



**HAL**  
open science

## **L'AVE, opérateur et révélateur des dynamiques institutionnelles et territoriales en Espagne**

Nacima Baron-Yelles, Eloïse Libourel

### ► To cite this version:

Nacima Baron-Yelles, Eloïse Libourel. L'AVE, opérateur et révélateur des dynamiques institutionnelles et territoriales en Espagne. *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2015, Le rail à toute(s) vitesse(s) - Deux siècles de vitesse sur rail, trente ans de grandes vitesses, 46-47, pp.279-296. hal-01225939

**HAL Id: hal-01225939**

**<https://enpc.hal.science/hal-01225939v1>**

Submitted on 7 Nov 2015

**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.

## L'AVE, opérateur et révélateur des dynamiques institutionnelles et territoriales en Espagne

*Article soumis le 6 avril 2013*



L'analyse d'un projet de corridor ferroviaire mixte (c'est-à-dire combinant trafic de voyageurs et de marchandises) à grande vitesse reliant les pôles du littoral méditerranéen espagnol est l'objet central de cette étude. Elle est menée dans la perspective d'une recherche portant sur les liens entre ces types de réseaux spécifiques que sont les corridors avec les territoires à différentes échelles et avec les opérateurs politiques ou économiques à différents niveaux<sup>1</sup>. En effet, à la veille de la révision du schéma des réseaux transeuropéens de transport qui a lieu de 2009 à octobre 2011, ce sujet a été au centre d'une intense dynamique publique et collective, marquée par d'innombrables colloques, conférences et forums. Il a également fait l'objet d'une prise en charge médiatique omniprésente, qui a accompagné l'organisation des négociations entre les différents réseaux d'acteurs (institutionnels, économiques, ou issus de la société civile – notamment universitaires) afin d'inscrire ce projet à l'agenda des instances européennes, nationales, régionales et provinciales.

---

1- Jean DEBRIE, Claude COMTOIS, « Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe/Amérique du Nord », *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 58 (2010), p. 127-144.

L'étude de ces scènes de négociation est essentielle pour comprendre les caractéristiques très particulières de « l'hispanisation de la grande vitesse ferroviaire »<sup>2</sup>. L'expression fait référence à une certaine forme de territorialisation des enjeux ferroviaires, qui renvoie à des choix communs dans la lecture des systèmes de réseaux, mais aussi aux modalités acceptées d'organisation collective des acteurs et, enfin, à la qualification consensuelle des avantages produits par la construction du corridor.

C'est justement cette logique commune, partagée, consensuelle qui étonne au premier chef lorsqu'on évoque le corridor méditerranéen : dans un pays institutionnellement divisé par des concurrences régionales, clivé par des oppositions politiques profondes, un sujet faisant à ce point l'unanimité est relativement rare. Notre hypothèse est que le processus de territorialisation de ce corridor ferroviaire implique la production de logiques d'action « multi-niveaux »<sup>3</sup> qui favorisent la construction progressive de convergences stratégiques dans des coalitions souples d'acteurs, réunissant les mondes économique, politique et intellectuel.

Nous présenterons tout d'abord les supports à partir desquels le projet ferroviaire littoral a émergé (Plan stratégique des infrastructures du gouvernement espagnol, Réseaux Trans-européens de Transport, projet de Ferrmed...) et les questions que ce nouvel axe pose dans le cadre d'une réappréciation générale des relations entre réseau ferroviaire et territoire en Espagne. Nous nous focaliserons ensuite sur les logiques de mobilisation des acteurs et sur les conditions de production d'alliances et d'arrangements ayant conduit à l'insertion de ce projet dans les priorités d'aménagement.

## **Du réseau radial au réseau axial : comment est née l'idée du corridor méditerranéen ?**

La structure radiale actuelle des réseaux ferroviaires espagnols est le fruit de processus historiques, liés à la construction de l'État-Nation et à l'imposition de Madrid comme capitale. Cette structure est renforcée par le poids de l'État dans les choix en matière d'infrastructures qui relèvent des compétences régaliennes.

---

2- Ander AUDIKANA, « Le pari de la grande vitesse espagnole », *Flux*, vol. 1, n° 83 (2011), p. 83-95.

3- Liesbet HOOGHE, Gary MARKS, *Multi-Level Governance and European Integration*, Lanham, Rowman & Littlefield, 2001.

### Du réseau historiquement centralisé aux radiales à grande vitesse

L'Espagne s'est dotée d'un réseau de transports extrêmement centralisé, sur lequel s'appuie historiquement la légitimité de Madrid comme capitale au carrefour des voies routières puis ferroviaires, ce qui lui confère un caractère incontournable pour la majorité des flux de personnes et de marchandises. L'économiste Germà Bel<sup>4</sup> souligne cette spécificité et explique que la capitale politique n'a acquis qu'au xx<sup>e</sup> siècle le statut de capitale économique tant désiré.

