.

Sous la pression politique de la Catalogne, le tracé de la ligne Madrid-Barcelone passe donc par Tarragone, ce qui la détourne du trajet le plus bref. La Communauté valencienne a également obtenu que l'extension de la LGV Madrid-Valence jusqu'à Castellón soit incluse dans les projets (elle n'est cependant pas encore réalisée). Ces pressions s'appuient sur le constat d'une saturation de l'axe méditerranéen, sur l'idée d'une continuité avec le réseau français, ainsi que sur la contestation des projets de LGV reliant Madrid à la Galice ou à l'Estrémadure, jugés non rentables économiquement et socialement, donc trop coûteux pour les finances de l'État[873]. C'est toutefois à l'échelle locale que les projets liés à la grande vitesse ferroviaire prennent corps, en particulier autour des gares (*cf. Chapitre 10*).

La grande vitesse apparaît donc comme un puissant fédérateur qui regroupe intérêts économiques, politiques et urbains. En effet, au-delà des acteurs locaux, les entreprises privées soutiennent au moins tacitement, et parfois activement, la grande vitesse comme facteur d'attractivité régionale, susceptible de favoriser leur activité, mais aussi comme pourvoyeuse de nouveaux chantiers.

3.2.2 La grande vitesse, au centre des rapports de forces multiscalaires

Le passage d'une logique de gouvernement hiérarchisée (*top-down*) à une logique de gouvernance où les *lobbies* formés d'institutions locales et régionales et d'acteurs privés agissent à l'échelon européen (*bottom-up*) s'apparente à une inversion des logiques traditionnelles des politiques espagnoles d'aménagement. Dans le même temps s'opère un saut scalaire important des échelles locale et régionale jusqu'à l'échelle européenne, laissant de côté l'échelle nationale, celle du gouvernement central espagnol.

[873] Jaime Barreiro Gil, « Sobre la rentabilidad social y económica de las líneas de alta velocidad ferroviaria », *Policy*, vol. 14, nº 42, p. 35- 79 ; G. Bel i Queralt, « Infrastructure and nation building », art cit ; D. Albalate del Sol et G. Bel i Queralt, « Cuando la economía no importa », art cit.

Cette situation fait écho aux relations tendues qui existent entre Madrid et les gouvernements autonomiques, qui revendiquent un accroissement de leur pouvoir dans le domaine des infrastructures et une autonomie politique plus complète. Cette dernière passe notamment par une représentation directe à Bruxelles, non seulement au Comité des Régions, mais également par le biais de délégations ou de représentations permanentes. La Catalogne est particulièrement active en la matière[874]. Non seulement les élus manifestent avec vigueur leurs désaccords avec Madrid et leur revendication d'un corridor ne passant pas par la capitale, mais les principaux *lobbies* soutenant le projet ont été fondés par des Catalans. Un petit nombre de personnalités fortes (Joan Amorós pour Ferrmed, Rafael Puig pour Business Eumed…) structurent ainsi la partie la plus active des revendications.

Les illustrations de ces rapports de force et de l'implication de nombreux acteurs à toutes les échelles et à tous les niveaux ne manquent pas. Lors de l'inauguration de l'arrivée à Valence de l'AVE, en octobre 2010, la photographie officielle montre des représentants de l'ensemble des échelons territoriaux : le Roi Juan Carlos et la Reine Sofía sont présents, le Président du gouvernement José Luís Zapatero, le Ministre des Transports José Blanco, le Président de la Communauté autonome de Valence Francisco Camps et la Maire de Valence Rita Barberá sont également là. En permettant des inaugurations médiatisées, la grande vitesse est un enjeu politique pour tous les échelons. Positive, on l'a vu, à l'échelle locale, l'arrivée de l'AVE dans les villes méditerranéennes permet certes de renforcer le poids des régions littorales, mais également, si l'on veut en faire une lecture inverse, de conforter Madrid dans sa situation dominante puisqu'aucune liaison transversale n'a encore été inaugurée. En outre, il est possible d'interpréter la diligence du gouvernement à doter Barcelone d'une part et Valence d'autre part de leur connexion à grande vitesse avec la capitale comme un moyen d'ajourner la liaison entre les deux villes.

La grande vitesse, quoique secondaire en termes de priorités d'aménagement, apparaît donc néanmoins comme un objet central dans les rapports de forces entre les différents échelons institutionnels. Si elle est un facteur relativement consensuel entre les acteurs privés et publics, mais également entre partis politiques, comme cela a pu être le cas au Pays Basque[875], l'unanimité de façade laisse la place à des tensions importantes entre échelons institutionnels. Loin de n'être qu'un enjeu secondaire, il semble que la grande vitesse comme

[874] C. Trépier, « L'indépendance de la Catalogne, un débat européen d'abord politique », art cit.
[875] A. Audikana, *La politisation de la grande vitesse espagnole (1986-2011), op. cit.*

objet approprié par tous les acteurs soit le point névralgique de cristallisation des enjeux de gouvernance du projet de corridor méditerranéen.

3.2.3 La grande vitesse, acteur du territoire espagnol ?

La grande vitesse bénéficie d'une image de marque positive. S'il est démontré que les « effets structurants » du transport sur le territoire relèvent essentiellement du mythe politique[876], ce mythe est encore souvent repris et relayé par les acteurs publics, soucieux de tirer parti auprès de leur électorat des projets de lignes à grande vitesse et de leurs effets supposés sur le développement local.

Photographie 6- Publicité de Renfe dans la gare de Valence Joaquín Sorolla
© E. Libourel, mars 2011

Ainsi, non seulement les inaugurations de gares et de nouvelles lignes attirent l'ensemble de la classe politique, mais les nouveaux équipements servent de support pour une communication autour de l'image de marque de la grande vitesse. Lors de l'arrivée de l'AVE à Valence, on a ainsi vu plusieurs acteurs s'approprier l'espace de la nouvelle gare Joaquín

[876] Jean-Marc Offner, « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique*, 1993, vol. 22, nº 3, p. 233-242.

Sorolla, pourtant provisoire, à travers des supports visuels. Renfe, l'opérateur du réseau, déploie ainsi une campagne publicitaire jouant sur l'image du « cheval gagnant », avec un Talgo 350 (le train à grande vitesse espagnol) en fond sur un profil découpé de cheval fougueux (*cf. Photographie 6*). Au même moment, il y avait également en plusieurs endroits de la gare des dispositifs rappelant la distance à Madrid (*cf. Photographie 7*) et le temps de trajet nécessaire en gros caractères et en trois dimensions, tels des totems. Ils étaient posés par ADIF, gestionnaire de l'infrastructure et des gares. Enfin, un stand était tenu dans la gare par la société Valencia Parque Central, chargée du projet éponyme, pour donner à voir et expliquer le projet de future gare souterraine et de parc urbain renouvelant le quartier. On voit par là combien la grande vitesse est mise en valeur comme acteur de l'aménagement national et local. C'est elle qui compresse les distances, qui dynamise le territoire et qui permet le renouvellement urbain. Elle est, à ce titre, un support pour une communication qui dépasse le strict cadre ferroviaire. En effet, dans les années 2010, au moment où Valence est connectée à Madrid, alors que la grande vitesse dans le corridor méditerranéen, quoique présente dans les documents de planification[877], est soumise aux incertitudes de financement de la crise, certaines villes moyennes et stations balnéaires, pour lesquelles l'enjeu est d'obtenir une gare, commencent à utiliser l'image de l'AVE (*cf. Chapitre 10*).

Photographie 7- Dispositif mettant en valeur la distance Madrid-Valence dans la gare Joaquín Sorolla
© E. Libourel, mars 2011

Ainsi, la question de la gouvernance du corridor méditerranéen se pose au double niveau de la gestion du projet, et de la gestion du territoire concerné par ce dernier. En effet, si le projet de

[877] Ministerio de Fomento, *PEIT*, *op. cit.*

corridor est bien au centre de la recomposition du jeu des acteurs, la territorialisation ainsi engendrée reste largement incomplète, faute d'une définition claire du projet comme programme d'action. La grande vitesse, parce qu'elle donne lieu à des aménagements urbains médiatisés et parce qu'elle est plus facilement connotée positivement, a un rôle particulièrement important à jouer dans le processus, et en particulier dans sa déclinaison à l'échelle locale.

Conclusion

Le corridor méditerranéen est, en Espagne, l'objet de débats constants. Le caractère polymorphe du projet engendre un manque de territorialisation aux trois sens de ce terme, et ce pour quatre raisons principales. Premièrement, le corridor méditerranéen est davantage l'objet d'un débat politique national qu'un objet d'aménagement au sens propre, c'est-à-dire qu'une infrastructure dotée de caractéristiques précises à mettre en place sur un territoire donné. Deuxièmement, sa perception est brouillée par la superposition de référentiels spatiaux à différentes échelles, de l'échelle locale à l'échelle européenne. Troisièmement, le corridor méditerranéen est un projet dont la nature et les caractéristiques finales en tant qu'infrastructure ne sont pas arrêtées. Quatrièmement, à travers ce projet, il s'agit de la structuration d'un territoire national ou méditerranéen par un axe de transport, et non du parachèvement d'un réseau ferroviaire national ou européen, comme cela semblait pourtant être le cas.

De ce fait, le corridor méditerranéen se situe à l'intersection de territorialisations concurrentes. En effet, le fret ferroviaire, important à la fois pour les acteurs économiques et dans les ambitions de la Commission européenne, se situe dans une perspective à long terme de territoire en réseau, alors que la grande vitesse, destinée aux voyageurs, se situe dans une perspective à court terme de rayonnement urbain et de politique nationale pensée dans la temporalité restreinte de la succession de cycles électoraux. Enfin, le corridor méditerranéen est grevé des doutes qui pèsent sur sa réalisation et de divers soupçons autonomistes ou sécessionnistes pesant sur les acteurs régionaux, ce qui rend problématique la mise en place d'un processus de prise de décision efficace.

Chapitre 10
Le corridor méditerranéen dans ses ancrages locaux : une territorialisation en pointillés

« The new architectural monuments of our epoch are likely to be built as "communication exchangers". »

(Manuel Castells, *The Rise of the Network Society. The Information Age*, 1996)

« GARES de chemin de fer – S'extasier devant elles et les donner comme modèles d'architecture. »

(Gustave Flaubert, *Dictionnaire des idées reçues*, 1913)

« La gare est, aujourd'hui encore, l'expression d'un délire attachant et profondément empreint de merveilleux. »

(Jean Dethier et François-Xavier Bouchart, *Gares d'Europe*, 1988)

Introduction

La mauvaise lisibilité du projet, la multiplicité de référentiels spatiaux mobilisés et un processus de gouvernance en constante recomposition autour d'acteurs non-institutionnels perturbe l'inscription du corridor méditerranéen dans les territoires traversés et dans leurs représentations, aux échelles européenne et nationale. C'est essentiellement à l'échelle locale que le corridor s'ancre concrètement dans les territoires, autour de deux logiques distinctes. D'une part, pour le transport de voyageurs, des projets urbains qui visent à l'insertion du chemin de fer en ville s'appuient sur le concept et les cadres institutionnels du corridor. D'autre part, des projets de raccordement et d'amélioration des points d'entrée du réseau ferroviaire pour les marchandises sont également développés au nom du corridor.

Trois critères caractérisent ces initiatives : elles peuvent se rattacher de manière directe ou indirecte au corridor méditerranéen ; elles peuvent se réaliser ou conserver un caractère de

projet ; elles peuvent avoir un degré de pertinence et d'utilité variable par rapport aux flux de personnes et de marchandises de l'axe méditerranéen. Ces caractéristiques correspondent à autant de modalités d'articulation des projets locaux et du corridor méditerranéen. Ces projets concernent en particulier des gares à grande vitesse qui se construisent pour accueillir les nouvelles liaisons radiales offertes par l'AVE avec Madrid, mais aussi à l'organisation de l'intermodalité dans les aires urbaines. Pour le fret, des plates-formes logistiques sont développées et les principales infrastructures portuaires sont connectées au réseau ferroviaire. Ces projets recoupent donc les deux principales facettes du projet de corridor méditerranéen, le fret et la grande vitesse. Mis en œuvre au nom du corridor, ils sont souvent réalisés à contretemps et arrivent soit trop tôt, soit trop tard. Or dans les deux cas, ce décalage temporel remet en question leur utilité.

Il est possible de poser l'hypothèse que ce décalage temporel perceptible entre la planification des grandes infrastructures et la réalisation des équipements locaux est l'un des symptômes de la mutation des fonctions du corridor considéré à un niveau local. Dès lors, une double question se pose. D'une part, la multiplicité des projets locaux associés au corridor méditerranéen permet-elle de faire exister le projet, en tant qu'axe continu, dans les territoires ? D'autre part, ces projets décalés dans le temps sont-ils la manifestation d'une réalisation retardée du corridor méditerranéen ou le corridor n'est-il qu'un prétexte pour justifier des aménagements locaux qui ont été approuvés et mis en œuvre selon d'autres logiques ?

Reprenant les deux principales composantes du corridor ferroviaire méditerranéen, le transport de marchandises et la grande vitesse, nous analyserons dans un premier temps le rôle des villes comme nœuds d'un réseau de passagers se dotant de grandes gares multimodales. Nous étudierons ensuite le rôle de portes d'entrée et de sortie joué par les ports et ses implications en matière d'aménagement de connexions ferroviaires et de plates-formes logistiques.

1 Les villes, points d'ancrage d'un corridor de voyageurs

Les acteurs urbains ne sont pas les plus actifs dans la revendication du corridor méditerranéen sur la scène européenne, mais les villes sont les points d'ancrage principaux du projet. Elles sont les nœuds stratégiques et les portes d'entrée et de sortie du réseau que sous-tend le

corridor. Elles sont aussi le lieu d'un nombre croissant de projets d'équipements, ce qui témoigne de ce qu'elles ont perçu le corridor méditerranéen comme une opportunité pour leur aménagement et leur développement. Or ces projets s'inscrivent dans la dialectique du temps de l'aménagement urbain et du temps de la planification des grands projets, qui ne coïncident pas nécessairement.

1.1 Une implication croissante des acteurs urbains

Les villes concernées par le corridor prennent une place tardive mais croissante dans le débat et dans les revendications. Elles s'emparent d'abord du projet ferroviaire comme d'une opportunité pour servir leur stratégie métropolitaine à travers des plans de rénovation urbaine, puis, plus tard, comme d'un objet politique à part entière. Malgré un rôle ancien dans les revendications historiques des acteurs privés, c'est avec un certain retard que les villes littorales deviennent des acteurs à part entière, comme au terme d'un processus long de conscientisation du sujet.

1.1.1 Les villes méditerranéennes entre raccordement au réseau et construction d'une situation nodale

Les principales villes de l'axe méditerranéen, au premier rang desquelles Barcelone et Valence, sont incluses dans un système urbain espagnol dans lequel elles jouent un rôle politique et économique fort (*cf. Chapitre 4*). Elles sont en quête d'un renforcement de leur position au niveau national, voire euro-méditerranéen, par le renforcement de leur rayonnement métropolitain. Cela passe par la consolidation d'une image de marque positive d'une part, et par la construction d'une situation nodale dans le nouveau réseau d'autre part.

Dans les plus grandes villes, de vastes opérations de rénovation urbaine, parfois liées à de grands événements[878], sont ainsi mises en œuvre. Par exemple, à la faveur des Jeux Olympiques de 1992, Barcelone procède à une vaste campagne d'amélioration de son image qui passe autant par la création d'un nouveau quartier, le village olympique[879] que par la

[878] J.-B. Castet, *Les impacts des expositions internationales et universelles sur les dynamiques métropolitaines des villes de la péninsule ibérique*, *op. cit.*

[879] Beatriz Asensio Rubio, *La Villa Olímpica de los JJOO de Barcelona 1992*, http://beatriz-asensio-rubio.suite101.net/la-villa-olimpica-de-los-jjoo-de-barcelona-1992-a33301 , 2010, (consulté le 1 juillet 2015).

rénovation de la vieille ville[880], faisant ainsi changer le visage d'une métropole en quête de rayonnement européen[881]. Le même schéma accompagne les rénovations urbaines de Séville pour l'Exposition universelle de 1992 et de Saragosse pour l'Exposition internationale de 2003.

Photographie 8- La Cité des Arts et des Sciences, dans le Jardin du Turia

© E. Libourel, 2011

La Cité des Arts et des Sciences, confiée à l'architecte Santiago Calatrava, est le point d'orgue monumental de l'aménagement de l'ancien cours du Turia en Jardin, sous la forme d'une coulée verte traversant la ville.

Suivant une logique similaire, à Valence, c'est le détournement et l'aménagement du cours du Turia en jardin[882] à partir de 1986[883] qui inaugure une série d'opérations de grande envergure.

[880] H. Ter-Minassian, *Ciutat Vella entre réhabilitation et gentrification*, *op. cit.* ; Hovig Ter-Minassian, *Changer Barcelone: politiques publiques et gentrification dans le centre ancien, Ciutat Vella*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 2013, 315 p ; Hovig Ter-Minassian, « Y a-t-il une gentrification à Barcelone? Le district Ciutat Vella entre 1991 et 2005 », *Géocarrefour*, 2009, vol. 84, nº 1-2, p. 93-103.

[881] Manuel Nóvoa, « Una reflexión sobre la reciente transformación de Barcelona », *Revista da Faculdade de Letras*, 1998, XIV, p. 61-75 ; Joan Busquets, « Barcelona revisited: Transforming the city within the city » dans Esther Charlesworth (dir.), *City Edge*, Oxford, Elsevier, 2006, p. 34-49 ; H. Ter-Minassian, *Changer Barcelone*, *op. cit.*

[882] Pilar Carmona González, « La transformación del río Turia y el litoral deltaico » dans Jorge Hermosilla Pla (dir.), *La ciudad de Valencia: historia, geografía y arte de la ciudad de Valencia*, Valencia, Universitat de València, 2009, vol.2, p. 52‑55 ; Adolfo Vigil De Insausti, *Paisajes fluviales. La ciudad de Valencia y el río Turia. Metodología de intervención en cauces urbanos*, Thèse de doctorat, Universitat Politècnica de València, Valencia, 2012, 830 p.

[883] Le détournement du cours du Turia, fleuve qui traverse la ville, est décidé après les inondations majeures de 1957. L'ancien cours devait, d'après les premiers projets, être transformé en autoroute urbaine traversant le centre-ville, mais cet équipement n'a jamais vu le jour. Dans les années 1980, une logique différente s'applique : l'aménagement des Jardins du Turia en coulée verte dotée d'infrastructures culturelles est finalement la solution retenue.

Ainsi, l'aménagement de la Cité des Arts et des Sciences[884] est confié à l'architecte Santiago Calatrava (*cf. Photographie 8*) et une ancienne darse du port est transformée pour accueillir la Coupe de l'América ainsi qu'un circuit de Formule 1 (*cf. Photographie 9*). L'ensemble de ces projets participe d'une stratégie métropolitaine qui culmine avec les projets de grandes gares destinées à accueillir l'AVE et accompagnées, à Barcelone comme à Valence ou à Saragosse, de projets de rénovation urbaine.

Photographie 9- La darse Juan-Carlos-I, aménagée pour la Coupe de l'América et la Formule 1

© E. Libourel, 2013

L'ancien site portuaire de Valence a été réaménagé pour accueillir la Coupe de l'América en 2007 et 2010. Le bâtiment emblématique construit pour l'occasion, Velles e Vents (voiles et vents) est aujourd'hui inoccupé dans sa quasi-totalité. Une partie des quais a aussi été aménagée pour accueillir un circuit de Formule 1, qui n'est plus entretenu.

Dans les grandes villes, ce sont les gares à grande vitesse qui, devenant un symbole de modernité métropolitaine, font l'interface entre les projets urbains et la planification des grandes infrastructures de transport (*cf. 1.2*). Elles font partie d'une logique monumentale où les équipements, confiés à de grands architectes, ont une valeur iconique. Cette logique est associée à la grande vitesse, indépendamment de l'appartenance au corridor méditerranéen. En retour, ce dernier s'appuie sur les représentations déjà en place et peut, le cas échéant, en renforcer la portée. Dans les villes moyennes du littoral méditerranéen, la question est moins celle du rayonnement métropolitain que celle de la place occupée dans le réseau. L'obtention d'un service à grande vitesse avec Madrid apparaît alors comme un moyen d'affirmer cette

[884] Beatriz Santamarina Campos, « La Ciudad suplantada. Percepciones sobre los nuevos imaginarios (turísticos) de la ciudad de Valencia », *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 2014, vol. 12, nº 4, p. 707‑718 ; Josep Vicent Boira i Maiques, « Science, politics and image in Valencia: a review of urban discourse in the Spanish City », *Cities*, 2003, vol. 20, nº 6, p. 413‑419.

place, et la possibilité d'un raccordement au corridor méditerranéen comme un moyen de construire une position nodale dans des villes historiquement en position de terminus. En effet, la quête de nodalité dans le réseau espagnol est un facteur important.

D'une manière générale, les métropoles du sud de l'Europe se distinguent par un certain nombre de caractéristiques mises en avant par la recherche en géographie et en économie régionale sur la Méditerranée. Tout d'abord, elles sont marquées par leur éloignement relatif du centre économique continental, qui a fait des régions méditerranéennes des périphéries de l'Europe[885], et caractérisées par une mauvaise connexion au réseau central. De ce fait, les villes méditerranéennes cherchent à améliorer leur liaison aux centralités européennes, à travers le développement de nouvelles infrastructures et l'amélioration des connexions intermodales. En Espagne, à l'heure actuelle, aucun aéroport n'est relié au réseau de LGV. Toutefois, la question se pose notamment sur l'axe Madrid-Barcelone, où les aéroports de Barajas[886] et d'El Prat[887], mais également l'aéroport de Tarragone (à Reus)[888] ont été tenus à l'écart d'une ligne qui passe pourtant à proximité et sont au centre de projets de liaisons.

Dans ce contexte, le corridor méditerranéen apparaît comme un facteur permettant de compléter la métropolisation des villes littorales espagnoles. En effet, le corridor est une opportunité de renforcer, en les reliant entre elles et au reste de l'Europe, les grandes villes méditerranéennes espagnoles comme pôles intéressants pour les investisseurs, pour les organisateurs d'événements et bien entendu pour les visiteurs. Pour ce faire, la connectivité avec l'ensemble des autres métropoles par tous les moyens de transports est essentielle. Le chemin de fer, pourtant mode de transport du le XIXe siècle, semble paradoxalement redevenir un gage de modernité pour les villes. C'est pour cette raison que de nombreuses villes littorales, que ce soit par la voix des acteurs institutionnels ou par celle des acteurs économiques, revendiquent leur desserte par la grande vitesse, en faisant un élément essentiel de communication.

[885] J.-P. Carrière, *Villes et projets urbains en Méditerranée*, *op. cit.*
[886] Javier Fernández Magariño, « A falta de AVE, mejora el enlace de Cercanías a Barajas », *Cinco Días*, 18 avr. 2015 ; Bruno García Gallo, « Rajoy invierte en el enlace del AVE con Barajas y prevé inaugurarlo en 2014 », *El País*, 9 oct. 2012 ; Fernando Puente, « Iberia propone llevar el AVE a Barajas, pero rechaza poner un solo euro », *El Economista*, 10 mars 2015.
[887] Alex Gubern, « Fomento renuncia a hacer la estación de El Prat sólo dos días después de anunciarla », *ABC*, 30 oct. 2007.
[888] « Fomento afronta el fiasco de la estación del AVE de Tarragona », art cit.

1.1.2 Un intérêt progressif des villes pour le corridor méditerranéen

La revendication du corridor méditerranéen est un élément ancien pour certaines villes, comme Valence ou Barcelone. Dans la première, se sont exprimées les demandes primitives en faveur d'une ligne de fret littorale. Dans la seconde, des débats anciens ont eu un rôle moteur dans la revendication du corridor (*cf. Chapitre 2*) et Barcelone constitue un lieu stratégique, à l'interface entre la France et l'Espagne, sur une LGV désormais en fonctionnement entre les deux pays. Valence, en revanche, apparaît désormais en retrait. Pourtant, c'est une ville centrale pour le corridor méditerranéen. Par sa situation, elle est à mi-parcours du corridor potentiel, proche de l'extrémité de l'actuel Euromed, et à l'intersection avec une LGV vers Madrid. Pour ces raisons, ces deux villes sont à la fois les plus observées du point de vue politique et les plus actives en matière de grands projets urbains reposant sur l'argument du corridor méditerranéen.

Si l'implication de ces villes à titre individuel est ancienne, l'organisation de la revendication urbaine du corridor méditerranéen en tant que telle est assez tardive et elle se fait par étapes. Dans un premier temps, la question du corridor méditerranéen n'est en effet pas une question urbaine, faisant plutôt l'objet d'un face-à-face politique entre les Communautés autonomes concernées et l'État central. Cette relation se redéfinit à partir de la fin des années 1990 du fait de l'apparition de la Commission européenne comme acteur du corridor. Dans cette configuration, les villes n'occupent pas une place importante. Elles ne s'emparent du projet de corridor méditerranéen qu'avec la question de la grande vitesse à partir des années 1990 mais surtout dans les années 2000 au moment de l'extension du réseau. Les premières prises de position des villes méditerranéennes se font donc jour autour de la revendication d'une meilleure connexion à Madrid. En effet, ce nouveau réseau qui relie successivement la capitale à Séville, Barcelone, Valence, puis Alicante, est au centre d'une compétition des villes pour l'accueil de l'AVE. La logique radiale qui préside à la politique des gouvernements successifs maintient alors le débat dans un cadre bilatéral, entre les grandes villes et Madrid, sur la scène strictement nationale. Ainsi, ce n'est que dans la deuxième moitié des années 2000 que les villes participent à la réactivation des revendications du corridor méditerranéen et que leur intérêt pour les gares à grande vitesse prend une nouvelle dimension. Les villes du corridor adhèrent pour la plupart au groupe de pression Ferrmed à sa création Néanmoins, au sein de ce *lobby* orienté vers le fret, la place des villes en tant que territoires urbains est de plus en plus secondaire. Au fil du temps, le nombre de villes membres de l'association a décru de manière constante.

Orateur	Fonction	Thématiques
Marco Doria	Maire de Gênes	Mots clés : villes et réseaux. Liaison entre pôles urbains à l'échelle européenne. Comparer les expériences. Grands corridors européens : thème central.
Antoni Vivés	Adjoint au Maire de Barcelone	Pour un meilleur réseau. Pour de meilleurs services.
Francesco Oddone	Chargé du développement économique municipal (Mairie de Gênes)	Rôle d'EU Core Net Cities : *lobbying* auprès des États membres et des institutions européennes. Soutenir les projets des nouveaux entrants dans l'UE.
Pablo Pérez	Adjoint au Maire de Tarragone	Pôle chimique. Patrimoine de l'hmanité. Accès ferroviaire et troisième rail. Défis : *Barcelona World* et Olympiades méditerranéennes.
Xavier Moiroux	Métropole Aix-Marseille	Marseille porte d'entrée de l'Europe. Objectif 2030 : 30% de fret ferroviaire.
Pere Casajoana	Aire métropolitaine de Barcelone	Stratégies économique, sociale et environnementale.
Julio Andrade Ruiz	1er adjoint au Maire de Malaga	*Smart City*. Système de chargement rapide.
Paolo Ortelli	Directeur des affaires internationales (Mairie de Venise)	Gare comme nœud, lieu, espace à revoir. Grande vitesse.
Michel Suère	Communauté d'agglo de Béziers	Nouveau modèle éco au-delà de la ville. Gare : intégrer infrastructure et développement. « Rapprocher les villes des réseaux pour en faire des quartiers de l'Europe ».
Balazs Szeneczcy	Mairie de Budapest	Futur membre EU Core Net Cities. Nœud de 3 corridors. Vers l'e-mobilité.
Gerhard Ablasser	Mairie de Graz	Politique d'innovation en déplacements urbains. Centre cargo. *Smart City*.
Ivan Stanic	Mairie de Ljubljana	Capitale verte européenne 2016. Contact de plusieurs mégarégions. Terminaux route et rail. Défis d'une ville verte.
Paola Girdinio	Smart City Genova	Efficacité énergétique. Réseaux de distribution. *Smart Grid*.
Fabio Nussio	Mobilité Ville de Rome	Utilisation données (information sur la mobilité, monitoring…). Transport public. Décarbonisation du centre-ville. Intégration dans les corridors : s'attaquer aux goulots d'étranglement.
Robert Bambrick	Mairie de Dublin	Ville jumelle de Barcelone. Ville digitale.
Srdjan Skunka	Mairie de Rijeka	Hinterland et position sur corridor. Projet logistique. Transport au centre-ville.

Tableau 12- Récapitulatif des arguments utilisés par les différentes villes lors de la Conférence EU Core Net Cities de Gênes en 2014

La création d'EU Core Net Cities en 2013 répond à cette marginalisation des intérêts urbains au sein de Ferrmed en développant un nouveau groupe de pression centré cette fois sur les villes. Or les villes moyennes espagnoles – et en particulier catalanes – y sont parmi les plus actives, alors que Valence n'y est pas représentée. *Smart City* et *Green City*, la ville intelligente et la ville verte sont les thématiques émergentes qui fédèrent en apparence les villes du réseau central européen[889]. Ces thématiques remplacent celle de la grande vitesse, moins fédératrice au niveau européen. Les villes catalanes membres d'EU Core Net Cities partagent en grande partie les revendications des acteurs économiques en matière de transport et de logistique. En revanche, les villes extérieures au corridor méditerranéen sont pour leur part beaucoup plus proches des considérations d'aménagement urbain, avec des propositions et des expérimentations sur la mise en place de systèmes intelligents en ville, que ce soit dans le domaine du transport urbain ou dans ceux de l'éducation, de la santé, de la communication. En outre, ces villes sont très attentives aux solutions qui peuvent être proposées dans le cadre d'une démarche de développement durable (*cf. Tableau 12*). Dans cette logique, l'intérêt urbain devient plus spécifique, centré sur des problèmes plus strictement locaux, et il s'éloigne des enjeux premiers du corridor méditerranéen. Ce dernier devient un prétexte de rassemblement, d'organisation des villes en groupe de pression. Il est l'élément fédérateur d'intérêts divers qui ont besoin d'une thématique transversale pour exister sur la scène européenne. L'incorporation de la ville dans le processus de construction et de revendication du corridor méditerranéen comme objet politique ancre le corridor dans les territoires à une échelle très fine, et lui donne corps localement. Toutefois, dans les structures existantes, les villes et le corridor méditerranéen peinent à se rencontrer. Les premières sont marginalisées dans Ferrmed, tandis que le second n'est plus au centre des débats d'EU Core Net Cities.

Au fur et à mesure, les villes participent de manière croissante à la revendication du corridor méditerranéen, mais également à la diversification des thèmes portés par les groupes de pression, corollaire de l'élargissement de l'aire de recrutement de ces groupes. Face à la délégitimation de la grande vitesse comme élément de développement métropolitain et à l'émergence nécessaire à une échelle européenne d'orientations partagées, les groupes de pression ont dû modifier leur stratégie.

[889] EU Core Net Cities, « Qu'est-ce que la plateforme EU Core Net Cities ? », art cit.

1.2 Les gares à grande vitesse et le corridor méditerranéen

Malgré la relative marginalisation du thème de la grande vitesse dans les revendications du corridor méditerranéen, les gares restent des projets phare pour les villes espagnoles. Ces projets sont justifiés par la nécessité technique d'adaptation aux normes des LGV (notamment à l'écartement européen) mais ils traduisent une forme de concurrence entre les villes desservies. Les projets de gares se sont développés sur l'ensemble du territoire comme des mégaprojets métropolitains (au sens employé par la Bartlett School[890] : des projets de grande envergure exigeant un très gros capital et/ou requérant la mobilisation d'une attention toute particulière des acteurs publics), comme des gares périphériques ou comme des adaptations de gares existantes. Ils remplissent de multiples fonctions pour les villes méditerranéennes, bien au-delà de leur fonction de transport.

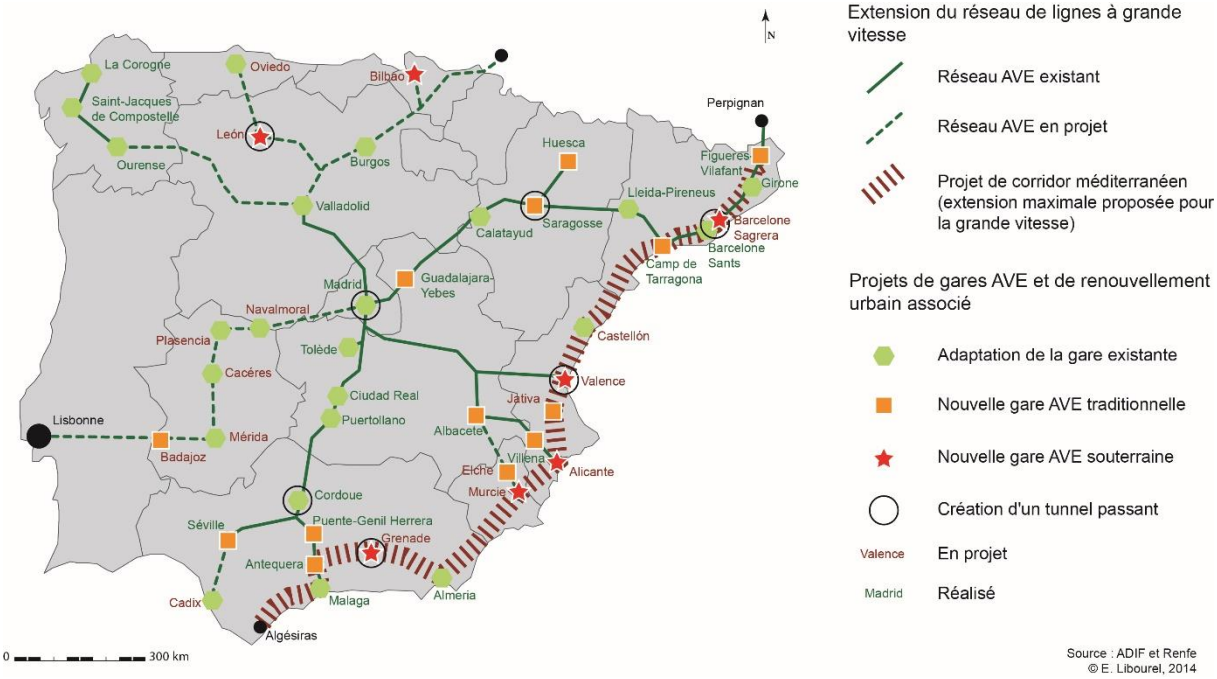
1.2.1 Les gares AVE en Espagne : une spécificité méditerranéenne de la grande vitesse ?

Parmi les études consacrées à la grande vitesse en Espagne, de nombreux travaux de chercheurs espagnols font état des politiques de localisation des gares[891] et d'insertion urbaine de la grande vitesse[892]. En effet, les projets de nouvelles gares ou de rénovation des anciennes gares impliquent souvent une action plus large concernant tout un quartier, souvent dans l'objectif de redynamiser des espaces péricentraux. Ils sont également de puissants leviers politiques pour obtenir le tracé favorable d'une ligne si la ville démontre son intérêt pour la desserte à grande vitesse.

[890] Harry T. Dimitriou, John E. Ward et Philip G. Wright, « Mega transport projects - Beyond the 'iron triangle': Findings from the OMEGA research programme », *Progress in Planning*, 2013, vol. 86, p. 1-43 ; Kris Olds, « Globalization and the production of new urban spaces: Pacific Rim megaprojects in the late 20th century », *Environment and Planning A*, 1995, vol. 27, nº 11, p. 1713-1743.

[891] Maria del Mar Merino, « Los hogares del AVE. Las terminales de la red de alta velocidad española », *Revista del Ministerio de Fomento*, 2011, nº 608, p. 156 ‑ .

[892] C. Bellet, M.P. Alonso Logroño et A. Casellas, « Infraestructuras de transporte y territorio. Los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España », art cit ; C. Bellet et A. Gutiérrez, « Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XXI. La integración de la alta velocidad en el medio urbano », art cit ; Sonia Esperanza Díaz Márquez et José María Ureña Francés, « El estudio del papel territorial de los intercambiadores de transporte : revisión y propuesta metodológica », *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 2010, nº 54, p. 29-56 ; Luis Santos y Ganges, *Urbanismo y ferrocarril: la construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2007, 456 p.



Carte 43- Typologie des projets de gares en Espagne

En tenant compte du type de gare prévu, de sa localisation et de ses modalités d'inscription urbaine, il est possible de procéder à une typologie à l'échelle de l'Espagne. La recension des projets de gares à grande vitesse en Espagne est d'emblée problématique dans la mesure où de nombreuses villes revendiquent un arrêt sur les futures lignes et mettent en avant, afin d'appuyer cette revendication, des projets de gares nouvelles ou d'aménagement des gares existantes pour accueillir l'AVE. Il faut dès lors distinguer les projets qui relèvent de réelles hypothèses de travail en matière d'aménagement du territoire et ceux qui sont affichés essentiellement à des fins de marketing territorial, sans véritable horizon de réalisation. Pour ce faire, le choix a été fait de limiter l'échantillon aux gares des villes mentionnées en tant que telles comme des étapes des LGV existantes ou prévues par ADIF[893]. Cette recension aboutit à un total de 43 gares à grande vitesse réalisées ou en projet en Espagne (pour environ 3 000 km de voies), parmi lesquelles 21 dans les régions méditerranéennes et 16 sur le seul tracé littoral (*cf. Carte 43*).

Dans une première approche, il est possible de classer ces projets en trois grandes catégories selon le type de gare (conventionnelle ou souterraine) et son statut (nouvelle gare ou ancienne gare adaptée), étant entendu que les gares souterraines relèvent toutes de projets de nouvelles gares. La concentration de projets sur le littoral méditerranéen se double d'une surreprésentation sur cet axe de tunnels ferroviaires urbains et de gares souterraines. En effet

[893] ADIF, *Estaciones*, http://www.adif.es/AdifWeb/estacionesMapa.jsp?i=es_ES, (consulté le 2 juillet 2015).

les villes de bout de ligne du réseau radial qui sont susceptibles de devenir des nœuds avec le corridor méditerranéen sont plus enclines à développer des projets imposants et accordés à l'idée d'un axe de circulation ininterrompu. Ces projets sont nés lors de la mise en œuvre des connexions à Madrid, c'est-à-dire dans le contexte de prospérité du début des années 2000 au cours duquel les villes, en particulier méditerranéennes, ont considérablement développé le secteur de la construction et les grands projets urbains[894]. Les gares méditerranéennes peuvent sembler former une catégorie particulière parce qu'elles se caractérisent par des projets le plus souvent associés à un processus de rénovation urbaine. Cette tendance s'observe dès la création de la gare de Séville Santa-Justa mise en service au moment de l'*Expo92*, dans la perspective de la création d'un nouveau quartier[895]. Il en va de même pour la gare de Saragosse dont le nouveau site et l'imposant bâtiment se situent entre la ville et l'emplacement de l'Exposition internationale de 2008.

Le choix d'une nouvelle gare comme mégaprojet urbain se traduit en particulier par l'appel à des architectes de renom international (Calatrava[896], Cruz y Ortiz, Ferrer, Gustafson-Porter...). En signant les gares, ils en font des symboles urbains. En outre, leur renom, perçu comme un label de qualité, contribue à une certaine circulation des modèles en Europe. Les projets espagnols actuels s'appuient ainsi sur les mêmes noms et les mêmes logiques que d'autres projets de gares mis en œuvre plus tôt dans d'autres pays, comme la gare de Liège-Guillemins en Belgique, dessinée par Santiago Calatrava, ou sur d'autres projets d'infrastructures comme le nouveau terminal de l'aéroport de Barcelone El Prat de Ricardo Bofíll ou encore la Cité des Arts et des Sciences de Valence, elle aussi conçue par Calatrava. Il s'agit de créer une œuvre architecturale en ville par le biais des gares AVE et d'entrer ainsi dans un club de villes possédant à la fois la grande vitesse et des équipements ou des bâtiments emblématiques d'une excellence métropolitaine. La gare est en cela un signal métropolitain. Cette politique se traduit par la mobilisation de budgets colossaux eu égard à la taille des villes (à titre

[894] N. Baron-Yellès, *L'Espagne aujourd'hui de la prospérité à la crise*, *op. cit.*

[895] Ibán Díaz Parra, « De periferia obrera a espacio central. Desarrollo urbano y promoción social del sector Santa Justa de Sevilla », *Espacio y Tiempo: Revista de Ciencias Humanas*, 2010, nº 24, p. 115-130 ; Eduardo Rodríguez Bernal, « El impacto del tendido ferroviario en la ciudad de Sevilla: la construcción y el desmantelamiento del dogal ferroviario. », Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2002 ; Víctor Fernández Salinas, « Las grandes transformaciones urbanas de Sevilla durante los años previos a la Exposición Universal », *Estudios Geográficos*, 1993, vol. 54, nº 212, p. 387-408.

[896] Santiago Calatrava est un architecte internationalement connu qui signe des bâtiments dans le monde entier, mais il est également d'origine valencienne.

d'exemple, Valencia Parque Central a un budget prévisionnel de 804 millions d'euros[897], tandis que Barcelona Sagrera devrait coûter près de 2 milliards d'euros)[898]. Les gares méditerranéennes semblent s'appuyer très largement sur le modèle des plus grandes villes espagnoles comme Madrid, avec la rénovation et de l'extension de la gare d'Atocha[899] en 1992 , ou Barcelone[900], dont le projet médiatique de la Sagrera peut apparaître comme un modèle de conception de gare souterraine visant une insertion parfaite dans le tissu urbain au moyen d'une coulée verte et de la création d'un quartier d'affaires censé apporter une nouvelle centralité. Par ailleurs, elles s'appuient sur l'expérience de grandes villes de l'Europe rhénane (en Allemagne, aux Pays-Bas, en Belgique notamment) auxquelles elles empruntent certains éléments par leur forme architecturale, leur implantation urbaine et leur multifonctionnalité. On assiste ainsi à une mise en scène monumentale des gares[901] qui apparaissent comme des géosymboles[902], c'est-à-dire comme des marqueurs territoriaux reconnaissables, non seulement à l'échelle urbaine, mais également aux autres échelles. Les gares fonctionnent comme un signe de reconnaissance d'une appartenance commune.

À l'échelle urbaine, Carmen Bellet et Aaron Gutiérrez proposent une typologie qui prend en compte le type de gare, sa place dans la ville, les projets urbains associés et la présence de tunnels pour les voies[903] (*cf. Figure 74*).

[897] Entretien avec Carlos Domingo Soler, mené à Valence le 23 mars 2011, non démenti pas Maria José García, responsable de la communication de VPC lors d'un entretien mené à la gare Joaquín Sorolla le 17 septembre 2013.

[898] D'après les chiffres donnés par Joan Balta, Directeur général de BSAV, lors d'une présentation du projet à Barcelone le 9 septembre 2013.

[899] Amalia Julián et Belén Guerrero, « Inauguración del AVE Madrid-Levante con una estación Madrid Puerta de Atocha renovada », *Vía libre*, 2011, nº 548, p. 23‑28 ; Mercedes Madrid Ramos et al., « Ampliación del Complejo Ferroviario de Atocha (FaseI) », *Hormigón y Acero*, 2014, vol. 65, nº 273, p. 169‑198.

[900] Francisco Javier Monclús Fraga, « El "modelo Barcelona" ¿una fórmula original? De la "reconstrucción" a los proyectos urbanos estratégicos (1979-2004) », Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 2002 ; Joan Trullén, « El modelo Barcelona de desarrollo económico-urbanístico: a la búsqueda de flexibilidad territorial" » dans Quim Brugué et Ricard Gomà (dir.), *Gobiernos locales y políticas públicas*, Barcelona, Ariel, 1998, p. 132-144.

[901] Jean-Jacques Terrin, Jean-Baptiste Marie et Stéphanie Leheis (dir.), *Gares et dynamiques urbaines: les enjeux de la grande vitesse = Railway stations and urban dynamics: high-speed issues: Barcelona, Lille, Lyon, Marseille, Rotterdam, Torino*, Marseille, Parenthèses, 2011, 217 p ; Jordi Borja et Zaida Muxí, *Urbanismo en el siglo XXI: una visión crítica: Bilbao, Madrid, Valencia, Barcelona*, Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya, 2004, 234 p.

[902] Joël Bonnemaison, « Voyage autour du territoire », *Espace géographique*, 1981, vol. 10, nº 4, p. 249‑262.

[903] C. Bellet et A. Gutiérrez, « Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XXI. La integración de la alta velocidad en el medio urbano », art cit.

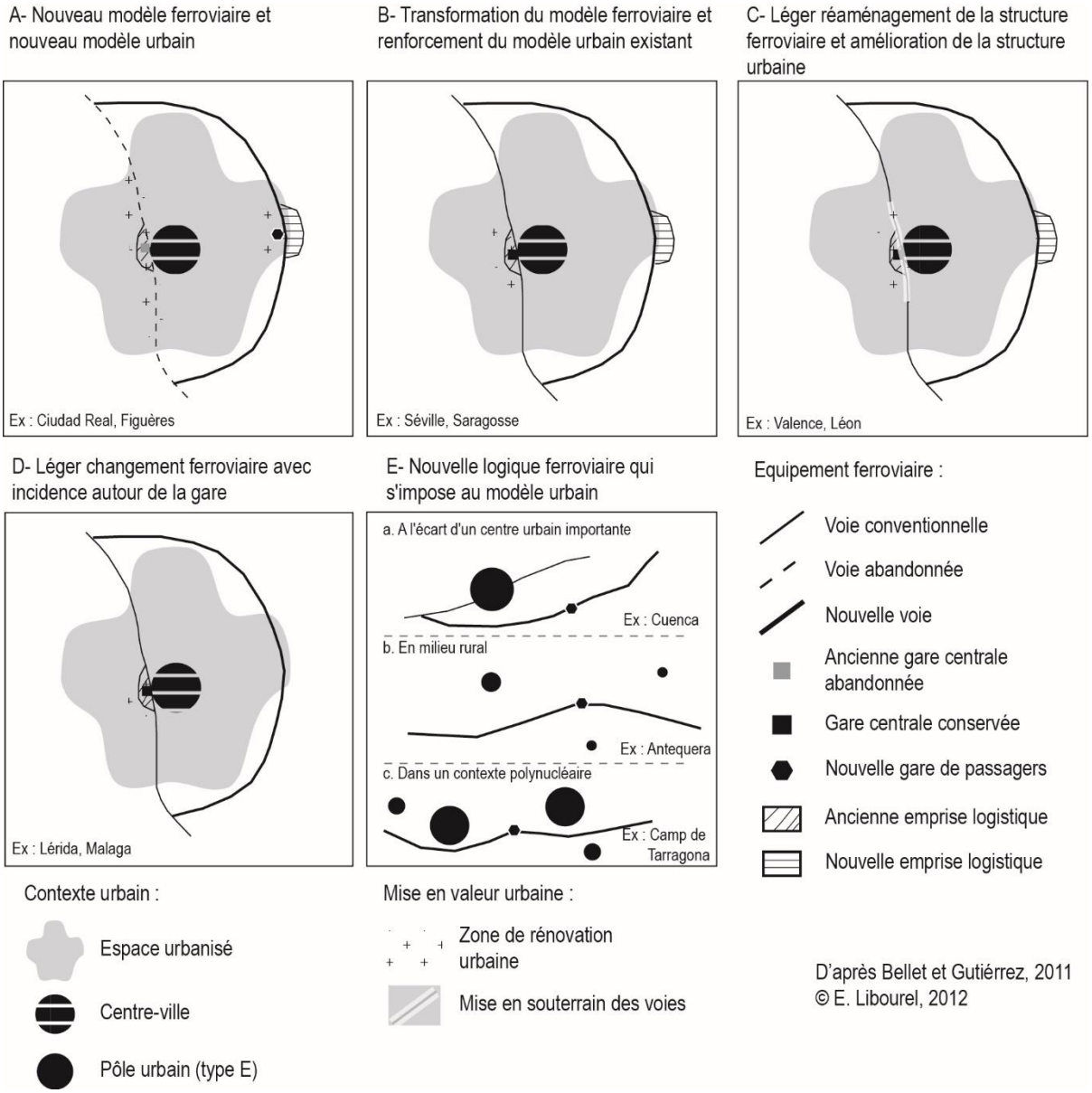


Figure 74- Typologie de l'insertion en ville des gares d'après Carmen Bellet et Aaron Gutiérrez

En ce qui concerne les gares situées en ville, deux cas de figure sont observés : soit la gare historique est rénovée, de même que le quartier de gare, soit une nouvelle gare est créée en périphérie de la ville, modèle moins répandu en Espagne qu'en France[904]. En revanche, les terrains anciennement voués à la logistique et au fret font toujours l'objet d'opérations de requalification urbaine, et les activités liées au transport de marchandises sont repoussées à la marge du tissu urbain, sur un contournement ferroviaire systématiquement mis en place pour délester le centre-ville d'un trafic source de nuisances. Le cas des gares périphériques est assez différent, puisqu'il ne suppose pas une requalification d'infrastructures existantes. Trois

[904] Armando Ortuño Padilla et al., « High-speed train territorial impact in French and Spanish medium cities with stations located in the outskirts », Paris, 2014.

possibilités se dessinent : l'implantation d'une gare à quelques kilomètres d'une ville importante, comme à Cuenca, à mi-parcours entre deux villes, comme entre Tarragone et Reus (gare de Camp de Tarragona), ou en milieu rural à égale distance de plusieurs noyaux urbains, comme la gare AVE d'Antequera-Santa-Ana.

Cette typologie montre que les gares à grande vitesse traduisent des logiques urbaines différentes. On peut les rapprocher de rôles différents dévolus aux gares dans la ville. Certaines d'entre elles remplissent principalement une fonction de desserte du territoire, que ce soit en centre-ville comme pour les gares de Lérida et de Malaga, aux limites du tissu urbain comme à Figuères ou à Ciudad Real, ou en périphérie comme à Cuenca ou à Guadalajara. Cette fonction de desserte peut être modulée en fonction des flux attendus, plus ou moins spécialisés : à Malaga par exemple, la gare a un rôle de porte d'entrée touristique, tandis qu'à Ciudad Real elle accueille principalement des navetteurs travaillant à Madrid. Toutefois, certaines gares ont une fonction supplémentaire de renforcement de la centralité urbaine : ce sont notamment celles qui associent au nouvel équipement d'importantes opérations d'urbanisme comme à Séville ou à Saragosse. Enfin, les plus grands projets de gares peuvent avoir une fonction de phare, de marqueur spatial participant de l'identité de la ville, comme c'est le cas à Barcelone ou à Valence notamment. Or cette fonction supplémentaire de la gare repose sur l'argumentaire du corridor méditerranéen, mobilisé de différentes manières en fonction de la position des villes dans la hiérarchie urbaine et en fonction de la dimension de leurs projets.

1.2.2 Des métropoles en miroir au prisme de leurs gares : Barcelona Sagrera et Valencia Parque Central

Les gares jouent, dans les métropoles méditerranéennes espagnoles, le rôle de phares, c'est-à-dire d'objets clairement identifiables qui indiquent le statut de la ville. Ce rôle est d'autant plus important que les métropoles littorales sont prises dans une relation triangulaire dans laquelle Madrid, quoiqu'en-dehors du corridor méditerranéen, joue le rôle ambigu de repoussoir (car elle représente l'autorité étatique et la centralité nationale) et de modèle (en raison de son statut de capitale). La question des gares est donc emblématique de la compétition qui existe entre métropoles espagnoles et de la charge symbolique investie dans les gares.

Barcelone et Valence, deuxième et troisième villes du pays, sont en concurrence avec Madrid sur tous les plans, et en particulier sur celui de l'influence politique. La particularité du modèle espagnol de dévolution variable de compétences aux autorités locales exacerbe en effet cette rivalité d'influence. Capitales de Communautés autonomes, elles sont au centre d'un système territorial associé à la revendication d'une plus grande autonomie économique et décisionnelle. Dans ce contexte, l'enjeu de la liaison à grande vitesse avec la capitale nationale a été un élément important pour chacune de ces villes. L'arrivée de l'AVE, respectivement en 2008 à Barcelone et 2010 à Valence, a été l'occasion d'affirmer leur dimension métropolitaine, économique et politique, matérialisée par un nouvel équipement et un nouveau service modernes et prestigieux. Dès lors, la volonté de se doter de la gare la plus belle, la plus grande et la plus moderne possible est devenue centrale dans les politiques d'aménagement urbain. Deux mégaprojets[905] de pôles d'échanges multimodaux voient alors le jour, dans une logique ambiguë de concurrence avec Madrid, qui est à la fois le repoussoir et le paradigme ultime. En effet, Barcelone comme Valence empruntent à la capitale nationale leur modèle de développement ferroviaire, avec des projets qui comprennent un tunnel permettant de traverser la ville (comme entre Atocha et Chamartín à Madrid), une gare en souterrain (comme l'extension d'Atocha, en-dessous du niveau de base de la ville), la construction d'un quartier d'affaires (comme celui qui entoure la gare de Chamartín), la rénovation des infrastructures existantes à l'occasion de l'arrivée de l'AVE (comme cela a encore été le cas à Atocha). Il s'agit donc de mettre à profit l'arrivée de la grande vitesse pour se doter non seulement d'une nouvelle gare, dont le modèle est à la fois madrilène et européen, mais plus encore d'une incarnation à la fois concrète et symbolique de la modernité métropolitaine.

Enfin, les mégaprojets de gare de Barcelone et de Valence se répondent l'un l'autre. La gare de Barcelona-Sagrera, qui devrait ouvrir en 2017[906], a été planifiée dès les Jeux Olympiques de 1992, pensée comme le point d'aboutissement de la restructuration urbaine lancée à cette occasion autour de nouvelles centralités[907]. Le projet de nouveau pôle d'échanges, dans un quartier jusqu'alors dépourvu de lieux de centralité, s'accompagne du creusement d'un tunnel

[905] H.T. Dimitriou, J.E. Ward et P.G. Wright, « Mega transport projects—Beyond the 'iron triangle' », art cit ; Alfons van Marrewijk et al., « Managing public–private megaprojects: Paradoxes, complexity, and project design », *International Journal of Project Management*, 2008, vol. 26, nº 6, p. 591-600.
[906] D'après Joan Balta, Directeur général de BSAV, lors d'un entretien réalisé à Barcelone le 13 novembre 2013.
[907] J.-P. Carrière, *Villes et projets urbains en Méditerranée*, *op. cit.*

ferroviaire permettant aux trains de traverser la ville[908], ainsi que d'importants travaux de rénovation urbaine. Une coulée verte – dont la réalisation sera confiée aux cabinets Alday Jover, RCR et West8 – doit permettre d'améliorer la qualité de vie et la continuité urbaine, tandis qu'au-dessus de la gare souterraine un pôle d'activités tertiaires doit voir le jour (*cf. Figure 75*). Ce projet est celui d'une nouvelle centralité métropolitaine[909] qui répond à la fois aux objectifs de la ville de Barcelone en matière d'activités et d'attractivité, et à ceux d'ADIF, dont la politique est de couvrir les frais liés à la construction d'une nouvelle gare par la valorisation foncière des emprises laissées libres par les travaux.

Figure 75- Coupes du projet Sagrera

Source : *Barcelona Sagrera Alta Velocidad*[910]

La gare de la Sagrera sera souterraine pour l'essentiel, avec une séparation des trafics sur plusieurs niveaux de sous-sol. Au-dessus, des tours – qui ne seront pas réalisées par la société BSAV mais dont les emprises doivent être vendues à des investisseurs – devraient être réalisées pour créer une nouvelle centralité.

Toutefois, le projet de la Sagrera, dont les travaux sont en cours, a pris un retard considérable. L'inauguration de la gare aurait dû accompagner l'arrivée de l'AVE en 2008, puis la mise en service commerciale de la LGV Barcelone-Perpignan en 2013, mais elle a vu son échéance repoussée à plusieurs reprises. Actuellement, elle est prévue pour 2017, mais le manque de financements et l'état d'avancement des travaux (*cf. Photographie 10*) permettent de penser que ceux-ci pourraient prendre de nouveaux retards. En outre, la gare de Sants a été rénovée pour accueillir l'AVE et dispose elle aussi d'un tunnel traversant, si bien que Barcelone est

[908] Le creusement du tunnel de la Sagrera, qui passe à quelques mètres à peine des fondations de la Sagrada Familia, a provoqué des débats sur sa pertinence en raison des risques qu'il faisait courir au monument.
[909] Jean-Jacques Terrin, Jean-Baptiste Marie et Stéphanie Leheis (dir.), *Gares et dynamiques urbaines*, *op. cit.*
[910] BSAV, *Barcelona Sagrera Alta Velocidad*, Barcelona, plaquette de présentation, 2015.

déjà dotée d'un pôle d'échanges multimodal fonctionnel[911]. Or le projet de la Sagrera est au départ destiné à accueillir la grande vitesse à Barcelone dans la perspective de l'ouverture de la liaison avec les LGV françaises. La connexion avec la France étant désormais assurée, la raison d'être de la gare de la Sagrera n'existe plus. Enfin, le projet devait être le fer de lance de Barcelone dans la revendication d'un corridor méditerranéen à grande vitesse. Or le corridor a désormais une vocation clairement affirmée pour le transport de fret, mettant là aussi le projet de la Sagrera sur la touche, à contretemps de la constitution du réseau.

Photographie 10- Chantier de la Sagrera en septembre 2013

© E. Libourel, 2013

Le chantier de la gare de la Sagrera montre en 2013, à côté des voies en fonctionnement, la tranchée devant accueillir les nouvelles voies souterraines qui seront à terme recouvertes par les bâtiments de la gare et par une coulée verte.

Valence a entrepris un projet sur le même modèle et s'est largement inspirée des ambitions barcelonaises. Troisième ville du pays, capitale de la Communauté valencienne, port d'envergure internationale, elle peut prétendre au statut de métropole nationale et figure comme nœud du réseau dans certains rapports de la Commission[912]. Toutefois, Valence a un rayonnement moindre et est économiquement en retrait. Ayant accueilli la Coupe de l'America en 2007 et 2010 ainsi que des compétitions de Formule 1 de 2008 à 2012, et ayant pratiqué depuis les années 1970 de vastes opérations de renouvellement urbain, la ville inscrit son projet de gare dans la continuité d'une tradition marquée par de grandes réalisations.

[911] Le jumelage de la Gare de Lyon à Paris et de la gare de Barcelona Sants, annoncé le 20 avril 2015, quelques mois après la création de la desserte directe Paris-Barcelone est un révélateur de la vocation de la gare actuelle de Barcelone à accueillir les trains en direction de la France, au moins à moyen terme.

[912] Parlement européen, « Décision n°1692/96/CE de Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport », art cit ; Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.*

Parque Central est à la fois un projet de gare souterraine, de parc de 23 hectares (confié au cabinet d'architectes Gustafson-Porter) et de quartier d'affaires[913] (*cf. Figure 76*). Il rejoint en cela le modèle de la Sagrera.

Figure 76- Vue du projet de Valencia Parque Central
Source : Gustafson Porter et Valencia Parque Central[914]

Les travaux projetés n'ont pas commencé et Parque Central semble être un projet avorté avant même sa mise en œuvre, en dépit de l'optimisme affiché de la Société VPC qui continue son activité dans ses bureaux de la gare Joaquín Sorolla et travaille toujours au règlement des acquisitions foncières nécessaires pour le projet[915]. En effet, en 2013 comme en 2015, aucun aménagement n'a encore été mis en place (*cf. Photographie 11*).

La situation actuelle est marquée par la dualité entre la gare historique, la Estació del Nord, maintenue pour les trains conventionnels, et la gare AVE Joaquín Sorolla, pensée comme provisoire et construite dans des matériaux démontables à l'écart du centre-ville (*cf. Photographie 12*). Rien ne permet d'affirmer que la situation ne puisse pas se pérenniser, en dépit de l'échec de planification qu'elle représenterait. En effet, alors que Rita Barberá Nolla, Maire de Valence depuis plus de 20 ans qui était à l'initiative du projet, a perdu son siège lors des élections de 2015 dans l'éclatement d'un scandale de corruption, les investissements à consentir pour réaliser Parque Central semblent trop importants dans le contexte actuel de

[913] E. Libourel, *L'insertion de Valence dans le corridor ferroviaire méditerranéen. Stratégies multiscalaires et aménagement urbain*, *op. cit.*
[914] Gustafson Porter et VPC, *Valencia Parque Central*, Valencia, VPC, 2011, 39 p.
[915] D'après un entretien avec Maria José García, responsable de la communication de VPC, réalisé à Valence le 17 septembre 2013.

restrictions budgétaires. La persistance de ce projet jusqu'à présent par le biais de la société VPC témoigne d'une fuite en avant dans une ambition métropolitaine qui souffre de la crise, mais la récente victoire de *Compromís* aux élections municipales de mai 2015, qui marque une rupture nette avec le gouvernement de Rita Barberá, pourrait changer la donne. L'objectif affiché de la nouvelle équipe est de revoir les priorités de la ville, notamment en termes de dépenses publiques.

Photographie 11- L'emprise de Parque Central en septembre 2013

© E. Libourel, 2013

Vue vers le nord, prise de la passerelle traversant les voies. À gauche, les voies aux standards européens mènent vers la gare AVE Joaquín Sorolla ; à droite, les voies à gabarit ibérique mènent vers la gare centrale historique.

Photographie 12- Les deux gares de Valence

© E. Libourel, 2011

(a) La Estació del Nord, gare historique moderniste construite par l'architecte Demetrio Ribes, accueille actuellement l'essentiel du trafic conventionnel, national et régional, à l'exception de l'Euromed.

(b) La gare Joaquín Sorolla, construite pour accueillir l'AVE à titre provisoire, reçoit également l'Euromed sur des voies conventionnelles, afin d'avoir des services suffisamment abondants.

Les gares de Barcelona Sagrera et de Valencia Parque Central, l'une dont les travaux ne cessent de se prolonger et la seconde dont la réalisation concrète n'a pas commencé, sont très comparables dans leurs ambitions et dans leurs structures. Les maîtres d'ouvrage de ces deux projets sont des sociétés d'économie mixte associant le gouvernement central, la Communauté autonome, la ville, ADIF et Renfe : Barcelona Sagrera Alta Velocidad et la Société Valencia Parque Central fonctionnent sur le même modèle. Néanmoins, ces deux gares sont mises en œuvre avec des moyens très différents. La puissance financière et politique de Catalogne a permis le lancement des travaux et des rallonges budgétaires successives.

Ces gares sont ainsi le reflet d'une compétition urbaine qui se joue sur plusieurs plans, notamment politique, mais aussi sportif, culturel, touristique, monumental… Il existe un jeu de miroirs entre Barcelone, Valence et Madrid, tant du point de vue politique que de celui des modèles de gares. Les projets métropolitains des villes méditerranéennes se trouvent pris dans les temporalités parfois contradictoires de la planification européenne, de la construction d'un réseau national à grande vitesse et des agendas d'aménagement urbain.

1.2.3 Des gares pour exister dans le réseau : l'AVE comme mode de transport ou comme projet urbain ?

Hormis les grands projets phare de Barcelone et de Valence, assis sur le statut de capitale régionale et de métropole de ces deux villes, il existe des projets de gares à grande vitesse dans des villes moyennes, voire petites, qui répondent à des objectifs différents. Il s'agit d'une part d'un objectif de desserte du territoire, et d'autre part d'un objectif politique : exister sur le nouveau réseau d'AVE. Cette logique peut être perçue comme une manière d'occuper une place sur le futur corridor, ou au contraire comme une manière de compenser l'absence de réalisation du corridor par l'obtention d'un autre équipement. En ce sens, les gares revêtent une « valeur assurantielle »[916] pour les villes contre un possible déclin économique et politique.

Les villes moyennes sont en effet à la recherche d'une connexion effective à un réseau performant avec d'autant plus d'acuité qu'elles ne sont pas les principaux pôles de leur région

[916] Aurélie Delage, *La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle. Le retournement de valeur dans les projets urbains de quartiers de gare, à Saint-Étienne Châteaucreux et Liège Guillemins (Belgique)*, Thèse de doctorat, Université Lumière-Lyon II, Lyon, 2013, 540 p.

et ne sont donc pas à ce titre considérées comme des nœuds naturels du réseau. Si Castellón, Tarragone ou Alicante sont des capitales de province, elles demeurent nettement en retrait par rapport à leurs capitales régionales[917]. Dès lors, leur desserte par le réseau national est souvent de moins bonne qualité. C'est sur ces arguments que Tarragone a obtenu d'être placée sur le tracé de la LGV Madrid-Barcelone, en dépit du détour ainsi provoqué. De même, Castellón, Alicante et Murcie, ont été placées sur le tracé de la LGV Madrid-Levante, comme des extensions ou des variantes de la ligne principale aboutissant à Valence. D'autre part, cette inclusion dans les projets de radiales à grande vitesse peut apparaître comme une mesure d'équité visant à relier l'ensemble des capitales de province, tout autant que comme une manière de les désolidariser et, ainsi, de casser l'axe méditerranéen. En effet, en plaçant Tarragone sur la ligne de Barcelone et Castellón sur celle de Valence, chacune de ces deux villes se voit dotée d'une connexion à grande vitesse, mais privée d'une liaison avec sa voisine. Ces villes sont donc au centre de l'enjeu politique national du corridor méditerranéen comme alternative au réseau radial.

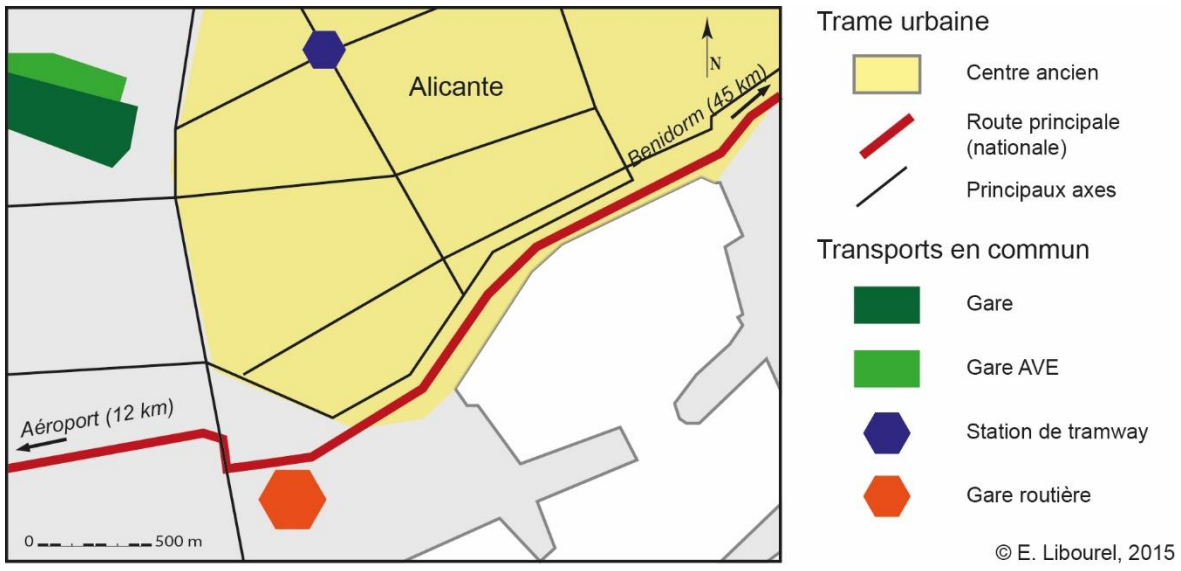
Photographie 13- Gare AVE « provisoire » d'Alicante

© E. Libourel, 2013

La gare AVE d'Alicante, accolée à la gare historique, accueille en juin 2013 les premiers trains à grande vitesse. Comme à Valence, elle est faite de matériaux démontables et a vocation à disparaître à terme, même si elle semble vouée à durer dans le temps.

[917] Si José Maria Aznar avait proposé de relier certaines capitales de province en AVE (notamment dans les régions de l'ouest), ce sont toutes les capitales de Communautés autonomes que José Luís Zapatero a annoncé vouloir relier à Madrid par la grande vitesse.

À l'échelle urbaine, l'inclusion de ces villes dans le réseau se traduit par l'adaptation des gares à l'accueil de l'AVE, comme c'est le cas à Alicante, ou par la création de nouvelles gares, le plus souvent à l'extérieur du noyau urbain, comme c'est le cas entre Requena et Utiel. Contrairement aux projets des plus grandes villes, les investissements sont plus limités et les ambitions plus restreintes. Partant du constat d'une mauvaise connexion entre la gare et le tissu urbain, ainsi qu'entre les grandes lignes et les transports urbains, le projet initial de gare AVE d'Alicante prévoyait une mise en souterrain d'une partie de l'infrastructure afin de la connecter au réseau de tramway et de réorganiser le parvis. En juin 2013, Alicante a reçu l'AVE et a inauguré l'extension provisoire de sa gare, moins spectaculaire que prévu, et dont les travaux n'étaient pas totalement terminés. La gare AVE est en réalité une halle adossée à la gare historique (*cf. Photographie 13*), dont les voies ont simplement été reculées.



Carte 44- Manque d'interconnexion des transports à Alicante

À l'extérieur, les accès n'ont pas été améliorés, pas plus que la connexion intermodale, puisque l'arrêt de tramway le plus proche (Luceros) se situe à plus de 10 minutes de marche. Or c'est à partir de cette station que les différents quartiers de la ville sont reliés, ainsi que certaines stations balnéaires, dont Benidorm. La gare routière est, elle aussi, à distance de la gare ferroviaire, qui n'a pas non plus de liaison avec l'aéroport. Ce manque de relation entre les différents modes (*cf. Carte 44*), en particulier ceux qui permettent aux touristes de se déplacer aisément d'un lieu à l'autre, est contradictoire avec le projet initialement développé ainsi qu'avec les attentes du secteur touristique, pilier de l'économie de la région d'Alicante.

Photographie 14- Vacuité de la gare de Requena-Utiel

© E. Libourel, 2012

Dans la gare, les panneaux d'affichage annoncent très peu de trains : la gare ne compte en 2012 que 7 services par jour. Le cliché a été pris un jour de semaine, en milieu de journée.

Il existe également des villes plus petites qui, voulant tirer profit de la desserte ferroviaire à grande vitesse offerte par la ligne Madrid-Levante, font pression sur le gouvernement pour obtenir leur gare. Ainsi, les villes de Villena (35 000 habitants) et d'Elche (230 000 habitants), situées à une quarantaine de kilomètres d'Alicante, ont également obtenu d'être des gares sur le tracé de la nouvelle ligne d'AVE. Chacune de ces villes revendique la polarisation d'un territoire important. L'argument de l'équité territoriale a été mis en avant, ainsi que celui des activités industrielles présentes dans les agglomérations des deux villes. On est là dans le cas de gares AVE dont le rôle est certes la desserte d'un territoire, mais est surtout politique. Dans ce cas, c'est avant tout une production de discours sur la ville et un rapport de forces politique qui a mené à faire des arbitrages et à choisir d'implanter 3 gares dans un périmètre restreint plutôt que de désigner une ville nodale au détriment de deux autres villes. Or la gare de Villena, située à plusieurs kilomètres du centre-ville, est relativement mal desservie, et le service de bus qui assurait la liaison avec le centre a été interrompu, faute d'une demande suffisante. Dans cette logique de gares accordées à au nom de l'équité territoriale, la gare AVE de Requena-Utiel, située entre les deux villes (Requena compte environ 20 000 habitants et Utiel seulement 12 000 habitants) a été concédée au nom de la desserte du territoire, mais elle n'accueille que très peu de voyageurs à cause de la faible

densité de la zone desservie et de sa localisation excentrée (*cf. Photographie 14*). Depuis ces deux villes, le service de trains régionaux est moins onéreux et plus efficace.

Ainsi, ce sont précisément les villes petites et moyennes, qui n'appartiennent pas à la catégorie des métropoles importantes en Espagne et *a fortiori* en Europe, qui mettent le plus l'accent sur leurs projets de gares et dont les élus se mobilisent pour apparaître comme des acteurs de premier plan du corridor méditerranéen. La gare apparaît comme un point de cristallisation du rapport de forces entre le corridor méditerranéen et le développement du réseau axial. En effet, pour les principales métropoles, les nouvelles gares représentent la possibilité d'une fonction nodale au contact du réseau radial et de l'axe littoral. Pour les villes moyennes ou petites, le même argumentaire est parfois mobilisé dans un contexte différent. L'obtention d'une gare AVE peut être considérée comme une compensation aux retards de réalisation du corridor méditerranéen, voire comme un moyen d'arrimer les villes desservies à Madrid.

1.3 L'ancrage du corridor à l'échelle urbaine : territorialisation politique et économique par les gares

Les gares AVE sont chargées d'un poids politique dans le débat sur le corridor méditerranéen. Elles permettent de poser la question de la place des villes littorales dans le réseau espagnol et la question de leur caractère nodal. Les acteurs locaux – municipalités, agences d'urbanisme et secteur touristique – sont les premiers à appuyer la grande vitesse au nom de la visibilité, de l'image et du rayonnement censés conférer à la ville un statut de métropole[918]. En effet, en tant que porte d'entrée et que nœud de transport – mais aussi de plus en plus lieu de commerce et de services – la gare est un haut-lieu de la ville et focalise l'attention sur elle.

1.3.1 La question des gares et sa politisation

La grande vitesse ferroviaire a un rôle majeur dans la gouvernance territoriale car elle apparaît comme l'enjeu le plus visible, dégageant l'image de marque la plus positive et mobilisant le plus largement les acteurs locaux. Cette place centrale dans les processus de prise de décision

[918] Joan Romero González et Joaquín Farinós Dasí, « Cities and Urban and Metropolitan Regions in Spain: A New Agenda in a Global Context » dans João Seixas et Abel Albet (dir.), *Urban Governance in Southern Europe*, Farnham, Ashgate, 2012, p. 123-148.

au niveau national, contrastant avec le caractère marginal du transport de passagers dans les RTE-T comme dans les derniers développements des documents de programmation espagnols, est liée à l'investissement symbolique qu'elle revêt pour les différents acteurs.

Lors d'événements comme l'inauguration d'une gare AVE, l'ensemble des acteurs institutionnels aux différents échelons se rassemblent. C'est le cas à Valence en 2010 (*cf. Photographie 15*) ou encore à Alicante en 2013 (*cf. Photographie 16*). Toutefois, l'unité de façade réunissant tous les échelons ne doit pas occulter des dissensions importantes nourries par des crises politiques régionales et locales. Ainsi, dans la Communauté valencienne, les dirigeants PP sont désormais visés par des scandales politiques, tandis que la Maire d'Alicante, écartée de l'inauguration de l'AVE, est accusée de corruption.

Photographie 15- Inauguration de la gare AVE Joaquín Sorolla de Valence (décembre 2010)

Lors de l'inauguration, la photo officielle comprend (de droite à gauche) : Francisco Camps, Président de la Communauté valencienne, Esperanza Aguirre, Présidente de la Communauté autonome de Madrid, le Roi Juan Carlos, José Luís Zapatero, Président du Gouvernement, José Blanco, Ministre des Transports, Leire Pajín, Ministre de la Santé et Sénatrice au Parlement valencien, Mariano Rajoy, chef de file du PP, Alberto Ruiz Gallardón, Maire de Madrid, Rita Barberá, Maire de Valence[919].

[919] « Esperanza Aguirre acude a la inuguración del AVE Madrid-Valencia, junto a los Reyes », *La Voz Libre*, 18 déc. 2010.

Photographie 16- Inauguration de la gare AVE d'Alicante (juin 2013)

Lors de l'inauguration de la gare AVE d'Alicante, sont présents (de droite à gauche) : María Dolores De Cospedal, Présidente de Castille-La Manche et Secrétaire générale du PP (présente parce que la LGV Madrd-Alicante possède une gare à Albacete, dans sa région), Ana Pastor, Ministre des Transports, Mariano Rajoy, Président du Gouvernement, le Prince Philippe, Alberto Farbra, ¨Président de la Communauté valencienne[920].

La politisation qui fait des gares les objets d'un corridor méditerranéen particulièrement consensuel, s'impose donc jusqu'à la crise parce que les gares sont associées à une image positive. Or leur image n'est désormais plus la même et ces projets se heurtent désormais à des oppositions. La contestation qui émerge face aux mégaprojets prend peu à peu de l'ampleur, même si elle ne vise pas spécifiquement l'objet gare. Elle est d'abord une contestation des investissements de prestige colossaux consentis pour l'ensemble du réseau à grande vitesse, et en particulier pour la construction de lignes dont la rentabilité est douteuse. Corolairement, l'investissement de la part de collectivités locales surendettées dans des équipements prestigieux est rapproché par ses détracteurs – qu'ils soient citoyens espagnols

[920] « El AVE llega a Alicante », *El Mundo*, 17 juin 2013.

ou institutions européennes – du peu de moyens investis pour améliorer les conditions sanitaires, éducatives et sociales de la population locale[921].

Ces projets nourrissent en outre les accusations plus générales de mauvaise gestion à l'encontre des autorités, notamment en matière d'infrastructures de transport. Par exemple, une fausse inauguration de l'aéroport de Castellón a été organisée par des opposants au projet. Ces derniers ont lancé des avions en papier pour protester contre les investissements consentis à un équipement qui n'a jamais ouvert ses pistes[922].

Photographie 17- Manifestations lors de l'inauguration à Alicante

© E. Libourel, 2013

Au moment de l'arrivée du premier AVE à Alicante, des manifestations avaient lieu sur le parvis de la gare pour des motifs différents. On y comptait notamment les revendications d'Elche, qui revendiquait sa desserte à grande vitesse, une manifestation républicaine protestant contre la présence du Prince Philippe, et des opposants aux grands investissements en matière d'infrastructures au nom de la priorité qui devrait être accordée à d'autres secteurs.

Dans le domaine des infrastructures ferroviaires, un exemple révélateur de la contestation de certains grands projets est fourni par l'arrivée de l'AVE à Alicante, le 17 juin 2013. L'organisation de l'inauguration a dû être revue au dernier moment pour en faire une

[921] « Críticas a las grandes inversiones en infraestructuras de escasa utilidad », *La Nueva España*, 2 août 2013 ; Pau Collantes, « Bruselas dice que el sistema de protección social en España es "claramente ineficaz" », *El Diario*, 2 mai 2015 ; Ana Moriyón, « «Sin inversiones en infraestructuras no es posible el desarrollo económico» », *El Comercio*, 19 mai 2015.
[922] Lorena Ortega, « Un aeropuerto para protestar », *El País*, 30 janv. 2012.

cérémonie à huis-clos et rapide et non un événement public comme cela était initialement prévu. Le Prince Philippe, le Président du Gouvernement, la Ministre des Transports et les principales autorités régionales et locales étaient présents, mais sur fond de crise marquée par des manifestations républicaines, et des protestations contre le gaspillage de l'argent public, mais aussi les revendications de la ville d'Elche pour obtenir une gare AVE. La cérémonie d'inauguration s'est déroulée à l'intérieur, a été écourtée et la Maire de la ville, accusée de corruption, a été tenue à l'écart[923]. Les différentes manifestations devant la gare au moment de l'inauguration, au nom d'intérêts différents et avec des objectifs divergents (*cf. Photographie 17*), montre la fragmentation de l'opinion publique vis-à-vis des grandes infrastructures de transport dans un moment de crise politique et économique.

1.3.2 La question des gares dans le contexte économique

Malgré les contestations qui s'expriment, la grande vitesse conserve une image globalement positive sur le plan politique comme sur le plan économique. Les acteurs publics et privés des villes littorales s'emparent en effet de cette thématique. À titre d'exemple, la ville de Gandía, située à environ 50 km au sud de Valence, en coopération avec les principaux acteurs du tourisme (fédérations hôtelières et agences de voyages essentiellement), lance dès 2010 une campagne publicitaire (*cf. Figure 77*) qui met en scène un train à grande vitesse Talgo – très facilement identifiable – longeant la plage. Cette image a été publiée au moment où le premier AVE arrive à Gandía, en provenance de Madrid[924], par des voies conventionnelles (grâce à la technologie des échangeurs d'écartement des essieux, certains trains peuvent circuler sur les deux réseaux), à vitesse réduite. L'affiche synthétise la revendication d'accessibilité et de modernité formulée par cette ville. Aucune desserte par la LGV n'est prévue pour cette station balnéaire dans les différents plans d'infrastructures, mais plus qu'un moyen de transport, l'AVE est ici mis en scène comme un facteur de compression des distances-temps et comme un support de développement touristique.

[923] Ezequiel Moltó, « Rajoy esquiva a Castedo en la inauguración del AVE a Alicante », *El País*, 17 juin 2013.
[924] SaforGuía, *La alta velocidad llega a Gandía*, http://www.saforguia.com/noticias/tabid/358/titular/la_alta_velocidad_llega_a_gandia_/idnoticia/26333/default.aspx , 18 avril 2011, (consulté le 13 mars 2015) ; SaforGuía, *Gandia Protur diseña paquetes turísticos para aprovechar la llegada del AVE a Valencia*, http://www.saforguia.com/noticias/tabid/358/titular/gandia_protur_dise%C3%B1a_paquetes_tur%C3%ADsticos_para_aprovechar_la_llegada_del_ave_a_valencia__/idnoticia/25260/default.aspx , 23 décembre 2010, (consulté le 28 septembre 2014).

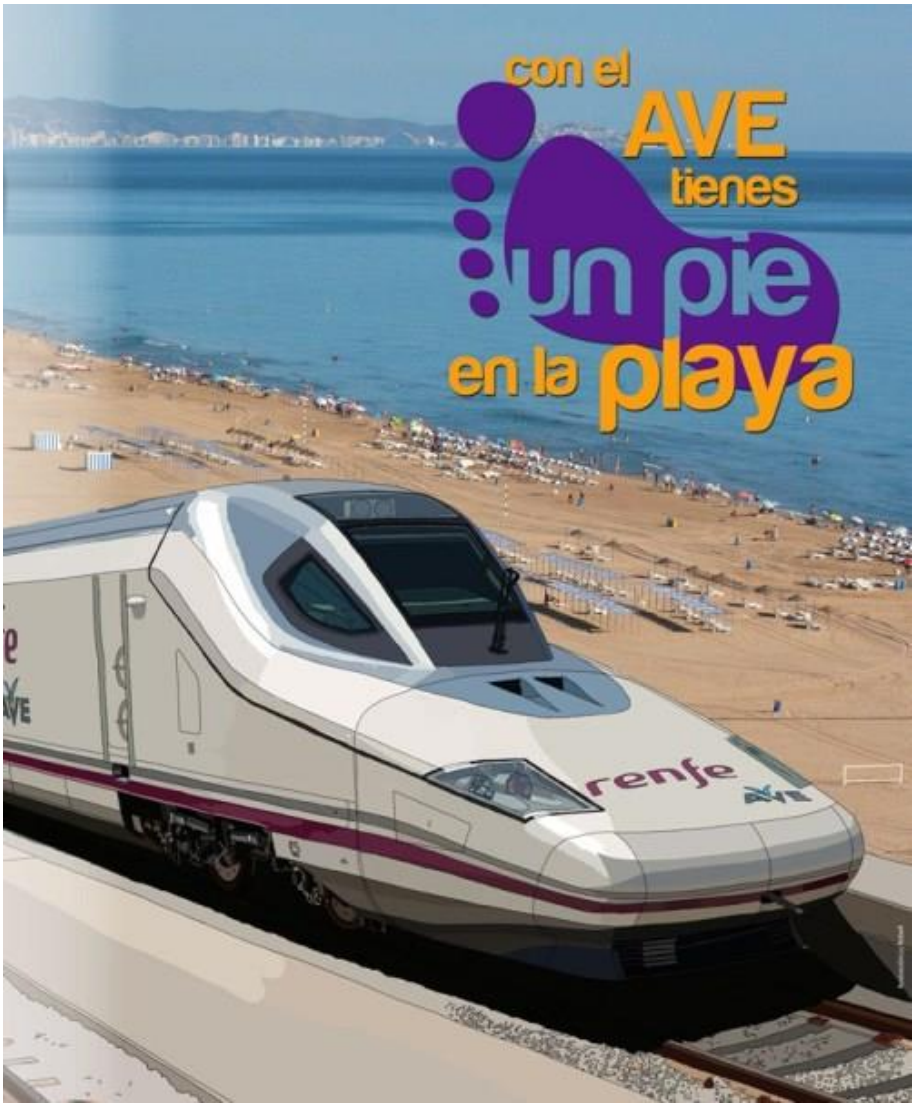


Figure 77- Affiche publiée par la Mairie de Gandía en 2010

Source : Safor Guía[925]

L'enthousiasme suscité par la grande vitesse s'est heurté depuis la fin des années 2000 à la crise économique. À Valence, la municipalité a œuvré durant plusieurs décennies à la rénovation de la ville pour atteindre le niveau d'attractivité que la capitale régionale souhaitait avoir. Or des analyses récentes montrent que la politique de prestige menée par la ville, qui a accédé au rang de métropole touristique attirant des voyageurs plus aisés et plus exigeants que le simple « *sol y playa* », n'est plus soutenue par les citoyens, suite à la prise de conscience que les habitants de Valence étaient laissés en marge des investissements consentis et

[925] Victor-José Viciano Climent, *En tren de Gandía a Madrid*, http://tramtrendelacostablanca.blogspot.fr/2011/12/en-tren-de-gandia-madrid.html , 27 décembre 2011, (consulté le 13 mars 2015) ; SaforGuía, « Gandia Protur diseña paquetes turísticos para aprovechar la llegada del AVE a Valencia », art cit.

n'étaient pas au centre des équipements créés[926]. En témoigne la Cité des Arts et des Sciences, aujourd'hui partiellement fermée, qui peine à attirer du public. Cette situation est moins flagrante à Barcelone, où la crise économique s'est moins directement traduite dans une baisse de la fréquentation et qui reste une plaque tournante du trafic de voyageurs dans la Péninsule ibérique[927]. Toutefois, quoiqu'elle affiche un certain optimisme officiel, la société Barcelona Sagrera Alta Velocidad qui gère le projet de gare reste prudente quant à la possibilité de trouver des acquéreurs pour l'ensemble des bâtiments de bureaux et logements privés prévus dans l'emprise du chantier et censés permettre de rembourser l'investissement initial[928].

