



HAL
open science

Corridor Atlantique et territoires, quelle articulation ?

Philippe Bairras

► **To cite this version:**

Philippe Bairras. Corridor Atlantique et territoires, quelle articulation ?. Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM), Jun 2024, Bruxelles, France. hal-04627446

HAL Id: hal-04627446

<https://hal.science/hal-04627446>

Submitted on 27 Jun 2024

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.

Corridor Atlantique et territoires, quelle articulation ?

Bairras Philippe, Laboratoire Ville Mobilité Transport (UMR-T 9403), Université Gustave Eiffel

Introduction

Le corridor Atlantique est l'un des 9 corridors multimodaux qui composent le réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Il relie 5 pays :

- L'Irlande ➤ La France ➤ L'Allemagne ➤ L'Espagne ➤ Le Portugal

Objectif

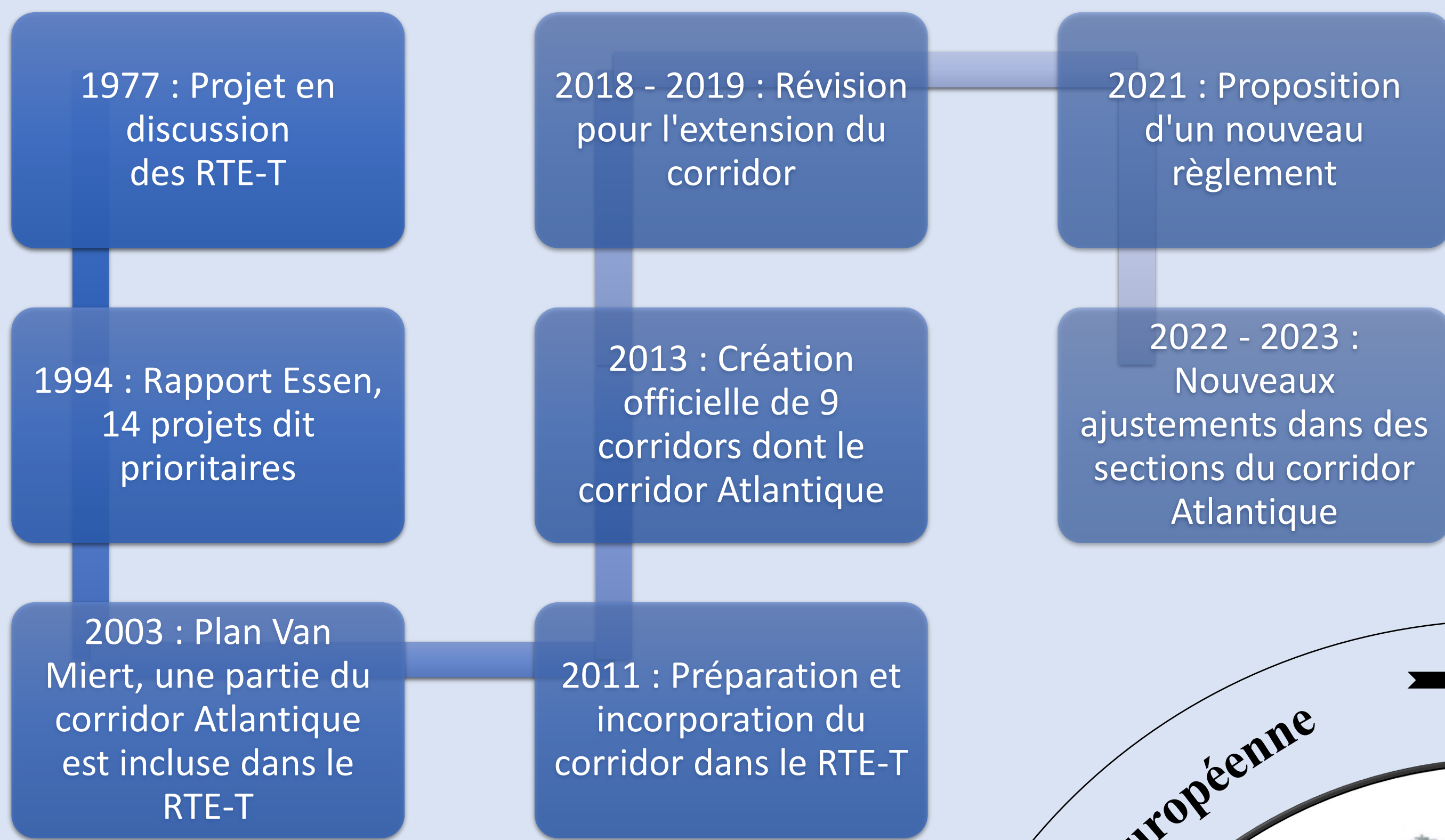
Décrire le processus de territorialisation et politisation du corridor Atlantique.