En 1992, la ligne à grande vitesse (LGV) Madrid - Séville est inaugurée à l'occasion de l'Exposition universelle, *Expo92*. Sa création avait été décidée par le gouvernement présidé par Felipe González (Parti socialiste ouvrier espagnol, PSOE<sup>5</sup>), dans une logique d'intégration nord-sud du territoire et de rattrapage économique. L'Andalousie connaissait alors un retard de développement significatif par rapport au reste de l'Espagne, retard que cette nouvelle ligne devait contribuer à combler, tout en bénéficiant à des territoires en situation intermédiaire grâce aux gares de Puertollano et de Ciudad Real, cette dernière ayant particulièrement développé sa liaison avec la capitale. Dans les années 2000, le réseau s'étoffe sous l'impulsion une nouvelle fois du gouvernement, présidé alors par José María Aznar (Parti populaire, PP<sup>6</sup>), puis par José Luís Rodríguez Zapatero (PSOE) qui reprend les orientations du gouvernement précédent nonobstant la différence d'orientation politique. La construction d'un réseau en étoile autour de Madrid, pour relier les 19 capitales régionales par AVE (Alta Velocidad Española, le train à grande vitesse espagnol), ne fait pas débat en ce temps de prospérité budgétaire. Le 25 avril 2000 le président du gouvernement, José Maria Aznar, déclare : « Dans dix ans, toutes les capitales de province de la péninsule seront positionnées à moins de 4 heures de Madrid<sup>7</sup>. » La liaison entre la capitale espagnole et Barcelone, la capitale catalane, deuxième ville du pays et grande métropole économique, est quant à elle inaugurée en 2008, puis l'AVE arrive à Valence,

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

5- Le PSOE est le parti de gauche majoritaire en Espagne.

6- Le PP (Parti populaire) est le parti de droite majoritaire en Espagne.

7- Lors de son discours d'investiture, le 25 avril 2000, J.-M. Aznar déclarait que son gouvernement mettrait en œuvre « un réseau ferroviaire à grande vitesse qui, en dix ans, mettra toutes les capitales de province à moins de quatre heures du centre de la péninsule ». En 2007, J. L. Zapatero déclarait quant à lui que le renforcement de l'organisation du territoire se ferait par « une hausse de la cohésion qui repose sur la politique d'infrastructures ».

troisième ville du pays, en octobre 2010. Le développement de la grande vitesse, de ce point de vue, a suivi la logique centraliste qui avait présidé à la création des infrastructures autoroutières et ferroviaires conventionnelles, Madrid étant le centre vers lequel convergent presque toutes les lignes (fig. 1).



Figure 1. Réseau à grande vitesse existant et projets d'extension.

## Un corridor ferroviaire réclamé depuis longtemps

L'idée de contrer le schéma radial et d'aménager un corridor méditerranéen n'est pas nouvelle. Dès les années 1920, Norberto Ferrer, président fondateur de la Fédération des exportateurs d'oranges – *Federación de Exportadores de Naranjas (FEN)* –, réclame un réseau ferroviaire mieux connecté au marché européen, notamment par l'adoption de l'écartement standard des voies<sup>8</sup>. La Banque mondiale elle-même, dans son rapport sur l'économie espagnole publié en 1963, souligne l'utilité potentielle de cet axe.

Dans les années 1990, alors que l'on dote l'Andalousie d'une première LGV, des voix s'élèvent pour demander un axe littoral. En 1989, la chambre de commerce et d'industrie de Valence avait demandé la grande vitesse littorale pour relier entre elles les principales métropoles de ce qui constitue, du point de vue économique, l'axe le plus dynamique d'Espagne. En 1994, Josep Borrell, socialiste catalan et alors ministre des Travaux publics, inscrit le corridor dans le Plan directeur d'infrastructures et de transport<sup>9</sup> sous la pression du président socialiste valencien Joan Lerma, soulignant le jeu d'acteurs qui existe entre régions littorales. C'est ensuite par la voix de quelques universitaires engagés que le projet de corridor méditerranéen est repris. Josep Boira, géographe de l'Université de Valence, publie par exemple *Euram 2010 : la via europea* en 2002, ouvrage dans lequel il défend l'axe méditerranéen<sup>10</sup>.