Par ailleurs, la crise s'est notamment traduite par l'éclatement de la bulle immobilière et la crise du *ladrillo*, c'est-à-dire du secteur de la construction, appuyé notamment sur le système de prêt des caisses d'épargne[929]. La construction rapide de biens immobiliers en grande quantité par le secteur public comme par le secteur privé ont été mises en cause comme l'une des raisons de la crise et à ce titre, la question des grands équipements comme les gares à grande vitesse, mégaprojets coûteux mais pas nécessairement rentables, commence à être pointée du doigt. Pourtant, dans le même temps, les autorités urbaines de Barcelone et de Valence, mais également d'Alicante, Villena, Requena, etc. confirment ces projets et en font dans leur discours un élément de sortie de crise. Les gares représentent à leurs yeux un double avantage : parce qu'elles constituent une possibilité de relance de l'activité par l'investissement public d'une part, parce qu'elles sont perçues comme un facteur d'attractivité notamment pour les fonctions tertiaires supérieures, touristiques et commerciales d'autre part. Cette dialectique paradoxale entre la gare et la crise traduit plusieurs éléments. Le premier est une certaine volonté politique de se raccrocher à un projet censé être moteur, la gare étant considérée comme un facteur de développement et d'attractivité essentiel à l'image de la ville et propre à favoriser la venue d'un plus grand nombre de visiteurs, voire d'entreprises attirées par un cadre de vie littoral agréable et bien relié à la capitale. Le second élément est la difficulté à reconnaître la crise d'un modèle fondé sur les grands projets comme à Valence. Le

[926] B. Santamarina Campos, « La Ciudad suplantada. Percepciones sobre los nuevos imaginarios (turísticos) de la ciudad de Valencia », art cit.
[927] *Estadísticas de turismo en Barcelona*, http://professional.barcelonaturisme.com/Professionals/publicacions-estadistiques/publicacions-estadistiques-estadistiques/_fRw6AmMgtpem12gxC4gvjBhsqgyODje3fSUHv3kmc5dkhW64b5cUpA, (consulté le 13 juillet 2015).
[928] D'après un entretien avec Clara Zamorano, responsable des Relations internationales d'ADIF, réalisé à Madrid le 22 octobre 2013.
[929] G. Chastagnaret, « Banques, caisses d'épargne, immobilier et politiques publiques Une lecture historienne de la crise financière espagnole », art cit.

troisième élément est l'attachement à un modèle de développement urbain et d'infrastructures désormais dépassé en Europe : au moment où l'Espagne mise sur le développement rapide d'un réseau ambitieux de LGV émerge en Europe une interrogation sur la pertinence et la rentabilité et la pertinence d'un tel réseau[930]. Enfin, le dernier élément est la crise du modèle de « gare à coût zéro » mis en place par ADIF pour les gares à grande vitesse[931]. Il repose sur l'idée selon laquelle la vente ou la location des mètres carrés de bureaux ou de logements, voire la vente de terrains compris dans le projet de pôle d'échanges doit rembourser l'investissement consenti. Or depuis l'éclatement de la bulle immobilière, ces surfaces ne trouvent plus acquéreur, ce qui remet en cause le modèle.

Ainsi, les villes de l'axe méditerranéen entrent dans la revendication du corridor par le biais d'intérêts directement liés à leur desserte et aux opportunités de rénovation urbaine qui lui sont associées. Les gares à grande vitesse accompagnent le plus souvent d'ambitieux projets métropolitains qui en font, au-delà de leur fonction première d'équipement de transport, des symboles urbains leur permettant d'exister dans un réseau national grâce à leur desserte (pour les plus petites), ou dans le club des métropoles euro-méditerranéennes (pour les plus grandes). Points d'ancrage urbains, les gares à grande vitesse sont l'objet autour duquel se cristallise la communication politique à destination de l'opinion publique, tandis que les enjeux liés au fret ferroviaire sont mis sur un autre plan. Il y a une tension temporelle : le corridor méditerranéen existe dans les villes par les équipements avant d'exister comme axe, mais en même temps, les projets urbains perdent leur pertinence dans le corridor lorsqu'ils sont réalisés dans la logique des axes radiaux.

2 Un corridor de fret en pointillés

Les principaux acteurs locaux impliqués dans la revendication du corridor ne sont pas les acteurs institutionnels urbains, mais bien les acteurs économiques (entreprises, *clusters*, associations d'entreprises…). Ils ont un intérêt particulier pour les questions de transport de fret, et la connexion au réseau ferroviaire européen. Contrairement aux gares, ces équipements

[930] Pierre Zembri et Eloïse Libourel, « Towards oversized high-speed rail systems? Some lessons from French and Spanish cases », Shanghai, World Conference on Transport Research (accepted), 2016.
[931] Entretien réalisé avec Clara Zamorano, responsable des Relations internationales d'ADIF, réalisé à Madrid le 22 octobre 2013.

sont faiblement mis en avant par les acteurs politiques, mais ce sont eux qui constituent la structure de base du corridor méditerranéen comme axe de transport de marchandises.

2.1 Les ports, acteurs phares du corridor méditerranéen

Les ports espagnols de la Méditerranée prennent une part active à la revendication du corridor méditerranéen. Ils en sont des acteurs majeurs[932]. Ils sont également à l'interface avec les autoroutes de la mer (dixième projet du réseau central européen[933]), et en position de portes d'entrée du territoire pour les marchandises[934]. Ils apparaissent comme des éléments clés justifiant l'investissement dans le projet et comme des acteurs en quête d'aménagements spécifiques afin de se raccorder au réseau modernisé en cours de constitution.

Les ports jouent également le rôle de *hubs* de transbordement, ce qui signifie qu'ils sont inclus dans la définition institutionnelle du corridor multimodal telle qu'elle est présentée par la Commission européenne :

> « Les Ports Centraux sont les points d'entrée du Réseau Central et là aussi les goulets d'étranglement doivent être effacés, par exemple en améliorant les connexions avec l'arrière-pays.
>
> Cette priorité recouvre également des projets assurant l'intégration multimodale ou promouvant l'interopérabilité avec le rail, comme par exemple des projets améliorant les capacités de ports maritimes et secs, les projets adaptant l'écartement des rails à l'écartement standard européen, et des projets attentifs à l'amélioration de l'accessibilité. Cela pourra également couvrir des projets dans les nœuds urbains.[935] »[936]

La connexion des ports à leur arrière-pays est conçue comme un moyen d'améliorer l'efficacité des réseaux de transport. L'intermodalité au sein des corridors semble, dans l'esprit des textes de la Commission européenne, devoir se faire essentiellement par l'intégration des ports et des chemins de fer. À l'intersection entre les autoroutes de la mer et

[932] Daniel Solano, « Dossier "Ports espagnols" », *Journal de la Marine marchande*, 2013, nº 4891, p. 7- 24.
[933] Les autoroutes de la mer en Europe sont des liaisons maritimes entre les principaux ports. Leur objectif est de transporter par la mer une partie des marchandises aujourd'hui transportées par la route. Le tracé des autoroutes de la mer suit l'ensemble des côtes européennes.
[934] B.E. Prentice, « Gateways, Corridors and Strategic City Pairs », art cit.
[935] "*The Core Ports are the entry points to the Core Network and also here the bottlenecks have to be removed, for instance by improving the hinterland connections.*
This priority also covers projects ensuring multimodal integration or promoting rail interoperability, for instance, projects improving the multimodal capacities of sea and inland ports, projects adapting the gauge to the European nominal gauge, and projects paying attention to the improvement of accessibility. It will also cover projects in urban nodes."
[936] Commission européenne, *Building the Transport Core Network: Core Network Corridors and Connecting Europe Facility*, Bruxelles, Commission européenne, 2014, p. 7.

un corridor terrestre centré sur le rail les ports sont donc des nœuds des RTE-T, et la clef de voûte entre deux projets s'inscrivant dans la perspective générale du développement de transports plus efficaces et moins polluants[937].

Il existe deux facettes de l'engagement des autorités portuaires en faveur du corridor méditerranéen, sur deux plans différents. D'une part, les Communautés autonomes occupent une place importante dans la gouvernance des ports (y compris dans le cas des ports d'intérêt national)[938]. Le positionnement des ports est donc en partie l'expression des intérêts politiques des régions. Par ce biais, ces dernières peuvent habiller des objectifs politiques avec des arguments de nature économique. D'autre part, les ports sont des membres actifs de Ferrmed. En effet, la quasi-totalité des autorités portuaires – regroupant parfois plusieurs sites portuaires comme celle de Valence (qui pilote également Sagonte et Gandía) – sont membres de Ferrmed[939]. La seule à s'en être retirée est celle d'Algésiras. Au contraire, celle de Valence y est particulièrement engagée à travers son représentant Manuel Guerra, systématiquement présent aux réunions et conférences de Ferrmed, alors même qu'aucun représentant de la ville de Valence n'y assiste. C'est le signe d'un choix politique assumé vis-à-vis d'une association centrée sur Barcelone et qui se poursuit dans le choix de Valence de ne pas adhérer à EU Core Net Cities. C'est également l'indice d'un positionnement différent de la Communauté autonome et de la Ville. Les ports sont donc dans les groupes de pression le vecteur d'une présence en apparence dépolitisée des autorités régionales.

2.2 La connexion portuaire, un serpent de mer

L'élément fondamental de la participation des ports au corridor méditerranéen est leur liaison au réseau ferroviaire en projet. En effet, les ports méditerranéens espagnols intègrent des terminaux ferroviaires à leurs infrastructures, ouvrant ainsi sur leur arrière-pays immédiat : le centre de la Péninsule ibérique. L'enjeu est aujourd'hui pour eux de se connecter également au centre économique de l'Europe afin d'accroître l'étendue de leur arrière-pays.

[937] INEA, *CEF Transport - Motorways of the Sea*, https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport/cef-transport-motorways-sea, (consulté le 27 juin 2015).
[938] Fernando González Laxe, « El marco regulatorio de los puertos españoles: resultados y conectividad internacional », *Economía industrial*, 2012, nº 386, p. 27-38 ; F. González Laxe, « Les réformes portuaires en Espagne : analyse critique des modèles économiques, de gestion et de relation », art cit.
[939] Alicante, Almeria, Baléares, Carthagène, Castellón, Malaga, Motril, Valence, Barcelone et Tarragone

2.2.1 Les ports méditerranéens espagnols et leur arrière-pays

L'aire de chalandise des ports méditerranéens se situe très majoritairement en Espagne : si seulement 11% des marchandises conteneurisées proviennent du marché national ou y sont destinées directement, 54% des conteneurs sont transbordés, c'est-à-dire qu'ils sont chargés sur des navires plus petits pour arriver à leur destination finale (*cf. Figure 78*). Le transbordement se fait quant à lui majoritairement à destination de ports espagnols[940]. Seul le port de Barcelone connaît un trafic plus équilibré et peut prétendre à un rôle de porte d'entrée pour le sud de l'Europe. Or le corridor méditerranéen a pour objectif de favoriser une diversification des dessertes pour les principaux ports de la façade méditerranéenne. Toutefois, le débouché péninsulaire a vocation à rester très important.

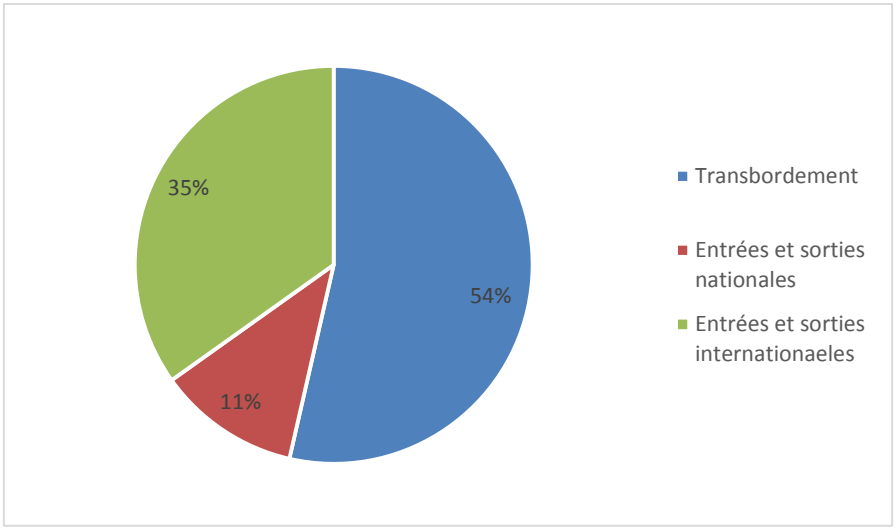


Figure 78- Caractéristiques du trafic de conteneurs dans les ports espagnols (en % des EVP)

Source : Puertos del Estado[941]

Par ailleurs, si les ports ont tous une connexion au chemin de fer conventionnel ibérique, la part modale du chemin de fer dans les trafics entrant et sortant des ports a nettement diminué dans les dernières décennies au profit de la route, et ce en relation avec le développement de la conteneurisation qui rend la manutention plus aisée. En outre, le transport par camion des marchandises offre une plus grande flexibilité, tant dans les dessertes à une échelle fine que dans les délais de livraison. C'est cette tendance au déclin du ferroviaire (le nombre de tonnes-kilomètres transportées a baissé de près de 40% depuis la fin des années 1990) que le corridor méditerranéen est censé contribuer à enrayer, sous la double impulsion des objectifs

[940] F. González Laxe, M.J. Freire Seoane et C. Pais Montes, « Maritime degree, centrality and vulnerability », art cit.
[941] Ministerio de Fomento, « Boletín estadístico online - Puertos del Estado », art cit.

énoncés par la Commission européenne[942] et des priorités des plans d'infrastructures espagnols en matière d'environnement[943].

La baisse de la part du fret ferroviaire est due en partie à l'inadaptation des infrastructures aux nouvelles modalités du trafic. La longueur des quais de chargement historiquement construits dans les ports excède rarement 350 à 400 m, longueur désormais insuffisante pour les trains de fret. Par ailleurs, les terminaux portuaires ont tous été développés aux normes ibériques et l'un des enjeux de leur connexion au corridor méditerranéen est de les adapter aux standards européens en les dotant, dans un premier temps, d'un troisième rail. Cette solution aurait l'avantage de préserver le double écartement, donc la possibilité d'une connexion aussi bien avec le réseau européen qu'avec le réseau ibérique existant.

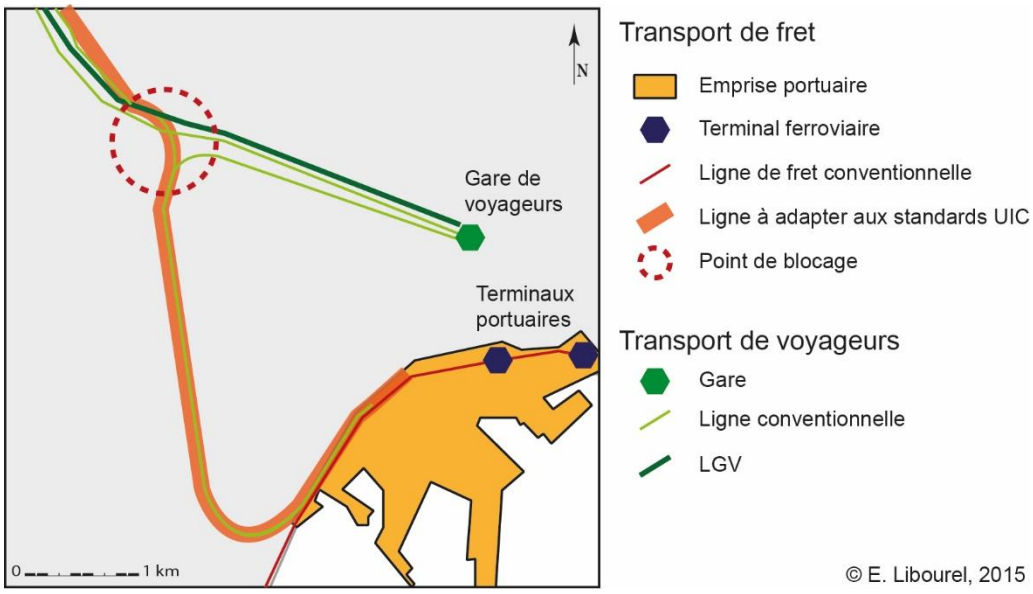
2.2.2 Les ports secondaires, connexions défaillantes et choix stratégiques

Dans certains ports, la part modale du fret ferroviaire a baissé dans des proportions telles que plus aucun train ne rentre ou ne sort du port, comme c'est le cas à Alicante, où l'interconnexion avec le réseau de chemin de fer est suspendue depuis 2011, date à laquelle les travaux de la ligne à grande vitesse Madrid-Levante ont rendu la circulation des trains de fret quasi impossible. En effet, elle doit désormais traverser les voies réservées au transport de passagers[944]. Aujourd'hui, les travaux d'interconnexion des lignes du port avec le réseau conventionnel sont arrêtés, notamment à cause d'une mauvaise prévision des incidences du passage de la LGV sur la circulation des trains de fret[945] (*cf. Carte 45*).

Du point de vue des compétences, les autorités portuaires sont responsables de l'aménagement de leur propre terminal, mais elles dépendent d'ADIF pour leur raccordement au réseau ferroviaire national. Cette dichotomie dans l'aménagement des connexions portuaires n'est pas sans conséquences car les aménagements internes du port se font parfois de manière désynchronisée de ceux des lignes ferroviaires. Cela a notamment été le cas pour le port de Castellón. Ses responsables soulignent la nécessité de conserver le double écartement pour pouvoir continuer à desservir la Péninsule ibérique, tout en ne se

[942] INEA, « Corridors - Transport », art cit.
[943] Ministerio de Fomento, *PITVI*, *op. cit.*
[944] D'après l'entretien réalisé avec Julio César Salido au port d'Alicante le 27 septembre 2013.
[945] A. Ortuño Padilla, *El impacto economico de la conexion del puerto de Alicante por ferrocarril*, *op. cit.*

marginalisant pas vis-à-vis du futur corridor méditerranéen à gabarit européen[946]. Or les projets associés à la ligne du corridor ont varié à de nombreuses reprises, et les choix faits en matière d'écartement, à savoir la création d'une voie nouvelle au gabarit européen ou la pose d'un troisième rail sur les voies actuelles, ont une incidence sur les aménagements du port. En effet, la modernisation de la desserte ferroviaire des infrastructures portuaires imposent de choisir entre un débouché ferroviaire par le sud et un autre par le nord, mais aussi d'aménager un nouveau terminal spécialisé dans la gestion du fret ferroviaire. Cet investissement de long terme, doit se faire en accord avec la nouvelle infrastructure dont le tracé définitif précis est encore inconnu. En effet, la solution d'un troisième rail qui est actuellement choisie, ne devrait toutefois être que transitoire.



Carte 45- Problèmes d'interconnexion du port d'Alicante avec le réseau ferroviaire

Les ports secondaires connaissent des difficultés dans l'établissement de leur stratégie vis-à-vis du corridor méditerranéen, d'une part parce que leur positionnement est soumis à des contraintes politiques, et d'autre part parce qu'ils ne disposent pas de la masse critique de trafic qui leur permettrait d'être leurs propres opérateurs logistiques ou de transport. Ils sont donc pris entre les injonctions de leurs tutelles et les hésitations quant à leur stratégie propre. Les ports petits et moyens ont donc une fonction décisive : c'est par eux que passe la continuité du corridor méditerranéen. Leur connexion est l'un des arguments les plus lourds avancés par les régions littorales pour servir l'intérêt des principales régions métropolitaines, indépendamment des intérêts réels des ports eux-mêmes.

[946] Entretien avec Juan Bautista Mingarro, au Port de Castellón, réalisé le 26 novembre 2013.

2.2.3 Les grand ports et l'enjeu du *hub*

Les plus grands ports, c'est-à-dire Barcelone et Valence sur la façade méditerranéenne, développent quant à eux une véritable stratégie d'interconnexion avec le chemin de fer, en particulier avec les voies conventionnelles ou à écartement mixte qui constituent aujourd'hui l'axe littoral.

Le port de Barcelone, quant à lui, possède déjà des terminaux adaptés aux deux écartements de voies. Il est également le seul port espagnol à avoir une véritable fonction de porte d'entrée continentale, avec un trafic important vers les autres pays de l'Union, ce qui lui permet d'affréter ses propres trains. L'enjeu pour le port de Barcelone n'est plus désormais la connexion avec un corridor méditerranéen futur, mais l'amélioration des infrastructures existantes afin de les mettre aux standards prônés par Ferrmed, en particulier en ce qui concerne la longueur des trains et le poids autorisé par essieu[947]. Il s'agit d'accroître ainsi les avantages qui lui confère sa situation afin d'améliorer son fonctionnement comme *hub* méridional de l'Europe. Le port de Barcelone a un rôle clé dans Ferrmed parce qu'il représente un trafic important, mais aussi parce qu'il a un rôle moteur dans la mise en place d'un corridor de fret en proposant ses propres lignes et en démontrant ainsi l'existence d'un besoin. Son influence dans la revendication du corridor méditerranéen est celle d'un acteur puissant, plaçant sa stratégie à l'échelle mondiale, mais aussi celle d'un miroir pour d'autres ports.

Le port de Valence se situe dans ce jeu de miroir avec Barcelone, à qui il a pris la première place en termes de trafic de conteneurs. Sous l'influence de la Communauté autonome et forte d'un potentiel de trafic important, l'Autorité portuaire de Valence se positionne très clairement en faveur du corridor. Sa stratégie se situe à deux niveaux. Il s'agit tout d'abord de ne pas se faire distancer par le port de Barcelone. En effet, d'après un entretien avec Manuel Guerra, Directeur de la Planification des Transports du port[948], le corridor méditerranéen n'aurait que peu d'influence sur les débouchés des marchandises entrant actuellement par Valence, puisqu'elles sont majoritairement destinées au centre de la Péninsule. Toutefois, Manuel Guerra souligne que le corridor apporterait une valeur ajoutée aux entreprises de la région, qui sont elles-mêmes sources de trafic portuaire. En outre, il considère que le

[947] D'après une réunion avec Emma Cobos, Directrice de la Stratégie commercial du Port de Barcelone, tenue à Paris le 27 février 2013, et d'après les propos de Sixte Camba, Président du Port de Barcelone, à la conférence Ferrmed de 2013.
[948] Entretien réalisé au Port de Valence le 22 novembre 2013.

troisième rail, quoique solution provisoire, est un élément permettant de régler rapidement la connexion européenne de Valence pour ne pas rester en retrait. Dans le même entretien, notre interlocuteur se place également à un niveau local en évoquant les questions d'aménagement portuaire que l'adaptation des voies pose, question qui se double de celle de l'insertion des infrastructures ferroviaires dans le tissu urbain (*cf. Photographie 18*) et des contournements de villes nécessaires. L'aménagement de nouveaux terminaux peut être l'occasion d'une action concertée pour améliorer ces points.

Photographie 18- Accès ferroviaire au port de Valence

© E. Libourel, 2011

À Valence, l'accès ferroviaire au port se situe en ville, comme c'est le cas pour la plupart des ports méditerranéens espagnols. Cela pose des problèmes en termes de nuisances sonores pour les riverains, mais également en termes de sécurité.

Enfin, troisième port le plus important de la façade méditerranéenne, Algésiras[949] est dans une situation stratégique pour capter les flux traversant la Méditerranée. Membre fondateur de Ferrmed, point d'ancrage le plus méridional du projet de corridor méditerranéen dans la planification espagnole et européenne, le port s'est retiré de la revendication du corridor méditerranéen pour faire le choix du corridor central et de l'amélioration de sa liaison avec Madrid. En effet, son trafic est concentré à près de 90% sur le transbordement, et les 10% de marchandises entrant directement en Espagne sont très largement destinés au centre de la

[949] Contactés à plusieurs reprises, les représentants du port d'Algésiras n'ont jamais donné suite aux sollicitations d'entretien.

Péninsule ibérique[950]. Une ligne ferroviaire le relie déjà à la capitale : seule l'électrification de la voie, non encore réalisée sur quelques dizaines de kilomètres, pose problème. Situé sur le projet Sines-Algésiras-Madrid[951] et sur le double tracé de corridor méditerranéen adopté par la Commission européenne en 2013[952], le port d'Algésiras est désormais en situation de force, d'interface entre les deux réseaux. Toutefois, il a toujours été favorable au tracé du corridor central[953], c'est-à-dire à l'amélioration de sa liaison avec Madrid plutôt qu'à la création d'une ligne de fret littorale. En effet, cette voie est de nature à assurer un débouché satisfaisant, alors que l'établissement d'une voie nouvelle par la côte méditerranéenne est moins évident car soumis à de plus fortes difficultés techniques. Dès lors, Algésiras est en position d'arbitre faisant de sa situation de terminus une force, à l'interface entre les deux propositions des RTE-T.

2.3 Les plates-formes logistiques, manifestations du corridor méditerranéen ?

Au-delà de la question des ports, le secteur du transport s'appuie sur des plates-formes logistiques par lesquelles transitent les marchandises et qui permettent de réaliser concrètement l'intermodalité du fret. Ces plates-formes sont à la fois des équipements intermodaux du corridor méditerranéen, des pourvoyeuses potentielles de trafic et des infrastructures indispensables au bon fonctionnement de la chaîne logistique[954]. Leur rôle dans le projet de corridor est à la fois celui d'équipements réalisés afin d'appuyer les revendications, et celui de manifestations territoriales du corridor, situation ambiguë liée aux décalages temporels entre le projet d'axe littoral et la réalisation des équipements locaux.

2.3.1 Une présence croissante du secteur logistique

Le secteur de la logistique, s'il est moins souvent mis en avant dans les revendications régionales que le secteur industriel, est devenu l'un des plus actifs dans la revendication du

[950] Ministerio de Fomento, « Boletín estadístico online - Puertos del Estado », art cit.
[951] Commission européenne, *Trans-European Transport network*, *op. cit.*
[952] Commission européenne, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, *op. cit.*
[953] D'après un entretien avec Josefina Cruz Villalón, Professeur de Géographie à l'Université de Séville, réalisé le 14 octobre 2013.
[954] J. Verny et Y. Alix, « L'évolution des organisations productives et logistiques. Impacts sur les corridors de transport », art cit ; Markus Hesse et Jean-Paul Rodrigue, « The transport geography of logistics and freight distribution », *Journal of transport geography*, 2004, vol. 12, nº 3, p. 171-184.

corridor méditerranéen, notamment à travers sa participation dans les groupes de pression et sa présence lors des événements qu'ils organisent. L'implication des acteurs logistiques, déjà forte dans Ferrmed, se renforce avec la création d'EU Core Net Cities qui, en regroupant les villes dites nodales du réseau met l'accent sur les points d'interconnexion de ce réseau, parmi lesquels les plates-formes intermodales sont essentielles.

Au sein des groupes de pression, les acteurs du transport et de la logistique représentent à la fois des intérêts très locaux (ancrés dans des enjeux d'aménagement du territoire et d'emploi au sein de communes parfois petites) et des intérêts européens, voire mondialisés, parce que les flux de marchandises sont pensés à petite échelle[955]. À grande échelle, la présence d'une plate-forme logistique est un argument essentiel pour faire partie des villes dites « nodales », comme en témoigne la présence, lors de la conférence inaugurale d'EU Core Net Cities à Barcelone en juin 2013, de nombreuses petites villes, comme Azuqueca de Henares, Alcazar de San Juan, Figuères, La Llagosta, Sant-Cugat del Vallès ou Santa-Perpetua de la Mogoda revendiquant un rôle dans les flux de marchandises (*cf. Chapitre 6*). Le Maire de La Llagosta par exemple centre son discours sur le fait que sa ville, de 14 000 habitants seulement, accueillera l'une des plus grandes stations intermodales de fret du corridor. Cette présence de villes secondaires fondée sur l'argument de leur rôle logistique ne se retrouve, parmi les pays traversés par le corridor, qu'en Espagne, et plus précisément, à quelques exceptions près, dans la seule Catalogne. À cause de leur importance dans le réseau, les plates-formes conduisent certains acteurs locaux à promouvoir le corridor méditerranéen dans leurs discours afin de favoriser la montée en grade de leurs villes dans la hiérarchie urbaine. Du fait de la concentration géographique des acteurs suivant cette stratégie, ce positionnement revient à accentuer le poids de la région de Barcelone sous la forme d'une région métropolitaine densément traversée[956] plutôt que comme *hub* unique. De fait, cela accroît ainsi sa légitimité comme chef de file du projet de corridor méditerranéen, à la tête d'un réseau d'acteurs régionaux. Cet argumentaire révèle donc une forme d'instrumentalisation des petites villes pour servir les intérêts des métropoles. Barcelone s'entoure dans EU Core Net Cities de ses

[955] Michel Savy et Xiaoming Liu, « La plate-forme logistique, objet exemplaire d'aménagement urbain », Champs-sur-Marne, Les premières Journées du Pôle Ville de l'Université Paris Est Ville: Transport et Territoire, Quoi de neuf, 2010 ; Michel Savy, « Logistique et territoire », *Espace géographique*, 1993, vol. 22, nº 3, p. 210-218.
[956] J.-P. Rodrigue, « Freight, Gateways and Mega-Urban Regions », art cit.

satellites afin de renforcer son poids en donnant à voir l'image d'une région métropolitaine orientée vers la logistique et le transport de fret[957].

Certaines plates-formes logistiques sont spécialisées dans une catégorie particulière de marchandises. Elles représentent alors dans le débat sur le corridor méditerranéen les intérêts d'un secteur d'activités donné aux côtés de ceux de la logistique. C'est notamment le cas de l'agro-alimentaire, qui développe ses propres chaînes logistiques spécialisées dans la gestion de produits périssables, nécessitant le respect de conditions de transport particulières (notamment de la chaîne du froid) et de délais de livraison restreints. Lors de la conférence conjointe de Ferrmed, CZF et EU Core Net Cities à Barcelone le 27 janvier 2015, les plates-formes agro-alimentaires étaient particulièrement bien représentées, que ce soit dans le sud de l'Espagne (autour d'Almeria notamment) ou dans le sud de la France où les marchés d'intérêt national sont les relais des produits venus d'Espagne. Ainsi, David Patte, du Syndicat national des importateurs/exportateurs de fruits et légumes de Perpignan, explique que l'essentiel des fruits et légumes du Marché Saint-Charles viennent d'Espagne. Il insiste sur le rôle de la Catalogne comme *hub* et sur l'importance économique de ces échanges pour les régions frontalières. Javier Serrano, Président de Port-Rail Almanzora-Levante, dans la province d'Almeria, reprend la thématique de l'importance économique des plates-formes logistiques à l'échelle régionale, et décline ce thème à une échelle très fine en mettant en avant leur impact sur l'emploi local ainsi que sur l'aménagement du territoire[958].

Si l'agro-alimentaire est l'un des secteurs fondateurs de la revendication du corridor méditerranéen, hier autour des producteurs d'agrumes et aujourd'hui autour des maraîchages, d'autres secteurs organisent leur propre chaîne de distribution. C'est le cas en particulier de l'industrie automobile qui, en plus d'être un acteur économique puissant, est également un acteur de l'aménagement du territoire à l'échelle locale dans le cadre du corridor méditerranéen. L'usine Ford à Almussafes, près de Valence, a d'ailleurs obtenu le financement partiel de sa propre ligne de chemin de fer qui la relie au réseau national espagnol conventionnel, et elle fait de même pour sa future connexion à gabarit européen[959]. Ford est en position de force pour obtenir ces aménagements, car l'entreprise peut arguer de

[957] Markus Hesse, « Cities and flows: re-asserting a relationship as fundamental as it is delicate », *Journal of Transport Geography*, 2013, vol. 29, p. 33- 42 ; Markus Hesse, « Megaurban regions: epistemology, discourse patterns, big urban business » dans John Harrison et Michael Hoyler (dir.), *Megaregions: Globalization's New Urban Form*, Cheltenham / Northampton, Edward Elgar Publishing, 2015, p. 29- 50.

[958] Les deux interventions se succèdent à la Conférence conjointe Ferrmed/CZF/EU Core Net Cities du 27 janvier 2015 à Barcelone.

[959] « La planta de Ford en Almusafes se conectará al Corredor Mediterráneo en ancho estándar », art cit ; « El Gobierno autoriza el tramo que unirá la planta Ford con el corredor mediterráneo », art cit.

son importance pour l'économie régionale et s'appuyer sur un chantage à la délocalisation, puisqu'elle a conditionné le maintien de son implantation valencienne à la réalisation du corridor méditerranéen[960]. De même, d'autres grandes industries s'appuient sur leur notoriété pour jouer le rôle de « têtes de gondole » dans la revendication du corridor méditerranéen, comme Seat à Barcelone ou BASF à Tarragone.

Les acteurs de la logistique et du transport de fret, qu'ils soient représentants de plates-formes multimodales ou simplement entreprises gestionnaires de leur propre chaîne logistique, constituent la base actuelle des revendications du corridor méditerranéen. Ils obéissent ainsi à leurs intérêts propres, mais ils sont aussi le témoin des implications concrètes du corridor dans les territoires locaux et de son inclusion dans des enjeux à plus petite échelle (européenne ou mondiale). La mobilisation de ces acteurs témoigne de la capacité des *lobbies* à susciter des prises de position locales pour appuyer ses revendications.

2.3.2 Des plates-formes anticipant le corridor méditerranéen ?

Les plates-formes logistiques sont l'un des ancrages possibles du corridor méditerranéen, soit parce qu'elles découlent du projet (elles sont alors conçues comme des nœuds devant générer du trafic), soit parce qu'elles sont le signe de l'existence d'une demande préexistante justifiant ce projet. Dans certains cas, la mobilisation du discours sur le corridor méditerranéen aux échelles locale et régionale aboutit à la conception de plates-formes qui, initialement justifiées par le futur corridor, finissent par être construites bien avant la réalisation de l'axe ferroviaire. L'aménagement local et l'aménagement national et européen évoluent là encore dans des temporalités parallèles, mais distinctes.

Les gestionnaires d'installations logistiques se mobilisent autour du corridor méditerranéen selon différentes modalités. Elles participent notamment de la recomposition du jeu des acteurs privés dans la perspective du corridor. Les plates-formes existantes d'Andalousie, qui sont spécialisées dans la chaîne logistique des produits agro-alimentaires, sont anciennes, mais certaines se fédèrent en associations d'acteurs autour de projets de nouveaux centres logistiques ou d'agrandissement des centres existants dans la perspective du corridor méditerranéen. C'est le cas en particulier du Centre d'El Pulpí et de la société *Port Rail Almanzora Levante* qui le promeut. Cette société est un consortium de dix entreprises créé en

[960] « Ford condiciona el futuro de la planta de Almussafes al Corredor Mediterráneo », art cit.

2013 pour la promotion d'une nouvelle plate-forme logistique près d'Almeria[961]. Cette dernière s'appuie sur la proximité du port[962], mais également sur l'arrivée de la grande vitesse (depuis Madrid) et de ses voies à gabarit européen susceptibles d'être utilisées pour le transport de marchandises[963]. Le projet est donc à l'origine lié à des infrastructures existantes – le port et la LGV – susceptibles de fonctionner immédiatement de manière intermodale. Toutefois, le consortium a rapidement pris publiquement position sur l'intégration de la nouvelle plate-forme dans le corridor méditerranéen[964]. Il semble que les premiers arguments liés à la présence du port et de la LGV n'aient été que le support de lancement d'un centre qui, une fois créé, pourrait être un point d'appui pour le corridor en Andalousie.

Par ailleurs, les plates-formes logistiques peuvent apparaître comme le signe d'un intérêt préalable pour le corridor méditerranéen de la part des autorités régionales et locales, ainsi que de celle des investisseurs privés. Elles peuvent ensuite se muer en outils de la revendication, au nom de la nécessité de connecter ces équipements nouveaux à des réseaux performants. La Communauté valencienne, qui revendique de longue date sa situation centrale stratégique sur le corridor méditerranéen, à l'intersection de l'axe vers Madrid et de l'axe littoral, a lancé dès 2008, les travaux de sa nouvelle plate-forme logistique de Ribarroja, à 20 km de Valence, alors même que le projet de corridor était alors au point mort. Ce site se voulait être un point stratégique sur le nouvel axe[965], avec des connexions ferroviaires, autoroutières et portuaires. Visité en juillet 2012[966], le Parc logistique de Ribarroja était occupé dans de très faibles proportions[967], de nombreuses parcelles restant vacantes (*cf. Photographie 19*).

---

961 Jennifer Simon Carrion, « Hoy ha comenzado en Pulpí el viaje de "PORT RAIL ALMANZORA LEVANTE, S.L." (P.R.A.Logística), Sociedad para la Promoción y Desarrollo de un Centro Logístico en Pulpí », *Levante*, 25 janv. 2013 ; *Una plataforma empresarial plantea al Gobierno impulsar un centro logístico intermodal en Pulpí*, http://www.europapress.es/andalucia/almeria-00350/noticia-plataforma-empresarial-plantea-gobierno-impulsar-centro-logistico-intermodal-pulpi-20131011134819.html , 11 octobre 2013, (consulté le 28 juin 2015) ; Roberto Pérez, « El Gobierno estudia el proyecto del Centro Logístico Intermodal de Pulpí », *ABC*, 11 oct. 2013.

962 *La sociedad Port Rail Almanzora Levante presenta su plataforma logística a la Autoridad Portuaria*, http://www.europapress.es/andalucia/almeria-00350/noticia-sociedad-port-rail-almanzora-levante-presenta-plataforma-logistica-autoridad-portuaria-20140602181013.html , 2 juin 2014, (consulté le 28 juin 2015).

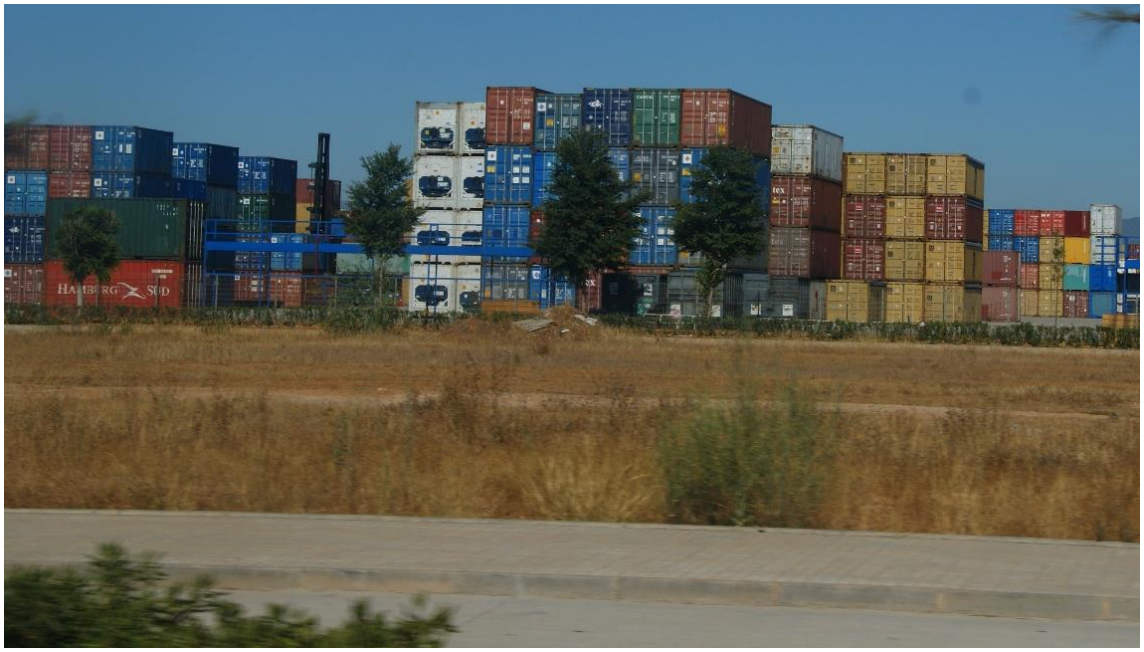
963 J. Simon Carrion, « Hoy ha comenzado en Pulpí el viaje de "PORT RAIL ALMANZORA LEVANTE, S.L." (P.R.A.Logística), Sociedad para la Promoción y Desarrollo de un Centro Logístico en Pulpí », art cit ; Iván Gómez, « El centro logístico de Pulpí ya tiene el proyecto de conexión... », *Diario de Almería*, 30 janv. 2015.

964 *Adif y el centro logístico de Pulpí ultiman su integración en el Corredor Mediterráneo*, http://www.cadenadesuministro.es/noticias/adif-y-el-centro-logistico-de-pulpi-ultiman-su-integracion-en-el-corredor-mediterraneo/, (consulté le 28 juin 2015).

965 Javier Abietar Zahonero, « El parque logístico de Ribarroja tendrá el mayor aparcamiento de camiones de la Comunitat », *Las Provincias*, 9 févr. 2008.

966 Visite faite le 18 juillet 2012, dans le cadre de l'Université d'été de Villena sur le corridor méditerranéen.

967 Quanlibet, *Parque Logístico de Ribarroja*, http://novologisticablog.blogspot.fr/2012/08/pl-valencia-parque-logistico-de.html , 15 août 2012, (consulté le 28 juin 2015).



Photographie 19- Parc logistique de Ribarroja

© E. Libourel, 2012
Les terrains du parc logistique ne sont que partiellement occupés. Une partie importante reste en friche.

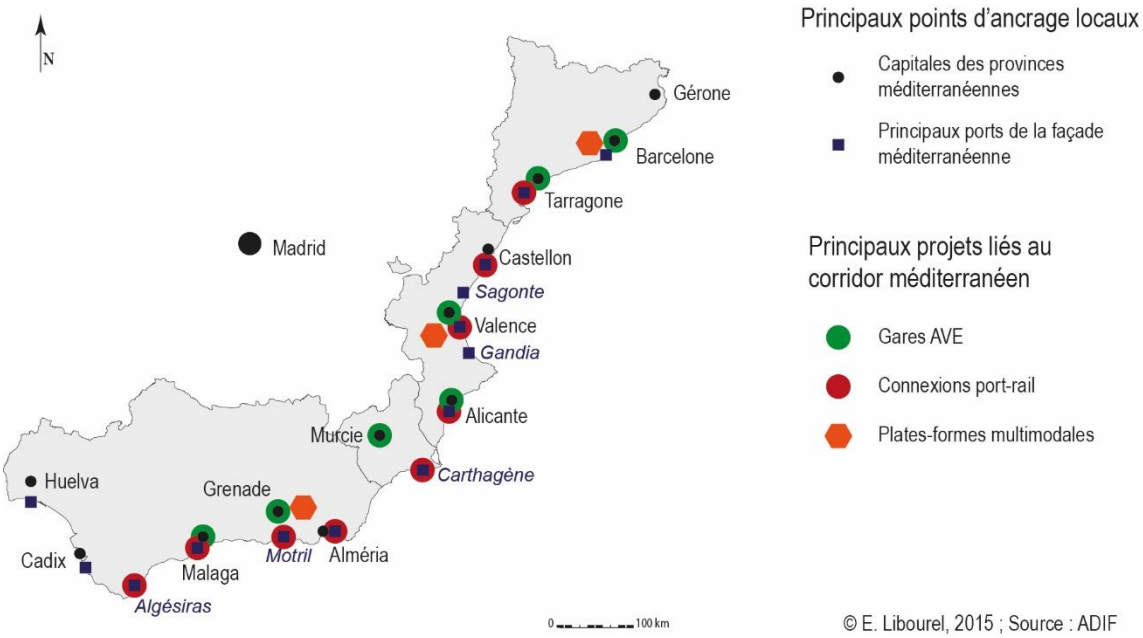
Pourtant, l'entreprise Docks, gestionnaire de la plate-forme, annonçait de bonnes perspectives de croissance et un affichait un certain optimisme quant à la mise en service de la connexion ferroviaire prévue. Celle-ci n'est à l'heure actuelle pas terminée et reste suspendue à d'éventuels travaux du corridor méditerranéen. Le Parc logistique de Ribarroja est un exemple d'infrastructure de transport de fret mise en œuvre au nom du corridor méditerranéen et dont le fonctionnement est aujourd'hui entravé par les lacunes en matière de connexion ferroviaire qui découlent des retards pris dans la mise en œuvre du corridor. Le parc peut donc être brandi comme témoin de ces retards.

Ainsi, de tels aménagements, sont mis en œuvre parce qu'ils participent au rayonnement d'une ville ou d'une région, mais aussi parce qu'ils peuvent constituer des arguments pour l'obtention d'infrastructures lourdes. Ils font partie du projet de corridor méditerranéen et sont censés s'ajuster à son calendrier. Toutefois, la temporalité de l'aménagement local et celle des grands réseaux transeuropéens ne coïncident pas. Il n'est donc pas rare que des équipements soient réalisés bien avant l'arrivée du corridor, ponctuant l'axe méditerranéen sans que sa continuité soit assurée. On aboutit donc à une situation marquée par un corridor en pointillés qui existe par une succession d'équipements locaux sans parvenir à créer de continuité entre

eux. La fragmentation du corridor observée dans le cas de la grande vitesse se répète donc dans le cas du transport de marchandises.

Conclusion

L'échelle locale est celle de la matérialisation du corridor méditerranéen et de ses enjeux (*cf. Carte 46*). D'une part, la grande vitesse ferroviaire mobilise les acteurs urbains en faisant du corridor méditerranéen un prétexte ou un adjuvant pour la réalisation de projets urbains, plus qu'un support ou une cause impliquant ces équipements. Dans ce contexte, la grande vitesse agit comme un véhicule, un élément de transmission, de traduction du projet en éléments tangibles et identifiables par l'ensemble de la société. Le corridor méditerranéen apparaît alors à certains acteurs de l'aménagement comme une opportunité de renouvellement urbain et d'affirmation métropolitaine davantage que comme une ligne ferroviaire. Il se matérialise dans des projets concrets pour lesquels il est un prétexte, une justification et une démonstration d'appartenance à un territoire commun. Toutefois, si l'argument du corridor méditerranéen peut être utilisé pour obtenir l'aménagement de gares, ces dernières semblent *in fine* renforcer le caractère radial du réseau.



Carte 46- Principaux points d'ancrage du corridor méditerranéen

Par ailleurs, le fret ferroviaire est centré autour de l'enjeu majeur des connexions aux ports et zones logistiques, qui sont la véritable raison d'être du projet de corridor méditerranéen. Ce

sont donc ces aménagements-là qui inscrivent de la manière la plus tangible la réalisation du corridor dans les territoires. Pourtant, le transport de marchandises reste peu visible dans le débat politique et social à l'échelle locale. Il est en effet d'abord assimilé à une nuisance potentielle pour les habitants. Ces projets, liés à la nature originelle du corridor méditerranéen, sont également utilisés par les acteurs locaux dans une logique de renforcement des principales aires métropolitaines comme *hubs* pour le transport de fret.

Il y a donc un double mouvement à l'échelle locale. Le corridor méditerranéen donne une légitimité à des projets locaux, qu'ils soient liés directement aux transports, comme les pôles d'échange multimodaux, ou non, comme les quartiers d'affaires et parcs urbains associés aux projets de gares. À l'inverse, les projets locaux peuvent être perçus comme autant d'éléments de concrétisation territoriale d'un corridor méditerranéen de papier dont l'infrastructure peine à trouver une traduction concrète en matière d'aménagement ferroviaire.

Dès lors, les villes littorales moyennes se retrouvent à l'intersection d'un jeu géopolitique entre le gouvernement central qui les raccorde aux radiales et les régions littorales qui font du développement de ces villes l'une des principales justifications du corridor méditerranéen. Elles sont donc le lieu où se rencontrent les deux logiques dominantes en matière de représentation du réseau – la logique radiale d'une part, et la logique de maillage par un axe ne passant pas par Madrid d'autre part. Les gares, lieu de ce croisement, sont alors les vecteurs de cette double représentation et le point d'appui discursif le plus commode pour les acteurs locaux. Enfin, il faut noter une certaine précipitation dans la mise en œuvre de projets locaux conçus comme des éléments de rayonnement et comme des relais pour soutenir l'argumentaire en faveur du corridor méditerranéen. Toutefois, ces logiques sont souvent rattrapées par les retards du corridor méditerranéen et par les scandales politico-financiers, laissant des cathédrales dans le désert ou des infrastructures sous utilisées. La question du calendrier, celle des temporalités de l'aménagement, est donc essentielle. Les contretemps peuvent être subis, mais ils sont également utilisés par les différents acteurs pour servir leurs objectifs propres.

Conclusion de la troisième partie

Le corridor méditerranéen est, à l'échelle européenne, l'un des avatars actuels d'une pensée territoriale ancrée dans les représentations spatiales héritées des années 1960, forgées dans la foulée du Traité de Rome, répondant à l'impératif alors formulé de cohésion et d'interconnexion d'un « espace communautaire » en quête de territorialisation. Il fait écho aux notions de dorsale européenne ou d'arc méditerranéen, et aux politiques d'intégration et de voisinage. Le corridor est donc un élément pour la mise en place d'une cohérence territoriale européenne par les réseaux de transport.

La même volonté d'unification est perceptible à l'échelle nationale, où le corridor a néanmoins un rôle plus ambigu. En effet, il peut apparaître – et c'est le discours mis en avant par les acteurs qui lui sont favorables – comme l'élément manquant du réseau de transports national, essentiellement radial, qui pourrait ainsi se doter d'un premier axe transversal tout en se connectant au réseau européen. Toutefois, le soutien du corridor par la Catalogne dans un contexte de crispation, ainsi que la réalité des politiques menées par le gouvernement espagnol, retardant de fait la réalisation d'un axe littoral, font du corridor méditerranéen l'instrument des Communautés autonomes contre la politique centralisatrice de Madrid, ce qui souligne la désunion espagnole et la fragmentation du territoire en dépit des discours unitaires.

Enfin, c'est à l'échelle locale que le corridor méditerranéen trouve ses points d'ancrage, dessinant un axe en pointillés. Les équipements réalisés dans les villes (les gares AVE), dans les ports, ou à proximité des pôles industriels, sont les témoins localisés d'une mise en œuvre partielle et progressive du corridor. Ils sont aussi les indices des intérêts des acteurs locaux qui, en réalisant des équipements ponctuels, espèrent favoriser et accélérer le développement de l'axe ferroviaire.

La valeur du corridor méditerranéen comme objet politique trouve son expression dans le rôle territorial qu'il joue. En effet, il traduit de manière trans-scalaire le besoin de penser l'organisation du territoire dans le cadre européen, national, régional et local. Or le corridor méditerranéen pourrait voir son rôle politique et d'organisation du territoire amoindri, voire nié, par la réalisation d'une infrastructure qui ne pourrait répondre à l'ensemble des attentes qu'elle suscite, comme si sa matérialité – fruit d'un nécessaire compromis et donc source de frustrations – devait rompre l'unanimité de façade de sa revendication.

Conclusion générale

« Et le chemin est long du projet à la chose. »

(Molière, *Tartuffe*, 1664)

Alors que la publication en 2013 des neuf corridors multimodaux formant le réseau central européen distingue le « corridor méditerranéen » parmi les projets prioritaires, un débat politique sur sa place dans les choix d'aménagement en Espagne remet en question sa réalisation. Cette situation est l'aboutissement de près d'un siècle de débats et de combats portés par les acteurs économiques, dont les intérêts sont sacrifiés sur l'autel de la géopolitique espagnole. On ne peut comprendre la stagnation du projet de corridor méditerranéen que dans le contexte d'un moment politique marqué par la montée des oppositions entre les régions méditerranéennes et l'État central, entre Madrid et Barcelone notamment, ce qui rend problématique la mise en œuvre de la nouvelle planification européenne.

Le corridor méditerranéen est véritablement un facteur puissant de recomposition des jeux d'acteurs institutionnels et de réinterprétation des logiques d'aménagement du territoire. Nos trois hypothèses de départ ont été en grande partie vérifiées au cours de la thèse. La première hypothèse, selon laquelle c'est moins la réalisation du projet d'infrastructure que son existence même en tant qu'objet permettant de réunir les différents acteurs autour d'un objectif commun qui importe, s'est vérifiée. En effet, nous avons montré que l'absence de matérialisation du corridor méditerranéen, non seulement ne remettait pas en cause l'existence du projet, mais était le ferment d'une exacerbation des enjeux politiques et d'une recomposition du processus de prise de décision associant des acteurs aux intérêts divergents. Il possède donc, comme projet dont la réalisation reste en suspens, une vertu de rassemblement intéressante, une capacité à incarner de grands principes d'aménagement. Ces derniers, par la montée en généralité qu'ils supposent, permettent d'accéder à une vision globale par-delà les détails matériels des projets d'infrastructures.

Notre deuxième hypothèse était fondée sur le rôle du débat politique dans la construction du corridor méditerranéen. Cette hypothèse est confirmée par l'importance de la politisation du sujet par les acteurs collectifs économiques. En effet, ceux-ci donnent au corridor méditerranéen une portée dans les rapports de force géopolitiques nationaux, ce qui leur permet de regrouper des intérêts multiples, auxquels l'unité de la revendication confère une visibilité. Toutefois, la thèse a également montré que si le corridor méditerranéen est un objet politique pour les acteurs institutionnels et pour les acteurs économiques au niveau régional, il est au contraire dépolitisé par les groupes de pression qui portent les intérêts de ces mêmes acteurs sur la scène européenne. Cette dépolitisation passe par l'utilisation d'un discours volontairement flou, connoté positivement et appuyé sur des arguments techniques, ce qui permet d'extraie le corridor méditerranéen du carcan de la politique espagnole pour le faire exister sur la scène internationale. L'européanisation du sujet est donc une manière de délester transitoirement le corridor de sa charge politique pour l'inscrire dans la logique de la planification européenne.

Enfin, notre troisième hypothèse, selon laquelle le corridor méditerranéen est au centre de processus de territorialisation qui façonnent l'espace et la gouvernance indépendamment de l'infrastructure elle-même se vérifie partiellement. En effet, le corridor en tant que projet à la croisée des intérêts politiques, économiques et territoriaux, est bien au centre d'une recomposition des jeux d'acteurs sur un territoire donné. Toutefois, cette recomposition s'appuie largement sur les institutions existantes et ne remet pas en question les processus existants. De la même manière, les périmètres utilisés pour l'élaboration des plans d'infrastructures ne sont pas modifiés dans les faits. Il n'y a donc pas de remise en cause du fonctionnement institutionnel classique. En revanche, le corridor méditerranéen apparaît nettement comme un élément de cristallisation des visions territoriales à toutes les échelles, ainsi que comme un instrument permettant d'atteindre des objectifs territoriaux que ce soit par l'implantation d'équipements à l'échelle urbaine, par la structuration de l'espace national ou communautaire, ou par la mise en place de nouvelles solidarités dans des cadres *ad hoc*.

Principaux résultats : statut et fonctions d'un projet d'aménagement

Le premier ensemble de résultats avancés dans cette thèse concerne des aspects majoritairement théoriques portant sur le statut et les fonctions du corridor méditerranéen comme projet d'aménagement du territoire, aux différentes échelles spatiales. Ils portent à la

fois sur la définition de l'objet de recherche, sur le statut qu'une étude géographique peut conférer à un objet de recherche immatériel, et sur les différents types d'impacts territoriaux qui se manifestent néanmoins.

Le corridor méditerranéen est certes un projet d'infrastructure ferroviaire, mais cela ne suffit pas à le définir. À bien des égards, lorsqu'on considère la manière dont le corridor est approprié, utilisé et représenté par les différents acteurs concernés, on arrive même à la conclusion qu'il s'agit d'un critère de définition secondaire. En effet, la plasticité du corridor méditerranéen dans la planification comme dans la manière dont les acteurs le considèrent en font davantage un objet politique. La dénomination de « corridor méditerranéen », communément partagée par l'ensemble des acteurs, pour désigner un projet d'infrastructures dont les caractéristiques sont mouvantes, mais dont les grands principes sont stables, permet en effet à différents acteurs de travailler ensemble, en catalysant des intérêts de nature distincte. En effet, le corridor méditerranéen rassemble un large spectre de revendications en les transformant en un objectif commun. Il agit donc comme un prisme qui capterait des éclairages différents et permettrait de les concentrer autour d'un même objet. Le corridor méditerranéen comme projet d'infrastructures laisse alors la place au corridor méditerranéen comme support du débat politique espagnol, ce qui empêche sa réalisation et conduit à la modification de sa définition.

Le second résultat important sur le plan théorique, corollaire du premier, est que le corridor méditerranéen est simultanément à différents degrés de matérialisation mais, parce qu'il n'est pas réalisé en tant qu'infrastructure et parce qu'il répond à de trop nombreuses visions territoriales et objectifs différents, il ne peut s'incarner dans le projet qui le définit d'abord. En effet, si l'infrastructure ferroviaire prévue depuis près d'un siècle était entièrement mise en place, le corridor méditerranéen perdrait sa raison d'être : sa matérialité lui ôterait le statut d'objectif fédérateur d'intérêts qui le définit, et dans le même temps, les choix faits pour sa mise en œuvre rompraient très probablement l'unité créée autour de sa revendication car, étant donné la divergence des multiples intérêts en jeu, ces choix ne pourraient répondre à l'ensemble des vœux des acteurs de manière satisfaisante. Le corridor méditerranéen cesserait alors d'être un objet de consensus et de revendication à large ouverture du champ des possibles pour devenir une infrastructure de transports, fruit d'un compromis décevant, donc appelant une contestation d'autant plus grande que l'attente était forte et longue. C'est cette impossibilité du corridor méditerranéen d'advenir comme infrastructure, sous peine de disparaître en tant qu'objet, qui en fait un excellent médiateur entre les différents acteurs :

d'une part il cristallise les tensions politiques sur un thème, et d'autre part il force le dialogue. La réalisation du corridor, vers laquelle tendent les vœux des acteurs, pourrait mettre en péril un équilibre politique qui permet la discussion entre les échelons institutionnels. Il se peut qu'à cause de l'accumulation dans le temps et dans l'espace des revendications, le corridor méditerranéen soit condamné à échouer, qu'il ne soit jamais mis en œuvre ou qu'il le soit en précipitant les acteurs dans d'importants conflits.

Le corridor méditerranéen, comme objet de médiation, permet la recomposition du jeu des acteurs. La thèse a montré qu'autour du projet, des acteurs de nature différente et aux objectifs divers pouvaient interagir. Leurs revendications et la manière dont ils les organisent conduisent à modifier la place respective des régions, de l'État et de l'Union européenne, tout en donnant une part en apparence croissante aux acteurs privés dans les processus de prise de décision. Or à travers l'organisation d'une nouvelle gouvernance qui lui est propre, le corridor méditerranéen devient une structure territoriale en cours de mise en place. Premièrement, le corridor apparaît comme un avatar parmi d'autres des grandes structures spatiales européennes et espagnoles. En cela, il est un exemple de figure générique qui se rapproche de celles de l'arc, de la mégarégion ou de l'archipel. Deuxièmement, le corridor méditerranéen est un facteur d'émergence de structures territoriales nouvelles à toutes les échelles. En ce sens, il est spécifique car il a un impact, dans son immatérialité même, sur les territoires du littoral espagnol, en se matérialisant à travers des projets ponctuels à l'échelle locale (gares, connexions portuaires, plates-formes logistiques…) ou à travers divers aménagements à plus petite échelle (pose d'un troisième rail, interconnexion transfrontalière…).

Toutefois, la participation d'acteurs locaux et régionaux par le biais de groupes de pression et d'associations entretient la fiction d'un fonctionnement *bottom-up* qui leur donnerait un rôle moteur dans les prises de décision. En effet, contrairement à ce que veut faire croire la mise en scène de la participation de ces acteurs, théâtralisée au cours d'événements publics notamment, il n'y a pas réellement de rapprochement entre les différents secteurs et les différents échelons territoriaux. Les intérêts économiques qu'ils portent, quoiqu'ils soient mis en avant avec vigueur dans le processus de dépolitisation de l'argumentaire, participent de cette mise en scène, mais ils sont en définitive sacrifiés aux intérêts politiques. Cette situation est de nature à nourrir la désillusion des acteurs face aux institutions nationales et européennes.

Les processus de planification au prisme du corridor méditerranéen

Une seconde série de résultats concerne les processus opérationnels de la planification européenne. Ils montrent en quoi le corridor méditerranéen est un révélateur des changements dans les processus de prise de décision en Europe. Ils témoignent également des conceptions distinctes des territoires qui sous-tendent la mise en place des corridors transeuropéens.

Tout d'abord, ce travail de recherche peut fournir des analyses à destination des prescripteurs de la planification des grands projets de transports – en particulier la Commission européenne – sur les conséquences des changements de priorités dans le temps et sur leur impact dans les territoires. À travers un exemple particulier, le corridor méditerranéen, qui s'inscrit dans le temps long et traverse les différentes périodes de l'aménagement européen, la thèse permet de montrer comment la superposition des calendriers politiques et des temporalités de l'aménagement modifient les projets en profondeur (en changeant les représentations spatiales qui leur sont associées), en font évoluer le sens, et parfois aboutissent à une complexité telle que les projets se trouvent entravés. Enfin, il donne des indications sur les objectifs poursuivis par les différents types d'acteurs et sur les décalages entre les problèmes perçus par les planificateurs et les intérêts exprimés par les acteurs, en particulier au niveau local et régional.

Par ailleurs, nous avons montré que les processus de prise de décision autour du corridor méditerranéen sont modifiés depuis la réactivation du projet dans le cadre de la planification européenne, dans les années 1990. La recomposition du jeu des acteurs se fait à deux niveaux : par la modification des rapports entre échelons institutionnels d'une part, et par l'intégration d'acteurs privés de plus en plus nombreux d'autre part. L'échelon national, quoique compétent en matière d'aménagement du territoire et de ce fait référent pour l'action européenne, semble de moins en moins pertinent pour produire le corridor méditerranéen, comme s'il était mis hors-jeu par la dialectique qui s'instaure entre les régions et l'Europe. De nombreux travaux montrent l'évolution du pouvoir des régions à Bruxelles[968], mais le cas du corridor méditerranéen permet d'aller plus loin. En effet, le corridor est le support d'une implication croissante des régions littorales, et en particulier de la Catalogne, dans la gouvernance européenne, si bien qu'il met en scène la négociation directe entre région et Union, voire entre les acteurs locaux fédérés dans des associations de villes comme EU Core Net Cities et l'Europe. Ces négociations ont notamment abouti à la reprise des

[968] R. Balme, « Les politiques de la subsidiarité », art cit ; R. Pasquier, « Quand l'Europe frappe à la porte des régions », art cit ; G. Baudelle, *Le polycentrisme en Europe*, *op. cit.* ; M. Hesse, « Selling the Region as Hub », art cit.

recommandations techniques de Ferrmed par la Commission européenne. Dans le même temps, les acteurs privés, de plus en plus nombreux à apporter leur soutien au corridor méditerranéen, le font d'une manière de plus en plus organisée à travers les groupes de pression. Ils théâtralisent leur action sur la scène européenne en s'appuyant sur l'idée de la mise en place d'une gouvernance *bottom-up*. Toutefois, le rôle de la base est à la fois essentiel – car il conditionne l'existence de ces *lobbies* – et peu significatif car il est instrumentalisé pour servir des objectifs politiques au nom d'un intérêt général supposé. Il y a donc une coexistence entre la logique de mise en scène de la participation des acteurs locaux et privés, et la permanence des logiques institutionnelles traditionnelles.

Enfin, ce travail montre la superposition de plusieurs quêtes de construction territoriale, parfois complémentaires et parfois concurrentes. Le corridor méditerranéen fait territoire dans un contexte multiscalaire, malgré des fragmentations internes. Pour les acteurs privés, le corridor méditerranéen fait territoire à plusieurs titres : il correspond tout d'abord à des territorialités fonctionnelles pour de nombreux acteurs, et il est la traduction spatiale autour d'un élan européen des industriels. Tout se passe comme si l'Europe était à la fois une planche de salut économique et une alternative possible à la crise politique espagnole, mais comme si elle était aussi au centre d'un profond désenchantement. Pour les acteurs institutionnels, le corridor méditerranéen est une représentation territoriale à atteindre au nom de la structuration de l'espace méditerranéen ou européen par quelques lignes de force, ou au contraire une territorialisation repoussoir perçue par certains acteurs comme une menace pour l'unité nationale : le corridor permet, au nom de l'aménagement du territoire, de masquer la question territoriale espagnole. Il permet de fédérer des acteurs politiquement opposés et de traduire spatialement des politiques publiques.

Pour une approche géographique des corridors de transport

Nous avons montré que le corridor méditerranéen n'était ni réalisé dans le territoire, ni à l'état de projet univoque à cause de sa mutabilité et de sa multiplicité. Notre approche permet de proposer une grille d'analyse fondée sur les principaux résultats de la thèse. Elle repose sur trois piliers (*cf. Figure 79*) : l'étude de la notion de corridor et de ses composantes, l'identification des acteurs et de leur positionnement dans le débat autour du projet, et les éléments de territorialisation du corridor. Ces trois aspects nous semblent importants pour comprendre comment fonctionnent et évoluent les grands projets d'infrastructures en Europe.

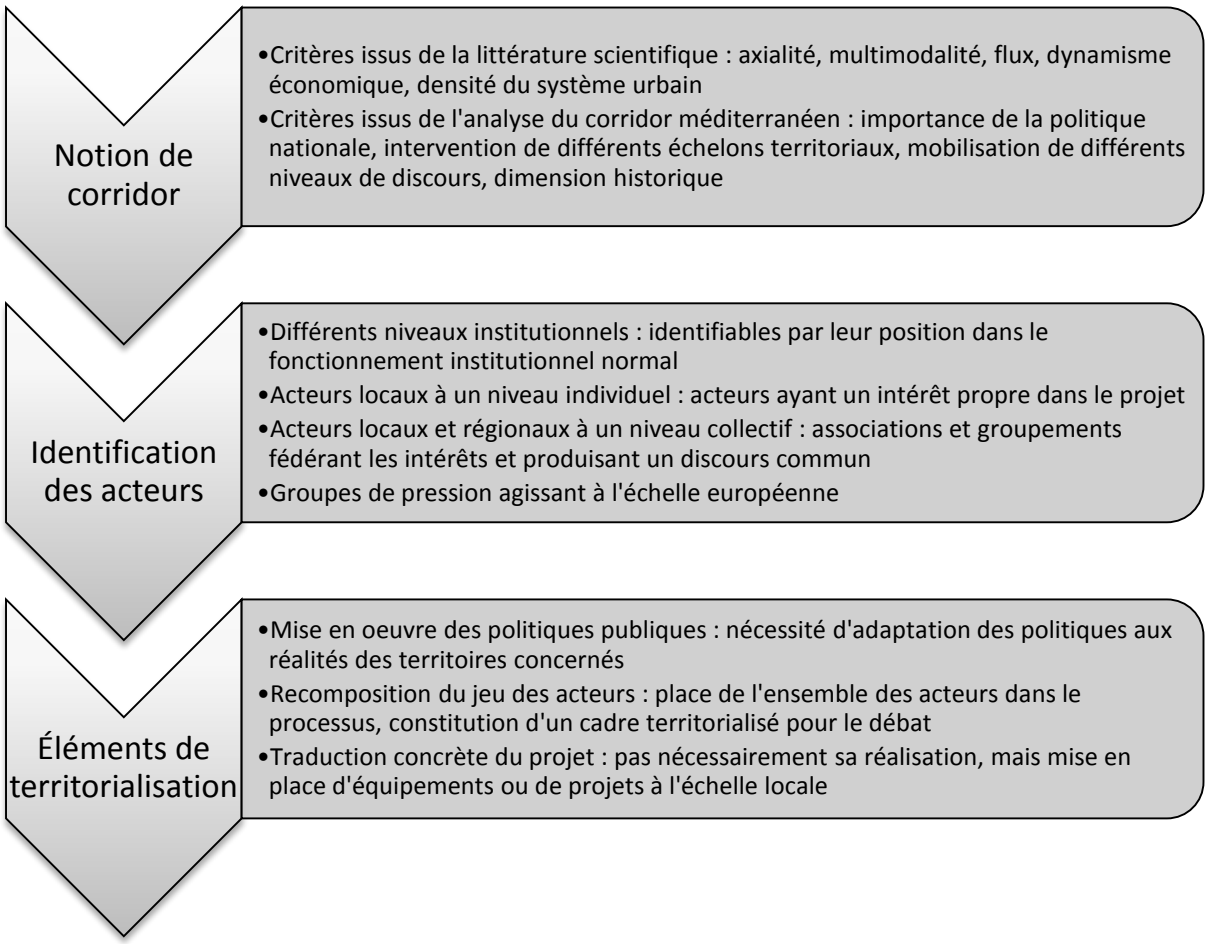


Figure 79- Trois piliers pour une approche géographique des corridors de transport

Premièrement, en prenant en compte les différentes composantes d'un corridor d'après la littérature scientifique et d'après l'observation du cas d'étude, nous avons montré que le corridor méditerranéen ne remplissait pas tous les critères de définition de la notion (si l'axialité, la multimodalité, les flux importants et un certain dynamisme économique sont bien présents, le système urbain sur lequel il repose est discontinu). Par ailleurs, l'analyse des contextes du corridor méditerranéen a fait apparaître d'autres critères essentiels à sa définition : la pérennité du projet dans le temps, son appropriation par les acteurs économiques et son inclusion dans les territoires à différentes échelles nous semblent être trois éléments majeurs dans le contexte de la planification européenne. Idéalement, les corridors transeuropéens devraient répondre à l'ensemble de ces critères pour être considérés comme des corridors au sens plein et non uniquement comme des infrastructures ou des axes de développement.

Deuxièmement, la grille d'analyse que nous proposons se fonde sur l'identification des acteurs, en apportant notamment une vision globale dépassant celle des seuls acteurs

institutionnels, et en donnant à voir les manières dont ils s'organisent, se fédèrent et agissent en poursuivant leurs intérêts propres, à travers un objectif commun qu'ils contribuent à fabriquer. La thèse a montré la nécessité de descendre à un niveau le plus désagrégé possible pour comprendre la composition de la base de la revendication du corridor méditerranéen et les intérêts qui la sous-tendent. Au niveau individuel ou très local, la multiplicité des intérêts en jeu témoigne de la dimension stratégique du projet. Les revendications autour du corridor méditerranéen, portées par les acteurs institutionnels ou les acteurs associatifs puissants, ne sont qu'une émanation politisée d'objectifs multiples dont elles ne rendent que partiellement compte. En effet, l'assise catalane de la revendication du corridor indique l'enjeu fondamental : il s'agit pour la Catalogne, dans le contexte d'une opposition croissante à Madrid, d'affirmer son ancrage européen. Toutefois, cet objectif n'est jamais énoncé de manière explicite, mais il est masqué par des arguments économiques et techniques de substitution. Le processus de politisation des revendications permet d'agréger au niveau régional ou national des intérêts très variés autour de thématiques communes, tandis que l'européanisation du sujet, qui constitue l'étape suivante dépolitise en apparence la revendication. Celle-ci est présentée comme la traduction d'intérêts exprimés par la base, mais est en réalité un discours construit de toutes pièces, assez éloigné des revendications originelles. De ce fait, la déconstruction du processus de revendication et de prise de décision peut permettre d'incorporer en amont l'ensemble des parties-prenantes des projets transeuropéens.

Enfin, la grille d'analyse repose sur une typologie des impacts territoriaux des corridors, de la construction d'une idée de territoire à faire advenir aux conséquences du projet sur les territoires eux-mêmes. Le corridor méditerranéen est défini à la fois par son ancrage dans le littoral espagnol, qui a des besoins en matières d'infrastructures, et par une vision de la structuration de l'espace communautaire européen par les grands réseaux de transport. Cette rencontre de deux logiques territoriales à deux échelles différentes explique en partie la multiplicité des ancrages du projet, dans les représentations spatiales européennes et nationales, dans les réalités économiques des régions traversées, et dans les projets d'aménagement élaborés aux échelles les plus fines, régionale et locale.

Il nous semble indispensable, dans l'élaboration des projets transeuropéens, de prendre en compte l'ensemble de ces éléments. Cela peut passer par l'analyse, dans un premier moment, du corridor envisagé sous l'angle de son cadre géographique, de son contexte historique et de ses ancrages territoriaux et politiques. Il s'agit de déterminer si le projet en cours

d'élaboration s'inscrit bien dans la catégorie opérationnelle des corridors, et de définir l'enveloppe spatiale, temporelle et politique dans laquelle la planification devra évoluer. Dans un second temps, l'identification des acteurs concernés par le projet dans l'enveloppe préalablement définie, mais également, le cas échéant, à l'extérieur de cette enveloppe, peut se faire en prenant en compte à la fois les acteurs institutionnels directement concernés par le processus de prise de décision et les acteurs individuels ou locaux qui gravitent autour du projet. Ce sont ces derniers qui lui apportent sa légitimation par l'expression de leurs intérêts propres et qui sont à l'origine des discours construits. Enfin, dans un troisième temps, le cadre territorial dans lequel doit s'inscrire le corridor doit être défini. Il faut à la fois envisager la création d'un territoire propre au projet, mais aussi prendre en compte les territoires locaux à une échelle très fine, car ils représentent les points d'ancrage de projets conçus à une échelle beaucoup plus large. À travers ces trois matrices, la thèse suggère un instrument d'évaluation et de diagnostic des projets transeuropéens, qui pourrait notamment orienter les choix ou les méthodes appliquées pour les RTE-T. Toutefois, cette proposition pose la question de la généralisation possible des résultats obtenus dans le contexte particulier du corridor méditerranéen.

Perspectives de recherche

Les résultats obtenus dans la thèse ainsi que la démarche adoptée laissent en suspens un certain nombre de questions qui ouvrent des pistes intéressantes pour de nouvelles recherches connexes ou pour l'approfondissement de l'étude des corridors de transport en Europe.

Du point de vue méthodologique et opérationnel, il existe un problème de reproductibilité des méthodes et des résultats de recherche : en effet, la thèse se concentre sur une seule étude de cas, et il serait nécessaire de la mettre en perspective à la fois dans l'espace et dans le temps, en particulier en Europe. La comparaison extra-européenne, qui pourrait être très féconde sur le plan théorique, pose quant à elle des problèmes différents car elle suppose d'inscrire l'analyse dans un autre cadre institutionnel. Il serait également intéressant de vérifier si les hypothèses de cette recherche peuvent être appliquées à l'ensemble du tracé du corridor méditerranéen tel qu'il est défini par la Commission européenne. On a montré que le corridor présente des caractéristiques proprement espagnoles, mais il serait intéressant de voir si le schéma observé trouve un écho dans d'autres pays. Enfin, on pourrait formuler des hypothèses similaires sur l'ensemble des corridors transeuropéens, en dépit de leurs

différences de tracés et de leurs contextes institutionnels et territoriaux propres. L'extension de l'analyse à l'ensemble du tracé de corridor méditerranéen défini par la Commission européenne dans le cadre du réseau central supposerait de s'appuyer sur les travaux de chercheurs dans les six pays traversés. Pour ce faire, la création d'un groupe de recherches pluridisciplinaire et international sur le sujet, à l'instar de Code24 pour le corridor Rotterdam-Gênes serait intéressante. La thèse connaît en effet des limites liées à la restriction géographique de l'objet d'études à une échelle intermédiaire : celle de la Méditerranée espagnole. Elle permet de faire émerger les spécificités politiques du corridor, mais elle pourrait être complétée par une approche à très grande échelle, centrée sur le rôle d'une région, voire de villes petites et moyennes dans le projet.

Par ailleurs, la thèse laisse en suspens un certain nombre de points sur lesquels des analyses plus approfondies pourraient être menées, avec des angles distincts. En effet, le parti-pris méthodologique de la thèse laisse le champ ouvert à des démarches connexes sur le même sujet, en particulier en ce qui concerne l'analyse prospective des flux de voyageurs et de marchandises le long du corridor, les interactions spatiales présentes autour du projet d'infrastructure permettant d'en définir une aire de chalandise précise, ou encore l'intégration multimodale. Ces thématiques ont fait l'objet d'études récentes[969] commandées et publiées par la Commission européenne, mais elles pourraient être utilement approfondies et élargies à de nouveaux critères par des approches d'économétrie et de modélisation.

Enfin, d'autres fils à tirer, sur des sujet proches mais non pas propres au corridor méditerranéen sont apparus. Un point intéressant concerne le rôle de la presse en Espagne autour des grands projets notamment. Si la thèse a essayé de rendre compte de la manière dont le sujet du corridor méditerranéen est pris en charge, elle a fait apparaître une lacune dans l'étude du traitement des projets d'aménagement du territoire par les médias, tout en laissant en suspens la possibilité d'une analyse systématique du contenu des médias sur le sujet. Un second point fort est celui de l'étude des secteurs aérien et routier dans leurs rapports au projet de corridor méditerranéen. Cette étude a été impossible faute de contact direct avec ces secteurs, ce qui laisse notamment en suspens la question de la concurrence.

[969] F. Guédel, *Etude du marché de transport sur le corridor méditerranéen. Application au transport de marchandises*, *op. cit.* ; Commission européenne, *Mediterranean Core Network Corridor Study. Final Report*, *op. cit.*

Quel avenir pour le corridor méditerranéen ?

Les analyses présentées dans cette thèse couvrent une période qui s'arrête en 2015, au lendemain des élections municipales et autonomiques de mois de mai, et à la veille des élections générales du moins de septembre. Elle s'arrête également entre la consultation catalane sur l'indépendance du 9 novembre 2014 et avant les élections au Parlement catalan annoncées par Artur Mas pour le 27 septembre 2015. Les évolutions prévisibles dans ce double contexte posent la question des perspectives du corridor méditerranéen dans un jeu politique modifié.

Depuis les élections de mai 2015, le bipartisme espagnol traditionnel entre le PP et le PSOE est caduc, au profit de l'émergence de partis politiques alternatifs de gauche – *Podemos* – et d'obédience nationaliste dans les régions méditerranéennes – *Compromís* à Valence – ainsi que de partis centristes – *Ciudadanos*. La continuité qui caractérisait jusqu'à maintenant les politiques de transports en matière de grandes infrastructures, ainsi que le jeu entre les instances nationales et régionales des deux principaux partis sera certainement remise en cause par les nouveaux acteurs de la vie politique espagnole. Ces modifications se feront selon les changements intervenus en mai dans certaines régions et dans certaines villes – dont Madrid, Barcelone et Valence – et en fonction des résultats des élections générales. Or les représentants nationaux de *Podemos* ont d'ores et déjà fait part de leur intention de réduire les dépenses liées aux grandes infrastructures[970], parmi lesquelles le corridor méditerranéen. Toutefois, les représentants valenciens du parti ont quant à eux tempéré ces propos affirmant leur soutien au projet. Il se pourrait donc que, sur le nouvel échiquier politique, les mêmes tensions entre échelons (en termes de politique sociale, d'infrastructures, d'endettement…) se rejouent.

Par ailleurs, les manifestations de plus en plus pressantes de l'indépendantisme catalan, qui se traduisent par des tentatives répétées d'organisation d'un référendum d'autodétermination, peuvent également modifier la donne pour le corridor méditerranéen. En effet, sans préjuger d'une possible sécession de la Catalogne, la position de la région vis-à-vis de l'État espagnol et de l'Union européenne peut en être affectée. Le corridor méditerranéen, ancrant la région dans une situation de carrefour européen, apparaît à cet égard comme une monnaie d'échange au service des revendications de la région. Sa situation de carrefour et de point de passage privilégié pour les liaisons entre la Péninsule ibérique et la France pourrait en être affectée au

[970] « Podemos contra el Corredor Mediterráneo », art cit.

profit du passage atlantique, tandis que la continuité du corridor méditerranéen pourrait être remise en question. Par ailleurs, les changements qui se profilent en France dans le cadre de la réforme régionale pourraient avoir des incidences sur le développement du corridor méditerranéen. Bien qu'il soit trop tôt pour tirer des conclusions, il est possible que le renforcement de Toulouse comme capitale d'une nouvelle et très vaste région frontalière de l'Espagne redonne de la vigueur au projet de *travesía central* au détriment de l'axe méditerranéen. Le corridor, comme objet politique, est donc particulièrement concerné par les incertitudes actuelles au niveau national et européen.

Bibliographie

Ouvrages et articles scientifiques

ABAD GARCIA Vicente, « Los primeros intentos de ordenación de la exportación citrícola: proyectos de Bellver y Doménech (1927-1928) », *Saitabi*, 1981, nº 31, p. 109-120.

ABELES Marc et BELLIER Irène, « La Commission européenne : du compromis culturel à la culture politique du compromis », *Revue française de science politique*, 1996, vol. 46, nº 3, p. 431-456.

AGUAYO GONZÁLEZ Francisco, MORENO NAVARRO Jesús Gabriel, LAMA RUIZ Juan Ramón et RODRÍGUEZ COBANO Alejandro, « Estrecho de Gibraltar y Autopistas del Mar en la Competitividad del Corredor Mediterráneo », Málaga, V Congreso internacional de ordenación del territorio, 2007.

AHMED Smahi, « Financement des infrastructures routières en Algérie : cas de l'autoroute est-ouest », *Revue Européenne du Droit Social*, 2011, nº 13, p. 33-50.

ALBALATE DEL SOL Daniel, « Evaluating HSR Access on Tourism: Evidence from Spanish Provinces and Cities », Champs-sur-Marne, High-speed Rail and the City, 2015.

ALBALATE DEL SOL Daniel et BEL I QUERALT Germà, « High-Speed Rail: Lessons for Policy Makers from Experiences Abroad », *Public Administration Review*, 2012, vol. 72, nº 3, p. 336-349.

ALBALATE DEL SOL Daniel et BEL I QUERALT Germà, « Cuando la economía no importa: Auge y esplendor de la alta velocidad en España », *Revista de Economía Aplicada*, 2011, vol. 19, nº 55, p. 171-190.

ALBALATE DEL SOL Daniel, BEL I QUERALT Germà et FAGEDA Xavier, « Competition and cooperation between high-speed rail and air transportation services in Europe », *Journal of Transport Geography*, 2015, vol. 42, p. 166-174.

ALBERTOS PUEBLA Juan Miguel et SANCHEZ HERNANDEZ José Luis (dir.), *Geografía de la crisis económica en España*, Valence, PUV, 2014, 770 p.