Méthodologie

- Analyse documentaire du RTE-T et du corridor Atlantique,
- Inspection des politiques nationales de transports (France, Espagne, Portugal),
- Réalisation de 49 entretiens semi-directifs,
- Etude des principaux quotidiens nationaux, régionaux et locaux (français, espagnol et portugais) les plus actifs sur le corridor de janvier 2011 à novembre 2023 (soit 3862 articles).

1. L'origine du corridor Atlantique

Les prémices des RTE-T remontent aux années 1970. L'objectif est ainsi de connecter les pays européens par des projets dits prioritaires (1994, 2003). Toutefois, le corridor Atlantique naît officiellement en 2013.



Face à de nombreuses revendications dans les années 2018 - 2019 celui-ci est :

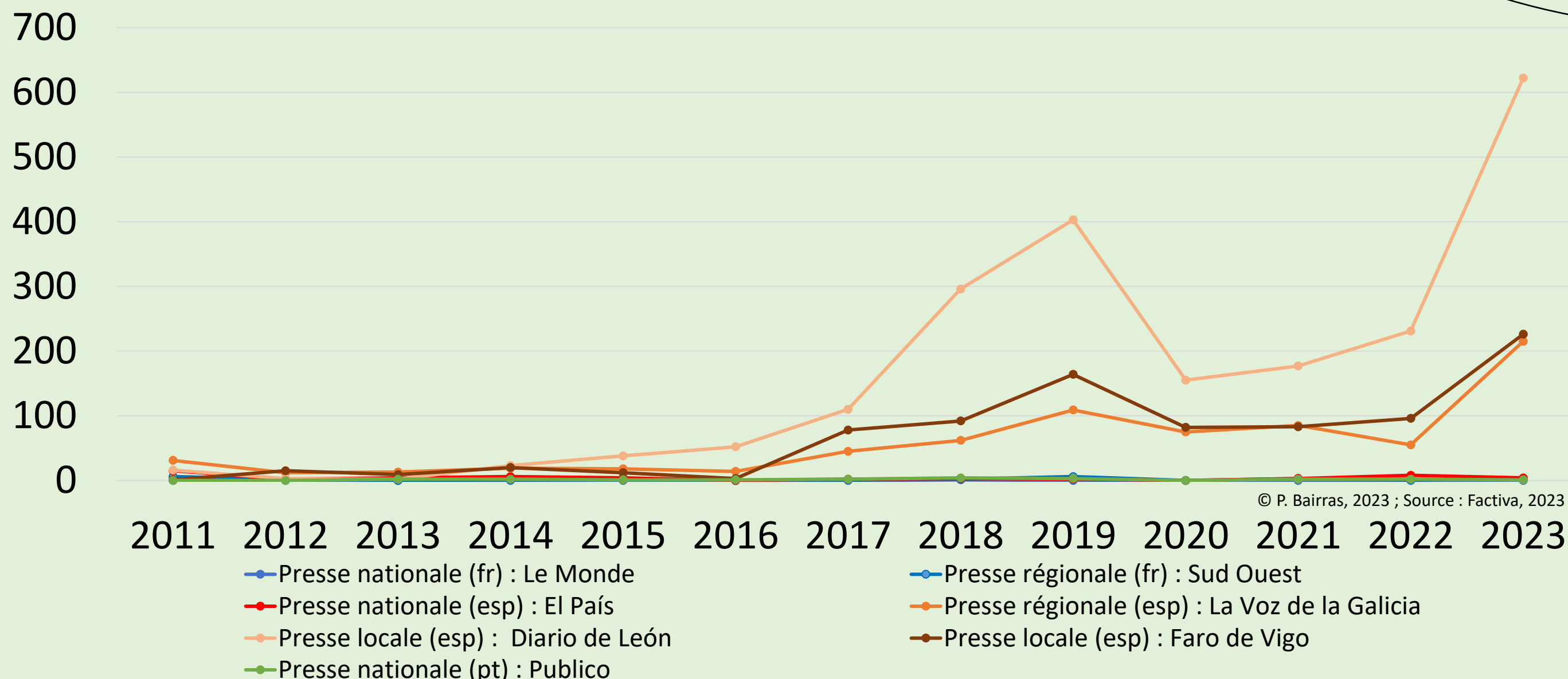
- révisé pour intégrer des régions et villes exclues,
- ajusté pour connecter davantage la façade Atlantique au corridor.