### Du rendez-vous manqué du schéma transeuropéen de 2003 à la relance du projet en 2009

En 1996, l'établissement de la première liste des projets prioritaires retenus, dans le cadre du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) par la Commission européenne est l'occasion d'un débat sur l'opportunité du corridor méditerranéen. Il se produit alors ce qu'on pourrait qualifier « d'alignement astral » absolument unique, c'est-à-dire que des membres du PP sont partout au pouvoir : à la Moncloa (le Palais du gouvernement) avec José María Aznar, à la Commission européenne où Loyola de Palacio est alors commissaire aux Transports, et dans le Levant avec Eduardo Zaplana comme président de la Communauté valencienne. Pourtant, le corridor ferroviaire méditerranéen

8- Déclaration de Norberto Ferrer dans le journal ABC de Madrid, le 28 décembre 1927.

9- Le PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte) ne prévoit cependant pas de plan de financement pour ce projet. Voir MINISTERIO DE FOMENTO, *Plan Estratégico de Infraestructura y Transporte, 2005-2020*, Madrid, Ministerio de Fomento, 2004, en ligne (voir en fin d'article).

10- Josep V. BOIRA MAIQUES, *Euram 2010: la via europea*, Valence, Edicions 3 i 4, 2002.

n'est pas retenu parmi les priorités, à la différence de l'axe central pyrénéen, son principal concurrent.

Dix années plus tard, alors que l'ensemble des capitales régionales – Séville, Malaga, Valence, Tarragone et Barcelone – possèdent une gare accueillant l'AVE, et alors que deux autres sont en projet à Alicante (pour 2013) et à Castellón (pour 2014), le projet axial ressurgit avec une force insoupçonnée. Les forces locales et régionales (qu'elles soient politiques ou économiques) sont stimulées par Ferrmed, un groupe de pression aux racines catalanes installé à Bruxelles et auteur d'un rapport circonstancié pour la Commission européenne<sup>11</sup>. Ce groupe rassemble un très grand nombre d'industriels espagnols de la façade méditerranéenne.

### **Le corridor ferroviaire méditerranéen passé au crible**

Le projet de corridor méditerranéen soulève de très nombreuses interrogations sur sa rentabilité dans le contexte actuel de tarissement des moyens de son financement, sur sa faisabilité réglementaire et juridique, enfin sur ses effets économiques. Il apparaît pour beaucoup d'observateurs extérieurs comme un exemple de surinvestissement évident, aux retombées douteuses. Sur ce point, des travaux distinguent le cas d'un corridor de fret – qui serait rentable – de celui d'un réseau voyageurs – qui serait un gouffre financier.

Durant les dix dernières années, l'État espagnol a financé pour près de 30 milliards d'euros d'infrastructures à grande vitesse, dont 8,4 milliards d'euros investis dans l'aménagement des voies entre Almeria et la frontière française, notamment avec des liaisons ferroviaires à vitesse élevée (de l'ordre de 200 à 230 km/h) appelées Euromed, circulant sur les voies conventionnelles à écartement ibérique et reliant les principales villes du littoral méditerranéen. Le coût total du corridor méditerranéen s'élèverait, d'après les calculs du ministère des Travaux publics, à 51,3 milliards d'euros. Des économistes comme D. Ginés ou G. Bel<sup>12</sup> conduisent des opérations d'évaluation des projets de transport qui montrent que la rentabilité du corridor méditerranéen est loin d'être garantie ; ils s'opposent évidemment à l'opinion et, surtout, aux acteurs politiques valenciens et catalans, qui misent sur des retombées très positives d'un tel aménagement.

---

11- FERRMED, *Ferrmed Global Study. Ferrmed Great Axis Rail Freight Network and its area of influence. Scandinavia-Rhein-Rhone-Western Mediterranean. Feasibility, conclusions and recommendations*, Ferrmed, Union européenne, 2009, en ligne (voir en fin d'article).

12- Germà BEL, *España, capital Paris...*, *op. cit.*

En outre, le renforcement de l'austérité budgétaire rend l'investissement très périlleux. Si le décollage de l'investissement dans la grande vitesse espagnole a eu lieu juste avant le choc économique de 2007-2008, le contexte actuel est marqué par un système de *stop and go* au gré des capacités budgétaires, des restrictions et des relances<sup>13</sup>. L'achèvement du corridor ferroviaire se caractérisera forcément, s'il se produit, par un changement de montage financier et juridique et par l'entrée de partenaires privés qui recherchent des garanties.