ALBRECHTS Louis et COPPENS Tom, « Megacorridors: striking a balance between the space of flows and the space of places », *Journal of Transport Geography*, 2003, vol. 11, nº 3, p. 215-224.

ALCAIDE INCHAUSTI Julio, « Delimitación y análisis de las áreas geoeconómicas españolas, años 1995-2000 », *Papeles de economía española*, 2002, nº 93, p. 246-262.

ALIX Yann (dir.), *Les corridors de transport*, Cormelles-le-Royal, Editions EMS (coll. « Les Océanides »,) 2012, 344 p.

ALLIES Paul, MARCET Joan et FONTAINE Jacques, « La Catalogne sur le chemin de l'indépendance ? », *Pôle Sud*, 2014, vol. 40, nº 1, p. 5-12.

ALPHANDERY Pierre et FORTIER Agnès, « La trame verte et bleue et ses réseaux : science, acteurs et territoires », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, 2012, vol. 12, nº 2.

ÁLVAREZ MORA Alfonso, CASTRILLO ROMÓN María, RIVAS SANZ Juan Luis DE LAS et SANTOS Y GANGES Luis, « Perfiles de una tragedia: la crisis residencial y urbanística española », *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*, 2011, vol. 113, p. 57-69.

ANDRE Michel, « L'espace européen de la recherche : histoire d'une idée », *Journal of European Integration History*, 2006, vol. 12, nº 2, p. 131.

ANTHEAUME Benoît et GIRAUT Frédéric (dir.), *Le territoire est mort, vive les territoires ! : une (re)fabrication au nom du développement*, Paris, IRD (Institut de recherche pour le développement), 2005, 384 p.

ANTÓN CLAVÉ Salvador, « Consideraciones sobre la reordenación y revitalización de núcleos turísticos. Revisión de procesos y experiencias », *Papers de Turisme*, 2014, nº 11, p. 33-47.

ANTÓN CLAVÉ Salvador, « De los procesos de diversificación y cualificación a los productos turísticos emergentes. Cambios y oportunidades en la dinámica reciente del turismo litoral », *Papeles de economía española*, 2004, nº 102, p. 316-333.

ANTÓN CLAVÉ Salvador, GUTIÉRREZ PALOMERO Aaron et SALADIÉ Oscar, « High-speed Rail Services in a Consolidated Catalan Mediterranean Mass Coastal Destination: a Causal Approach », Champs-sur-Marne, High-speed Rail and the City, 2015.

ARENAS RAMÍREZ Blanca, MCWILLIAMS Mira, ALEGRE José Antonio, LÓPEZ MARTÍNEZ José Maria, GONZÁLEZ FERNÁNDEZ Camino et APARICIO IZQUIERDO Francisco, « Cuantificación de incertidumbres en el trasvase de tráfico de mercancías en ejes de transporte », Santander, XI Congreso de Ingeniería del Transporte, CIT 2014, 2014.

ASSOCIATION FRANÇAISE DE NORMALISATION (dir.), *Dictionnaire de l'environnement*, 3e éd., Saint-Denis La Plaine, AFNOR, 2001, 270 p.

ATKINSON David (dir.), *Cultural geography: a critical dictionary of key concepts*, London / New York, I.B. Tauris (coll. « International library of human geography »,) 2005, 222 p.

AUDIKANA Ander, *La politisation de la grande vitesse espagnole (1986-2011): construction d'un mythe, production d'un consensus, émergence d'une controverse*, Thèse de doctorat, Université Paris-Est, Champs-sur-Marne, 2012, 423 p.

AUDIKANA Ander, « Les territoires de l'Europe en interaction : l'hispanisation basque de la grande vitesse ferroviaire », Grenoble, Congrès AFSP : Formes et effets du changement local en politique, 2009.

AUPHAN Etienne, « La Travesía de los Pirineos, otro problema "Alpino" Europeo », *Revista Territorio y Desarrollo Local*, 2005, II, nº 5, p. 19-26.

AYBERK Ural et SCHENKER François-Pierre, « Des lobbies européens entre pluralisme et clientélisme », *Revue française de science politique*, 1998, vol. 48, nº 6, p. 725-755.

AZNAR GRASA Antonio, « Travesía Central: antecedentes y escenarios predictivos », *Revista Territorio y Desarrollo Local*, 2005, II, nº 5, p. 37-42.

BAGHLI Adil, MOES Marc et WALZBERG Claudio, « Les corridors faunistiques du cerf (Cervus elaphus L.) au Luxembourg », *Bulletin de la Société des Naturalistes luxembourgeois*, 2007, nº 108, p. 63-80.

BAILLY Antoine, FERRAS Robert et PUMAIN Denise (dir.), *Encyclopédie de géographie*, 2ème éd., Paris, Economica, 1995, 1167 p.

BAILLY-HASCOËT Valérie et LEGROS Cécile, « Corridors de transport et construction du statut juridique de l'entrepreneur de transport multimodal » dans Yann Alix (dir.), *Les Corridors de transport*, Cormelles-le-Royal, EMS (coll. « Les Océanides »,) 2012, p. 153-182.

BALME Richard, « Les politiques de la subsidiarité : « l'Europe des régions » comme catégorie générique du territoire européen » dans Richard Balme et al. (dir.), *Le territoire pour politiques : variations européennes*, Paris, L'Harmattan (coll. « Logiques politiques »,) 1994, p. 235-268.

BARNES Trevor J., *Logics of Dislocation: Models, Metaphors, and Meanings of Economic Space*, New York, The Guilford Press, 1995, 292 p.

BARON-YELLES Nacima, « Les Espagnols face à la corruption urbaine », *Géographie et cultures*, 1 juillet 2010, nº 74, p. 43-54.

BARON-YELLÈS Nacima, *L'Espagne aujourd'hui de la prospérité à la crise*, Bruxelles, De Boeck, 2010, 168 p.

BARON-YELLES Nacima et GOELDNER-GIANELLA Lydie, *Les marais maritimes d'Europe atlantique*, Paris, Presses universitaires de France, 2001, 294 p.

BARON-YELLES Nacima et LOYER Barbara, *L'Espagne en crise(s). Une géopolitique du XXIe siècle*, Paris, Armand Colin, 2015, 264 p.

BARREIRO GIL Jaime, « Sobre la rentabilidad social y económica de las líneas de alta velocidad ferroviaria », *Policy*, vol. 14, nº 42, p. 35-79.

BARRIERE Olivier, « Le paysage façonné par le droit, entre la rationalité du droit positif et l'empirisme culturel juridique », *VertigO*, 2012, Hors-série 14.

BASSO Jacques, *Les groupes de pression*, Paris, Presses universitaires de France, 1983, 127 p.

BAUDELLE Guy, *Le polycentrisme en Europe: une vision de l'aménagement du territoire européen*, Paris, Datar, 2002.

BAUDELLE Guy, *L'Europe de demain sera-t-elle polycentrique ?*, Paris, Datar, 2001.

BAVOUX Jean-Jacques, BEAUCIRE Francis, CHAPELON Laurent et ZEMBRI Pierre, *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin (coll. « U »,) 2005, 232 p.

BAYÓN MARINÉ Fernando, MARCOS VALDUEZA Higinio, VOGELER RUIZ Carlos et GONZÁLEZ DE SOUZA María Angeles (dir.), *50 años del turismo español: un análisis histórico y estructural*, Madrid, Centro de Estudios Ramón Areces, 1999, 1106 p.

BECKOUCHE Pierre, *Atlas des intégrations régionales. Euro-Méditerranée, Asie orientale, Amérique du Nord*, Paris, IPEMED, 2013, 41 p.

BEL I QUERALT Germà, *España, capital París: ¿por qué España construye tantas infraestructuras que no se usan? : una respuesta económica a un problema político*, Barcelona, Destino, 2012, 345 p.

BEL I QUERALT Germà, « Infrastructure and nation building: The regulation and financing of network transportation infrastructures in Spain (1720–2010) », *Business History*, 2011, vol. 53, nº 5, p. 688-705.

BEL I QUERALT Germà, « La racionalización de las infraestructuras de transporte en España », *Cuadernos económicos de ICE*, 2010, nº 80, p. 211-228.

BEL I QUERALT Germà, *España, capital París: origen y apoteosis del Estado radial: del Madrid sede cortesana a la « capital total »*, Barcelona, Destino (coll. « Imago mundi »,) 2010, 325 p.

BELLET Carmen, ALONSO LOGROÑO María Pilar et CASELLAS Antònia, « Infraestructuras de transporte y territorio. Los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España », *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 2010, nº 52, p. 143-163.

BELLET Carmen et GUTIÉRREZ Aaron, « Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XXI. La integración de la alta velocidad en el medio urbano », *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 2011, nº 55, p. 251-279.

BENSIDOUN Isabelle et CHEVALLIER Agnès, *Europe-Méditerranée : le pari de l'ouverture*, Paris, Economica, 1996, 176 p.

BERGANZA CONDE María Rosa, MIGUEL PASCUAL Roberto DE et CHAPARRO DOMÍNGUEZ María Angeles, « La prensa gratuita ante las elecciones generales de España del 9 de marzo de 2008: cobertura, politización y frames en contraposición a la prensa de pago », *Communication & Society*, 2012, vol. 24, nº 1, p. 35-61.

BERTHAUD Pascal et DAVID-NOZAY Nolwenn, « Le transport de marchandises à l'horizon 2020 sur l'axe Rhin-Rhône », *Notes de synthèse du SES*, février 2000, p. 29-34.

BERTHIER Nicole, *Les techniques d'enquête en sciences sociales: méthodes et exercices corrigés*, Paris, France, Armand Colin, 2006, vi+352 p.

BERTOLINI Luca et SPIT Tejo, *Cities on Rails: The Redevelopment of Railway Stations and their Surroundings*, Londres, Routledge, 2005, 236 p.

BETANCOR Ofelia et LLOBET Gerard, *Contabilidad Financiera y Social de la Alta Velocidad en España*, Madrid, Fedea (coll. « Estudios sobre la Economía »,) 2015, 66 p.

BEYER Antoine, *La dynamique des systèmes de transport : des logiques transfrontalières à l'intégration européenne*, Habilitation à diriger des recherches, Université Paris-IV-Sorbonne, Paris, 2014, 321 p.

BOIRA I MAIQUES Josep Vicent, « Infraestructuras y financiación en España: hacia un nuevo paradigma » dans Oriol Nel·lo i Colom, Rubén Camilo Lois González et Josefina Gómez Mendoza (dir.), *Repen-sar el Estado. Cri-sis eco-nó-mica, con-flic-tos terri-to-ria-les e iden-ti-da-des polí-ti-cas en España*, Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela, 2013, p. 101-109.

BOIRA I MAIQUES Josep Vicent, « Débats et combats: al voltant del corredor mediterrani », *Revista de Catalunya*, 2013, nº 282, p. 3-6.

BOIRA I MAIQUES Josep Vicent, « Conèixer per actuar: un repte de ciència humana », *Mètode*, 2011, nº 44, p. 7-8.

BOIRA I MAIQUES Josep Vicent (dir.), *El Corredor mediterrani. Nexe, Debats valencians*, Valence, Tirant lo Blanch, 2011, 72 p.

BOIRA I MAIQUES Josep Vicent, « L'Eix Mediterrani: entre les dinàmiques locals i la perspectiva megaregional », *Documents d'anàlisi geogràfica*, 2010, vol. 56, nº 1, p. 91-109.

BOIRA I MAIQUES Josep Vicent, « El corredor de la Mediterrània en l'horitzó del 2025: Fluxos, infraestructures i escenari global », *Idees: Revista de temes contemporanis*, 2009, nº 32, p. 103-112.

BOIRA I MAIQUES Josep Vicent, « Science, politics and image in Valencia: a review of urban discourse in the Spanish City », *Cities*, 2003, vol. 20, nº 6, p. 413-419.

BOIRA I MAIQUES Josep Vicent, *Euram 2010: la via europea*, Valencia, Tres i Quatre (coll. « Sèrie "la unitat" »), 2002, 196 p.

BOIRA I MAIQUES Josep Vicent et PRYTHERCH David, « Ordenar el territorio con corredores. Espacio y política en España a propósito de la revisión de la red TEN-T de la Unión Europea. », Universidad de Zaragoza, Análisis espacial y representación geográfica: innovación y aplicación, 2015.

BONNEMAISON Joël, « Voyage autour du territoire », *Espace géographique*, 1981, vol. 10, nº 4, p. 249-262.

BORJA Jordi et MUXÍ Zaida, *Urbanismo en el siglo XXI: una visión crítica: Bilbao, Madrid, Valencia, Barcelona*, Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya, 2004, 234 p.

BOSCH I GIMPERA Pere, CARRETERO Y JIMÉNEZ Anselmo et ARANA José Ramón, *Cataluña, Castilla, España*, México, Ediciones de « Las Españas », 1960, 122 p.

BOT Florent LE et PERRIN Cédric (dir.), *Les chemins de l'industrialisation en Espagne et en France: les PME et le développment des territoires, XVIIIe-XXIe siècles*, Bruxelles / New York, P.I.E. Peter Lang (coll. « Collection "France contemporaine" »), 2011, 390 p.

BOUDEVILLE Jacques-Raoul, ANTOINE Serge et GUICHARD Olivier, *L'espace et les pôles de croissance: recherches et textes fondamentaux*, Paris, Presses universitaires de France, 1968, 232 p.

BOUDREAU Julie-Anne, « The politics of territorialization: regionalism, localism and other isms… The case of Montreal », *Journal of urban affairs*, 2003, vol. 25, nº 2, p. 179-199.

BOUMEGGOUTI Driss et VALERO Alet, « Les stratégies touristiques françaises et espagnoles au Maroc sous le protectorat », *Tourisme*, 2006, Pour une histoire du tourisme au Maghreb. XIXème-XXème siècle, nº 15, p. 49-73.

BRAUDEL Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Thèse de doctorat, Université de Paris (1896-1968). Faculté des Lettres, France, 1949, xv+1160 p.

BRAUDEL Fernand, GUILAINE Jean et ROUILLARD Pierre, *Les mémoires de la Méditérranée : préhistoire et antiquité*, Paris, Librairie générale française, 2001, 574 p.

BRICE Olivier, FAVRE Cécile et LOUDCHER Sabine, « Analyse OLAP sur des tweets et des blogs : un retour d'expérience », Luxembourg, Extraction et gestion des connaissances, 2015.

BRODHAG Christian et DAVOINE Philippe, « Evaluation, rationalité et développement durable », Rennes, Colloque de la Société française d'évaluation, 2000.

BRUINSMA Frank R., RIENSTRA Sytze A. et RIETVELD Piet, « Economic Impacts of the Construction of a Transport Corridor: A Multi-level and Multiapproach Case Study for the Construction of the A1 Highway in the Netherlands », *Regional Studies*, 1997, vol. 31, nº 4, p. 391-402.

BRUNET Roger, « Lignes de force de l'espace européen », *Mappemonde*, 2002, vol. 2, nº 66, p. 14-19.

BRUNET Roger, « Le Ring », *Espace géographique*, 1998, vol. 27, nº 4, p. 369-369.

BRUNET Roger (dir.), *Les mots de la géographie: dictionnaire critique*, 3ème éd. rev. et augm., Montpellier / Paris, RECLUS / Documentation française (coll. « Dynamiques du territoire »,) 1993, 518 p.

BRUNET Roger, « L'Espagne en Europe. que disent les cartes ? », *Mappemonde*, 1988, nº 3-88, p. 19-21.

BRUNET Roger, « Structure et dynamisme de l'espace français : schéma d'un système », *Espace géographique*, 1973, vol. 2, nº 4, p. 249-254.

BRUNET Roger, PELLERIN Christian et GROUPE D'ETUDES ET DE MOBILISATION « RESEAUX ET TERRITOIRES », *Vers des réseaux transeuropéens*, Montpellier, GIP RECLUS, 1991, 15 p.

BUSQUETS Joan, « Barcelona revisited: Transforming the city within the city » dans Esther Charlesworth (dir.), *City Edge*, Oxford, Elsevier (coll. « Architectural Press »,) 2006, p. 34-49.

CABRERA Mercedes, *La industria, la prensa y la política: Nicolás Mª de Urgoiti (1869-1951)*, Madrid, Alianza Editorial, 1994, 320 p.

CALVO GARCÍA-TORNEL Francisco, « L'arc méditerranéen espagnol : un espace désarticulé », *Méditerranée*, 1994, vol. 79, nº 1, p. 51-60.

CÁMARA BOLUDA Vanesa, *Estudio de la competencia de los puertos de la fachada Este española frente a los del Norte de Europa como vía de acceso de las mercancías a los mercados europeos. Influencia del corredor mediterráneo*, Mémoire de fin d'études, Universidad Politécnica de Valencia, Valencia, 2012, 180 p.

CAPEL Horacio et CLUSA Joaquim (dir.), *La organización territorial de empresas e instituciones públicas en España*, Barcelona, Ediciones de la Universidad de Barcelona (coll. « Geocrítica, Textos de Apoyo »,) 1985, 184 p.

CARBONELL LLOVERA Francesc et BÁGUENA Josep, « El proceso de construcción del arco mediterráneo: una calle de doble dirección », *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*, , nº 44, p. 8-19.

CARMONA GONZÁLEZ Pilar, « La transformación del río Turia y el litoral deltaico » dans Jorge Hermosilla Pla (dir.), *La ciudad de Valencia: historia, geografía y arte de la ciudad de Valencia*, Valencia, Universitat de València, 2009, vol.2, p. 52-55.

CARRIERE Jean-Paul, « Les villes intermédiaires européennes et l'Europe polycentrique ? », *Annales des Mines-Réalités industrielles*, 2008, p. 18-25.

CARRIERE Jean-Paul, « Une réflexion sur la construction du polycentrisme en Europe : apport et limites du rapport "Potentials for polycentric development in Europe" », *Territoires*, 2005, nº 2030, p. 47-64.

CARRIERE Jean-Paul, « L'aménagement du territoire en Europe : vers une approche polycentrique multiscalaire: analyse à partir du cas de l'espace atlantique », Paris, Le Développement territorial. Regards croisés sur la diversification et les stratégies., 2004.

CARRIERE Jean-Paul, *Villes et projets urbains en Méditerranée*, Presses universitaires François-Rabelais., Tours, (coll. « Perspectives Villes et Territoires »,) 2002, 135 p.

CARROUET Guillaume, FACCHINETTI-MANNONE Valérie, BERION Pascal, RICHER Cyprien et OTHERS, « Les stratégies d'anticipation des « effets » territoriaux des grands équipements de transport : le cas du TGV Rhin-Rhône », *Géotransports*, 2013, nº 1-2, p. 35-50.

CARSIGNOL Jean, « Des passages à gibier à la Trame Verte et Bleue : 50 ans d'évolution pour atténuer la fragmentation des milieux naturels en France », *Le Naturaliste canadien*, 2012, vol. 136, nº 2, p. 76.

CASTEJON ARQUED Rosa María, « Le trafic commercial des ports espagnols de la Méditerranée », *Méditerranée*, 1982, vol. 44, nº 1, p. 59-64.

CASTET Jean-Bernard, *Les impacts des expositions internationales et universelles sur les dynamiques métropolitaines des villes de la péninsule ibérique : Séville, Lisbonne et Saragosse*, Thèse de doctorat, Université d'Aix-Marseille, Aix-en-Provence, 2011, 418 p.

CASTREE Noel, KITCHIN Rob et ROGERS Alisdair, *A Dictionary of human geography*, 1st ed., Oxford, Oxford University Press (coll. « Oxford paperback reference »,) 2013, 581 p.

CATALÀ I OLTRA Lluis, *Fondaments de la identitat territorial amb especial atenció a la identitat nacional. El cas valencià: discursos polítics sobre la identitat valenciana entre els militants de base del Bloc, EUPV i PSPV-PSOE*, Thèse de doctorat, Universidad de Alicante, Alicante, 2012, 1023 p.

CATALAN Jordi, « La creación de la ventaja comparativa en la industria automovilística española, 1898-1996 », *Revista de historia industrial*, 2000, nº 18, p. 113-156.

CATTAN Nadine (dir.), *Cities and networks in Europe: A critical approach of polycentrism*, Montrouge, J. Libbey Eurotext, 2007, 207 p.

CATTAN Nadine et SAINT-JULIEN Thérèse, « Modèles d'intégration spatiale et réseau des villes en Europe occidentale », *Espace géographique*, 1998, vol. 27, nº 1, p. 1-10.

CERVERO Robert, *The transit metropolis: a global inquiry*, Washington, Island press, 1998, 480 p.

CERVERO Robert et LANDIS John, « Twenty years of the Bay Area Rapid Transit system: Land use and development impacts », *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 1997, vol. 31, nº 4, p. 309-333.

CHAPMAN Albert S., « Trans Europ Express: Overall Travel Time in Competition for Passengers », *Economic Geography*, 1968, vol. 44, nº 4, p. 283-295.

CHAPMAN David, PRATT Dick, LARKHAM Peter et DICKINS Ian, « Concepts and definitions of corridors: evidence from England's Midlands », *Journal of Transport Geography*, 2003, vol. 11, nº 3, p. 179-191.

CHARDARD Patrice, « La ligne à grande vitesse Perpignan-Figueras », *Travaux*, 2007, nº 838, p. 26-30.

CHARLANNE Jean-Pierre, « La ligne ferroviaire à grande vitesse Perpignan - Figueras », *Revue générale des chemins de fer*, 2005, nº 32-33, p. 33-36.

CHASTAGNARET Gérard, « Banques, caisses d'épargne, immobilier et politiques publiques. Une lecture historienne de la crise financière espagnole : l'Espagne toujours différente ? », *Revue d'économie financière*, 2013, vol. 2, nº 110, p. 207-244.

CHATTI Walid, *Corridors de transport de fret et développement polycentrique de l'espace européen*, Thèse de doctorat, Lille 1, Lille, 2010, 364 p.

CHOE Sang-chuel, « Urban corridors in Pacific Asia » dans Yue-man Yeung (dir.), *Globalization and the World of Large Cities*, Tokyo, UNU Press, 1998, p. 155-173.

CHRISTOGIANNIS Evangelos et PYRGIDIS Christos, « Investigation of the impact of traffic composition on the economic profitability of a new railway corridor », *Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers, Part F: Journal of rail and rapid transit*, 2014, vol. 228, nº 4, p. 389-401.

CLARET MIRANDA Jaume et SANTIRSO Manuel, *La construcción del catalanismo: historia de un afán político*, Madrid, Los Libros de la Catarata (coll. « Estudios socioculturales »,) 2014, 238 p.

CLARK Audrey N., *The Penguin dictionary of geography*, 2nd ed., London / New York, Penguin Books (coll. « Penguin reference books »,) 1998, 454 p.

COLE John Peter et KING Cuchlaine A. M., *Quantitative geography: techniques and theories in geography*, s.l., J. Wiley, 1968, 712 p.

COLLIGNON François et CHAFFAUT Gilles du, « La territorialisation : menace ou levier de l'action publique ? », Strasbourg, 2007.

COMÍN COMÍN Francisco (dir.), *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Anaya: Fundación Ferrocarriles Españoles, 1998, 423 p.

COOK Roberta L., « Tendencias internacionales en el sector de frutas y hortalizas frescas », *Economía agraria*, 1997, nº 181, p. 183-208.

CORCHÓN GARCÍA Justo, *Diccionario de geografía y lenguaje*, Barcelona, Alhambra, 1983, 213 p.

CORLA-SOUZA Patrick DE et COHEN Harry, « Estimating induced travel for evaluation of metropolitan highway expansion », *Transportation*, 1999, vol. 26, nº 3, p. 249-262.

CORMIER Laure, *Les Trames vertes : entre discours et matérialités, quelles réalités?*, Thèse de doctorat, Université d'Angers, Angers, 2011, 387 p.

CORTELL José Antonio, « Norberto Ferrer », *Sènia*, 1982, nº 1, p. 11.

CORTES Geneviève et PESCHE Denis, « Territoire multisitué », *L'Espace géographique*, 2013, Tome 42, nº 4, p. 289-292.

COURTOT Roland, *Agriculture irriguée et organisation de l'espace dans les huertas de Valencia et de Castellon, Espagne*, Thèse de doctorat, Université Paris 7, Paris, 1986, 840 p.

COURTOT Roland, « Industrialisation et villes en Pays valencien », *Méditerranée*, 1978, vol. 34, nº 4, p. 66-70.

CROZET Yves, *Les Transports et le financement de la mobilité*, Fondapol., Bruxelles, 2015, 36 p.

CROZET Yves et DUMONT François, « Retour sur les effets économiques du TGV. Les effets structurants sont un mythe (interview) », *Ville, Rail et Transports*, 2011, nº 525, p. 48-51.

CROZIER Michel et FRIEDBERG Erhard, *L'acteur et le système: les contraintes de l'action collective*, Paris, Éditions du Seuil, 1977, 436 p.

CRUZ VILLALÓN Josefina, « Las infraestructuras del transporte: magnitud y paradojas de una transformación histórica » dans Josefina Gómez Mendoza, Rubén Camilo Lois González et Oriol Nel·lo i Colom (dir.), *Repensar el Estado: crisis económica, conflictos territoriales e identidades políticas en España*, Santiago de Compostela, Servizo de Publicacións e Intercambio Científico, 2013, p. 93-100.

CRUZ VILLALÓN Josefina, « La política de ordenación del territorio en Andalucía », *Boletín económico de Andalucía*, 1999, nº 25, p. 293-304.

CRUZ VILLALÓN Josefina, « El Plan de ordenación del territorio de Andalucía: el reto de su elaboración », *Cuadernos geográficos de la Universidad de Granada*, 1996, nº 26, p. 225-238.

CUCÓ GINER Alfons, *El valencianismo politico: 1874-1939*, Barcelona, Ariel, 1977, 256 p.

CUCÓ GINER Alfons, *Estatutismo y valencianismo*, Valencia, Fernando Torres, 1976, 114 p.

CUCÓ GINER Alfons, *Orígenes del valencianismo político*, Mémoire, Universidad de Valencia, Valencia, 1965, 119 p.

DARNIS Jean-Pierre, « Les politiques transfrontalières France-Italie et les nouveaux enjeux territoriaux », *Espaces et sociétés*, 18 février 2015, vol. 160-161, nº 1, p. 37-49.

DAVIET Sylvie, « Provence-Alpes-Côte d'Azur ou la diffluence d'un arc méditerranéen de peuplement », *Méditerranée*, 1995, vol. 81, nº 1-2, p. 19-28.

DAVIET Sylvie, « Introduction. L'arc latin, histoire et problématiques d'un concept », *Méditerranée*, 1994, vol. 79, nº 1, p. 3-6.

DEBARBIEUX Bernard, VANIER Martin et BEAUCHARD Jacques (dir.), *Ces territorialités qui se dessinent*, La Tour d'Aigues / Paris, Editions de l'Aube / Datar, 2002, 267 p.

DEBRIE Jean et COMTOIS Claude, « Une relecture du concept de corridors de transport: illustration comparée Europe/Amérique du Nord », *Les Cahiers scientifiques du transport*, 2010, nº 58, p. 127-144.

DELAGE Aurélie, *La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle. Le retournement de valeur dans les projets urbains de quartiers de gare, à Saint-Étienne Châteaucreux et Liège Guillemins (Belgique)*, Thèse de doctorat, Université Lumière-Lyon II, Lyon, 2013, 540 p.

DELEUZE Gilles et GUATTARI Félix, *L'anti-Oedipe : capitalisme et schizophrénie*, Paris, Editions de Minuit (coll. « Critique »,) 1972, 493 p.

DELMOTE Gilles, *Ponts et frontières entre Espagne et monde arabe*, Thèse de doctorat, Université Paris 8, Saint-Denis, 1999, 588 p.

DÍAZ MÁRQUEZ Sonia Esperanza et UREÑA FRANCÉS José María, « El estudio del papel territorial de los intercambiadores de transporte : revisión y propuesta metodológica », *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 2010, nº 54, p. 29-56.

DÍAZ PARRA Ibán, « De periferia obrera a espacio central. Desarrollo urbano y promoción social del sector Santa Justa de Sevilla », *Espacio y Tiempo: Revista de Ciencias Humanas*, 2010, nº 24, p. 115-130.

DÍEZ VERDEJO José A. et PINAZO HERNANDIS Javier, « La eurorregión Pirineos-Mediterráneo: una evaluación estratégica », *Cuadernos constitucionales de la Cátedra Fadrique Furió Ceriol*, 2005, nº 52, p. 131-153.

DIMITRIOU Harry T., WARD John E. et WRIGHT Philip G., « Mega transport projects - Beyond the 'iron triangle': Findings from the OMEGA research programme », *Progress in Planning*, 2013, vol. 86, p. 1-43.

DOMÍNGUEZ GARCÍA Fernando, « Los estatutos de autonomía de las Comunidades Autónomas: una aproximación a los principales debates doctrinales », *Revista catalana de dret públic*, 2005, nº 31, p. 219-246.

DOREY Jérôme, *Les routes et bords de routes: barrières ou corridors écologiques ?*, Mémoire, Université de Rennes, Rennes, 2010, 26 p.

DOXIADIS Constantin A., *Ecology and Ekistics*, London, Elek, 1977, 91 p.

DUCRUET César, « Régions portuaires et mondialisation », *Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens/Journal of Mediterranean geography*, 2008, nº 111, p. 15-24.

DUCRUET César, MOHAMED-CHERIF Fatima et CHERFAOUI Najib, « Maghreb port cities in transition: the case of Tangier », *Portus Plus*, 2011, vol. 1, nº 1, p. http://www.reteonline.org.

DUDLEY STAMP Laurence (dir.), *Longmans dictionary of geography*, London, Longmans, 1966, 492 p.

DUPUY Gabriel, *L'urbanisme des réseaux: théories et méthodes*, Paris, Armand Colin, 1991, 198 p.

DUSZYNSKI Juliette et PRETERRE Emmanuel, « Gouvernance des corridors de transport et des gateways » dans Yann Alix (dir.), *Les Corridors de transport*, Cormelles-le-Royal, EMS (coll. « Les Océanides »,) 2012, p. 119-142.

EBANE Mexcin, *L'Andalousie dans l'Espagne des autonomies : du statut de 1981 à celui de 2007*, Thèse de doctorat, Université Paul Valéry - Montpellier III, Montpellier, 2014, 433 p.

ELISSALDE Bernard et SANTAMARIA Frédéric, *Lexique de l'aménagement du territoire européen*, Paris, Tec & Doc (coll. « Lavoisier »,) 2008, 249 p.

ELLERKAMP Philippe, « Plaines de Valencia et du Vaucluse : l'espace de deux huertas », *Mappemonde*, 1997, nº 2, p. 20-23.

EMLINGER Charlotte, « Accords euroméditerranéens et libéralisation des échanges agricoles: quel accès au marché européen pour les fruits et légumes des pays méditérranéens ? », *Les Notes d'analyse du CIHEAM*, 2010, nº 55, p. 2-11.

ENCARNACIÓN Omar Guillermo, *Spanish politics: democracy after dictatorship*, Cambridge / Malden, Polity, 2008, 192 p.

ERIKSEN Ken A. et CASAVANT Kenneth L., « Indentifying Needed Transportation Investment, by Corridor, to Support NAFTA Trade Flows in Washington State » dans Barry E. Prentice (dir.), *Proceedings of the 31st Annual Conference of the Canadian Transportation Research Forum: Transport Gateways and Trade Corridors*, Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, 1996, p. 662-676.

ESCALLIER Robert, « Métropoles et globalisation dans le monde arabe et méditerranéen : état, enjeux et perspectives », *Cahiers de la Méditerranée*, 2002, nº 64, p. 1-21.

ESCOMS MARTÍNEZ Ana Isabel, *El Corredor Mediterráneo como oportunidad: análisis y perspectivas del suelo destinado a actividades económicas en la provincia de Valencia*, Mémoire de Master, Universidad Politécnica de Valencia, Valencia, 2014.

ESTEVE PÉREZ Jerónimo et GARCÍA SÁNCHEZ Antonio, « Cruise market: Stakeholders and the role of ports and tourist hinterlands », *Maritime Economics & Logistics*, 2015, nº 17, p. 371-388.

ESTEVE SECALL Rafael, « La dialéctica costa-interior en Andalucía », *Revista de estudios regionales*, 1988, nº 22, p. 173-190.

ESTRADA Armando, « La realidad del transporte de mercancias en España. Los fracaso del Corredor Mediterráneo. », *Logística, transporte, paquetería y almacenaje*, 2014, nº 207, p. 3.

ESTRADA Armando, « ¿Puede el corredor mediterráneo afectar al transporte por carretera? », *Transporte y logística terrestre*, 2011, nº 180, p. 3.

FABRA Miquel Àngel, « Valencianisme i Economía: Ignasi Villalonga (1895-1973) », *Arguments*, 1975, nº 2, p. 59-184.

FAURE Alain, « Territoires/territorialisation » dans Laurie Boussaguet, Sophie Jacquot et Pauline Ravinet (dir.), *Dictionnaire des politiques publiques*, Paris, Presses de Sciences Po, 2004, p. 518.

FAURE Alain, *La question territoriale. Pouvoirs locaux, action publique et politique(s)*, Habilitation à diriger des recherches, Université Pierre Mendès-France-Grenoble II, Grenoble, 2002, 258 p.

FAURE Guy, « La Banque asiatique de développement et l'intégration régionale en Asie », *Études internationales*, 2007, vol. 38, nº 2, p. 229-249.

FERNÁNDEZ SALINAS Víctor, « Las grandes transformaciones urbanas de Sevilla durante los años previos a la Exposición Universal », *Estudios Geográficos*, 1993, vol. 54, nº 212, p. 387-408.

FERRAS Robert, « Écrire de la géographie régionale sur l'Espagne », *Espace géographique*, 1986, vol. 15, nº 4, p. 283-288.

FERRAS Robert, *Barcelone: croissance d'une métropole*, Paris, Anthropos, 1977, 616 p.

FERRERO CARRERES David et MORENO VALENTÍN Francisco Manuel, *Estudio y análisis económico de viabilidad de implantación de una planta hortícola, en el polígono industrial La Redonda de El Ejido, Almería*, Mémoire de Master, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, 2014, 197 p.

FLORIDA Richard, *The rise of the creative class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*, New York, Basic Books, 2002, xii+404 p.

FLORIDA Richard et AYRES Ian, « Megaregions: The importance of place », *Harvard Business Review*, 2008, vol. 86, nº 3, p. 18-22.

FLORIDA Richard, GULDEN Tim et MELLANDER Charlotta, « The rise of the mega-region », *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 2008, vol. 1, nº 3, p. 459-476.

FOUCHER Michel, *L'obsession des frontières*, Paris, Perrin, 2007, 248 p.

FRANC Pierre, *L'intervention sur terre des armements de lignes régulières: le cas de la rangée Nord Europe*,Université Paris-Est, Champs-sur-Marne, 2009, 476 p.

FREMONT Antoine, « Les ports, leviers de développement? », *Afrique contemporaine*, 2010, vol. 234, nº 2, p. 59-71.

FREY Kilian, HARTWIG Johannes et DOLL Claus, « Accelerating a shift from road to rail freight transport in Germany – Three scenarios », Paris, Transport Research Arena 2014, 2014.

FROST Frederick A. et SHANKA Tekle, « Cape to Cairo - Can the dream be realised? », *Journal of Vacation Marketing*, 2001, vol. 7, nº 3, p. 235-244.

FUENTES Juan Francisco et FERNÁNDEZ SEBASTIÁN Javier, *Historia del periodismo español: prensa, política y opinión pública en la España contemporánea*, Madrid, Síntesis, 1997, 183 p.

FUTURA SCIENCES, *Corridor écologique*, http://www.futura-sciences.com/magazines/environnement/infos/dico/d/developpement-durable-corridor-ecologique-6418/, consulté le 16 janvier 2015.

FUTURA SCIENCES, *Corridor biologique*, http://www.futura-sciences.com/magazines/environnement/infos/dico/d/developpement-durable-corridor-biologique-6422/, consulté le 16 janvier 2015.

GALIBERT Olivier, « La transparence dans les communautés virtuelles. Entre liberté d'expression, instrumentalisation marchande et surveillance », *MEI. Media et information*, 2005, nº 22, p. 83-92.

GALIBERT Olivier, *Les communautés virtuelles : entre marchandisation, don et éthique de la discussion*, Thèse de doctorat, Université Grenoble 3, Grenoble, 2003, 1232 p.

GALLARDO CAMACHO Jorge, GALLARDO CRUZ José Antonio et VADILLO BENGOA Nerea, « La prensa y la radio dibujadas por niños durante la Guerra Civil española (1936-1939) », *Estudios sobre el Mensaje Periodístico*, 2014, vol. 20, nº 2, p. 1063-1080.

GARCÍA CASTAÑO Francisco Javier, GRANADOS MARTÍNEZ Antolín, OLMOS ALCARAZ Antonia et MARTÍNEZ CHICÓN Raquel, « Cuando no hablamos de integración: análisis de la imagen del alumnado "inmigrante" en la prensa en españa », *Estudios sobre el Mensaje Periodístico*, 2014, vol. 20, nº 2, p. 1081-1101.

GARCÍA DE CORTÁZAR Fernando et GONZÁLEZ VESGA José Manuel, *Breve historia de España*, 6. ed., Madrid, Alianza Editorial, 2012, 853 p.

GARCÍA MARTÍNEZ Juan Antonio, JUSTEL ALONSO Ángel, QUILES PUENTE Ramón Luis, SAN MARTÍN ÁLVAREZ José Emili et MARTÍN RODRÍGUEZ Luis Fernando, *La planificación integral: Transporte de mercancías en España*, Madrid, Universidad Europea de Madrid, 2010, 132 p.

GARCÍA SÁNCHEZ Antonio et ALBURQUERQUE GARCÍA Francisco Javier, « El turismo cultural y el de sol y playa: ¿sustitutivos o complementarios? », *Cuadernos de Turismo*, 2003, nº 11, p. 97-105.

GAROFOLI Gioacchino, « Desarrollo económico, organización de la producción y territorio » dans Antonio Vázquez Barquero et Gioacchino Garofoli (dir.), *Desarrollo económico local en Europa*, Madrid, Colegio de Economistas, 1995, p. 113-123.

GEORGE Pierre, *Diccionario de geografía*, Madrid, Akal, 1991, 624 p.

GEORGE Pierre et VERGER Fernand, *Dictionnaire de la géographie*, Paris, PUF (coll. « Quadrige »,) 2013, 478 p.

GIMÉNEZ I CAPDEVILA Rafael, « Ideologia i geopolítica en la configuració del sistema de transports transpirinenc (1982-2011) », *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 2012, p. 79-99.

GIPOULOUX François, « Hong Kong, Taiwan et Shanghai: Plate-formes logistiques rivales du corridor maritime de l'Asie de l'est », *Perspectives chinoises*, 2000, vol. 62, nº 1, p. 4-12.

GÓMEZ PATIÑO María, « La influencia de la agenda setting: Análisis comparado del tratamiento del issue "mujer" en la prensa española (2007-2012) », *Estudios sobre el Mensaje Periodístico*, 2014, vol. 20, nº 2, p. 1103-1120.

GONZÁLEZ Arcadi Oliveras, « Quatre teòrics sobre l'Arc Mediterrari: N. M. Rubió i Tudurí, J. M. Batista i Roca, R. Brunet i R. Lafont », *Cercles: revista d'història cultural*, 2012, vol. 0, nº 15, p. 71-92.

GONZALEZ LAXE Fernando, « Les réformes portuaires en Espagne : analyse critique des modèles économiques, de gestion et de relation », Paris, Séminaire EMAR, 2015.

GONZÁLEZ LAXE Fernando, « El marco regulatorio de los puertos españoles: resultados y conectividad internacional », *Economía industrial*, 2012, nº 386, p. 27-38.

GONZÁLEZ LAXE Fernando, FREIRE SEOANE Maria Jesus et PAIS MONTES Carlos, « Maritime degree, centrality and vulnerability: port hierarchies and emerging areas in containerized transport (2008–2010) », *Journal of Transport Geography*, 2012, vol. 24, p. 33-44.

GOTTMANN Jean, *Megalopolis Revisited: 25 Years Later*, Maryland, University of Maryland Institute for Urban Studies, 1987, 86 p.

GOTTMANN Jean, *Megalopolis: the urbanized northeastern seaboard of the United States*, Cambridge, M.I.T. Press, 1961, xii+810 p.

GRANT Wyn, *Pressure groups, politics and democracy in Britain*, London / New York, Harvester Wheatsheaf, 1989, 196 p.

GREGORY Derek (dir.), *The Dictionary of Human Geography*, 5th ed., Malden, MA, Blackwell, 2009, 1052 p.

GRESILLON Boris, « Villes, création et événements culturels en Méditerranée : un certain regard », *Méditerranée*, 2010, vol. 2010/1, nº 114, p. 3-5.

GROSSMAN Emiliano et SAURUGGER Sabine, « Les groupes d'intérêt au secours de la démocratie ? », *Revue française de science politique*, 2006, Vol. 56, nº 2, p. 299-321.

GROSSMAN Emiliano et SAURUGGER Sabine, « Etudier les groupes d'intérêt en Europe », *Politique européenne*, 2002, nº 3, p. 5-17.

GUEDEL François, *Etude du marché de transport sur le corridor méditerranéen. Application au transport de marchandises*, Mémoire de fin d'études, École Nationale des Ponts et Chaussées, Champs-sur-Marne, 2014, 70 p.

GUIBERNAU Montserrat, « Spain: Catalonia and the Basque country », *Parliamentary Affairs*, 2000, vol. 53, nº 1, p. 55-68.

GUIGNER Sébastien, *L'institutionnalisation d'un espace européen de la santé: entre intégration et européanisation*, Thèse de doctorat, Université Rennes 1, Rennes, 2008, 599 p.

GUNN Hugh F., BRADLEY Mark A. et HENSHER David A., « High speed rail market projection: survey design and analysis », *Transportation*, 1992, vol. 19, nº 2, p. 117-139.

GUNTHER Richard, *The politics of Spain*, Cambridge / New York, Cambridge University Press (coll. « Cambridge textbooks in comparative politics »,) 2009, 264 p.

HAGGETT Peter et CHORLEY Richard J., *Network analysis in geography*, London, Edward Arnold, 1969, 360 p.

HALL Peter Voss, MCCALLA Robert J. et COMTOIS Claude (dir.), *Integrating seaports and trade corridors*, Farnham, Ashgate (coll. « Transport and mobility series »,) 2011, 292 p.

HENAFF Nolwenn, *Parole authentique versus parole instrumentalisée : le pouvoir communicationnel des blogs*, Thèse de doctorat, Université Rennes 2, Rennes, 2008, 471 p.

HERIN Robert, « De la théorie de la huerta: Géographie comparée des huertas du Sureste espagnol, de Marrakech et de l'oasis d'Ispahan », *Revue de géographie de Lyon*, 1977, vol. 52, nº 2, p. 177-196.

HERIN Robert, « L'agrumiculture espagnole », *Méditerranée*, 1968, vol. 9, nº 4, p. 335-383.

HERRERA Luis et VILLARINO PÉREZ Montserrat, « Turismo rural en España: paisajes y usuarios, nuevos usos y nuevas visiones », *Cuadernos de Turismo*, 2005, nº 15, p. 63-76.

HESSE Markus, « Selling the Region as Hub » dans Julie Cidell et David Prytherch (dir.), *Transport, Mobility, and the Production of Urban Space*, London, Routledge, 2015, p. 207-227.

HESSE Markus, « Megaurban regions: epistemology, discourse patterns, big urban business » dans John Harrison et Michael Hoyler (dir.), *Megaregions: Globalization's New Urban Form*, Cheltenham / Northampton, Edward Elgar Publishing, 2015, p. 29-50.

HESSE Markus, « Cities and flows: re-asserting a relationship as fundamental as it is delicate », *Journal of Transport Geography*, 2013, vol. 29, p. 33-42.

HESSE Markus et CARR Constance, « Integration vs. fragmentation: Spatial governance for land and mobility–the case of Luxembourg », Luxembourg, Proceedings of the BIVEC-GIBET Transport Research Days, 2013.

HESSE Markus, KMEC Sonja, RECKINGER Rachel et WILLE Christian, « Regionalisation processes as practices of borderisation », Luxembourg, 2012.

HESSE Markus et RODRIGUE Jean-Paul, « The transport geography of logistics and freight distribution », *Journal of transport geography*, 2004, vol. 12, nº 3, p. 171-184.

HEYMAN Josiah, « Environmental issues at the US–Mexico border and the unequal territorialization of value » dans Alf Hornborg, John R. McNeil et Joan Martinez-Alier (dir.), *Rethinking environmental history: World-systems history and global environmental change*, New York, Altamira Press, 2007, p. 327-241.

HILTY Jodi A., *Corridor ecology: the science and practice of linking landscapes for biodiversity conservation*, Washington, DC, Island Press, 2006, 323 p.

HOUGHTON MIFFLIN COMPANY (dir.), *The Houghton Mifflin dictionary of geography: places and peoples of the world*, Boston, Houghton Mifflin, 1997, 458 p.

HOUSSEL Jean-Pierre, « L'industrialisation spontanée dans la région de Valence (Espagne). », *Les Cahiers Nantais*, 1983, nº 22, p. 174-180.

HUERTAS FERNÁNDEZ Miguel, *Centralidad e identidad local en geografías hiperescalares: las cartografías de las encrucijadas territoriales del sudeste ibérico*, Mémoire de fin d'études, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada, Granada, 2012, 53 p.

HUMANES María Luisa, « Exposición selectiva a la información política y partidismo de las audiencias en España », Segovia, Investigar la Comunicación hoy. Revisión de políticas científicas y aportaciones metodológicas: Simposio Internacional sobre Política Científica en Comunicación, 2013.

HUYGHE François-Bernard, *Think tanks: quand les idées changent vraiment le monde*, Paris, INHESJ, Institut national des hautes études de la sécurité et de la justice : Vuibert, 2013.

ISAGER Lotte et IVARSSON Søren, « Contesting landscapes in Thailand: tree ordination as counter-territorialization », *Critical Asian Studies*, 2002, vol. 34, nº 3, p. 395-417.

JAFFEUX Henri, « Un réseau écologique pour préserver la diversité biologique du continent européen », *Liaison énergie francophonie*, 2008, nº 7, p. 58-62.

JESSOP Bob, BRENNER Neil et JONES Martin (dir.), « Theorizing sociospatial relations », *Environment and Planning. D, Society and space*, 2008, vol. 26, nº 3, p. 389.

JOHNSTON Ronald John (dir.), *The dictionary of human geography*, 4th ed., Oxford, Blackwell Publishers, 2000, 958 p.

JOHNSTON Ronald John, GREGORY Derek et SMITH David M., *Diccionario Akal de geografía humana*, Madrid, Akal Ediciones, 2000, 592 p.

JORDAN Alexander G. et RICHARDSON Jeremy John, *Government and pressure groups in Britain*, London, Oxford University Press, 1987, 328 p.

JOURDAN Silvère, *Du processus de métropolisation à celui de la gentrification, l'exemple de deux villes nord-méditerranéennes : Barcelone et Marseille*, Thèse de doctorat, Université d'Aix-Marseille, Aix-en-Provence, 2013, 587 p.

JUAN Jean-Claude, « L'arc méditerranéen : un espace en devenir », *Méditerranée*, 1994, vol. 79, nº 1, p. 7-14.

JUILLARD Etienne, « Pour une logique des divisions régionales en Europe occidentale », *Revue Géographique de l'Est*, 1976, vol. 16, nº 3, p. 103-120.

KANSKY Karel Joseph, *Structure of transportation networks: relationships between network geometry and regional characteristics*, Chicago, University of Chicago, 1963, 186 p.

KASTORYANO Riva, *Quelle identité pour l'Europe ? Le multiculturalisme à l'épreuve*, Paris, Presses de Sciences Po, 2005, 348 p.

KHILNANI Sunil, « La « société civile », une résurgence », *Critique internationale*, 2001, vol. 10, nº 1, p. 38.

KLEIN Annabelle, « Entre médiation et médiatisation, dynamiques identitaires en jeu dans les dispositifs d'autopublication sur Internet », *ESSACHESS-Journal for Communication Studies*, 2010, nº 06, p. 147-161.

KLEIN Annabelle, « Les pages personnelles, entre savoirs informels et identités médiatisées », *Recherches en Communication*, 2002, nº 15, p. 49-62.

KLEIN Annabelle, « Les homepages, nouvelles écritures de soi, nouvelles lectures de l'autre », *Spirale, Nouveaux outils, nouvelles écritures, nouvelles lectures*, 2001, vol. 28, p. 67-83.

LANDERS Matthew W., *Catalonia is a Country: World Heritage and Regional Nationalism*, Master, University of Oregon, Eugene, OR, 2010, 125 p.

LARKIN Robert P. et PETERS Gary L., *Dictionary of concepts in human geography*, Westport, Connecticut, Greenwood Press (coll. « Reference sources for the social sciences and humanities »,) 1983, 286 p.

LAROUSSE, *Le petit Larousse 2005*, Paris, Larousse, 2004, 1855+cxii p.

LAVAUD-LETILLEUL Valérie, « L'aménagement de nouveaux terminaux à conteneurs et le renouvellement de la problématique flux-territoire dans les ports de la Rangée Nord », *Flux*, 2005, nº 1, p. 33-45.

LAWN Martin et NOVOA António, *L'Europe réinventée: regards critiques sur l'espace européen de l'éducation*, Paris, L'Harmattan, 2005, 236 p.

LEGRAND Marc et BARRIO Eusebio Corregel, « LGV Perpignan-Figueras : l'axe ferroviaire à grande vitesse du Sud-Ouest de l'Europe », *Travaux*, 2009, nº 867, p. 24-27.

LENTISCO David, *Cuando el hierro se hace camino: historia del ferrocarril en España*, Madrid, Alianza Editorial, 2005, 321 p.

LÉVY Jacques et LUSSAULT Michel (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, 1033 p.

LEZAUN Javier et GROENLEER Martijn, « Food control emergencies and the territorialization of the European Union », *European Integration*, 2006, vol. 28, nº 5, p. 437-455.

LIBOUREL Eloïse, « The Mediterranean Railway Corridor: Territorialising Multiple Visions of a Macro-Regional Axis », Paris, Transport Research Arena, 2014.

LIBOUREL Eloïse, *L'insertion de Valence dans le corridor ferroviaire méditerranéen. Stratégies multiscalaires et aménagement urbain*, Mémoire de Master 2, Université Paris-Est, Champs-sur-Marne, 2011, 168 p.

LIBOUREL Eloïse et TOUNSI-GUÉRIN Ibtissem, « TEN-T Projects in their Geo-economic Context: a Case Study of the Trade Shape of the Spanish Mediterranean Railway Corridor », Francfort, European Transport Conference, 2014.

LIENARD Sandrine et CLERGEAU Philippe, « Trame Verte et Bleue : Utilisation des cartes d'occupation du sol pour une première approche qualitative de la biodiversité », *Cybergeo : European Journal of Geography*, 2011, p. http://cybergeo.revues.org/23494.

LIU Liu, *Les corridors urbains : quelles formes de transport de masse (train, tram-train, tramway) pour quelles formes urbaines (multipolarité en chapelet ou idendité continue, ségrégation ou mixité dans la distribution des fonctions) ?*,Université Lille 1, Lille, thèse en cours sous la direction de Philippe Menerault et Alain L'Hostis.

LLORET I SALVO Joan, *Analyse géopolitique de la construction d'une LIGNE FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE entre la France (Perpignan) et l'Espagne (Figuères)*, Mémoire de Master 1, Université Paris-8, Saint-Denis, 2010, 134 p.

LOMBARD Jérôme et NINOT Olivier, « Connecter et intégrer: les territoires et les mutations des transports en Afrique », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 2010, nº 1, p. 69-86.

LÓPEZ RABADÁN Pablo et CASERO RIPOLLÉS Andreu, « La evolución de la agenda mediática española (1980-2010). Un análisis longitudinal de la portada de la prensa de referencia », *Revista Latina de Comunicación Social*, 2012, vol. 67, p. 470-493.

LÓPEZ TRIGAL Lorenzo (dir.), *Diccionario de geografía política y geopolítica*, León, Universidad de León, 2013.

LOYER Barbara, *Géopolitique de l'Espagne*, Paris, Armand Colin, 2006, 335 p.

LUIZ Silveira L.A. et PAULO Magalhaes B., « The influence of the Sepetiba Port Complex on Brazilian Competitiveness in the International Grain market » dans Barry E. Prentice (dir.), *Proceedings of the 31st Annual Conference of the Canadian Transportation Research Forum: Transport Gateways and Trade Corridors*, Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, 1996, vol. 2/, p. 107-119.

MADANI Azzeddine et BRYANT Christopher, « Développement durable du transport terrestre en Afrique du Nord Quel rôle devra jouer l'Algérie? », *Alhikma*, 2012, nº 12, p. 3.

MADRID RAMOS Mercedes, AYUSO CALLE Guillermo, TANNER Peter, CERIANI Luca et ARTALEJO Elena, « Ampliación del Complejo Ferroviario de Atocha (FaseI) », *Hormigón y Acero*, 2014, vol. 65, nº 273, p. 169-198.

MAGONE José M., *Contemporary Spanish politics*, 2nd edition., London / New York, Routledge, 2009, 490 p.

MARCADON Jacques, « Géographie portuaire de l'espace euro-méditerranéen », *Méditerranée*, 2002, vol. 98, nº 1, p. 55-66.

MARCADON Jacques, « Les ports de commerce de l'Arc atlantique européen », *Norois*, 1993, vol. 157, nº 1, p. 61-74.

MARCET Joan, MEDINA Lucia, LIÑEIRA Robert et FONTAINE Jacques, « 35 ans d'élections en Catalogne: de l'autonomisme à l'indépendantisme », *Pôle Sud*, 1 juillet 2014, vol. 40, nº 1, p. 81-97.

MARGAIL Fabienne, « De la correspondance à l'interopérabilité: les mots de l'interconnexion », *Flux*, 1996, vol. 12, nº 25, p. 28-35.

MARGIOCCHI Florence, TASSI Patricia, BONNEFOND Anne, LAVANDIER Catherine et TERROIR Jonathan (dir.), « Bruit des transports, influence de la structure temporelle sur la gêne, les performances cognitives et le sommeil (Projet RAPS-coopération Deufrako) », Lyon, 10ème Congrès Français d'Acoustique, 2010.

MARREWIJK Alfons VAN, CLEGG Stewart R., PITSIS Tyrone S. et VEENSWIJK Marcel, « Managing public–private megaprojects: Paradoxes, complexity, and project design », *International Journal of Project Management*, 2008, vol. 26, nº 6, p. 591-600.

MARTÍNEZ Antonio, « Los cítricos en su momento más amargo », *Agricultura: Revista agropecuaria*, 2012, nº 947, p. 14-17.

MARTÍNEZ NICOLÁS Manuel et HUMANES María Luisa, « Culturas profesionales del periodismo político en España. El discurso de los periodistas sobre la política y las funciones políticas de los medios » dans Manuel Martínez Nicolás et María Luisa Humanes (dir.), *Periodismo político en España: concepciones, tensiones y elecciones*, Tenerife, Sociedad Latina de Comunicación Social, 2012, p. 47-64.

MARTÍNEZ SERRANO José Antonio et SOLER Vicente, « Autonomías: Un siglo de lucha. El valencianismo político. Orígenes de una reivindicación. », *Historia 16*, 1978, extra, p. 64-69.

MARTIN Olivier, *L'analyse quantitative des données*, Paris, Armand Colin (coll. « 128 »,) 2012, 128 p.

MARTOUZET Denis, *Normes et valeurs en aménagement-urbanisme, limites de la rationalité et nécessité de prise en compte du multi-niveaux*, Thèse de doctorat, Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, Bordeaux, 2002, 516 p.

MASIP Pere, MICÓ Josep Lluís et MESO Koldo, « Periodismo multimedia en España. Análisis de los contenidos multimedia en la prensa digital », Tarragona, III Congreso Internacional de la Asociación Española de Investigación de la « Comunicación y riesgo », 2012.

MAYHEW Susan, *A Dictionary of Geography*, 4th ed., Oxford, Oxford University Press, 2009, 551 p.

MCGEE Terry G., « The emergence of desakota regions in Asia: expanding a hypothesis » dans Norton Sydney Ginsburg et Bruce Koppel (dir.), *The extended metropolis: Settlement transition in Asia*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1991, p. 3-25.

MCNEIL Sue, OSWALD Michelle et AMES David, *A Case Study of the BOSWASH Transportation Corridor: Observations Based on Historical Analyses*, Newark, University of Delaware University Transportation Center (coll. « Working Paper »,) 2010, 22 p.

MÉNDEZ Ricardo, ABAD Luis D. et ECHAVES Carlos, *Atlas de la crisis: impactos socioeconómicos y territorios vulnerables en España*, Valencia, Tirant lo Blanch (coll. « Crónica »,) 2015, 301 p.

MERLIN Pierre et CHOAY Françoise. (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF (coll. « Quadrige »,) 2009, 963 p.

MILLA BORDERA Pedro José, « La exclusión de la comarca de la Foia de Castalla (Alicante) por el trazado del nuevo proyecto del Corredor Ferroviario del Mediterráneo », *GeoGraphos*, 2013, vol. 4, nº 41, p. 224-239.

MILLÁN ESCRICHE Mercedes, « La diversificación en el medio rural como factor de desarrollo », *Papeles de geografía*, 2002, nº 36, p. 223-238.

MOHAMED-CHERIF Fatima et DUCRUET César, « Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale », *Revue Mappemonde*, 2011, nº 101, p. http://mappemonde.mgm.fr/num29/articles/art11103.html.

MOHAMED-CHERIF Fatima Zohra, « Les liaisons maritimes de l'Algérie dans l'espace Euro – Méditerranée : réalités et perspectives », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement. Territory in movement Journal of geography and planning*, 1 novembre 2012, nº 16, p. 86-97.

MONCLÚS FRAGA Francisco Javier, « El "modelo Barcelona" ¿una fórmula original? De la "reconstrucción" a los proyectos urbanos estratégicos (1979-2004) », Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 2002.

MONIE Gustaaf DE, « Corridors de transport et évolution globale des échanges » dans Yann Alix (dir.), *Les Corridors de transport*, Cormelles-le-Royal, EMS (coll. « Les Océanides »,) 2012, p. 27-64.

MONIOS Jason, « The role of inland terminal development in the hinterland access strategies of Spanish ports », *Research in Transportation Economics*, 2011, vol. 33, nº 1, p. 59-66.

MONKHOUSE Francis John, *A Dictionary of Geography*, 2nd ed., Chicago, Transaction Publishers, 1965, 388 p.

MONTABES PEREIRA Juan, *La prensa del Estado durante la transición política española*, Madrid, Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS), 1989, 384 p.

MONZÓN Andrés, ORTEGA Emilio et LÓPEZ Elena, *Evaluación de los impactos territoriales y económicos de planes de infraestructuras de transporte PEIT 2005-2020*, Madrid, Centro de Investigación del Transporte, Universidad Politécnica de Madrid Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2010.

MONZÓN Andrés, ORTEGA Emilio et LÓPEZ Elena, « Evaluación de los impactos territoriales y económicos de Planes de Infraestructuras de Transporte. PEIT 2005-2020 », *Cuadernos de Investigación del Transporte*, 2010, p. 10-19.

MORALES GIL Alfredo, « Las superficies logísticas y la organización espacial de redes de transporte de mercancías en España », *Papeles de geografía*, 2010, nº 51, p. 211-222.

MORALES GIL Alfredo, *Aspectos geográficos de la horticultura de ciclo manipulado en España*, Alicante, Universidad de Alicante, 1997, 165 p.

MORENO GARRIDO Ana, *Historia del Turismo en España en el siglo XX*, Madrid, Síntesis, 2007, 333 p.

MUÑIZ MURIEL Carlos, IGARTUA PEROSANZ Juan José, OTERO PARRA José Antonio et SÁNCHEZ HERNÁNDEZ Citlali, « El tratamiento informativo de la inmigración en los medios españoles. Un estudio comparativo de la prensa y televisión. », *Perspectivas de la Comunicación*, 2014, vol. 1, nº 1, p. 97-112.

MUÑOZ MARTÍNEZ César, *La red transeuropea de transportes y el corredor Mediterráneo*, Madrid, Working Paper, 2012.

MUÑOZ MARTÍNEZ César, BARREIRO PEREIRA Fernando et LÓPEZ DE SABANDO Vicente Inglada, « Análisis económico del Corredor Ferroviario Mediterráneo en el marco de la Red Transeuropea de Transporte », *RUE: Revista universitaria europea*, 2014, nº 20, p. 49-72.

MUÑOZ RUBIO Miguel, *RENFE, 1941-1991: medio siglo de ferrocarril público*, Madrid, Ediciones Luna, 1995, 398 p.

NADAL OLLER Jordi, « El fracaso de la revolución industrial en España: Un balance historiográfico », *Papeles de Economía Española*, 1984, nº 20, p. 108-125.

NAREDO José Manuel, *Evolución de la agricultura en España (1940-2000)*, Granada, Universidad de Granada, 2004, 552 p.

NAVALÓN GARCÍA María Rosario et RICO CÁNOVAS Elisa, « Diversificación y diferenciación de los destinos turísticos tradicionales a partir de la valorización del patrimonio industrial: retos y oportunidades para el turismo industrial en la Costa Blanca (España) », *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 2012, nº 1, p. 121-132.

NESPOLA Julien, « La conteneurisation du monde-méditerranéen », *Outre-terre*, 2010, nº 3, p. 39-48.

NEUDORF Russel D. et HASSAN Masood U., « Macro-economic impact and benefit/cost analysis of transportation and mining developments in the Northwest territories » dans Barry E. Prentice (dir.), *Proceedings of the 31st Annual Conference of the Canadian Transportation Research Forum: Transport Gateways and Trade Corridors*, Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, 1996, vol. 2/, p. 42-55.

NG Adolf K.Y., VELASCO ACOSTA Alberto E. et WANG Tianni, « Institutions and the governance of transport infrastructure projects: Some insight from the planning and construction of the CentrePort Canada Way », *Research in Transportation Business & Management*, 2015, vol. 14, p. 25-33.

N'GUESSAN N'Guessan, *La problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique subsaharienne*, New York, Banque mondiale et Commission économique pour l'Afrique, 2003, 63 p.

NÓVOA Manuel, « Una reflexión sobre la reciente transformación de Barcelona », *Revista da Faculdade de Letras*, 1998, XIV, p. 61-75.

OFFERLE Michel, *Sociologie des groupes d'intérêt*, Paris, Montchrestien, 1998, 158 p.

OFFNER Jean-Marc, « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique*, 1993, vol. 22, nº 3, p. 233-242.

OLABARRIETA Begoña, « Mercancías sin fronteras. Los corredores Ferroviarios Europeos del Atlántico y del Mediterráneo cumplen 1 año », *Revista del Ministerio de Fomento*, 2015, nº 646, p. 2-3.

OLDS Kris, « Globalization and the production of new urban spaces: Pacific Rim megaprojects in the late 20th century », *Environment and Planning A*, 1995, vol. 27, nº 11, p. 1713-1743.

OLLIVIER-TRIGALO Marianne, « Politiques de transport : où en sont les Régions ? Actions, doctrines et institutionnalisation », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2009, juillet, nº 3, p. 471.

OLMOS Joan, « España, invertebrada a gran velocidad », *L'ESPILL*, 2011, nº 37, p. 2-12.

ORDUÑA REBOLLO Enrique, *Municipios y provincias: historia de la organización territorial española*, Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2003, 268 p.

ORTEGA Y GASSET José, *España invertebrada: bosquejo de algunos pensamientos históricos*, Édition originale 1921., Madrid, Espasa-Calpe (coll. « Colección Austral ; Ciencias/humanidades »,) 2007, 140 p.

ORTUÑO PADILLA Armando, *El impacto economico de la conexion del puerto de Alicante por ferrocarril*, INECA., Alicante, 2014, 61 p.

ORTUÑO PADILLA Armando, BAUTISTA RODRÍGUEZ David, FERNÁNDEZ ARACIL Patricia, FERNÁNDEZ MOROTE Graciela et SÁNCHEZ GALIANO Juan Carlos, « HSR passengers profile in "sun and beach" tourism destinies: the case of Alicante (Spain) », Paris, High-speed rail and the city, 2015.

OSWALD Michelle, *Evaluating the Current State of the BOSWASH Transportation Corridor and Indicators of Resiliency*, Newark, University of Delaware Department of Civil Engineering, 2009, 20 p.

PALAFOX GAMIR Jordi, « Estructura de la exportación y distribución de beneficios. La naranja en el País Valenciano (1920–1930) », *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 1983, vol. 1, nº 02, p. 339-351.

PALAU Anna M. et DAVESA Ferran, « El impacto de la cobertura mediática de la corrupción en la opinión pública española », *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 2013, vol. 144, nº 1, p. 97-124.

PASQUIER Romain, « Quand l'Europe frappe à la porte des régions », *Politique européenne*, 2002, nº 3, p. 159-177.

PASSERON Jean-Claude, « Acteur, agent, actant: personnages en quête d'un scénario introuvable », *Revue européenne des sciences sociales*, 2001, XXXIX, nº 121, p. 15-30.

PATERSON Matthew et STRIPPLE Johannes, « Singing climate change into existence: on the territorialization of climate policymaking » dans Mary E. Pettenger (dir.), *The social construction of climate change: Power, knowledge, norms, discourses*, London, Ashgate, 2007, p. 149-172.

PELLEJERO MARTÍNEZ Carmelo, « La política turística en la España del siglo XX: una visión general », *Historia Contemporánea*, 2012, nº 25, p. 233-265.

PELLETIER Jean-François, *L'intégration des corridors dans les chaînes d'approvisionnement internationales: Analyse de cas africains*, Thèse de doctorat, Université Paris-Est, Champs-sur-Marne, 2012, 323 p.

PELLISTRANDI Benoît, *Histoire de l'Espagne des guerres napoléoniennes à nos jours*, Paris, Perrin (coll. « Pour l'Histoire »,) 2013, 657 p.

PELLISTRANDI Benoît, « L'Espagne face à elle-même », *Vingtième siècle. Revue d'histoire*, 2002, nº 2, p. 57-71.

PÉREZ MESA Juan Carlos et GARCÍA BARRANCO Mª Carmen, *Influencia de la distribución europea en la gestión logística del exportador: El caso de España, Alemania, Francia y Países del Este*, Almería, Universidad de Almería, 2015, vol.45, 228 p.

PÉREZ SANCHÓ Miguel, « La industria del automóvil en la Comunidad Valenciana: el caso de Ford España » dans José Luis García Ruiz (dir.), *Sobre ruedas. Una historia crítica de la industria del automóvil en España*, Madrid, Síntesis, 2003, p. 127-166.

PERPINYA I GRAU Romà, « L'interès collectiu economic a Catalunya i Valencia », *Economia i Finances*, 1931, p. 354-377.

PERRIN Delphine, *La circulation des personnes au Maghreb*, Bruxelles, Centre Robert Schuman (coll. « CARIM Notes d'Analyse et de Synthèse »,) 2008, 22 p.

PIROTTE Gautier, *La notion de société civile*, Paris, La Découverte (coll. « Repères »,) 2007, 128 p.

PORTIER Luc et GALLO Alexandre, « Corridors maritimes et terrestres: quelles stratégies pour un opérateur de lignes régulières ? » dans Yann Alix (dir.), *Les Corridors de transport*, Cormelles-le-Royal, EMS (coll. « Les Océanides »,) 2012, p. 143-152.

PRENTICE Barry E., « Gateways, Corridors and Strategic City Pairs », University of Manitoba, Canadian Transportation Research Forum 41st Annual Meeting, 2006.

PRENTICE Barry E., *Proceedings of the 31st Annual Conference of the Canadian Transportation Research Forum: Transport Gateways and Trade Corridors*, Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, 1996, 850 p.

PRENTICE Barry E., « Winnipeg: gateway to the mid-continent corridor » dans Barry E. Prentice (dir.), *Proceedings of the 31st Annual Conference of the Canadian Transportation Research Forum: Transport Gateways and Trade Corridors*, Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, 1996, vol. 2/, p. 171-186.

PRIEMUS Hugo et ZONNEVELD Wil, « What are corridors and what are the issues? Introduction to special issue: the governance of corridors », *Journal of Transport Geography*, 2003, vol. 11, nº 3, p. 167-177.

PRIETO Camille, *Analyse économique du Corridor atlantique de marchandises entre le Portugal, l'Espagne et la France vers le nord de l'Europe*, Mémoire de Master 2, Université Paris-Est, Champs-sur-Marne, 2015, 94 p.

QUIVY Raymond et CAMPENHOUDT Luc VAN, *Manuel de recherche en sciences sociales*, Paris, Dunod, 2006, 272 p.

RACINE Jean-Bernard, RAFFESTIN Claude et RUFFY Victor, « Échelle et action, contributions à une interprétation du mécanisme de l'échelle dans la pratique de la géographie », *Geographica Helvetica*, 1980, vol. 35, nº 5, p. 87-94.

RAMADE François, *Dictionnaire encyclopédique de l'écologie et des sciences de l'environnement*, Paris, Ediscience international, 1993, 834 p.

RASTOIN Jean-Louis, *Note sur le commerce euro-méditerranéen*, Paris, IPEMED, 2014, 4 p.

RAYMOND Richard, « La « société civile », ce « nouvel » acteur de l'aménagement des territoires », *L'Information géographique*, 2009, Vol. 73, nº 2, p. 10-28.

RECAJ LAMBÁN Irene, « La exportación española de cítricos », *Agricultura: Revista agropecuaria*, 1987, nº 661, p. 544-545.

REGGIANI Aura, LAMPUGNANI Giorgio, NIJKAMP Peter et PEPPING Gerard, « Towards a typology of European inter-urban transport corridors for advanced transport telematics applications », *Journal of Transport Geography*, 1995, vol. 3, nº 1, p. 53-67.

RENARD Cécile, *Architecture, globalisation, métropolisation : le processus de globalisation à travers le paysage architectural : lectures croisées de Barcelone, Berlin et Rome*, Thèse de doctorat, Université Paris I, Paris, 2012, 532 p.

REQUEJO LIBERAL Juan, « La segunda residencia lanza una OPA sobre el litoral andaluz: una grave amenaza sobre el modelo de ordenación territorial para el litoral », Gijón, Ordenación del territorio, política regional, medio ambiente y urbanismo, 2001.

REY-VALETTE Hélène, CHIA Eduardo, MATHE Syndhia, MICHEL Laura, NOUGAREDES Brigitte, SOULARD Christophe-Toussaint, MAUREL Pierre, JARRIGE Françoise, BARBE Eric et GUIHENEUF Pierre-Yves, « Comment analyser la gouvernance territoriale ? Mise à l'épreuve d'une grille de lecture », *Géographie, économie, société*, 2014, vol. 16, nº 1, p. 65-89.

RIBAS Frederic, « Ignasi Villalonga, el valencianisme modern: tradició i dinamisme », *Revista de Catalunya*, 2007, nº 230, p. 18-28.

RIBEILL Georges, « Vers une Europe ferroviaire sans frontières techniques. Histoire de l'interopérabilité des chemins de fer européens ou Les heurs et malheurs d'un enjeu majeur », *Chemins de fer*, 2011, nº 527, p. 32-38.

RODRIGUE Jean-Paul, « Freight, Gateways and Mega-Urban Regions: the Logistical Integration of the BosWash Corridor », *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 2004, vol. 95, nº 2, p. 147-161.

RODRIGUE Jean-Paul, BLANK Stephen et SLACK Brian, *The Geography of Transport Systems*, New York, Routledge, 2013, 416 p.

RODRIGUES-MALTA Rachel, « Naples-Marseille: waterfront attitude », *Méditerranée*, 2001, vol. 96, nº 1-2, p. 97-106.

RODRIGUES Paul, *La théorie des graphes pour analyser la transparence écologique des infrastructures de transport*, Mémoire de Master 2, Université d'Aix-Marseille, Aix-en-Provence, 2014, 182 p.

RODRÍGUEZ ACEVEDO José Manuel, MARTÍN MARTÍN Víctor O. et JEREZ DARIAS Luis Manuel, « La financiación de las oligarquías provinciales en el apogeo y crisis del negocio inmobiliario en España: una reflexión sociológica sobre las cajas de ahorros », *Revista de economía crítica*, 2011, nº 12, p. 104-130.

RODRÍGUEZ BERNAL Eduardo, « El impacto del tendido ferroviario en la ciudad de Sevilla: la construcción y el desmantelamiento del dogal ferroviario. », Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2002.

RODRÍGUEZ-POLO Xosé Ramón et SANTILLÁN BUELNA José Ramón, « Organización y rutinas del periodismo político en la prensa española de referencia », *Observatorio (OBS*)*, 2012, vol. 6, nº 4.

ROMEIN Arie, JACOB TRIP Jan et VRIES Jochem DE, « The multi-scalar complexity of infrastructure planning: evidence from the Dutch–Flemish megacorridor », *Journal of Transport Geography*, 2003, vol. 11, nº 3, p. 205-213.

ROMERA FRANCO Joaquín David, « Dinámica industrial, planteamiento y ordenación del territorio en el municipio de Lorca (Murcia, sureste de España) », *Investigaciones Geográficas*, 2011, nº 54, p. 249-278.

ROMERO GONZÁLEZ Joan, « España inacabada. Organización territorial del Estado, autonomía política y reconocimiento de la diversidad nacional », *Documents d'anàlisi geogràfica*, 2012, nº 58, p. 13-49.

ROMERO GONZÁLEZ Joan, « Las regiones y el principio de subsidiariedad », *Quaderns de Política Econòmica*, mars 2003, vol. 2, p. http://www.uv.es/~qpe/revista/num2/romero2.pdf.

ROMERO GONZÁLEZ Joan et FARINÓS DASÍ Joaquín, « Cities and Urban and Metropolitan Regions in Spain: A New Agenda in a Global Context » dans João Seixas et Abel Albet (dir.), *Urban Governance in Southern Europe*, Farnham, Ashgate, 2012, p. 123-148.

ROMERO GONZÁLEZ Juan et ALBEROLA Miquel (dir.), *Los límites del territorio: el País Valenciano en la encrucijada*, Valencia, Universitat de València, 2005, 327 p.

ROO Priscilla DE, « L'arc méditerranéen : une méthode d'aménagement », *Méditerranée*, 1994, vol. 79, nº 1, p. 43-49.

ROZENBLAT Céline, « Tissu d'un semis de villes européennes », *Mappemonde*, 1995, nº 4, p. 22-27.

RUGGERI Charlotte, *Le projet de grande vitesse ferroviaire en Californie : entre appropriation culturelle, ancrage territorial et restructuration urbaine*, Thèse de doctorat, Université de Cergy-Pontoise, Cergy-Pontoise, 2015, 521 p.

SAINT-MARTIN Yann, *Politiques urbaines, aménagements, pratiques sociales, touristiques et récréatives dans les espaces verts de deux métropoles méditerranéennes, Marseille et Barcelone*, Thèse de doctorat, Université d'Aix-Marseille, Aix-en-Provence, 2002, 548 p.

SÁNCHEZ Ana Isabel, « La "crisis del pepino" llama a la reflexión », *Agricultura: Revista agropecuaria*, 2011, nº 941, p. 374-377.

SÁNCHEZ HERNÁNDEZ José Luis, « La reestructuración industrial en las provincias españolas desde la perspectiva de la rentabilidad », *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 1997, nº 24, p. 127-146.

SANCHIS Vicent, *Valencians, encara: cinquanta anys després de Joan Fuster*, 1a edición., Barcelona, Proa Edicions (coll. « La mirada »,) 2012, 253 p.

SANTAMARINA CAMPOS Beatriz, « La Ciudad suplantada. Percepciones sobre los nuevos imaginarios (turísticos) de la ciudad de Valencia », *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 2014, vol. 12, nº 4, p. 707-718.

SANTOS Y GANGES Luis, *Urbanismo y ferrocarril: la construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2007, 456 p.

SANZ BLAS Silvia, « Imagen global e intenciones futuras de comportamiento del turista de segunda residencia », *Revista europea de dirección y economía de la empresa*, 2008, vol. 17, nº 4, p. 95-114.

SAURUGGER Sabine, « Les groupes d'intérêts entre démocratie associative et mécanismes de contrôle », *Raisons politiques*, 2003, vol. 10, nº 2, p. 151.

SAVELBERG Fons et VOGELAAR Hans, « Determinants of a northern high-speed railway », *Transportation*, 1987, vol. 14, nº 2, p. 97-111.

SAVY Michel, « Transport de fret: le rail ou la route? », *Sociétal*, 2005, nº 49, p. 73-78.

SAVY Michel, « Logistique et territoire », *Espace géographique*, 1993, vol. 22, nº 3, p. 210-218.

SAVY Michel et LIU Xiaoming, « La plate-forme logistique, objet exemplaire d'aménagement urbain », Champs-sur-Marne, Les premières Journées du Pôle Ville de l'Université Paris Est Ville: Transport et Territoire, Quoi de neuf, 2010.

SCHERRER Franck, « Interconnexion des réseaux de transport interurbain. L'interconnexion T.G.V. », *Cahier / Groupe Réseaux*, 1986, vol. 2, nº 4, p. 89-102.

SCHÖNHARTING Jörg, SCHMIDT Alexander, FRANK André et BREMER Stefanie, « Towards the multimodal transport of people and freight: interconnective networks in the RheinRuhr Metropolis », *Journal of Transport Geography*, 2003, vol. 11, nº 3, p. 193-203.

SEDJARI Ali (dir.), *Euro-méditerranée: histoire d'un futur*, Paris, l'Harmattan, 2010, 278 p.

SEGARRA Agustí, TERUEL Mercedes, MIRAVET Daniel, JOVÉ Elisenda et GOMBAU Verònica, *Anàlisis coste-beneficio del corredor mediterráneo y sus alternativas*, Tarragone, Universitat Rovira i Virgili, 2013, 94 p.

SERRANO MARTINEZ José Maria, « Del arco al eje mediterraneo en España. Hacia la consolidacion de un corredor de transportes », *Finisterra*, 2012, XLVII, nº 93.

SERRANO MARTÍNEZ José María, « Articulación territorial de la Península Ibérica mediante la red de transportes terrestres », *Revista de estudios regionales*, 2004, nº 69, p. 19-56.

SERRANO MARTÍNEZ José María, *Los transportes en la Región de Murcia: accesibilidad y desenclave dentro del conjunto español*, Murcia, Fundación Centro de Estudios Históricos e Investigaciones Locales Región de Murcia, 2001, 318 p.

SIAROV Vesselin, *Evaluation stratégique des projets d'infrastructure de transport : le corridor paneuropéen N°10 « Salzbourg-Thessalonique »*, Thèse de doctorat, Paris 8, Paris, 2003, 704 p.

SIMELIO I SOLÀ Núria, *Prensa de información general durante la transición política española (1974-1984)*, Thèse de doctorat, Universitat Autònoma de Barcelona, Barcelona, 2007, 638 p.

SINGLY François de, *Le questionnaire*, Paris, Armand Colin (coll. « 128 »,) 2012, 128 p.

SINOVA Justino, *El poder y la prensa: el control político de la información en la España felipista*, Madrid, Ediciones internacionales universitarias, 1995, 208 p.

SIROUX Jean-Louis, « La dépolitisation du discours au sein des rapports annuels de l'Organisation mondiale du commerce », *Mots. Les langages du politique*, 2008, nº 88, p. 13-23.

SMITH Martin John, *Pressure, power and policy: state autonomy and policy networks in Britain and the United States*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 1993, 262 p.

SPEARRITT Peter, « The 200 km city: Brisbane, the gold coast, and sunshine coast », *Australian Economic History Review*, 2009, vol. 49, nº 1, p. 87-106.

STAR Susan L., « This is Not a Boundary Object: Reflections on the Origin of a Concept », *Science, Technology & Human Values*, 2010, vol. 35, nº 5, p. 601-617.

STECK Benjamin, « West Africa facing the lack of traffic lanes », *EchoGéo*, 2012, nº 20, p. http://echogeo.revues.org/13101.

STRAUSS Kendra, « Re-engaging with rationality in economic geography: behavioural approaches and the importance of context in decision-making », *Journal of Economic Geography*, 2008, vol. 8, nº 2, p. 137-156.

SUBRA Philippe, « L'aménagement, une question géopolitique ! », *Hérodote*, 2008, vol. 130, nº 3, p. 222-250.

SUTTON Kevin, « Le conflit autour du Lyon-Turin dans le Val de Suse. Vers une nécessaire reconsidération des basses vallées alpines », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2013, nº 1, p. 179-201.

TAILLARD Christian, « La Thaïlande, au centre de la Région du Grand Mékong », *Annales de géographie*, 2010, vol. 671-672, nº 1, p. 52-68.

TAILLARD Christian, « Un exemple réussi de régionalisation transnationale en Asie orientale : les corridors de la Région du Grand Mékong », *L'Espace géographique*, 2009, vol. 38, nº 1, p. 1-16.

TAMAMES Ramón et RUEDA SERÓN Antonio, *Estructura económica de España*, 24. ed., Madrid, Alianza (coll. « El libro universitario Ciencias sociales Manuales »,) 2000, 1035 p.

TARRIUS Alain, *Les nouveaux cosmopolitismes. Mobilités, Identités, Territoires*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 2000, 265 p.

TAULELLE François, « Le SDEC, instrument de l'aménagement du territoire européen ? », *Territoires 2020*, 2000, nº 1, p. 58-66.

TER-MINASSIAN Hovig, *Changer Barcelone: politiques publiques et gentrification dans le centre ancien, Ciutat Vella*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 2013, 315 p.

TER-MINASSIAN Hovig, *Ciutat Vella entre réhabilitation et gentrification: politiques publiques et changements sociaux dans le centre ancien de Barcelone (1980-2008)*, Thèse de doctorat, Université Panthéon-Sorbonne-Paris I / Universitat de Barcelona, Paris / Barcelone, 2009, 575 p.

TER-MINASSIAN Hovig, « Y a-t-il une gentrification à Barcelone? Le district Ciutat Vella entre 1991 et 2005 », *Géocarrefour*, 2009, vol. 84, nº 1-2, p. 93-103.

TERRIN Jean-Jacques, MARIE Jean-Baptiste et LEHEIS Stéphanie (dir.), *Gares et dynamiques urbaines: les enjeux de la grande vitesse = Railway stations and urban dynamics: high-speed issues: Barcelona, Lille, Lyon, Marseille, Rotterdam, Torino*, Marseille, Parenthèses (coll. « Collection La ville en train de se faire »,) 2011, 217 p.

TERRÓN MONTERO Javier, *La prensa en España durante el régimen de Franco: un intento en análisis político*, Madrid, Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS), 1981, 295 p.

TORRES I SANS Xavier, « Identitat i vocabulari: nació, terra i pàtria a la Catalunya dels Àustria », *Pedralbes: revista d'història moderna*, 2003, nº 23, p. 41.

TORRES Vicent, « ¿AVE o Ferrocarril? », *Boletín CF+S*, 2005, nº 28, p. http://habitat.aq.upm.es/boletin/n28/avtor.html.

TORRICELLI Gian Paolo, « La carte (prospective) comme médiation symbolique » dans Bernard Debarbieux et Martin Vanier (dir.), *Ces territorialités qui se dessinent*, La Tour d'Aigues / Paris, Editions de l'Aube / Datar, 2002, p. 145-160.

TORTELLA CASARES Gabriel, *El desarrollo de la España contemporánea: historia económica de los siglos XIX y XX*, Madrid, Alianza (coll. « Alianza Universidad. Textos »,) 1994, 427 p.

TREPIER Cyril, « L'indépendance de la Catalogne, un débat européen d'abord politique », *L'Espace Politique*, 2013, nº 21, p. http://espacepolitique.revues.org/2828.

TREPIER Cyril, *Analyse géopolitique de l'indépendantisme en Catalogne*, Thèse de doctorat, Université Paris-VIII / Universitat de Barcelona, Saint-Denis / Barcelone, 2011, 534 p.

TRITZ Céline, *Tourisme et espace : l'arc méditerranéen : une approche de la médiatisation*, Thèse de doctorat, Université de Nice-Sophia Antipolis, Nice, 2001, 265 p.

TROMPETTE Pascale et VINCK Dominique, « Retour sur la notion d'objet-frontière », *Revue d'anthropologie des connaissances*, 2009, vol. 3, nº 1, p. 5-27.