4. Le corridor Atlantique, un corridor encore méconnu ?

L'étude de la médiatisation et politisation du corridor Atlantique amène à voir que :

- Les journaux espagnols régionaux et locaux sont beaucoup plus sensibles à l'actualité des RTE-T et en particulier au corridor Atlantique.

Le nombre d'articles publiés par type de presse (2011 - 2023)



- La publication d'articles sur le corridor connaît des pics qui correspondent à la décision de modifier les RTE-T (2018, 2019, 2021) et au sursaut de revendications des régions (2017, 2023) pour être davantage intégrées au corridor.
- La presse régionale et locale est utilisée comme une scène pour : critiquer la politique des transports nationale ; demander l'attribution de fonds européens pour des projets d'infrastructure jugés essentiels ; dénoncer des problèmes locaux ; réclamer des solutions locales rapides et efficaces etc.

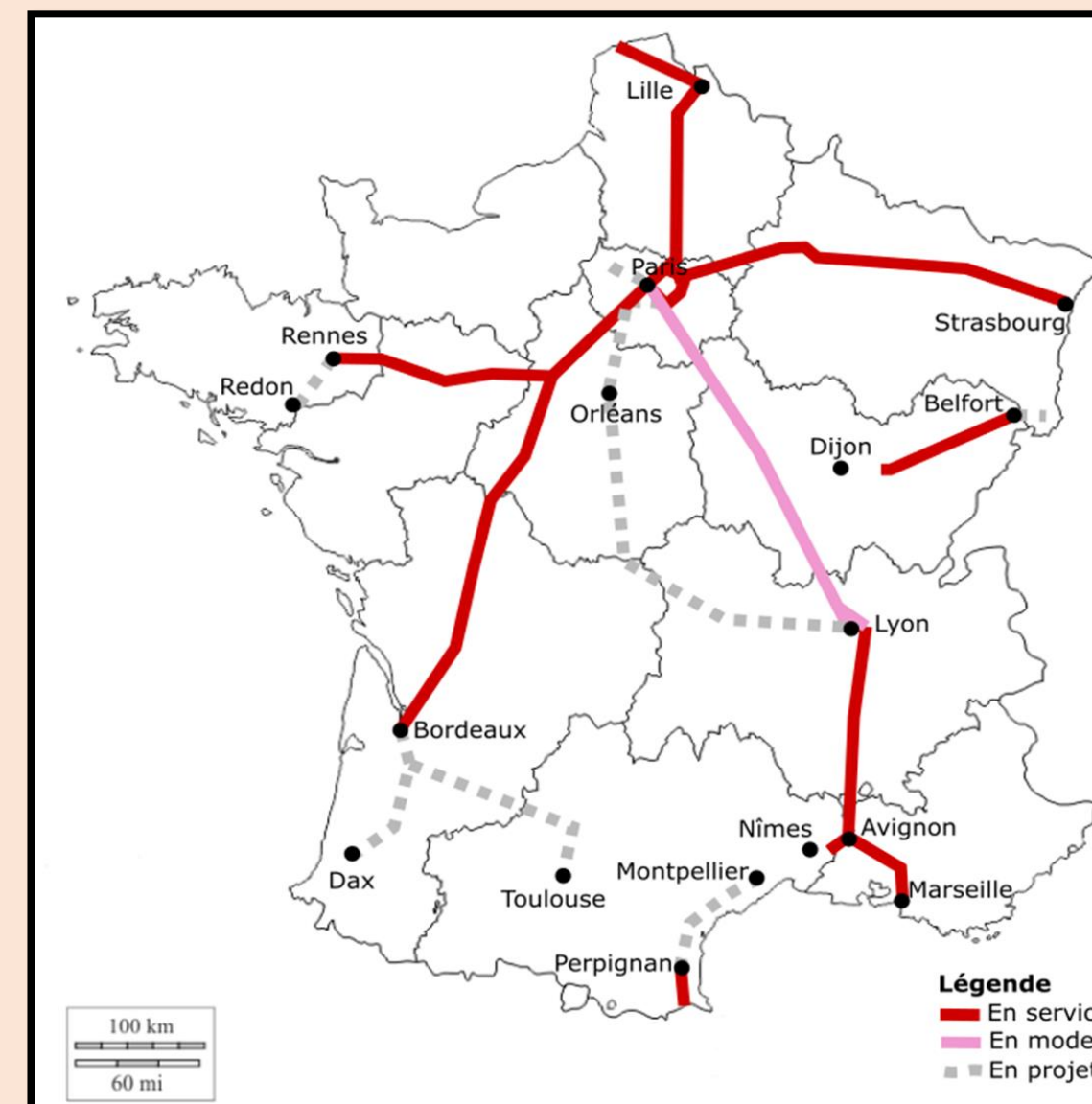
Conclusion

D'un point de vue géographique, l'exemple du corridor ferroviaire Atlantique illustre parfaitement le problème d'aménagement des projets de transport en Europe. Dans un contexte de remise en question du « modèle de la grande vitesse », l'étude des projets transfrontaliers de ce corridor serait un outil intéressant pour comprendre les acteurs, leurs positions, leur financement etc.