On se trouve donc dans un contexte très différent de celui qui prévalait lors du lancement du réseau ferroviaire à grande vitesse, dans lequel l'AVE était un symbole de modernité, tant pour le gouvernement de José María Aznar que pour le gouvernement de José Luis Zapatero, et pour toutes les Communautés autonomes. Si le besoin d'affirmer une « grandeur » par l'infrastructure est à son comble, du fait de l'étranglement financier des autonomes sur leurs grandes politiques sociales, de nombreuses critiques soulignent le caractère tout à fait obsolète et archaïque de l'approche de l'équipement comme une compensation au sous-développement. Elles évoquent la possibilité d'un effet de succion dû à la métropole madrilène et montrent au contraire que l'AVE ne donne du pays qu'une illusion de richesse.

Malgré ces critiques récurrentes, le projet de corridor a trouvé sa place dans le débat public. Dans les médias, il a été présenté en 2010 et en 2011 sous l'angle d'une forte convergence de vues autour de son intérêt et même de son urgence. Pourtant, nous venons de voir que plusieurs logiques ou visions de l'inscription territoriale de la grande vitesse ferroviaire se sont succédé. Au débat opposant les partisans d'un schéma axial ou radial se surimpose le débat entre les tenants d'une logique de cohésion nationale (celle-ci est présente depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle et explique le choix de l'axe Madrid - Séville en 1992, mais elle est de nouveau prépondérante dans la vision de la desserte provinciale exposée en 2000) d'une part, et les champions d'une logique d'intégration européenne qui privilégie les objectifs de compétitivité et d'accessibilité des marchés (touristiques et commerciaux notamment) d'autre part.

Mais il semble que le corridor ferroviaire méditerranéen arrive temporairement à surmonter ces visions plurielles, à les transcender en quelque sorte en fédérant les intérêts des différents acteurs. Nous soulignerons donc

---

13- En avril 2010 est voté un PEI (plan extraordinaire d'infrastructures) de 17 milliards d'euros, dont 70 % pour les infrastructures ferroviaires. Il s'agit d'une mesure contracyclique destinée à relancer l'activité à la suite du Plan emploi (le « plan E »). Il a subi une réduction de 6,4 milliards d'euros dès août 2010, mais un revirement politique a conduit à une relance de certains tronçons du projet deux mois plus tard.



à présent l'appropriation particulière des enjeux du développement de l'axe ferroviaire au prisme des positionnements géographiques et institutionnels de ces acteurs.

### **Le projet de corridor méditerranéen, reflet de la constitution progressive d'un système d'acteurs « multi-niveaux »**

Depuis la relance du projet de corridor méditerranéen, ces dernières années, on observe une forte présence médiatique et politique de ce thème. Il semble que les acteurs institutionnels ou privés soient majoritairement favorables à sa réalisation et l'érigent en objectif politique dont il convient d'analyser les fondements et les raisons d'être, ancrés dans les questions territoriales.

#### **L'utilité de l'approche en termes de « Policy network »**

L'analyse du processus de territorialisation du corridor méditerranéen dans le cadre d'un système de gouvernance multi-niveaux que l'on peut définir comme un système articulant des dynamiques institutionnelles situées à des échelles distinctes (échelle européenne, échelle nationale et structuration du pouvoir local mettant aux prises différents groupes sociaux) nous semble fondamentale. Dans ce processus de territorialisation, l'articulation entre les niveaux local et global permet la recherche d'une légitimité nouvelle. Ainsi, clairement, certains opérateurs politiques et économiques utilisent le dossier du corridor méditerranéen pour se réappropriier certains enjeux du développement métropolitain et de la compétitivité territoriale.

À travers le débat relatif au corridor méditerranéen, l'outil conceptuel de *Policy network*<sup>14</sup> permet de tenter de démontrer une double hypothèse : celle de la convergence d'une part, et celle de la stabilisation d'autre part. Par stabilisation, on entend le passage d'un ensemble d'interactions mal coordonnées, concurrentes et complexes, entraînant conflits et désordres, à un système dans lequel les interactions entre niveaux institutionnels d'une part, entre acteurs institutionnels, économiques et sociaux d'autre part, ainsi qu'entre acteurs urbains de petit et grand niveau se sont agencées de manière certes concurrente, mais moins dommageable les unes envers les autres. Par convergence, on entend que le discours et le positionnement des partisans du corridor ferroviaire méditerranéen, au départ très marqués par leurs contextes politique, culturel

---

14- Keith DOWNING, « Model or Metaphor? A Critical Review of the Policy Network Approach », *Political Studies*, vol. 1, n° 43 (août 1995), p. 136-158 ; Mark EVANS, « Understanding Dialectics in Policy Network Analysis », *Political Studies*, vol. 3, n° 49 (août 2001), p. 542-550.

et économique d'énonciation respectifs, tendent à une meilleure articulation. Si au départ les énoncés en faveur du corridor présentent une forte dispersion des lieux et des intérêts à partir desquels ils sont produits, l'hétérogénéité du matériau est progressivement surmontée à mesure qu'augmentent la densité et l'intensité des interactions.

