



HAL
open science

**É. Libourel, Le corridor ferroviaire méditerranéen :
planification, politisation et territorialisation d'un projet
d'aménagement**

Jean-Pierre Wolff

► **To cite this version:**

Jean-Pierre Wolff. É. Libourel, Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement. 2015, pp.153 - 155. 10.4000/soe.2282 . hal-03676277

HAL Id: hal-03676277

<https://univ-tlse2.hal.science/hal-03676277>

Submitted on 23 May 2022

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

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

40 | 2015

Infrastructures de transports et conflits

Notes bibliographiques

Une thèse et une HDR récentes autour du thème des infrastructures des transports

É. Libourel, *Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement*

Thèse de doctorat, université Paris-Est, 2015

Jean-Pierre Wolff

p. 153-155

<https://doi.org/10.4000/soe.2282>

Référence(s) :

É. Libourel, *Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement*, thèse de doctorat, université Paris-Est, 2015.

[Notes de la rédaction](#) | [Texte](#) | [Citation](#) | [Auteur](#)

Notes de la rédaction

La thèse est déposée dans HAL et par conséquent dans TEL. Elle fera l'objet d'une publication en espagnol, aux Presses de l'université de Valence et devrait sortir en 2016.

Texte intégral

1La thèse d'Éloïse Libourel, soutenue le 27 novembre 2015 à l'université Paris-Est et réalisée sous la co-direction de Nacima Baron (université Paris Est) et de Juan Romero Gonzalez (université de Valencia), intitulée *Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement*, est un gros travail de 641 pages, découpé en trois grandes parties, qui se déclinent en plusieurs chapitres, nous permettant à partir du questionnement scientifique autour de la notion de corridor, d'aborder une série de questionnements géopolitiques, techniques et socio-économiques liés au projet d'une infrastructure ferroviaire majeure à l'échelle espagnole, plus particulièrement pour sa façade méditerranéenne et connectée à l'Europe. Cette recherche s'appuie sur une bibliographie de 446 références et autant en matière de littérature grise, sur une iconographie de 140 illustrations et sur une dizaine d'annexes précieuses (cartes des évolutions des réseaux ferroviaires, cartes démographiques et socio-économiques, cartes mentales, liste des personnes enquêtée, veille éditoriale faite auprès des quotidiens *El País* et surtout *La Vanguardia*). Ces matériaux mobilisés servent efficacement à analyser les différentes facettes de ce corridor méditerranéen.

2La première partie *Le corridor méditerranéen : pluralité, unité et mutualité d'un objet géographique*, introduit le cadre général de la problématique et les éléments-clés (corridors, territoires, politique européenne, jeux institutionnels espagnols, gouvernance du projet, acteurs institutionnels, politiques et économiques,...) convoqués tout au long de la thèse. À côté de la présentation des territoires concernés par ce projet de la frontière pyrénéenne à Algérisas, les histoires, tant espagnole qu'européenne sont convoquées pour mieux appréhender les objectifs et les logiques de ce projet. La temporalité élastique de ce projet

implique une description des différentes variantes de *corridors méditerranéens*, qui interpellent les questions socio-économiques, géopolitiques et idéologiques, fluctuant au cours de cette histoire contemporaine de l'Espagne mais aussi de la construction européenne.

3Le *corridor méditerranéen* fait consensus pour de nombreux acteurs économiques, institutionnels et politiques, tant à l'échelle européenne qu'espagnole. Mais il n'avance pas ou très peu. Des acteurs aux stratégies aussi différentes que les *generalitats*, les provinces ou les agglomérations littorales le soutiennent, appuyés par les milieux économiques. Pourtant ce projet aux périmètres fluctuants tangué entre matérialité et immatérialité. À l'origine, ce corridor devait rapprocher le Levant et la Catalogne à l'Allemagne du nord et lors de l'élargissement vers l'est de l'Union européenne, il est orienté vers la Mitteleuropa pour atteindre Budapest. Le corridor méditerranéen s'inscrit dans une politique européenne depuis l'intégration de l'Espagne dans la Communauté économique européenne en 1986, dans cette thèse, c'est la partie espagnole de ce corridor qui est particulièrement développée.

4Les échelles temporelle et spatiale se télescopent dans ce projet, d'un côté il remonte aux années 1920 et en 2015 il est loin d'être achevé, de l'autre son origine et son tracé géographique ont eux évolués. Dans un premier temps, il devait soutenir les exportations d'agrumes de la région de Valence vers la France et l'Allemagne. Depuis les années 1980, il s'inscrit dans un nouveau registre de la construction économique européenne. Ce corridor méditerranéen s'apparente à un long serpent de mer.