TRULLÉN Joan, « El modelo Barcelona de desarrollo económico-urbanístico: a la búsqueda de flexibilidad territorial" » dans Quim Brugué et Ricard Gomà (dir.), *Gobiernos locales y políticas públicas*, Barcelona, Ariel, 1998, p. 132-144.

TRUMAN David, *Governmental Process Political Interests and Public Opinion*, New York, Alfred A. Knopf, 1951, 544 p.

UCELAY-DA CAL Enric, « Catalan Nationalism, 1886-2012: An Historical Overview », *Pôle Sud*, 1 juillet 2014, vol. 40, nº 1, p. 13-28.

VALERO Alet, « Le tourisme dans le Maroc espagnol sous le Patronato Nacional de Turismo 1928-1936 » dans Société française des Outre-Mers (dir.), *Le tourisme dans l'espace français (XIX-XX siècles)*, Paris, Société française des Outre-Mers, 2009, p. 220-240.

VALLEJO POUSADA Rafael, « Economía e historia del turismo español del siglo XX », *Historia Contemporánea*, 24 avril 2012, nº 25, p. 203-232.

VALLS Rafael, « Ignasi Villalonga i el valencianisme » dans Borja de Riquier Permanyer (dir.), *Història, política, societat i cultura dels Països Catalans*, Barcelone, Enciclopèdia Catalana, 1997, vol.9, p. 1930-1939.

VANDERGEEST Peter, « Mapping nature: territorialization of forest rights in Thailand », *Society and Natural Ressources*, 1996, nº 3, p. 159-175.

VANDERMOTTEN Christian et DEZERT Bernard, *L'identité de l'Europe : histoire et géographie d'une quête d'unité*, Paris, Armand Colin, 2008, 333 p.

VANIER Martin (dir.), *Territoires, territorialité, territorialisation: controverses et perspectives*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, 228 p.

VARLET Jean, « Dynamique des interconnexions des réseaux de transports rapides en Europe : devenir et diffusion spatiale d'un concept géographique », *Flux*, 2000, vol. 16, nº 41, p. 5-16.

VARMA Amiy et SULEIMAN Nabil, « NAFTA and Truck Configurations: a Framework for assessments » dans Barry E. Prentice (dir.), *Proceedings of the 31st Annual Conference of the Canadian Transportation Research Forum: Transport Gateways and Trade Corridors*, Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, 1996, p. 647-661.

VERGNAUD Guillaume, *À la recherche de la maille territoriale intermédiaire : approche comparée des recompositions et de l'aménagement des territoires en Rhône-Alpes (France) et en Catalogne (Espagne)*, Thèse de doctorat, École normale supérieure de Lyon, Lyon, 2011, 327 p.

VERNIER Matthieu, MONCEAUX Laura, DAILLE Béatrice et DUBREIL Estelle, « Catégorisation des évaluations dans un corpus de blogs multi-domaine », *Revue des nouvelles technologies de l'information*, 2009, p. 45-70.

VERNY Jérôme, « Les corridors de transport : objets en faveur d'une mobilité durable ? » dans Yann Alix (dir.), *Les Corridors de transport*, Cormelles-le-Royal, EMS (coll. « Les Océanides »,) 2012, p. 323-336.

VERNY Jérôme et ALIX Yann, « L'évolution des organisations productives et logistiques. Impacts sur les corridors de transport » dans Yann Alix (dir.), *Les Corridors de transport*, Cormelles-le-Royal, EMS (coll. « Les Océanides »,) 2012, p. 239-252.

VERZEGNASSI Aurélie, *Un nouvel axe ferroviaire à grande capacité pour la traversée des Pyrénées - Enjeux et perspectives d'un projet d'infrastructure transfrontalière, à vocation européenne*, Thèse de doctorat, Université Toulouse 2, Toulouse, en cours sous la direction de Jean-Pierre Wolff.

VEYRET-MEKDJIAN Yvette, *Dictionnaire de l'environnement*, Paris, Armand Colin (coll. « Dictionnaire »,) 2007, 414 p.

VIDAL César et JIMÉNEZ LOSANTOS Federico, *Historia de España*, Barcelona, Planeta, 2011, 238 p.

VIDAL OLIVARES Javier, « L'impact des chemins de fer dans l'économie espagnole : le cas de l'agriculture du Pays valencien, 1850-1914 », *Histoire, Economie et Société*, 1992, nº 1, p. 157-172.

VIGARIE André, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 1979, 496 p.

VIGIL DE INSAUSTI Adolfo, *Paisajes fluviales. La ciudad de Valencia y el río Turia. Metodología de intervención en cauces urbanos*, Thèse de doctorat, Universitat Politècnica de València, Valencia, 2012, 830 p.

VILLALONGA Ignasi, « El actual momento de la economía valenciana y su relación con el conjunto de la economía española » dans Unión económica (dir.), *Solidaridad económica nacional. Ciclo de conferencias sobre la aportacion de diferentes regiones españolas a la economía nacional*, Madrid, Publicaciones de la Unión económica, 1934, p. 101-121.

VILLARINO PÉREZ Montserrat, « Turismo en espacio rural en España: actrices e imaginario colectivo », *Documents d'anàlisi geográfica*, 2000, nº 37, p. 51-77.

VINCK Dominique, « De l'objet intermédiaire à l'objet-frontière », *Revue d'anthropologie des connaissances*, janvier 2009, vol. 3, nº 1, p. 51-72.

VINOIS Jean-Arnold, « ERTMS, une opportunité sans précédent pour concrétiser l'interopérabilité du réseau ferroviaire communautaire », *Revue générale des chemins de fer*, 2004, nº 128, p. 9-14.

VIROL Stéphane, « Distance temps, discontinuité des interactions spatiales et concentration globale de l'espace européen », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2006, nº 1, p. 7-7.

VOIRON-CANICIO Christine, « À la recherche d'un arc méditerranéen », *Méditerranée*, 1994, vol. 79, nº 1, p. 15-23.

VOLIN Anaïs, *La réhabilitation de la gare centrale de Stuttgart au sein de l'axe ferroviaire à grande vitesse Paris-Bratislava : remise en cause locale d'un projet de transport transeuropéen*,Université Lumière-Lyon II, Lyon, thèse en cours sous la direction de Lydie Coudroye de Lille.

VRIES Jochem DE et PRIEMUS Hugo, « Megacorridors in north-west Europe: issues for transnational spatial governance », *Journal of Transport Geography*, 2003, vol. 11, nº 3, p. 225-233.

WESTERDAHL Christer, *Traditional zones of transport geography in relation to vessel types*, http://www.abc.se/~pa/publ/transport.htm , 1996, consulté le 9 avril 2014.

WHEBELL Charles F. J., « Corridors: A Theory of Urban Systems », *Annals of the Association of American Geographers*, 1969, vol. 59, nº 1, p. 1-26.

WITHERICK Michael, ROSS Simon et SMALL John, *A modern dictionary of geography*, 4th ed., London, Arnold (coll. « Arnold student reference »,) 2001, 293 p.

WOESSNER Raymond, « La territorialisation : proposition pour la compréhension du phénomène par une entrée systémique », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2010, nº 4, p. 669.

WOESSNER Raymond, *Les processus de la territorialisation: quelles conditions pour la possibilité de l'advenue d'un système spatial*, Habilitation à diriger des recherches, Université de Franche-Comté, Besançon, 2007, 325+51+203 p.

WOLFF Jean-Pierre, « L'interrégionalité ferroviaire, des projets aux réalisations: jeux d'acteurs et aménagement du territoire » dans Michel Vrac, Pascal Bérion et Jean Varlet (dir.), *Interrégionalité et réseaux de transports*, Besançon, Presses universitaires de Franche-Comté, 2010, p. 13-21.

WOLKOWITSCH Maurice, « Les lignes à grande vitesse (LGV) dans l'espace euro-méditerranéen », *Méditerranée*, 2002, vol. 98, nº 1, p. 9-17.

YEATES Maurice, *Main Street: Windsor to Quebec City*, Toronto, Macmillan Company of Canada, 1975, 431 p.

ZAVALA Iris M., *Románticos y socialistas: prensa española del XIX*, Madrid, Siglo XXI de España Editores (coll. « Historia »,) 1972, 239 p.

ZEMBRI Pierre et LIBOUREL Eloïse, « Towards oversized high-speed rail systems? Some lessons from French and Spanish cases », Shanghai, World Conference on Transport Research (accepted), 2016.

ZOIDO NARANJO Florencio, VEGA BENAYAS Sofía DE LA et MORALES MATOS Guillermo, *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio*, Barcelona, Ariel, 2000, 406 p.

ZURUTUZA Cristina et ORTEGA Carmela García, « Las elecciones europeas de 2009 en la prensa aragonesa », *Revista Latina de comunicación social*, 2012, nº 67, p. 1-22.

Littérature grise

ABAD GARCÍA Vicente, *Historia de la naranja (1781-1939)*, Valencia, Comité de Gestión de la Exportación de Cítricos, 1984, 447 p.

ACCIÓ, *New international gauge rail freight link: Port of Barcelona - Lyon*, http://accio.gencat.cat/offices/miami/en/news/news_detail.jsp?id=tcm:213-170804&int=true&title=New+international+gauge+rail+freight+link%253A+Port+of+Barcelona+-+Lyon+, consulté le 7 mars 2015.

ADIF, *Mapa de Instalaciones Logísticas y Técnicas*, http://www.adif.es/AdifWeb/instalacionesMapa.jsp, consulté le 23 juillet 2015.

ADIF, *Estaciones*, http://www.adif.es/AdifWeb/estacionesMapa.jsp?i=es_ES, consulté le 2 juillet 2015.

ÁLAMO Maribel DE, « Finalizada la primera fase del corredor mediterráneo para velocidad alta. A todo tren », *Revista Fomento y Medio Ambiente*, juin 1997, p. 57-62.

ALSTOM, FAIVELEY, VOSSLOH, COLLEGI D'ENGINYERS INDUSTRIALS DE CATALUNYA, COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS INDUSTRIALES DE LA COMUNIDAD VALENCIANA et UNIVERSITÉ POLYTECHNIQUE DE CATALOGNE, *Ferrmed Locomotive Concept (Étude sur le concept de locomotive de marchandises)*, Bruxelles / Barcelone, Ferrmed, 2009.

ANALISTAS ECONÓMICOS DE ANDALUCÍA, *Competencia y cadena de valor en la producción y distribución de cítricos*, Sevilla, Agencia de Defensa de la Competencia de Andalucia, 2014, 137 p.

AUSTRIATECH, *Freight Transport FORESIGHT 2050*, Bruxelles, 1st Freightvision Forum, 2009, 88 p.

AVE, *Asociación Valenciana de Empresarios (AVE)*, http://www.ave.org.es/, consulté le 3 mai 2015.

BEHRENDS Victor, DEITERDING Lars, GALONSKE Niklas, MASCOLO Miriam, PETRI Kai et SONDERMANN Klaus-Uwe, *The CREAM Project. Final Report Technical and operational innovations implemented on a European rail freight corridor*, Hannovre, HaCon, 2012, 116 p.

BEIDELER Julien, « France-Espagne : LGV Perpignan-Figueras : 8 km de tunnel sous les Pyrénées », *Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment*, 2007, nº 5405, p. 62-63.

BLANCO LÓPEZ José, « Comparecencia del Ministro de Fomento, José Blanco, en la Comisión de Fomento del Congreso. Corredor Mediterráneo. 15 de septiembre de 2011 », Madrid, 2011.

BRINKHORST Laurens Jan, *Mediterranean Corridor. Work Plan of the European Coordinator*, Bruxelles, Commission européenne, 2015.

BSAV, *Barcelona Sagrera Alta Velocidad*, Barcelona, plaquette de présentation, 2015.

BUSINESS EUMED, *Proyectos.*, http://www.businesseumed.com/cast/proyectos.php, consulté le 5 mai 2015.

CAMISÓN ZOZORNA César, *Efectos del corredor mediterráneo en la competitividad de la economía valenciana*, Valencia, AVE, 2012, 289 p.

CAMISÓN ZOZORNA César, *Estudio del impacto económico de las inversiones del corredor ferroviario mediterráneo en la Comunidad Valenciana*, Valencia, AVE, 2011, 165 p.

CANIAUX Michel, *ALTRO Via Atlantica*, Bruxelles, Présentation à la CRPM, 2014.

CATALÀ I OLTRA Lluis, *L'Eix Castello-Tortosa-Tarragona. Economia, poblacio i infraestructures al node central de l'arc mediterrani*, Valencia, IIVEE, 2013, 93 p.

CEMT, *Systèmes nationaux de planification des infrastructures de transport*, Paris, OCDE (coll. « Table ronde du CEMT »,) 2005, 183 p.

CEMT, *Helsinki Declaration Towards a European Wide Transport Policy. A Set of Principles*, Helsinki, Third Pan-European Transport Conference, 1997.

CEMT, *Crete Declaration*, Crète, Second Pan-European Transport Conference, 1994.

CEMT, *Prague Declaration on an All European Transport Policy*, Prague, First Pan-European Transport Conference, 1991.

CEMT, COMMISSION EUROPEENNE, CEE-ONU et BEI, *Transport Infrastructure Development for a Wider Europe*, Paris, ECMT/EC/UNECE/EIB Seminar, 2003.

CENIT, *Mediterranean Corridor's South Layout Proposed by Ferrmed*, Barcelone, Ferrmed, 2012, 154 p.

CEOE, *Qué es CEOE*, http://www.ceoe.es/es__corporativo.html?cat_id=164&, consulté le 2 mai 2015.

CETMO, *Realizing the Trans-Mediterranean Transport Network. The Need for a Dedicated European Fund*, Barcelone, Centre d'étude des transports pour la Méditerranée occidentale, 39 p, 2010.

CETMO, *Realizing the Trans-Mediterranean Transport Network. A chronology*, Barcelone, Centre d'étude des transports pour la Méditerranée occidentale, 35 p, 2010.

CIERVAL, *CIERVAL.Confederación de Organizaciones Empresariales de la Comunidad Valenciana*, http://www.cierval.es/, consulté le 3 mai 2015.

CNRTL et CNRS, *Corridor*, http://www.cnrtl.fr/etymologie/corridor, consulté le 19 juillet 2015.

CODE24, *Code24 Corridor Development Rotterdam-Genoa*, .

COMITO Vincenzo, *Analysis of the mechanisms and principles of the TEN-T financing in view of establishing a dedicated Fund for the Trans-Mediterranean Transport Network*, Bruxelles, Euromed Transport Project, 2010, 20 p.

COMMISSION EUROPÉENNE, *Building the Transport Core Network: Core Network Corridors and Connecting Europe Facility*, Bruxelles, Commission européenne, 2014.

COMMISSION EUROPÉENNE, *Mediterranean Core Network Corridor Study. Final Report*, Bruxelles, Commission européenne, 2014, 440 p.

COMMISSION EUROPEENNE, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, Bruxelles, Commission européenne, 2013, 48 p.

COMMISSION EUROPEENNE, *TEN-T core network corridors (map)*, Bruxelles, Commission européenne, 2013.

COMMISSION EUROPEENNE, *Maps of the TEN-T Comprehensive and Core Network*, Bruxelles, Commission européenne, 2013, 63 p.

COMMISSION EUROPEENNE, *TEN-T Implementation of the Priority Projects*, Bruxelles, Commission européenne, 2012, 310 p.

COMMISSION EUROPEENNE, *Connecting Europe Facility. Investing in Europe's Growth. 2014-2020*, Bruxelles, Commission européenne, 2012, 26 p.

COMMISSION EUROPEENNE, *Proposition de réglement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe*, Bruxelles, Commission européenne, 2011, 137 p.

COMMISSION EUROPEENNE, *Livre Blanc. Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*, Bruxelles, Commission européenne, 2011, 34 p.

COMMISSION EUROPEENNE, *Réseau Transeuropéen de Transport. RTE-T, axes et projets prioritaires 2005*, Luxembourg, Office des publications officielles des Communautés européennes, 2005, 73 p.

COMMISSION EUROPEENNE, *TEN-T priority axis and projects (maps)*, Bruxelles, Commission européenne, 2004, 73 p.

COMMISSION EUROPÉENNE, *Proposal for a European Parliament and Council Decision on Community Guidelines for the Development of the Trans-European Transport Network*, Bruxelles, Commission européenne, 1994, 83 p.

COMMISSION EUROPEENNE, *Towards Trans-European Networks for a Community Action Programme*, Bruxelles, Commission européenne, 1990, 40 p.

COMMISSION EUROPEENNE, *Mediterranean*, https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-corridor/Mediterranean, consulté le 30 juillet 2015.

COMMISSION EUROPEENNE, *Base de données - Eurostat*, http://ec.europa.eu/eurostat/data/database, consulté le 11 mars 2015.

COMMISSION EUROPEENNE, ONU-CEE, BEI et CEMT, *Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas*, Paris, Actes du séminaire « Transport Infrastructure Development for a Wider Europe », 2003.

CONSEIL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES et COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES, *Traité sur l'Union européenne*, Maastricht, CEE, 1992.

CONSEIL EUROPEEN, *Réunion des 9 et 10 décembre 1994 à Essen. Conclusions de la Présidence*, Essen, Conseil européen, 1994, 39 p.

CROEM, CEA, CIERVAL, CECLOR, ASEMPAL et COEPA, *Alianza Empresarial en defensa del Corredor Mediterráneo*, Almería y Lorca, 2014.

CZF, *Que es el Consorci*, http://www.elconsorci.net/ca/El_Consorci/Que_es_el_Consorci, consulté le 7 mai 2015.

DG-MOVE, *Trans-European Transport Network TENTEC - Maps*, http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html, consulté le 30 juillet 2015.

DIACT, *Territoire et innovation*, Paris, Diact, Appel à projets, 2009.

ESPO, *Statistics - Rapid Exchange System*, http://www.espo.be/index.php?option=com_content&view=article&id=95&Itemid=90, consulté le 7 août 2015.

EU CORE NET CITIES, *Qu'est-ce que la plateforme EU Core Net Cities ?*, http://www.eucorenetcities.com/fr/eucorenetcities.php, consulté le 6 mai 2015.

EU CORE NET CITIES, *EU Core Net CIties Platform*, http://www.silbcn.com/mailapp/preview.php?id=316, consulté le 14 août 2015.

EUROGROUP CONSULTING, *Le Fret ferroviaire, un mode d'avenir pour l'Europe. Regards croisés de chargeurs, opérateurs, commissionnaires, gestionnaires d'infrastructures et pouvoirs publics*, Puteaux, Semaine internationale du Transport et de la Logistique, 2012, 41 p.

EUROPA, *Registre des représentants d'intérêts - Liste alphabétique des organisations enregistrées*, http://ec.europa.eu/transparencyregister/public/consultation/listlobbyists.do?letter=A&alphabetName=LatinAlphabet, consulté le 6 mai 2015.

EUROSTAT, *Répartition modale du transport de fret*, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=tran_hv_frmod&lang=fr, consulté le 7 mars 2015.

FERRMED, *FERRMED Report on the Actions in the Mediterranean Corridor. Executive Summary*, Bruxelles, Ferrmed, 2012.

FERRMED, *Short, Medium and Long Term Action Plan Proposed by Ferrmed*, Bruxelles, Ferrmed, 2012, 39 p.

FERRMED, *Ferrmed Global Study. Ferrmed Great Axis Rail Freight Network and its Area of Influence.*, Bruxelles, Commission européenne, 2009, 205 p.

FERRMED, *Ce qu'est Ferrmed*, http://www.ferrmed.com/, consulté le 27 février 2015.

FERRMED, *Conférences*, http://www.ferrmed.com/?q=en/conferences, consulté le 6 mai 2015.

FERRMED et CENIT, *Plan d'action à court, moyen et long terme dans le corridor méditerranéen (entre Lyon et Algésiras)*, Bruxelles ; Barcelone, Ferrmed, en cours.

FERRMED et EU CORE NET CITIES, *Bottom-up analysis and proposals concerning sections: Torino – Lyon – Marseille – Barcelona – Valencia – Murcia – Almería and Barcelona – Lleida – Zaragoza*, Bruxelles ; Barcelone, Ferrmed, 2015, 78 p.

FERROVIE DELLO STATO, *HIGHSPEEDMIX Project. High Speed Freight on the European High Speed Rail Network*, Rome, Ferrovie dello Stato, 2001, 94 p.

FUNDACIÓ NEXE, *Presentació de la revista Nexe a la Cambra de Comerç de València*, http://www.fundacionexe.org/web/article/72 , 14 avril 2011, consulté le 17 août 2015.

GENERALITAT DE CATALUNYA, *Catalunya presenta a Brussel·les el Manifest per millorar la competitivitat dels serveis multimodals al Corredor Mediterrani*, http://www.govern.cat/pres_gov/AppJava/govern/notespremsa/285939/catalunya-presenta-brusselles-manifest-millorar-competitivitat-serveis-multimodals-corredor-mediterrani.html , 30 juin 2015, consulté le 1 août 2015.

GENERALITAT DE CATALUNYA, *La Generalitat reclama al govern francès que tot el Corredor Mediterrani tingui les mateixes característiques i funcionalitat*, http://premsa.gencat.cat/pres_fsvp/AppJava/notapremsavw/199288/ca/generalitat-reclama-govern-frances-corredor-mediterrani-tingui-caracteristiques-funcionalitat.do , 16 mai 2013, consulté le 1 août 2015.

GENERALITAT DE CATALUNYA, *Territori i Sostenibilitat lidera un projecte europeu per potenciar el transport ferroviari de mercaderies al Corredor Mediterrani*, http://premsa.gencat.cat/pres_fsvp/AppJava/notapremsavw/183709/ca/territori-sostenibilitat-lidera-projecte-europeu-potenciar-transport-ferroviari-mercaderies-corredor-mediterrani.do , 19 février 2013, consulté le 1 août 2015.

GENERALITAT DE CATALUNYA, *El conseller Recoder presenta l'Agenda Catalana per al Corredor Mediterrani*, http://premsa.gencat.cat/pres_fsvp/AppJava/notapremsavw/125897/ca/conseller-recoder-presenta-lagenda-catalana-corredor-mediterrani.do , 20 octobre 2011, consulté le 1 août 2015.

GENERALITAT VALENCIANA, *Bonig defiende la implantación del tercer carril como infraestructura que adelanta una década la llegada del Corredor Mediterráneo - Notas de Prensa - Gabinete de Comunicación - Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente*, http://bdb.cma.gva.es/web/indice.aspx?nodo=83495&idioma=C , 22 février 2013, consulté le 29 juillet 2015.

GIORGI Liana et TANDON Annuradha, *Strategic Assessment of Corridor Developments, TEN Improvements and Extensions to the CEEC/CIS*, http://www.transport-research.info/Upload/Documents/200310/codeten.pdf , 2002, consulté le 16 juillet 2014.

GUICHARD Olivier, *Scénarios européens d'aménagement du territoire*, Paris, La Documentation française / DATAR, 1974, 174 p.

GUICHARD Olivier, *L'Espace européen*, Saint-Etienne, Conférence européenne des Ministres responsables de l'Aménagement du Territoire, 1973.

GUSTAFSON PORTER et VPC, *Valencia Parque Central*, Valencia, VPC, 2011, 39 p.

HOSBEC, *Informe Perspectivas Turísticas EXCELTUR - Primer trimestre de 2015*, Benidorm, Hosbec, 2015, 50 p.

HOSBEC, *Informe TURESPAÑA sobre mercado belga*, Benidorm, Hosbec, 2014.

HOSBEC, *Ocupación hotelera Benidorm*, http://www.hosbec.com/hosbec/web/index.html#encuesta/ocupacion_hotelera_benidorm, consulté le 1 mai 2015.

INE, *INEbase / Demografía y población / Cifras de población y Censos demográficos*, http://www.ine.es/inebmenu/mnu_cifraspob.htm, consulté le 22 juillet 2015.

INE, *INEbase: Operaciones estadísticas: clasificación por temas*, http://www.ine.es/inebmenu/indice.htm, consulté le 4 mars 2015.

INE, *Hostelería y turismo*, http://www.ine.es/jaxi/menu.do?type=pcaxis&path=%2Ft11/trec/&file=inebase&L=0, consulté le 4 août 2015.

INEA, *Linking East and West - Transport*, http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-policy/linking_en.htm, consulté le 6 novembre 2014.

INEA, *Corridors - Transport*, http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/index_en.htm, consulté le 6 novembre 2014.

INEA, *Calls for Proposals 2011 - Annual*, http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/apply_for_funding/follow_the_funding_process/annual_call_2011.htm, consulté le 7 novembre 2014.

INEA, *CEF Transport - Motorways of the Sea*, https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport/cef-transport-motorways-sea, consulté le 27 juin 2015.

INEA, *Innovation & Networks Executive Agency: Follow the funding process*, http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/apply_for_funding/follow_the_funding_process/follow_the_funding_process.htm, consulté le 7 novembre 2014.

INSTITUT DE LA MEDITERRANEE, *Vers la création d'une zone d'intégration mondiale en Méditerranée (Livre Blanc)*, Marseille, Institut de la Méditerranée, 2004, 294 p.

INSTITUT IGNASI VILLALONGA, *La Via economica de l'Euram. 10 anys*, Valencia, Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa, 2010, 194 p.

IPEMED, *Rapports d'activité 2013. Le choix de la confiance*, Paris, IPEMED, 2014, 32 p.

KRUPP FÖRDERTECHNIK GMBH, *APRICOT – Advanced Pilot T rimodal Transport Chains for the Corridors West – South/South-East Europe of Combined Traffic*, Bruxelles, Krupp Fördertechnik GmbH, 1999, 142 p.

KTH-RAILWAY GROUP et TÜB, *Ferrmed Wagon Concept (Étude sur le concept de wagon de marchandises)*, Bruxelles, Ferrmed, 2010.

LA TRANSALPINE, *La Liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin*, Lyon, plaquette de présentation, 2015.

MEDOCC, *Le système métropolitain méditerranéen. Vers la création d'une zone d'intégration mondiale en Méditerranée*, Marseille, Institut de la Méditerranée, 2004.

MERINO Maria del Mar, « Los hogares del AVE. Las terminales de la red de alta velocidad española », *Revista del Ministerio de Fomento*, 2011, nº 608, p. 156 - .

MIERT Karel VAN, *Observations concernant le rapport sur la révision des orientations relatives au réseau transeuropéen de transport*, Bruxelles, Forum Européen de l'Energie et des Transports, 2003.

MINISTERIO DE ECONOMIA Y COMPETITIVIDAD, *DataComex - Estadísticas del Comercio Exterior*, http://datacomex.comercio.es/principal_comex_es.aspx, consulté le 14 mars 2015.

MINISTERIO DE FOMENTO, *Nota aclaratoria sobre el Corredor de Mercancías nº6 y el Corredor Mediterráneo*, Madrid, Note de presse, 2013.

MINISTERIO DE FOMENTO, *Proyecto de implantación del ancho UIC en el Corredor Ferroviario Mediterráneo*, Madrid, Présentation du Ministère, 2012.

MINISTERIO DE FOMENTO, *Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (2012-2024)*, Madrid, Ministerio de Fomento, 2012, 386 p.

MINISTERIO DE FOMENTO, *Analyse géopolitique de la construction d'une LIGNE FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE entre la France (Perpignan) et l'Espagne (Figuières)*, Madrid, Rapport au Sénat, 2012.

MINISTERIO DE FOMENTO, *Corredor Ferroviario Mediterráneo*, Madrid, Présentation du Ministère, 2011.

MINISTERIO DE FOMENTO, *Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España*, Madrid, Présentation du Ministère, 2010.

MINISTERIO DE FOMENTO, *España en el Mediterráneo. La construcción del espacio*, Madrid, Catalogue de l'exposition, 2006.

MINISTERIO DE FOMENTO, *PEIT: Plan estratégico de infraestructuras y transporte : 2005-2020*, Madrid, Ministerio de Fomento, 2005, 182 p.

MINISTERIO DE FOMENTO, *Plan de Infraestructuras de transporte 2000-2007*, Madrid, Document non publié et présentation du Ministère, 2000.

MINISTERIO DE FOMENTO, *Plan Director de Infraestructuras 1993-2007*, Madrid, MOPT, 1993, 379 p.

MINISTERIO DE FOMENTO, *Ptf : plan de transporte ferroviario. el futuro del tren empieza ya*, Madrid, Ministerio de Fomento (coll. « Cuadernos de hoy »,) 1989, 19 p.

MINISTERIO DE FOMENTO, *Plan de Transporte Ferroviario*, Madrid, Ministerio de Fomento, 1987.

MINISTERIO DE FOMENTO, *Mapas de tráfico*, http://www.fomento.gob.es/mfom/lang_castellano/direcciones_generales/carreteras/trafico_velocidades/mapas/, consulté le 3 février 2015.

MINISTERIO DE FOMENTO, *Boletín estadístico online - Puertos del Estado*, http://www.fomento.gob.es/BE/?nivel=2&orden=04000000, consulté le 28 avril 2015.

MINISTERIO DE FOMENTO, INECO et ADIF, *Estudio del corredor ferroviario mediterráneo*, Madrid, Présentation du Ministère, 2011.

NESTEAR (dir.), *MEDA TEN-T - Final Report*, Gentilly, Nestear, 2006, 171 p.

NEW OPERA, *New European Wish: Operation Project for European RAil network*, Bruxelles, The European Freight and Logistics Leaders Forum, 2008, 188 p.

NISKANEN Esko (dir.), *TIPP- Final Report.pdf*, Leeds, Commission européenne, 2005, 117 p.

OCDE, *L'avenir des transports de voyageurs en Europe*, Paris, OCDE, 1977, xvi+683 p.

ORDÓÑEZ José Luis, « Inversiones en infraestructura ferroviaria para el corredor mediterráneo. Lazos de hierro », *Revista MOPTMA*, 1995, p. 22-27.

PARLEMENT EUROPEEN, « Règlement (UE) n°1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n°661/2010/UE », *Journal Officiel de l'Union européenne*, 2013, nº L348.

PARLEMENT EUROPEEN, « Directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel », *Journal Officiel de l'Union européenne*, 20 avril 2001, p. 1-27.

PARLEMENT EUROPEEN, « Directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse », *Journal Officiel de l'Union européenne*, 17 septembre 1996, p. 6-24.

PARLEMENT EUROPEEN, « Décision n°1692/96/CE de Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport », *Journal Officiel des Communautés européennes*, 23 juillet 1996, nº L228.

PARLEMENT EUROPEEN, *Conseil européen à Essen : conclusions de la Presidence*, http://www.europarl.europa.eu/summits/ess2_fr.htm#annex2, consulté le 26 juillet 2015.

PORT DE BARCELONA, *Port Barcelona - TML*, http://www.portdebarcelona.cat/fr/web/port-dels-negocis/121, consulté le 7 mars 2015.

PORT DE BARCELONA, *Port Barcelona - TMT*, http://www.portdebarcelona.cat/fr/web/port-dels-negocis/120, consulté le 7 mars 2015.

PRO-AVE, *Carta del Presidente*, http://proave.cev.es/FundacionIE4.htm, consulté le 2 mai 2015.

PUERTO DE ALICANTE, *Estadísticas*, http://www.puertoalicante.com/comercial/estadisticas/, consulté le 1 mai 2015.

QUANLIBET, *Parque Logístico de Ribarroja*, http://novologisticablog.blogspot.fr/2012/08/pl-valencia-parque-logistico-de.html , 15 août 2012, consulté le 28 juin 2015.

RAHMAN Adnan, *Thematic Network for European Transport policy Information System Development*, Leiden, Rand Europe, 2005, 45 p.

RENFE et MINISTERIO DE FOMENTO, *Plan general de ferrocarriles 1980-91*, Madrid, Ministerio de Fomento, 1979, 48 + 149 p.

SAFORGUÍA, *La alta velocidad llega a Gandía*, http://www.saforguia.com/noticias/tabid/358/titular/la_alta_velocidad_llega_a_gandia_/idnoticia/26333/default.aspx , 18 avril 2011, consulté le 13 mars 2015.

SAFORGUÍA, *Gandia Protur diseña paquetes turísticos para aprovechar la llegada del AVE a Valencia*, http://www.saforguia.com/noticias/tabid/358/titular/gandia_protur_dise%C3%B1a_paquetes_tur%C3%ADsticos_para_aprovechar_la_llegada_del_ave_a_valencia__/idnoticia/25260/default.aspx , 23 décembre 2010, consulté le 28 septembre 2014.

SCHUMAN Robert, *La Déclaration du 9 mai 1950*, Bruxelles, Commission européenne, 1970.

SERRANO Mariano, « Referente mediterráneo. El nuevo muelle de la Química del puerto de Tarragona entra en actividad. », *Revista del Ministerio de Fomento*, 2014, nº 644, p. 36-37.

TRANS-EUROPE TGV, *L'axe TGV européen Rhin-Rhône-Méditerranée*, http://www.transeuropetgv.net/la-lgv-rhin-rhone/cartographies/laxe-tgv-europeen-rhin-rhone-mediterranee/, consulté le 5 mai 2015.

TURRO Mateu, *Libre blanc de les infraestructures de l'euroregio de l'Arc Mediterrani (EURAM)*, Valencia, IIVEE, 2010, 50 p.

TURRO Mateu, *The Mediterranean Axis. The Mediterranean Arch Region: Gateway to Europe*, Valencia, IIVEE, 2010, 50 p.

UNECE, *TER Data and GIS Maps*, http://web.archive.org/web/20110223194354/http://www.unece.org/trans/main/ter/Countries/PanEuCorridors.html , 23 février 2011, consulté le 3 juillet 2015.

UNESCAP, *Development of Asia-Europe Rail Container Transport through Block-Trains. Northern Corridor of the Trans-Asian Railway*, New York, Banque mondiale, 1999, 85 p.

UNION EUROPEENNE, *EUROPA - Agences et autres organes de l'UE*, http://europa.eu/about-eu/agencies/index_fr.htm, consulté le 7 novembre 2014.

UNION EUROPEENNE et COMMISSION EUROPEENNE, *SDEC: schéma de développement de l'espace communautaire : vers un développement spatiale équilibré et durable du territoire de l'Union européenne*, Luxembourg, Office des publications officielles des Communautés européennes, 1999.

UPM, *Union pour la Méditerranée - Objectifs*, http://ufmsecretariat.org/fr/objectives/, consulté le 14 mars 2015.

US DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, *Integrated Corridor Management. Concept Development and Foundational Research*, Washington, US Department of Transportation, 2006, 14 p.

WORLD BANK, *The Economic Development of Spain*, Baltimore, John Hopkins Press, 1963, 456 p.

ZANGHERATI Silvia (dir.), *Alpen Corridor South Final Report*, Venise, AlpenCorS, 2003, 25 p.

« Ley 6/2015, de 2 de abril, de Reconocimiento, Protección y Promoción de las Señas de Identidad del Pueblo Valenciano. », *Boletín Oficial del Estado*, 28 avr. 2015 p. 36852-36866.

La sociedad Port Rail Almanzora Levante presenta su plataforma logística a la Autoridad Portuaria, http://www.europapress.es/andalucia/almeria-00350/noticia-sociedad-port-rail-almanzora-levante-presenta-plataforma-logistica-autoridad-portuaria-20140602181013.html , 2 juin 2014, consulté le 28 juin 2015.

Estadísticas de turismo en Barcelona, http://professional.barcelonaturisme.com/Professionals/publicacions-estadistiques/publicacions-estadistiques-estadistiques/_fRw6AmMgtpem12gxC4gvjBhsqgyODje3fSUHv3kmc5dkhW64b5cUpA, consulté le 13 juillet 2015.

Articles de presse et blogs

ABAD GARCÍA Vicente, « El corredor mediterráneo », *El País*, 17 févr. 2011.

ABIETAR ZAHONERO Javier, « El parque logístico de Ribarroja tendrá el mayor aparcamiento de camiones de la Comunitat », *Las Provincias*, 9 févr. 2008.

ALFONSO Javier, « Empresarios valencianos estallan contra Pastor por la "burla" del Corredor Mediterráneo », *El Economista*, 26 nov. 2014.

ALGUACIL Carolina, « Yo soy "mileurista" », *El País*, 21 août 2005.

ALONSO Felipe, « Fomento inaugurará en 2015 más de 1.000 nuevos kilómetros de alta velocidad », *El Economista*, 9 avr. 2014.

APU, *Fracasa otro intento en favor del corredor central*, http://zonamileurista.blogspot.fr/2013/01/fracasa-otro-intento-en-favor-del.html , 2 janvier 2013, consulté le 16 mai 2015.

APU, *El estratégico corredor del Mediterráneo en segundo plano*, http://zonamileurista.blogspot.fr/2012/04/el-estrategico-corredor-del.html , 7 février 2012, consulté le 16 mai 2015.

ASENSIO RUBIO Beatriz, *La Villa Olímpica de los JJOO de Barcelona 1992*, http://beatriz-asensio-rubio.suite101.net/la-villa-olimpica-de-los-jjoo-de-barcelona-1992-a33301 , 2010, consulté le 1 juillet 2015.

BALLESTER Laura, « La eliminación de la vía única entre Vandellós-Tarragona se retrasa a 2015 », *Levante*, 20 mars 2013.

BEL I QUERALT Germà, « Inversiones erre que erre », *La Vanguardia*, 7 oct. 2014.

BEL I QUERALT Germà, « Un gobierno isabelino », *La Vanguardia*, 1 juill. 2014.

BEL I QUERALT Germà, « Corredor para todos », *La Vanguardia*, 20 oct. 2011.

BELLVESER Ricardo, « Norberto Ferrer Marege: 93 años de lucidez », *Las Provincias*, 6 juin 1982.

BELTRAN Adolf, « "Si el tercer carril es buena solución, dejémonos de grandes plataformas" », *El País*, 5 août 2014.

BLANCHAR Clara et SCHULZ-DORNBURG Julia, « Cicatrices de ladrillo », *El País Semanal*, 2012 p. 52-56.

BOIRA I MAIQUES Josep Vicent, « Un corredor chino », *La Vanguardia*, 3 juill. 2014.

BOIRA I MAIQUES Josep Vicent, « Los otros y Catalunya », *La Vanguardia*, 15 mai 2014.

BOIRA I MAIQUES Josep Vicent, « Un corredor alemán », *La Vanguardia*, 3 janv. 2014.

BOIRA I MAIQUES Josep Vicent, « El mapa como principio del discernimiento », *La Vanguardia*, 13 nov. 2013.

BOIRA I MAIQUES Josep Vicent, « Murallas de Tarragona », *La Vanguardia*, 27 sept. 2013.

BOIRA I MAIQUES Josep Vicent, « En la luna de Valencia », *La Vanguardia*, 15 sept. 2012.

CANIAUX Michel, *Le transport, un outil de l'aménagement équilibré européen*, http://www.taurillon.org/6579 , 12 mai 2014, consulté le 4 mai 2015.

CAPARRÓS Alberto, « El retraso del Corredor Mediterráneo le costará a Ford más de 115 millones en dos años », *ABC*, 30 août 2013.

CARCHANO María José, « Cospedal, Aguirre, Rudi y Monago piden apoyo a Blanco para el corredor central », *La Verdad*, 27 juill. 2011.

COLLANTES Pau, « Bruselas dice que el sistema de protección social en España es "claramente ineficaz" », *El Diario*, 2 mai 2015.

DARÀS I MAHIQUES Bernat, *Los mejores: Norbert Ferrer y Marege. Comerciante de naranja*, http://www.carcaixent.org/carcaixent/dels-millors-norbert-ferrer-i-marege-comerciant-de-taronja/, consulté le 11 août 2014.

DEMAISON Alix, « Pour une LGV transversale Via Atlantica », *La Nouvelle République*, 17 juin 2015.

ENGUIX Salvador, « Aviso de las patronales valencianas: "Catalunya es nuestro mejor cliente" », *La Vanguardia*, 9 juill. 2014.

ENGUIX Salvador, « Empresarios de Catalunya y Valencia dibujan una gran región económica », *La Vanguardia*, 14 févr. 2013.

ENGUIX Salvador, « Boira pide recuperar el espíritu emprendedor valenciano », *La Vanguardia*, 21 juin 2012.

ENGUIX Salvador, « El PP valenciano sale en defensa de Ana Pastor », *La Vanguardia*, 23 mars 2012.

ENGUIX Salvador, « Francia se decanta por el corredor mediterráneo », *La Vanguardia*, 9 juin 2010.

ENGUIX Salvador et CARCHANO Maria José, « Empresarios catalanes y valencianos reclaman el corredor mediterráneo », *La Vanguardia*, 6 juin 2010.

FABRA María, « Fomento califica de "compatibles" los corredores central y mediterráneo », *El País*, 7 sept. 2011.

FARO, *Rajoy de mítin en Tarragona*, http://www.e-faro.info/Imagenes/CHISTES/WChmes02/Acudits2012/121113.rajoy.mitin.catalan.gallego.corredor.mediterraneo.jpg , 13 novembre 2012, consulté le 17 mai 2015.

FARO, *La Unión europea respalda el corredor del Mediterráneo*, http://www.e-faro.info/Imagenes/CHISTES/WChmes02/Acudits2012/120325.corredor.mediterraneo.central.union.europea.quien.a.buen.arbol.jpg , 25 mars 2012, consulté le 16 mai 2015.

FARO, *Carnaval. Malas noticias para el corredor de mercancías del Mediterráneo*, http://www.e-faro.info/Imagenes/CHISTES/WChmes02/Acudits2012/120219.carnaval.corredor.mediterraneo.disfraces.jpg , 19 février 2012, consulté le 16 mai 2015.

FARO, *El Ministro José Blanco promete corredores del Mediterráneo a toda España*, http://www.e-faro.info/Imagenes/CHISTES/WChmes02/Acudits2011/111022.jose.blanco.ministro.corredor.mediterraneo.jpg , 22 octobre 2011, consulté le 17 mai 2015.

FARO, *Humor. Chistes. Humor Gráfico. Cartoon. Caricaturas. Ilustración*, http://www.e-faro.info/, consulté le 16 mai 2015.

FÉLIX Federico, « El corredor mediterráneo y las economías valenciana y española », *El País*, 28 sept. 2014.

FÉLIX Federico, « Los agravios y el ninguneo del Gobierno de España », *El País*, 12 juill. 2014.

FÉLIX Federico, « La línea férrea Valencia-Zaragoza no admite espera », *El País*, 31 mai 2014.

FÉLIX Federico, « La vertebración de la Comunidad Valenciana y la alta velocidad », *El País*, 22 déc. 2013.

FÉLIX Federico, « Diálogo y presupuestos del Estado », *El País*, 28 sept. 2013.

FÉLIX Federico, « El corredor mediterráneo y los accesos a los puertos », *El País*, 7 sept. 2013.

FÉLIX Federico, « La palabra de Ana Pastor y el AVE a Alicante », *El País*, 26 mai 2013.

FÉLIX Federico, « El AVE a Alicante y la voluntad política », *El País*, 6 avr. 2013.

FÉLIX Federico, « El corredor mediterráneo avanza », *El País*, 2 mars 2013.

FÉLIX Federico, « Innovación y futuro », *El País*, 16 mai 2012.

FERNÁNDEZ MAGARIÑO Javier, « A falta de AVE, mejora el enlace de Cercanías a Barajas », *Cinco Días*, 18 avr. 2015.

FERRANDIS Joaquín, « Fomento no aumentará la inversión pese a las quejas de los empresarios », *El País*, 14 oct. 2014.

FERRANDIS Joaquín et VÁZQUEZ Cristina, « Malestar en el PP por la falta de apoyo del Gobierno al corredor mediterráneo », *El País*, 23 mars 2012.

GARCÍA GALLO Bruno, « Rajoy invierte en el enlace del AVE con Barajas y prevé inaugurarlo en 2014 », *El País*, 9 oct. 2012.

GIBERT Vincent, « Voici le nouveau plus long trajet du monde en train », *Le Huffington Post*, 24 nov. 2014.

GÓMEZ Iván, « El centro logístico de Pulpí ya tiene el proyecto de conexión... », *Diario de Almería*, 30 janv. 2015.

GÓMEZ Pedro Luis, « Estamos cosiendo España con cables de acero », *Las Provincias*, 11 mai 2008.

GUBERN Alex, « Fomento renuncia a hacer la estación de El Prat sólo dos días después de anunciarla », *ABC*, 30 oct. 2007.

HORT DE VILLA ANTONIETA, *La Historia*, http://www.villantonieta.com/web/la-historia/?lang=es, consulté le 11 août 2014.

JULIANA Enric, « El asombroso corredor, por Enric Juliana », *La Vanguardia*, 16 nov. 2012.

JULIANA Enric, « La hora del corredor mediterráneo », *La Vanguardia*, 20 oct. 2011.

JULIÁN Amalia et GUERRERO Belén, « Inauguración del AVE Madrid-Levante con una estación Madrid Puerta de Atocha renovada », *Vía libre*, 2011, nº 548, p. 23-28.

MARISCAL Javier, *Ancha es mi casa*, https://anchaesmicasa.wordpress.com/tag/javier-mariscal/feed/ , 29 novembre 2010, consulté le 22 août 2015.

MARTÍNEZ DE RITUERTO Ricardo, « España no consigue colocar el túnel por los Pirineos entre las prioridades de la UE », *El País*, 22 mars 2012.

MECA Josefina, « El corredor tendrá una rentabilidad de 677 millones al año », *La Verdad*, 27 juill. 2012.

MOLTÓ Ezequiel, « Rajoy esquiva a Castedo en la inauguración del AVE a Alicante », *El País*, 17 juin 2013.

MONTESINOS Jesús, « El imposible Corredor Mediterráneo », *Valencia News*, 21 janv. 2014.

MORIYÓN Ana, « «Sin inversiones en infraestructuras no es posible el desarrollo económico» », *El Comercio*, 19 mai 2015.

MOYA Francisco José, « La línea de tren más larga del mundo », *El Periódico*, 24 nov. 2014.

MÜHLSTEIN Philippe, *Les projets d'infrastructures de transport, tous « inutiles et imposés » ? Réflexions et propositions sur le projet ferroviaire Lyon-Turin*, http://yonnelautre.fr/spip.php?article7216 , 25 mai 2014, consulté le 3 juin 2015.

MULAS GRANADOS Carlos, « España, más allá de la crisis económica », *El País*, 29 avr. 2008 p. La Cuarta Página.

MUÑOZ Ramón, « Zapatero promete unir todas las capitales de provincia por AVE y autovía en 2020 », *El País*, 12 juill. 2005.

NAVARRO Santiago, « Ferrmed ultima el informe a Fomento sobre el corredor mediterráneo », *El País*, 12 juin 2012.

NAVAS José Antonio et TIZÓN Álvaro, « El "contrato del siglo" de Renfe se reparte entre Alsthom y el grupo liderado por Siemens », *El País*, 24 déc. 1988.

NOGUER Miquel, « José Blanco y Artur Mas celebran "la superación de la España radial" », *El País*, 19 oct. 2011.

OLIVARES RUIPÉREZ Ramón, « Los exportadores de cítricos piden el Corredor para "ahorrar costes" », *El Periódico Mediterraneo*, 29 sept. 2011.

ORTEGA Lorena, « Las obras del tercer carril de Valencia a Tarragona empezarán en 2013 », *El País*, 19 déc. 2012.

ORTEGA Lorena, « Un aeropuerto para protestar », *El País*, 30 janv. 2012.

PÉREZ Claudi, « China fondea en el Puerto de Barcelona », *El País*, 11 juin 2006.

PÉREZ Iván, « Císcar: "La ministra votó en contra del Corredor porque sabía que estaba garantizado" », *El Mundo*, 23 mars 2012.

PÉREZ Roberto, « El Gobierno estudia el proyecto del Centro Logístico Intermodal de Pulpí », *ABC*, 11 oct. 2013.

PERIS VIDORRETA Guillermo, « El frenazo del corredor mediterráneo en Francia preocupa a los empresarios », *El País*, 17 juill. 2013.

PUENTE Fernando, « Iberia propone llevar el AVE a Barajas, pero rechaza poner un solo euro », *El Economista*, 10 mars 2015.

RAMÍREZ RESTREPO Elizabeth, « El tren 'Yixinou' abre una línea directa de mercancías entre China y España », *El País*, 9 déc. 2014.

RICHER Cyprien, BRONNER Anne-Christine, MOLHERAT Caroline et OTHERS, « L'espace-temps du TGV Rhin-Rhône. Quatre images de l'évolution de l'accessibilité ferroviaire. », *Images de Franche-Comté*, 2011, nº 43, p. 12-15.

RICÓS Francisco et CARCHANO María José, « El Consell justifica a Pastor en su voto contra el corredor mediterráneo », *Las Provincias*, 24 mars 2012.

SALA I MARTÍN Xavier, « ¿Cuál es la importancia del corredor mediterráneo? », *La Vanguardia*, 25 févr. 2013.

SIMON CARRION Jennifer, « Hoy ha comenzado en Pulpí el viaje de "PORT RAIL ALMANZORA LEVANTE, S.L." (P.R.A.Logística), Sociedad para la Promoción y Desarrollo de un Centro Logístico en Pulpí », *Levante*, 25 janv. 2013.

SOLANO Daniel, « Dossier "Ports espagnols" », *Journal de la Marine marchande*, 2013, nº 4891, p. 7-24.

SOLÉ Eva, *¿Corredor mediterráneo o corredor central?*, http://suite101.net/article/corredor-mediterraneo-o-corredor-central-a70224 , 3 juillet 2013, consulté le 27 avril 2015.

SORIA H., « La exportación de cítricos », *Vida rural*, 1996, nº 36, p. 70-72.

SORIA Y MATA Arturo, « La ciudad lineal », *Diario El Progreso*, 1882, vol. 10, p. 1815-1876.

TRIAS DE BES Fernando, « La rivalidad Madrid-Barcelona », *La Vanguardia*, 2 déc. 2012.

VÁZQUEZ Cristina, « Ferrmed reclama 800 millones en dos años para acabar el tercer carril », *El País*, 20 janv. 2014.

VÁZQUEZ Cristina, « El corredor mediterráneo deja de ser prioritario para el Gobierno », *El País*, 17 oct. 2012.

VÁZQUEZ Cristina, « El tercer raíl es diez veces más barato que un corredor nuevo », *El País*, 26 avr. 2012.

VÁZQUEZ Cristina, « Un pulso entre patronales. AVE y Pro-AVE reivindican su protagonismo frente a Cierval », *El País*, 23 avr. 2012.

VELLERT Sara et NOGUER Miquel, « El Consell justifica que el Gobierno votara contra la prioridad del eje mediterráneo », *El País*, 23 mars 2012.

VICIANO CLIMENT Victor-José, *En tren de Gandía a Madrid*, http://tramtrendelacostablanca.blogspot.fr/2011/12/en-tren-de-gandia-madrid.html , 27 décembre 2011, consulté le 13 mars 2015.

VIÑAS Jaume, « El presupuesto autonómico para 2015 crece cinco años después », *Cinco Días*, 25 nov. 2014.

ZAFRA Ignacio, « Los empresarios acusan al Gobierno de engañarlos con el corredor », *El País*, 26 nov. 2014.

« La apuesta y el ejemplo de Seat », *La Vanguardia*, 10 mai 2015.

« Novo anuncia que las obras del Parque Central comenzarán "como máximo" en diez días », *La Vanguardia*, 24 avr. 2015.

« Puig pone a Ford como "un ejemplo de lo que debería ser el futuro" », *El País*, 21 avr. 2015.

Région : La Via Atlantica, un cheval de bataille pour Altro, http://l-echo.info/article/region/2015-02-12/atlantica-cheval-bataille-pour-altro-30663.html , 12 février 2015, consulté le 4 mai 2015.

« El puerto de Barcelona focaliza en China su apuesta por el mercado asiático », *El Vigia*, 4 févr. 2015.

Fortune duda que la « Ruta de la seda » ferroviaria entre España y China tenga sentido económico, http://www.radiocable.com/fortune-duda-ruta-tren-esp-china5323.html , 26 décembre 2014, consulté le 23 janvier 2015.

« Podemos contra el Corredor Mediterráneo », *Alicante News*, 28 nov. 2014.

« Doce empresas solicitan 70 surcos en los corredores Atlántico y Mediterráneo », *La Vanguardia*, 17 nov. 2014.

« La química pide al Gobierno que mantenga los plazos del Corredor Mediterráneo », *La Vanguardia*, 3 oct. 2014.

« El PP de Castellón y Tarragona, contra el soberanismo catalán », *El País*, 26 sept. 2014.

« El PP catalán acusa a los independentistas de "poner en riesgo" el Corredor del Mediterráneo », *La Vanguardia*, 10 mai 2014.

« Tarragona constituye un clúster químico de la mano del puerto y del sector », *El País*, 28 mars 2014.

« Ferrmed critica la demora de inversión de Francia y España en el eje mediterráneo », *El País*, 4 mars 2014.

« Club Cámara potenciará las relaciones entre empresas del Arco Mediterráneo », *La Vanguardia*, 27 janv. 2014.

« La china Hutchison invertirá otros 150 millones de euros en el puerto de Barcelona », *El Economista*, 25 janv. 2014.

« Hutchinson invertirá 150 millones más en el puerto de Barcelona », *Expansión*, 25 janv. 2014.

« Futurs del Corredor Mediterrani », *Foment*, 2014, nº 2142, p. 31-45.

« La UE da el visto bueno final a los corredores Mediterráneo y Atlántico », *El País*, 5 déc. 2013.

« Bonig: "El avance de las obras prueba que el Tercer Carril es la solución para el Corredor" », *El Periódico Mediterraneo*, 9 nov. 2013.

Una plataforma empresarial plantea al Gobierno impulsar un centro logístico intermodal en Pulpí, http://www.europapress.es/andalucia/almeria-00350/noticia-plataforma-empresarial-plantea-gobierno-impulsar-centro-logistico-intermodal-pulpi-20131011134819.html , 11 octobre 2013, consulté le 28 juin 2015.

« ProAve critica "la miopía" de Fomento por "el trato discriminatorio" del Puerto de Valencia », *La Vanguardia*, 7 sept. 2013.

« Alcalde de Tarragona: "El PP valenciano se equivoca de enemigo" », *El País*, 29 août 2013.

« Críticas a las grandes inversiones en infraestructuras de escasa utilidad », *La Nueva España*, 2 août 2013.

« La planta de Ford en Almusafes se conectará al Corredor Mediterráneo en ancho estándar », *Vía Libre*, 22 juill. 2013.

« Ford Almussafes, más cerca del Corredor Mediterráneo », *Levante*, 19 juill. 2013.

« El Gobierno autoriza el tramo que unirá la planta Ford con el corredor mediterráneo », *El País*, 19 juill. 2013.

« El AVE llega a Alicante », *El Mundo*, 17 juin 2013.

« Cataluña reclama una gobernanza del Corredor Mediterráneo compartida con las regiones », *La Vanguardia*, 26 avr. 2013.

« El Puerto de Tarragona y BCL piden unidad público-privada para rentabilizar el Corredor Mediterráneo », *La Vanguardia*, 26 avr. 2013.

« Alain Rousset croit en la traversée centrale des Pyrénées », *Ville, Rail & Transports*, 10 avr. 2013.

« El Corredor Mediterráneo no tiene sentido si Catalunya se independiza, según el IEE », *La Vanguardia*, 14 mars 2013.

« Bonig reitera que el tercer carril es la solución ´viable´ para el Corredor Mediterráneo », *Información*, 14 févr. 2013.

« Bonig destaca que el tercer carril es la solución "realista" al Corredor Mediterráneo para que esté en tres años », *europapress.es*, 19 janv. 2013.

« El Gobierno presentará en marzo la propuesta de estación de AVE en Granada y el trazado por Loja », *La Vanguardia*, 18 janv. 2013.

« Cámara y Coepa reivindican la llegada del AVE y critican el apoyo recibido por empresarios », *La Vanguardia*, 17 janv. 2013.

« Fomento se compromete a soterrar el AVE por la Chana y construir la futura estación en Granada capital », *La Vanguardia*, 19 nov. 2012.

« CEM apoya la rentabilidad del corredor mediterráneo », *La Opinión de Málaga*, 28 oct. 2012.

« Fabra y Valcárcel defienden la rentabilidad del corredor mediterráneo », *El País*, 24 oct. 2012.

« Camacho advierte de que la independencia "bloqueará" el Corredor Mediterráneo », *La Vanguardia*, 18 oct. 2012.

« El AVE gallego supera en inversión a todo el corredor mediterráneo », *La Vanguardia*, 2 oct. 2012.

« Pastor define el corredor mediterráneo prioritario pero sin calendario ni gasto », *El País*, 26 sept. 2012.

« Ford condiciona el futuro de la planta de Almussafes al Corredor Mediterráneo », *Levante*, 8 août 2012.

« Ford mantiene sus planes de inversión en la planta de Almussafes », *El País*, 7 août 2012.

« Basf condiciona sus inversiones en Tarragona al corredor mediterráneo », *La Vanguardia*, 6 juin 2012.

« FERRMED presenta en Málaga el estudio previo del corredor ferroviario del mediterráneo desde Alicante a Algeciras », *La Noción*, 25 avr. 2012.

Fomento anima a empresarios e inversores a participar en el Corredor Mediterráneo, http://noticias.spainhouses.net/2012/04/fomento-anima-a-empresarios-e-inversores-a-participar-en-el-corredor-mediterraneo/ , 12 avril 2012, consulté le 16 mai 2015.

« Barberá recalca que Pastor conoce la "posición de defensa cerrada" del Corredor Mediterráneo " », *La Vanguardia*, 23 mars 2012.

« El Consell cree que cuando Pastor votó en contra del Corredor Mediterráneo “sabía de antemano” que », *La Vanguardia*, 23 mars 2012.

« Alarte insta a Fabra a explicar “por qué Rajoy y el PP se han opuesto al Corredor Mediterráneo” », *La Vanguardia*, 23 mars 2012.

« Compromís pedirá la reprobación de Pastor por “burlarse” de los valencianos con su votación en la », *La Vanguardia*, 23 mars 2012.

« Junta lamenta la “ingenuidad” y el “intento electoralista” de Pastor al querer cambiar la propuesta », *La Vanguardia*, 23 mars 2012.

« La UE incluye el corredor mediterráneo pero no el central en la lista de proyectos prioritarios », *La Vanguardia*, 22 mars 2012.

« El Consell cree que Pastor demuestra en Bruselas el apoyo “rotundo” del Gobierno a las », *La Vanguardia*, 22 mars 2012.

« Pastor defiende en Bruselas la inclusión del corredor central entre los proyectos prioritarios en la UE », *La Vanguardia*, 22 mars 2012.

« Pastor no renuncia a incluir el Corredor Central en la lista de proyectos prioritarios de la UE », *La Vanguardia*, 22 mars 2012.

« Cámaras de Comercio catalanas reclaman al Gobierno una “voluntad privatizadora” para ejecutar el », *La Vanguardia*, 22 mars 2012.

« Las Cámaras de Comercio del Arco mediterráneo crean grupos para impulsar la competitividad de la », *La Vanguardia*, 22 mars 2012.

« ProAVE dice que la racionalidad económica debe prevalecer sobre las presiones políticas en la », *La Vanguardia*, 3 mars 2012.

« Cospedal asegura que el Corredor Central No es incompatible con ningún otro eje vertebrador de mercancías y pasajeros », *La Cerca*, 28 févr. 2012.

« Cierval pide que se acabe el corredor mediterráneo », *El País*, 10 févr. 2012.

« Ferrmed pedirá a Pastor que agilice el corredor mediterráneo », *El País*, 7 févr. 2012.

« Sant Cugat pide una estación del AVE en el Vallès », *La Vanguardia*, 6 févr. 2012.

« Sant Cugat pide el cubrimiento de vías de Renfe en Coll Favà y Can Magí-Roquetes », *La Vanguardia*, 21 nov. 2011.

« Barcelona y Génova colaborarán para impulsar el Corredor Mediterráneo », *La Vanguardia*, 3 nov. 2011.

« Fomento asegura que el acceso del Corredor al Puerto de Castellón estará terminado en 2020 », *La Vanguardia*, 21 oct. 2011.

« Fabra apela al espíritu de unión del Corredor Mediterráneo para defender a los agricultores ante la », *La Vanguardia*, 20 oct. 2011.

« Sant Cugat pide al Gobierno que prime el Corredor Mediterráneo para que “no quede en papel mojado” », *La Vanguardia*, 19 oct. 2011.

« Seat celebra que el Corredor Mediterráneo permitirá competir “de tú a tú” con otras regiones », *La Vanguardia*, 19 oct. 2011.

« Fundación Proave valora la decisión de la CE y exige un “claro compromiso” que se refleje en los », *La Vanguardia*, 19 oct. 2011.

« Los alcaldes de Lleida, Tarragona, Barcelona, Girona y Figueres celebran la aprobación del Corredor », *La Vanguardia*, 19 oct. 2011.

« Proave dice que el Corredor Mediterráneo es el "trampolín" para una economía "más robusta y », *La Vanguardia*, 24 sept. 2011.

« Artur Mas y Alberto Fabra rompen el hielo », *La Vanguardia*, 15 sept. 2011.

« Josefina Cruz destaca que Andalucía apuesta tanto por el Corredor Mediterráneo como por el Central », *La Vanguardia*, 14 sept. 2011.

« El corredor mediterráneo », *La Vanguardia*, 8 sept. 2011.

« Los alcaldes de Málaga, Granada y Almería irán este miércoles a la Cumbre del Corredor Mediterráneo », *La Vanguardia*, 7 sept. 2011.

« El PSPV insta a Fabra a reunirse con De Cospedal, Aguirre, Monago y Rudi porque son los "enemigos" », *La Vanguardia*, 24 août 2011.

« Fomento afirma que el Corredor Mediterráneo será "una realidad" y defiende su compatibilidad con el Eje Central », *Nueva Alcarria*, 17 juin 2011.

« Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante », *Boletín Oficial del Estado*, février 2011, nº 253, p. 109456-109710.

« Esperanza Aguirre acude a la inuguración del AVE Madrid-Valencia, junto a los Reyes », *La Voz Libre*, 18 déc. 2010.

« Empresarios apuestan por la rentabilidad del corredor mediterráneo », *Europasur.es*, 8 sept. 2010.

« El Corredor Mediterraneo sería hoy más rentable que los cinco grandes del Ibex », *El Mundo*, 7 sept. 2010.

« Fomento afronta el fiasco de la estación del AVE de Tarragona », *El Periódico de Catalunya*, 27 mars 2009.

« Rajoy promete unir a todas las capitales de provincia por AVE a 350 km/hora », *El Mundo*, 21 mai 2007.

Integrating the Seaways of the Southern Baltic Sea into the Pan European Transport System, http://www.transport-research.info/Upload/Documents/200909/20090917_175914_25143_Baltic%20Gateway%20-%20Final%20Report.pdf , 2006, consulté le 16 juillet 2014.

Territoires, territorialisation, territorialité, http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/territoires-territorialisation-territorialite , 2005, consulté le 1 juin 2015.

Traité de Rome instituant la Communauté européenne, Rome, 1957.

Traversée centrale des Pyrénées, le tube de l'année ?, http://blogs.mediapart.fr/blog/friture-mag/050113/traversee-centrale-des-pyrenees-le-tube-de-l-annee-0, consulté le 13 mars 2015.

Corredor mediterraneo, http://www.geotren.es/blog/tag/corredor-mediterraneo/, consulté le 16 mai 2015.

La Zona Mileurista, http://zonamileurista.blogspot.fr/, consulté le 16 mai 2015.

Adif y el centro logístico de Pulpí ultiman su integración en el Corredor Mediterráneo, http://www.cadenadesuministro.es/noticias/adif-y-el-centro-logistico-de-pulpi-ultiman-su-integracion-en-el-corredor-mediterraneo/, consulté le 28 juin 2015.

ESPAÑA beneficia MADRID, https://spanienkaputt.wordpress.com/category/espana-beneficia-madrid/, consulté le 22 août 2015.

Table des sigles

AIVP	Association internationale des Villes portuaires	
ALTRO	Association Logistique Transport Ouest	
ASCAME	Association des Chambres de Commerce et d'Industrie de la Méditerranée	
ASCER	Asociación española de Fabricantes de Azulejos y Pavimentos cerámicos	Association espagnole des fabricants de carreaux et revêtements en céramique
AVE	Alta Velocidad Española	Grande Vitesse espagnole
AVE	Asociacion valenciana de empresas	Association valencienne des entreprises
BASF	Badische Anilin und Soda Fabrik	Fabrique d'Aniline et de Soude du pays de Bade
BSAV	Barcelona Sagrera Alta Velocidad	Barcelone Sagrera Grande Vitesse
BTP	Bâtiments et Travaux publics	
CDC	Convergència Democràtica de Catalunya	Convergence démocratique de Catalogne
CEE	Communauté économique européenne	
CEEV	Centre d'Estudis Econòmics Valencians	Centre d'Etudes économiques valenciennes
CEMT	Conférence européenne des Ministres des Transports	
CENIT	Centro de Inovación del Transporte	Centre d'Innovation en Transports
CEOE	Confederación española de organizaciones empresariales	Confédération espagnole des organisations représentant les entreprises
CIERVAL	Confederación de Organizacions Empresariales de la Comunidad Valenciana	Confédération des Organisations d'Entrepreneurs de la Communauté valencienne
CiU	Convergència i Unio	Convergence et Union
CROEM	Confederación Regional de Organizaciones Empresariales de Murcia	Confédération régionale des Organisations d'Entrepreneurs de Murcie
CRPM	Conférence des Régions Périphériques Maritimes de l'Europe	
DG-Move	Direction générale de la Mobilité et des Transports	
DIACT	Direction interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires	
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement	
ERTMS	European Rail Traffic Management System	Système européen de surveillance du trafic ferroviaire
ESPO	European Sea Ports Organization	Organisation européenne des ports maritimes
EVP	Equivalent Vingt Pieds	
FECAMUR	Federación de Sociedades Agrarias Cooperativas de Murcia	Fédération des Sociétés agraires coopératives de Murcie
FEDACOVA	Federación Empresarial de Agroalimentación de la Comunidad Valenciana	Fédération des Entreprises agro-alimentaires de la Communauté valencienne
FEDEA	Fundación de Estudios de Economía Aplicada	Fondation pour les Etudes en Economie Appliquée
FEN	Federación de Exportadores de Naranjas	Fédération des Exportateurs d'oranges
FGC	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya	Chemins de Fer de la Généralité de Catalogne
FONDAPOL	Fondation pour l'Innovation politique	
GEIE	Groupement européen d'intérêt économqiue	
GIP	Groupement d'intérêt public	
HOSBEC	Asociación de Hoteleros de Benidorm y la Costa Blanca	Association des hôteliers de Benidorm et de la Costa Blanca
IIVEE	Intitut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa	Institut Ignacio Villalonga d'Economie et d'Entreprise

INE	Instituto Nacional de Estadística	Institut national de Statistique espagnol
INEA	Innovation and Network Executive Agency	Agence exécutive « Innovation et réseaux »
IPEMED	Institut de Prospective économique du Monde méditerranéen	
LGV	Ligne à Grande Vitesse	
MEDA TEN-T	Mediterranean and Trans-European Networks for Transport	Réseau de transports méditerranéen et transeuropéen
MOPTMA	Ministerio de Obras Publicas, Transporte y Medio Ambiente	Ministère des Travaux publics, des Transports et de l'Environnement
NUTS	Nomenclature des Unités territoriales statistiques	
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques	
OTE	Office du Tourisme Espagnol de Paris	
PDI	Plan Director de Infraestructuras	Plan Directeur d'Infrastructures
PEIT	Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte	Plan stratégique d'infrastructures et de transports
PGF	Plan General de Ferrocarriles	Plan général de Chemin de fer
PIB	Produit intérieur brut	
PIT	Plan de Infraestructuras de Transporte	Plan d'infrastructures de transport
PITVI	Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda	Plan d'Infrastructures, de Transport et de Logement
PNT	Patronato Nacional del Turismo	Patronat National du Tourisme
PP	Partido Popular	Parti populaire
PPP	Partenariat public-privé	
PSC	Partit dels Socialistes de Catalunya	Parti socialiste catalan
PSOE	Partido Socialista Obrero Español	Parti socialiste ouvrier espagnol
PSPV	Partido Socialista del País valenciano	Parti socialiste du Pays valencien
PTF	Plan de Transporte Ferroviario	Plan de transport ferroviaire
QCM	Question à choix multiples	
RENFE	Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles	Réseau national des Chemins de Fer Espagnols
RFF	Réseaux Ferrés de France	
RTE-T	Réseaux Transeuropéens de Transport	
SDEC	Schéma de Développement de l'Espace communautaire	
SIL	Salón internacional de la Logistica	Salon international de la Logistique
SNIFL	Syndicat national des importateurs/exportateurs de fruits et légumes	
TEN-T EA	Trans-European Networks of Transport Executive Agency	Agence exécutive pour les Réseaux Transeuropéens de Transport
TIC	Technologies de l'Information et de la Communication	
TGV	Train à Grande Vitesse	
TMN-T	Trans-Mediterranean Network of Transport	Réseau trans-méditerranéen de transport
UCD	Unión de Centro Democratico	Union du Centre Démocratique
UE	Union européenne	
UIC	Union internationale des Chemins de Fer	
UPM	Union pour la Méditerranée	
VPC	Valencia Parque Central	

Table des illustrations

Table des cartes

Carte 1- Tracés du corridor méditerranéen à l'échelle européenne 10
Carte 2- Les corridors européens selon la CEMT (1977) 67
Carte 3- Carte des corridors pan-européens votés en Crète et à Helsinki 69
Carte 4- La population des provinces espagnoles en 2011 et son évolution depuis 1900 104
Carte 5- Construction du réseau ferroviaire conventionnel en Espagne 107
Carte 6- État actuel de l'axe ferroviaire méditerranéen 108
Carte 7- Construction du réseau espagnol à grande vitesse 116
Carte 8- Les projets prioritaires européens en Espagne (1994-2005) 125
Carte 9- Projet de réseau à grande vitesse à l'horizon des RTE-T 138
Carte 10- Projet de réseau ferroviaire de marchandises à l'horizon des RTE-T 138
Carte 11- Le corridor méditerranéen : proposition de 2011 144
Carte 12- Carte des 9 « corridors multimodaux » constituant le réseau central européen 149
Carte 13- Principales actions prévues sur le corridor méditerranéen 154
Carte 14- Tracé et composition du réseau central en Espagne 156
Carte 15- Propositions de Ferrmed en 2009 (a) et 2013 (b) 164
Carte 16- Population et densité des provinces espagnoles 173
Carte 17- Population des 100 plus grandes villes espagnoles 174
Carte 18- Production de fruits et légumes en Espagne 176
Carte 19- Part de l'emploi industriel en Espagne 178
Carte 20- Fréquentation touristique par Communauté autonome 179
Carte 21- PIB par habitant dans les Communautés autonomes en 2013 181
Carte 22- Évolution du PIB des Communautés autonomes 181
Carte 23- Jeu d'influence des Communautés autonomes avant les élections de 2015 185
Carte 24- Les trois corridors et la traversée des Pyrénées 186
Carte 25- Flux d'exportations (a) et importations (b) des provinces catalanes littorales en 1996 et 2012 193
Carte 26- Flux d'exportations (a) et d'importations (b) des provinces valenciennes en 1996 et 2012 193
Carte 27- Flux d'exportations (a) et d'importations (b) de la Région de Murcie en 1996 et 2012 194
Carte 28- Flux d'exportations (a) et d'importations (b) des provinces littorales d'Andalousie en 1996 et 2012 195
Carte 29- Trafic des 40 plus grands ports européens en 2013 200
Carte 30- Études de cas présentées 232
Carte 31- Localisation des membres de Ferrmed 270
Carte 32- Membres d'EU Core Net Cities et leur évolution 283
Carte 33- Proposition d'axe Allemagne-Méditerranée par Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée 296
Carte 34- Argumentation en faveur du tunnel Lyon-Turin 297
Carte 35- Proposition d'articulation des réseaux ferroviaires par la Via Atlantica 298
Carte 36- Carte du réseau central modifiée pour intégrer la Via Atlantica 299
Carte 37- Projet de « train orbital méditerranéen » 301
Carte 38- Cartographie des enquêtes 340
Carte 39- Provinces appartenant au corridor méditerranéen d'après les enquêtes 349
Carte 40- Villes nodales du corridor méditerranéen d'après les enquêtes 350
Carte 41- Représentation des « lignes de force » de l'espace européen 372
Carte 42- L'arc méditerranéen et ses objectifs 381
Carte 43- Typologie des projets de gares en Espagne 463
Carte 44- Manque d'interconnexion des transports à Alicante 475
Carte 45- Problèmes d'interconnexion du port d'Alicante avec le réseau ferroviaire 489
Carte 46- Principaux points d'ancrage du corridor méditerranéen 498

Carte 47- Plan général 1980-91 – Mise à niveau intégrale du réseau 567
Carte 48- Plan général 1980-91 568
Carte 49- Vitesses type 568
Carte 50- Réseau *Intercity 2000* 569
Carte 51- Grande vitesse et principales actions structurantes à long terme 569
Carte 52- Réseau ferroviaire à grande vitesse 570
Carte 53- Actions sur le réseau ferroviaire à grande vitesse. Situation au 23-10-2003 570
Carte 54- Réseau ferroviaire – horizon 2020 571
Carte 55- Schéma du réseau ferroviaire transeuropéen, horizon 2010 573
Carte 56- Les 30 projets prioritaires des RTE-T en 2005 574
Carte 57- Tracés du corridor méditerranéen 577
Carte 58- Réseau central et global européen en Espagne 578

Table des tableaux

Tableau 1- Quatre niveaux de discours pour le corridor méditerranéen 22
Tableau 2- Les corridors selon leur échelle et leur type : quelques exemples 56
Tableau 3- Thématiques abordées par les principaux travaux scientifiques sur les corridors de transport 57
Tableau 4- Le corridor méditerranéen dans les plans d'infrastructures espagnols (1979-2005) 111
Tableau 5- Le corridor méditerranéen dans les versions successives des RTE-T 122
Tableau 6- Objectifs énoncés par les différents prescripteurs 167
Tableau 7- Typologie des acteurs du corridor méditerranéen 216
Tableau 8- Éléments de discours des Maires présents à la conférence inaugurale d'EU Core Net Cities 281
Tableau 9- Traitement du vote d'Ana Pastor à la Commission européenne le 22 mars 2012 par *El País* et *La Vanguardia* 310
Tableau 10- Grille d'analyse des cartes mentales sur le corridor méditerranéen 420
Tableau 11- Positionnement des acteurs par rapport à la grande vitesse 447
Tableau 12- Récapitulatif des arguments utilisés par les différentes villes lors de la Conférence EU Core Net Cities de Gênes en 2014 460

Table des figures

Figure 1- Approcher le corridor méditerranéen par des thématiques connexes 19
Figure 2- Les trois dimensions du corridor méditerranéen 24
Figure 3- La notion de corridor et ses renvois dans le dictionnaire de Roger Brunet 39
Figure 4- Typologie des corridors de transport 52
Figure 5- Le corridor méditerranéen face aux critères de définition des corridors de transport 85
Figure 6- Chronologie du corridor méditerranéen 88
Figure 7- Catalanisme et valencianisme 100
Figure 8- Logiques d'évolution du réseau AVE 117
Figure 9- Étapes principales du processus d'adoption de la planification 135
Figure 10- Part modale du fret en Europe (2013) 142
Figure 11- Le corridor méditerranéen au centre d'une relation triangulaire 160
Figure 12- Les grandes structures du territoire espagnol 182
Figure 13- Liens portuaires en Méditerranée 198
Figure 14- Définition du corridor méditerranéen (CM) par ses différentes facettes 205
Figure 15- Le Port d'Alicante : hésitations sur les choix économiques 233
Figure 16- Seat : une rationalité économique et des interrogations sur les effets du corridor méditerranéen 236
Figure 17- ASCER Castellón : un intérêt distant pour le corridor méditerranéen 238

Figure 18- Les *hortalizas* andalouses : une logique de raccordement territorial 240
Figure 19- Benidorm : le corridor méditerranéen pour faire face à la mutation des pratiques touristiques 243
Figure 20- Valence et le projet *Parque Central* dans le corridor méditerranéen 245
Figure 21- Recoupement des rationalités 247
Figure 22- Trois sphères d'acteurs qui se recoupent 258
Figure 23- Acteurs représentés dans les conférences annuelles de Ferrmed (2013 et 2014) 276
Figure 24- Nombre d'articles sur le corridor méditerranéen (janvier 2011-avril 2015) 312
Figure 25- Termes utilisés par Federico Félix dans ses tribunes dans *El País* 317
Figure 26- Visions territoriales du corridor méditerranéen d'après la presse 322
Figure 27- Les retards du corridor méditerranéen vus par José Ángel 327
Figure 28- Les retards du corridor méditerranéen vus par Faro 329
Figure 29- José Blanco promettant des corridors 331
Figure 30- Mariano Rajoy en meeting à Tarragone 332
Figure 31- La question de l'inscription du corridor central dans les RTE-T 334
Figure 32- AVE galicien ou *Cercanías* catalanes ? 335
Figure 33- Pérennité du modèle radial espagnol ? 336
Figure 34- Corridor méditerranéen et corridor central 337
Figure 35- Le corridor méditerranéen : projet ou réalité ? 345
Figure 36- Champ principal d'appartenance du corridor méditerranéen 345
Figure 37- Termes se rapportant au corridor méditerranéen 347
Figure 38- Représentations coïncidant avec le corridor méditerranéen 351
Figure 39- Le rôle du gouvernement central 353
Figure 40- Le rôle de l'Union européenne 353
Figure 41- Connaissance des *lobbies* du corridor méditerranéen 354
Figure 42- Sources d'information sur le corridor méditerranéen 355
Figure 43- Politisation et européanisation du corridor méditerranéen 359
Figure 44- Schémas proposés par le SDEC 375
Figure 45- Changement de paradigme du corridor méditerranéen 377
Figure 46- Schéma territorialisation verticale et horizontale 387
Figure 47- La territorialisation comme recomposition du jeu d'acteurs autour d'un projet 389
Figure 48- La territorialisation comme fabrique d'un territoire 391
Figure 49- Les corridors à la croisée des trois sens de la territorialisation 392
Figure 50- Visions de la territorialisation par le corridor méditerranéen 395
Figure 51- Tracés successifs des RTE-T en 1994, 2005 et 2013 397
Figure 52- Les différentes visions du corridor méditerranéen appliquées au territoire 401
Figure 53- Organisation de l'Espagne d'après Robert Ferras 408
Figure 54- L'Espagne vue de Catalogne 412
Figure 55- Un corridor essentiellement ferroviaire 421
Figure 56- La place des autres modes de transport 422
Figure 57- Grande vitesse et normes européennes dans le corridor 423
Figure 58- Des degrés dans les représentations des villes 424
Figure 59- Le corridor méditerranéen, un littoral urbanisé 425
Figure 60- Le corridor méditerranéen, un espace touristique 425
Figure 61- Le corridor méditerranéen, élément d'une *vertebración* du territoire 426
Figure 62- Carte mentale synthétique du corridor méditerranéen 427
Figure 63- L'axe méditerranéen, entre Asie et Europe 429
Figure 64- Le corridor méditerranéen dans le réseau européen 429
Figure 65- Le corridor et l'arc méditerranéen 430
Figure 66- Le corridor méditerranéen comme réseau de villes en Méditerranée 431
Figure 67- Un réseau de transports en Méditerranée 432
Figure 68- Les aires du corridor méditerranéen 432
Figure 69- Un corridor méditerranéen fragmenté 433
Figure 70- Les régions espagnoles du corridor méditerranéen 434
Figure 71- La Catalogne, lieu central du corridor méditerranéen 435

Figure 72- Schéma de définition du corridor méditerranéen 436
Figure 73-Idées associées au corridor méditerranéen 437
Figure 74- Typologie de l'insertion en ville des gares d'après Carmen Bellet et Aaron Gutiérrez 466
Figure 75- Coupes du projet Sagrera 469
Figure 76- Vue du projet de Valencia Parque Central 471
Figure 77- Affiche publiée par la Mairie de Gandía en 2010 482
Figure 78- Caractéristiques du trafic de conteneurs dans les ports espagnols (en % des EVP) 487
Figure 79- Trois piliers pour une approche géographique des corridors de transport 509
Figure 80- Répartition des pouvoirs en Espagne 575
Figure 81- Processus de sélection des projets dans le cadre des RTE-T 576
Figure 82- La grande vitesse en Galice 613
Figure 83- Échec du corridor central 613
Figure 84- Tracé du corridor méditerranéen 614
Figure 85- Le corridor pour le quart nord-est de l'Espagne 620
Figure 86- La Catalogne, pivot du corridor méditerranéen 620
Figure 87- Le corridor méditerranéen comme région ? 621
Figure 88- Relier les portes d'entrée du littoral méditerranéen 621
Figure 89- Le corridor comme connexion vers l'Europe et vers le sud de la Méditerranée 622
Figure 90- Le corridor, connexion des villes des Communautés autonomes littorales 622
Figure 91- Une infrastructure de transport littorale 623
Figure 92- Une ligne ferroviaire pour relier les villes méditerranéennes espagnoles à l'Europe 623
Figure 93- Un arc longeant la Méditerranée 624
Figure 94- Un système de transports connecté à l'Europe 624
Figure 95- Le corridor comme vecteur pour les échanges de marchandises et de voyageurs avec l'Europe 625
Figure 96- Relier les villes méditerranéennes de l'Europe 625
Figure 97- À la croisée de la définition de la Commission européenne et de celle de Ferrmed 626
Figure 98- Le corridor méditerranéen pour irriguer l'Europe 626
Figure 99- Uniformiser les systèmes de transport du sud de l'Europe 627
Figure 100- Relier l'Espagne à l'Europe par la terre et par la mer 627
Figure 101- Relier l'arc méditerranéen à la dorsale européenne 628
Figure 102- Le corridor de la rive nord de la Méditerranée 628
Figure 103- Un corridor bordant la route principale de la mondialisation 629
Figure 104- Un réseau pour relier les deux rives de la Méditerranée 629
Figure 105- Le corridor support des grand flux en Méditerranée 630
Figure 106- Un corridor au contact de trois continents 630
Figure 107- Un corridor résolument ferroviaire 631
Figure 108- Un corridor intermodal 631
Figure 109- Un faisceau d'infrastructures entre plage et campagne 632
Figure 110- Un corridor à parcourir ? 632
Figure 111- Un corridor touristique 633
Figure 112- Un balcon sur la mer… 633

Table des photographies

Photographie 1- Aiguillage à double écartement 146
Photographie 2- Darse du port d'Alicante 234
Photographie 3- Benidorm, modèle de station balnéaire de *sol y playa* 242
Photographie 4- Les Maires signataires de la charte EU Core Net Cities à Barcelone le 17 juin 2013 289
Photographie 5- Présentation du numéro spécial de *Nexe* sur le corridor méditerranéen 315
Photographie 6- Publicité de Renfe dans la gare de Valence Joaquín Sorolla 450

Photographie 7- Dispositif mettant en valeur la distance Madrid-Valence dans la gare Joaquín Sorolla 451
Photographie 8- La Cité des Arts et des Sciences, dans le Jardin du Turia..... 456
Photographie 9- La darse Juan-Carlos-I, aménagée pour la Coupe de l'América et la Formule 1 457
Photographie 10- Chantier de la Sagrera en septembre 2013..... 470
Photographie 11- L'emprise de Parque Central en septembre 2013 472
Photographie 12- Les deux gares de Valence..... 472
Photographie 13- Gare AVE « provisoire » d'Alicante 474
Photographie 14- Vacuité de la gare de Requena-Utiel 476
Photographie 15- Inauguration de la gare AVE Joaquín Sorolla de Valence (décembre 2010) 478
Photographie 16- Inauguration de la gare AVE d'Alicante (juin 2013)..... 479
Photographie 17- Manifestations lors de l'inauguration à Alicante 480
Photographie 18- Accès ferroviaire au port de Valence..... 491
Photographie 19- Parc logistique de Ribarroja..... 497

Table des encadrés

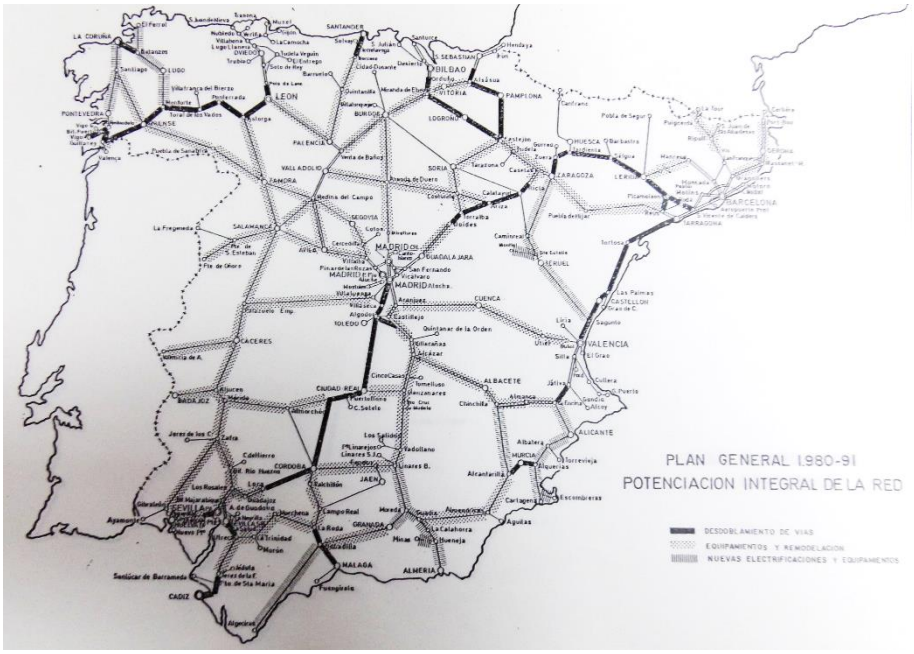
Encadré 1- Définition des corridors dans la planification des transports aux États-Unis..... 74
Encadré 2- Les cinq objectifs principaux du *Pitvi*..... 131
Encadré 3- Le corridor méditerranéen, actualité et perspectives..... 152
Encadré 4- Principales orientations des propositions de Ferrmed..... 166
Encadré 5- *El País* et son positionnement multiscalaire 309
Encadré 6- Tarragone dans le débat sur le corridor méditerranéen..... 319
Encadré 7- Résumé des questions posées dans la partie 2 de l'enquête..... 341
Encadré 8- Cartes proposées dans l'enquête (partie 3)..... 350

ANNEXES

Annexe 1
Les plans d'infrastructures espagnols de 1979 à 2005

Entre 1979 et 2005, cinq plans d'infrastructures ont été publiés par les gouvernements espagnols successifs. Les deux premiers, parus en 1979 et 1987 sont spécifiquement consacrés au transport ferroviaire. Ils partent du constat de la dégradation du réseau et de la baisse des trafics, auxquelles ils proposent de remédier. À partir des années 1990, les plans d'infrastructures regroupent l'ensemble des modes de transport dans la perspective d'une prise en charge multimodale. Ces plans prennent également en considération les implications de l'intégration européenne en traduisant les objectifs des réseaux transeuropéens dans la planification nationale. La cartographie accompagnant ces plans permet de mettre en évidence l'évolution des priorités au cours du temps, et la place de l'axe méditerranéen dans l'ensemble des projets.