### **Vers une convergence stratégique des acteurs institutionnels espagnols autour du corridor méditerranéen ?**

#### *La diversité des visées de départ*

Pour l'État central, le corridor méditerranéen est essentiellement défendu au nom d'une vision décentralisatrice (tout au moins dans la logique du double mandat de José Luis Zapatero, qui aura permis un renouvellement des statuts des Communautés autonomes et une révision de leurs règles de financement) et d'un souci de compétitivité nationale. En effet, le corridor méditerranéen, au sens de bande littorale constituée de métropoles portuaires importantes, est l'espace qui connaît le plus fort développement démographique et économique en Espagne. Pour la Catalogne, le corridor méditerranéen apparaît plus clairement sous l'angle d'une recherche d'insertion dans les flux d'échanges mondialisés, qu'il s'agisse des marchandises (intermodalité du fret entre transport maritime et transport ferroviaire) ou de voyageurs : d'abord le modèle touristique du littoral espagnol fondé sur les liaisons aéroportuaires a été largement touché par la crise économique, et les changements de comportement des voyageurs incitent à considérer les liaisons ferroviaires, notamment avec la France, comme une alternative intéressante. Ensuite, dans le même temps, la grande vitesse le long de l'axe littoral est perçue comme une opportunité d'intermodalité entre le ferroviaire et l'aérien – pour les touristes arrivés en avion et souhaitant élargir leur voyage, comme le souligne Ramón Tremosa, député européen<sup>15</sup>. Dans la communauté de Valence, la demande de création d'un corridor méditerranéen se fait dans une perspective interne de « *vertebración* » (selon le terme d'Ortega y Gasset), c'est-à-dire de création d'un axe structurant et d'arrimage à la Catalogne. En effet, les principales villes de la Communauté valencienne – Valence, Alicante et Castellón – sont mal reliées entre elles. Enfin, en termes de dynamisme économique, la construction ferroviaire pourrait venir se substituer à l'économie du *ladrillo* (littéralement de la brique, c'est-à-dire du secteur du bâtiment aujourd'hui en fort déclin) pour soutenir la croissance régionale.

15- Ramón Tremosa a été élu député européen en 2009 sur les listes CDC (Convergència Democràtica de Catalunya).

Nous ne développerons pas ici le cas de la Communauté andalouse, dont le statut est très ambigu. Son gouvernement a en effet été renouvelé par les élections du 25 mars 2012 et le nouvel exécutif, qui doit soutenir pour le moment deux corridors, l'axe méditerranéen et l'axe central, est confronté à la question des choix stratégiques de développement de la région en matière de transport ferroviaire (fig. 2).

	Visée territoriale du corridor	Visée économique du corridor
<b>État central</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Logique de cohésion territoriale</li> <li>- Complémentarité entre schéma radial et axial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Compétitivité globale du territoire national</li> <li>- Capacité d'exportation</li> <li>- Facilités de localisation des investissements étrangers</li> </ul>
<b>Catalogne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Insertion euro-régionale</li> <li>- Dynamique transfrontalière</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stimulation de l'attractivité et du trafic de la zone portuaire de Barcelone</li> <li>- Intermodalité fer-air et affirmation du statut métropolitain de Barcelone</li> </ul>
<b>Communauté valencienne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maillage et hiérarchisation du réseau urbain valencien : relation entre Valence et Alicante, et entre Valence et Castellón</li> <li>- Connexion entre la façade littorale et l'arrière-pays</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stimulation de l'attractivité et du trafic de la zone portuaire de Valence</li> <li>- Projet ferroviaire comme substitut à la crise de l'économie immobilière</li> </ul>

Figure 2. Les différents acteurs et leurs logiques concernant le corridor méditerranéen.

### *La fabrique de la convergence*

À partir de cette assez forte hétérogénéité des points de vue, des collectifs entrepreneuriaux se sont constitués. Ils se sont formés à partir d'une reconversion immédiate des collectifs pro-AVE visant à promouvoir la liaison à grande vitesse entre Madrid et Valence, obtenue à la fin de l'année 2010. Ils ont stabilisé et fait converger les discours sur la grande vitesse, incorporant progressivement des cercles universitaires, puis des responsables politiques. Ces derniers ont fait un véritable *forcing* politique durant l'année 2011, dans un contexte où la convergence des discours allait de pair avec une tension extrême du contexte politique – marqué par des élections à tous les niveaux – et des relations entre responsables (fig. 3).