5La seconde partie, *Le corridor méditerranéen : argumentaires, politisation et partage d'une vision*, décrit les relations entre un projet ferroviaire et un ensemble d'acteurs aux enjeux et aux légitimités différentes. Parmi ceux-ci, un lobby essentiellement catalan, FERMED renouvelle et défend ce projet en lui faisant acquérir une dimension européenne en l'ancrant dans ce processus d'intégration économique des territoires à l'échelle européenne. Pourtant malgré l'activisme de FERMED, le corridor méditerranéen patine en Espagne et plus particulièrement le long de ce littoral méditerranéen.

6En arrière plan, sur deux scènes, l'une institutionnelle et l'autre économique, se croisent, se toisent, s'opposent et parfois trouvent des consensus les représentants de ces deux mondes tiraillés entre des appartenances complexes. Le pouvoir de l'État, de la Castille et de Madrid, incarné par le ministère du Fomento, croise celui des *generalitats* aux degrés d'autonomie et aux bases économiques, différents. La puissance des groupes économiques tutoie celle des métropoles méditerranéennes. Les mêmes appartenances politiques s'inscrivent dans ces échelles institutionnelles et ces territoires aussi divers que la Catalogne ou Murcie.

7La troisième partie *La territorialisation du corridor méditerranéen : vers une réinterprétation des paradigmes*, boucle ce travail de recherche et répond aux questions de la première partie. Quelles fonctions peuvent être envisagées pour ce *corridor méditerranéen* ? L'analyse des discours des acteurs impliqués à différents niveaux révèle les soutiens plus ou moins appuyés au projet mais aussi les luttes qui peuvent les opposer sur les plans politiques et en matière de vision institutionnelle de l'État espagnol et de ses composantes aux degrés d'autonomie différents. Pour cela, Éloïse Libourel dans un souci de montrer la permanence des antagonismes entre cet État, symbolisé en partie par sa capitale et les régions centrifuges avec en particulier les cas de la Catalogne et du Levant, convoque José Ortega y Gasset et son ouvrage de philosophie politique *Espana invertebrada*, publié en 1922. Dans celui-ci, le philosophe, homme politique engagé, dénonçait les menaces de démembrement pesant sur cette Espagne encore fortement marquée par la crise de 1898 avec la perte de Cuba et des Philippines. Pour le pouvoir central actuel, la question que pose ce couloir méditerranéen

s'inscrit dans ces véléités toujours plus importantes d'autonomie du Pays Valencien et d'indépendance de la Catalogne. La hantise d'un démembrement du Royaume est toujours présente et explique en partie la réalisation de nombreuses lignes à grande vitesse entre Madrid et plusieurs villes littorales Malaga, Alicante, Valence et Barcelone au détriment de ce corridor perçu comme un défi pour l'unité du pays.

8À côté de l'analyse d'une littérature foisonnante, Éloïse Libourel a fait réaliser 424 cartes mentales par des étudiants de disciplines et de niveaux différents, inscrits dans différentes universités dont plusieurs en dehors du périmètre méditerranéen, comme Santiago de Compostela, Madrid, Ciudad Real et Tolède. De cette exploitation des cartes mentales, elle en tire plusieurs enseignements. Le premier porte sur la connaissance du *corridor méditerranéen*, qui dépend de la proximité ou de l'éloignement des étudiants par rapport à ce projet. Les autres enseignements tirés de ces perceptions et représentations dépassent de loin l'approche technique et ferroviaire du projet pour questionner les politiques d'aménagement et de gouvernance des territoires. C'est une utilisation très opportune de la carte mentale, révélatrice d'éléments géographiques, techniques mais aussi géopolitiques.

9La quarantaine d'interviews, l'analyse des différentes sources et l'utilisation des cartes mentales, permettent en définitive de relever la fragilité de ce *corridor méditerranéen*, enjeu de conflits institutionnels entre plusieurs *généralitats* et Madrid. Le doute quant à sa réalisation, avec sans doute l'arrivée d'une nouvelle génération politique moins sensible aux grands projets d'infrastructures qu'aux difficultés économiques et sociales de la population, est une hypothèse à envisager. D'ailleurs, Éloïse Libourel souligne « l'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 ». Si ce projet n'existait pas, il faudrait l'inventer comme catalyseur des tensions et des oppositions qui s'expriment tout en s'annihilant à travers cette idée de *corridor méditerranéen*.

[Haut de page](#)

Pour citer cet article

Référence papier

Jean-Pierre Wolff, « É. Libourel, *Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement* », *Sud-Ouest européen*, 40 | 2015, 153-155.

Référence électronique

Jean-Pierre Wolff, « É. Libourel, *Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement* », *Sud-Ouest européen*[En ligne], 40 | 2015, mis en ligne le 15 juillet 2017, consulté le 23 mai 2022. URL : <http://journals.openedition.org/soe/2282> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/soe.2282>

[Haut de page](#)