Le Plan général de Chemins de fer 1980-91 (1979)

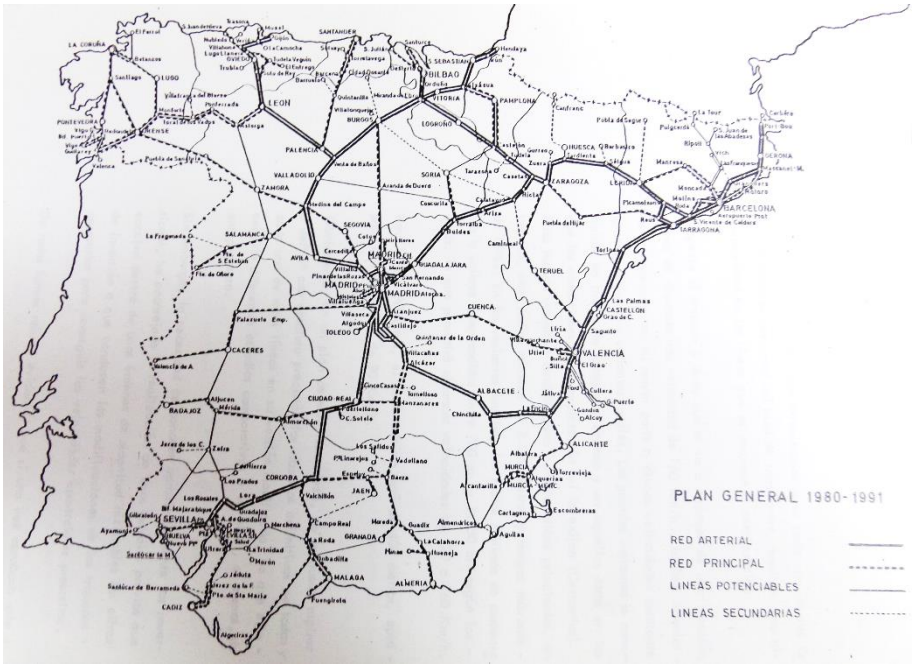


Carte 47- Plan général 1980-91 – Mise à niveau intégrale du réseau

Source : PGF, 1979[971]

Légende : En noir, « dédoublement des voies » ; en gris clair « équipements et rénovations » ; en gris moyen « électrification et équipements nouveaux ».

[971] Renfe et Ministerio de Fomento, *Plan general de ferrocarriles 1980-91*, *op. cit.*

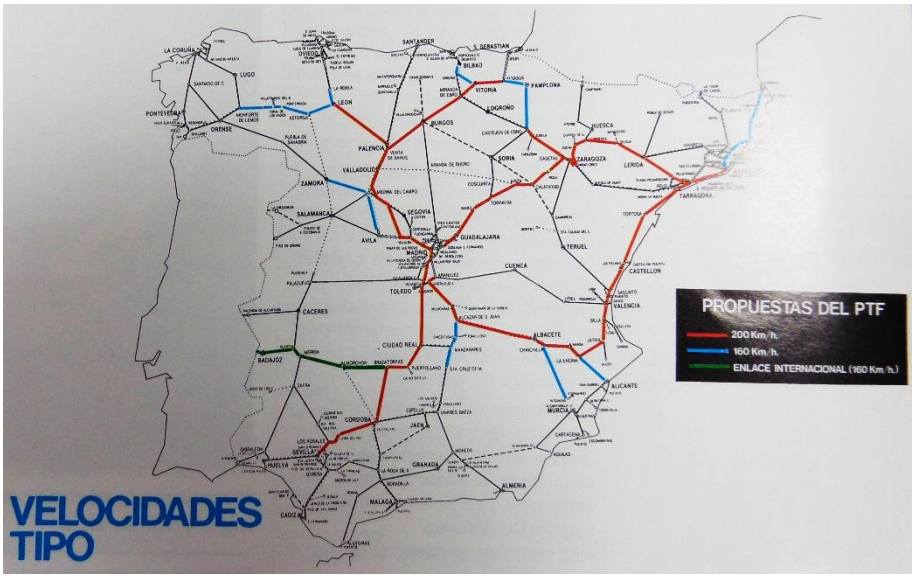


Carte 48- Plan général 1980-91

Source : PGF, 1979[972]

Légende : En trait double, « réseau artériel » ; en pointillés larges « réseau principal » ; en trait fin « lignes à améliorer » ; en pointillés fins « lignes secondaires ».

Le Plan de Transport ferroviaire (1987)



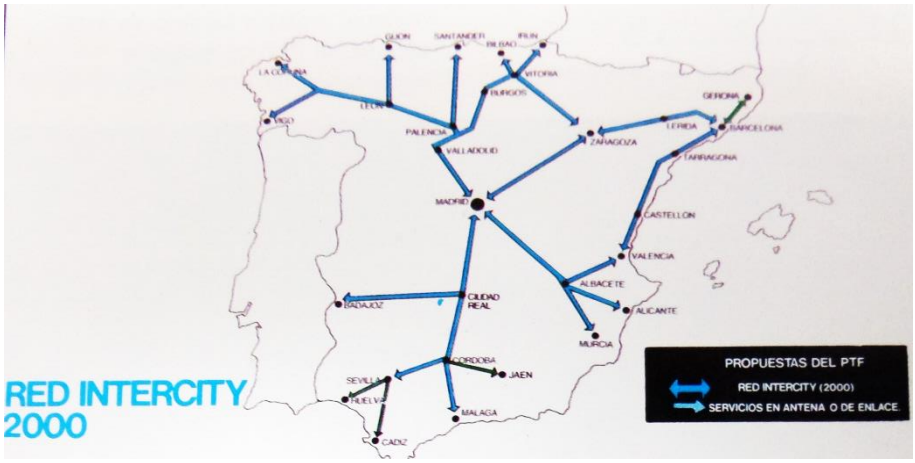
Carte 49- Vitesses type

Source : PTF, 1987[973]

Légende : En rouge, 200 km/h ; en bleu, 100 km/h ; en vert, liaison internationale.

[972] *Ibid.*

[973] Ministerio de Fomento, *Ptf : plan de transporte ferroviario. el futuro del tren empieza ya*, Madrid, Ministerio de Fomento, 1989, 19 p.



Carte 50- Réseau *Intercity 2000*
Source : PTF, 1987[974]
Légende : Double flèche, « réseau *intercity* (2000) » ; flèche simple, « services de prolongement ou d'interconnexion ».

Le Plan directeur d'infrastructures 1993-2007 (1993)

Carte 51- Grande vitesse et principales actions structurantes à long terme
Source : PDI, 1993[975]
Légende : En rouge et noir, « LGV prioritaire » ; en rouge, « grande vitesse » ; en pointillés beiges, « corridor en attente d'accord international » ; « Financements par le budget général de l'État : en pointillés rouges, « prolongements à grande vitesse, écartement Renfe » ; en rouge et vert, « nouveaux tronçons, exploitation initiale écartement Renfe » ; en bleu, « adéquation ligne à vitesse élevé, écartement Renfe ».

[974] *Ibid.*
[975] Ministerio de Fomento, *Plan Director de Infraestructuras 1993-2007*, *op. cit.*

Le Plan d'infrastructures de transport 2000-2007 (2000)

Carte 52- Réseau ferroviaire à grande vitesse

Source : PIT, 2000[976]

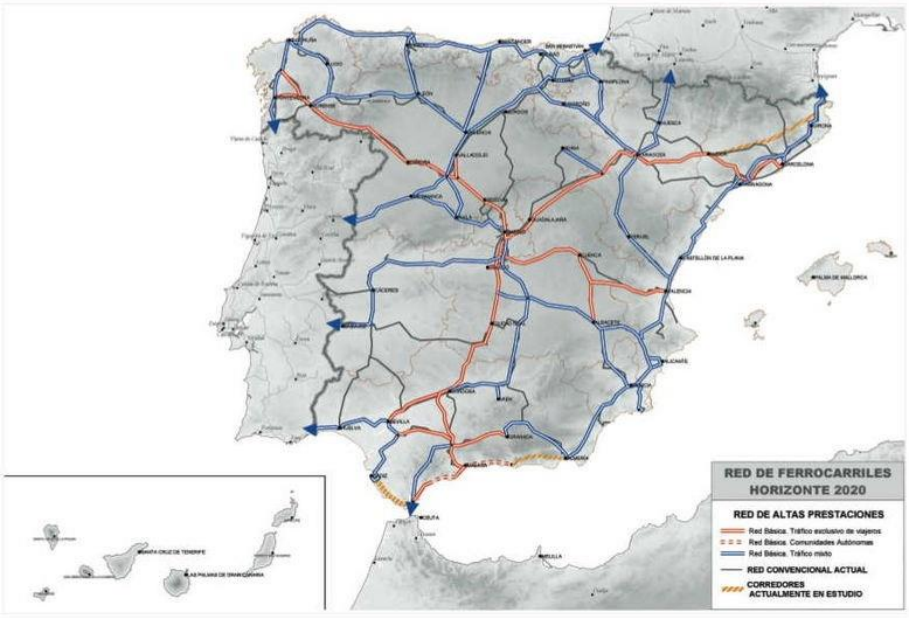
Carte 53- Actions sur le réseau ferroviaire à grande vitesse. Situation au 23-10-2003

Source : Présentation du PIT, 2003[977]

Légende : En rouge, « en service » ; en pointillés rouges : « en travaux » ; en bleu, « en projet » ; en vert, « étude en cours » ; en jaune, « à l'étude » ; en jaune et gris, « étude plan Galice ».

[976] Ministerio de Fomento, *Plan de Infraestructuras de transporte 2000-2007*, *op. cit.*
[977] Cette carte a été présentée par le Ministre et publiée sur le site internet du *Ministerio de Fomento* fin 2003.

Le Plan stratégique d'infrastructures de transport 2005-2020 (2005)



Carte 54- Réseau ferroviaire – horizon 2020

Source : PEIT, 2005[978]

Légende : « Réseau à hautes prestations » : en double trait rouge, « réseau de base, trafic de voyageurs exclusivement' ; en pointillés rouges, « réseau de base, Communautés autonomes » ; en double trait bleu, « réseau de base, trafic mixte » ; en noir, « réseau conventionnel actuel » ; en jaune et orangé, « corridors actuellement à l'étude ».

[978] Ministerio de Fomento, *PEIT*, *op. cit.*

Annexe 2
Les plans d'infrastructures européens de 1996 et 2005

Les Réseaux transeuropéens de transport, créés en 1990, donnent lieu à la sélection de projets d'infrastructures prioritaires pour recevoir des financements de la CEE, puis de l'Union européenne. Le choix des premiers projets prioritaires se fait entre 1994 et 1996, puis il est modifié et élargi lors de la révision de 2004-2005.

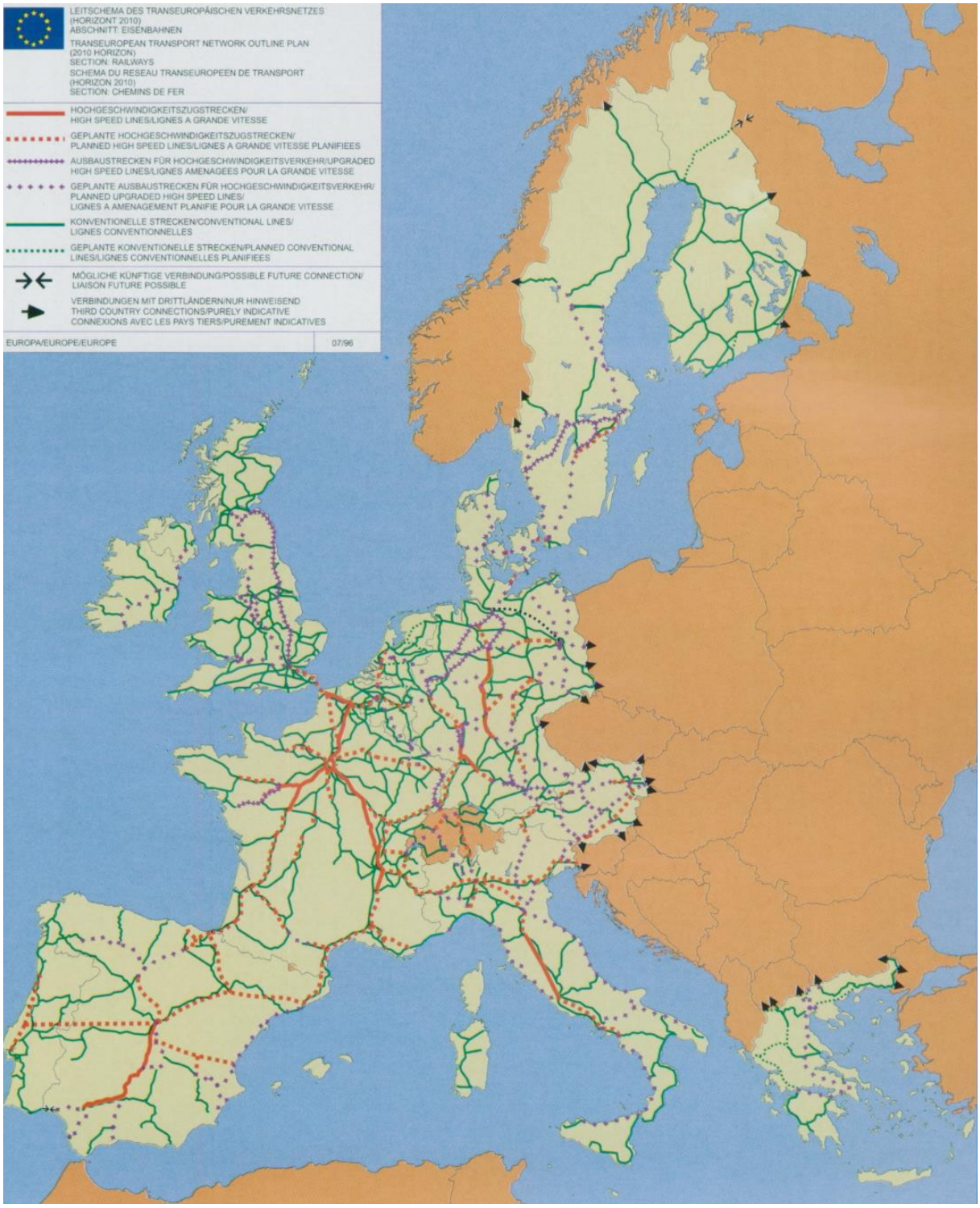
Les 14 projets prioritaires du Conseil européen d'Essen (1994)

Projets de la section « Transports »[979] :

1. Train à grande vitesse/transport combiné Nord-Sud I/A/D : Nuremberg — Erfurt — Halle/Leipzig — Berlin ; Axe du Brenner: Vérone — Munich
2. Train à grande vitesse (Paris) — Bruxelles/Brussel — Cologne — Amsterdam — Londres ; Belgique : frontière F/B — Bruxelles/Brussel, Liège, frontière B/D B : Bruxelles/Brussel — frontière B/NL ; Royaume-Uni : Londres — accès tunnel sous la Manche UK ; Pays-Bas : frontière B/NL — Rotterdam — Amsterdam NL ; Allemagne : (Aix-la-Chapelle) G27 Cologne — Rhin/Main D
3. Train à grande vitesse Sud E/F : Madrid — Barcelone — Perpignan — Montpellier ; Madrid — Vitoria — Dax
4. Train à grande vitesse Est : Paris — Metz — Strasbourg — Appenweier — (Karlsruhe) F/D, dont section Metz — Saarbrücken — Mannheim F/D et Metz — Luxembourg F/L
5. Chemin de fer classique Transport combiné : Ligne de la Betuwe NL/D : Rotterdam — frontière NL/D — (Rhin/Ruhr)
6. Train à grande vitesse/transport combiné France/Italie F/I : Lyon — Turin ; Turin — Milan — Venise — Trieste
7. Autoroutes grecques : Pathe : Rio Antirio, Patras — Athènes — GR : Thessalonique — Prohamon (frontière Grèce/Bulgarie) et Via Egnatia Igoumenitsa — Thessalonique — Alexandroupolis — Ormenio (frontière Grèce/Bulgarie) — Kipi (frontière Grèce/Turquie)
8. Autoroute Lisbonne — Valladolid PE
9. Liaison ferroviaire classique Cork — Dublin — Belfast — IRL/UK : Larne — Stranraer
10. Aéroport de Malpensa (Milan) I
11. Liaison fixe rail/route entre le Danemark et la Suède (Liaison fixe de l'Øresund) DK/S, y compris voies d'accès pour les transports routier, ferroviaire, aérien
12. Triangle nordique (rail/route) FIN/S
13. Liaison routière Irlande/Royaume-Uni/Benelux UK/(IRL)
14. Ligne principale côte occidentale (rail) UK

[979] Parlement européen, « Conseil européen à Essen : conclusions de la Presidence », art cit.

Les Lignes directrices pour le développement des RTE-T (1996)

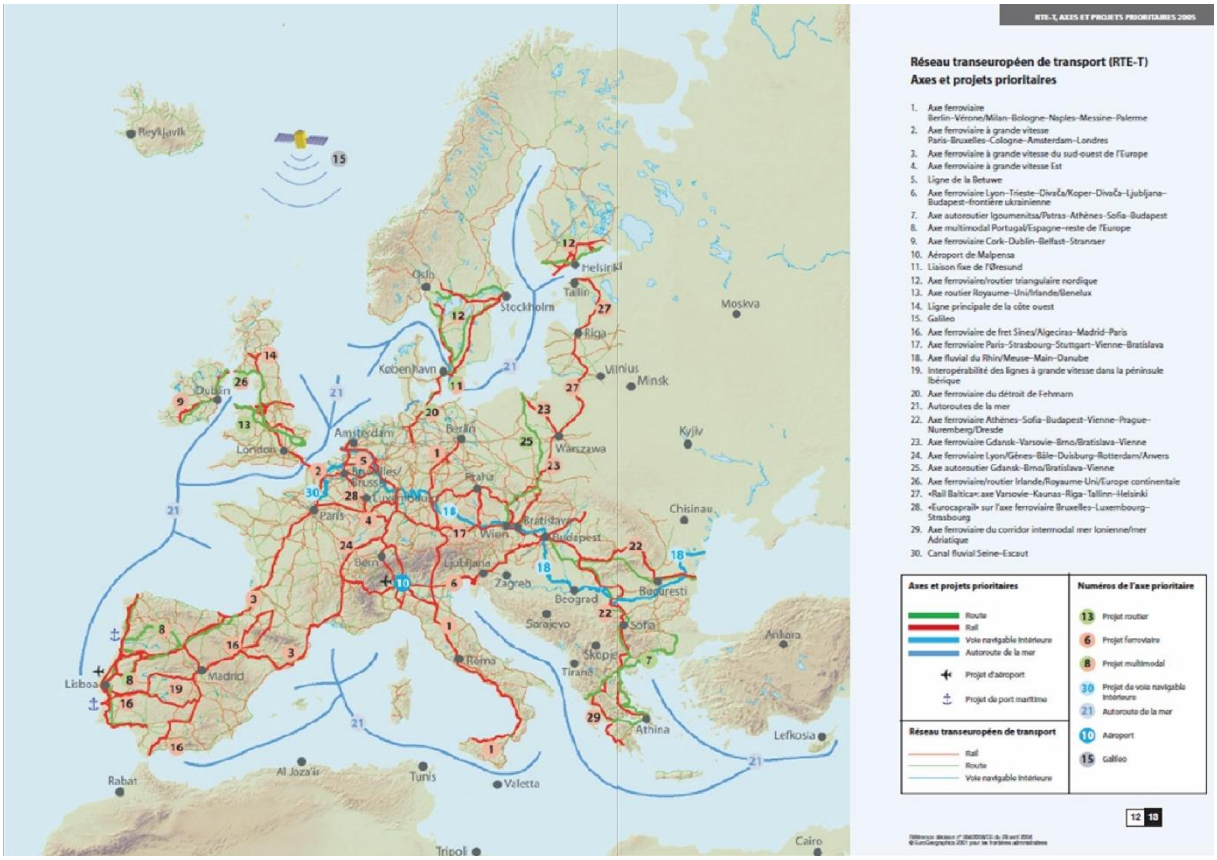


Carte 55- Schéma du réseau ferroviaire transeuropéen, horizon 2010

Source : Commission européenne, 1996[980]

[980] Parlement européen, « Décision n°1692/96/CE de Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport », art cit.

Les Axes prioritaires et projets RTE-T (2005)



Carte 56- Les 30 projets prioritaires des RTE-T en 2005

Source : Commission européenne, 2005[981]

[981] Commission européenne, *Trans-European Transport network*, *op. cit.*

Annexe 3
Fonctionnement institutionnel et répartition des compétences

Les principales institutions espagnoles et leurs compétences

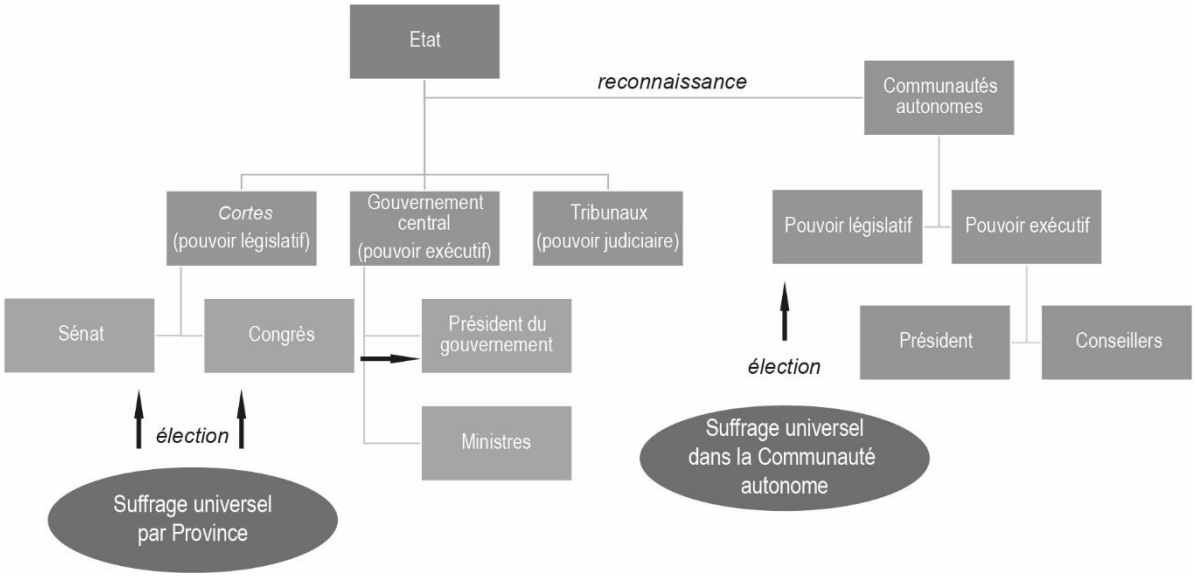


Figure 80- Répartition des pouvoirs en Espagne

Le gouvernement central dispose des compétences principales en matière d'aménagement du territoire national – ce qui comprend l'essentiel des infrastructures de transport, de sécurité nationale, de politique agricole, d'environnement, de développement économique, de santé, d'aides sociales et de culture.

Les Communautés autonomes ont quant à elles des compétences complémentaires variables en fonction de leur statut. Ces compétences comprennent notamment certains pouvoirs de police, l'aménagement régional, les infrastructures d'ampleur régionale…

Les politiques de transport dans le fonctionnement institutionnel européen

Les textes de loi qui instaurent les mécanismes de planification sont votés par le Parlement européen. Néanmoins, ils sont mis en place et gérés politiquement par la Commission européenne, et en particulier par sa Direction générale Mobilité et Transport, la DG-Move. Cette dernière, chargée de mettre en place les politiques de l'Union européenne en matière de

transports et de gérer les financements dévolus aux réseaux transeuropéens. C'est l'INEA, Agence exécutive Innovation et Réseau, qui assiste la DG-Move dans sa tâche de sélection des projets prioritaires en fonction de quatre critères :

- la pertinence du projet par rapport aux priorités et objectifs de la politique des RTE-T ;
- la maturité du projet ;
- l'impact du projet (en particulier dans le domaine environnemental) ;
- la qualité du projet (qui doit être clair, complet, cohérent et solide).

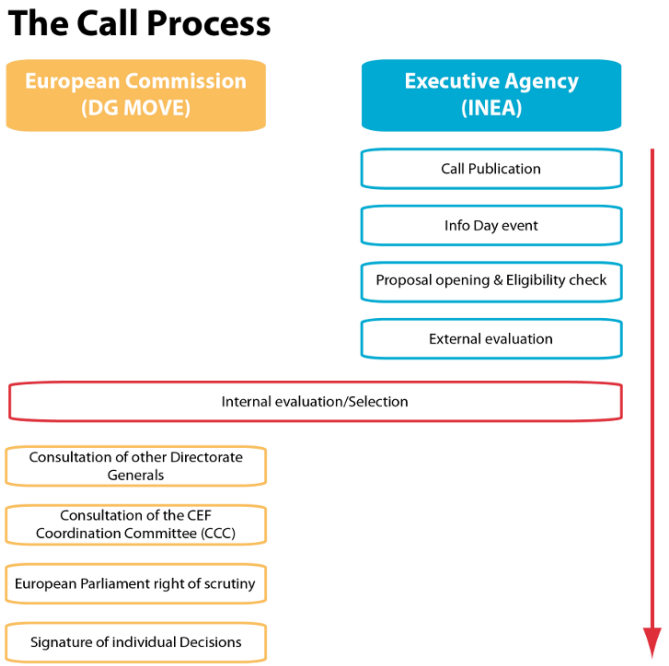


Figure 81- Processus de sélection des projets dans le cadre des RTE-T

Source : INEA[982]

L'INEA publie les appels à projets, organise la journée d'information sur les RTE-T, examine les propositions et vérifie leur éligibilité, commandite une évaluation externe ; la DG-Move et l'INEA mènent conjointement l'évaluation interne et la sélection des dossiers ; la DG-Move consulte les autres Directions générales, ainsi que le Comité de coordination du Mécanisme d'interconnexion, soumet au vote du Parlement et signe les décisions individuellement.

[982] INEA, *Innovation & Networks Executive Agency: Follow the funding process*, http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/apply_for_funding/follow_the_funding_process/follow_the_funding_process.htm, (consulté le 7 novembre 2014).

Annexe 4

L'Espagne dans le réseau transeuropéen « élargi »

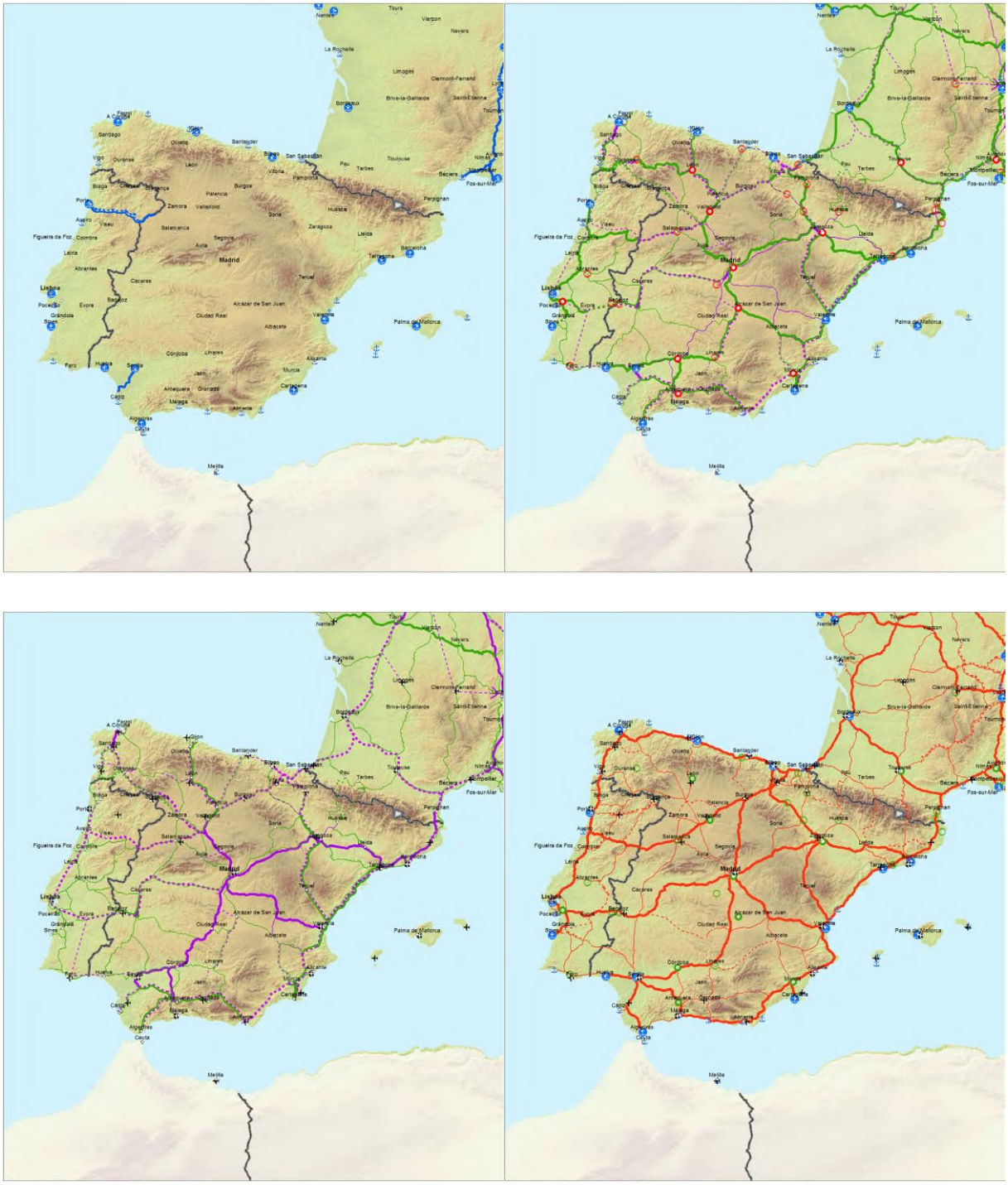
Le « corridor méditerranéen » détaillé

Carte 57- Tracés du corridor méditerranéen

Source : DG-Move[983]

[983] DG-Move, « Trans-European Transport Network TENTEC - Maps », art cit.

Le réseau global européen dans la Péninsule ibérique



Carte 58- Réseau central et global européen en Espagne

Source : Commission européenne, 2013[984]
(a) Voies navigables et ports ; (b) Réseau ferroviaire, ports et terminaux rail-route ; (c) Réseau ferroviaire et aéroports ; (d) Routes, ports, terminaux rail-route et aéroports.

[984] Commission européenne, *Maps of the TEN-T Comprehensive and Core Network*, Bruxelles, Commission européenne, 2013, p. 80- 83.

Annexe 5
Liste des entretiens

	Date de l'entretien	Interlocuteur	Organisme	Lieu de l'entretien
1	15/03/2011	Ricardo Martínez	Service de l'urbanisme de la ville de Valence	Services de l'urbanisme (Valence)
2	15/03/2011	Josep Vicent Boira i Maiques	Faculté de Géographie - Université de Valence	Université de Valence
3	16/03/2011	José López Ochoa	ADIF	Estació del Nord (Valence)
4	17/03/2011	Germà Bel i Queralt	Faculté d'Economie - Université de Barcelone	Université de Barcelone
5	17/03/2011	Rafael Puig	Business Eumed	Barcelone
6	18/03/2011	Antoni Durà	Département de Géographie	Université autonome de Barcelone
7	21/03/2011	Andrés Monzón	Laboratoire TRANSyT	Escuela de Caminos de Madrid
8	23/03/2011	Carlos Domingo Soler	Société Valencia Parque Central	Gare Joaquín Sorolla (Valence)
9	19/02/2013	Eulalie Rodrigues	RFF	RFF (Paris)
10	25/02/2013	Jean Calio	RFF	RFF (Paris)
11	26/03/2013	Joan Amorós	Ferrmed	Paris
12	17/06/2013	Antonio Puchades	Propriétaire immobilier	Benidorm
13	05/09/2013	Mari-Carmen Bosch Rubio	AVEC Gremio	Manises
14	17/09/2013	Julia Salom	Université de Valence (Département de Géographie)	Valence
15	17/09/2013	Maria José Garcia	Valencia Parque Central (Communication)	Valence (Joaquin Sorolla)
16	18/09/2013	Josep Vicent Boira i Maiques	Université de Valence (Département de Géographie)	Valence
17	18/09/2013	Juan Miguel Albertos	Université de Valence (Département de Géographie)	Valence
18	24/09/2013	Pau Caparrós	IIVEE	Valence
19	26/09/2013	Domingo Martínez	CROEM	Murcie
20	26/09/2013	José Maria Serrano	Université de Murcie	Murcie
21	27/09/2013	Julio César Salido	Port d'Alicante (Chef division planification)	Alicante
22	30/09/2013	Arturo Jiménez Rodríguez	COEPA (Directeur)	Alicante
23	30/09/2013	Javier Vidal Olivares	Université d'Alicante (Département d'Économie)	Alicante
24	14/10/2013	Josefina Cruz Villalón	Université de Séville (Département de Géographie)	Séville
25	17/10/2013	Angel Aparicio	Escuela de Caminos de Madrid	Madrid
26	18/10/2013	Luis Santos y Ganges	Université de Valladolid (Département de Géographie)	Valladolid

27	22/10/2013	Clara Zamorano	ADIF (Responsable relations internationales)	Madrid
28	22/10/2013	Luis Arranz	ADIF (Chef Analyse économique)	Madrid
29	29/10/2013	Juan Carlos García Palomares	Université Complutense	Madrid
30	31/10/2013	Manuel Niño	SG Infra - Fomento	Madrid
31	08/11/2013	Jesús Guerrero	AVE	Valence
32	11/11/2013	César Camisón Zozorna	Université de Valence (Faculté d'Économie)	Valence
33	11/11/2013	Sergio Guërri	Valencia Port	Valence
34	13/11/2013	Joan Balta	BSAV	Barcelone
35	20/11/2013	Maria Eugenia del Corral	Cierval	Valence
36	22/11/2013	Manuel Guerra	Port de Valence (Directeur de la planification des infrastructures)	Valence
37	25/11/2013	Jaime Pallarol	Université Polytechnique de Valence + Gestionnaire transport et ports Generalitat de Valence	Valence
38	26/11/2013	Michel Toumi	ASCER	Castellón
39	26/11/2013	Juan Bautista Mingarro	Port de Castellón (Chef Département Technique)	Castellón
40	05/03/2014	Anna Ricciardi	INEA (Chef de Projet)	Bruxelles
41	27/01/2015	Manuel Medina	SEAT	Barcelone
42	05/02/2015	Günther Ettl	DG-Move (Conseiller du coordinateur du Corridor Méditerranéen)	Bruxelles
43	05/02/2015	Inmaculada Rodríguez Piñero	Députée de Valence – Parlement européen	Bruxelles

Annexe 6
Grille d'entretiens

Identité de l'interlocuteur :
- Type d'activité
- Lieu de travail/implantation de l'entreprise
- Statut dans l'institution/entreprise de rattachement
- Double appartenance éventuelle à deux institutions/entreprises
- Rôle ou engagement éventuel en politique
- Rôle joué par rapport au corridor méditerranéen

Appartenance à des groupes ou associations :
- Appartenance à un groupe de pression ou à une association
- Cette appartenance entraine-t-elle un positionnement particulier par rapport au corridor méditerranéen ?
- Connaissance des différents *lobbies* et *think-tanks*
- Opinion sur ces groupes

Sur le corridor méditerranéen :
- Définition personnelle du corridor méditerranéen
- Limites spatiales du corridor méditerranéen
- Opinion personnelle sur le corridor méditerranéen
- Points positifs et négatifs du corridor méditerranéen
- Comparaison avec d'autres projets (notamment les corridors atlantique et central)
- Avis sur l'affectation du corridor au fret ou aux voyageurs
- La grande vitesse est-elle une option pertinente ?
- Quelles sont les alternatives au corridor méditerranéen ?
- Quel est le rôle des autres modes de transport (routier, maritime…) dans le corridor?
- Rôle du corridor méditerranéen pour l'insertion dans la mondialisation
- Définition générale de la notion de corridor

Rôle des différents acteurs :
- Rôle de l'Union européenne : contrainte ou opportunité ?
- Rôle du gouvernement central
- Rôle des Communautés autonomes : coopération et concurrence ?
- Rôle des ports et des autres modes
- Rôle des acteurs privés (Chambres de Commerce, associations d'entreprises, entreprises…)
- Quel secteur économique est le plus influent ?
- Rôle des villes, grandes, moyennes et petites : quels sont leurs intérêts ?

Point de vue sur les projets :
- Intérêts de l'institution/entreprise dans le corridor méditerranéen
- Intérêt du secteur d'activités
- Stratégies territoriales (flux, marchés…)
- Positionnement au niveau local, régional, national, européen, mondial
- Opinion sur la multiplication des projets locaux (gares, plates-formes…)
- Ces projets sont-ils pertinents dans un contexte de crise économique ?
- Opinion sur le financement de ces projets
- Opinion sur le troisième rail
- Avis sur la possible rentabilité économique du corridor méditerranéen

Annexe 7

Liste des intervenants aux conférences de Ferrmed et d'EU Core Net Cities et à la conférence bilatérale Catalogne-Rhône-Alpes

Orateur	Fonction
06/03/2013 - Conférence annuelle Ferrmed (Bruxelles)	
Henri Maillard	Service belge Mobilité et Transport
Ramon Luis Valcarcel	Comité des Régions
Ramon Tremosa	Comités Transport et Economie (Parlement Européen)
Isabelle Vandoorne	DG-Move
Gennady Bessonov	Transsibérien
Noël Comte	Ferrmed France
Joan Amoros	Ferrmed
Gerhard Troche	DG-Move
Jérémie Martin-Puerta	Systra
Jean-Pierre Orus	Directeur Développement de l'offre - RFF
Augusto Lombardi	Wabtec Europe
Armand Toubol	Marathon Project
Massimo Marianeschi	SHIFT2RAIL Project
Victor Schoenmakers	Port de Rotterdam (Directeur international)
Chris Coek	Port d'Anvers (Gestion Politique et Stratégie)
Sixte Camba	Port de Barcelone (Président)
Juan Antonio Delgado	Port de Valence (DG Adjoint)
Catherine Navarro	Port de Marseille-Fos (Responsable relations extérieures)
Josep Andreu	Port de Tarragone (Président)
Santiago Garcia-Milà	ESPO (Président)
Angel Martinez	Centro Técnico Nacional de la Conserva y Alimentacion Concordia (Molina de Segura, Murcia)
Brian Simpson	Parlement européen- Président du Comité des Transports
Juan Ramon Rodriguez	Seat (Directeur de la Production extérieure)
Joan Garcia Girona	BASF
Joaquim Gay de Montellà	CEOE/Foment del Treball (Vice-Président)
Joachim Fried	DB (Vice-Président)
Anatoly Kuzhel	RZD-Russian Railways (Dir Adjoint gestion centrale du trafic)
Alberto Mazzola	Ferrovie Dello Stato (Vice-Pdt Affaires internationales)
Miguel Dombriz	FGC (Directeur du fret)
Alexander Wolowiec	PKP-PLK Polish Railways (Membre du Conseil de Gestion)
Ana Malheiro	EIM (European Infrastructure Managers)
Bernard Schmitt	UIC (Conseiller Fret)
Jacques Dirand	CER (Commnauté européenne du rail) - Conseiller fret
Mar Rivas	Vossloh Espagne

Youssouf Patel	Alstom (Directeur fret)
João Pedro Machado	Metal Sines
August Mesker	Business Europe (Groupe de travail Transports)
Carlos Eleno	DG-Transport et Logistique - Generalitat valencienne
Ricard Font	Secrétaire Aménagement et Mobilité - Genrelitat de Catalogne
19/06/2013 - Conférence inaugurale EU Core Net Cities (Barcelone)	
Enrique Lacalle	Président du SIL2013
Max Jeffery	Commission européenne - Président de la Commission Transports
Joan Amoros	Ferrmed
Roger Albinyana	Sec. Aux affaires extérieures - Generalitat de Catalogne
Jordi Cornet	Pdt du Comité exécutif de CZF (Consorci Zona Franca)
Antoni Vivés	Secrétaire général Mairie de Barcelone
Joan Amoros	Ferrmed
Joan Trullén	Directeur Institut d'études régionales et métropolitaines de Barcelone
	Maire de Gênes
	Maire d'Alcazar de San Juan
	Maire d'Alcoy
	Conseillller Urbanisme d'Avilés
	Conseiller DD d'Azuceca de Henares
	Délégué Aménagement Communauté d'Agglo de Béziers
	Délégué Circulation et Transports de Bilbao
	Maire de Castellon de la Plana
	Maire de Figueras
	Adjoint au Maire du Gant pour la Mobilité
	Conseiller Sécurité de Girone
	Maire de La Llagosta
	Président du Grand Lyon chargé des grandes infras et Maire de Tassin-la-Ville
	Maire de Malaga
	Maire de Montpellier
	Maire de Murcie
	Vice-président du Grand Narbonne délégué à l'AT
	Pdt de Perpignan-Méditerranée (et 1er adjoint au Maire)
	Maire de Rijeka
	Maire de Sant-Cujat de Vallès
	Maire de Santa-Perpetua de Moguda
	Responsable Urbanisme du San Vicent dels Horts
	Délégué de Tarragone
	Municipalité de Timisoara
	Responsable Environnement de Tortosa
	Adjoint aux Transports de Toulouse
	Maire de Yuquena de Henares
Xavier Trias	Maire de Barcelone
Vicenç Pedret	Conseiller DG-Move
Bruno Rambaudi	Transpadana
Santiago Martin	Directeur commercial TPFerro

Gerard Jilleba	Ville de Hengelo
Willy Müller	Directeur général de Barcelona Regional (agence de développement urbain)
Jean-Claude Desseigne	Vice-pdt Grand-Lyon chargé des grandes infrastructures
Milan Gajsek	Ville de Ljubljana
04/03/2014 - Conférence annuelle Ferrmed (Bruxelles)	
Henri Maillard	DG-Move
Ramon Tremosa	Parlement européen
Gesine Meissner	Parlement européen - Comité Transport et Tourisme
Pawel Stelmaszczyk	DG-Move
Antoni Vivés	3è adjoint au Maire de Barcelone
Francesco Oddone	Adjoint au Maire de Gênes
Lanfranco Senn	Pdt de CERTeT (Université Bocconi)
Jacinto Segui	Ferrmed
Joan Amoros	Ferrmed
Peter Wolters	SG-European Intermodal Association
Victor Schoenmakers	Port de Rotterdam (Directeur international)
Günther Ettl	DG-Move (Conseiller du coord du CM)
Gerhard Troche	DG-Move
Alexander Kirschall	DHL (Représentant à Bruxelles)
Richard Lockett	ERA
Marco Fois	Railcert B.V. TÜV
Jean-Philippe Peuziat	UNIFE (Resp Affaires publiques)
Andy Barker	PARIS optimal planning - Hutchison Ports
Jaume Esteve	Wtransnet
Paul Havelange	Ubidata
Thomas Siefer	TU Brunschwick
Armand Toubol	Marathon Project
Radim Prochazka	CD Logistics
Anne Berg	BASF Espagne
Simon Webb	Procter&Gamble
Manuel Medina	Seat (Responsable Distribution et logistique)
Xavier Corrons	Iberpotash
Gennady Bessonov	Transsibérien
Daniel Tarragona	Setram (Président)
Nicolette Van der Jagt	Clecat (Directeur général)
Ralf-Charley Schultze	UIRR
Simo Battle	Cimalsa
Miguel Angel Duro	Grup TCB
Boris Wenzel	Noatum Ports
Rob Bagchus	ECT BV
Rafael Puig	Ferrmed
Fernando Gomez Molina	Proexport
Thierry Nuttin	CEFL (Centre euro de fruits et légumes)
José Antonio Gonzalo	Alfil Logistics
Lord Anthony Berkeley	Rail Freight Group

15/05/2014 - Conférence bilatérale Catalogne - Rhône-Alpes : "Corridor méditerranéen, quelles opportunités ?" (Lyon)	
Jean-Paul Mauduy	Président CCIR
Eliane Giraud	Vice-présidente de la Région, déléguée aux Transports
Maryse Olivé	Déléguée générale de Catalogne à Paris
Pere Pedrosa	Directeur général Transport et Mobilité - Generalitat de Catalogne
Joan Amoros	Ferrmed
Noël Comte	Ferrmed
Emma Cobos	Port de Barcelone
Laurence Eymieu	SNCF Rhône-Alpes
Christophe Arnoul	Accio
Georges Koessler	Sopra
Manuel Diaz	Inoxpa
Jean-Luc Da Passano	Vice-président Grand-Lyon chargé des grandes infrastructures
25/06/2014 - Conférence EU Core Net Cities (Gênes)	
Francesco Oddone	(pour le directeur de la Représentation permanente de l'UE à Milan)
Marco Doria	Maire de Gênes
Antoni Vivés	Adjoint au Maire de Barcelone
Joan Amoros	Ferrmed
Jean-Pierre Leconte	AIVP
Giambattista d'Aste	Port de Gênes
Francesco Oddone	Chargé du développement économique municipal - Mairie de Gênes
Thomas Siefer	Université de Brunswick
Roberto Laghezza	RFI
Pablo Pérez	Adjoint au Maire de Tarragone
Xavier Moiroux	Métropole Aix-Marseille
Pere Casajoana	Aire métropolitaine de Barcelone
Julio Andrade Ruiz	1er adjoint au Maire de Malaga
Lanfranco Senn	Université de Milan
Paolo Ortelli	Directeur affaires internationales - Mairie de Venise
Michel Suère	Communauté d'agglo de Béziers
Balazs Szeneczcy	Mairie de Budapest
Gerhard Ablasser	Mairie de Graz
Ivan Stanic	Mairie de Ljubljana
Roberto Carpaneto	CEO d'Appolonia
Paola Girdinio	Smart City Genova
Fabio Nussio	Mobilité Ville de Rome
Robert Bambrick	Mairie de Dublin
Srdjan Skunka	Mairie de Rijeka
27/01/2015 - Initiative conjointe Ferrmed/EU Core Net Cities/CZF (Barcelone)	
Joan Amoros	Ferrmed
José Carbonell	Directeur général Port de Barcelone
Karine Bussone	DREAL Languedoc-Roussilon (Adj. Chef de service transports)
Pascual Villate	Ministerio de Fomento (Directeur général Adjoint Infrastructures et Transport)
Ricard Font	Secrétaire Infrastructures et Mobilité - Generalitat de Cataluya

Olivier Onidi	Directeur Réseau européen de mobilité DG-Move
Jordi Cornet	CZF (remplacé par son représentant)
Xavier Trias	Maire de Barcelone
Günther Ettl	DG-Move (Conseiller du coordinateur du corridor méditerranéen)
Gerhard Ablasser	Mairie de Graz
Lilijana Jankovic	Mairie de Ljubljana
Jesus Terrazas	Mairie de Malaga (Chef de projet Promalaga)
Marco Filipovic	Mairie de Rijeka
Stéphanie Jannin	Mairie de Montpellier
Bruno Chiaverini	DG Transalpine
Claude Chardon	Dir Dvpt Régional - CCIR Rhône-Alpes
Fabienne Margail	GPMM - Chef département hinterland
Claude Auger	Pdt Association Energie TGV
Rafael Puig	Ferrmed
Francisco Garcia Calvo	SG Adjoint Ferrmed
Carles Rua	Port de Barcelone - Chargé projets stratégiques et innovation
Santiago Garcia-Milà	ESPO
David Patte	SNIFL
Javier Serrano	Pdt Port Rail Almanzora-Levante
Xavier Corrons	AICL Iberia
Antoni Tora	BASF
Manuel Medina	SEAT
José Maria Garcia Casanovas	Pdt Commission Energie - Association des Ingénieurs industriels catalans
Xavier Rovira	Association des ingénieurs industriels

Annexe 8
Articles de presse étudiés

*Articles d'*El País

11/06/2009 La UE incluye el corredor mediterráneo en la red ferroviaria de mercancías
19/11/2009 Flores anima a Cataluña y la Comunidad Valenciana a crear un eje de progreso
09/11/2010 Las cámaras de comercio buscarán opciones para financiar el corredor mediterráneo de mercancías
03/01/2011 Camps aprueba una estrategia territorial tras años de urbanismo salvaje
11/01/2011 Políticos y empresarios presionan en Bruselas por el Corredor Mediterráneo
22/02/2011 Camps y Mas se reunirán el 20 de abril para hablar de TV3 y del corredor mediterráneo
22/02/2011 El fuerte viento causa daños en Vinaròs y retrasos en el corredor mediterráneo
16/03/2011 El corredor mediterráneo estará operativo en 2020 y la inversión total será de 51.300 millones
17/03/2011 El estudio del corredor mediterráneo incluye el soterramiento de vías en Valencia
30/06/2011 Coepa se apunta a reactivar el corredor mediterráneo
05/07/2011 Compromís busca liderar la reclamación por el corredor mediterráneo
05/07/2011 Blanco: "No es posible completar las infraestructuras sin tocar los impuestos"
05/07/2011 Blanco pide al PP abrir el debate sobre el futuro de las grandes obras
11/07/2011 El corredor mediterráneo acelera
11/07/2011 Blanco promete impulsar las obras del eje mediterráneo de transporte por ferrocarril
07/09/2011 Fomento califica de "compatibles" los corredores central y mediterráneo
15/09/2011 Fabra, Bauzá y Valcárcel "pelearán" para "no perder el tren" del corredor
19/09/2011 Mas, Fabra y Valcárcel piden al Gobierno que defienda el corredor mediterráneo
27/09/2011 El comercio exterior valenciano caerá un 28% sin el corredor mediterráneo
29/09/2011 Blanco acuerda con Francia impulsar la conexión ferroviaria por el centro de los Pirineos
05/10/2011 Mas cree que el Gobierno "no fallará" para garantizar el corredor mediterráneo
10/10/2011 El PP lleva a Bruselas sus contradicciones sobre el corredor
11/10/2011 Blanco confía en que el corredor sea prioritario en Europa
13/10/2011 El corredor ferroviario mediterráneo garantiza la conexión con Algeciras
13/10/2011 Seis ciudades costeras se unen para exigir el eje litoral
18/10/2011 Políticos y empresarios, por el corredor mediterráneo
18/10/2011 Bruselas desvela el futuro ferroviario
18/10/2011 El Gobierno catalán acudirá finalmente a la celebración del corredor Mediterráneo
19/10/2011 Los presidentes de Cataluña, Valencia, Baleares y Murcia celebran la decisión
19/10/2011 La UE declara prioritarios los ejes ferroviarios del mediterráneo y atlántico
19/10/2011 Bruselas desvela hoy su prioridad ferroviaria
19/10/2011 Las claves de los ejes ferroviarios españoles
19/10/2011 Un trabajo de 'lobby'
19/10/2011 José Blanco y Artur Mas celebran "la superación de la España radial"
19/10/2011 El eje ferroviario descoloca al PP, que lo ve tan positivo como grave
19/10/2011 El corredor del Mediterráneo, prioritario
19/10/2011 El "orgulloso" legado de Blanco
20/10/2011 Bruselas convierte a España en la puerta ferroviaria para Europa
20/10/2011 La Generalitat cifra en 5.803 millones la inversión en Cataluña para el corredor mediterráneo
24/10/2011 Málaga inicia la batalla institucional para "rectificar" el eje mediterráneo
25/10/2011 Aguirre evita en Valencia apoyar el corredor mediterráneo
25/10/2011 Aguirre evita en Valencia apoyar el corredor mediterráneo
26/10/2011 Cohesionar España y Europa
30/10/2011 El Gobierno asume en exclusiva el AVE andaluz
20/12/2011 El tuit de Duran
20/01/2012 Los empresarios piden que no haya recortes con el corredor mediterráneo
20/01/2012 El 'lobby' de alcaldes por la alta velocidad insta a acelerar las obras de la Sagrera
07/02/2012 Ferrmed pedirá a Pastor que agilice el corredor mediterráneo
09/02/2012 Fomento dedicará 7.000 millones al corredor del Mediterráneo
10/02/2012 Cierval pide que se acabe el corredor mediterráneo
15/02/2012 Recoder deplora que el eje pirenaico ferroviario sea también prioritario
15/02/2012 Fomento pedirá a la UE el trazado por la costa del tren entre Almería y Algeciras
16/02/2012 Cataluña clama por que el corredor mediterráneo sea prioritario
17/02/2012 La apuesta del Gobierno por el corredor central genera malestar en el PP catalán
17/02/2012 Navarro pide contundencia a Mas para defender El Prat y el eje mediterráneo
17/02/2012 "No vamos a competir con otros corredores, defendemos el nuestro"
20/02/2012 Mas asegura que el corredor central de los Pirineos "no tiene sentido"
05/03/2012 Los empresarios exigen el corredor ante la "ambigüedad" del Gobierno

05/03/2012 Los empresarios exigen al Consell más presión para financiar el corredor
06/03/2012 Rajoy intentará que los presupuestos reflejen que el corredor es una prioridad
12/03/2012 Bonig exige a Madrid que enlace los puertos con el corredor mediterráneo
13/03/2012 "No pagamos a quien más reclama, sino en función de criterios legales"
15/03/2012 El PP tumba en el Congreso que el eje mediterráneo sea prioritario
15/03/2012 El PP niega al corredor mediterráneo la prioridad de la legislatura en el Congreso
16/03/2012 El Consell rebaja las aspiraciones del corredor mediterráneo
16/03/2012 Fomento se niega a declarar prioritario el corredor mediterráneo
16/03/2012 Alarte acusa a Rajoy de "tener miedo" de dar explicaciones a los ciudadanos
22/03/2012 Las cámaras de comercio insisten en que el corredor es más que un tercer raíl
22/03/2012 España no consigue colocar el túnel por los Pirineos entre las prioridades de la UE
23/03/2012 Malestar en el PP por la falta de apoyo del Gobierno al corredor mediterráneo
23/03/2012 El Consell justifica que el Gobierno votara contra la prioridad del eje mediterráneo
24/03/2012 Rajoy liquida en cien días el victimismo del PP valenciano
25/03/2012 Corredores del Litoral Este
02/04/2012 Piñero: "El PP tira por la borda el trabajo por el eje mediterráneo"
03/04/2012 El Gobierno de Rajoy recorta un 34% las inversiones del Estado
04/04/2012 El eje mediterráneo pone a prueba la influencia política de Fabra
04/04/2012 El PSOE anuncia una enmienda para la inversión en el corredor mediterráneo
04/04/2012 El Gobierno ningunea el corredor mediterráneo en los Presupuestos
05/04/2012 Un presupuesto 'maquillado'
07/04/2012 El PP rechaza reclamar a Rajoy más inversión en el corredor mediterráneo
15/04/2012 Los Presupuestos del Estado excluyen la A-92 ferroviaria y relegan Algeciras
21/04/2012 ProAVE pide el tercer carril y el desbloqueo de Tarragona
22/04/2012 Los socialistas esperan que Ana Pastor garantice hoy el corredor mediterráneo
23/04/2012 El futuro del eje mediterráneo queda en manos del sector privado
23/04/2012 El corredor mediterráneo necesario pero insuficiente
23/04/2012 Pastor ofrece una solución transitoria al corredor mediterráneo por 1.230 millones
23/04/2012 Un pulso entre patronales
23/04/2012 Rover Alcisa lidera un grupo interesado en financiar el corredor
24/04/2012 Una solución "provisional"
24/04/2012 El Gobierno corta su inversión en el corredor ferroviario de Algeciras
25/04/2012 El tercer raíl es diez veces más barato que un corredor nuevo
02/05/2012 Fabra acude a Bruselas para apoyar la agricultura y el corredor mediterráneo
04/05/2012 El Comité de las Regiones de la UE apoya el proyecto del corredor mediterráneo
04/05/2012 El voto de Rudi contra el corredor "no fue acertado", según Bonig
07/05/2012 Compromís pide 540 millones más de inversión del Estado
09/05/2012 Los socialistas se quedan solos en defensa del corredor mediterráneo
21/05/2012 Bruselas pide a España que invierta en los ejes mediterráneo y atlántico
25/05/2012 PSC y PSPV celebrarán una cumbre en Valencia por el corredor mediterráneo
28/05/2012 Las regiones del corredor mediterráneo consensúan objetivo pero no estrategia
28/05/2012 "Necesitamos operadores privados"
30/05/2012 Rajoy se compromete con Trias a priorizar el corredor del Mediterráneo
05/06/2012 Fomento se compromete a iniciar en 2013 el corredor mediterráneo
06/06/2012 Fabra urge el corredor mediterráneo mientras Pastor da apoyo al central
06/06/2012 Petición unitaria para acelerar el corredor mediterráneo
06/06/2012 Fomento prevé incluir el corredor mediterráneo en los presupuestos de 2013
12/06/2012 Ferrmed ultima el informe a Fomento sobre el corredor mediterráneo
13/06/2012 El AVE 'volará' de Valencia a Andalucía a partir del domingo con dos trenes diarios
27/06/2012 Los ingenieros valencianos se quedan fuera de los proyectos del tercer carril
19/07/2012 El PSPV apoya en el Congreso una moción a favor del corredor central
19/07/2012 El PSC vota a favor del corredor central en el Congreso por "error inexcusable"
06/08/2012 Fomento insiste en dar igual atención a todos los corredores ferroviarios
07/08/2012 El PSPV acusa a Rajoy de discriminar a Valencia frente a Barcelona
14/08/2012 Solo seis trenes cruzan la frontera por el nuevo túnel de El Pertús cada día
22/08/2012 Socialistas valencianos y catalanes exigen impulso para el corredor mediterráneo
12/09/2012 El Parque Central arranca en un año con una gran zona verde junto a Russafa
18/09/2012 Cierval exige el corredor ferroviario e inversión afín a la aportación al PIB
26/09/2012 Pastor define el corredor mediterráneo prioritario pero sin calendario ni gasto
01/10/2012 Sin fecha para la alta velocidad
03/10/2012 Recoder denuncia un agravio en las inversiones de Fomento para 2013
16/10/2012 El consejero catalán Mas-Colell llama a la lucha por el corredor mediterráneo
17/10/2012 El corredor mediterráneo deja de ser prioritario para el Gobierno
18/10/2012 Iberpotash condiciona 200 millones de inversión a tener el corredor mediterráneo
22/10/2012 El eje mediterráneo moviliza a los empresarios
24/10/2012 Fabra y Valcárcel defienden la rentabilidad del corredor mediterráneo
24/10/2012 Fabra y Valcárcel piden más implicación e inversión al Corredor del Mediterráneo
25/10/2012 Los actores sociales de la bahía de Algeciras piden el tren a Almoraima
30/10/2012 La Eurorregión pide prioridad para el corredor mediterráneo
06/11/2012 El 23% del presupuesto ferroviario de 2013 va al corredor mediterráneo

10/11/2012 Rajoy promete el corredor mediterráneo en un mitin en Tarragona
10/11/2012 Rajoy asegura que el Corredor Mediterráneo es una prioridad de la legislatura
12/11/2012 Los socialistas piden al Gobierno un compromiso con el Corredor Mediterráneo
12/11/2012 Los socialistas exigen a Rajoy un gran pacto en defensa del eje mediterráneo
13/11/2012 Margallo defiende el Corredor Mediterráneo para favorecer el comercio exterior
29/11/2012 Fomento ratifica su "compromiso" con el tercer carril ferroviario
04/12/2012 El comisario europeo de Transportes pide adhesiones para el corredor mediterráneo
18/12/2012 Ana Pastor asegura que el tercer carril del Corredor Mediterráneo se licitará el próximo trimestre
18/12/2012 Eurodiputados exigen que aeropuertos y puertos españoles reciban fondos de UE
19/12/2012 El presidente de Ascer califica de "chapuza" el tercer carril del corredor
19/12/2012 Las obras del tercer carril de Valencia a Tarragona empezarán en 2013
19/12/2012 Barberá plantea la posibilidad de renunciar al túnel pasante del AVE
20/12/2012 ProAVE celebra el compromiso de que el tercer carril ferroviario esté listo en 2015
23/12/2012 Pastor en Israel para impulsar la participación española en grandes proyectos
28/12/2012 Territorio anuncia la próxima conexión de la AP-7 con el norte de Figueres
01/01/2013 La consejera de Fomento acusa a Ana Pastor de marginar a Andalucía
03/01/2013 El corredor mediterráneo tendrá "un semáforo rojo" sin el túnel pasante
08/01/2013 Artur Mas reivindica el Corredor Ferroviario Mediterráneo ante Rajoy y Pastor
08/01/2013 Mas y Rajoy estrenan el AVE a Figueres que conecta con Francia
09/01/2013 El AVE certifica su conexión europea tras llegar a Girona
11/01/2013 El AVE y los gestos
23/01/2013 Fomento espera que las empresas portuarias inviertan este año mil millones de euros
11/02/2013 Pastor cumple con el tercer raíl pero no acelera el corredor mediterráneo
11/02/2013 El vicepresidente de la CEOE, José Vicente González reclama actuar con ética "y a veces con estética"
13/02/2013 Empresarios valencianos y catalanes apoyan la macrorregión mediterránea
19/02/2013 Fomento licitará en abril los accesos ferroviarios al puerto de Barcelona
19/02/2013 El acceso ferroviario al Puerto de Barcelona se licitará esta primavera
21/02/2013 Territorio anuncia la próxima conexión de la AP-7 con el norte de Figueres
22/02/2013 Fomento da largas a la doble plataforma del corredor mediterráneo
02/03/2013 El corredor mediterráneo avanza
04/03/2013 ADIF licita la implantación del ancho europeo entre Sagunto y Castellón
06/03/2013 Puig se opone a "más retrasos" en el eje mediterráneo
10/03/2013 España debe mejorar la conectividad de los puertos, según Puertos del Estado
11/03/2013 El corredor mediterráneo es la gran prioridad en este momento, opina Ana Pastor
19/03/2013 Ana Pastor: "El corredor mediterráneo cuenta con dotaciones reales"
27/03/2013 Fomento solicita ayudas europeas para el transporte por 865 millones
31/03/2013 Los dirigentes de Cádiz promueven una gran plataforma logística de Europa
12/04/2013 SOS de la ingeniería valenciana
16/04/2013 Empresarios del Campo Gibraltar crean un 'lobby' para fomentar el ferrocarril
25/04/2013 Fomento no tiene previsto prorrogar la concesión actual de la autopista AP-7
10/05/2013 Mas elude el debate soberanista ante Rajoy y reclama el Corredor Mediterráneo
13/05/2013 Las disputas públicas entre comunidades perjudican al corredor mediterráneo
13/05/2013 Eurodiputados defienden una solución rápida que desarrolle el corredor mediterráneo
22/05/2013 Rafael Aznar: "El corredor mediterráneo va a pedal"
26/05/2013 La palabra de Ana Pastor y el AVE a Alicante
30/05/2013 La UE aprueba como proyecto prioritario el eje mediterráneo pero no el central
31/05/2013 Fabra y Rudi se reúnen sin avanzar en las grandes infraestructuras y el déficit
04/06/2013 Soria reconoce que el Plan PIVE no es suficiente para salvar al sector
11/06/2013 Los empresarios dan una tregua a Pastor pese a las carencias del AVE
12/06/2013 La obra del AVE a Galicia es más barata que la de Barcelona y Valencia
17/07/2013 El frenazo del corredor mediterráneo en Francia preocupa a los empresarios
17/07/2013 La Cámara urge a Pastor a licitar los accesos al puerto de Barcelona
18/07/2013 Los empresarios reivindican el optimismo y piden más apoyo a la exportación
19/07/2013 El Gobierno autoriza el tramo que unirá la planta Ford con el corredor mediterráneo
23/08/2013 Císcar pide a Tarragona que rectifique su postura sobre el Corredor Mediterráneo
23/08/2013 Tarragona presenta un recurso al actual proyecto del corredor mediterráneo
26/08/2013 El PPCV pedirá a Tarragona que retire el recurso al corredor mediterráneo
26/08/2013 El PP se presenta como salvador del eje mediterráneo tras el recurso de Tarragona
28/08/2013 El alcalde de Tarragona echa la culpa a Fomento del recurso al tercer carril
28/08/2013 El regidor de Castellón recuerda a Ballesteros que juntos reivindicaron el eje
29/08/2013 El PSPV exige al Gobierno más dinero para el eje mediterráneo
29/08/2013 Alcalde de Tarragona: "El PP valenciano se equivoca de enemigo"
30/08/2013 Sin tregua en el Mediterráneo
04/09/2013 Mas pide para otros ámbitos la misma sintonía con el Gobierno que con el Puerto de Barcelona
07/09/2013 El corredor mediterráneo y los accesos a los puertos
11/09/2013 Corredor mediterráneo
13/09/2013 La Junta abre un frente para exigir la ejecución de los corredores ferroviarios
28/09/2013 Diálogo y presupuestos del Estado
30/09/2013 El corredor mediterráneo absorbe un tercio del dinero
30/09/2013 Fomento dispondrá de 8.980 millones para inversiones, el 51 por ciento en ferrocarriles

01/10/2013 Los socialistas reactivan su apuesta por el corredor mediterráneo
01/10/2013 Las cuentas complican a Mas-Colell los presupuestos catalanes de 2014
01/10/2013 Rubalcaba: "Desde que llegó el PP, un palo tras otro a los valencianos"
02/10/2013 Más dinero para el corredor y la financiación
03/10/2013 Ana Pastor cifra en 1.400 millones de euros la inversión en 2014 en Cataluña
06/10/2013 Valencia y Alicante pierden, Castellón gana
09/10/2013 Pastor resalta que el Corredor Mediterráneo recibe el 22 % de la inversión
09/10/2013 Puig presenta en Madrid su proyecto para el cambio
13/10/2013 Solo tres trenes al día usan los nuevos accesos al puerto de Barcelona
16/10/2013 La UE avanza en la financiación de su Red Transeuropea de Transportes
16/10/2013 La UE concede 790.000 euros al puerto de Barcelona para mejorar su conexión
16/10/2013 Fomento tendrá en un mes un mapa para bajar en un 10 por ciento los costes logísticos
25/10/2013 Fomento licita obras en el Corredor Mediterráneo por 124 millones
25/10/2013 Futuro se escribe con M
15/11/2013 "Tenemos unas conexiones ferroviarias tercermundistas"
19/11/2013 El corredor Mediterráneo, prioritario para la UE
19/11/2013 Corredores Mediterráneo y Atlántico reciben el visto bueno de la Eurocámara
05/12/2013 La UE da el visto bueno final a los corredores Mediterráneo y Atlántico
05/12/2013 Vendidos 15.000 billetes de la conexión con Francia en alta velocidad
13/12/2013 Renfe programa un nuevo servicio Barcelona-Valencia a partir del domingo
22/12/2013 La vertebración de la Comunidad Valenciana y la alta velocidad
02/01/2014 El corredor del Mediterráneo
06/01/2014 La España interior también existe
20/01/2014 Ferrmed reclama 800 millones en dos años para acabar el tercer carril
23/02/2014 Pons: "Si Cataluña hace el referéndum, Europa no apoyará el corredor"
25/02/2014 Margallo aboga por una financiación que deje recaudar a las autonomías
25/02/2014 Fabra destaca al sector logístico como motor económico
04/03/2014 Ferrmed critica la demora de inversión de Francia y España en el eje mediterráneo
28/03/2014 Tarragona constituye un clúster químico de la mano del puerto y del sector
31/03/2014 Morata constata la colaboración dentro del arco mediterráneo
28/04/2014 Cañete reabre otro frente al reclamar a la UE el corredor central
05/05/2014 La falta de un tren al puerto de Alicante causa pérdidas millonarias
06/05/2014 Bonig exige la conexión con Zaragoza y Fomento responde que a medio plazo
17/05/2014 La economía acerca Valencia a Cataluña
20/05/2014 Piñero apuesta por un "corredor logístico" hacia Europa
31/05/2014 La línea férrea Valencia-Zaragoza no admite espera
07/07/2014 Los empresarios estallan contra la "discriminación" del Gobierno
12/07/2014 Los empresarios desconfían de los anuncios que hacen los políticos
12/07/2014 Los agravios y el ninguneo del Gobierno de España
22/07/2014 Los empresarios exigen a Fomento un 10,7 % de las inversiones territorializadas
23/07/2014 Ferrmed tiene "serias dudas" del fin en 2015 del tercer carril
24/07/2014 La inversión estatal en infraestructuras cae un 50% en una década en Cataluña
05/08/2014 "Si el tercer carril es buena solución, dejémonos de grandes plataformas"
06/08/2014 La patronal responde que lleva años reclamando lo mejor para la región
17/08/2014 Los empresarios acusan a las Administraciones de lastrar a Almería
28/09/2014 El corredor mediterráneo y las economías valenciana y española
03/10/2014 Puigdemont amenaza con ir ante el juez si el AVE reabre sin garantías
14/10/2014 Fabra asegura que el AVE conectará Castellón, Valencia y Alicante en 2015
14/10/2014 Fomento no aumentará la inversión pese a las quejas de los empresarios
06/11/2014 Bonig reconoce que pueden darse retrasos en el corredor mediterráneo
09/11/2014 El tercer hilo pierde velocidad
26/11/2014 Los empresarios acusan al Gobierno de engañarlos con el corredor
26/11/2014 Bonig recuerda que hay 17 contratos del Corredor Mediterráneo en marcha
27/11/2014 El Gobierno no da ahora fecha de llegada para el corredor mediterráneo
15/12/2014 Pastor no garantiza que el corredor de mercancías esté listo en 2015
16/12/2014 Ferrmed retrasa dos años la llegada del corredor mediterráneo a Valencia
26/12/2014 Fomento quiere que los puertos financien el Corredor Mediterráneo
27/01/2015 Sánchez ve prioritario reindustrializar una economía como la valenciana
31/01/2015 Montoro admite la infrafinanciación y dice que la crisis le impide corregirla
20/02/2015 La Generalitat pide 6.809 millones al fondo Juncker
25/02/2015 Fomento supedita el túnel pasante de Valencia a que sea más barato
27/03/2015 "No hay voluntad para hacer el corredor"
14/04/2015 Fomento admite y justifica el retraso del corredor mediterráneo
21/04/2015 Puig pone a Ford como "un ejemplo de lo que debería ser el futuro"
24/04/2015 El AVE llega a su última estación

Articles de La Vanguardia

19/07/2005 Inauguradas las obras en el túnel de Pertús de la línea del AVE que unirá Figueres y Perpinyà
07/12/2005 Nadal apuesta por el tren en el Plan de Infraestructuras para Catalunya
21/06/2006 Francia retrasa la conexión del AVE catalán hasta el 2030
21/09/2006 El Euromed se avería y vuelve a provocar retrasos por tercer día consecutivo
16/11/2006 Fomento confirma en la cumbre bilateral que el AVE llegará a Barcelona en 2007
18/12/2006 El AVE llega a Tarragona
02/07/2007 El Euromed hace unos días
08/02/2008 El tren de ´pequeña´ velocidad
19/03/2008 El túnel que viene
24/04/2008 Catalunya y Valencia, una interesante perspectiva
20/05/2008 Efectos del Catalunya-Valencia
16/06/2008 ¿Aprueba el proyecto del corredor mediterráneo?
16/06/2008 La Generalitat valenciana toma la bandera del corredor mediterráneo
22/10/2008 En el mapa
12/03/2009 Montilla apuesta por impulsar el corredor ferroviario del Mediterráneo
19/04/2009 El mapa más escandaloso
26/04/2009 Francia controla los corredores que decidirán la España del futuro
02/05/2009 El eje mediterráneo se impone
08/05/2009 Carod-Rovira pide a la UE que apueste por el corredor mediterráneo de mercancías
13/05/2009 Camps y Montilla defenderán intereses comunes en financiación y el Corredor Mediterráneo
20/05/2009 Pujol: "Catalanes y valencianos han de reclamar juntos el tramo AVE entre Castellón y Tarragona"
20/05/2009 Pujol acusa de sectarismo a PP y PSOE por frenar el proyecto del corredor mediterráneo
24/05/2009 Empujón a un futuro AVE entre Euskadi y Catalunya
26/05/2009 Blanco confirma que el AVE entre Barcelona y Francia funcionará en 2012
29/05/2009 Luz verde a la estación del AVE Tarragona-Reus, que estará lista dentro de dos años y medio
02/06/2009 Blanco dice que los catalanes reconocerán algún día el esfuerzo de inversión en infraestructuras
21/06/2009 Los piratas acechan Valencia y Barcelona
10/07/2009 España recibirá cerca de 90 millones de la UE para proyectos del AVE y viales
17/07/2009 Atención al Noroeste (el nuevo Sur español)
22/07/2009 Hereu pide acelerar las obras para tener el AVE en Montpellier en 2015
25/10/2009 Un grupo de empresas defenderá en Bruselas el corredor mediterráneo
29/10/2009 Montilla pide que la Eurorregión sea aún más mediterránea
27/11/2009 Blanco anuncia la construcción de un nuevo túnel ferroviario por la Diagonal
08/02/2010 Francia llevará la alta velocidad a Catalunya y al País Vasco a la vez
04/04/2010 Geografías
21/04/2010 Blanco inaugura la tuneladora del AVE en Girona y defiende la inversión en Catalunya
19/05/2010 Blanco: "Si hay retraso de obras en toda España, también habrá en Catalunya"
03/06/2010 "Hemos optado por crecer en el extranjero"
04/06/2010 El corredor mediterráneo encaja con los planes de Bruselas
05/06/2010 Siim Kallas: "El eje mediterráneo encaja en el plan de la UE"
06/06/2010 Empresarios catalanes y valencianos reclaman el corredor mediterráneo
09/06/2010 Francia se decanta por el corredor mediterráneo
10/06/2010 José Blanco proclama la prioridad del corredor mediterráneo
11/06/2010 Grandeza e interés
16/06/2010 Política provincial: irritar a aragoneses y valencianos
16/07/2010 Cómo arruinar la tensión narrativa
09/09/2010 Mas llama a los empresarios catalanes a unir fuerzas en favor del concierto económico
10/09/2010 Los ingenieros piden a los políticos que planifiquen obras eficientes y no sólo piensen en el voto
04/10/2010 Barcelona es la quinta mejor ciudad de Europa para hacer negocios; Madrid, octava
09/10/2010 Camps alaba la importancia del "eje tractor" entre Madrid y Valencia
13/10/2010 El AVE acaricia ya Valencia mientras sólo hay una vía de tren entre Castellón y Tarragona
18/12/2010 Madrid-Valencia; París-Figueres
21/12/2010 Ahora, el corredor
22/12/2010 Del puerto a Europa
13/01/2011 El corredor mediterráneo en Bruselas
05/03/2011 El presidente de la Cámara de Comercio valenciana apuesta por el corredor mediterráneo
16/03/2011 El ministro de Fomento, José Blanco, y el presidente de la Generalitat, Artur Mas, durante la presentación del proyecto del corredor mediterráneo celebrada en Barcelona
16/03/2011 Infraestructuras de futuro
17/03/2011 Josefina Cruz, Artur Mas, José Blanco, Ramón Luis Valcárcel y Mario Flores en la presentación del estudio técnico del corredor del Mediterráneo
17/03/2011 La España del Este
04/05/2011 La empresa Desert Springs recurre la resolución de Fomento que aprueba el estudio informativo del AVE a Murcia
28/06/2011 Pricewaterhouse afirma que se ha "malinterpretado" su informe
29/06/2011 José Blanco, ministro de Fomento, durante la presentación del proyecto del corredor mediterráneo en Barcelona
29/06/2011 Pro-AVE asegura que el coste de ahorro logístico será superior al de la mano de obra con el Corredor Mediterráneo
29/06/2011 Fomento pone en peligro el eje mediterráneo al no garantizarlo a la UE hasta después del 2030

29/06/2011 Murcia defiende que el Corredor Mediterráneo llegue hasta Algeciras porque en caso contrario será "mutilar"
01/07/2011 José Blanco junto a Artur Mas en la presentación del proyecto del corredor mediterráneo
01/07/2011 Fomento continúa apostando por el Corredor Mediterráneo
05/07/2011 ¡El AVE vacío!
06/07/2011 Arenas, preocupado por que la Junta esté "aceptando" que el Corredor Mediterráneo "no llegue a Andalucía"
07/07/2011 Blanco busca un frente común ante la CE por el Corredor Mediterráneo
07/07/2011 Finalizado la perforación de los 2,9 kilómetros de túnel del AVE bajo Girona
08/07/2011 ¿Estás a favor de que se impulse el corredor del mediterráneo hasta Andalucía?
11/07/2011 Recoder celebra la promesa de Fomento pero espera su concreción
11/07/2011 Blanco promete empezar a licitar tramos del corredor mediterráneo en dos meses
11/07/2011 Catalunya espera que Fomento dé un presupuesto para el corredor mediterráneo
22/07/2011 El Parlament exige a Europa incluir el Corredor Mediterráneo como eje prioritario
22/07/2011 El Gobierno insiste en que el Corredor Mediterráneo es "prioridad absoluta"
23/07/2011 Bruselas destina 170 millones al eje ferroviario Valencia-Budapest y a las autopistas del mar europeas
23/07/2011 PSOE-A aprueba una resolución para defender la integración de Andalucía en los corredores central y Mediterráneo
25/07/2011 PP-A demanda "inmediatamente" un compromiso "claro y rotundo" al Gobierno y a la Junta sobre el Corredor Mediterráneo
26/07/2011 La Generalitat censura a Blanco que el AVE a Galicia y Extremadura sea una prioridad
26/07/2011 Portabella compara el túnel Sants-Sagrera con 'El viaje a ninguna parte'
26/07/2011 Blanco asegura que el túnel Sants-La Sagrera es la apuesta definitiva por el Corredor Mediterráneo
26/07/2011 La tuneladora Barcino acaba la perforación del túnel del AVE en Sants
27/07/2011 Alberto Fabra dice que el Corredor Mediterráneo es "irrenunciable" para la Comunitat "por lo que representa"
27/07/2011 Empresariado valenciano valora el "compromiso firme, serio e irrenunciable" del Gobierno con el Corredor Mediterráneo
27/07/2011 Fabra marcará la defensa del Corredor Mediterráneo como uno de los ejes prioritarios de su acción de gobierno
28/07/2011 Los empresarios valencianos "apretarán" para que el corredor mediterráneo sea una realidad
28/07/2011 Fabra defenderá el Corredor Mediterráneo en su toma de posesión
28/07/2011 Bonig dice que el corredor central y el mediterráneo no son incompatibles
28/07/2011 El Ayuntamiento de Málaga insta a Fomento a que muestre su apoyo al Corredor Mediterráneo
28/07/2011 Mesa de las Infraestructuras pide a Blanco por carta que se "haga explícito" el apoyo al Corredor Mediterráneo
29/07/2011 Fabra y Pastor acuerdan reivindicar juntos el Corredor Mediterráneo y el agua
01/08/2011 Fabra inicia las reuniones con consellers para "imprimir pulso y normalidad" con el Corredor Mediterráneo como prioridad
01/08/2011 Bonig afirma que el Consell defenderá que el Corredor Mediterráneo transcurra desde Algeciras a la frontera francesa
02/08/2011 Mas y Boluda (AVE) aúnan fuerzas para defender el Corredor Mediterráneo
02/08/2011 El delegado del Gobierno en Murcia ve "una situación a estudiar" el Corredor Mediterráneo por el interior de Andalucía
03/08/2011 Fomento realiza la excavación del segundo tubo del túnel de Sorbas en la Línea de Alta Velocidad Almería-Murcia
04/08/2011 Ferrmed quiere que se incluya en toda su extensión el Corredor Mediterráneo en el Trans-Europeo
04/08/2011 PSPV acusa a Barberá y al PP de "no defender" el corredor mediterráneo al subordinarse a De Cospedal y Madrid
05/08/2011 Hernando (PP) pide a Blanco que comparezca y explique si va a "borrar" a Almería del Corredor Mediterráneo
09/08/2011 AVA pide a Cospedal que renuncie a uno de sus cargos para evitar "conflictos de intereses" al apoyar el Corredor Central
10/08/2011 El PPCV considera que el Corredor Mediterráneo es "un espaldarazo" para el desarrollo de España
11/08/2011 PSPV asegura que Rubalcaba incluirá en el programa electoral el Corredor Mediterráneo como prioridad
11/08/2011 La Unió aboga por crear un "lobby de presión" en Bruselas para "priorizar" el Corredor Mediterráneo frente al Central
12/08/2011 Fabra defiende que el Corredor Mediterráneo hará servicio a España y a la UE
12/08/2011 Fabra pide "rigor" en el PP sobre el Corredor Mediterráneo porque es "una cuestión de evidencias, no de territorios"
12/08/2011 La dirección del PP asegura que son "compatibles" los corredores ferroviarios que piden Fabra y Cospedal
13/08/2011 El PSPV dice que el Corredor Mediterráneo "sólo será una realidad" con Rubalcaba en la Moncloa
14/08/2011 Fabra se reunirá con los presidentes de Murcia, Cataluña y Andalucía para apostar por el Corredor Mediterráneo
14/08/2011 El grupo popular en las Corts organiza un encuentro en defensa del Corredor Mediterráneo
14/08/2011 El PSPV pide a Rajoy que haga "como el Pulpo Paul" y diga "sí o no" al Corredor Mediterráneo
14/08/2011 Fabra se reunirá con los presidentes de Andalucía, Murcia y Cataluña para apostar por el Corredor Mediterráneo
15/08/2011 El grupo popular en las Corts organiza un encuentro en defensa del Corredor Mediterráneo
17/08/2011 El PP marca como objetivo "prioritario" la defensa del Corredor Mediterráneo
17/08/2011 Fabra afirma que el eje central está en "una balanza muy desigual" con el Corredor Mediterráneo y que no son competencia
18/08/2011 EUPV critica la "carencia de interés real" de PP y PSOE en el Corredor Mediterráneo
18/08/2011 Alarte pide a Rajoy que diga que el Corredor Mediterráneo es prioritario sobre otras infraestructuras
18/08/2011 González Pons espera que el Gobierno "cumpla con la Comunitat" y que el Corredor Mediterráneo sea su prioridad
19/08/2011 Morera pide a Fabra una postura "más firme, contundente y clara" sobre el corredor del mediterráneo
19/08/2011 El PSOE afirma que la "única amenaza real del corredor mediterráneo es el PP con Cospedal y Rajoy a la cabeza".
19/08/2011 Bonig asegura que la Comunitat "lleva años planificando" las infraestructuras necesarias para el Corredor
20/08/2011 Blasco confía en que el Gobierno "no discrimine" a la Comunitat y no ignore el Corredor Mediterráneo
21/08/2011 Fabra se reunirá este miércoles con Valcárcel para abordar la defensa del Corredor Mediterráneo
22/08/2011 Bonig reitera la defensa que el Consell hace del Corredor Mediterráneo por ser "fundamental" para España y Europa
22/08/2011 Clemente critica que Alarte dé "lecciones" sobre el Corredor cuando el PSPV "le ha dado la espalda" en las Corts
22/08/2011 Alarte quiere que Fabra y Valcárcel pidan a Rajoy la desautorización de De Cospedal por su postura sobre el Corredor
22/08/2011 El PP insiste en que los corredores central y mediterráneo son compatibles
23/08/2011 Diez alcaldes de capitales de provincia se reunirán en Castellón para reivindicar el Corredor Mediterráneo
23/08/2011 Romeu (PSPV) asegura que los socialistas son los únicos que garantizan el corredor mediterráneo
23/08/2011 Clemente afirma que el programa electoral del PP es de las "soluciones" y el del PSOE el de las "ocurrencias"
23/08/2011 Johnson asegura que Fabra se reunirá con el resto de presidentes del Corredor Mediterráneo aunque no hay fecha cerrada
23/08/2011 Hernández afirma que el Corredor Mediterráneo es "fundamental" para la competitividad del campo valenciano
23/08/2011 Blasco afirma que "el único que duda" sobre el Corredor Mediterráneo es el PSPV y dice que será "una realidad con el PP"