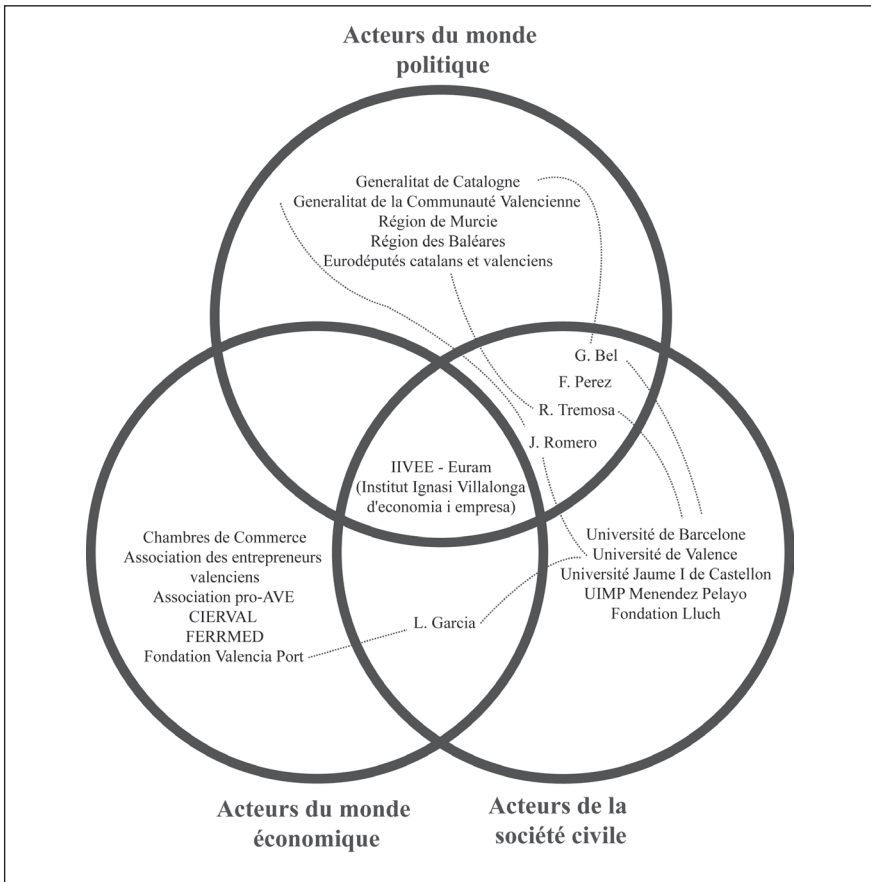


Figure 3. Convergence de vues entre les différents acteurs du corridor méditerranéen.

*Complexité du jeu tactique des acteurs politiques autour du corridor ferroviaire méditerranéen*

Le jeu politique dans lequel s'inscrit la dynamique du projet de corridor méditerranéen s'appuie sur deux dimensions principales : d'une part, la recherche de l'affichage d'une alliance interrégionale (entre la Catalogne, les Baléares, Valence et la Région de Murcie), et de l'autre, un jeu complexe entre le ou les niveau(x) régionaux et l'État central. Ce jeu se manifeste notamment dans la relation des différents échelons avec Bruxelles. Mais ceci se produit dans le contexte d'une actualité politique et électorale très chargée (trois élections en deux ans) et dans la perspective d'une conquête progressive par la droite (PP) de tous les niveaux institutionnels (fig. 4).

## LE BASCULEMENT POLITIQUE DES COMMUNAUTÉS AUTONOMES ESPAGNOLES

2010

Mai 2011



Novembre 2011

2012 ?



Légende :

Gouvernement central

Gouvernement autonome

■ Gouvernement PSOE

■ PSOE

■ Gouvernement PP

■ PP

■ CiU

© E. Libourel / N. Baron-Yellès, 2011

Figure 4. Le basculement politique des Communautés autonomes espagnoles.

Dans ce système, la dynamique des coalitions politiques portant le flambeau du corridor méditerranéen est marquée par la tension permanente entre stabilité et instabilité, composition et recomposition des alliances entre acteurs politiques. Elle peut s'interpréter selon trois perspectives principales.

La première est liée à la lecture idéologique du projet. La thématique du corridor méditerranéen revisite des clichés fortement structurants du clivage des camps politiques et territoriaux, opposant en particulier Madrid et Barcelone. Une lecture idéologique très grossière fait apparaître la vision du corridor littoral comme l'espace de prédilection des libéraux méditerranéens, tournés vers le commerce international et l'entreprise, contre le centre madrilène, son capitalisme foncier, sinon féodal, son modèle aristocratique et conservateur.

