

Position de thèse

Eloïse Libourel

▶ **To cite this version:**

Eloïse Libourel. Position de thèse : “ Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement ”. Géotransports, 2016, Transport et tourisme : rapports mobilité -territoires, 7, pp.120-123. hal-01433311

HAL Id: hal-01433311
https://enpc.hal.science/hal-01433311

Submitted on 19 Jan 2017

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.

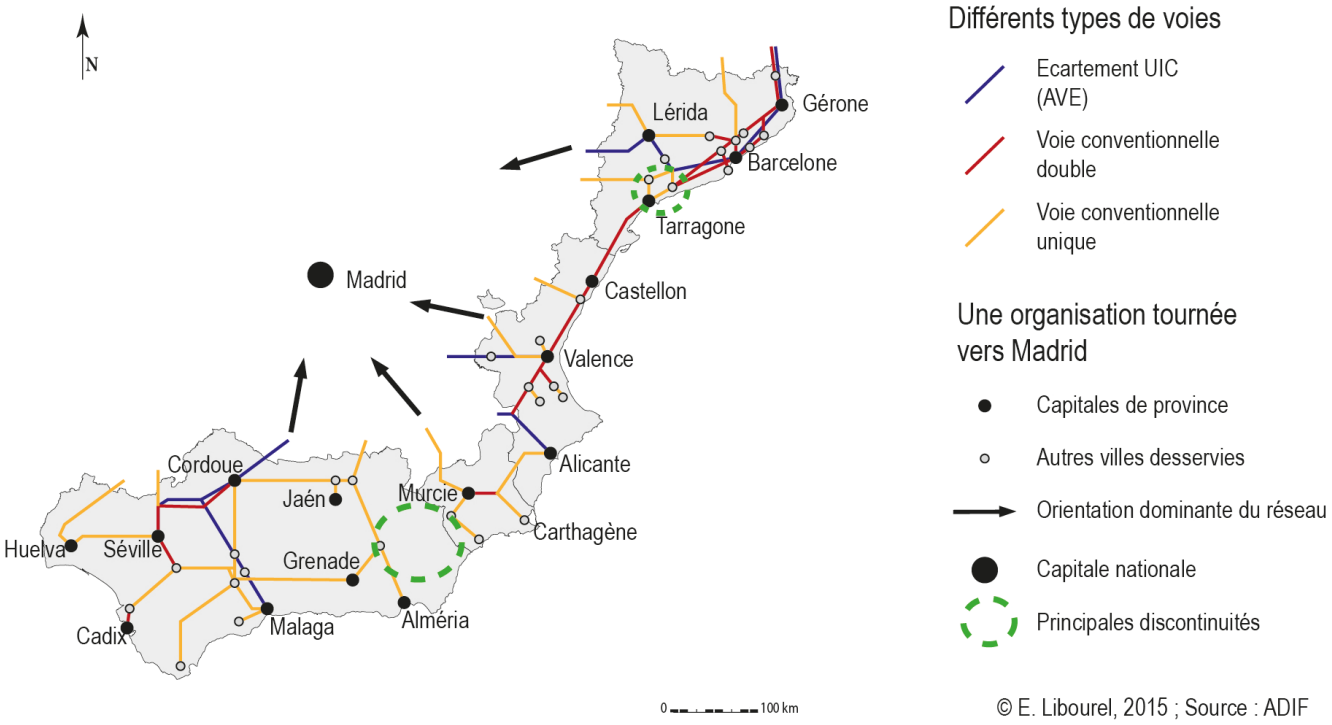
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

« *POSITION DE THESE* / *PhD position* »

3 – Eloïse LIBOUREL[1]

« Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement »[2]

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'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.



Un corridor méditerranéen incomplet : l'état actuel des liaisons ferroviaires dans les régions littorales

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

[1] Attachée temporaire d'enseignement et de recherche, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, Laboratoire Ville Mobilité Transport, UMR-T 9403 (ENPC/UPEM/IFSTTAR)

[2] Thèse préparée sous la direction de Nacima Baron et de Joan Romero (septembre 2012-novembre 2015) et soutenue le 27 novembre 2015 à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Laboratoire Ville Mobilité Transport, UMR-T 9403

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.

« The Mediterranean Railway Corridor: Organization, Politization and Territorialization of a Spatial Planning project »[3]

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

[3] PhD prepared under the supervision of Nacima Baron and Joan Romero (September 2012-November 2015) and defended on November 27th 2015 at Ecole Nationale des Ponts et Chaussées

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.

« El Corredor Mediterráneo: planificación, politización y territorialización de un proyecto de ordenación del territorio »[4]

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

[4] Tesis preparada bajo la direccion de Nacima Baron y Joan Romero (spetiembre 2012-noviembre 2015) y defendida el 27 de noviembre 2015 en la Ecole Nationale des Ponts et Chaussées

(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.