23/08/2011 Compromís cree que el Corredor Mediterráneo "está en peligro" porque el PPCV "no tiene valor para enfrentarse" a Génova
24/08/2011 Rodríguez-Piñero afirma que el Corredor Mediterráneo es una "prioridad" para el Gobierno de España
24/08/2011 Fomento recalca que el Corredor Mediterráneo es prioritario para el Gobierno, que ha destinado 8.400 millones desde 2004
24/08/2011 Murcia y Valencia defienden el Corredor Mediterráneo y su compatibilidad con el Eje Central
24/08/2011 Fabra y Valcárcel defienden el corredor mediterráneo como el "más productivo"
24/08/2011 El PSPV insta a Fabra a reunirse con De Cospedal, Aguirre, Monago y Rudi porque son los "enemigos" del Corredor
24/08/2011 El PSPV afirma que la dirección del PP "ha dejado claro a Fabra que el corredor mediterráneo no es prioritario"
25/08/2011 AVE se compromete a trabajar para que el Corredor Mediterráneo sea realidad y lo considera "irrenunciable"
25/08/2011 Blanco de muestra dispuesto a comparecer "cuando sea" en el Congreso para dar detalles sobre el Corredor Mediterráneo
25/08/2011 El PSPV afirma que la defensa el Corredor Mediterráneo "no se trata de complementariedad, sino de prioridad"
25/08/2011 Botella afirma que el Corredor Mediterráneo es "una acción de Gobierno que se está ejecutado" con más de 8.000 millones
25/08/2011 El PP pedirá la comparecencia de Blanco en el Congreso para que aclare su postura sobre el Corredor Mediterráneo
26/08/2011 El Consell defenderá el Corredor Mediterráneo de la manera más contundente que pueda porque es "vital" para España
26/08/2011 Alarte insta a Fabra a exigir a Rajoy que el Corredor Mediterráneo sea prioritario sobre cualquier otra infraestructura
28/08/2011 Blanco garantiza que la Unión Europea incluirá el Corredor Mediterráneo como una infraestructura "prioritaria"
28/08/2011 Bonig toma la palabra a Blanco para que cumpla una reivindicación histórica de la sociedad civil y empresarial
29/08/2011 Bataller defiende la legitimidad de los alcaldes para celebrar la cumbre sobre el Corredor Mediterráneo
29/08/2011 Fabra cree compatible el papel de ayuntamientos y autonomías con el del Gobierno en la defensa del Corredor Mediterráneo
29/08/2011 El PSPV insta a Bataller a invitar a Rajoy a la cumbre de alcaldes para apoyar el Corredor Mediterráneo
30/08/2011 Trias reivindica la "apuesta tozuda" por el Corredor Mediterráneo para el impulso económico
31/08/2011 Bataller destaca la importancia del Corredor Mediterráneo para el puerto
02/09/2011 Johnson dice que la cumbre de Castellón permitirá volver a reivindicar el Corredor Mediterráneo
02/09/2011 Barberá cree que el Corredor Mediterráneo es "el más rentable" y ha destacado su "importancia" para la economía española
03/09/2011 Fuengirola exige al Gobierno central que se comprometa a finalizar el Corredor del Mediterráneo para 2020
03/09/2011 Fabra dice que no dará "marcha atrás" en ninguna reivindicación, ni en financiación ni en el Corredor Mediterráneo
05/09/2011 Más de un centenar de invitados asistirán a la Cumbre de Alcaldes del Corredor Mediterráneo en Castellón
06/09/2011 Táboas se muestra convencido de que en las próximas semanas el Corredor Mediterráneo será eje prioritario
06/09/2011 De la Torre participa en la cumbre de alcaldes del Corredor del Mediterráneo, que se celebra en Castellón
06/09/2011 La oposición dice que la "debilidad" de Fabra y la división del PP impide a Rajoy apostar por el Eje Mediterráneo
07/09/2011 Trias y Barberá piden a Blanco defender el Corredor Mediterráneo como prioridad "número uno"
07/09/2011 Xavier Trias, Rita Barberá, Alberto Fabra y el alcalde de Castellón, Alfonso Bataller, durante la firma del decálogo en defensa del corredor mediterráneo
07/09/2011 Colomer pide a Fabra que convenza a sus compañeros del PP de que "cedan el paso" al corredor mediterráneo
07/09/2011 De la Torre defiende el corredor ferroviario para ganar en sostenibilidad y competitividad
07/09/2011 Trias propone un crear un clúster para unir por tren Algeciras y San Petersburgo
07/09/2011 Once alcaldes piden a Gobierno y UE incluir el Corredor Mediterráneo como infraestructura prioritaria
07/09/2011 Fomento afirma que el Corredor Mediterráneo y el Central son "compatibles y complementarios"
07/09/2011 PSOE-A defenderá en el Parlamento la importancia para la economía andaluza de los corredores Central y Mediterráneo
07/09/2011 Ofensiva de los alcaldes del corredor mediterráneo para que Madrid priorice la inversión en este eje
07/09/2011 De la Torre defiende el corredor ferroviario para ganar en sostenibilidad y competitividad
07/09/2011 Los alcaldes de Málaga, Granada y Almería irán este miércoles a la Cumbre del Corredor Mediterráneo en Castellón
08/09/2011 Mas reta al Gobierno a apostar por el motor económico catalán
08/09/2011 Casi un centenar de instituciones y entidades se suman al Decálogo de alcaldes por el Corredor Mediterráneo
08/09/2011 Bonig dice que eje central y corredor mediterráneo son compatibles, pero que si hay que priorizar, se elija el segundo
08/09/2011 El corredor mediterráneo
09/09/2011 El Gobierno licitará en las próxima semanas el tramo del AVE entre Valencia y Tarragona
09/09/2011 Blanco presentará el estudio del Corredor Mediterráneo en Valencia en la segunda quincena de octubre
09/09/2011 Piñero cree una "mala estrategia" la "competencia" entre corredor mediterráneo y eje central porque son "compatibles"
11/09/2011 Empresarios de Baleares, Cataluña, Valencia, Murcia y Andalucía reivindican el martes el Corredor Mediterráneo
12/09/2011 PSOE alerta de que Granada no tendrá estación del AVE hasta al menos 2016 "por el boicot del alcalde y del PP"
12/09/2011 Barberá considera "fundamental" la apuesta de "todos" por el Corredor Mediterráneo como "elemento dinamizador"
12/09/2011 El PSPV pedirá que la Diputación se sume a la reivindicación del Corredor Mediterráneo
12/09/2011 Ford España prevé fabricar 500.000 motores en 2013 en Almussafes
13/09/2011 Las cámaras catalanas se suman a la Declaración en defensa del Corredor Mediterráneo
13/09/2011 Empresarios de Cataluña, Valencia, Murcia, Baleares y Andalucía demandan este martes el Corredor Mediterráneo
13/09/2011 Fabra se reunirá con Mas y Bauzà para visibilizar la unión por el Corredor Mediterráneo
13/09/2011 Acto unitario de todos los empresarios del Mediterráneo en defensa del corredor
14/09/2011 Fomento y las CCAA que defienden el Corredor Central lo consideran compatible con el Corredor Mediterráneo
14/09/2011 PP-A critica que Griñán decline hacer una "causa conjunta" con Murcia y Valencia para defender el Corredor Mediterráneo
14/09/2011 Rodríguez-Piñero afirma que el Corredor Mediterráneo será "una realidad" y defiende su compatibilidad con el Eje Central
14/09/2011 Botella dice que el Gobierno no dejará perder ninguna oportunidad, aunque la "prioridad" es el Corredor Mediterráneo
14/09/2011 Griñán defiende la "compatibilidad" de los Corredores Central y Mediterráneo en beneficio de toda Andalucía
14/09/2011 Herrero ve "una oportunidad vital" para Andalucía el Corredor Mediterráneo y apunta que no tiene el "corazón dividido"
14/09/2011 Ferrmed "implora" a la Junta que asista a la cumbre de Bruselas para apoyar el Corredor Mediterráneo
14/09/2011 Josefina Cruz destaca que Andalucía apuesta tanto por el Corredor Mediterráneo como por el Central
14/09/2011 Blanco dice que el Corredor Mediterráneo depende más del ritmo inversor que de su inclusión en las redes de la UE
15/09/2011 Bauzá, Fabra y Valcárcel estudian reunirse con Barroso para recabar su apoyo al Corredor Mediterráneo
15/09/2011 Recoder insta al Gobierno a optar "claramente" por el Corredor Mediterráneo
15/09/2011 Blanco afirma que la UE dará "satisfacción" al Corredor Mediterráneo y si no "quedará aún un año para negociar"
15/09/2011 Blanco asegura que el AVE Madrid-Barcelona tardará "menos de dos horas y media" en octubre

15/09/2011 Blanco dice no tener "dudas" sobre que el Corredor del Mediterráneo pasará por Alicante
15/09/2011 Artur Mas y Alberto Fabra rompen el hielo
15/09/2011 El Parlamento pide a la Junta que defienda la integración de Andalucía en los corredores Central y Mediterráneo
16/09/2011 El puerto de Tarragona impulsa una vía de tren propia para conectarse con el ancho europeo
16/09/2011 Ridao pide que el Corredor Mediterráneo se planifique con "criterios económicos y no políticos"
16/09/2011 El Gobierno reitera su apoyo a incluir el Corredor del Mediterráneo en las redes transeuropeas de transporte
16/09/2011 Cataluña, Valencia y Murcia van de la mano y exigen al Gobierno que apoye el Corredor Mediterráneo
16/09/2011 La Comunitat y Murcia tienden puentes con Catalunya y apuestan por una mayor proximidad
16/09/2011 El secretario de Transportes afirma que la batalla por el CorredorMediterráneo está "muy ganada"
16/09/2011 Colomer defenderá el Corredor Mediterráneo y la incorporación de la A-68 en el progama electoral del PSOE
17/09/2011 Iglesias defiende el Corredor Mediterráneo pero lamenta la "obsesión" del PPCV de ir "contra los vecinos"
18/09/2011 Trenes de mercancías para todos
19/09/2011 Novo responde a Calabuig que solo Barberá y el PP se han manifestado "claramente" por el Corredor Mediterráneo
19/09/2011 Economistas y empresarios valencianos analizan con La Vanguardia el corredor mediterráneo
19/09/2011 Blanco presentará el estudio del Corredor Mediterráneo en Valencia en la segunda quincena de octubre
20/09/2011 La Diputación instará a Fomento a que cumpla con la inversión y plazos previstos para el Corredor Mediterráneo
20/09/2011 La Junta defenderá la "coexistencia" del Corredor del Mediterráneo y Central este miércoles en Bruselas
20/09/2011 El Teatre Micalet apuesta por crear "un Corredor Mediterráneo" de la cultura
20/09/2011 El Congreso respaldará esta tarde el Corredor ferroviario Mediterráneo
20/09/2011 El alcalde ve "muy grave" que Griñán no vaya a Bruselas a defender el Corredor Mediterráneo
21/09/2011 Catalunya, Valencia, Murcia y Baleares defienden en Bruselas que el Corredor Mediterráneo es "vital"
21/09/2011 Blanco asegura que la Comisión Europea incluirá el Corredor Mediterráneo "pasando por Alicante"
21/09/2011 El Ayuntamiento apoya en Bruselas la inclusión del Corredor Mediterráneo en la Red Central Transeuropea
21/09/2011 Mas, Fabra, Valcárcel y Bauzá defienden en Bruselas que el Corredor Mediterráneo es "vital" para Europa
21/09/2011 Barcelona acogerá en 2012 una cumbre para constituir un clúster de ciudades del Corredor Mediterráneo
21/09/2011 La Junta de Andalucía ratifica en Bruselas su compromiso con el Corredor Ferroviario Mediterráneo
21/09/2011 Tajani se compromete con Fabra a visitar Valencia el 30 de septiembre para impulsar una cooperación "más fuerte"
21/09/2011 Bruselas dirá el próximo 19 de octubre si el Corredor Mediterráneo será prioritario para la UE
21/09/2011 Bruselas acoge una conferencia a favor del Corredor Mediterráneo antes de la decisión de la UE
22/09/2011 Fabra destaca que el Corredor Mediterráneo "no es una cuestión caprichosa" sino "una necesidad europea"
22/09/2011 El alcalde dice que hasta los marroquíes están haciendo más fuerza que Andalucía para que llegue el corredor
22/09/2011 Un corredor de complicidades
23/09/2011 Rubalcaba apuesta por crear una estrategia mediterránea para "maximizar" la inversión en el Corredor Mediterráneo
23/09/2011 La Junta defiende la compatibilidad de los corredores Central y Mediterráneo en la articulación de Andalucía
23/09/2011 El trayecto Madrid-Murcia en tren se reducirá media hora en 2012
24/09/2011 Proave dice que el Corredor Mediterráneo es el "trampolín" para una economía "más robusta y sostenible"
24/09/2011 Chaves insiste en que defiende tanto el corredor mediterráneo de tren como el central y que no discrepa con Rubalcaba
24/09/2011 Fabra: "Valencia y Catalunya deben hacer cosas juntas, sin recelos"
25/09/2011 El Puerto de Tarragona puede contar con ancho de vía europeo en 2013
26/09/2011 Fomento asegura que el trazado completo del Corredor Mediterráneo en la provincia estará licitado en 2013
26/09/2011 UGT-A ve "prioritario" para Andalucía el eje Central, a pesar de considerarlo compatible con el Mediterráneo
27/09/2011 La construcción del Corredor Mediterráneo crearía 64.000 empleos y 9.339 millones de producción agregada en la Comunitat
27/09/2011 El corredor mediterráneo creará 64.000 puestos de trabajo en cuatro años en Valencia
28/09/2011 La mayoría de grupos consensúan acuerdos sobre el Corredor Mediterráneo y lengua
28/09/2011 Recoder asegura que el compromiso del Gobierno con el Corredor Mediterráneo se mantiene intacto
28/09/2011 El Ayuntamiento instará a Fomento a que se comprometa a ejecutar "de inmediato" el Corredor Ferroviario
28/09/2011 Corredor ferroviario
29/09/2011 Compromís advierte de que con la apuesta por el corredor central "nos estamos cargando la economía española"
29/09/2011 Ripoll apuesta por hacer de Alicante una plataforma logística que potencie la competitividad industrial de la provincia
29/09/2011 El Parlament aprobará un texto reivindicando en favor del corredor mediterráneo
29/09/2011 El PSC niega que el Gobierno dé prioridad al corredor ferroviario central
29/09/2011 José Blanco alimenta la ambigüedad sobre el apoyo al corredor mediterráneo
30/09/2011 El Parlament aprueba por unanimidad su apoyo al Corredor Mediterráneo
30/09/2011 Blanco ve absurdo el debate por el corredor mediterráneo y se muestra optimista ante la decisión de la UE
30/09/2011 Tajani dice que le gustaría "mucho" que España se mostrara a favor del Corredor Mediterráneo
30/09/2011 Rubalcaba prioriza el Corredor Mediterráneo sin olvidar que el central es la "segunda prioridad"
04/10/2011 Los municipios de la segunda corona metropolitana apoyan el Corredor Mediterráneo
05/10/2011 Arenas considera "dramático" para el empleo "de las próximas décadas" que el Corredor Mediterráneo no llegue a Algeciras
05/10/2011 Barberá dice que optar por el Corredor Mediterráneo sería "la mejor decisión" que se puede tomar pero pide prudencia
05/10/2011 Bataller confía en que la UE dé su "respaldo definitivo" a la ejecución del Corredor Mediterráneo
05/10/2011 Chacón ve la apuesta de la CE por el Corredor Mediterráneo buena para "Catalunya, Valencia y España"
05/10/2011 El PA pide a Griñán la creación de una plataforma que defienda que el Corredor Mediterráneo llegue hasta Algeciras
05/10/2011 Fabra se muestra "convencido" de que la UE apostará por el Corredor Mediterráneo pero carece de confirmación
05/10/2011 José Blanco presidirá el martes en Valencia la presentación del Estudio Técnico del Corredor Mediterráneo
05/10/2011 Mas cree que Gobierno no fallará y que la UE elegirá el Corredor Mediterráneo
05/10/2011 Ripoll resalta que el Corredor Mediterráneo es "lógico" y que da "unas posibilidades de futuro importantísimas"
05/10/2011 Un eurodiputado del PP pide cautela en relación al Corredor porque la CE tiene dos semanas para cerrar la propuesta
05/10/2011 El Pleno de la Diputación solicita la inclusión del Corredor Mediterráneo como eje prioritario
05/10/2011 Recoder aplaude la posibilidad de que Europa priorice el Corredor Mediterráneo
05/10/2011 Bruselas insiste en que no ha decidido si el Corredor Mediterráneo será prioritario para la UE

05/10/2011 Recoder ve "imbatible" el corredor mediterráneo pero se muestra cauteloso
05/10/2011 Mas confía en que el Gobierno mantenga la apuesta por el Corredor Mediterráneo hasta "el final"
05/10/2011 Tremosa (CiU) augura que Bruselas priorizará el Corredor Mediterráneo frente al Central
05/10/2011 Ramon Tremosa constata que la CE prima ahora más las infraestructuras con criterios económicos
05/10/2011 "Catalunya depende cada vez menos del mercado español"
06/10/2011 El Parlament reitera su apuesta por el Corredor Mediterráneo y pide la implicación de Fomento
06/10/2011 Cámara de Comercio y Coepa piden el "máximo compromiso" para construir el Corredor Mediterráneo
06/10/2011 Fabra dice que seguirán defendiendo "con una sola voz" el Corredor Mediterráneo, que es "más prioritario"
07/10/2011 El Consell seguirá defendiendo "hasta el último minuto" que el Corredor Mediterráneo es "vital" para toda España
08/10/2011 El PP tilda de "electoralista" la licitación del AVE entre Valencia y Castellón
08/10/2011 Fomento licita las obras del tramo del AVE Valencia-Castellón por 1.328 millones de euros
08/10/2011 El Consell celebra la licitación de las obras del AVE a Castellón aunque lamenta el "tiempo perdido"
09/10/2011 Alberto Fabra se reúne este lunes en Bruselas con Durao Barroso
09/10/2011 Fabra centra su discurso del 9 d´Octubre en reivindicar el corredor mediterráneo y la unión frente a la crisis
10/10/2011 José Blanco preside este martes en Valencia la presentación del estudio técnico del Corredor Mediterráneo
10/10/2011 Instituciones leridanas firman una declaración a favor del Corredor Mediterráneo
10/10/2011 Mas destaca la aportación de las cámaras de comercio a las infraestructuras
10/10/2011 Mas insta a la Cámara de Barcelona a reivindicar infraestructuras para conectar Catalunya con el mundo
10/10/2011 Fabra defiende ante Durao Barroso la productividad del Corredor del Mediterráneo sobre otros proyectos
10/10/2011 El Puerto de Tarragona cierra el mejor mes en años con 3,2 millones de toneladas movidas
10/10/2011 Compromís espera que Blanco "venga con las inversiones que nos hacen falta"
10/10/2011 El eje de la B-30 reclama el Corredor Mediterráneo para explotar su potencial económico
10/10/2011 El Parlamento Europeo ve "inviable" el corredor central y "absolutamente imperativo" y "crucial" el mediterráneo
11/10/2011 José Blanco, Alberto Fabra y Rita Barberá en la presentación en Valencia del estudio del corredor mediterráneo
11/10/2011 Blanco asegura que conseguirán que la CE aprueba el Corredor Meditárreneo desde Algeciras hasta Francia
11/10/2011 Alberto Fabra destaca que el Eje Mediterráneo es el más rentable en retorno económico
11/10/2011 PSPV dice que Fomento cumple con la Comunitat y que ahora falta que el Consell ejecute lo firmado del Tren de la Costa
12/10/2011 Blasco afirma que la "unión de todos" hará posible un Corredor Mediterráneo que "proyectará la Comunitat al futuro"
13/10/2011 Ayuntamientos andaluces y empresarios instan a la UE a que el Corredor Mediterráneo contemple la alternativa litoral
13/10/2011 Bonig asegura que el Corredor Mediterráneo "no va a discriminar absolutamente a nadie"
14/10/2011 Bruselas revelará el miércoles si el Corredor Mediterráneo es un eje prioritario para recibir fondos
14/10/2011 Ingenieros piden que el Corredor del Mediterráneo llegue hasta Algeciras por ser "el primer puerto nacional"
14/10/2011 El Corredor Mediterráneo generará una inversión de alrededor de 4.200 millones de euros
16/10/2011 El corredor mediterráneo y Portugal, una solución
16/10/2011 Rubalcaba critica que PP y CiU sacaran el Corredor Mediterráneo de sus prioridades
16/10/2011 PSOE asegura que la apuesta del Gobierno por el Corredor Mediterráneo dará sus frutos "en cuestión de días"
16/10/2011 El PPCV critica que el programa de Rubalcaba no incluye al Corredor Mediterráneo
16/10/2011 Los presidentes del PP de las comunidades del arco mediterráneo se reúnen este lunes en Almería en defensa del Corredor
16/10/2011 El by-pass de Don Quijote
17/10/2011 Blanco valorará el miércoles en Barcelona la decisión sobre el corredor mediterráneo
17/10/2011 Bataller insiste en la necesidad de que la UE incorpore el Corredor Mediterráneo en la Red Transeuropea
17/10/2011 Sánchez Camacho, Alberto Fabra, Javier Arenas, Ramón Luis Valcárcel y Bauzà tras firmar el manifiesto por el corredor mediterráneo
17/10/2011 La Cámara de Barcelona apela al consenso para defender el Corredor Mediterráneo como un proyecto prioritario europeo
17/10/2011 El PP mediterráneo se alía frente al PP central en defensa del corredor
17/10/2011 Las regiones del arco mediterráneo se unen en defensa del corredor y piden a PSOE un compromiso "sin contradicciones"
17/10/2011 Villalobos insta a Blanco a que "se dedique a dar explicaciones y no a decir tonterías"
17/10/2011 Fabra se reúne este lunes con los presidentes del PP del arco mediterráneo en defensa del corredor
18/10/2011 El Govern afirma que el Corredor Mediterráneo ha costado "sangre, sudor y lágrimas"
18/10/2011 Duran ve "electoralista" la visita de Blanco el día del fallo sobre el corredor mediterráneo
18/10/2011 El PP reclama a Europa que el corredor mediterráneo sea "prioritario" porque es "clave" para el futuro de España
18/10/2011 Recoder afirma que el Corredor Mediterráneo ha costado "sangre, sudor y lágrimas"
18/10/2011 Mas, Blanco, Montilla, Sánchez Camacho y Alemany, en el acto por el Corredor Mediterráneo
18/10/2011 Los partidos catalanes pugnan por la paternidad del corredor mediterráneo
18/10/2011 Sanz aclara a Moreno que el PP-A ha defendido "desde el principio la absoluta compatibilidad" entre los dos corredores
18/10/2011 ERC pide a Blanco que ahorre en "fiestas" e invierta el dinero en el Corredor Mediterráneo
18/10/2011 Junta afirma que, a diferencia del PP-A, defiende la coexistencia de los corredores Mediterráneo y Central
18/10/2011 Chacón sacará pecho en el acto del Corredor Mediterráneo en la Cambra
18/10/2011 El Consell y Ford España insisten en que el Corredor Mediterráneo es "vital" para reducir costes y ser más competitivos
18/10/2011 El PSC se atribuye el "éxito" de que Bruselas declare el Corredor Mediterráneo prioritario
18/10/2011 El Govern ve electoralista la visita de Blanco a Barcelona el día del fallo sobre el corredor mediterráneo
18/10/2011 Camacho critica a Blanco por usar de forma "partidista" el Corredor Mediterráneo
18/10/2011 Mas confía en una "muy buena noticia" con el Corredor Mediterráneo
19/10/2011 ¿Crees que el trazado del corredor mediterráneo debe ser prioritario?
19/10/2011 Agentes comerciales barceloneses afirman que el Corredor beneficiará las exportaciones
19/10/2011 Agentes sociales y económicos consideran un "éxito" la inclusión del corredor mediterráneo en el Eje-3
19/10/2011 Agricultores expresan su "satisfacción" y creen que esta infraestructura les hará más competitivos
19/10/2011 Alarte asegura que supondrá un "impulso" para la economía y el empleo de la Comunitat
19/10/2011 Alcaldes catalanes destacan la "histórica" priorización del Corredor Mediterráneo
19/10/2011 Arenas (PP) ve "gravísimo" que el Corredor del Mediterráneo no llegue hasta Algeciras por la costa

19/10/2011 Arenas ve "positivo" que el Corredor Mediterráneo llegue a Almería, pero "gravísimo" que se excluya a la costa
19/10/2011 Autoridad Portuaria augura un "nodo estratégico" en Almería con el corredor del Mediterráneo
19/10/2011 Ávila ve la propuesta de los dos corredores "muy positiva" y critica a PP por apostar solo por el Mediterráneo
19/10/2011 Bendodo dice que dejar fuera a Málaga del Corredor Mediterráneo es "la puntilla del socialismo" con la provincia
19/10/2011 Blanco da por jubilada la "España radial" ante la plana mayor del empresariado catalán
19/10/2011 Blanco viaja a Barcelona para valorar la decisión de Bruselas sobre el Corredor Mediterráneo
19/10/2011 Boluda (AVE): "El día más importante es mañana, hay que hacerlo y hay que luchar para sacar ese dinero"
19/10/2011 Bruselas incluye como eje prioritario el corredor Mediterráneo hasta Almería, que llega a Algeciras por el interior
19/10/2011 Camacho asegura que un futuro Gobierno del PP "cumplirá" con el Corredor Mediterráneo
19/10/2011 Cámara de Comercio expresa su "satisfacción" por priorizar el Corredor del Mediterráneo hasta Almería
19/10/2011 Cámaras del Mediterráneo y empresarios celebran la decisión y la atribuyen a la suma de economía y política
19/10/2011 Cámaras y patronales se felicitan por su contribución a que el Corredor Mediterráneo sea prioritario
19/10/2011 Catalunya "no quiere excusas" para que el tramo catalán del corredor esté listo en 2020
19/10/2011 Ceacop aplaude la decisión de Bruselas de incluir el Corredor Mediterráneo hasta Algeciras como eje prioritario
19/10/2011 Chacón defiende que el corredor mediterráneo es una apuesta del Gobierno socialista
19/10/2011 Chaves califica de "espectacular" la decisión de la UE sobre ejes ferroviarios y pide a Arenas que no obstaculice
19/10/2011 CiU enmarca el anuncio del Corredor Mediterráneo y el acto de Blanco en la dinámica electoral
19/10/2011 Compromís considera "útil" y acertada" la decisión de la UE para dar prioridad al Corredor Mediterráneo
19/10/2011 C's insta al Govern a aparcar la "beligerancia" contra el Estado por el Corredor Mediterráneo
19/10/2011 De la Torre achaca a "un error u olvido" del Gobierno y la Junta que el Corredor Mediterráneo no pase por Málaga
19/10/2011 Diputación acusa al Gobierno de no haber sido capaz de cumplir con las expectativas de la Costa con el Corredor
19/10/2011 Duran Lleida considera "un hecho histórico que se rompa la España radial"
19/10/2011 El alcalde de Lleida cree que el Corredor aumenta "muchos puntos" la competitividad del sector
19/10/2011 El alcalde de Motril muestra su "decepción" por la decisión de Bruselas sobre el Corredor y anuncia alegaciones
19/10/2011 El Consell hará un "riguroso seguimiento" de los PGE para que se incluyan las partidas para su desarrollo
19/10/2011 El CZFB cree que el Corredor Mediterráneo ayudará a superar un lastre histórico de Catalunya
19/10/2011 El Ejido lamenta que "no se reconozca" la realidad económica del Poniente al excluirse del corredor
19/10/2011 El Govern reclama un ramal que enlace Lleida con el Corredor Mediterráneo
19/10/2011 El PP critica que el PSOE haya sido "incapaz" de defender los intereses de Málaga en el Corredor Mediterráneo
19/10/2011 El PSC celebra que se corrija una "anomalía del pasado" con la apuesta por el corredor mediterráneo
19/10/2011 El PSPV de Alicante dice que seguirá luchando para que aporte riqueza a la provincia
19/10/2011 El Puerto de Barcelona se reforzará como distribuidor del sur de Europa con el Corredor
19/10/2011 Empresarios andaluces muestran su satisfacción por la aprobación de los dos corredores ferroviarios
19/10/2011 ERC celebra que el sentido común europeo se imponga al "nacionalismo español"
19/10/2011 EUPV-Els Verds reivindica que el Corredor Mediterráneo no esté supeditado al AVE y sea "sostenible"
19/10/2011 Europa anunciará con toda la probabilidad la inclusión del corredor del mediterráneo
19/10/2011 Fabra destaca la rentabilidad del Corredor Mediterráneo para tener financiación público-privada
19/10/2011 Fabra valora que el Corredor Mediterráneo "empieza a ser una realidad" y es "un triunfo por el esfuerzo de muchos"
19/10/2011 Ferrmed pide definir corredores principales en la Red Transeuropea para priorizar inversiones
19/10/2011 Fundación Proave valora la decisión de la CE y exige un "claro compromiso" que se refleje en los presupuestos
19/10/2011 González advierte de que sin el PA en el Congreso de los Diputados, el Corredor del Mediterráneo será "una quimera"
19/10/2011 Griñán: "Nos interesan los dos corredores pero el central tiene que tener también ramificación a Algeciras"
19/10/2011 Heras señala que el Corredor del Mediterráneo da "un nuevo impulso al AVE entre Almería y Granada"
19/10/2011 ICV-EUiA pide que el Corredor Mediterráneo no sea a cuenta de otras inversiones en ferrocarril
19/10/2011 IU afirma que sin el Corredor Mediterráneo "se frustra" el crecimiento económico y agroalimentario de Málaga
19/10/2011 José Blanco asegura que el corredor atlántico se incluirá en la red transeuropea
19/10/2011 Junta, satisfecha "al 95%" por la propuesta de los dos corredores por quedar excluido Motril
19/10/2011 La Cámara de Barcelona destaca la importancia de futuro del Corredor Mediterráneo
19/10/2011 La Cámara de Lleida valora el Corredor Mediterráneo por su apoyo a las exportaciones
19/10/2011 La CE cofinanciará los corredores ferroviarios mediterráneo, atlántico y central
19/10/2011 La CE destinará 31.700 millones de euros a infraestructuras de transporte
19/10/2011 La Federació Llull celebra que el Corredor Mediterráneo rompa la centralidad del Estado
19/10/2011 Los alcaldes de Lleida, Tarragona, Barcelona, Girona y Figueres celebran la aprobación del Corredor Mediterráneo
19/10/2011 Los partidos catalanes celebran la decisión de la CE sobre el corredor mediterráneo
19/10/2011 Los sindicatos catalanes se felicitan por la inclusión del Corredor Mediterráneo como eje prioritario
19/10/2011 Mas confía en la inversión privada para un Corredor que "pone fin al kilómetro 0"
19/10/2011 Mas reclama a Blanco prioridad en las inversiones para el corredor mediterráneo
19/10/2011 Miquel Valls (Cámara de Barcelona) atribuye al consenso empresarial y político el éxito del Corredor
19/10/2011 Monago acusa a Blanco y Zapatero de dar una "puñalada trapera" a Extremadura con el corredor mediterráneo
19/10/2011 Morata: "Hemos conseguido que hasta las personas de la calle en los bares hablaran del Corredor Mediterráneo"
19/10/2011 Pajín asegura que trabajará para que el Corredor tenga "el mejor trazado"
19/10/2011 Pimec reclama que el Corredor Mediterráneo sea la prioridad del próximo Gobierno
19/10/2011 PP cree que la decisión sobre el Corredor Mediterráneo "obliga a Junta y Estado a terminar el eje transversal"
19/10/2011 PP-A asegura que Bruselas le ha dado "una gran bofetada" a Griñán al apostar "claramente" por el Corredor Mediterráneo
19/10/2011 PSOE ve la propuesta de la UE sobre el corredor "beneficiosa" aunque "incompleta" por no incluir a Motril
19/10/2011 Puerto de Motril dice que la exclusión del Corredor Mediterráneo no compromete su competitividad
19/10/2011 Rodríguez Piñero expresa su "satisfacción" y dice que el Gobierno "ha conseguido que sea una realidad"
19/10/2011 Rudi acusa al Gobierno de favorecer al Corredor Mediterráneo
19/10/2011 Sant Cugat pide al Gobierno que prime el Corredor Mediterráneo para que "no quede en papel mojado"
19/10/2011 Seat celebra que el Corredor Mediterráneo permitirá competir "de tú a tú" con otras regiones

19/10/2011 Sebastián afirma que el Corredor Mediterráneo no será "el único eje que va a ser prioritario"
19/10/2011 SI augura que el Corredor Mediterráneo sólo se hará cuando Catalunya sea independiente
19/10/2011 Valencia, Cataluña, Baleares y Murcia esperan que el corredor funcione "a la mayor brevedad posible"
20/10/2011 El PSOE instará al Gobierno a que traslade una enmienda a la UE para contemplar a Málaga en el corredor
20/10/2011 Chacón cree que con el Corredor Mediterráneo las empresas serán "más competitivas"
20/10/2011 Duran augura que "no habrá corredor mediterráneo" si el PP barre
20/10/2011 Loaiza (PP) reivindica que el Corredor Mediterráneo "llegue hasta la capital gaditana"
20/10/2011 El diputado por CIU, Josep Antoni Duran Lleida, el Presidente de la Generalitat, Artur Mas, la Presidenta del PP en Cataluña, Alicia Sánchez Camacho, la Ministra de Defensa, Carme Chacón, el Ministros de Fomento, José Blanco, y el Presidente de la Cámara de Comercio, Miquel Valls, brindan tras el anuncio de la Unión Europea de que el corredor mediterráneo
20/10/2011 El PSOE aboga por la "unidad de acción" para crear una línea que una Faro con el Corredor Mediterráneo y Central
20/10/2011 Miranda Hita señala el "compromiso internacional" que vincula la llegada de la Alta Velocidad a Almería
20/10/2011 La Generalitat cifra en 5.803 millones el coste del Corredor Mediterráneo en Catalunya
20/10/2011 De la Torre insta a los municipios excluidos del Corredor Mediterráneo a coordinarse para cambiar la propuesta
20/10/2011 UGT aplaude la aprobación del Corredor Mediterráneo, aunque cree más deseable la aprobación de las dos vías
20/10/2011 El Govern cifra en 1.200 millones menos que el Estado el coste del trazado catalán del corredor mediterráneo
20/10/2011 La Junta subraya que la provincia gana en competitividad por los corredores ferroviarios
20/10/2011 Fomento garantiza que el Corredor Mediterráneo estará operativo en 2020 desde Almería a Francia
20/10/2011 García-Escudero dice que si gana el PP, estudiarán "en profundidad" el trazado de los corredores ferroviarios
20/10/2011 Valderas valora el Corredor Mediterráneo, pero reclama inversiones "prioritarias" para las zonas del litoral excluidas
20/10/2011 La Junta no renuncia a la conexión de Motril con el Corredor Mediterráneo
20/10/2011 COAG considera que la exclusión de Motril del Corredor Mediterráneo perjudicará a los cultivos de la costa
20/10/2011 Rodríguez-Piñero critica que el PPCV "no lo defendió" y ahora "intenta apropiarse de su éxito"
20/10/2011 Arenas muestra un sentimiento "agridulce" porque el Corredor Mediterráneo llegue a Almería pero no vaya por la costa
20/10/2011 La Junta dice que la Red Transeuropea de Transportes garantiza el futuro de la provincia, que "sale ganando"
20/10/2011 El PP cree que si Motril no se ha incluido en el Corredor es porque "nunca" fue una prioridad para el Gobierno
20/10/2011 IULV-CA pide que las obras del Corredor Mediterráneo se inicien por la línea Algeciras-Bobadilla
20/10/2011 Secretarios generales del PSOE del Campo de Gibraltar firman un manifiesto en favor del corredor ferroviario
20/10/2011 Gobierno prevé invertir 2.885 millones en el eje transversal ferroviario desde Almería a Sevilla entre 2014-2020
20/10/2011 Blanco dice a PP que "si tiene tanto empeño" en cambiar los corredores que "convenza a los suyos" en el Parlamento de UE
20/10/2011 La APBC saluda la decisión de la UE sobre corredores ferroviarios, ya que le "favorece" y "refuerza"
20/10/2011 PSOE destaca que los nuevos corredores ferroviarios benefician al puerto de Cádiz y reprocha al PP su "traición"
20/10/2011 El Govern avisa de que no se dejará "tomar el pelo" por el Estado con el corredor mediterráneo
20/10/2011 Fabra apela al espíritu de unión del Corredor Mediterráneo para defender a los agricultores ante la reforma del PAC
20/10/2011 La hora del corredor mediterráneo
20/10/2011 Corredor para todos
20/10/2011 Corredor mediterráneo, una victoria
20/10/2011 Una muy buena noticia
21/10/2011 Sant Cugat pide que el Corredor Mediterráneo incluya el cubrimiento de vías a su paso por la ciudad
21/10/2011 ADIF dice que el trazado del Corredor Mediterráneo "aún no es firme" y subraya que hay un año para modificarlo
21/10/2011 Duran se erige como el "único lobby real" para defender el Corredor Mediterráneo en Madrid
21/10/2011 Fomento asegura que el acceso del Corredor al Puerto de Castellón estará terminado en 2020
21/10/2011 PSOE invita a fuerzas políticas y económicas a firmar un acuerdo para que la costa se incluya en el Corredor
21/10/2011 Blanco dice que las redes transeuropeas "benefician a todo el país" y son "perfectamente financiables"
22/10/2011 Duran (CiU) acusa a los socialistas de dejar de lado el Corredor Mediterráneo en el pasado
22/10/2011 PP recuerda a ADIF que tuvo "en su mano" la oportunidad de incluir la Costa del Sol en el Corredor Mediterráneo
22/10/2011 Oriol Pujol defiende una "CiU fuerte" en Madrid para defender la PAC y el Corredor por Lleida
22/10/2011 González Pons dice que con el PP en Madrid, "Valencia puede irse por el Corredor Mediterráneo al futuro"
23/10/2011 Duran: "Si Rajoy necesita a CiU se hará el corredor, el pacto fiscal y se desdoblará la N-II"
24/10/2011 El PP se muestra "muy satisfecho" con el lugar de Antequera en el Corredor Mediterráneo
24/10/2011 Compromís-Equo reivindica que la provincia sea "un agente activo dentro del trazado del Corredor Mediterráneo"
24/10/2011 Ayuntamiento, Diputación y empresarios exigen que se rectifique e incluya a la Costa del Sol en el Corredor
25/10/2011 Bonig dice que "echa de menos" una apuesta "más contundente" del Gobierno central por el Corredor Mediterráneo
25/10/2011 Aguirre valora tanto el Corredor Mediterráneo como el central pero cree que el Gobierno "tomará la mejor decisión"
25/10/2011 Villalobos asegura que el PSOE tiene "una voluntad real" de "abandonar" a Málaga en materia ferroviaria
25/10/2011 El PSOE pide al alcalde que deje de utilizar el Corredor Mediterráneo como "arma política" para llegar al Senado
25/10/2011 Calabuig pide a Barberá que se esfuerce para lograr un "compromiso claro" de Rajoy con esta infraestructura
26/10/2011 Rita Barberá defenderá que el Corredor Mediterráneo incluya a la Costa del Sol
27/10/2011 Obras Públicas dice que los nuevos corredores ferroviarios fomentarán la cohesión y articulación territorial
27/10/2011 El Ayuntamiento pedirá al Gobierno y la Junta el estudio de una nueva ronda metropolitana
28/10/2011 Bendodo critica que Gobierno y Junta constituyan el consorcio del tren litoral en "plena" campaña electoral
28/10/2011 IU exige a Junta "una apuesta firme" por el transporte de viajeros y plantea un tren litoral desde Almería a Algeciras
29/10/2011 Chaves asume con la APBC el compromiso de "desbloquear" la conexión ferroviaria con el muelle de La Cabezuela
29/10/2011 Moratinos considera que el Corredor Mediterráneo "es la solución para sacar al país de la crisis"
30/10/2011 Arenas acusa a Griñán de deslealtad y dice que "no ha hecho nada" para que el Corredor Mediterráneo pase por el litoral
31/10/2011 Moreno señala que "no está cerrada la negociación" con Fomento tras asumir el Gobierno las obras del AVE Sevilla-Almería
31/10/2011 Tarragona prepara un ramal de urgencia
31/10/2011 Nuevas vías a Europa
31/10/2011 El Port de Barcelona urge la construcción del nuevo acceso ferroviario
02/11/2011 Diputación insta al Gobierno a que exija a la Comisión Europea la inclusión de la Costa del Sol en el Corredor

03/11/2011 Barcelona y Génova colaborarán para impulsar el Corredor Mediterráneo
04/11/2011 Fomento se compromete a instalar un tercer raíl para conectar el Puerto de Tarragona
07/11/2011 Barberá invita a empresarios chinos a participar en la Marina Real, Fórmula 1, PAI del Grau y Parque Central
07/11/2011 Junta aboga por no llevar el corredor ferroviario de mercancías a la costa ante la vocación turística de la zona
09/11/2011 El PP promete empezar por Girona las inversiones del Corredor Mediterráneo
09/11/2011 El tráfico de mercancías del Puerto de Castellón sube un 10% entre enero y septiembre, el doble de la media española
09/11/2011 El PSC hace gala de su compromiso con las infraestructuras de Tarragona frente a CiU y PP
10/11/2011 Cruce de reproches entre Francesc Vallès y Jordi Pujol por el Corredor Mediterráneo
10/11/2011 Recoder recalca el papel dinamizador de la economía del Corredor Mediterráneo
10/11/2011 Chaves: Si el PSOE gana "seguirá impulsando las infraestructuras pendientes" en el Campo de Gibraltar
11/11/2011 Rodríguez-Piñero advierte de que si gobierna el PP, "el Corredor Mediterráneo está en peligro"
12/11/2011 El Puerto de Barcelona pide "sentido común" al próximo Gobierno para agilizar los accesos definitivos
17/11/2011 Bosch exige al Estado que priorice el Corredor Mediterráneo frente a los demás tramos
18/11/2011 Bosch asegura que el déficit fiscal podría financiar el Corredor Mediterráneo en un año
20/11/2011 La exposición monográfica sobre la Vía Augusta llega a Benicarló
21/11/2011 Sant Cugat pide el cubrimiento de vías de Renfe en Coll Favà y Can Magí-Roquetes
22/11/2011 Pimec premia a Joan Amorós (Ferrmed) por su tarea en pro del Corredor Mediterráneo
23/11/2011 El alcalde solicitará una entrevista con el nuevo Gobierno para hablar del AVE y su estación
26/11/2011 PSOE-A defenderá esta semana en el Parlamento mejoras en la propuesta de la UE sobre el Corredor Mediterráneo
29/11/2011 Las Corts Valencianes revalidan su defensa del Corredor Mediterráneo
30/11/2011 El Parlamento insta a la Junta a proponer mejoras en la propuesta de la UE sobre el Corredor Mediterráneo
01/12/2011 Las obras del Área Logística de Almería se licitarán en 2012 y emplearán a unos 800 trabajadores
01/12/2011 Puertos y sector de la automoción urgen el Corredor Mediterráno para ganar cuota
04/01/2012 La Cámara de Barcelona pide el tercer carril ferroviario entre Martorell y Castellbisbal
20/01/2012 El PPCV dice que Verdeguer será "un puntal valenciano" en Madrid para la llegada de infraestructuras a la Comunitat
20/01/2012 Once ciudades mediterráneas reivindican la importancia del Corredor para las mercancías
20/01/2012 Císcar dice que si Verdeguer preside Adif, la Comunitat tendrá una persona "con mucha sensibilidad" con el Corredor
21/01/2012 Alcaldes por la conexión con Francia
23/01/2012 El PSPV exigirá al PP un calendario de ejecución del Corredor Mediterráneo y del AVE
23/01/2012 Bonig dice que es una "buena noticia" para la Comunitat que Verdeguer ocupe la Presidencia de Adif
28/01/2012 Sevilla considera que "no tiene sentido que Fomento paralice el AVE porque está ya entrando a Murcia"
02/02/2012 El Govern estima que el corredor mediterráneo puede estar en servicio en 2020
03/02/2012 El Puerto de Tarragona y Ferrmed reivindican el ancho europeo para acceder al mercado internacional
06/02/2012 Sant Cugat pide una estación del AVE en el Vallès
07/02/2012 Pastor, que se reunirá esta semana con Cruz, dice que "ninguna" infraestructura andaluza se afectará por los recortes
07/02/2012 Ferrmed volverá a pedir al Gobierno que "agilice al máximo" la construcción del Corredor Mediterráneo
10/02/2012 El PPCV celebra que el Gobierno "se suba al tren" del Corredor y afirma que Rajoy "cumple con la Comunitat"
13/02/2012 Bonig destaca la apuesta del PP por proyectos como el AVE, el TRAM y el Corredor Mediterráneo
13/02/2012 PSOE considera un "jarro de agua" fría que Pastor no cite ni Corredor Mediterráneo ni AVE
15/02/2012 Pro-AVE afirma que sin el Corredor Mediterráneo "desaparecerá la citricultura y buena parte de la industria"
15/02/2012 España defenderá en la UE la construcción de la conexión europea por el Centro de los Pirineos
15/02/2012 Usuarios de transporte advierten que el tercer raíl puede afectar al servicio de viajeros de Tarragona
16/02/2012 Fomento del Trabajo urge iniciar el desarrollo del Corredor Mediterráneo
16/02/2012 Pimec pide fijar el calendario del Corredor Mediterráneo y recuerda su prioridad ante el Central
16/02/2012 El PP catalán ve "compatible" apostar por el Corredor Central y priorizar el Mediterráneo
16/02/2012 Alud de críticas a la reaparición del corredor central
16/02/2012 Bonig: "La Comunitat será en una magnífica plataforma logística con los tres puertos en la Red Básica Transeuropea"
16/02/2012 De la Torre considera que la nueva propuesta del Corredor Mediterráneo es "muy inteligente" y "sensible"
16/02/2012 CiU promete una actitud "firme" del Govern en defensa del Corredor Mediterráneo
16/02/2012 Sánchez-Camacho traslada al Gobierno de Rajoy su apuesta por el corredor mediterráneo
16/02/2012 CiU exigirá a Pastor "concreción" en el calendario de ejecución del acceso al Puerto de Tarragona
16/02/2012 Arenas aplaude la nueva propuesta del Corredor Mediterráneo por ser "importante para el futuro y para crear empleo"
16/02/2012 Fabra se reúne el próximo 28 con Rajoy para pedirle el PHN, el Corredor Mediterráneo y cambiar el modelo de financiación
17/02/2012 Navarro ofrece mano tendida a Mas para la gestión de El Prat y el Corredor Mediterráneo
17/02/2012 Compromís asegura que Fabra "no puede esperarse al día 28 para reivindicar el Corredor Mediterráneo"
17/02/2012 Las infraestructuras pendientes
17/02/2012 La UE avisa de que el corredor central no cumple criterios de red europea
18/02/2012 Rodríguez-Piñero se ofrece a acompañar a Fabra para "convencer" a Ana Pastor de la importancia del Corredor Mediterráneo
20/02/2012 Artur Mas dice que el corredor central "no tiene sentido" y pide destinar el dinero a infraestructuras "más eficientes"
20/02/2012 Adif inicia el montaje de vía convencional en la nueva plataforma ferroviaria entre Totana y Lorca (Murcia)
20/02/2012 El PSOE pide al Gobierno que incluya el litoral andaluz en el Corredor Ferroviario Mediterráneo
20/02/2012 CC.OO. pide firmeza al Govern en la defensa del Corredor Mediterráneo
21/02/2012 Las diputaciones de Castellón y Tarragona unirán esfuerzos en defensa del Corredor Mediterráneo
21/02/2012 Pastor, emplazada a aclarar si promoverá el Corredor Ferroviario Central o el Mediterráneo
22/02/2012 El Puerto de Tarragona celebra la intención de Pastor de agilizar los accesos ferroviarios
22/02/2012 El Govern fija en dos años el plazo para mejorar los accesos al Puerto de Tarragona
22/02/2012 Recoder asegura que el corredor central no tiene ninguna posibilidad de salir adelante
26/02/2012 Alberto Fabra se reúne el martes con Rajoy para pedirle el PHN y el Corredor Mediterráneo
29/02/2012 Un diputado del PSPV dice que el PP se ha convertido en la "principal amenaza" para el Corredor Mediterráneo
29/02/2012 Fabra defiende ante Rajoy el corredor mediterráneo

01/03/2012 Cámara de Barcelona y Fomento del Trabajo piden a empresarios marroquíes apoyar el Corredor Mediterráneo
03/03/2012 ProAVE dice que la racionalidad económica debe prevalecer sobre las presiones políticas en la defensa del Corredor
04/03/2012 El PP defenderá este martes la conexión de Valencia y Andalucía con el Corredor Mediterráneo
05/03/2012 La Comisión de Cohesion Territorial del Comité de las Regiones respalda el Corredor Mediterráneo
05/03/2012 El PSPV dice que 183.000 viajeros del Euromed en un año "avalan" la rentabilidad del Corredor Mediterráneo
05/03/2012 AVE exige contundencia a Alberto Fabra para defender el corredor mediterráneo
05/03/2012 Cierval defiende que el Corredor Mediterráneo es el eje "prioritario" por "sentido común y por economía"
05/03/2012 Empresarios piden al Consell "contundencia" con el Corredor Mediterráneo y que "escenifique la presión" como otras CCAA
06/03/2012 Rajoy ratifica que el Corredor Mediterráneo es una prioridad fundamental para el Gobierno
06/03/2012 El PP apuesta por convertir a Antequera en "la capital logística de Andalucía"
06/03/2012 PSOE reitera su respaldo al Corredor Central Ferroviario para "mantener el liderazgo del puerto de Algeciras
06/03/2012 Compromís exige al ayuntamiento que reclame a Rajoy partidas para finalizar el Corredor Mediterráneo
07/03/2012 El PAR pide a Rajoy que demuestre la misma voluntad política para la TCP que la que tiene para el Corredor Mediterráneo
07/03/2012 Fomento garantiza "reflejo presupuestario" al Corredor Mediterráneo pero precisa que hay otros ejes
08/03/2012 Consell y empresarios abogan por reivindicar la imagen de la Comunitat, exportar, innovar y atraer inversión extranjera
12/03/2012 El Congreso vota este martes si el corredor mediterráneo debe ser "la prioridad"
14/03/2012 El Gobierno considera "prioritaria" la llegada del AVE a Alicante y Castellón y "trabajará" en ese sentido
15/03/2012 Recoder afirma que el Corredor Mediterráneo es más importante que el "lujo" del AVE
15/03/2012 La Xarxa Vives de Universidades defiende el Corredor Mediterráneo como prioritario
15/03/2012 Fomento del Trabajo propone Barcelona como sede de las regiones europeas más industrializadas
15/03/2012 Pastor muestra su "apoyo incondicional" al tercer carril del Corredor y presentará en Valencia el proyecto en abril
15/03/2012 El Congreso rechaza calificar el corredor mediterráneo como "la prioridad" ferroviaria
16/03/2012 Clemente critica el "discurso oportunista" de Alarte y destaca la "defensa firme" de Fabra sobre Corredor Mediterráneo
16/03/2012 IU-Verdes dice que el rechazo al Corredor demuestra la "doble cara" del PP
16/03/2012 Alarte critica la actitud "servil" de Fabra y dice que "engaña" a los valencianos sobre el Corredor Mediterráneo
17/03/2012 El PSPV insta al empresariado a que "presione" a Fabra y a Rajoy para que el Corredor Mediterráneo sea "la prioridad"
18/03/2012 Así está, hoy, el corredor mediterráneo
19/03/2012 La patronal de Tarragona y Fomento del Trabajo lucharán para que el Corredor Mediterráneo sea prioritario
19/03/2012 Recoder asegura que los accesos provisionales al Puerto de Barcelona estarán listos en junio
20/03/2012 Fomento seguirá "defendiendo" la inclusión del Eje Central Pirenaico en las Redes Transeuropeas
20/03/2012 Pastor antepone ahora el corredor mediterráneo al central
20/03/2012 Rajoy reintroduce la "vocación atlántica" como prioridad de España
21/03/2012 Cierval: "Prioritario quiere decir que el primer euro disponible hay que invertirlo en el Corredor Mediterráneo"
21/03/2012 El PP destaca que la UE apuesta por el Corredor Mediterráneo porque es "garantía de eficiencia y futuro"
21/03/2012 Fabra se muestra "muy satisfecho" con que Pastor se haya sumado a la propuesta del tercer carril del Corredor
21/03/2012 Pastor señala el eje mediterráneo como la prioridad de Fomento
21/03/2012 El corredor mediterráneo
22/03/2012 Comunidad considera el Corredor Ferroviario del Mediterráneo como un "revulsivo" para el sector de la construcción
22/03/2012 El nuevo presidente de Coepa reclama infraestructuras y reivindicar el papel económico de la provincia
22/03/2012 Las Cámaras de Comercio del Arco mediterráneo crean grupos para impulsar la competitividad de la zona
22/03/2012 Cámaras de Comercio catalanas reclaman al Gobierno una "voluntad privatizadora" para ejecutar el Corredor Mediterráneo
22/03/2012 La UE incluye el corredor mediterráneo pero no el central en la lista de proyectos prioritarios
22/03/2012 El Consell cree que Pastor demuestra en Bruselas el apoyo "rotundo" del Gobierno a las infraestructuras de la Comunitat
22/03/2012 Pastor defiende en Bruselas la inclusión del corredor central entre los proyectos prioritarios en la UE
22/03/2012 Pastor no renuncia a incluir el Corredor Central en la lista de proyectos prioritarios de la UE
22/03/2012 Los 27 tratarán de pactar hoy la inclusión del Corredor Mediterráneo entre infraestructuras prioritarias
23/03/2012 Barberá recalca que Pastor conoce la "posición de defensa cerrada" del Corredor Mediterráneo "sin fisuras"
23/03/2012 EUPV insta al PP a defender el Corredor Mediterráneo como "eje prioritario" y acusa a Rajoy de "dar la espalda a Fabra"
23/03/2012 Murcia manifiesta su satisfacción porque UE apueste por el Corredor Mediterráneo, "un anhelo de toda la sociedad"
23/03/2012 El Consell cree que cuando Pastor votó en contra del Corredor Mediterráneo "sabía de antemano" que estaba "garantizado"
23/03/2012 El PP valenciano sale en defensa de la ministra de Fomento, Ana Pastor
23/03/2012 Fabra dice que con un Gobierno del PP se garantiza "el empleo, el Corredor Mediterráneo y el rechazo a prospecciones"
23/03/2012 Alarte insta a Fabra a explicar "por qué Rajoy y el PP se han opuesto al Corredor Mediterráneo"
23/03/2012 Compromís pedirá la reprobación de Pastor por "burlarse" de los valencianos con su votación en la Eurocámara
23/03/2012 Junta lamenta la "ingenuidad" y el "intento electoralista" de Pastor al querer cambiar la propuesta sobre los corredores
24/03/2012 El PPCV critica la "demagogia" del PSPV al acusar a los 'populares' del retraso del AVE a Alicante
25/03/2012 Clemente dice que el respaldo de Bruselas al Corredor Mediterráneo es resultado del "intenso trabajo" de la Comunitat
26/03/2012 PSPV pide a Fabra una cumbre urgente del Arco Medieterráneo para pedir a Rajoy consignación para el Corredor
27/03/2012 La ministra Pastor califica el corredor mediterráneo de "vital"
28/03/2012 Compromiso para acabar la Sagrera
04/04/2012 Valencia y el corredor mediterráneo
04/04/2012 Fabra asume que hay que "apretarse el cinturón" al tiempo que se generan inversiones productivas como el Corredor
04/04/2012 Cruz Villalón lamenta que en las cuentas "haya grandes olvidadas como vivienda o la conexión por tren a Algeciras"
07/04/2012 El Gobierno deja el corredor del Mediterráneo en puntos suspensivos
11/04/2012 Sin corredor
12/04/2012 Francia impulsa la conexión atlántica con España en alta velocidad
16/04/2012 El PSOE presentará enmiendas a los PGE para garantizar el AVE y el Corredor Mediterráneo
16/04/2012 La Cambra pide liberalizar las mercancías en el corredor mediterráneo
17/04/2012 El Govern asegura que invertir en el Corredor Mediterráneo bajaría la prima de riesgo española
17/04/2012 Catalunya insta a Pastor a conectar el Puerto de Tarragona con Francia en dos años

17/04/2012 Tremosa pregunta por la "escasa" inversión del Gobierno en el Corredor Mediterráneo
18/04/2012 La Generalitat urge a conectar por tren el puerto de Tarragona con Europa
23/04/2012 ¿Apruebas el tercer carril que Fomento quiere poner en marcha en sustitución del corredor mediterráneo?
23/04/2012 El PSPV rechaza el tercer carril y exige al Gobierno de España que defienda el Corredor Mediterráneo
23/04/2012 Fomento encarga a Ineco el proyecto de Corredor Mediterráneo para incluirlo en los PGE de 2013
23/04/2012 Un grupo inversor liderado por Rover Alcisa traslada a Pastor su intención de aportar fondos al Corredor Mediterráneo
23/04/2012 Pastor ofrece una solución transitoria al corredor mediterráneo por 1.230 millones
23/04/2012 Ana Pastor afirma que el tercer carril para mercancías conectará Alicante con Francia en el 2015
23/04/2012 Fomento anuncia una nueva licitación para el AVE Valencia-Castellón en mayo con el fin de iniciar la obras este año
23/04/2012 Fabra convoca este lunes a los colectivos implicados a la presentación de un estudio sobre el Corredor Mediterráneo
24/04/2012 Ferrmed cifra en unos 7.500 millones el coste del trazado del Corredor Mediterráneo por el litoral andaluz
24/04/2012 Bonig afirma que la ministra de Fomento ha dejado "clara la apuesta del Gobierno por el Corredor Mediterráneo"
24/04/2012 Durá confía más en la gestión privada que en la pública en la explotación del Corredor Mediterráneo
24/04/2012 Heredia dice que la postura del PP sobre el Corredor del Mediterráneo supone "un golpe mortal al proyecto"
24/04/2012 Remiendo de Fomento para el corredor mediterráneo
26/04/2012 La presión de Ford fuerza un 'pasillo' mediterráneo
28/04/2012 Autovía mediterránea
30/04/2012 El PPC espera mejorar en el Senado la inversión en la N-II y el corredor mediterráneo
02/05/2012 Alberto Fabra defenderá el Corredor Mediterráneo ante el 95º pleno del Comité de las Regiones
02/05/2012 La Generalitat pide a las empresas de Tarragona que presionen por el tercer hilo provisional
03/05/2012 El PSPV considera que Fabra está en Bruselas "haciendo el paripé" porque debería pedir el Corredor Mediterráneo a Rajoy
03/05/2012 Bonig se reúne con empresarios para determinar las infraestructuras que el Consell reclamará a Fomento
03/05/2012 El PSPV considera que Fabra está en Bruselas "haciendo el paripé" porque debería pedir el Corredor Mediterráneo a Rajoy
04/05/2012 Bonig dice que "no ha sido acertada" la decisión de Aragón de votar en contra de la prioridad del Corredor Mediterráneo
12/05/2012 La vicepresidenta de Catalunya cree que a Extremadura le conviene el corredor y no el AVE
13/05/2012 El corredor mediterráneo conviene a Extremadura
21/05/2012 Bruselas sugiere a España que centre su inversión en los corredores ferroviarios
25/05/2012 PSC y PSPV celebrarán una cumbre en Valencia por el Corredor Mediterráneo antes de verano
27/05/2012 "Seremos la puerta del sur de Europa"
28/05/2012 Valencia, Catalunya, Murcia y Baleares expresan la unanimidad política por el Corredor Mediterráneo
29/05/2012 Ferrmed cierra en Murcia el proyecto de Corredor Mediterráneo que presentará en Europa, con la línea Lorca-Baza
29/05/2012 Ortiz (PPCV) apuesta por "unir fuerzas" para "hacer realidad" el proyecto del tercer carril y el Corredor Mediterráneo
30/05/2012 Rajoy asegura a Trias que el Corredor Mediterráneo es "la prioridad número uno"
03/06/2012 Cuestión de prioridades
04/06/2012 El delegado de la Zona Franca anuncia inversión estatal para el Corredor Mediterráneo
04/06/2012 Francia condecora a Montilla con la Legión de Honor por impulsar el corredor mediterráneo
05/06/2012 La ministra de Fomento, Ana Pastor, ha anunciado que el Gobierno prevé incluir el corredor mediterráneo en los presupuestos de 2013.
05/06/2012 (AV) Fomento prevé incluir el Corredor Mediterráneo en los Presupuestos de 2013
05/06/2012 Oriol Pujol cree que la promesa de Pastor podría quedarse en "papel mojado"
05/06/2012 Catalunya exige a la Comisión Europea que vele porque se haga el Corredor Mediterráneo
05/06/2012 El Govern presionará ante Europa para que el tramo catalán del corredor mediterráneo esté listo en 2015
05/06/2012 Fomento promete incluir el corredor mediterráneo en los presupuestos de 2013
06/06/2012 Basf condiciona sus inversiones en Tarragona al corredor mediterráneo
06/06/2012 Mas asegura que con el corredor mediterráneo se superará el concepto España
06/06/2012 Camacho pacta con Fomento 11 millones para el eje
06/06/2012 El Govern recurre a la UE para que España priorice el eje mediterráneo
06/06/2012 Corredor, política e industria
07/06/2012 Pastor dice que España está muy satisfecha de que los Corredores Mediterráneo y Atlántico opten a ayudas europeas
07/06/2012 Pastor pide ambición a los socios europeos para desarrollar la red transeuropea de transportes
07/06/2012 La UE agiliza el plan de ayudas a la conexión mediterránea
07/06/2012 Ofensiva de Catalunya, Valencia, Murcia y Baleares para acelerar el eje mediterráneo
08/06/2012 La Junta duda del "compromiso" del Gobierno para el AVE con Murcia ante las partidas previstas en los PGE
08/06/2012 El PSOE lamenta que el Eje 16 "no" sea "prioridad" para Rajoy ni Monago y sí lo sea el Mediterráneo para el PP catalán
08/06/2012 Doble vía
08/06/2012 La UE congela el eje central y mira al mediterráneo
09/06/2012 Blasco valora la "apuesta conjunta" de las Corts y el Consell en apoyo al Corredor Mediterráneo
09/06/2012 Pastor celebra que la UE "incremente la cofinanciación" de infraestructuras ferroviarias "del 20% al 40%"
11/06/2012 La Cámara de Barcelona avisa al Gobierno que debe 2.658 millones a Catalunya para infraestructuras
11/06/2012 Corredores ferroviarios
13/06/2012 El proyecto del tercer carril del Corredor Mediterráneo estará terminado en el primer trimestre de 2013
13/06/2012 Fomento calcula que el tercer carril del corredor mediterráneo podría estar concluido en 2016
14/06/2012 La Junta exige al Gobierno un "trato igualitario" y "prioritario" para el tramo ferroviario Algeciras-Bobadilla
14/06/2012 Muñoz (PP) dice que el Corredor Mediterráneo "es irrenunciable para Valcárcel y Tovar no se entera"
15/06/2012 El alcalde de Salou rechaza que el "tercer hilo" atraviese esta localidad
17/06/2012 "Sólo un 'power point'"
26/06/2012 Mas-Colell reclama que las inversiones europeas en infraestructuras se decidan "cuanto más lejos mejor"
27/06/2012 Pastor reitera la "apuesta determinante" del Gobierno por la reapertura del túnel de Canfranc (Huesca)
02/07/2012 El PP niega "las falsedades" del PSOE sobre el AVE y acusa a Pezzi de "fantasear" para "hacer méritos"
02/07/2012 Ferrmed presenta el miércoles en Baza el estudio sobre impacto económico y social del ramal Lorca-Baza-Guadix

04/07/2012 La ponencia de Política del PP destaca el papel de la Diputación y defiende la llegada del AVE
08/07/2012 Ford Almussafes se reinventa
09/07/2012 Fabra insta a Pastor a agilizar la licitación del AVE a Castellón y Alicante
09/07/2012 Fomento empezará en 2013 las obras del tercer hilo de Tarragona a Castellbisbal
16/07/2012 Hutchison quiere hacer más negocios en Catalunya
17/07/2012 Transporte con química
19/07/2012 El PSC vota que el corredor central sea prioritario y después pide perdón
19/07/2012 Las regiones europeas rechazan apoyar el eje ferroviario central como prioritario para la UE como pedía Extremadura
20/07/2012 El PSC obedeció al PSOE "por error" y apoyó el corredor central
21/07/2012 PSOE-A pide que el Gobierno reclame a la UE incluir el ramal Lorca-Baza-Guadix en el trazado del corredor mediterráneo
26/07/2012 Ferrmed prevé una inversión de 10.000 millones para tramo sur del Corredor Mediterráneo y rentabilidad de 677 millones
26/07/2012 ADIF concluye las obras de dos viaductos de la línea de Alta Velocidad con Murcia
27/07/2012 Fabra será "reivindicativo" con el Gobierno y pedirá financiación y la puesta en marcha del Corredor Mediterráneo
05/08/2012 PP-A defiende la "lealtad" y el "compromiso real" de Rajoy con Andalucía en materia de infraestructuras
07/08/2012 El presidente de Ford muestra a Fabra el primer Kuga y ratifica su apuesta por la Comunitat Valenciana
22/08/2012 El PSC y el PSPV piden a Rajoy que desbloquee el Corredor Mediterráneo
26/08/2012 Valls (Cámara de Barcelona) critica las decisiones políticas en infraestructuras de la "España radial"
07/09/2012 PSOE insta a De la Torre a que reclame al Gobierno las obras de soterramiento del ferrocarril del puerto
13/09/2012 Bonig prepara un protocolo con Fomento para crear terminales logísticas intermodales en los puertos de la Comunitat
13/09/2012 Bataller ve necesario ejecutar el tercer raíl aunque advierte a Fomento de que no renuncia al AVE
14/09/2012 Alberto Fabra y Artur Mas, juntos por el Corredor Mediterráneo
15/09/2012 En la luna de Valencia
16/09/2012 PRIORIZAR EL EJE MEDITERRÁNEO
16/09/2012 El NORTE QUIERE AL SUR Y MÁs, MENOS
17/09/2012 Bonig dice que no se renuncia al AVE a Castellón pero advierte de que "no tiene sentido" si no conecta con Barcelona
18/09/2012 Fabra dice que "seguirá trabajando junto al ministerio" para "desbloquear" la situación y que el AVE llegue a Castellón
18/09/2012 El PSPV pide la dimisión de Bonig por "justificar" el retraso del AVE a Castellón y "ejercer como delegada del Gobierno"
19/09/2012 Bonig dice que Fomento y Generalitat estudian posibilidades técnicas para que "el AVE sea una realidad esta legislatura"
22/09/2012 Valcárcel reafirma el compromiso del Gobierno con el Aeropuerto, el Corredor Mediterráneo y la llegada del AVE
25/09/2012 Pastor afirma que en el primer trimestre de 2013 se licitará el tercer hilo en el acceso al Puerto de Tarragona
26/09/2012 Pastor confirma que el Plan de Infraestructuras 2012-2024 impulsará acciones prioritarias como la línea Madrid-Levante
27/09/2012 El PSPV considera "un hachazo a las necesidades de los valencianos" el plan de infraestructuras de Pastor
27/09/2012 El Rey inaugura este jueves en Barcelona la terminal portuaria más avanzada del Mediterráneo
28/09/2012 Puerto global
29/09/2012 El Gobierno prevé 274,3 millones para el Corredor Mediterráneo en Catalunya hasta 2016
29/09/2012 Adif invertirá cien millones en el Corredor Mediterráneo y Acuamed, 51 en la desaladora de Campo de Dalias
29/09/2012 Adif invertirá 87 millones de euros en el Corredor Mediterráneo entre Bobadilla y Granada
01/10/2012 El Gobierno destina 1.019 millones al Corredor Mediterráneo en 2013, el 41% en Catalunya
01/10/2012 PP destaca que la inversión mantendrá el "dinamismo de trabajo" en la A-7 y el Corredor Mediterráneo
02/10/2012 Cortés afirma que los presupuestos suponen un "cero absoluto" en movilidad sostenible y "condena" al ferrocarril
02/10/2012 El AVE gallego supera en inversión a todo el corredor mediterráneo
02/10/2012 PP asegura que los PGE de 2013 garantizan la llegada del AVE para 2014 y la regeneración de Portmán
02/10/2012 PP y PSOE insisten en incluir el corredor central en las prioridades europeas
03/10/2012 CiU y PSC votarán en Bruselas contra el corredor ferroviario central
04/10/2012 Corredores: gobernar es priorizar
05/10/2012 La exigencia del corredor mediterráneo
06/10/2012 El Puerto de Tarragona, con "sabor agridulce" por impulsar el ferrocarril y olvidar la A-27
08/10/2012 El AVE llegará a la frontera francesa el próximo año
09/10/2012 Los empresarios dicen que la inversiones en AVE "no se corresponden con las recomendadas por Bruselas"
13/10/2012 Valencia acoge este mes el seminario del Comité de las Regiones sobre el Corredor Mediterráneo
16/10/2012 El Consell presentará a Volkswagen el proyecto del tercer carril para atraer a la multinacional a la Comunitat
16/10/2012 Lo que da miedo
17/10/2012 FERRMED lamenta que Fomento invierta en zonas con una rentabilidad "escasa" en lugar del Corredor Mediterráneo
18/10/2012 Camacho advierte de que la independencia "bloqueará" el Corredor Mediterráneo
18/10/2012 La Mesa de Infraestructuras trasladará a Fomento un plan de obras del AVE para ejecutar entre 2013 y 2014
18/10/2012 El calendario del eje mediterráneo, en peligro
19/10/2012 El PPCV califica el Corredor Mediterráneo de "trascendental" para la Comunitat y valora la enmienda de Fabra a los PGE
19/10/2012 Camacho ve el eje mediterráneo en peligro por las "fronteras" de CiU
20/10/2012 Isabel Bonig asegura que el Corredor Mediterráneo será una realidad esta legislatura"
22/10/2012 Ferrmed prevé una inversión de 8.200 millones para el tramo costero del Corredor Mediterráneo y una rentabilidad de 677
23/10/2012 Pastor dice que el AVE llegará a Granada en superficie y que faltan 1.900 millones de euros
23/10/2012 El Puerto de Barcelona recuerda al Gobierno que los accesos viarios también son prioritarios
24/10/2012 El Govern avisa al Estado de que ya no valen palabras sino hechos en infraestructuras
24/10/2012 Rivera ve en peligro las infraestructuras
24/10/2012 Fabra y Valcárcel instan al sector privado a "implicarse" en el Corredor Mediterráneo y piden más inversión pública
24/10/2012 El Port, dispuesto a pagar hasta un 50% de los accesos ferroviarios
25/10/2012 Ford escoge Almussafes
25/10/2012 Valencia y Murcia reclaman más inversión en el corredor mediterráneo
25/10/2012 Un corredor aún más urgente
25/10/2012 Ford cierra su planta de Bélgica y traslada la producción a Valencia

26/10/2012 PSPV presenta enmiendas al PGE por 150 millones de euros de los que más de la mitad se dedican al Corredor Mediterráneo
28/10/2012 Ford da un empujón a Valencia
29/10/2012 Las patronales del Mediterráneo piden revisar los PGE para priorizar el Corredor Mediterráneo
29/10/2012 Midi-Pyrénées y Languedoc-Roussillon evitan posicionarse sobre el debate catalán
30/10/2012 La costa de Granada defiende su inclusión en el Corredor ferroviario del Mediterráneo
30/10/2012 La eurorregión pide prioridad para el eje mediterráneo
04/11/2012 El corredor mediterráneo
05/11/2012 Miquel Valls reclama al PP catalán que interceda ante Rajoy por el Corredor Mediterráneo
06/11/2012 Pastor anuncia la conexión por AVE del Corredor Mediterráneo con Francia en abril de 2013
06/11/2012 Junta dice que cambiar la ubicación de la estación del AVE "alteraría" la intermodalidad con el metro
06/11/2012 El Ayuntamiento dice que la futura estación del AVE debe salir de la ciudad para formar parte del corredor
07/11/2012 El Govern insta a Fomento a acabar el corredor mediterráneo en 2015
10/11/2012 Rajoy promete el Corredor del Mediterráneo y lo sitúa entre sus prioridades
11/11/2012 No al euro por receta, sí al corredor mediterráneo
11/11/2012 Ximo Puig insta al Gobierno a pasar "de las palabras a los hechos" en el Corredor Mediterráneo
11/11/2012 El PPCV resalta que el Corredor Mediterráneo será una realidad gracias al "compromiso firme" de Rajoy
11/11/2012 LAS INFRAESTRUCTURAS EN LA CAMPAÑA POLÍTICA
12/11/2012 Rubalcaba y Navarro piden un "gran acuerdo político" para impulsar el Corredor Mediterráneo
13/11/2012 Fabra valora el apoyo "rotundo" de Rajoy al Corredor Mediterráneo y apuesta por ser "selectivos" en infraestructuras
13/11/2012 Alberto Fabra aprovecha la fugaz visita de Mariano Rajoy para exigirle mejor financiación
13/11/2012 Puig insta a Rajoy a "pasar de las palabras a los hechos" y votar la enmienda del PSOE a favor del Corredor Mediterráneo
13/11/2012 Rajoy defiende el Corredor Mediterráneo como "apuesta estratégica" desde Andalucía a Girona en una Europa sin fronteras
15/11/2012 Murcia propone priorizar inversiones hacia Corredor Mediterráneo por ser la red ferroviaria de mercancías más rentable
16/11/2012 El asombroso corredor
17/11/2012 Bellver (PP) dice que la Comunitat "está de moda" y "es tendencia" para las grandes inversiones
19/11/2012 Fomento se compromete a soterrar el AVE por la Chana y construir la futura estación en Granada capital
19/11/2012 El subdelegado del Gobierno se reúne este lunes con Fomento para abordar el futuro del AVE a Granada
24/11/2012 Buch destaca que la conexión del puerto de Valencia con el Corredor Mediterráneo abrirá nuevas vías a las exportaciones
25/11/2012 Menos ayudas para carreteras y más trenes
26/11/2012 La CGE exige al Gobierno central "una demostración inequívoca" de su apoyo a la llegada del AVE a Granada
29/11/2012 El Gobierno ofrece a Catalunya resolver los problemas en financiación, infraestructuras y cultura
30/11/2012 El pleno extraordinario de la capital finaliza sin acuerdo de la corporación sobre el AVE
02/12/2012 LA RIVALIDAD MADRID-BARCELONA
03/12/2012 Adif invierte más de 14 millones en adecuar las instalaciones de seguridad y comunicaciones entre Moncófar y Castellón
03/12/2012 García-Margallo se desplazará el 17 de diciembre a Libia con empresarios españoles y valencianos
05/12/2012 Los empresarios abogan por intensificar la colaboración en el arco mediterráneo español
10/12/2012 Fomento saca a concurso un contrato de obras del Corredor Mediterráneo por 14,71 millones
18/12/2012 Fracasa el intento del PP y el PSOE de diluir la apuesta europea por el corredor mediterráneo
18/12/2012 Fomento licitará en el 2013 todos los tramos del tercer carril del corredor mediterráneo
18/12/2012 ADIF concluye el viaducto del Barranco de los Gafarillos de la línea de AVE con Murcia
19/12/2012 Ascer califica de "chapuza" el proyecto para implantar el ancho internacional en el Corredor Mediterráneo
19/12/2012 El Gobierno destaca que "adelanta 10 años los plazos" del Corredor Mediterráneo
19/12/2012 La alcaldesa de Cartagena califica de apuesta histórica la inclusión del municipio en el Corredor Mediterráneo
19/12/2012 Cierval realizará en enero un acto en defensa del Corredor Mediterráneo con organizaciones empresariales de la zona
19/12/2012 UPyD pregunta si Murcia exigirá a Fomento que ponga fecha a prolongación 3ª vía Corredor Mediterráneo hasta Cartagena
21/12/2012 Monzonís fija para 2015 los accesos ferroviarios por el sur al puerto de Castellón
02/01/2013 La puesta en marcha del AVE Barcelona-Girona-Figueres contará con Rajoy y el Príncipe
06/01/2013 La generación de empleo y la definición del proyecto del AVE, prioridades para PSOE e IU en 2013
08/01/2013 La Cámara de Barcelona ve en el AVE a Girona el primer paso del Corredor Mediterráneo
08/01/2013 Mas celebra la nueva línea en Catalunya, comunidad con "menos" inversión de infraestructura pública
08/01/2013 Rajoy: "Este AVE es ejemplo de lo que podemos alcanzar juntos"
08/01/2013 Mas reclama ante Rajoy el corredor mediterráneo y más inversión pública
08/01/2013 La línea del AVE Barcelona-Girona-Figueres se inaugura hoy
08/01/2013 El AVE y el caracol
08/01/2013 La vía más europea
09/01/2013 Buch dice que Castellón es la provincia con "más posibilidades" de crecimiento y desarrollo turístico de la Comunitat
09/01/2013 Puig asegura que la situación de la Comunitat es "mucho peor" que la catalana que cuenta con AVE a sus cuatro capitales
09/01/2013 El AVE que une Barcelona, Girona y Figueres abre sus puertas a los pasajeros
09/01/2013 Veinticuatro años tarde
09/01/2013 Por fin
09/01/2013 Ancho europeo a Valencia en el 2015
09/01/2013 Camino de hierro a la frontera
09/01/2013 Doscientos vagones desde Valencia
10/01/2013 El PSOE enfoca el acuerdo agrícola con Marruecos y el Corredor Mediterráneo como líneas de trabajo en 2013
10/01/2013 Valencia también quiere llegar a Francia con AVE
10/01/2013 Clos, sobre el túnel de Barcelona: "Bien está lo que bien acaba"
12/01/2013 Una asociación recoge firmas para exigir que se dé prioridad al tramo costero del Corredor Mediterráneo
12/01/2013 No sólo se vive del AVE
13/01/2013 El tren que no sabe hablar francés
13/01/2013 La carrera del AVE