Une deuxième dimension reflète un contexte politique singulier. Très rapidement, cette opposition entre Madrid et le littoral se transforme en une autre : celle de l'État, tenu jusqu'en novembre 2011 par le PSOE, face aux pouvoirs territoriaux qui basculent dans le giron du Parti populaire et de ses alliés politiques (l'alternance politique à la Generalitat de Catalogne est effective en 2010, et elle a eu lieu à la Junta de Andalucía en mars 2012 avec la première victoire du PP dans cette Communauté autonome). Le gouvernement doit donc composer avec un front territorial incarné par une alliance politique de droite. Cela se traduit par une forte instabilité au printemps 2011. En effet, la volonté de débordement de l'axe interrégional vers Bruxelles en court-circuitant le pouvoir central est de plus en plus manifeste, et l'instrumentalisation successive des entrepreneurs dans les réunions étatiques et régionales s'amplifie.

Mais une dernière perspective s'inscrit dans le cadre d'une crise des droites menant à la concurrence des « macro-projets ». Ainsi, une autre instabilité intervient maintenant à l'intérieur même du Parti populaire. À l'annonce de la marginalisation du projet de traversée centre-pyrénéenne qui irait de Sines à Algésiras, les « barons » (c'est-à-dire les présidents des Communautés autonomes) de cet axe central constitué de l'Estrémadure, de Castille-la-Manche, de Madrid et de l'Aragon se soulèvent contre leurs homologues de l'axe méditerranéen. Le nouveau chef du Parti populaire, Mariano Rajoy, est donc dans une position particulièrement délicate et se tient pour l'heure à un silence gêné. La configuration des enjeux s'oriente non plus vers une opposition de partis ou d'idéologies, mais vers une autre forme de confrontation. En outre, la solidarité méditerranéenne interrégionale émergente, qui s'est construite contre la centralité madrilène, est de plus en plus autonome vis-à-vis de la

droite gouvernementale. Les acteurs politiques régionaux s'affrontent entre eux ou s'opposent au pouvoir central, avec, dans les plateaux de la balance, d'autres questions politiques majeures. Le « transvasement » d'eau douce, d'un bassin-versant fluvial à un autre, s'oppose ainsi au projet de corridor et on assiste à un combat d'un « macro-projet » contre un autre.

### **Le corridor à l'aune de la configuration d'un cluster métropolitain**

La notion de territorialisation de la grande vitesse apparaît particulièrement dans le discours d'une dernière catégorie d'acteurs politiques : les maires. Ces derniers s'approprient le contexte, la scène, le débat, et le déclinent au nom d'enjeux de marketing territorial et de coopération métropolitaine, avec pour préoccupation première l'intermodalité (fig. 5).

Le corridor méditerranéen renforcerait d'après eux la hiérarchisation et la spécialisation métropolitaines. Pour les deux villes de premier niveau, on passe de l'infrastructure à la structure du réseau urbain, et de la structure à la planification métropolitaine. C'est ainsi que se conjuguent un certain nombre d'enjeux qui impliquent des infrastructures urbaines : un port de croisière, associé à un aéroport international ouvert toute l'année, à une liaison directe en AVE jusqu'à Madrid et à un axe passant, le tout mis en rapport avec de grands événements économiques et culturels. Il s'agit pour Valence et Barcelone notamment de mettre à profit une forte capacité d'accueil pour aboutir à un réajustement des potentialités. À moyen terme, ce sont des logiques de coopération entre les métropoles qui se mettent en place, dans un contexte de double régionalisme qu'a particulièrement bien décrit, dans un roman, José Font Mezquita<sup>16</sup>.

Aujourd'hui, certaines villes secondaires sont des points faibles du corridor : Almería, Castellón, Tarragone et Alicante en particulier. Ces villes moyennes se situent entre des métropoles majeures. Elles souffrent chacune d'une désindustrialisation et d'une crise immobilière accentuée, ainsi que d'un étalement dévastateur de l'agglomération. Elles pourraient redensifier l'urbain avec un projet de gare-pôle d'échange et reconquérir ainsi des centres-villes dégradés, voire créer un projet de port spécialisé, soutenir les universités moyennes et les petits pôles technologiques ou faciliter les dynamiques organisationnelles entre les villes (pour des événements communs). L'articulation avec le réseau conventionnel vers les bassins de vie proches est donc essentielle.

---

16- José Font Mezquita est ingénieur en transports. Il a publié un roman intitulé « Le Corridor méditerranéen, un voyage aller et presque retour » : José FONT MEZQUITA, *El Corredor mediterráneo, un viaje de ida y casi vuelta*, s. l. n. d., ed. Bubok.



