



HAL
open science

L'inscription des ports ibériques dans le réseau central du RTE-T, source d'interrogation et de contestation

Philippe Bairras, Eloïse Libourel, Pierre Zembri, Matthieu Schorung

► To cite this version:

Philippe Bairras, Eloïse Libourel, Pierre Zembri, Matthieu Schorung. L'inscription des ports ibériques dans le réseau central du RTE-T, source d'interrogation et de contestation. Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM), Jun 2023, Dijon, France. hal-04241522

HAL Id: hal-04241522

<https://hal.science/hal-04241522>

Submitted on 16 Oct 2023

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.



Titre : L'inscription des ports ibériques dans le réseau central du RTE-T, source d'interrogation et de contestation

Philippe Bairras^{a*}, Eloïse Libourel^b, Pierre Zembri^c, Matthieu Schorung^d

^a *Doctorant au Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT), Université Gustave Eiffel, Champs-sur-Marne, France, philippe.bairras@enpc.fr*

^b *Chercheure associée au LVMT, Université Gustave Eiffel, Champs-sur-Marne, France, eloise.libourel@enpc.fr*

^c *Directeur du LVMT, Université Gustave Eiffel, Champs-sur-Marne, France pierre.zembri@enpc.fr*

^d *Chercheur associé au AME-SPLOTT, Université Gustave Eiffel, Champs-sur-Marne, France, matthieu.schorung@gmail.com*

Introduction

Cette communication s'intéresse aux jeux d'acteurs qui influencent la configuration du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), dont fait partie le corridor Atlantique. Ce dernier vise à relier les ports d'Espagne et du Portugal au port du Havre et à l'axe rhénan au niveau de Strasbourg et de Mannheim en Allemagne. Le RTE-T a été pensé à la fin du XX^{ème} siècle pour améliorer l'interconnexion des états membres et l'interopérabilité des réseaux nationaux (Libourel, 2015). Or, c'est seulement à partir de 2013, que l'on passe de l'articulation de réseaux nationaux existants à la structuration de neuf grands corridors européens de transport. En outre, le RTE-T s'articule également autour de deux réseaux. Un réseau central de transport (*core network*) qui doit être réalisé d'ici 2030 et un second réseau, nommé réseau global (*comprehensive network*), qui doit assurer la connexion vers toutes les régions de l'Union Européenne à l'horizon 2050.

Dans ce travail, nous allons essayer d'étudier dans un premier temps, les nombreuses modifications au cours du temps de ce réseau de transport. Puis dans un second temps, la prise en compte progressive de la Commission européenne des ports ibériques et du transport maritime. Nous verrons ainsi que les ports atlantiques qui ont été la porte d'entrée de l'Europe ont été pris en considération que tardivement par la Communauté économique européenne (CEE). Plusieurs initiatives collectives (comme l'élaboration de la conférence des Régions Périphériques Maritimes (1989), la constitution de la Commission Arc Atlantique (1989); la création d'associations à l'image de *Atlantic Cities* (2000), du Réseau transnational atlantique (2003)...) et/ou individuelles (telle que la mise en place d'actions de sensibilisation du port de Brest-Roscoff auprès des autorités françaises et européennes à la suite du *Brexit* pour

* Auteur correspondant
Adresse mail: bairrasp@gmail.com / philippe.bairras@enpc.fr



intégrer le réseau central du RTE-T) de *lobbying* ont notamment permis que les ports européens de plus en plus agrégés dans les plans du RTE-T élaborés de 1990 à 2021.

L'objectif de la communication est de comprendre la place des liaisons maritimes dans le RTE-T tout en se focalisant sur les acteurs et à leurs discours. De quelle manière le transport maritime ont-ils été insérés au RTE-T ? Comment l'inscription territoriale de la façade atlantique et méditerranéenne dans ce réseau s'est-elle déroulée ? En quoi, l'affiliation des ports français et notamment bretons dans le réseau central du RTE-T est-elle devenue un enjeu économique important après la mise en œuvre en mars 2017 du *Brexit* ?

Méthodologie

Pour cela, la méthodologie du travail de recherche sera plurielle. Il s'agira premièrement de s'appuyer sur une revue de la littérature axée sur la politique européenne des transports, et sur le transport maritime (villes portuaires, arrière-pays...). En deuxième lieu, nous réaliserons un travail d'analyse de la littérature grise des RTE-T pour identifier l'évolution des orientations européennes vis-à-vis des priorités maritimes (transport maritime et autoroutes de la mer). A cela s'ajoute, de nombreux entretiens et la piste de l'internet (des sites, blogs et des réseaux sociaux) afin de recueillir les discours des acteurs.

Principaux résultats obtenus ou attendus

La méthodologie ci-dessus déclinée en trois questions principales doit permettre d'aboutir aux résultats suivants :

- L'ambition de la Commission européenne est de rééquilibrer le partage modal actuel reposant essentiellement sur la route, de résoudre le problème d'interopérabilité ferroviaire, et de favoriser l'intégration des ports dans les projets de transport pour relier la façade maritime avec l'arrière-pays ;
- Les initiatives de *lobbying* des ports maritimes et des régions atlantiques sont progressives et sont à l'origine de reconnaissance de l'Arc Atlantique dans les orientations européennes du RTE-T ;
- Le *Brexit* est à l'origine de vives réactions en France et d'une mobilisation importante pour l'inscription des ports bretons (Brest et de Roscoff) dans le réseau central du corridor Atlantique ;
- L'exclusion des ports bretons et les subventions européennes promis pour les ports intégrés aux RTE-T sont des facteurs explicatifs de l'émergence de la mobilisation de la région Bretagne, du maire de Brest, du département du Finistère, de la Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine Bretagne ouest (CCIMBO) et de l'Etat français.

Principales références bibliographiques (5)

Alix, Yann. 2012. Les corridors de transport. Cormelles-le-Royal, Editions EMS. Architectural Historians. Vol.18; No.3. (October) p.74-93. <https://www.sefacil.com/wp-content/uploads/2021/02/corridors-transport.pdf>



Debrie, Jean, et David Guerrero. 2008. « (Re)spatialiser la question portuaire : pour une lecture géographique des arrière-pays européens », *L'Espace géographique*, vol. 37, no. 1, pp. 45-56.

Libourel, Éloïse. 2015. « Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement ». Thèse de doctorat, Paris Est. <http://www.theses.fr/2015PESC1180>.

Libourel, Eloïse, Matthieu Schorung et Pierre Zembri. 2022. *La géographie des transports*. Paris, Collection U, Armand Colin.

Parreau, Christophe. 2008. « Les ports de commerce bretons », *Norois*, 190 | 2004/1, mis en ligne le 01 septembre 2008. <http://journals.openedition.org/norois/70>

Mots clés

RTE-T ; Jeux d'acteurs ; Conflits ; Aménagement ; Port maritime

Sessions visées (3 max)

Par ordre décroissant de préférence

1. Session n°19 Acteurs, conflits, gouvernance : quand les jeux d'acteurs influent sur la configuration des réseaux et les politiques de transport et de mobilités (session spéciale de la Commission des Transports, de la Logistique et des Mobilités du CNFG)
2. Session n°12 Les villes moyennes et intermédiaires au centre des mobilités de portée régionale : enjeu de compréhension et d'action