15/01/2013 Pastor pone la línea a Girona como ejemplo de la "importancia" del Corredor Mediterráneo
17/01/2013 Cámara y Coepa reivindican la llegada del AVE y critican el apoyo recibido por empresarios autonómicos
18/01/2013 Ávila pide al Gobierno que incluya a Andalucía en la primera licitación del Corredor Mediterráneo
18/01/2013 El Gobierno presentará en marzo la propuesta de estación de AVE en Granada y el trazado por Loja
19/01/2013 Bonig destaca que el tercer carril es la solución "realista" al Corredor Mediterráneo para que esté en tres años
20/01/2013 "Queremos hacer de Barcelona nuestro 'hub'"
22/01/2013 Una delegación del PSRM lleva ante el Parlamento Europeo las necesidades de Murcia respecto a la PAC y el Corredor
29/01/2013 UPyD Águilas solicita que el ancho internacional ferroviario del Corredor Mediterráneo llegue hasta Águilas en 2016
29/01/2013 UPyD pedirá instar a Fomento que aclare provisionalidad o no de la estación de Los Dolores y futuro de la de El Carmen
30/01/2013 El Ayuntamiento resta credibilidad al PSOE sobre el AVE y sigue "esperando noticias" de Fomento
01/02/2013 Impulso a la conexión de Tarragona
03/02/2013 Círculo de Economía y empresarios valencianos promueven un acto en Tarragona en defensa del Corredor
05/02/2013 PSOE-A: La inversión para el eje central del Corredor Mediterráneo en Andalucía no da para "papel y bolígrafos"
06/02/2013 PSOE pide al CES un "posicionamiento firme" en favor del desarrollo ferroviario del Campo de Gibraltar
07/02/2013 Efectos colaterales del AVE
09/02/2013 Europa garantiza financiación para el corredor mediterráneo
10/02/2013 Alberto Fabra y Ana Pastor inauguran este lunes en Valencia una jornada en defensa del Corredor Mediterráneo
10/02/2013 AVE y el Círculo de Economía abordan este miércoles en Tarragona la importancia del Corredor del Mediterráneo
11/02/2013 Pastor pide que el Corredor Mediterráneo se un "pacto entre todos" para generar riqueza y mejorar la competitividad
11/02/2013 El subdelegado afirma que Fomento "no ha tomado ninguna decisión" sobre el AVE y estudia varias alternativas
12/02/2013 Catalunya y Valencia exigen la doble vía del eje mediterráneo
13/02/2013 Círculo de Economía y empresarios valencianos urgen a ir de la mano en el Corredor Mediterráneo
13/02/2013 Pastor se compromete en Murcia a infraestructuras de calidad pero no faraónicas a pesar de la deuda de 40.000 millones
14/02/2013 Peñíscola acoge el 22 de febrero una jornada sobre el Corredor Mediterráneo del Instituto Ignasi Villalonga
14/02/2013 Empresarios de Catalunya y Valencia dibujan una gran región económica
15/02/2013 PSOE presenta una PNL para que el Corredor Ferroviario "llegue a Andalucía" y que se acelere la vía Bobadilla-Algeciras
16/02/2013 Bellver destaca que el Corredor Mediterráneo es "un trampolín que relanzará la competitividad" de la Comunitat
18/02/2013 Ximo Puig apuesta porque Valencia lidere una gran Eurorregión mediterránea
19/02/2013 La Junta critica la ubicación de la nueva estación del AVE, que no permitirá intermodalidad con el metro
19/02/2013 El Puerto de Tarragona y Cepta quieren impulsar los cruceros para diversificar la actividad
19/02/2013 Acuerdan que el AVE pase soterrado por la Chana y llegue a una nueva estación en plaza de Europa
19/02/2013 Pastor promete licitar los accesos ferroviarios y viarios del Puerto de Barcelona este año
19/02/2013 Tarragona pide ahora dos pasarelas elevadas para superar las vías del tren
20/02/2013 Crespo dice que el Gobierno del PP ha sido "el único" que ha dado "pasos concretos" para el soterramiento
20/02/2013 Fomento desencallará en abril el acceso ferroviario definitivo del puerto
22/02/2013 Los conselleres Santi Vila e Isabel Bonig defienden el corredor mediterráneo en Peñíscola
22/02/2013 Tarragona en bloque urge a desarrollar el Corredor Mediterráneo en el tramo con Castellón
22/02/2013 Bonig y Vila destacan el "compromiso" del Gobierno con el Corredor Mediterráneo
22/02/2013 Fomento impulsa el desarrollo del Corredor Mediterráneo en la Comunitat con una inversión de 63,3 millones de euros
22/02/2013 Vila crea un observatorio para supervisar el avance del corredor mediterráneo
23/02/2013 Colaboración por el corredor mediterráneo
25/02/2013 ¿Cuál es la importancia del corredor mediterráneo para la economía española?
26/02/2013 UPyD exige la implantación de ancho internacional en la línea Murcia-Águilas-Almería
26/02/2013 Ana Pastor insiste en pedir a la UE que incluya el Corredor Central en la lista de proyectos prioritarios
27/02/2013 Aznar (APV) dice que el Corredor Mediterráneo es una verdad económica y subraya su importancia en el transporte marítimo
01/03/2013 PSOE, IU, CCOO y UGT piden a Martínez Cano una reunión de la Mesa de Infraestructuras por el soterramiento
04/03/2013 Fomento licita por 34,3 millones de euros las obras para implantar ancho europeo en el tramo Sagunto-Castellón
06/03/2013 Castellano dice que el PSPV va "por detrás" del PPCV y que Fabra defiende el Corredor Mediterráneo en todos los foros
06/03/2013 El CZFB y el Cuerpo Consular de Barcelona avanzan en promocionar el polo logístico catalán
07/03/2013 Bonig dice que licitaciones de las obras del tercer carril demuestran el "compromiso firme" de Fomento con la Comunitat
07/03/2013 El lobby europeo a favor del eje mediterráneo se consolida en la UE
09/03/2013 PP en Diputación pedirá a la Junta que defienda el Corredor Ferroviario Mediterráneo de la Costa del Sol
09/03/2013 PSOE e IU piden en el Congreso que el Gobierno impulse el soterramiento y la conexión con el puerto
10/03/2013 España debe mejorar la conectividad de los puertos
11/03/2013 Junta y puertos del Estado hacen frente común para exigir al Gobierno mayores inversiones ferroviarias
13/03/2013 Fomento aclara que el trazado del Corredor Mediterráneo no ha sufrido ningún cambio
13/03/2013 El Govern garantiza el tramo litoral del corredor mediterráneo
13/03/2013 Fomento firma un acuerdo europeo para un corredor mediterráneo que incluye Madrid
14/03/2013 El Corredor Mediterráneo no tiene sentido si Catalunya se independiza, según el IEE
14/03/2013 Alonso dice que los empresarios elegirán la ubicación del nudo logístico del Corredor Mediterráneo en Elche
18/03/2013 PSOE pedirá en el Congreso y el Senado que Motril no se excluya del Corredor Mediterráneo
19/03/2013 Pastor afirma que el apoyo al Corredor del Mediterráneo cuenta con dotaciones presupuestarias reales y concretas
22/03/2013 Fomento invierte más de 21 millones en la renovación de vía y catenaria del tramo Moncófar-Castellón
22/03/2013 ACS se adjudica obras del AVE a Galicia y del Corredor Mediterráneo por 44,12 millones de euros
01/04/2013 El AVE a París aumenta expectativas para El Prat
02/04/2013 Irene García (PSOE) critica el trato "discriminatorio" a las infraestructuras de Gibraltar
04/04/2013 Cortés advierte de que sólo el 0,4% de ayudas al ferrocarril solicitas por el Gobierno a Bruselas es para Andalucía
04/04/2013 Subdelegación pide a Fomento que se pronuncie "cuanto antes" sobre la estación del AVE en la rotonda de Europa
07/04/2013 El PP asegura que ha apoyado "siempre" el Corredor Mediterráneo como infraestructura "clave" para la Comunitat
10/04/2013 El Senado aprueba una iniciativa del PP que insta al Gobierno a impulsar el Corredor Mediterráneo

11/04/2013 Ingenieros de Caminos piden a Estado y Generalitat resolver la "parálisis inversora" en infraestructuras
12/04/2013 Obras con buenas razones
16/04/2013 Caraballo solicita una reunión con Pastor para que incluya al puerto en la red básica del Corredor Mediterráneo
16/04/2013 Medio centenar de vecinos de Murcia viajan a Madrid para pedir a diputados que se cumpla el soterramiento del AVE
16/04/2013 Margallo ofrece un acuerdo a Catalunya en financiación, infraestructuras y lengua
17/04/2013 Las obras del Corredor Mediterráneo entre Valencia y Cartagena serán licitadas en el segundo semestre de 2012
17/04/2013 El Arco Latino acuerda defender el poder local e instituciones intermedias
18/04/2013 Fomento promete licitar inmediatamente los accesos ferroviarios al Puerto de Barcelona
18/04/2013 Ana Pastor reafirma el compromiso del Gobierno para que el Corredor Mediterráneo llegue a Murcia en 2016
19/04/2013 Tradebe invierte 65 millones en una terminal del puerto
21/04/2013 El asimétrico Arco Mediterráneo
22/04/2013 El Ministerio de Fomento garantiza la viabilidad del anillo ferroviario de Antequera
24/04/2013 Las Cortes Valencianas instan al Consell a vigilar la implantación del Corredor Mediterráneo
24/04/2013 Pastor ratifica que el Corredor Mediterráneo es "una prioridad" para el Gobierno tras presupuestarse 1.100 millones de ¿
25/04/2013 Los comités de empresa de ADIF y Renfe reivindican mejoras en el servicio regional de trenes de Andalucía oriental
25/04/2013 El Pleno vuelve a ratificar por unanimidad la necesidad de soterrar las vías del tren
26/04/2013 Cataluña reclama una gobernanza del Corredor Mediterráneo compartida con las regiones
26/04/2013 Multinacionales reclaman intermodalidad para garantizar la eficacia del Corredor Mediterráneo
26/04/2013 Font reclama una gobernanza del Corredor Mediterráneo compartida con las regiones
26/04/2013 El Puerto de Tarragona y BCL piden unidad público-privada para rentabilizar el Corredor Mediterráneo
29/04/2013 España y Alemania se alían para "fortalecer" el transporte ferroviario de mercancías
29/04/2013 Pastor garantiza que el Puerto de Tarragona mantendrá "todos" los empleos
05/05/2013 CHA asegura que el Gobierno central "ignora" la reapertura de la estación internacional de Canfranc
06/05/2013 PSOE se moviliza para exigir "un AVE de verdad" y pide la comparecencia urgente de la ministra de Fomento
07/05/2013 El Consorci busca acuerdos en Marruecos
08/05/2013 Caraballo solicita este jueves la inclusión del puerto en la Red Básica del Corredor Mediterráneo
09/05/2013 Puertos del Estado traslada que hará "lo posible" para que el de Huelva esté en la Red del Corredor Mediterráneo
10/05/2013 Mas prioriza ante Rajoy desbloquear el Corredor Mediterráneo sin aludir al soberanismo
10/05/2013 Destinan 24.000 euros para promocionar las conexiones interregionales del Corredor Mediterráneo
10/05/2013 Rajoy ve prioritario impulsar el Corredor Mediterráneo y espera poder inaugurarlo
13/05/2013 La Eurocámara se conforma con el tercer hilo, sucedáneo del corredor mediterráneo
13/05/2013 Fabra pide en Bruselas una inversión directa del BEI para el Corredor Mediterráneo
13/05/2013 Eurodiputados españoles dicen que el tercer hilo es una "primera solución" para que las mercancías lleguen a la frontera
14/05/2013 El Parlamento europeo mantiene el apoyo al tramo Sagunto-Zaragoza-Pamplona del corredor cantábrico-mediterráneo
15/05/2013 El Puerto de Tarragona y el sector presentan el clúster químico tarraconense en Amberes
16/05/2013 El Govern reclama que el tramo entre Tarragona y Valencia mantenga el ancho ibérico
22/05/2013 Fabra anuncia un acuerdo para desarrollar nodos logísticos vinculados a puertos valencianos del Corredor Mediterráneo
31/05/2013 Bombardier y Dimetronic se adjudican un tramo del Corredor Mediterráneo por 73,41 millones
31/05/2013 Hernando (PP) afirma que el anterior gobierno "nunca" pidió financiación a la UE para el puerto y el aeropuerto
31/05/2013 Barrero (PSOE) destaca que la entrada del Puerto en el Corredor Mediterráneo le pone en la vanguardia de Europa
31/05/2013 La UE aprueba incluir el corredor Mediterráneo pero no el Central en su lista de proyectos prioritarios
06/06/2013 Rajoy pide apoyo a la Comisión para el corredor mediterráneo
07/06/2013 PP asegura que el Corredor Mediterráneo y la conexión Guadix-Baza-Lorca sí están entre los planes de Fomento
10/06/2013 Junta insiste en que la decisión de demorar la llegada del Corredor Mediterráneo es "lesiva" para los puertos andaluces
10/06/2013 El Consell se congratula del "impulso definitivo" del Consejo de Ministros Europeos al Corredor Mediterráneo
10/06/2013 Jiménez (PSOE-A) dice que Pastor "no ha movido un dedo" por la inclusión de Huelva en el Corredor Mediterráneo
11/06/2013 Diputación de Lleida y Puerto de Tarragona reclaman la A-27 y el corredor mediterráneo
11/06/2013 La Comunidad muestra su satisfacción por la inclusión del Corredor Mediterráneo como proyecto prioritario de la UE
11/06/2013 El alcalde dice que no aceptará una "provisionalidad engañosa" para el AVE
12/06/2013 Trens Dignes denuncia que viajar de Tortosa a Tarragona en tren requerirá dos transbordos en 2015
12/06/2013 Tarragona rechaza que el tercer carril ferroviario sea definitivo
15/06/2013 El TRAM de Alicante permitirá a los viajeros del AVE enlazar con Benidorm de forma gratuita a partir del 18 de junio
16/06/2013 Las plataforma ferroviaria entre Monforte del Cid y Murcia está ejecutada en más del 90% gracias a las obras de ADIF
17/06/2013 El Gobierno regional reivindica la llegada del AVE a la Región de Murcia
17/06/2013 El Príncipe destaca el papel del AVE a Alicante como "palanca" económica
18/06/2013 Govern, cámaras y los puertos de Barcelona y Tarragona crean una oficina para el Corredor
18/06/2013 Pastor anuncia un inminente acuerdo para construir los accesos sur del Puerto de Barcelona
18/06/2013 Malestar en las redes sociales por la línea de AVE Madrid-Alicante
18/06/2013 Rajoy defiende la "espina dorsal" económica del eje mediterráneo
18/06/2013 "España necesita un Marruecos fuerte"
19/06/2013 Corredor mediterráneo
20/06/2013 Hernando (PP) pide investigar "autoría e intención" de un informe de ADIF que retrasaba financiación del AVE
20/06/2013 Junta, empresarios y alcaldes de la comarca de Baza defienden el mantenimiento de los servicios ferroviarios
20/06/2013 La Cámara de Barcelona considera insuficientes los accesos definitivos al Puerto de Barcelona
23/06/2013 La Junta traslada en Bruselas su "preocupación" por la "falta de ejecución" del Corredor Mediterráneo en Andalucía
27/06/2013 Acciona, Ferrovial y ACS logran obras del Corredor Mediterráneo por 83 millones de euros
27/06/2013 Fomento aprueba una inversión global de 112,5 millones de euros en el Corredor Mediterráneo
27/06/2013 El presidente de la Diputación ve inversores interesados en plataformas logísticas en Lleida
28/06/2013 IU-Verdes presentará en julio un documento para la mejora de las comunicaciones por ferrocarril en la Región
01/07/2013 EUPV critica que el Gobierno renuncie a desdoblar la vía ferroviaria entre Vandellòs y Tarragona

05/07/2013 El AVE Requena-Valencia queda sujeto a obligación de servicio público
09/07/2013 El AVE es un 'cuervo'
10/07/2013 El Senado rechaza la moción del PSOE que pedía potenciar el corredor ferroviario de Almería, Granada, Jaén y Ciudad Real
11/07/2013 Fabra anuncia la visita de una delegación de empresarios argelinos a Alicante el último trimestre del año
17/07/2013 La Cámara de Comercio de Barcelona pide que se prioricen los accesos al Puerto de Barcelona
18/07/2013 Pastor adelanta que este viernes se licitará por 20 millones el tramo del Almussafes-Valencia del Corredor Mediterráneo
18/07/2013 Caraballo lamenta que Renfe se niegue al convenio para mejorar la Huelva-Zafra y que se "deje morir" la línea
19/07/2013 El Consell dice que el retraso de la alta velocidad en Francia "no plantea ningún problema" al Corredor Mediterráneo
19/07/2013 Pelegrí reivindica la importancia del corredor Mediterráneo y el túnel de la Bonaigua
19/07/2013 Empresas valencianas participarán en la gestión del Centro Logístico Ferrovial Zaragoza-Plaza a partir del 1 de agosto
19/07/2013 El Gobierno autoriza licitación del tramo Almussafes-Valencia y lo considera "una parte muy importante" del Corredor
20/07/2013 El corredor suma a Ford
21/07/2013 Valcárcel trasladará este lunes al comisario de Transportes la preocupación por la continuidad del Corredor Mediterráneo
22/07/2013 Valcárcel resalta el compromiso y la voluntad política de la UE para que Francia no frene el Corredor Mediterráneo
26/07/2013 Las cámaras catalanas piden cinco grandes medidas para dar un empuje a la industria
30/07/2013 PP reivindica la ejecución de manera "inmediata" del eje Perpiñán-Montpellier
02/08/2013 El Port de Barcelona bate su récord de exportación de contenedores
03/08/2013 Croem exige retomar variante de Camarillas y la ejecución de las de Alcantarilla y Torres de Cotillas en próximos años
05/08/2013 Adif adjudica la implantación de una vía de ancho internacional en Tarragona por 30 millones
22/08/2013 Las operaciones de transporte internacional de mercancías aumentan en 2012 un 10%
22/08/2013 Tarragona recurre el proyecto del tercer carril ferroviario por ignorar sus peticiones
23/08/2013 Tarragona recurre el plan de Fomento para el corredor mediterráneo
25/08/2013 La Comisión de Infraestructuras del PPCV analizará el lunes las consecuencias del recurso de Tarragona al tercer carril
26/08/2013 El PP pedirá a través de las Corts que el Ayuntamiento de Tarragona retire el recurso contra el Corredor Mediterráneo
26/08/2013 Bonig asegura que el proyecto del tercer hilo "no está en peligro" a pesar del recurso presentado por Tarragona
26/08/2013 La Comisión de Infraestructuras del PPCV analiza este lunes las consecuencias del recurso de Tarragona al tercer carril
27/08/2013 Fabra y Valcárcel defienden el Corredor y critican a quienes apoyan a Tarragona en su recurso contra el tercer carril
29/08/2013 Bataller recuerda al alcalde de Tarragona por carta la importancia de "facilitar" el avance del Corredor
29/08/2013 El hilo se enreda
30/08/2013 El Puerto muestra su apoyo "firme y contundente" al tercer carril del Corredor Mediterráneo
04/09/2013 Fomento prevé que las obras del tren en el Port de Barcelona estén listas en 2015
05/09/2013 Vía continúa al norte y al sur
05/09/2013 El puerto sube al tren
06/09/2013 El PSPV espera que la ausencia de Valencia "cueste lo mínimo" y no contribuya a "degradar más" el Marítimo
07/09/2013 ProAve critica "la miopía" de Fomento por "el trato discriminatorio" del Puerto de Valencia respecto al de Barcelona
11/09/2013 La Junta abre un gran foro para planificar el desarrollo de los corredores ferroviarios en Andalucía
12/09/2013 Los cuatro grupos municipales defienden Estación de El Carmen, el soterramiento de vías y provisionalidad de Los Dolores
13/09/2013 La Junta lanza un manifiesto para exigir la ejecución de los corredores ferroviarios europeos en Andalucía
17/09/2013 El PP insta al Consell a que siga impulsando la ejecución del tercer carril en los plazos previstos
19/09/2013 Ayuntamiento quiere un convenio con Fomento que recoja el compromiso de soterramiento del AVE y la estación
20/09/2013 Atfrie vaticina que el Corredor Mediterráneo destruirá trabajo en el transporte por carretera y en la agricultura
21/09/2013 Pastor anuncia que la Estrategia de Desarrollo Logístico estará aprobada en octubre y comenzará en Cádiz
22/09/2013 Algeciras y Jerez celebran que el Gobierno apueste por Cádiz para la Estrategia de Desarrollo Logístico
24/09/2013 Fabra anuncia 337 millones de los PGE de 2014 para que el AVE llegue a Castellón en 2015
24/09/2013 El PAR lleva al Pleno sendas iniciativas en defensa del autogobierno y por la reapertura del Canfranc
25/09/2013 El PP reclama que se cumplan plazos del tercer carril del Corredor Mediterráneo
25/09/2013 Les Corts instan a Tarragona a retirar el recurso contra el Corredor Mediterráneo
26/09/2013 Rubalcaba participará en Alicante en una cumbre en defensa del Corredor con dirigentes socialistas de cinco CCAA
27/09/2013 Murallas de Tarragona
30/09/2013 (Ampl.) La inversión en AVE caerá un 3% y la destinada a construcción de carreteras crecerá un 5,9%
30/09/2013 ADIF prevé unos 100 millones para el AVE con Murcia y Acuamed 57,3 millones para la desaladora de Balerma
01/10/2013 El subdelegado destaca la inversión por habitante y rechaza "especulaciones" sobre la llegada del AVE
01/10/2013 Rubalcaba reafirma el apoyo del PSOE al "proyecto de convivencia" del Corredor Mediterráneo
01/10/2013 Junta abre a la sociedad civil el manifiesto por los corredores ferroviarios Atlántico y Mediterráneo
01/10/2013 Fomento salva del recorte el corredor mediterráneo
02/10/2013 El PSPV presentará enmiendas para aumentar la inversión en el Corredor Mediterráneo y en otras infraestructuras
02/10/2013 El PSOE avala como "proyecto de convivencia" el eje mediterráneo
09/10/2013 Pastor dice que el Corredor Mediterráneo ha pasado de "una idea" a "una realidad" dotada con 3.400 millones
13/10/2013 Cada kilómetro de la red AVE entre Madrid, Valencia y Alicante costó de media 13,5 millones de euros
14/10/2013 El Puerto de Barcelona participará en un estudio sobre las ventajas de los puertos mediterráneos
16/10/2013 La UE da 72 millones más para cofinanciar el corredor Mediterráneo hasta 2015
16/10/2013 La UE concede 790.000 euros al puerto de Barcelona para mejorar su conexión
17/10/2013 La UE destina 72 millones para cambiar el ancho de vía del Corredor Mediterráneo
17/10/2013 Bruselas confirma Mediterráneo y Atlántico entre los corredores prioritarios de la red europea de ferrocarril
18/10/2013 Dinero europeo para el corredor
25/10/2013 ACS se adjudica obras del Corredor Mediterráneo por 60,2 millones
25/10/2013 AVE aborda la situación económica y la importancia del Corredor Mediterráneo con el presidente de Foment del Treball
28/10/2013 Saura (PSOE) afirma que el AVE no llegará a Murcia hasta 2018 y el Corredor no estará en 2016, según los PGE
30/10/2013 Empresarios de las regiones más industrializadas de Europa ven "clave" el Corredor Mediterráneo
30/10/2013 El Puerto invertirá 30 millones de euros en los próximos cuatro años para aumentar su competitividad

31/10/2013 Cinco patronales europeas defienden la importancia del corredor mediterráneo
01/11/2013 Recurso contra las obras del tercer hilo
06/11/2013 Machado (Ford) dice que "en muy poco tiempo" España volverá a vender 1,5 millones de coches
07/11/2013 Pastor anuncia que las obras del Corredor Mediterráneo en la Comunitat Valenciana comenzarán en enero
07/11/2013 Margallo pide a Fomento que termine el Corredor Mediterráneo para 2015
11/11/2013 Moliner ve "fundamental" la Dársena Sur para que la provincia sea cada vez más industrial y productiva"
11/11/2013 BCNRail se centrará en la movilidad sostenible y el acceso a mercados exteriores
13/11/2013 UPyD pregunta a la Comisión Europea por las acciones planeadas para el Corredor Mediterráneo y el soterramiento del AVE
14/11/2013 UPyD Murcia reitera una vez más su defensa del soterramiento y el cumplimiento de los compromisos para llegada del AVE
15/11/2013 El Consell de Cambres considera necesario conectar el Bages con el Corredor Mediterráneo
19/11/2013 El Gobierno regional satisfecho por la ratificación del Corredor Mediterráneo como proyecto prioritario de la UE
19/11/2013 Mediterráneo y Atlántico, grandes corredores del mapa europeo de transporte
19/11/2013 Bonig destaca el impulso al Corredor Mediterráneo con la financiación de hasta un 40% de la UE
19/11/2013 La Generalitat no duda de que el Corredor tendrá financiación justa de la UE
19/11/2013 La Eurocámara ratifica el Corredor Mediterráneo y el Atlántico como prioritarios y no incluye el Central
20/11/2013 Hernando pide rectificar a quienes dijeron que no se financiaría el corredor
20/11/2013 APA exige una solución a la conexión con el puerto, excluida de la red prioritaria del Corredor Mediterráneo
20/11/2013 El PSOE acusa al Gobierno de excluir a Motril y Baza del Corredor Mediterráneo
20/11/2013 PSOE considera irrenunciable la conexión ferroviaria con el puerto de Almería
20/11/2013 Trias, sobre la puesta en marcha del AVE directo Barcelona-París: "Ya era hora"
20/11/2013 Mas ve el aval de la UE al corredor mediterráneo una "gran victoria" que rompe con la radialidad
20/11/2013 Santi Vila considera el respaldo de la UE al corredor mediterráneo una derrota del aznarismo
20/11/2013 La UE aprueba cofinanciar el corredor ferroviario mediterráneo
21/11/2013 UPyD exige a Fomento que acelere la variante desde Murcia hasta Monforte del Cid en el Corredor Mediterráneo
21/11/2013 Bonig: El Corredor Mediterráneo ya no es un 'power point' sino una realidad
21/11/2013 El Govern pide al sector privado "valentía" para hacer las inversiones del Corredor Mediterráneo
21/11/2013 Mas celebra que el "sentido común" europeo impulse el eje mediterráneo
22/11/2013 IU impulsa una iniciativa para pedir que la costa y Baza se incluyan en el Corredor Mediterráneo
24/11/2013 Sanz valora la visita de Pastor este lunes como "pistoletazo" de salida de la Plataforma Logística Sur de Europa
24/11/2013 El PSPV ve el Corredor Mediterráneo y la financiación como principales alianzas con el PSOE-A
25/11/2013 PSOE pide Gobierno más dinero para AVE y exención fiscal afectados granizo
25/11/2013 El corredor y el AVE
27/11/2013 El primer AVE entre España y Francia se pondrá en servicio el 15 de diciembre
27/11/2013 Rajoy: "La conexión del AVE reafirma a Catalunya como eje de comunicación entre Francia y España"
27/11/2013 Alberto Fabra espera que Artur Mas mantenga la colaboración con la Comunidad Valenciana
28/11/2013 Los grupos de la oposición y el PAR lamentan la falta de compromisos concretos para impulsar la reapertura del Canfranc
28/11/2013 Rajoy aprovecha el AVE a París para subrayar la importancia de Catalunya
29/11/2013 A París o a Castelldefels
30/11/2013 IULV-CA pide que el Parlamento se adhiera al 'Acuerdo sobre los corredores ferroviarios europeos como motor de empleo'
30/11/2013 Mas-Colell critica la "subfinanciación" de las autonomías del Mediterráneo
02/12/2013 El PP defiende la apuesta del Gobierno por las infraestructuras ferroviarias
03/12/2013 El Corredor Mediterráneo llegará a Almussafes (Valencia) en 2015 y a Murcia y Cartagena, en 2016
04/12/2013 Pastor remarca la importancia del Corredor Mediterráneo como "elemento clave y vertebrador" para la Comunitat y España
05/12/2013 La UE da el visto bueno final a los corredores Mediterráneo y Atlántico
05/12/2013 PSOE exige al Gobierno que dote de inversiones las infraestructuras básicas para el Corredor Mediterráneo
05/12/2013 Cortés urge al Gobierno a cumplir el acuerdo de Antequera en defensa de los corredores ferroviarios
05/12/2013 Vendidos 15.000 billetes de la conexión en AVE con Francia
06/12/2013 Bonig: "El Corredor Mediterráneo llegará puntual a la Comunitat Valenciana"
09/12/2013 La conexión ferroviaria entre España y Francia recibe el premio Diálogo 2013
11/12/2013 Cerca de 19.500 pasajeros compran billetes del nuevo AVE Barcelona-París
11/12/2013 Los Euromed iniciarán o acabarán su recorrido en la Estación de Francia
12/12/2013 El corredor mediterráneo podría recibir unos 1.500 millones de la UE
12/12/2013 (AV) Ferrmed reclama al Estado que "asigne" 800 millones que faltan para que el tercer carril llegue en 2016 a la Región
12/12/2013 España puede recibir 1.000 millones de la UE para Corredor del Mediterráneo
12/12/2013 España puede recibir 3.000 millones de la UE para corredores de transporte
13/12/2013 Renfe programa un nuevo servicio Euromed directo entre Valencia y Barcelona
13/12/2013 ICL invierte 100 millones en una terminal en el puerto
16/12/2013 El sector azulejero español prevé cerrar 2013 con un crecimiento del 5 %
17/12/2013 El Puerto de Tarragona prevé un beneficio de 10 millones este año
18/12/2013 Ana Pastor responde al PSOE que el Gobierno del PP ha destinado 1.500 millones de euros a ferrocarriles en Andalucía
19/12/2013 El puerto de Algeciras cierra 2013 con un aumento del tráfico del 1,5 %
19/12/2013 El Puerto cerrará el año con un tráfico de mercancías de casi 14 millones de toneladas
21/12/2013 El PP aplaude el compromiso del Gobierno para ejecutar los grandes proyectos regionales de infraestructuras
27/12/2013 Preocupación de Foment por la desaparición de ancho ibérico en zonas Corredor
29/12/2013 Un total de 24 entidades se adhieren al Acuerdo de Antequera en defensa de los corredores Atlántico y Mediterráneo
01/01/2014 Más de 38.000 usuarios del AVE toman el TRAM desde Alicante hasta Benidorm
03/01/2014 Un corredor alemán
04/01/2014 El PP cree que 2014 será el año de la nueva financiación y del Corredor
10/01/2014 Bonig destaca el valor estratégico del puerto de Alicante
11/01/2014 El corredor mediterráneo y la Sagrera esperan

13/01/2014 Comisión Europea confirma a UPyD que autoridades no han solicitado ninguna cofinanciación para acceso AVE a Murcia
14/01/2014 La Diputación se marca como prioridad el empleo y la reivindicación de las infraestructuras para 2014
16/01/2014 Clyma reunirá al sector del transporte en Perpignan para abordar el eje Lyon-Madrid
17/01/2014 Adif ya trabaja en la prolongación del soterramiento de las vías en Nazaret
17/01/2014 El Puerto de Barcelona muestra las oportunidades de financiación para el transporte y la logística
19/01/2014 UE exige que el Corredor Atlántico ferroviario esté finalizado en 2020
20/01/2014 Ferrmed urge a Fomento a asignar 800 millones al tercer carril este año
20/01/2014 Barcelona acogerá este año y el próximo el principal congreso de logística de Europa
21/01/2014 Plataforma Pro-Soterramiento de Murcia critica que la "única hoja de ruta" de Fomento es la llegada de AVE en superficie
23/01/2014 Clyma reúne este viernes al sector del transporte en Perpignan para abordar el eje Lyon-Madrid
24/01/2014 El Puerto de Tarragona defiende el Corredor Mediterráneo para arrebatar tráficos a los puertos noreuropeos
24/01/2014 El Govern advierte en Perpignan de la necesidad de gestionar conjuntamente el Corredor Mediterráneo
24/01/2014 Vila pide una gestión integral y de ámbito europeo del Corredor Mediterráneo
27/01/2014 ACS inicia las obras del Corredor Mediterráneo en Castellón por 34,6 millones
27/01/2014 Morata insta a políticos y Gobierno a cooperar, potenciar el arco Mediterráneo y apoyar la industrialización y el empleo
27/01/2014 La oposición reclamará en una moción conjunta que Ayuntamiento de Murcia respalde la manifestación por el soterramiento
27/01/2014 Club Cámara potenciará las relaciones entre empresas del Arco Mediterráneo
27/01/2014 Fomento inicia las obras del Corredor Mediterráneo en la Comunitat Valenciana
28/01/2014 El Consell destaca que Fomento cumple los plazos del Corredor Mediterráneo
28/01/2014 El Govern pide a Fomento mantener el ancho ibérico en el tramo Tarragona-Castellón del corredor mediterráneo
28/01/2014 Pastor recoge la petición catalana de que el tramo Tarragona-Castellón tenga ancho mixto
28/01/2014 El Gorguel y la Plataforma Logística de Murcia, "prioridades de la Región en el Corredor Mediterráneo" para Valcárcel
29/01/2014 Bonig: El Corredor ya es una realidad con las obras en el tramo en Castellón
29/01/2014 Bonig dice que el ancho mixto para el tramo Tarragona-Castellón no tiene porque perjudicar la llegada del AVE
30/01/2014 Barberá dice que en breve se licitará la primera parte del Parque Central
30/01/2014 Fabra: El Corredor Mediterráneo incrementará el potencial de Puerto Castellón
31/01/2014 COEC y el Ayuntamiento de Torre-Pacheco solicitan la mejora de infraestructuras comarcales y regionales
31/01/2014 CHA pedirá explicaciones en el Congreso y en las Cortes de Aragón sobre corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo
31/01/2014 Fomento aprueba licitar el desarrollo del tramo Vandellós-Camp de Tarragona por 115,6 millones
31/01/2014 Fomento impulsa la conexión de Murcia a la red de alta velocidad al aprobar inversiones por valor de 188,5 millones
02/02/2014 PSOE cree que AVE a León será "de tercera" por el "compromiso" con Valencia
04/02/2014 Margallo asegura que el Corredor es una "prioridad máxima" para el Gobierno
04/02/2014 Bataller:TRAM es el inicio de la conexión del área metropolitana de Castellón
05/02/2014 Pastor dice que están haciendo "todas las pruebas necesarias" antes de que el AVE Alicante-Albacete alcance los 300 km/h
05/02/2014 El Puerto de Barcelona prevé para 2014 un nivel de ingresos similar al actual
13/02/2014 Bahía de Algeciras: Fomento "ignora" normativa comunitaria sobre línea tren
13/02/2014 Adif expropiará terrenos a Ford para un tramo del Corredor Mediterráneo
14/02/2014 IU-Verdes exige que Fomento modifique el presupuesto de 2014 para incluir el soterramiento
18/02/2014 Junta y Gobierno dejan sin uso 77 km de AVE ya construidos entre Antequera y Marchena
18/02/2014 Un AVE hacia la nada
20/02/2014 Consejero reclama la agilización del tramo ferroviario Lorca-Baza-Granada
23/02/2014 Fabra anuncia un protocolo para crear terminales intermodales en los puertos
24/02/2014 El PSPV exige a Pastor que las mercancías del Corredor Mediterráneo circulen por ancho internacional en 2015
25/02/2014 Pastor y Fabra firman un protocolo para desarrollar las terminales logísticas intermodales en la Comunitat Valenciana
27/02/2014 Cámara rechaza que se reconsidere decisión de paralizar AVE Sevilla-Antequera
28/02/2014 Fomento invierte 52,6 millones ? en tramo Almussafes-Castellón del Correodor
28/02/2014 Fomento invierte más de 18,2 millones en la instalación de catenaria para la conexión de Murcia a la alta velocidad
28/02/2014 ¿Cómo prefieres que circulen el AVE y el Corredor del Mediterráneo por Valencia?
28/02/2014 Barberá apuesta por un túnel soterrado para el AVE en Valencia
03/03/2014 El PP pide el ancho internacional en el Corredor Mediterráneo entre Tarragona y Castellón
04/03/2014 Ferrmed pide un plan estratégico de logística en la UE para ahorrar al sector 160.000 millones anuales
04/03/2014 Ferrmed pide al Gobierno asignar 800 millones para el Corredor Mediterráneo y critica inversión en alta velocidad
05/03/2014 La Zona Franca de Barcelona y la de Tánger estrechan lazos en automoción y logística
10/03/2014 Reus y Tarragona contarán con 55 trenes diarios a partir del 20 de marzo
10/03/2014 El PP pedirá implantar ancho internacional en el Corredor Mediterráneo entre Tarragona y Castellón
10/03/2014 Empresarios de Almería y Lorca (Murcia) piden a Fomento "atención prioritaria" al AVE entre ambas provincias
11/03/2014 El Congreso pide al Gobierno que haya ancho internacional de vía en el Corredor Mediterráneo entre Tarragona y Castellón
11/03/2014 El CZFB y Ferrmed reunirán dos veces al año a los agentes logísticos del Corredor Mediterráneo
11/03/2014 Comisión Fomento apuesta por ancho de vía internacional en el Mediterráneo
11/03/2014 Fabra y Valcárcel asisten mañana a una jornada sobre el Corredor Mediterráneo
12/03/2014 El Consorcio y FERRMED impulsan un nuevo foro sobre infraestructuras
12/03/2014 Bonig: El Corredor mediterráneo es la plataforma comercial del sur de Europa
12/03/2014 Fabra y Valcárcel esperan que Fomento cumpla los plazos del Corredor Mediterráneo por ser clave para ambas autonomías
12/03/2014 Alicante aboga por desplazar la línea ferroviaria del litoral sur al interior
13/03/2014 Junta presenta alegaciones al Pitvi y critica que el Gobierno "ignore" el trazado de corredores Atlántico y mediterráneo
14/03/2014 El Ayuntamiento de Murcia presenta alegaciones al Plan de Infraestructuras de Fomento
16/03/2014 PSOE-A pide al Gobierno que invierta en el Corredor para acabar con el aislamiento de la provincia
16/03/2014 La Comunidad apuesta por la intermodalidad para facilitar la accesibilidad a los mercados del centro y norte de Europa
20/03/2014 Se revisarán tramos AVE Murcia-Almería para crear infraestructuras posibles
21/03/2014 Elche estudiará cómo conectar el aeropuerto de El Altet con el Corredor Mediterráneo por la ciudad

22/03/2014 PSOE se marca como proyectos clave el corredor mediterráneo y su conexión con el puerto y el anillo ferroviario
24/03/2014 Cartagena Alta Velocidad acuerda impulsar los trabajos de redacción del proyecto de la nueva estación ferroviaria
24/03/2014 El PSPV asegura que solo será viable la primera fase del Parque Central
25/03/2014 PSOE y empresarios dicen que Málaga no puede perder los más de 200 millones de la UE para el anillo ferroviario
26/03/2014 La obras del Parque Central de Valencia se iniciarán después del verano
27/03/2014 Empresas exportadoras catalanas aumentan 6,8 % en 2013 y logran nuevo récord
27/03/2014 Pastor confirma a la alcaldesa de Cartagena los planes del AVE para la ciudad portuaria
27/03/2014 Puig asegura que Barcelona será la puerta logística del sur de Europa
28/03/2014 Tarragona constituye un clúster químico de la mano del puerto y del sector
28/03/2014 Fomento invierte 92,4 millones en desarrollar el Corredor Mediterráneo en la Comunitat Valenciana y Cataluña
28/03/2014 Renfe superó los 500.000 viajeros en Alicante en el Corredor Mediterráneo
30/03/2014 Fisas: "PP es el único que puede mantener Cataluña dentro de España y Europa"
30/03/2014 El ancho internacional pincha
02/04/2014 Los pasajeros de trenes de larga distancia del Mediterráneo aumentan un 11 %
03/04/2014 Fabra augura un 2014 "mejor" en turismo con 23,2 millones de visitantes
05/04/2014 Renfe consigue 25.000 nuevos clientes en los trenes de Larga Distancia con origen y destino la ciudad de Murcia
07/04/2014 Fomento reitera que el Corredor Mediterráneo estará en funcionamiento en 2015
08/04/2014 El PSPV dice que el Consell engaña al decir que el Corredor estará en 2015
09/04/2014 Valcárcel critica que Alemania y el Norte de Europa "juegan con trampa" con las infraestructuras para el Sur
09/04/2014 Fabra: Este año se invertirán 232 millones en el Corredor del Mediterráneo
10/04/2014 Fabra subraya el potencial estratégico de la Comunitat en el Mediterráneo
19/04/2014 Programa PPCV pide fondos para Corredor y enlace ferroviario por Cantábrico
20/04/2014 El auge de los corredores
22/04/2014 PSOE pide a Fiscalía que defienda interés público del proyecto de AVE-Granada
23/04/2014 Pezzi (PSOE) ofrece un debate público al alcalde y al PP sobre el AVE en lugar de atacar a los socialistas
25/04/2014 Aprobados 18,6 millones para la alta velocidad en Cataluña y la C.Valenciana
25/04/2014 ACS y Acciona logran obras del AVE a Palencia y del Corredor Mediterráneo por 23,7 millones
25/04/2014 Fomento licita el suministro de traviesas en el tramo del AVE Monforte-Murcia
25/04/2014 Piñero (PSOE): El tercer hilo no es una solución, sino una gran chapuza
26/04/2014 PP: La Comunitat estará conectada con Europa en ancho internacional en 2015
26/04/2014 PSPV acusa a Fomento de "improvisar" en el Corredor ante "silencio" de Fabra
27/04/2014 Adif tapia el túnel de doble boca más largo de Andalucía de un AVE fantasma
27/04/2014 El PP insiste en el corredor central que Europa rechazó
28/04/2014 PP presentará mociones en todos los ayuntamientos para exigir la recuperación del AVE Sevilla-Antequera
28/04/2014 Tremosa ve "alarmante" que el PP incluya el corredor ferroviario central en su programa
29/04/2014 Garre afirma que hay un proyecto "firme" para facilitar la llegada del AVE y el soterramiento
02/05/2014 Císcar dice que el Corredor Mediterráneo entre Castellón y Vandellós tendrá una vía estándar y otra con tercer carril
03/05/2014 Tomey (CHA) subraya que llevará al Parlamento europeo la reapertura del ferrocarril internacional del Canfranc
04/05/2014 Pagazaurtundua, número 2 de UPyD al Parlamento Europeo, se reúne con la Plataforma Pro Soterramiento
04/05/2014 El Corredor Mediterráneo del Gas
05/05/2014 La falta de conexión ferroviaria genera pérdidas de 2,2 millones de euros
05/05/2014 INECA prevé pérdidas de más de 57 millones hasta 2020 si no se conecta el Puerto con el Corredor Mediterráneo
06/05/2014 Fabra asegura que las europeas son "vitales" para el Corredor Mediterráneo
06/05/2014 ERC denuncia que línea Vandellòs-Camp Tarragona se construye en ancho ibérico
06/05/2014 Fomento ejecutará el doble ancho del Corredor Mediterráneo en todo el tramo entre Castellón y Tarragona
06/05/2014 Compromí pregunta sobre el enlace de Alicante con el Corredor Mediterráneo
06/05/2014 Bonig: "Esta es la legislatura del ferrocarril"
06/05/2014 Bonig se muestra orgullosa del Corredor y reivindica la conexión con Aragón
07/05/2014 El PSC quiere aclarar qué ancho de vía tendrá el Corredor del Mediterráneo
07/05/2014 Fomento garantiza el ancho internacional entre Vandellòs y Camp de Tarragona
08/05/2014 El corredor mediterráneo será de ancho mixto entre Tarragona y Castellón
08/05/2014 Bombardier gana un nuevo contrato del Corredor Mediterráneo por 44 millones
09/05/2014 Proponen conectar el Corredor Mediterráneo con el aeropuerto y Elche
10/05/2014 ERC reclama el Corredor Mediterráneo y ve un "escándalo" que el Estado insista en el Central
10/05/2014 El PP catalán acusa a los independentistas de "poner en riesgo" el Corredor del Mediterráneo
11/05/2014 Tiempos diferentes, nuevas infraestructuras
13/05/2014 Comienzan las obras de adaptación de ancho del Corredor en Moncófar-Castellón
14/05/2014 Bonig: Fomento cumple con la Comunitat y el AVE a Castellón llegará para 2015
16/05/2014 Margallo transmite a Cámara Francesa que Corredor Mediterráneo es prioritario
17/05/2014 Iberpotash lamenta la tardanza en desarrollar el Corredor Mediterráneo
18/05/2014 El Consell entrega 80 millones de fondos europeos Para Parque Central y Avant
19/05/2014 Calabuig exige a Barberá que defienda el eje pasante en el Parque Central
19/05/2014 El Consell entrega 80 millones a Adif para el AVE en Alicante y el Parque Central de Valencia
19/05/2014 En el 2015, el corredor mediterráneo
20/05/2014 Paterna propone un proyecto para unir la ciudad con el Corredor Mediterráneo
20/05/2014 Sebastià defenderá la conexión Corredor mediterráneo-puerto de Alicante
21/05/2014 Elecciones europeas: Tremosa defiende que un Estado catalán construiría más rápido el corredor mediterráneo
21/05/2014 Camacho ve a soberanistas sin influencia para impulsar corredor mediterráneo
21/05/2014 Pastor llama a trabajar juntos para pelear por los fondos del Corredor Mediterráneo
22/05/2014 CiU pedirá a Pastor concretar un calendario de obras para el Corredor del Mediterráneo

27/05/2014 El aeropuerto de Castellón recibirá este año su primer vuelo comercial
28/05/2014 Pastor garantiza que las vías del Corredor Mediterráneo tendrán ancho internacional pero evita cerrar plazos
28/05/2014 Pastor elude fijar fecha para acabar el corredor ferroviario del Mediterráneo
28/05/2014 CiU lamenta la falta de respuesta del Gobierno sobre el corredor del Mediterráneo
29/05/2014 CiU apremia a Pastor sobre el corredor mediterráneo
30/05/2014 Fomento adjudica por 98 millones tramo Corredor Mediterráneo Vandellòs-Camp
03/06/2014 El Gobierno admite que habrá que modificar proyectos del Corredor Mediterráneo aunque no volver a licitarlos
04/06/2014 Mercabarna pide agilizar Corredor Mediterráneo para ayudar a exportar
04/06/2014 Puertos del Estado llama a reducir costes de transporte para competir en el exterior
04/06/2014 Mas inaugura el SIL e insiste en el corredor mediterráneo
05/06/2014 Frente de Cataluña y Andalucía para pedir al Gobierno cumplir plazos del Corredor Mediterráneo
06/06/2014 Catalunya y Andalucía instan a no demorar más el corredor mediterráneo
07/06/2014 Renfe refuerza con 8.000 plazas los trenes AVE-Larga Distancia que enlazan Madrid, Zaragoza y Valencia con Barcelona
09/06/2014 Fomento inicia trámite para aumentar capacidad línea Castellbisbal-Martorell
09/06/2014 Sixte Cambra niega que el soberanismo afecte a las inversiones en el Port
11/06/2014 Llorca reconoce "defectos importantes" en el sistema logístisco de España, en especial en el ferrocarril
12/06/2014 Antonio Sevilla es nombrado presidente de la Autoridad Portuaria de Cartagena
17/06/2014 Gay de Montellà prevé buenos retornos para economía con corredor mediterráneo
17/06/2014 Gobierno alerta Corredor Mediterráneo puede tener algunos cuellos de botella
17/06/2014 Adif avanza en la conexión del AVE Madrid-Elche-Murcia
17/06/2014 FCC gana un contrato en el Corredor Mediterráneo por 98,6 millones de euros
18/06/2014 El puerto de Algeciras roza los dos millones de teus hasta mayo y un tráfico total de 40,8 millones de toneladas
19/06/2014 Operadores, Generalitat y puertos piden un corredor mediterráneo sin retrasos
19/06/2014 Frente portuario de Barcelona y Tarragona para mejorar conexiones del Corredor Mediterráneo con Francia
19/06/2014 Vila lamenta que Corredor Mediterráneo haya costado "sangre, sudor y lágrimas
20/06/2014 Adif licitará electrificación entre Corredor Mediterráneo y AVE a Barcelona
20/06/2014 Cecot, contraria al Fondo de Accesibilidad para los puertos previsto por Fomento
21/06/2014 Pro AVE anuncia para 2015 el ancho europeo para mercancías en la Comunitat
24/06/2014 Andrés Ayala (PP): "el soterramiento de las vías del AVE por Murcia es ya una realidad"
27/06/2014 Adif saca a concurso obras de distintos corredores AVE por 153,5 millones de euros
27/06/2014 Fomento dedica 39 millones a un tramo del Corredor entre Valencia y Vandellós
29/06/2014 Catalunya, España y Europa se juegan
29/06/2014 El Corredor del Mediterráneo es el motor para iniciar un nuevo ciclo
30/06/2014 El Asphalt Eagle atraca en el Puerto de Tarragona y carga 36.000 toneladas de betún
30/06/2014 Sevilla asume la presidencia del Puerto de Cartagena con el reto inmediato de conectar Escombreras con el ferrocarril
30/06/2014 Siim Kallas: "En Europa los cambios de bando no se olvidan"
03/07/2014 Un corredor chino
07/07/2014 Los empresarios valencianos denuncian ninguneo y discriminación del Gobierno
09/07/2014 Aviso de las patronales valencianas: "Catalunya es nuestro mejor cliente"
14/07/2014 El CZFB consolida su crecimiento y registra un beneficio de 11 millones hasta junio
21/07/2014 ADIF licita las traviesas de dos tramos del Corredor por 11,8 millones
22/07/2014 Puerto Tarragona inaugura el muelle de la Química con inversión 70 millones
22/07/2014 Los empresarios valencianos exigen a Fomento una inversión del 10,7 % en 2015
22/07/2014 El PSPV lleva al Congreso las reivindicaciones de inversión en infraestructuras de los empresarios valencianos
24/07/2014 La inversión estatal en infraestructuras cae un 50% en una década en Catalunya, según la Cámara
24/07/2014 Valcárcel aborda con Barroso el futuro de los fondos de cohesión y la red transeuropea de transportes
25/07/2014 Adif licita un 'macrocontrato' de mantenimiento de instalaciones de líneas AVE de 342 millones
25/07/2014 La inversión de Fomento en Catalunya cae el 71%
26/07/2014 Bonig: Sorprende que algunos empresarios callaran antes y ahora reivindiquen
28/07/2014 Autoridad Portuaria de Algeciras reprocha al Gobierno el "agravio" con Valencia en inversiones ferroviarias
30/07/2014 Fomento inicia los trámites ambientales de la conexión ferroviaria en Penedès
31/07/2014 Bonig insiste en que el Corredor Mediterráneo va "a buen ritmo" para llegar a Castellón y Valencia en 2015
06/08/2014 Los empresarios recuerdan que llevan mucho tiempo con sus reivindicaciones
11/08/2014 Bellver acusa a Puig de perder "la memoria política" en infraestructuras
13/08/2014 Signes: "Las inversiones en infraestructuras han caído un 61 % con el PP"
13/08/2014 Empresarios gerundenses piden más apoyo del Estado para el Corredor Mediterráneo
22/08/2014 Plataforma prosoterramiento de Murcia asegura que el Ayuntamiento les ha engañado ya que el AVE llegará en superficie
09/09/2014 Crespo afirma que el anuncio de Pastor demuestra el compromiso del Gobierno por el AVE a Almería
09/09/2014 El PSOE impulsa en Lorca un frente común Murcia-Almería para la finalización del AVE
13/09/2014 La Comunidad muestra su satisfacción por los más de 137 millones aprobados ayer para la llegada del AVE
14/09/2014 La Región lidera y coordina el diseño de estrategias sobre la Red Transeuropea
17/09/2014 Cepyme denuncia que el puerto de Alicante se queda fuera del Corredor Mediterráneo y no habrá enlace
17/09/2014 España insistirá en financiación comunitaria para proyectos ferroviarios
18/09/2014 Ferrmed cree que construir un 'tercer carril' provisional en Tarragona sería un "contrasentido"
18/09/2014 Gobierno inicia los trámites para licitar el tramo Pulpí-Cuevas de Almanzora
19/09/2014 Ballesteros justifica la provisionalidad del tercer carril porque "no se puede esperar diez años" la línea Reus-Roda
22/09/2014 Bonig: PP defenderá infraestructuras básicas para la competitividad empresas
26/09/2014 El CZFB busca un socio en China para hacer del polígono industrial un polo logístico internacional
26/09/2014 El Consell confía en que el Corredor Mediterráneo esté en Presupuestos Estado
28/09/2014 Murcia lidera el grupo intermediterráneo sobre transporte de la Conferencia de Regiones Periféricas Marítimas

29/09/2014 Renfe negocia una alianza con Deutsche Bahn para las mercancías
30/09/2014 ADIF presupuesta 107 millones para el AVE con Murcia y 51 millones para Acuamed
30/09/2014 Adif invertirá más de 214 millones de euros en la Comunitat en 2015
30/09/2014 El Estado presupuesta 120 millones para desarrollar el Corredor Mediterráneo en la Comunitat en 2015
30/09/2014 Fomento publicará en octubre condiciones para licitar corredor Mediterráneo
01/10/2014 Fomento del Trabajo critica que caiga la inversión real en Catalunya y la ve insuficiente
01/10/2014 La Cámara de Tarragona dice que la inversión en el Corredor Mediterráneo "calma" su retraso
01/10/2014 Ingenieros y empresarios ven "imposible" que las obras del tercer hilo del Corredor estén en 2015
01/10/2014 El PSC cree que los 300 MEUR de inversión ferroviaria en Tarragona son "una mentira"
01/10/2014 El PP, a favor de reclamar al Gobierno de España las infraestructuras incluidas en el decálogo de los empresarios
02/10/2014 Valencia solicitará financiar su transporte público con un contrato-programa
02/10/2014 PSOE critica que la paralización del soterramiento del tren del puerto provoque la pérdida de carga de trabajo
02/10/2014 Fabra: "Seguiremos trabajando para que el Gobierno cumpla con lo que se comprometió con la Comunitat"
02/10/2014 Los alcaldes de la alta velocidad viajan en autocar
03/10/2014 El PP se abstiene en una moción sobre mejoras ferroviarias
03/10/2014 La química pide al Gobierno que mantenga los plazos del Corredor Mediterráneo
03/10/2014 El corredor mediterráneo no alcanzará Valencia en el 2015
05/10/2014 Urge el corredor mediterráneo
06/10/2014 IU-CA pide a PP que abandone su "actitud indigna" de "palmero" del Gobierno y defienda el desarrollo ferroviario andaluz
07/10/2014 Pastor dice que las peticiones de Mas sobre infraestructuras están ya en los Presupuestos
07/10/2014 Inversiones erre que erre
09/10/2014 Fomento apuesta en Bruselas por impulsar la red ferroviaria, los nodos logísticos y los puertos
09/10/2014 Una manifestación critica en Valencia el "autoritarismo" de Madrid y el discurso "del miedo" de Fabra
09/10/2014 Fabra y empresarios se reunirán con Ana Pastor por el Corredor Mediterráneo
10/10/2014 Ferrmed expondrá a autoridades europeas el retraso del eje del Mediterráneo
10/10/2014 Representantes políticos y empresariales del territorio, durante la jornada del Corredor Mediterráneo organizada por la Cepta en Tarragona
12/10/2014 Catalunya busca financiación de la UE para el tren de mercancías
12/10/2014 Los puntos negros
13/10/2014 Una estudiante de UPCT recomienda Los Camachos y Roche para la zona de almacenamiento de Cartagena con y sin macropuerto
14/10/2014 Fabra: "Alicante, Valencia y Castellón estarán conectadas por AVE en 2015"
14/10/2014 La ministra de Fomento comprobará en Valencia que las obras del AVE avanzan
14/10/2014 Cierval destaca el compromiso de Fomento de concluir tercer carril a finales del 2015
14/10/2014 Ministra de Fomento visitará Valencia para comprobar obras AVE acabarán 2015
15/10/2014 Pastor garantiza a Valencia el corredor mediterráneo
16/10/2014 Ferrmed hace un informe sobre problemas de adaptación del ancho del Corredor
17/10/2014 CCOO y UGT exigirán en Algeciras financiación para el corredor de mercancías
17/10/2014 Sindicatos se movilizan el 24 para que la provincia no quede excluida del corredor de mercancías europeo
17/10/2014 El Gobierno regional defiende que el proyecto del AVE licitado por Fomento se apoya sobre la base del protocolo de 2006
21/10/2014 Soria explicita el apoyo del Gobierno al 'clúster' químico de Tarragona
21/10/2014 La patronal afirman ante Rajoy que "no va a renunciar bajo ningún concepto" a la doble vía en el AVE
23/10/2014 Fabra asegura en 2015 la Comunitat será la primera autonomía con sus capitales de provincia unidas por AVE
23/10/2014 En infraestructuras, es la hora de la "inteligencia"
24/10/2014 Aplazar los 426 millones, cumplir la DAT, el Corredor Mediterráneo y el Plan de Empleo, en las enmiendas de PSOE-A
24/10/2014 El corredor mediterráneo o los sueños de verano
25/10/2014 Mediterráneo con gas
27/10/2014 ICV presenta enmienda que prevé inversiones infraestructuras en más de 3,2 ME
27/10/2014 La Cámara de Barcelona critica que el Gobierno central no prioriza los corredores de la UE
27/10/2014 La Cambra denuncia que el Corredor Mediterráneo recibe sólo 25% de la inversión en ferrocarril
28/10/2014 La Cambra ve baja la inversión en el corredor mediterráneo
30/10/2014 Crespo destaca que el Gobierno prevé destinar 728 millones de Feder al Corredor Mediterráneo Central en Andalucía
30/10/2014 El PSOE reclama al Gobierno impulsar el corredor ferroviario por Andalucía
30/10/2014 El Puerto de Barcelona pide más libertad de gestión y de tarifas para ser más competitivo
30/10/2014 Más trenes europeos
31/10/2014 Elecnor electrificará la conexión del Corredor Mediterráneo con el AVE a Barcelona por 15,7 millones
04/11/2014 UPyD critica que los PGE "dejen de lado dos proyectos vitales" como el Corredor Mediterráneo o la variante de Camarillas
06/11/2014 PSRM presenta enmiendas a los Presupuestos porque olvidan infraestructuras necesarias para la salida de la crisis
06/11/2014 Los mayores portacontenedores del mundo ya pueden operar en Algeciras
10/11/2014 El Puerto de Barcelona prevé una caída de un 8% de cruceristas pero volverá a récord en 2016
11/11/2014 Fomento asegura que trabajan para el desarrollo del Corredor Mediterráneo en Catalunya
11/11/2014 Machado (Ford) recomienda no caer en la "complacencia" para seguir atrayendo inversiones
11/11/2014 Adif inicia los trabajos para el tercer carril en la estación de Nules
11/11/2014 Arranca esta semana o la próxima el proceso de licitación del Ave de Levante
13/11/2014 AVA pide a Fabra que defienda en Madrid el Corredor Mediterráneo
16/11/2014 El Puerto de Tarragona prevé tráficos de 30 toneladas y un beneficio de 5 millones este 2014
17/11/2014 PSOE afirma que pedir una prórroga sobre el anillo ferroviario pondría en "riesgo" el proyecto y la inversión
17/11/2014 España confía en el plan de Juncker para potenciar infraestructuras
17/11/2014 Doce empresas solicitan 70 surcos en los corredores Atlántico y Mediterráneo
18/11/2014 Gobierno incluye tramo Pulpí-Almería Corredor Mediterráneo en petición Feder

18/11/2014 Pastor pondrá la primera piedra de los accesos viarios al Puerto de Barcelona en diciembre
18/11/2014 El PSOE urge al Gobierno a solicitar ayudas europeas para terminar el AVE
19/11/2014 Junta pide en Bruselas la ejecución completa de los corredores Atlántico y Mediterráneo en Andalucía
20/11/2014 Bonig se ha reunido con empresarios autónomos para escuchar propuestas
20/11/2014 Generalitat da prioridad a conexión empresarial del Corredor Mediterráneo
20/11/2014 La Consejería de Fomento lleva a Bruselas los proyectos prioritarios de la Región en el Corredor Mediterráneo
20/11/2014 Empresarios de Andalucía, Murcia y Alicante se reúnen el lunes para reivindicar el Corredor del Mediterráneo
20/11/2014 Fabra: "los buenos datos del Puerto de Castellón reflejan la recuperación"
22/11/2014 Un país de pasajeros
23/11/2014 Crespo pide a PSOE que no "intoxique" y "reme en la misma disposición que el Gobierno" con respecto al AVE
24/11/2014 PP y PSOE piden en Senado mejorar la comunicación transfronteriza con Francia
24/11/2014 Patronales de Andalucía, Murcia y Alicante se alían para exigir la plena ejecución del Corredor Mediterráneo
24/11/2014 Patronales del sureste piden a Fomento plazos e inversión para el Corredor
24/11/2014 Empresarios Murcia, Andalucía y Valencia unen defensas corredor Mediterráneo
26/11/2014 Bonig asume que el Corredor Mediterráneo podría retrasarse seis meses
26/11/2014 Empresarios acusan a Ana Pastor de falta de presupuesto para la ejecución del Corredor Mediterráneo
26/11/2014 Los empresarios exigen la ejecución del Corredor Mediterráneo en los plazos previstos
26/11/2014 Empresarios valencianos advierte de que retrasar el Corredor Mediterráneo a 2020 encarecerá los costes un 37%
27/11/2014 Fomento mantiene su compromiso con el Corredor Mediterráneo y vincula ritmo de obra a la capacidad de comprar material
27/11/2014 Presidente de Cierval ve bien que se continúe presionando para el Corredor
27/11/2014 Las cementeras catalanas piden más obra pública y mejoras energéticas
28/11/2014 Adif adjudica dos contratos del tramo de AVE entre Monforte y Murcia
28/11/2014 Adif invierte 162 millones para impulsar la conexión de Elche, la Vega Baja y Murcia a la red de alta velocidad
28/11/2014 Fomento adjudica por 29,6 millones obras para el sistema ERTMS en el tramo Valencia-Vandellós del Corredor Mediterráneo
28/11/2014 Català: podríamos aceptar retrasos puntuales pero no extraordinarios
01/12/2014 El CZFB prevé 2,8 millones de beneficio en 2015 e invertir 24 millones en dos años
01/12/2014 Adif Alta Velocidad invierte 10,8 millones en cambiador de ancho en La Encina
01/12/2014 El PP presenta cinco enmiendas a los PGE con ayudas para damnificados de Lorca, la regeneración de Portmán y el AVE
09/12/2014 Cooperativas agrarias y Fepex aseguran que sin el corredor mediterráneo se "dañaría de muerte" la economía productiva
09/12/2014 Pastor asegura que, si fuera por presupuesto, el Corredor Mediterráneo estaría listo en 2016
09/12/2014 Ingenieros industriales y Ferrmed reivindicarán el Corredor en una jornada
09/12/2014 España pide 53.000 millones a la UE para proyectos de energía y transporte
09/12/2014 Economistas defienden mayor capacitación técnica de presidentes de puertos
12/12/2014 El AVE y la ampliación del Puerto entre los asuntos que han tratado Barreiro y Bernabé en un encuetro
12/12/2014 Ascer tacha de "chapuza" el proyecto actual del Corredor Mediterráneo
13/12/2014 El PSPV insta a Pastor a comprometerse con el Corredor Mediterráneo
14/12/2014 Murcia interviene como líder del Grupo de Transportes en la reunión de la CIM en Marsella
15/12/2014 Pastor destaca una inversión de 1.359 millones para el Corredor Mediterráneo
15/12/2014 Ford aumenta un 27 % el uso del tren durante 2014 para transportar mercancías
15/12/2014 CEA, UGT y CCOO avalan las peticiones de Susana Díaz ante Rajoy para incluir proyectos dentro del Plan Juncker
15/12/2014 Pastor destaca una inversión de 1.359 millones para el Corredor Mediterráno y la llegada del AVE a Castellón en 2015
15/12/2014 Fotografía facilitada por la Generalitat valenciana de la ministra de Fomento, Ana Pastor,iz., acompañada por el presidente de la Comunidad Valenciana, Alberto Fabra,d, durante la visita a las obras del Corredor Mediterráneo en la Comunidad Valenciana
16/12/2014 Asociación Empresarial quiere un coordinador único para Corredor Mediterráneo
16/12/2014 La Cámara de Comercio de Reus denuncia "parálisis" en las infraestructuras
16/12/2014 Ferrmed señala que el Corredor Mediterráneo no llegará a Valencia antes de finales de 2016
16/12/2014 Ferrmed propone a Fomento un coordinador único para el Corredor Mediterráneo
17/12/2014 Fomento asegura a los empresarios que el AVE Almería-Murcia contará con doble vía aunque no inicialmente
17/12/2014 Fepex:Corredor mediterráneo de mercancía favorecería competitividad hortícola
18/12/2014 El tráfico en el puerto de Castellón crece un 12% en 2014
23/12/2014 La Cámara de Comercio de Girona reclama conectar al ancho europeo el centro intermodal del Far-Vilamalla
25/12/2014 El alcalde de Almería afirma que la provincia tendrá obras del AVE en 2014 en el tramo entre Vera y Pulpí
01/01/2015 El AVE llegará a diez ciudades durante 2015, entre ellas Granada y Cádiz
02/01/2015 La Cámara de Barcelona propone un comité de rutas para el Corredor Mediterráneo como el de El Prat
15/01/2015 Moragues: el Corredor Mediterráneo ahorrará 3 días en transporte mercancías
16/01/2015 El Gobierno autoriza las obras de la conexión del Corredor Mediterráneo con Andalucía por 71 millones
16/01/2015 Licitados más de 86 millones para el tramo de alta velocidad Murcia-Almería
20/01/2015 La llegada del AVE y el incremento de plazas hoteleras, esenciales para ser 'Puerto Home'
23/01/2015 PSOE: Informe de Corredor deja a Granada fuera de grandes flujos de pasajeros
23/01/2015 Bonos europeos para el corredor mediterráneo
26/01/2015 Pedro Sánchez se compromete a reformar el sistema de financiación y a impulsar el Corredor Mediterráneo
26/01/2015 El Puerto de Castellón plantea ampliar su dársena sur como reto de futuro
27/01/2015 La Generalitat propone crear una oficina de coordinación del Corredor Mediterráneo
27/01/2015 Ferrmed urge a España y Francia a acabar en Corredor Mediterráneo en 2017
27/01/2015 Ferrmed lamenta los retrasos en el Corredor Mediterráneo y exige que llegue hasta Almería en 2017
28/01/2015 Adif inicia las obras de renovación de vía en el tramo Valencia-Sagunto
29/01/2015 Adif inicia las obras de renovación de vía en el tramo Valencia-Sagunto
30/01/2015 Fomento licita las obras del tramo entre Pulpí y Cuevas del Almanzora del AVE Almería-Murcia por 86,2 millones
31/01/2015 Los empresarios piden a Montoro "un empujón" a las infraestructuras
01/02/2015 El PSOE propone que el AVE a Asturias y el Corredor Mediterráneo concurran a la financiación europea

01/02/2015 Fomento formaliza la petición de fondos europeos para la Zona de Actividades Logísticas de Murcia
05/02/2015 El Gobierno de Rajoy priorizará el Corredor Mediterráneo, según empresarios
05/02/2015 Rajoy ve clave en la recuperación a Ford, que avanza más producción en España
10/02/2015 El Senado aprueba debatir los planes de inversión españoles del Plan Juncker
10/02/2015 Fomento se reunirá con Tarragona para cerrar la reforma de la estación de tren
13/02/2015 PSOE urge la reclamación de fondos CEF para el AVE y que el puerto entre en el Corredor Mediterráneo
14/02/2015 Candidatos PSOE Valencia y Barcelona apuestan por fortalecer eje mediterráneo
18/02/2015 Cataluña y Fomento desbloquean un paquete de obras pendientes
18/02/2015 Fomento invertirá 6,2 millones de euros en la estación de tren de Tarragona
19/02/2015 El tren de Vic recupera el proyecto de doble vía
19/02/2015 Campaña para mantener la línea hasta Cambrils y Salou
20/02/2015 El reto de atraer a las 200.000 autocaravanas que atraviesan el Mediterráneo
20/02/2015 La Generalitat pide un tercio del plan Juncker para el ferrocarril
22/02/2015 Nebot (UPyD-Murcia) se compromete a una línea férrea que pase por El Altet
22/02/2015 UPyD: "Es ineludible la modernización de la red de cercanías mediante el desdoblamiento y la electrificación"
23/02/2015 Santi Vila confía en el "grado de compromiso del Estado" para desencallar infraestructuras
24/02/2015 Adif distribuye traviesas de ancho mixto en el tramo Sagunto-Moncófar
25/02/2015 Bonig defiende la unión del Corredor Mediterráneo con el Cantábrico
28/02/2015 PSPV Castellón viajará a Bruselas para reivindicar el Corredor Mediterráneo
02/03/2015 Secretario Estado de Infraestructuras niega que se invierta poco en Cataluña
04/03/2015 Jiménez Barrios recalca la necesidad del ferrocarril para Algeciras
04/03/2015 Junta considera que el Campo de Gibraltar ha de tener "voz propia" en la Inversión Territorial Integrada
05/03/2015 Barcelona abordará el desarrollo del eje Lyon-Madrid del Corredor Mediterráneo
06/03/2015 Fomento muestra su apoyo al Gobierno regional para impulsar la ZAL y la Terminal Logística Intermodal de Murcia
10/03/2015 Pastor subraya que Fomento destinará 5.000 millones de euros al Corredor Mediterráneo en esta legislatura
11/03/2015 Fomento prevé que las obras de la conexión Algeciras-Bobadilla estén ejecutadas para 2020
12/03/2015 Junta ofrece a Zona Franca y Ayuntamiento de Algeciras su integración en la Red Logística de Andalucía
12/03/2015 Vila sitúa el paso por los Pirineos como reto para el Corredor Mediterráneo
12/03/2015 Thales y Bombardier logran un contrato del Corredor Mediterráneo por 29,6 millones
13/03/2015 Fomento pide a la UE financiación para el tramo aragonés del corredor ferroviario mediterráneo
15/03/2015 Presidente Puerto Barcelona cree que Estado tiene actitud recentralizadora
18/03/2015 Lleida creará un lobby para impulsar el Corredor Mediterráneo de mercancías
18/03/2015 Detalle de las traviesas del futuro corredor mediterráneo en L'Hospitalet de l'Infant
18/03/2015 Vila prevé que en 2016 se pondrá en servicio el corredor mediterráneo entre Vandellòs y Tarragona
19/03/2015 El Parlament exige al Gobierno acabar el Corredor Mediterráneo entre Tarragona y Vandellós
19/03/2015 Parlament pide acabar el Corredor Mediterráneo y liberar peajes en Tarragona
22/03/2015 La conexión de fuente San Luis-San Isidro dará servicio a 130.000 usuarios
22/03/2015 Pastor anuncia reunión tripartita para ver propuestas viables a eje pasante
26/03/2015 Adif Alta Velocidad inicia adaptación ancho internacional en Sagunto-Moncófar
27/03/2015 Más de 18,5 millones para la conexión del AVE entre Elche, Vega Baja y Murcia
27/03/2015 Patronal valenciana: "El corredor mediterráneo no se hace por falta de voluntad"
27/03/2015 Fomento pide 864 millones a la UE para infraestructuras de transporte
01/04/2015 Los empresarios de Aragón y Valencia reclaman la modernización de la línea ferroviaria Zaragoza-Teruel-Sagunto
07/04/2015 Blanco: Los valencianos sufrimos infrafinanciación y déficit de inversiones
08/04/2015 Lajarín (PSRM) cree que C's no ha tenido en cuenta los impactos "negativos" de recortar en el AVE
10/04/2015 Rivera admite que una infraestructura se puede hacer por "justicia social" pero cree que debe explicarse
14/04/2015 Fomento justifica el retraso del C.Mediterráneo en "acertar" con el proyecto
16/04/2015 El PSOE e IU impulsarán iniciativas en el Congreso a favor de las infraestructuras
18/04/2015 Rajoy promete a los murcianos el decreto de la sequía y el AVE
19/04/2015 Murcia participa en actividades en materia de transportes en la Comisión Intermediterránea de la CRPM
21/04/2015 El Baix Penedès quiere captar inversión extranjera con la logística
21/04/2015 Puig: "Ford es un ejemplo de lo que debería ser el futuro de la Comunitat"
22/04/2015 El Corredor Mediterráneo aumenta un 15 % su oferta de capacidad para 2016
22/04/2015 Fabra: el PPCV sí que apuesta por el AVE frente a quien "nos quiere relegar"
22/04/2015 Joaquín López (PSOE): "Las infraestructuras son la gran estafa del PP"
23/04/2015 IU cree que la provincia "necesita una gran revolución en infraestructuras" y llama a la movilización
23/04/2015 El sector de automóvil ahorraría 500 millones al año mejorando la logística
24/04/2015 Fomento destina 32,4M a protección acústica y montaje de vía Monforte-Murcia
24/04/2015 Novo anuncia que las obras del Parque Central comenzarán "como máximo" en diez días
30/04/2015 Pedro Antonio (PP) apoya las reivindicaciones de empresarios, "irrenunciables" para Murcia
30/04/2015 El PSOE reclama más inversión para los corredores ferroviarios en Andalucía
30/04/2015 PSOE-A critica que el Gobierno reconoce que "margina y machaca" a Andalucía al no invertir en corredores ferroviarios
30/04/2015 (AV) El AVE llegará a finales de año y la oferta de viajes de trenes a Madrid será de seis al día y durará 2,20 horas
03/05/2015 Trias quiere que el delegado del Consorcio de Zona Franca dependa del Govern
05/05/2015 El PP se propone crear 100.000 empleos y que Murcia sea el espacio con más libertad económica del Mediterráneo
06/05/2015 Nebot (UPyD): "Corredor Mediterráneo, aeropuerto y El Gorguel, claves en los próximos 10 años"
07/05/2015 Garre destaca la fortaleza del sector del transporte y su contribución a la economía con una flota de 12.000 vehículos
08/05/2015 Pablo Iglesias y el corredor mediterráneo
10/05/2015 La apuesta y el ejemplo de Seat

Annexe 9
Caricatures sur le corridor méditerranéen et l'AVE

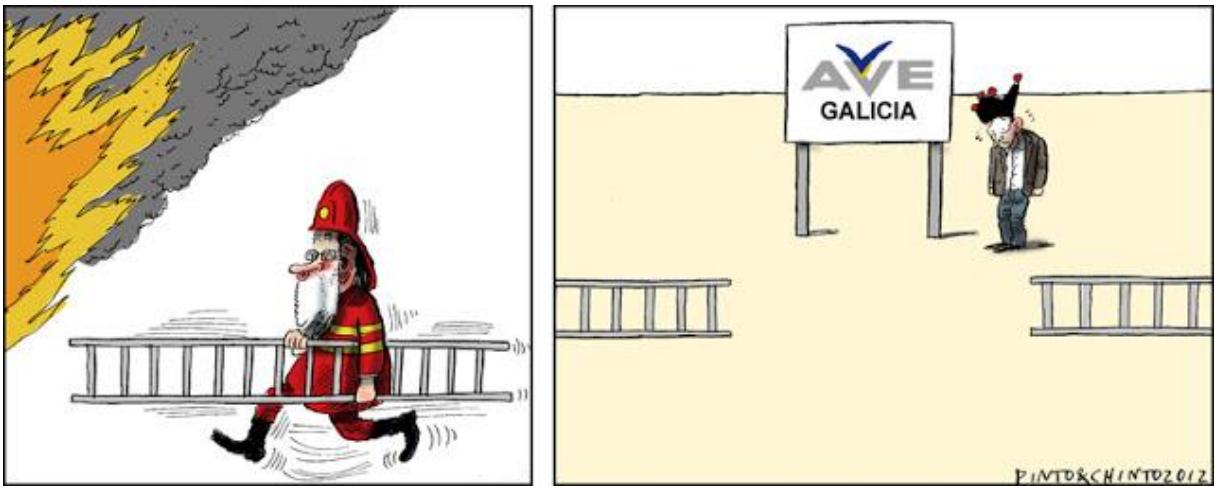


Figure 82- La grande vitesse en Galice

Source : Zona Mileurista[985]

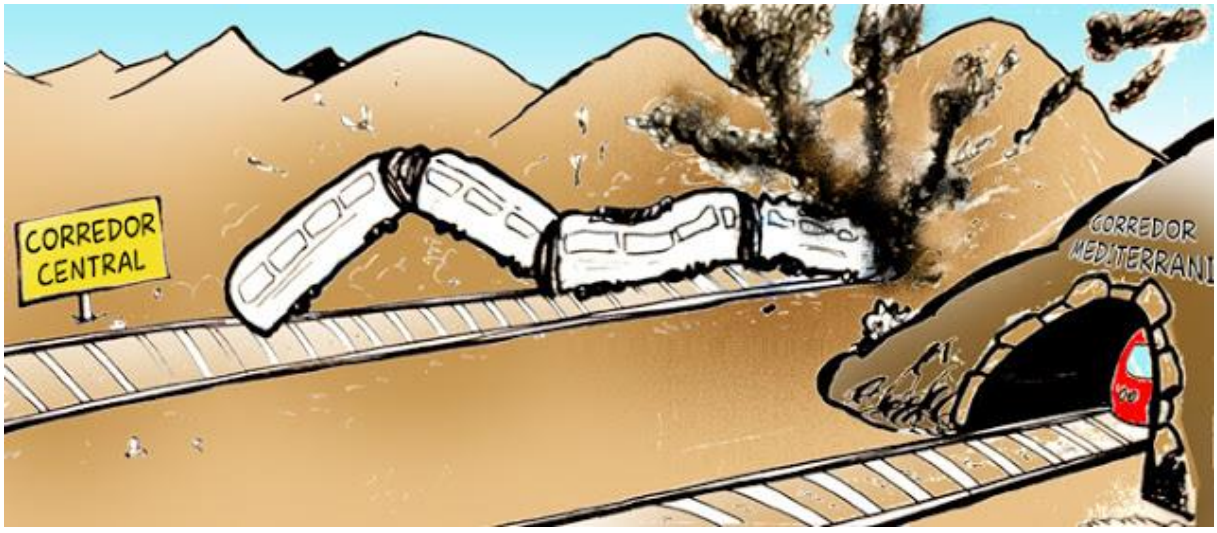


Figure 83- Échec du corridor central

Source : Zona mileurista[986]

[985] APU, « La Zona Mileurista », art cit.
[986] APU, « La Zona Mileurista », art cit.

Figure 84- Tracé du corridor méditerranéen

Source : Spanien Kaputt[987]
« - Ca y est le corridor méditerranéen vers l'Europe est prêt… »

[987] *ESPAÑA beneficia MADRID*, https://spanienkaputt.wordpress.com/category/espana-beneficia-madrid/, (consulté le 22 août 2015).

Annexe 10
Enquête auprès des étudiants

Nombre: ……..……..
Edad: ……...
Universidad: ……...
Curso: ……...

Cuestionario sobre el Corredor Mediterráneo

Este cuestionario no es una prueba de conocimientos, ni una tarea universitaria. Se trata de una participación benévola a mi trabajo de tesis doctoral sobre el corredor mediterráneo. Al contestar, me permites colectar datos que utilizaré de manera **anónima** para estadísticas y análisis y que formarán parte íntegra de mis resultados de investigación.

Para que estos resultados sean relevantes, es preciso que leas con mucha atención las preguntas y las contestes con claridad, procurando darme con la mayor sinceridad tu propia visión de las cosas.

Si quieres conocer más datos sobre mi investigación y la metodología y resultados de mi trabajo, ¡no dudes en contactarme: eloise.libourel@enpc.fr!

PARTE 1

Antes de hacerte preguntas concretas, me gustaría saber cuál es tu representación personal del corredor mediterráneo. Te propongo dibujar con toda libertad un mapa mental o un esquema.

¿Qué es para ti el corredor mediterráneo? Dibújamelo (para eso puedes usar el respaldo de la hoja u otra hoja).

Nombre: ……..……..
Edad: ……...
Universidad: ……...
Curso: ……...

PARTE 2

Esta parte consta de preguntas más directivas que deberás contestar eligiendo entre las propuestas o escribiendo tu propio comentario. Por favor respeta las restricciones en el número o tamaño de las respuestas. Es preciso contestarlas en el orden.

Responde las preguntas siguientes **según lo que tú piensas más adecuado**.

1. ¿Qué breve definición podrías dar del corredor mediterráneo?

……
……
……
……

2. Te parece que el corredor mediterráneo es mayoritariamente (**1 sola respuesta**) :

   - □ un proyecto
   - □ una realidad

3. Entre las palabras siguientes, ¿cuáles te parecen más adecuadas para hablar del corredor mediterráneo? (**puedes elegir varias respuestas**)

   - □ Objeto político
   - □ Vertebración
   - □ Eje europeo
   - □ Eje de transportes
   - □ Lobby
   - □ Región metropolitana
   - □ Alta velocidad
   - □ Cooperación
   - □ Turismo
   - □ Industria
   - □ Corrupción
   - □ Ciudades medias
   - □ Globalización
   - □ Autonomía
   - □ Cooperación en el Mediterráneo

4. El corredor mediterráneo se puede percibir como perteneciente a distintos campos. ¿En cuál de los siguientes lo clasificarías? (**1 sola respuesta**)

   - □ Política
   - □ Economía
   - □ Urbanismo
   - □ Transporte
   - □ Integración europea
   - □ Organización del territorio

5. ¿Cuáles provincias te parecen ser parte del corredor mediterráneo? (**márcalas en el mapa eligiendo todas las que te parezcan relevantes**)

6. Entre las siguientes ciudades, ¿cuáles te parecen tener posición de nodos en el corredor mediterráneo? (**elige todas las que te parezcan relevantes**)

☐ Alicante	☐ Madrid	☐ Huelva
☐ Valencia	☐ Cádiz	☐ Guadalajara
☐ Barcelona	☐ Cartagena	☐ Valladolid
☐ Tarragona	☐ Murcia	☐ Bilbao
☐ Sevilla	☐ Teruel	☐ Córdoba
☐ Málaga	☐ Cuenca	☐ Burgos
☐ Zaragoza	☐ Girona	☐ Jaén
☐ Lérida	☐ Figueras	☐ Castellón
☐ Albacete	☐ Almería	☐ Huesca

7. Según tu opinión, ¿cuáles son los principales objetivos del corredor mediterráneo?

……
……
……
……

8. Varios grupos de intereses actúan en torno al corredor mediterráneo. ¿Qué lobbies conoces como asociados al corredor mediterráneo? (**por favor, selecciona únicamente los que realmente conoces**)

☐ Ferrmed	☐ EU Core Net Cities
☐ Business Eumed	

9. Según tu opinión, ¿cuáles serían los principales actores del corredor mediterráneo?

……
……
……
……

10. A tu parecer, ¿cuál podría ser la máxima extensión del corredor mediterráneo (de dónde a dónde)?

……
……

11. ¿Qué clase de efectos piensas que podría tener la realización del corredor mediterráneo?

……
……
……
……

12. Según tu opinión, ¿cuál fue el papel principal del gobierno central a propósito del corredor mediterráneo? (**dos respuestas máximo**)

- □ Decisión política a favor del corredor mediterráneo
- □ Financiación
- □ Efecto negativo
- □ Conexión con la Comisión europea
- □ Ninguno

13. ¿Qué papel te parece ser el de la Unión europea en el corredor mediterráneo? **(2 respuestas máximo)**

- □ Impulsión
- □ Freno
- □ Financiación
- □ Decisión política
- □ Mercado para productos españoles
- □ Obligaciones normativas
- □ Ninguno

14. Lo que sabes del corredor mediterráneo, lo sabes:

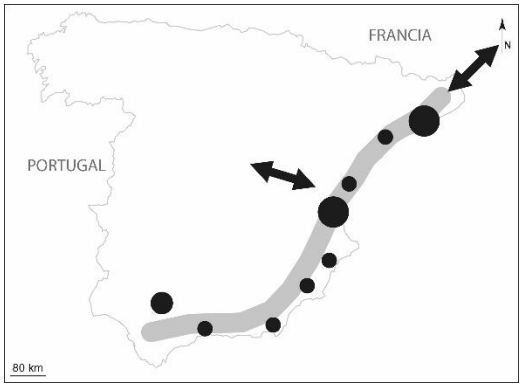
- □ Por las clases en la universidad
- □ Por los medios de comunicación
- □ Otros

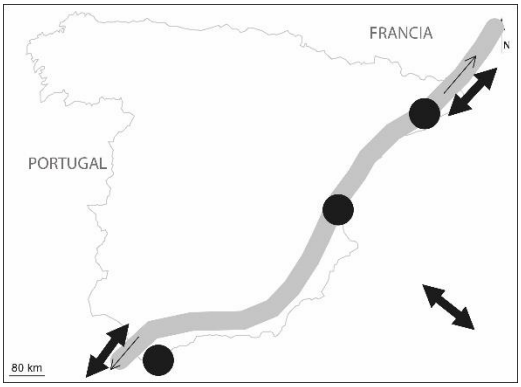
Nombre: ……..……..
Edad: ……...
Universidad: ……...
Curso: ……...

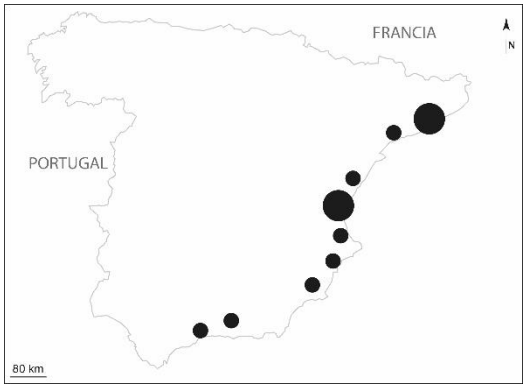
PARTE 3

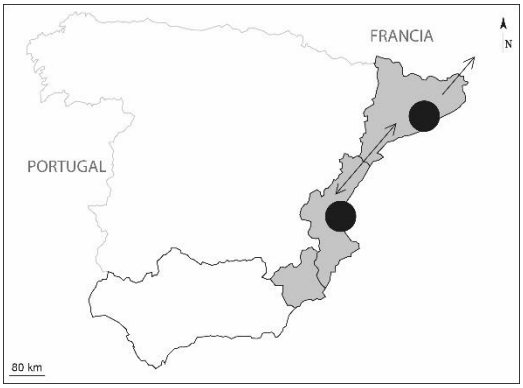
Realicé unos esquemas cartográficos simples que representan hipótesis mías en cuanto al corredor mediterráneo. No les di título o leyenda para dejarte libre de interpretarlos. Quizás ninguna de estas representaciones cuadre con tu propia visión, pero me interesa saber cuál te parece más relevante.