Figure 5. Majorités politiques de l'axe méditerranéen en 2011.

C'est le fondement des stratégies de ces villes moyennes des interstices et des arrière-pays<sup>17</sup>. En particulier, certains pôles sectoriels littoraux assez spécialisés sont concernés, comme Gandia pour le tourisme, Sagonte pour son port ou encore quelques nœuds dans l'arrière-pays comme Requena et Antequera (fig. 6).

17- Carme MIRALLES GUASCH, Àngel CEBOLLADA I FRONTERA, *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad*, Barcelone, Laboratorio de Alternativas, 2003, en ligne (voir en fin d'article).





Figure 6. Typologie des villes de l'axe méditerranéen.

Ainsi, la territorialisation de la grande vitesse espagnole ne s'est pas encore structurée à l'échelon urbain parce que la logique d'opposition entre pouvoir étatique et autorités régionales était trop forte. La ville moyenne était au mieux au centre d'un marché de négociations entre l'État et la Generalitat, comme c'est le cas de Castellón. On est certes entré dans une phase de convergence, mais dans une stabilisation très relative des logiques d'acteurs locaux, qui sont en grande partie tenus à l'écart malgré quelques mobilisations comme celle d'Alicante en juillet 2011.

## Conclusion

L'approche choisie ici tente de compléter les approches traditionnelles de la notion de corridor à grande vitesse. Elle s'appuie en effet sur la manière dont l'action de gouvernement politique se joue, dans ses incertitudes, ses indéterminations et ses tâtonnements. Mais elle essaie aussi de montrer comment se composent des dynamiques de pouvoir à l'échelle micro qui agencent différents rapports entre acteurs.

On a voulu souligner l'ambiguïté du projet de corridor ferroviaire méditerranéen à grande vitesse qui apparaît à la fois en alternative et comme un complément aux radiales existantes qui structurent le territoire espagnol. En outre, il fait l'objet d'instrumentalisations multiples de la part des acteurs institutionnels et privés qui en font un objet paradoxalement consensuel semblant transcender les clivages habituels de la politique espagnole.

## Références bibliographiques

- AUDIKANA Ander, « Le pari de la grande vitesse espagnole », *Flux*, vol. 1, n° 83 (2011), p. 83-95.
- BEL Germà, *España, capital Paris. Origen y apoteosis del Estado radial: del Madrid sede cortesana a la « capital total »*, Barcelone, Destino, 2010.
- BOIRA MAIQUES Josep V., *Euram 2010: la via europea*, Valence, Edicions 3 i 4, 2002.
- DEBRIE Jean, COMTOIS Claude, « Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe/Amérique du Nord », *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 58 (2010), p. 127-144.
- DOWNING Keith, « Model or Metaphor? A Critical Review of the Policy Network Approach », *Political Studies*, vol. 1, n° 43 (août 1995), p. 136-158.
- EVANS Mark, « Understanding Dialectics in Policy Network Analysis », *Political Studies*, vol. 3, n° 49 (août 2001), p. 542-550.
- FERRMED, *Ferrmed Global Study. Ferrmed Great Axis Rail Freight Network and its area of influence. Scandinavia-Rhein-Rhone-Western Mediterranean. Feasibility, conclusions and recommendations*, Ferrmed, Union européenne, 2009, consultable (janvier 2014) à l'adresse : [http://www.vialibre-ffe.com/PDF/FERRMED\\_GLOBAL\\_STUDY\\_BOOK.pdf](http://www.vialibre-ffe.com/PDF/FERRMED_GLOBAL_STUDY_BOOK.pdf)
- FONT MEZQUITA José, *El Corredor mediterráneo, un viaje de ida y casi vuelta*, s. l. n. d., Ed. Bubok.

HOOGHE Liesbet, MARKS Gary, *Multi-Level Governance and European Integration*, Lanham, Rowman & Littlefield, 2001.

MINISTERIO DE FOMENTO, *Plan estratégico de infraestructura y transporte, 2005-2020*, Madrid, Ministerio de Fomento, 2004, consultable (janvier 2014) à l'adresse : [http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/\\_ESPECIALES/PEIT/](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/_ESPECIALES/PEIT/)

MIRALLES GUASCH Carme, CEBOLLADA I FRONTERA Àngel, *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad*, Barcelone, Laboratorio de Alternativas, 2003, consultable (janvier 2014) à l'adresse : <http://www.falternativas.org/laboratory/documentos/documentos-de-trabajo/movilidad-y-transporte-opciones-politicas-para-la-ciudad>