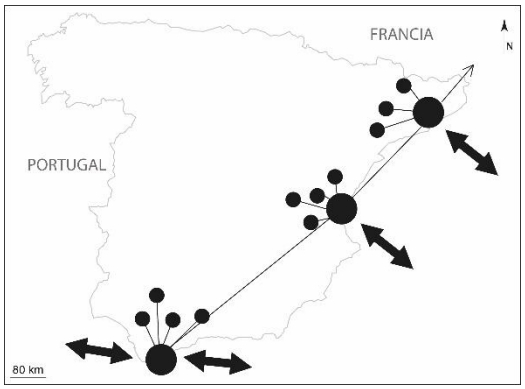
Entre las representaciones esquemáticas siguientes, ¿cuál te parece coincidir mejor con el concepto de corredor mediterráneo? Puedes darle un título. **(1 sola respuesta)**

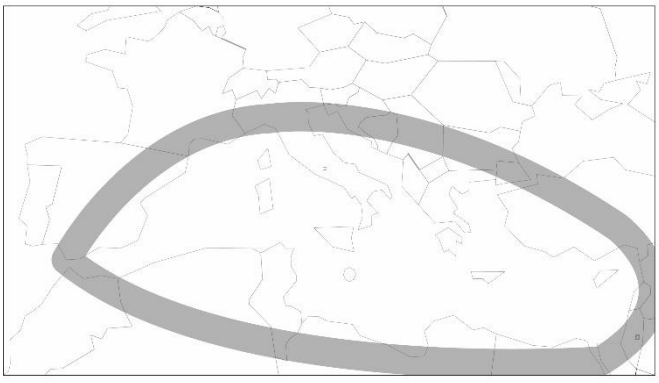












¡MUCHAS GRACIAS!

Annexe 11
Cartes mentales du corridor méditerranéen

Représentations des régions méditerranéennes espagnoles

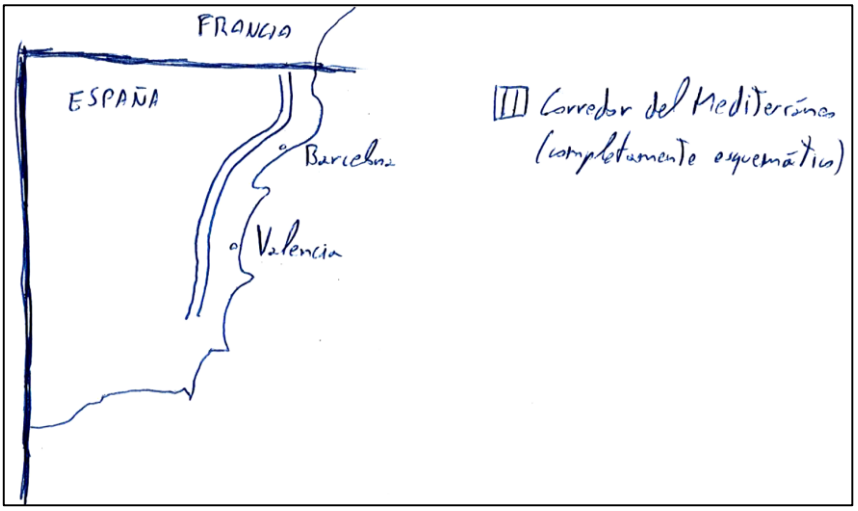


Figure 85- Le corridor pour le quart nord-est de l'Espagne

Carte mentale réalisée par Carles, étudiant de Sciences politiques (1ère année), Université de Valence.

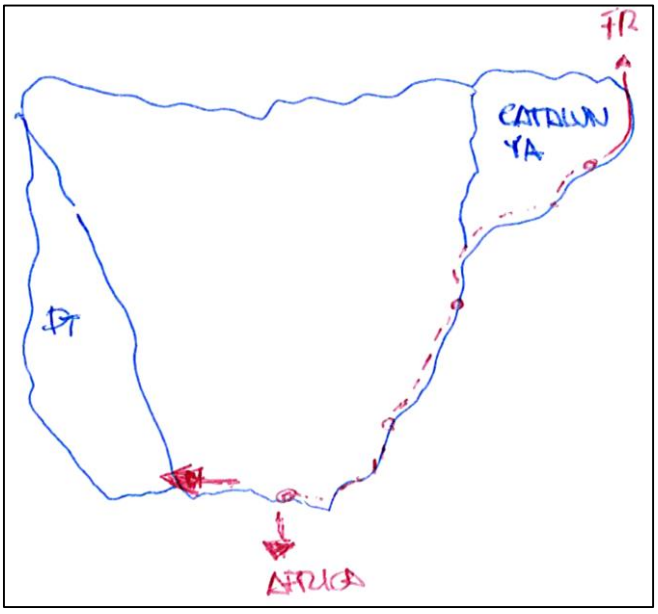


Figure 86- La Catalogne, pivot du corridor méditerranéen

Carte mentale réalisée par Marc, étudiant en Géographie (4ème année), Université de Lérida.

Figure 87- Le corridor méditerranéen comme région ?

Carte mentale réalisée par Virginia, étudiante en Géographie (4ème année), Université de Séville.

Représentations du corridor à l'échelle nationale

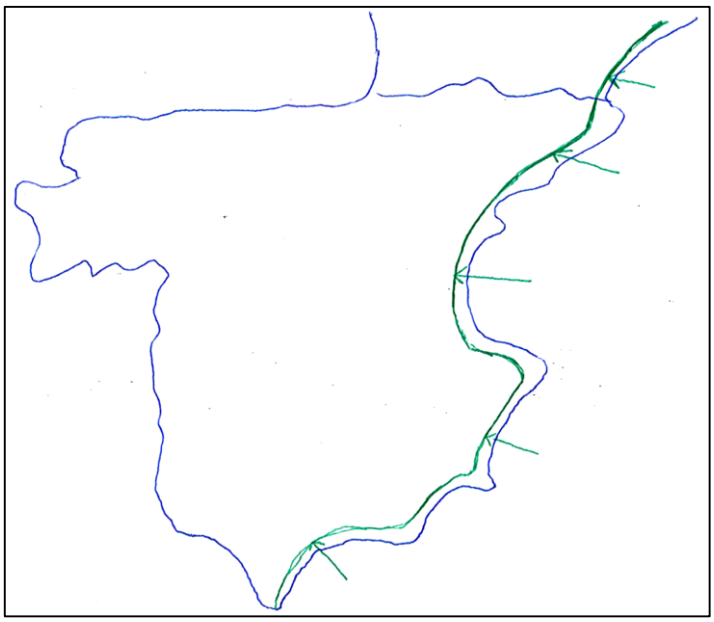


Figure 88- Relier les portes d'entrée du littoral méditerranéen

Carte mentale réalisée par José, étudiant en Économie (4ème année), Université de Valence.

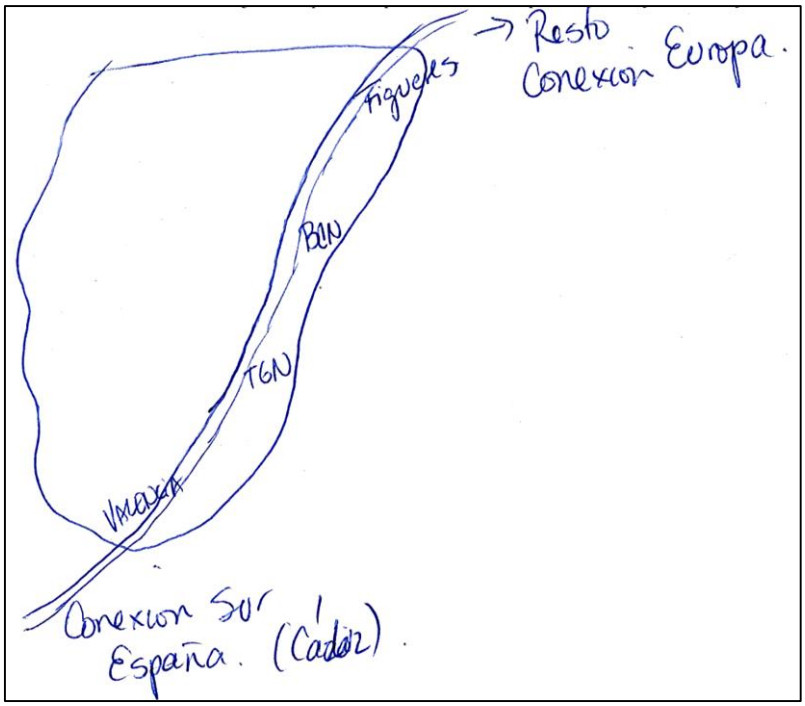


Figure 89- Le corridor comme connexion vers l'Europe et vers le sud de la Méditerranée

Carte mentale réalisée par Kelly, étudiante en Géographie (5ème année), Université Rovira i Virgili (Tarragone).

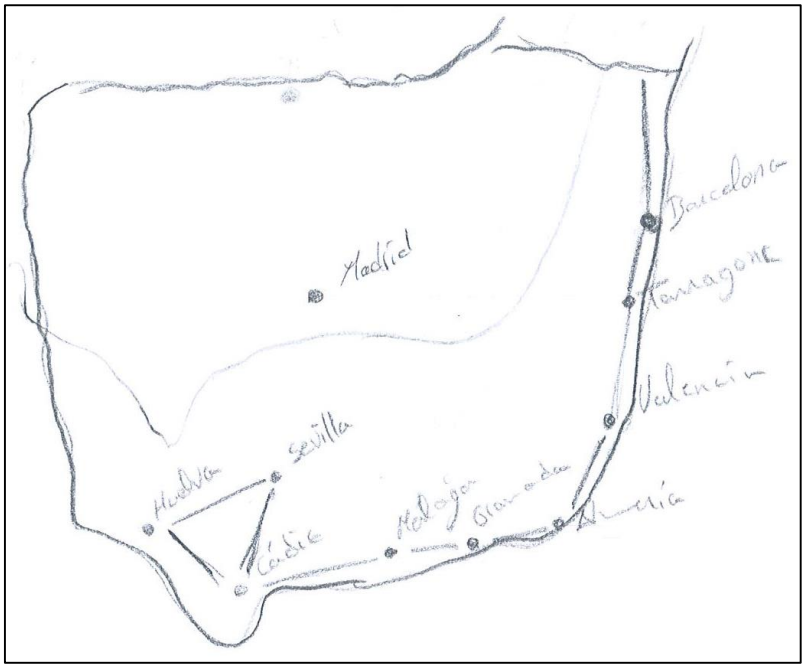


Figure 90- Le corridor, connexion des villes des Communautés autonomes littorales

Carte mentale réalisée par un étudiant en Géographie (4ème année) ; Université de Saint-Jacques de Compostelle.

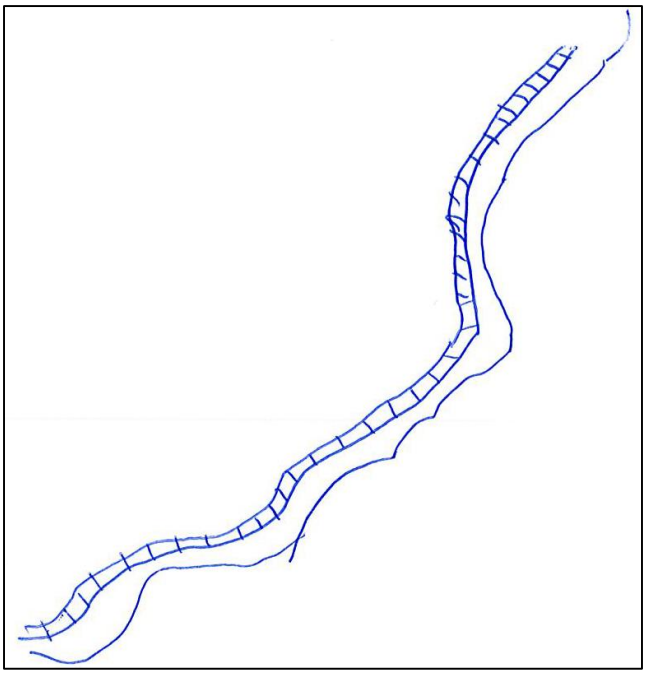


Figure 91- Une infrastructure de transport littorale

Carte mentale réalisée par Laura, étudiante en Géographie (4ème année), Université Rovira i Virgili (Tarragone)

Représentations de la liaison entre l'Espagne et l'Europe

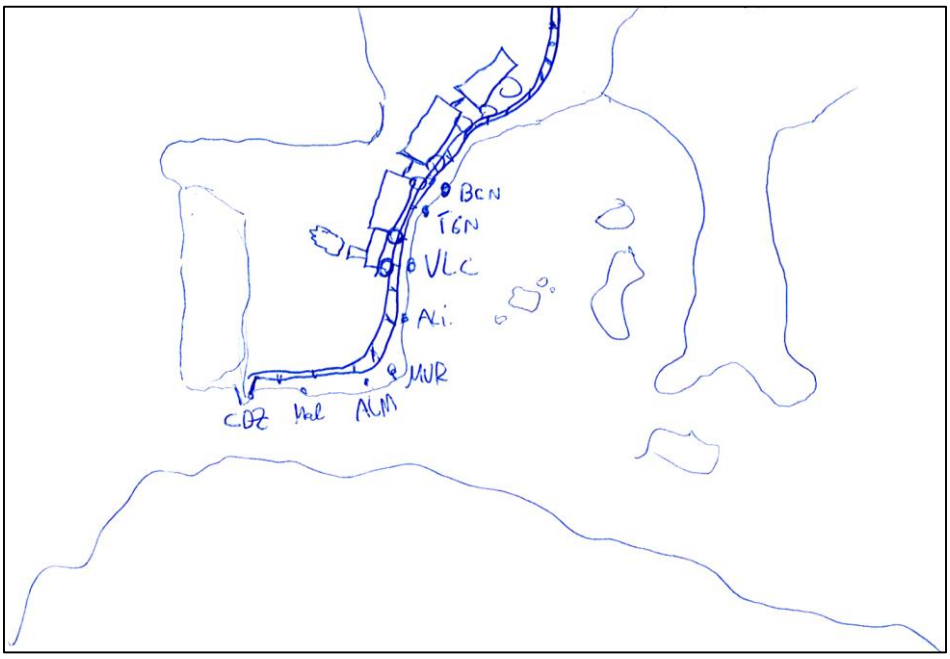


Figure 92- Une ligne ferroviaire pour relier les villes méditerranéennes espagnoles à l'Europe

Carte mentale réalisée par Dídac, étudiant en Géographie (4ème année), Université Rovira i Virgili (Tarragone)

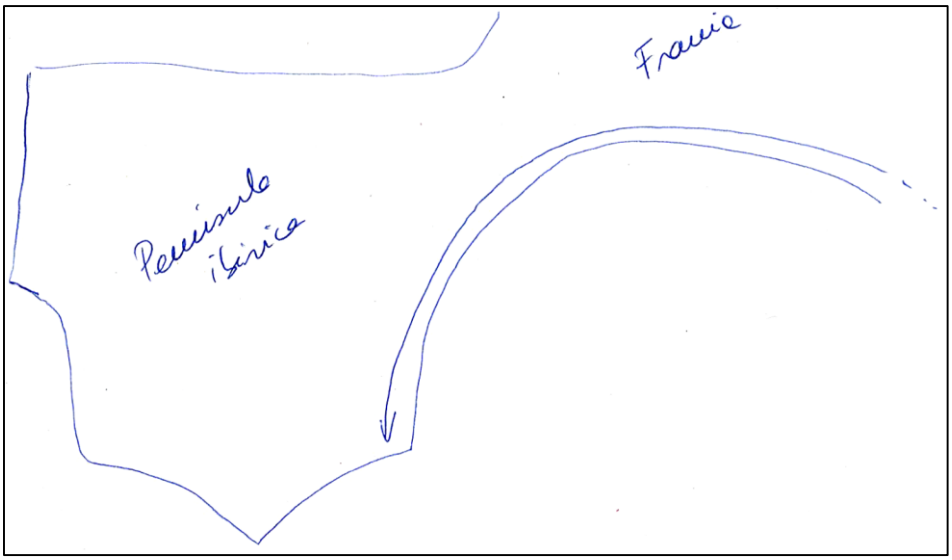


Figure 93- Un arc longeant la Méditerranée

Carte mentale réalisée par Gisela, étudiante en Géographie (5ème année), Université Rovira i Virgili (Tarragone).

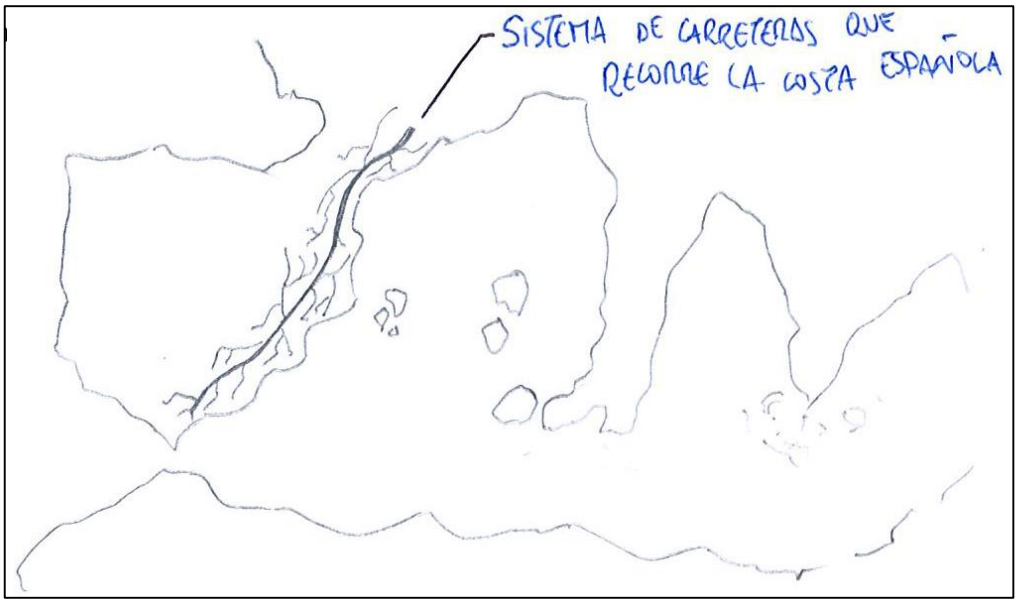


Figure 94- Un système de transports connecté à l'Europe

Carte mentale réalisée par un étudiant en Géographie (4ème année), Université de Séville.

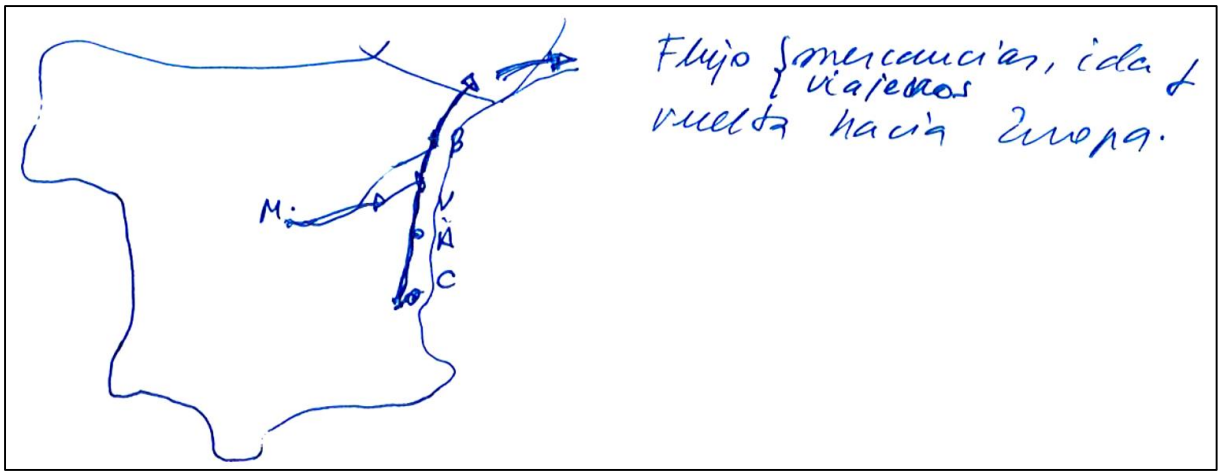


Figure 95- Le corridor comme vecteur pour les échanges de marchandises et de voyageurs avec l'Europe

Carte mentale réalisée par un étudiant en Ingénierie (4ème année), Université Complutense de Madrid.

Représentations du corridor à l'échelle européenne

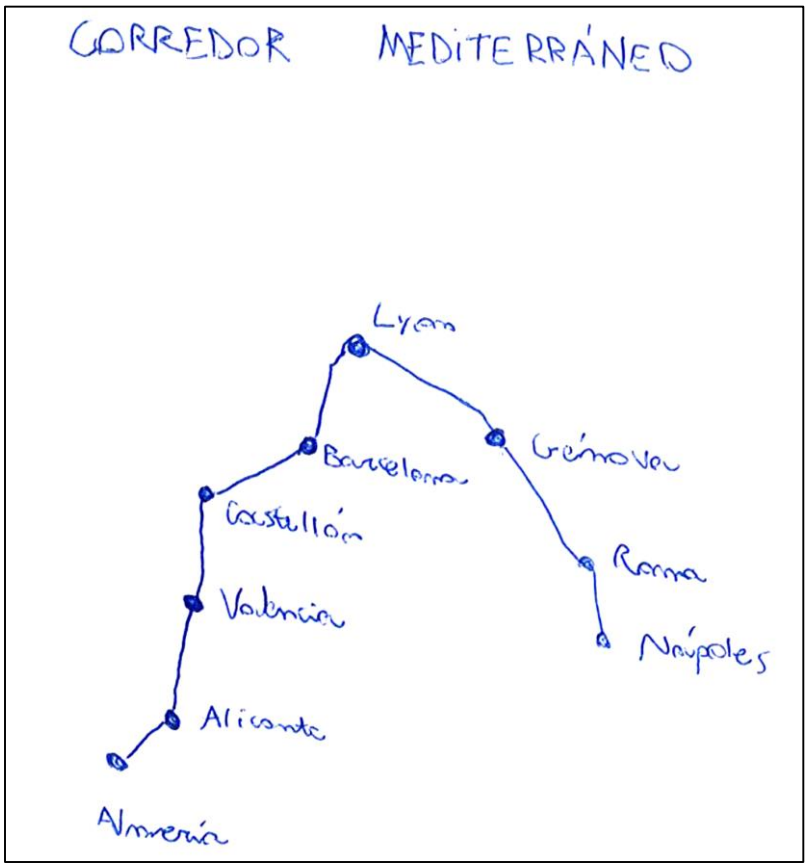


Figure 96- Relier les villes méditerranéennes de l'Europe

Carte mentale réalisée par Carlos, étudiant en Ingénierie (5ème année), Université d'Alicante.

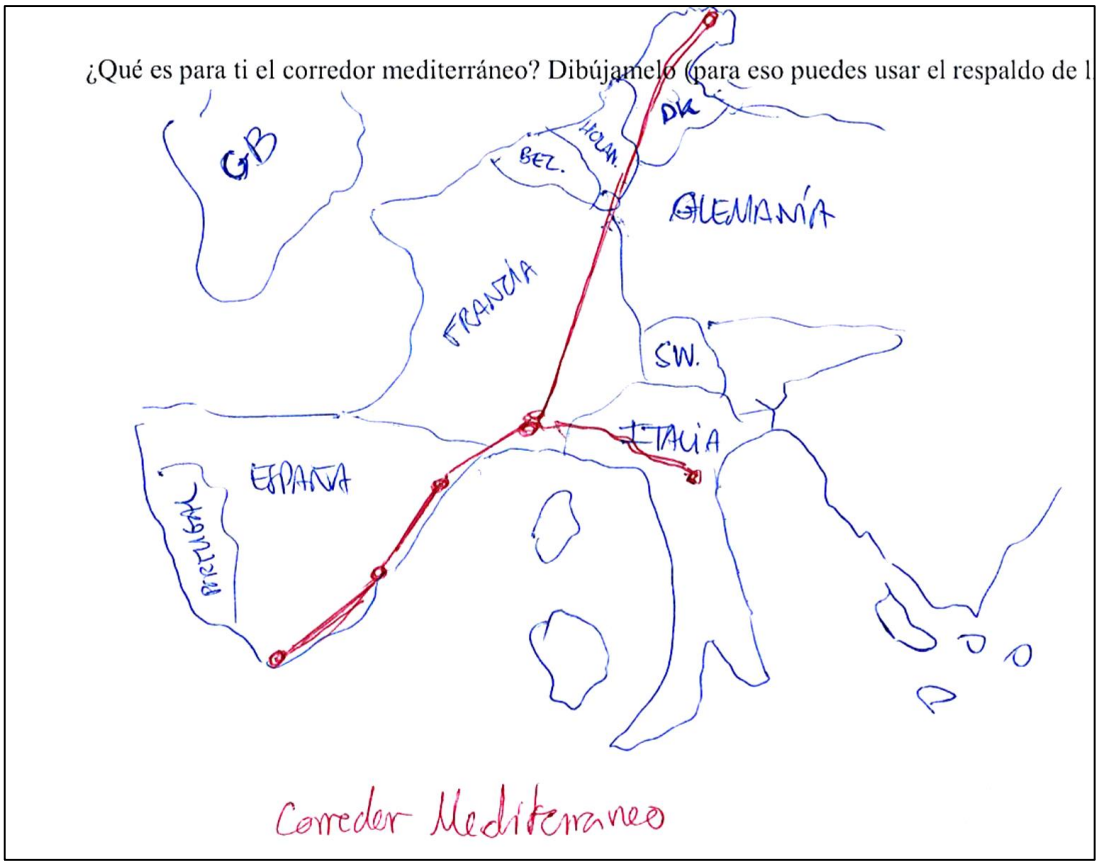


Figure 97- À la croisée de la définition de la Commission européenne et de celle de Ferrmed

Carte mentale réalisée par Pepe, étudiant en Ingénierie (5ème année), Université Polytechnique de Valence.

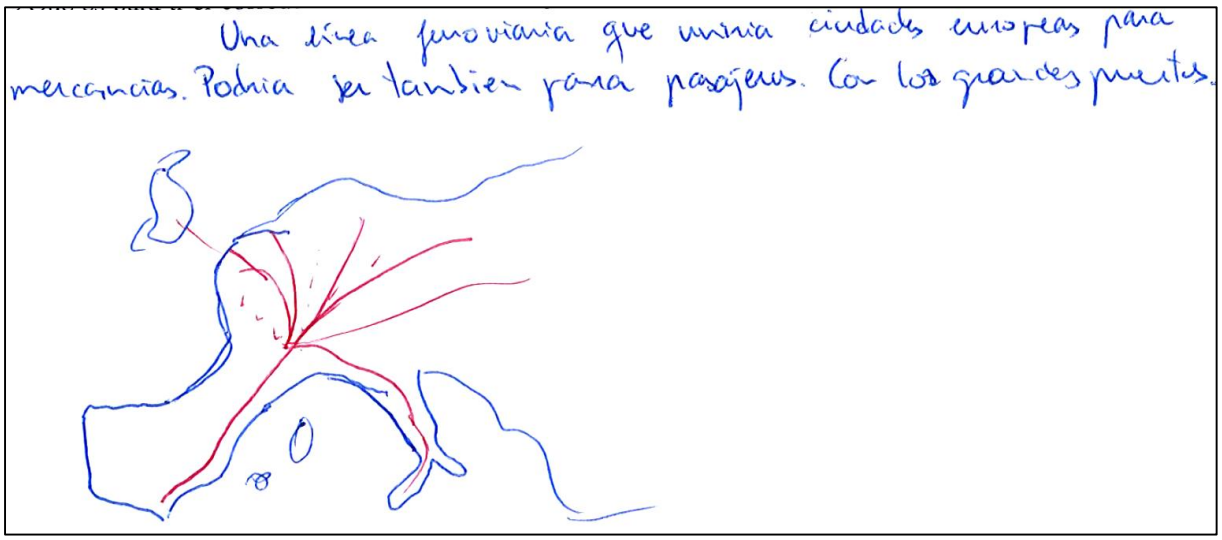


Figure 98- Le corridor méditerranéen pour irriguer l'Europe

Carte mentale réalisée par Noé, étudiant en Ingénierie (5ème année), Université d'Alicante.

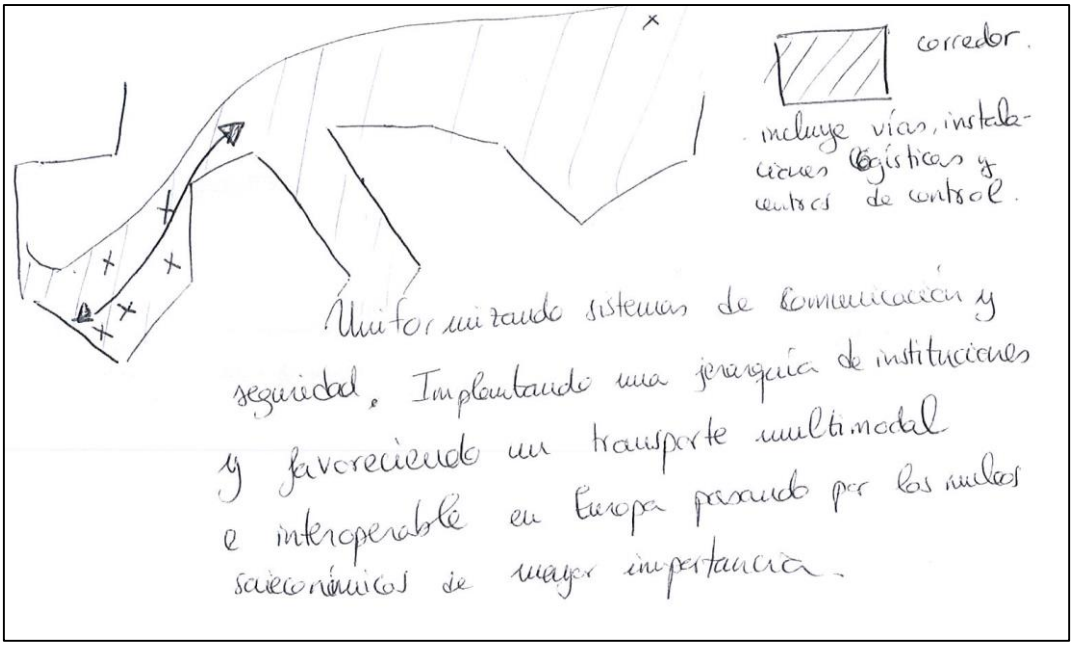


Figure 99- Uniformiser les systèmes de transport du sud de l'Europe

Carte mentale réalisée par Tomás, étudiant en Ingénierie (4ème année), Université Polytechnique de Madrid.

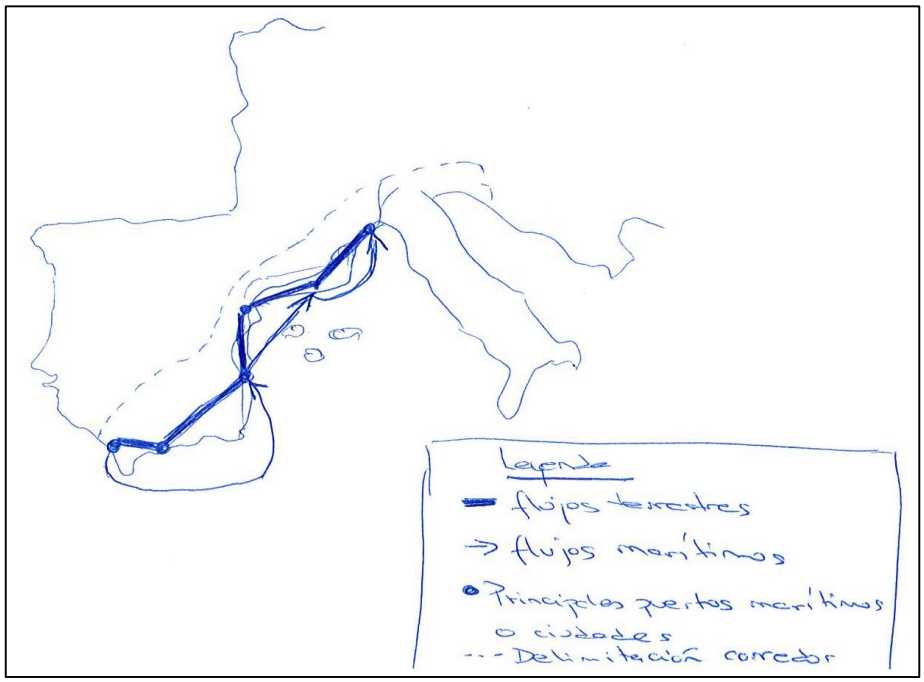


Figure 100- Relier l'Espagne à l'Europe par la terre et par la mer

Carte mentale réalisée par Nacho, étudiant en Géographie (4ème année), Université de Séville.

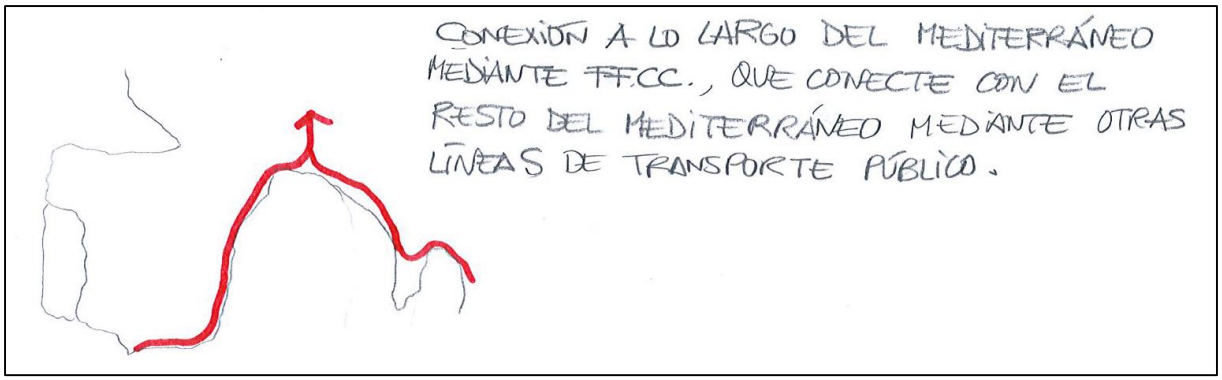


Figure 101- Relier l'arc méditerranéen à la dorsale européenne

Carte mentale réalisée par Sara, étudiante en Ingénierie (4ème année), Université de Castille-La Manche (Ciudad Real).

Représentations centrées sur la Méditerranée

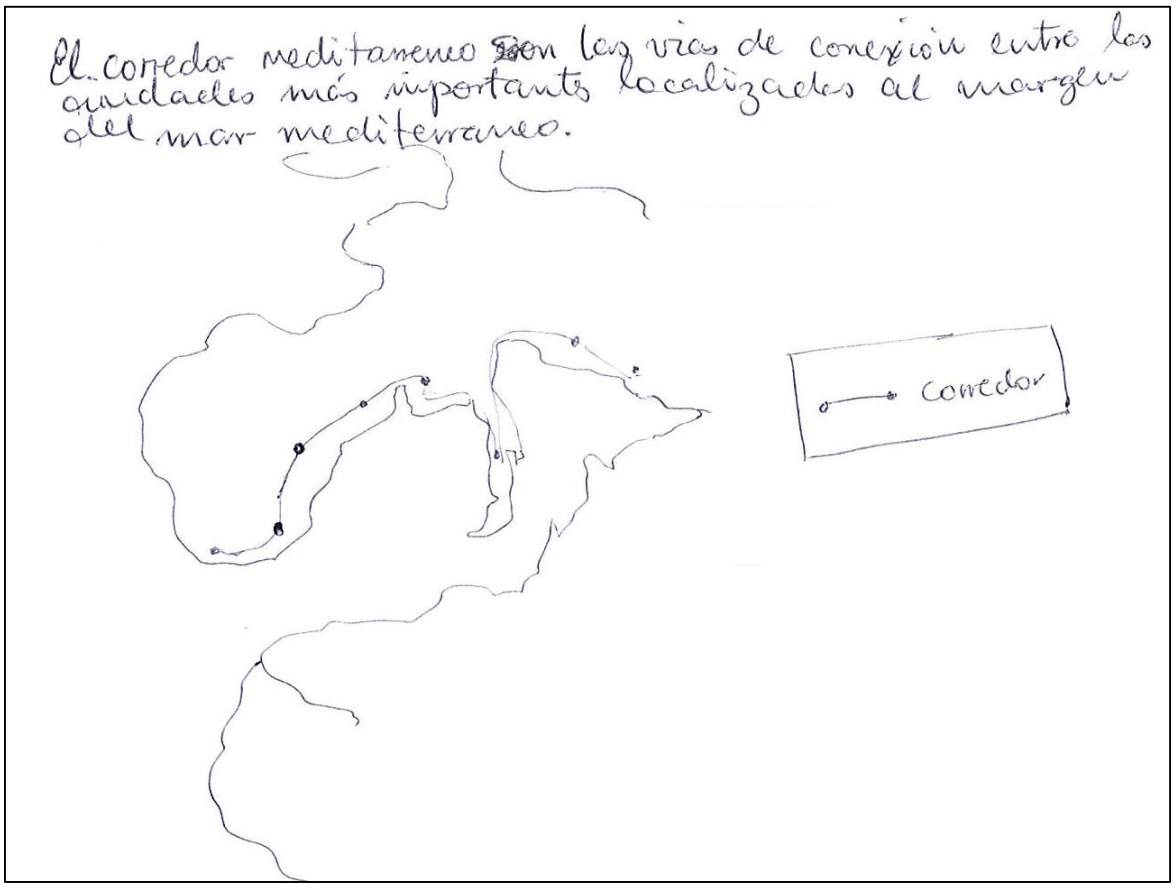


Figure 102- Le corridor de la rive nord de la Méditerranée

Carte mentale réalisée par María, étudiante en Économie (2ème année), Université de Barcelone.

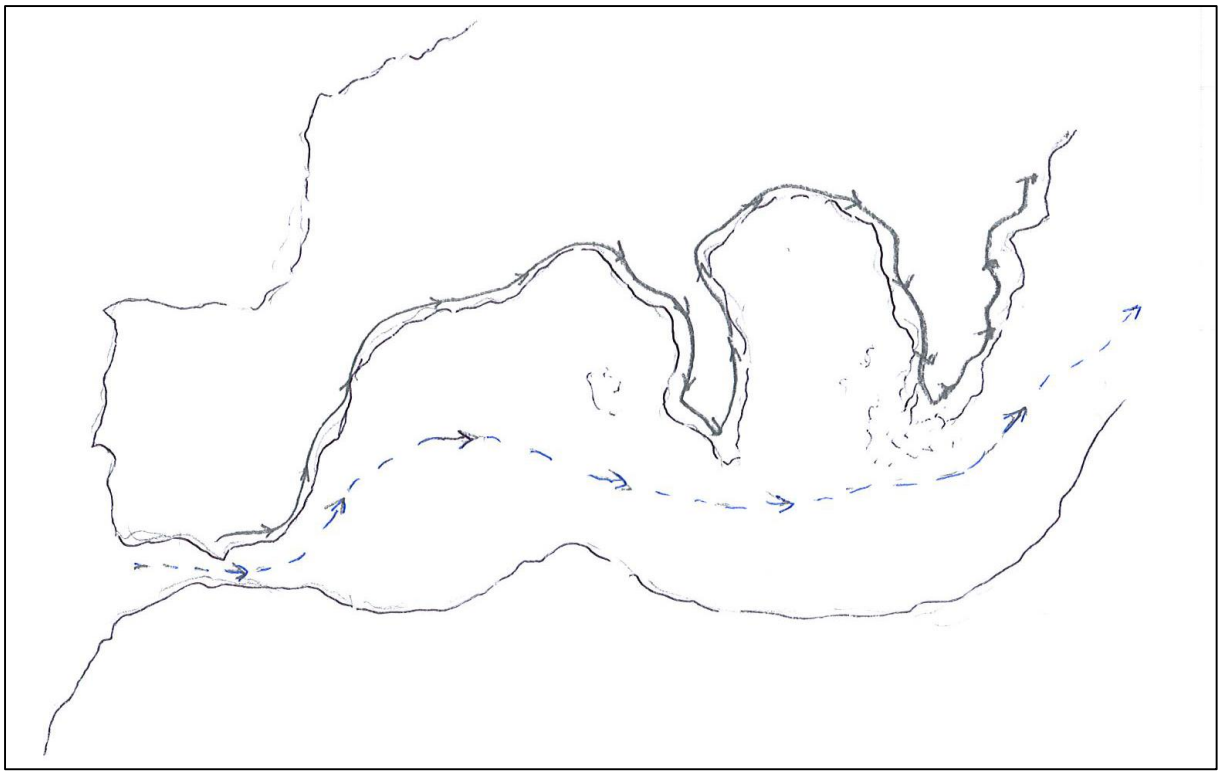


Figure 103- Un corridor bordant la route principale de la mondialisation

Carte mentale réalisée par Laura, étudiante en Architecture (2ème année), Université de Castille-La Manche (Tolède).

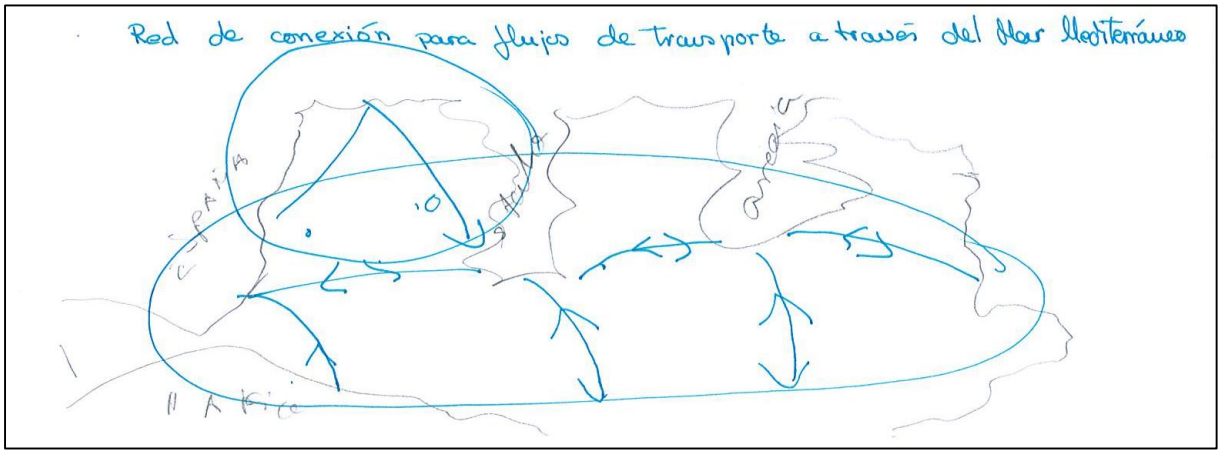


Figure 104- Un réseau pour relier les deux rives de la Méditerranée

Carte mentale d'un étudiant en Géographie (4ème année), Université de Saint-Jacques de Compostelle.

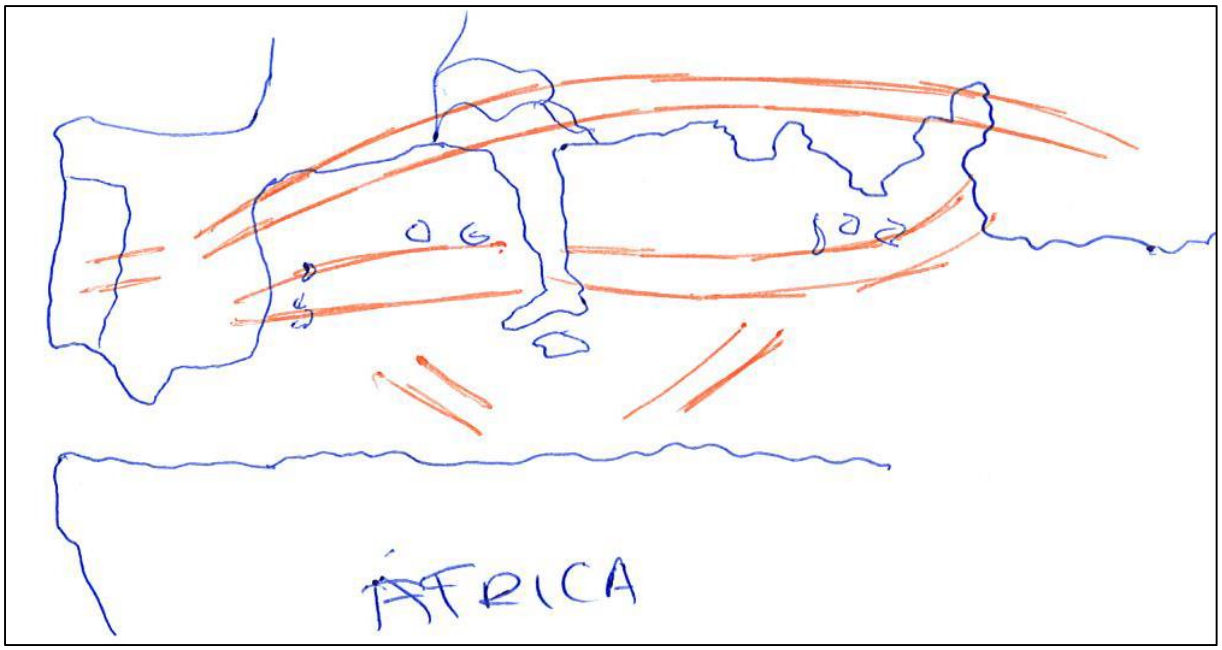


Figure 105- Le corridor support des grand flux en Méditerranée

Carte mentale réalisée par un étudiant en Géographie (4ème année), Université de Saint-Jacques de Compostelle.

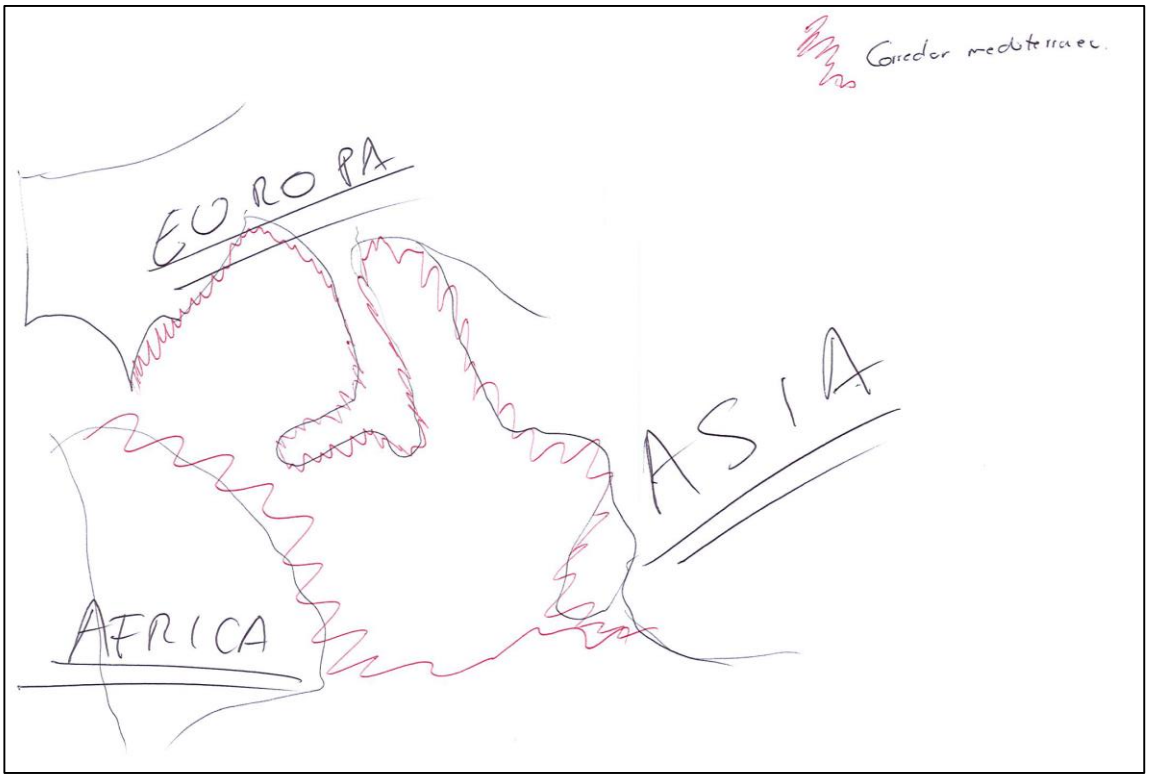


Figure 106- Un corridor au contact de trois continents

Carte mentale réalisée par un étudiant en Ingénierie (4ème année), Université Complutense de Madrid.

Représentations centrées sur les infrastructures et les modes de transport

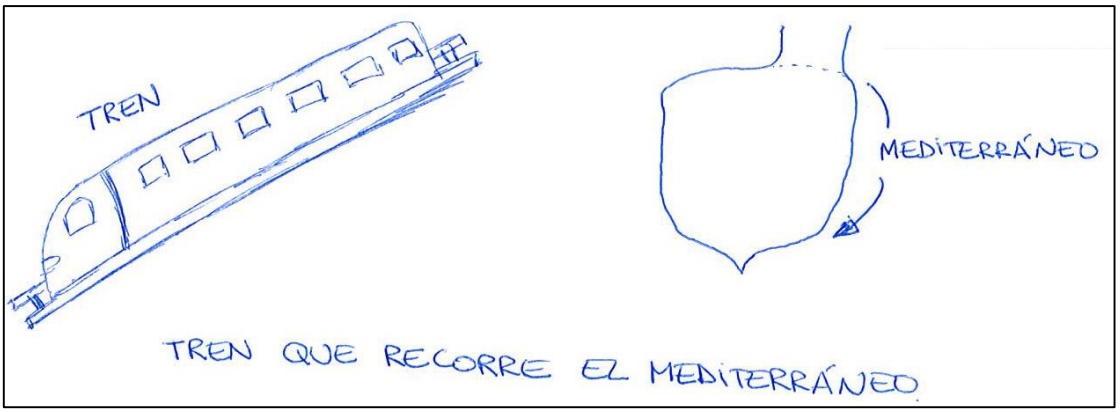


Figure 107- Un corridor résolument ferroviaire

Carte mentale réalisée par Irene, étudiante en Ingénierie (5ème année), Université d'Alicante.

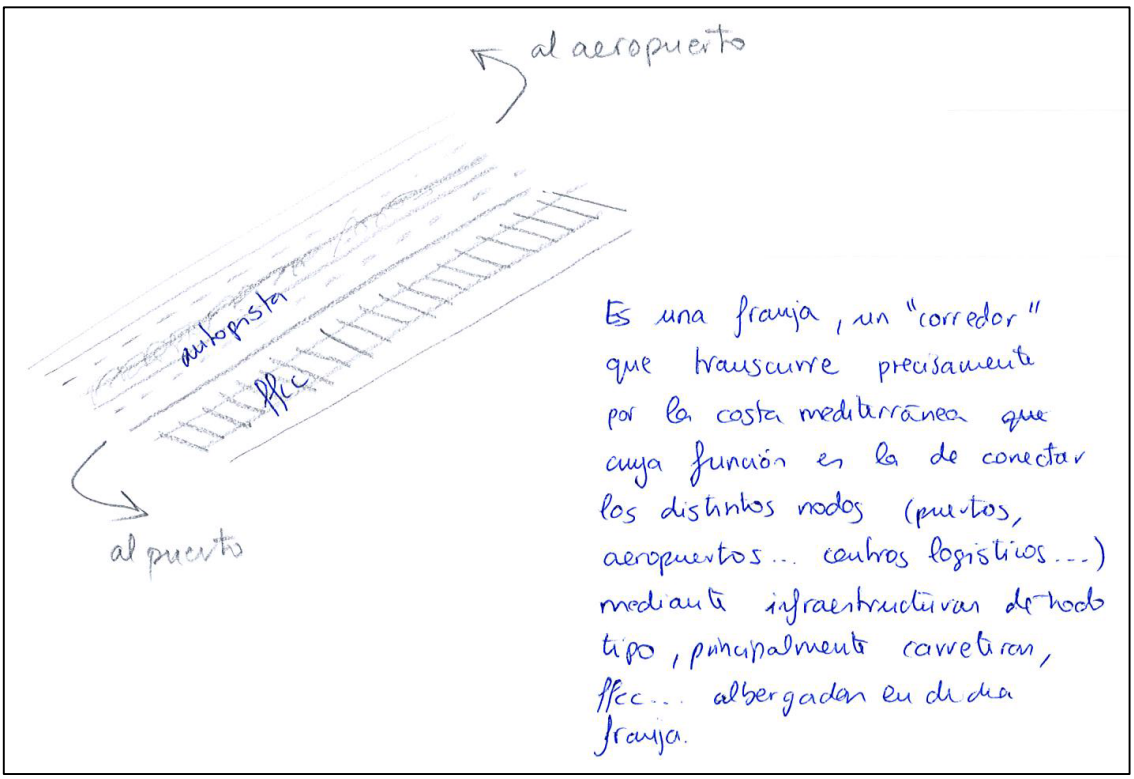


Figure 108- Un corridor intermodal

Schéma réalisé par Pablo, étudiant en Ingénierie (5ème année), Université Polytechnique de Valence.

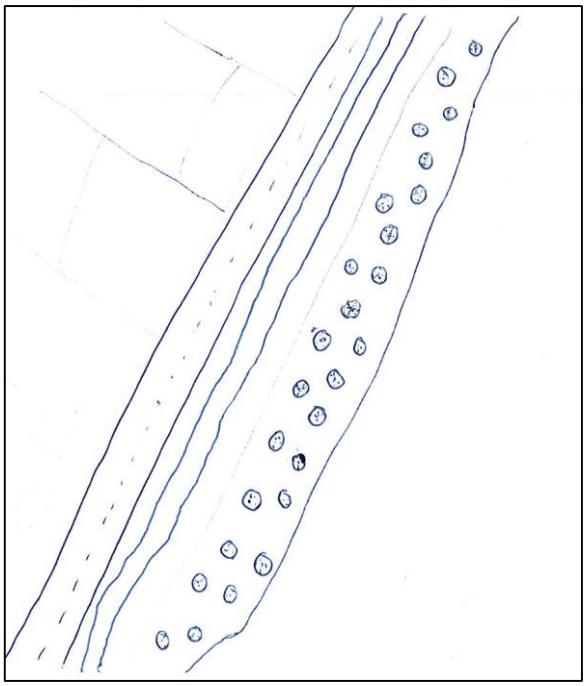


Figure 109- Un faisceau d'infrastructures entre plage et campagne

Carte mentale réalisée par Alejandro, étudiant en architecture (2ème année), Université de Castille-La Manche (Tolède).

Représentations insolites du corridor méditerranéen

Figure 110- Un corridor à parcourir ?

Carte mentale réalisée par Miguel, étudiant en Architecture (2ème année), Université de Castille-La Manche (Tolède).

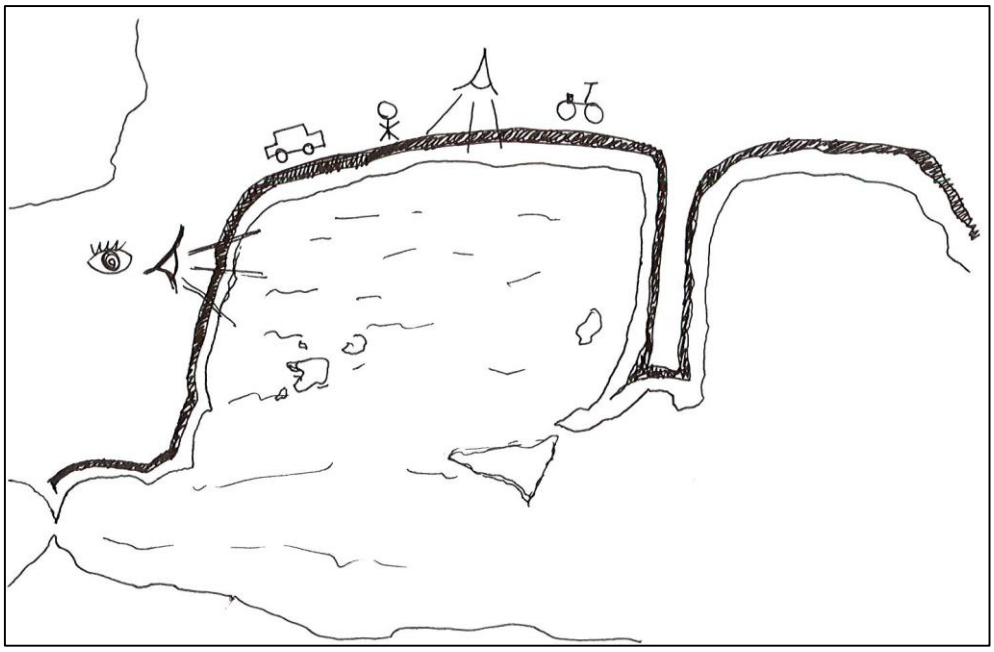


Figure 111- Un corridor touristique

Carte mentale réalisée par Celia, étudiante en Architecture (2ème année), Université de Castille-La Manche archi UCLM

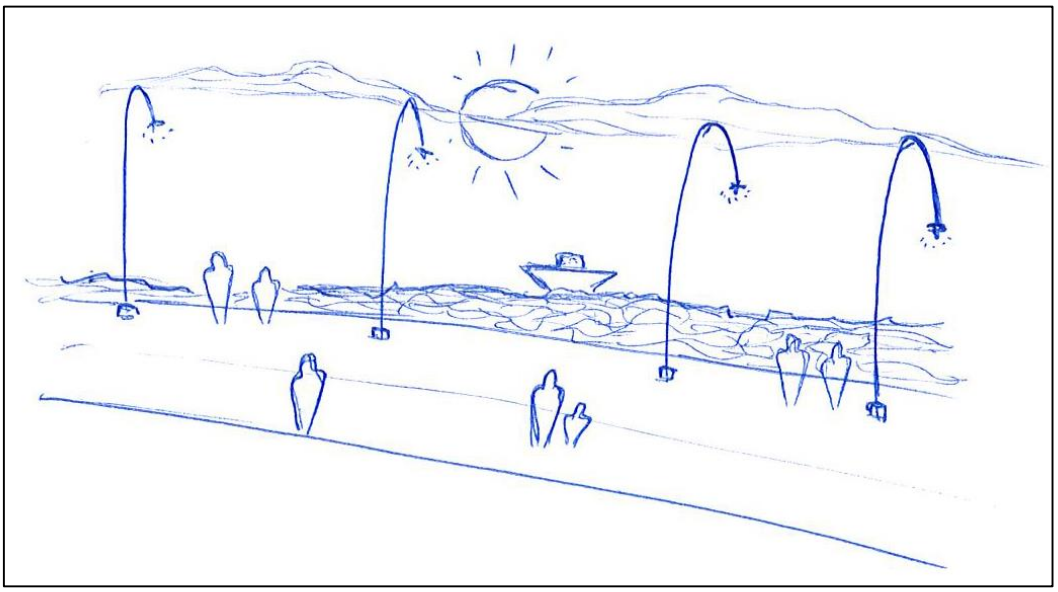


Figure 112- Un balcon sur la mer…

Dessin réalisé par M.-Angel, étudiant en Architecture (2ème année), Université de Castille-La Manche (Tolède).

Table des matières

Résumés 1
El Corredor Mediterráneo: planificación, politización y territorialización de un proyecto de ordenación del territorio 2
The Mediterranean Railway Corridor: Organization, Politization and Territorialization of a Spatial Planning project 3
Remerciements 5
Sommaire 7
Introduction générale 9
Le corridor méditerranéen : quelle(s) définition(s) ? 10
Le corridor méditerranéen dans la littérature 13
Entre omniprésence et indifférence 20
Problématique générale 21
Hypothèses de recherche 25
Méthodologie de la recherche 26
Structure générale de la thèse 28
PREMIÈRE PARTIE Le corridor méditerranéen : pluralité, unité et mutabilité d'un objet géographique 31
Introduction de la première partie 33
Chapitre 1er La notion de corridor : entre approches théoriques et construction institutionnelle européenne 35
Introduction 35
1 Une notion évolutive, à la croisée des disciplines 36
1.1 La notion de corridor dans les dictionnaires de géographie : géopolitique, économie, transports, environnement 37
1.1.1 Le corridor dans les dictionnaires français 37
1.1.2 Les corridors dans les dictionnaires espagnols 40
1.1.3 Les dictionnaires anglo-saxons : une représentation inégale de la notion de corridor 41
1.1.4 Le corridor, une notion importante dans le domaine de l'environnement 42
1.2 Approches de la notion de corridor dans le champ du transport et de l'aménagement 45
1.2.1 Théorie et méthodes d'analyse des corridors dans le champ des transports 46
1.2.2 Différents types de corridors dessinés par les différentes approches 50
1.3 Problèmes de contenu et extension : de quel corridor parle-t-on ? 52
1.3.1 Approche scalaire des corridors 53
1.3.2 Définir les corridors par leur contenu 57
1.3.3 L'extension géographique des corridors : des contours imprécis 58
2 L'approche des corridors par les institutions européennes 60
2.1 Les corridors comme objets de la planification européenne 60
2.1.1 Le corridor, un « faisceau d'infrastructures » ? 61
2.1.2 Quelle gouvernance pour les corridors ? 64
2.2 Le développement des grands axes européens et les corridors 65
2.2.1 Faire l'Europe par les corridors de transport 65
2.2.2 Les corridors pan-européens et la construction de l'Europe 68
2.2.3 Les « mégacorridors », premiers avatars des RTE-T 70
2.2.4 Les corridors transeuropéens et la visée intégratrice 72
2.3 Les corridors transeuropéens : vers la mise en œuvre 73
3 Le corridor méditerranéen à la croisée des différentes approches des corridors 76
3.1 Le corridor méditerranéen, un objet traversé par différentes logiques théoriques 76
3.1.1 Le corridor méditerranéen au prisme des grandes logiques des corridors 77
3.1.2 Le corridor méditerranéen au cœur d'approches pluridisciplinaires 78

3.2 Quels critères pour définir le corridor méditerranéen ? ... 79
3.2.1 Un corridor, des contenus, des enveloppes ... 79
3.2.2 Prendre en compte la diversité des acteurs ... 81
3.3 Le corridor méditerranéen, un projet de la planification européenne ... 82
3.3.1 Entre planification nationale et planification européenne ... 82
3.3.2 Le corridor méditerranéen, quel schéma en Europe ? ... 83
Conclusion ... 85
Chapitre 2 Le corridor méditerranéen dans son contexte historique : évolutions et mise en œuvre d'une vision ... 87
Introduction ... 87
1 Le corridor méditerranéen, une revendication de longue date ... 89
1.1 Genèse du corridor méditerranéen ... 89
1.1.1 L'exportation des oranges et les premières revendications ... 90
1.1.2 Paris-Casablanca : naissance de la justification par le tourisme ... 93
1.1.3 La structuration autour des premiers congrès et d'Ignasi Villalonga ... 94
1.2 Le corridor méditerranéen : histoire d'une inadéquation entre structures territoriales et réseau de transport ... 98
1.2.1 La construction d'une revendication du corridor méditerranéen par-delà les divergences régionales ... 98
1.2.2 L'axe méditerranéen, un axe historiquement « structurant » ? ... 102
1.2.3 Trouver une place dans le réseau ferroviaire ... 106
2 Avatars récents d'un projet ferroviaire au long cours : retour sur trente ans de planification ... 109
2.1 Le corridor méditerranéen dans les plans d'infrastructures espagnols ... 109
2.1.1 Une relative continuité du corridor méditerranéen depuis les années 1990 ... 110
2.1.2 Grande vitesse ou vitesse élevée ? L'étoile, l'axe et la priorité aux voyageurs ... 115
2.1.3 Un corridor pour le fret ? ... 119
2.2 Le corridor méditerranéen dans les RTE-T, permanences et mutations ... 121
2.2.1 Les projets de « corridor méditerranéen » dans les RTE-T ... 121
2.2.2 Le maillon espagnol : quelle place en Europe ? ... 124
Conclusion ... 125
Chapitre 3 Le corridor méditerranéen, objet d'un jeu institutionnel à plusieurs niveaux ... 127
Introduction ... 127
1. Le corridor méditerranéen dans la planification nationale : une place ambiguë ... 128
1.1. Objectifs et enjeux du *Pitvi* ... 129
1.1.1. Le *Pitvi* : une planification en rupture avec les documents précédents ? ... 129
1.1.2. Les principaux objectifs du *Pitvi* et leurs conséquences pour le corridor méditerranéen 130
1.2. Le corridor méditerranéen dans le *Pitvi* ... 133
1.2.1. L'inscription du corridor méditerranéen dans le *Pitvi* et le jeu institutionnel ... 134
1.2.2. Le corridor méditerranéen : présence-absence dans le *Pitvi* ... 136
1.3. Quels choix pour le corridor méditerranéen ? ... 139
1.3.1. La grande vitesse en perte de vitesse ? ... 139
1.3.2. Quelle place pour le fret ferroviaire ? ... 141
1.3.3. La séparation des flux, la mixité et la question du troisième rail ... 143
2. Le corridor méditerranéen et la planification européenne de 2013 ... 148
2.1. Un corridor « méditerranéen », multimodal et transeuropéen ... 148
2.1.1. Un changement de logique dans la planification européenne ... 148
2.1.2. Un corridor entre unité et fragmentation ... 150
2.1.3. Deux branches espagnoles du corridor méditerranéen ... 155
2.2. La mise en œuvre problématique du corridor méditerranéen dans le cadre européen ... 157
2.2.1. Le processus de définition des corridors, entre logique administrative et enjeux politiques ... 157
2.2.2. Le corridor méditerranéen dans la mise en place du réseau central ... 158
3. Ferrmed : une certaine vision du corridor méditerranéen ... 163
3.1. Des propositions concrètes pour le corridor méditerranéen ... 163

3.1.1. De l'axe au réseau : Ferrmed et les évolutions de la politique européenne 163
3.1.2. Les standards Ferrmed à l'appui d'une proposition concrète 165
3.2. L'action de Ferrmed pour le corridor méditerranéen 168
Conclusion 169
Chapitre 4 Le corridor méditerranéen dans ses territoires 171
Introduction 171
1 Le corridor méditerranéen travaillé par les forces du territoire en Espagne 172
1.1 L'axe méditerranéen en Espagne à l'aune des indicateurs socio-économiques 172
1.1.1 Des régions méditerranéennes dynamiques du point de vue démographique 173
1.1.2 Le poids des régions méditerranéennes dans l'économie espagnole 175
1.1.3 Les régions méditerranéennes dans la crise économique 180
1.2 Un corridor politique 183
1.2.1 Un face à face entre Madrid et les régions méditerranéennes 183
1.2.2 Trois corridors et une traversée : une opposition centre-littoral au prisme des corridors de transport 186
1.2.3 Un jeu d'influences entre régions méditerranéennes 188
2 Le corridor méditerranéen ancré dans les échanges internationaux 190
2.1 L'horizon euro-méditerranéen 191
2.1.1 L'insertion commerciale des régions méditerranéennes espagnoles en Europe 191
2.1.2 Le Bassin méditerranéen : coopération, concurrences et partenariats euro-méditerranéens 196
2.2 Le corridor méditerranéen dans les logiques de la mondialisation 198
2.2.1 Le corridor méditerranéen : une façade stratégique sur une route mondiale 199
2.2.2 Un ancrage problématique dans les logiques de la mondialisation 202
Conclusion 204
Conclusion de la première partie 205
DEUXIÈME PARTIE Le corridor méditerranéen : argumentaires, politisation et partage d'une vision 207
Introduction de la deuxième partie 209
Chapitre 5 Des intérêts des acteurs à la politisation des discours sur le corridor méditerranéen 211
Introduction 211
1 Pluralité des acteurs, pluralité des discours ? 212
1.1 Irréductible pluralité des acteurs du corridor méditerranéen 213
1.1.1 Identifier les acteurs du corridor méditerranéen 213
1.1.2 Proposition de typologie des acteurs du corridor méditerranéen 215
1.2 Des discours exprimés sur différents supports 217
1.2.1 Les entretiens et leurs limites 218
1.2.2 Différents supports d'expression pour les acteurs du corridor 220
1.3 Le corridor méditerranéen à la croisée de quatre argumentaires principaux 222
1.3.1 L'argumentaire de l'aménagement du territoire : ancrer le corridor méditerranéen 222
1.3.2 L'argumentaire économique : au fondement des revendications du corridor méditerranéen 223
1.3.3 L'argumentaire technique : entre constat et neutralité affichée 227
1.3.4 L'argumentaire politique : le nerf de la guerre 228
2 Les rationalités des acteurs individuels : entre logiques économiques et enjeux techniques 231
2.1 Construction de rationalités autour du corridor méditerranéen par les différents acteurs 232
2.1.1 Une rationalité portuaire : le cas du Port d'Alicante 233
2.1.2 Des rationalités industrielles : le constructeur automobile Seat et le *cluster* de la céramique, deux logiques distinctes 236
2.1.3 Une rationalité du secteur agricole : les *hortalizas* andalouses 239
2.1.4 Une rationalité touristique : le cas de Benidorm 241
2.1.5 Une rationalité urbaine : le cas de Valence 244
2.2 Au croisement des différentes rationalités : objectifs communs et positionnements spécifiques 246
2.2.1 Des objectifs communs 246

2.2.2 Un positionnement des acteurs en fonction de leurs intérêts propres ? 249
3 La politisation des discours par les acteurs collectifs 250
3.1 Les acteurs collectifs : porter le corridor méditerranéen sur la scène publique 250
3.1.1 Des groupements plus ou moins représentatifs 250
3.1.2 Construction de discours politiques par les acteurs collectifs 253
3.2 De la politisation du discours à l'objet politique 257
3.2.1 Multi-appartenance des acteurs du corridor méditerranéen 257
3.2.2 Des débats de nature politique 260
3.2.3 Le corridor méditerranéen comme horizon d'attente politique 261
Conclusion 263
Chapitre 6 L'européanisation de la revendication du corridor méditerranéen 265
Introduction 265
1 Des groupes de pression au service de l'européanisation du débat sur le corridor méditerranéen 266
1.1 De Ferrmed à EU Core Net Cities : des groupes de pression d'envergure européenne 267
1.1.1 Les groupes de pression et leur mode d'action 267
1.1.2 Des *lobbies* pour le corridor méditerranéen 268
1.1.3 Le *lobbying* à l'œuvre 273
1.2 Les conférences comme mode d'action privilégié 274
1.2.1 Ferrmed : les conférences comme démonstration de force 275
1.2.2 EU Core Net Cities : provoquer le rapprochement d'intérêts locaux 277
1.2.3 L'initiative conjointe Ferrmed/CZF/EU Core Net Cities : l'affirmation du corridor méditerranéen comme objet commun 284
1.3 Vers une dépolitisation du débat sur le corridor méditerranéen 286
1.3.1 Des enjeux politiques à la mise en scène d'un consensus 287
1.3.2 Les *lobbies* et la dépolitisation des discours 289
2 L'européanisation du discours au service de projets multiples 291
2.1 La revendication du corridor méditerranéen comme paradigme européen 291
2.1.1 Les transports en Europe, domaine d'intérêt pour les *think-tanks* 292
2.1.2 Ferrmed comme paradigme des revendications 294
2.2 L'européanisation des revendications comme levier d'action 295
2.2.1 Une argumentation par la centralité 295
2.2.2 Une argumentation par la périphéricité 298
2.2.3 Une argumentation par l'intégration et le voisinage 300
Conclusion 302
Chapitre 7 Médiatisation, transmission et réception d'un débat sur le corridor méditerranéen 305
Introduction 305
1 La médiatisation du corridor méditerranéen, reflet du jeu des acteurs 306
1.1 Les médias, le corridor et la vie politique 307
1.1.1 Quel rôle pour la presse écrite ? 307
1.1.2 Le corridor méditerranéen et le temps politique 311
1.2 Le rôle de la presse dans le débat sur le corridor méditerranéen 313
1.2.1 La presse et son traitement de l'actualité des acteurs économiques 314
1.2.2 La presse comme tribune politique 318
1.2.3 La presse, lieu d'un débat sur le corridor méditerranéen ? 320
2 Le corridor méditerranéen, bruit de fond du débat politique dans la société civile ? 322
2.1 Les blogs, un certain regard sur le corridor méditerranéen 323
2.1.1 Étudier les blogs : aspects théoriques et pratiques 323
2.1.2 Le corridor méditerranéen dans les blogs, une question d'actualité parmi d'autres ?. 325
2.2 De quoi le corridor méditerranéen est-il le signe ? 326
2.2.1 La réalisation du corridor méditerranéen et ses retards, objets de railleries 327
2.2.2 Une satire politique du corridor méditerranéen 330
2.2.3 Une critique des priorités d'organisation du territoire 335
3 La perception du corridor méditerranéen par les citoyens : un éclairage par le public étudiant. 338
3.1 Choix méthodologiques et mise en œuvre de l'enquête 339

3.1.1 Le public étudiant : intérêt et limites de l'échantillon 339
3.1.2 Objectifs et élaboration des questionnaires 340
3.1.3 Quelques hypothèses sur la perception du corridor méditerranéen 342
3.2 Le corridor méditerranéen vu par les étudiants : principaux enseignements 344
3.2.1 Quelle perception de l'objet « corridor méditerranéen » ? 344
3.2.2 Quelles spatialisations du corridor méditerranéen ? 348
3.2.3 Quelle connaissance des acteurs du corridor ? 352
3.3 Une différenciation spatiale de la perception du corridor méditerranéen en Espagne ? 356
Conclusion 358
Conclusion de la deuxième partie 359
TROISIÈME PARTIE La territorialisation du corridor méditerranéen : vers une réinterprétation des paradigmes territoriaux 361
Introduction de la troisième partie 363
Chapitre 8 Un corridor pour penser les territoires euro-méditerranéens 365
Introduction 365
1 Le corridor méditerranéen et la structuration de l'espace par les réseaux de transport 367
1.1 Le corridor et l'Europe : renforcement des structures spatiales ou nouvelle ligne de force ? 367
1.1.1 Faire territoire, de la fragmentation à l'intégration européenne 367
1.1.2 L'Europe et ses « lignes de force » 370
1.1.3 Les grandes infrastructures, outil d'un aménagement d'un territoire européen fantasmé 374
1.2 Le corridor et la Méditerranée : une cristallisation possible des rapports euro-méditerranéens 379
1.2.1 Le corridor méditerranéen, réinterprétation de l'arc latin ? 379
1.2.2 Le corridor méditerranéen et la coopération méditerranéenne 382
2 Le corridor méditerranéen dans un processus multiple de territorialisation 385
2.1 Les formes de la territorialisation et le corridor méditerranéen 385
2.1.1 La territorialisation des politiques publiques : appliquer les politiques européennes dans les territoires 386
2.1.2 La *territorialization* comme recomposition du jeu d'acteurs dans une logique de projet 388
2.1.3 Théories spatiales et production de territoires 390
2.2 Le corridor méditerranéen au service d'une territorialisation européenne 393
2.2.1 Le corridor méditerranéen, outil de territorialisation pour l'Europe 393
2.2.2 Le corridor méditerranéen des acteurs économiques : des territoires locaux à l'insertion dans la mondialisation 394
2.3 Le corridor méditerranéen a-t-il un territoire ? 396
2.3.1 Des tracés variables, mais des points d'ancrage stables 396
2.3.2 Des territorialisations différentes par le discours et la pensée des acteurs 400
Conclusion 403
Chapitre 9 La difficile territorialisation du corridor méditerranéen en Espagne 405
Introduction 405
1 Le corridor méditerranéen et la structuration du territoire espagnol 406
1.1 La fabrique d'un territoire national par les réseaux ? 407
1.1.1 Fragmentation nationale : une Espagne « utile » *vs* une Espagne « politique » ? 407
1.1.2 De l'unité nationale à l'intégration européenne à la force du réseau 410
1.2 La *vertebración* du territoire, une idée-force de la planification des transports en Espagne 413
1.2.1 Le corridor méditerranéen au prisme des travaux de José Ortega y Gasset 413
1.2.2 La *vertebración*, un concept pour la territorialisation du corridor méditerranéen 416
2 La difficile perception territoriale du corridor méditerranéen 419
2.1 Dessine-moi un corridor… 419
2.1.1 Proposition de typologie des représentations du corridor méditerranéen 419
2.1.2 Le corridor méditerranéen dans ses problématiques nationales 420
2.1.3 Le corridor dans son contexte euro-méditerranéen 428

2.1.4 Quelle importance pour les limites régionales ? 433
2.1.5 Des représentations non cartographiques du corridor méditerranéen 436
2.2 Le corridor méditerranéen : une perception marquée par quelques éléments forts 438
2.2.1 Une prédominance du chemin de fer 438
2.2.2 L'interconnexion avec la France, un point clé 440
3 Le corridor méditerranéen dans un processus de prise de décision problématique 441
3.1 La gouvernance au(x) défi(s) du corridor méditerranéen 442
3.1.1 Le passage d'un système de gouvernement à des processus de gouvernance 442
3.1.2 Le corridor échappe aux logiques habituelles de l'aménagement 444
3.1.3 Grande vitesse et fret : deux facettes du corridor engendrant des processus différents de territorialisation 445
3.2 La grande vitesse au centre des questions de gouvernance du corridor méditerranéen 446
3.2.1 Différents acteurs, différentes perceptions 446
3.2.2 La grande vitesse, au centre des rapports de forces multiscalaires 448
3.2.3 La grande vitesse, acteur du territoire espagnol ? 450
Conclusion 452
Chapitre 10 Le corridor méditerranéen dans ses ancrages locaux : une territorialisation en pointillés 453
Introduction 453
1 Les villes, points d'ancrage d'un corridor de voyageurs 454
1.1 Une implication croissante des acteurs urbains 455
1.1.1 Les villes méditerranéennes entre raccordement au réseau et construction d'une situation nodale 455
1.1.2 Un intérêt progressif des villes pour le corridor méditerranéen 459
1.2 Les gares à grande vitesse et le corridor méditerranéen 462
1.2.1 Les gares AVE en Espagne : une spécificité méditerranéenne de la grande vitesse ? 462
1.2.2 Des métropoles en miroir au prisme de leurs gares : Barcelona Sagrera et Valencia Parque Central 467
1.2.3 Des gares pour exister dans le réseau : l'AVE comme mode de transport ou comme projet urbain ? 473
1.3 L'ancrage du corridor à l'échelle urbaine : territorialisation politique et économique par les gares 477
1.3.1 La question des gares et sa politisation 477
1.3.2 La question des gares dans le contexte économique 481
2 Un corridor de fret en pointillés 484
2.1 Les ports, acteurs phares du corridor méditerranéen 485
2.2 La connexion portuaire, un serpent de mer 486
2.2.1 Les ports méditerranéens espagnols et leur arrière-pays 487
2.2.2 Les ports secondaires, connexions défaillantes et choix stratégiques 488
2.2.3 Les grand ports et l'enjeu du *hub* 490
2.3 Les plates-formes logistiques, manifestations du corridor méditerranéen ? 492
2.3.1 Une présence croissante du secteur logistique 492
2.3.2 Des plates-formes anticipant le corridor méditerranéen ? 495
Conclusion 498
Conclusion de la troisième partie 501
Conclusion générale 503
Principaux résultats : statut et fonctions d'un projet d'aménagement 504
Les processus de planification au prisme du corridor méditerranéen 507
Pour une approche géographique des corridors de transport 508
Perspectives de recherche 511
Quel avenir pour le corridor méditerranéen ? 513
Bibliographie 515
Ouvrages et articles scientifiques 515
Littérature grise 540
Articles de presse et blogs 547

Table des sigles 557
Table des illustrations 559
Table des cartes 559
Table des tableaux 560
Table des figures 560
Table des photographies 562
Table des encadrés 563
ANNEXES 565
Annexe 1 Les plans d'infrastructures espagnols de 1979 à 2005 567
Le Plan général de Chemins de fer 1980-91 (1979) 567
Le Plan de Transport ferroviaire (1987) 568
Le Plan directeur d'infrastructures 1993-2007 (1993) 569
Le Plan d'infrastructures de transport 2000-2007 (2000) 570
Le Plan stratégique d'infrastructures de transport 2005-2020 (2005) 571
Annexe 2 Les plans d'infrastructures européens de 1996 et 2005 572
Les 14 projets prioritaires du Conseil européen d'Essen (1994) 572
Les Lignes directrices pour le développement des RTE-T (1996) 573
Les Axes prioritaires et projets RTE-T (2005) 574
Annexe 3 Fonctionnement institutionnel et répartition des compétences 575
Les principales institutions espagnoles et leurs compétences 575
Les politiques de transport dans le fonctionnement institutionnel européen 575
Annexe 4 L'Espagne dans le réseau transeuropéen « élargi » 577
Le « corridor méditerranéen » détaillé 577
Le réseau global européen dans la Péninsule ibérique 578
Annexe 5 Liste des entretiens 579
Annexe 6 Grille d'entretiens 581
Annexe 7 Liste des intervenants aux conférences de Ferrmed et d'EU Core Net Cities et à la conférence bilatérale Catalogne-Rhône-Alpes 582
Annexe 8 Articles de presse étudiés 587
Articles d'El País 587
Articles de La Vanguardia 591
Annexe 9 Caricatures sur le corridor méditerranéen et l'AVE 613
Annexe 10 Enquête auprès des étudiants 615
Annexe 11 Cartes mentales du corridor méditerranéen 620
Représentations des régions méditerranéennes espagnoles 620
Représentations du corridor à l'échelle nationale 621
Représentations de la liaison entre l'Espagne et l'Europe 623
Représentations du corridor à l'échelle européenne 625
Représentations centrées sur la Méditerranée 628
Représentations centrées sur les infrastructures et les modes de transport 631
Représentations insolites du corridor méditerranéen 632
Table des matières 635

Résumé

Le « corridor méditerranéen » est un projet d'axe ferroviaire littoral, qui fait l'objet d'une double planification espagnole et européenne. En Espagne, au-delà de son rôle d'infrastructure de transport, il cristallise des enjeux de nature économique et politique. En effet, il représente un changement de logique d'aménagement, en renforçant un axe littoral au détriment des liaisons radiales centrées sur la capitale. L'objectif de la thèse est de montrer comment le corridor devient un facteur puissant de recomposition des jeux d'acteurs et de réinterprétation des paradigmes de l'aménagement, et comment il contribue à faire dialoguer les enjeux propres aux différentes échelles territoriales. Le corridor méditerranéen s'inscrit dans un double processus de politisation au niveau national et de dépolitisation au niveau européen. Il contribue à remodeler les représentations spatiales, à organiser les territoires à différentes échelles, et à recomposer le jeu des acteurs autour du projet.

Mots-clés : Chemins de fer ; Corridor méditerranéen ; Espagne ; Politisation ; RTE-T ; Territorialisation ; Transport

Resumen

El "Corredor Mediterráneo" es un proyecto de eje ferroviario litoral que constituye una parte de la planificación española y europea. En España, además de tener un papel de infraestructura de transporte, también cristaliza en cuestiones económicas y políticas. Representa un cambio en la lógica de ordenación del territorio, al reforzar el eje litoral en detrimento de los enlaces radiales con la capital. El objetivo de la tesis es entender cómo el Corredor viene a ser un potente factor que incita a revisar el papel de los distintos actores implicados, así como a reinterpretar los paradigmas de la ordenación del territorio e interrogar la dialéctica entre las cuestiones propias de las distintas escalas territoriales. Finalmente, se observa que el Corredor se encuentra inmerso en un doble proceso, consistente en su politización a nivel nacional y en su despolitización a nivel europeo, contribuyendo a la remodelación de las representaciones espaciales, la organización del territorio a múltiples escalas y la recomposición de la relación entre los actores vinculados con el proyecto.

Palabras claves: Corredor Mediterráneo; España; Ferrocarril; Politización; RTE-T; Territorialización; Transporte

Abstract

The "Mediterranean corridor" is a project for a coastal railway axis that results from a double planning process both in Spain and Europe. In Spain, beyond its role as a transport infrastructure, this project stands at the meeting point of economic and political stakes. Indeed, it does represent a change in the planning logic, as it strengthens a coastal axis rather than the radial lines centered on the capital. The purpose of this thesis is to demonstrate how the corridor becomes a powerful factor of both the rearticulation of the roles of the different stakeholders and the reinterpretation of the paradigms of spatial planning, and how it promotes the interactions between the various stakes that are characteristic of each territorial scale. The Mediterranean corridor forms part of a double process of politization at the national level and depolitization at the European level. It contributes to reshape spatial representations, to organize the territories at different scales, and to rearticulate the roles of the different stakeholders around the project.

Keywords: Mediterranean Corridor; Politisation; Railway; Spain; TEN-T; Territorialisation; Transport