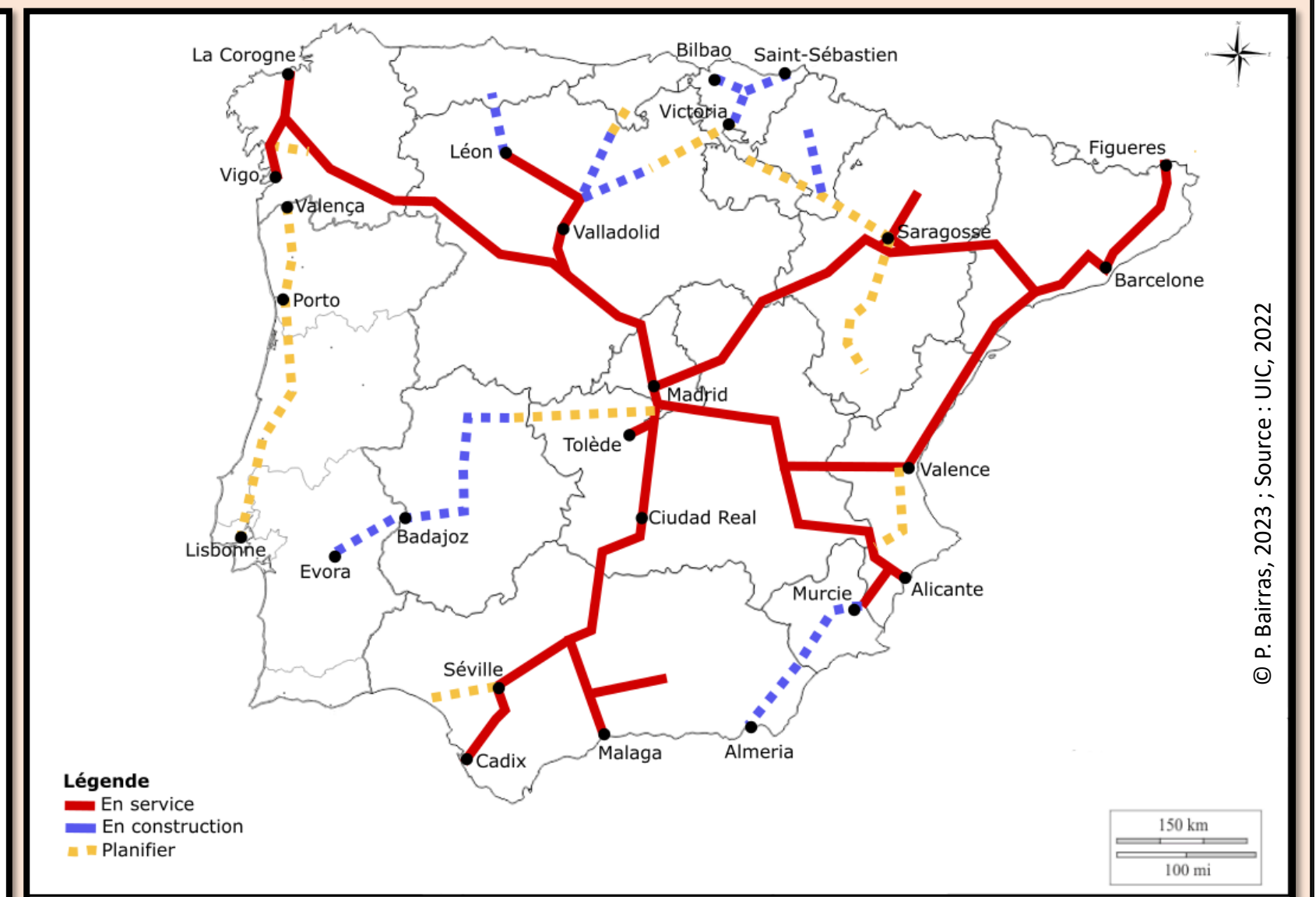
2. Un fort engouement pour le corridor Atlantique ?

Etude de cas de la France et de la péninsule Ibérique : un état d'avancement du corridor différent.

Le TGV en France : un réseau radial



La grande vitesse dans la péninsule Ibérique : un réseau à deux vitesses ?



La construction du réseau ferroviaire à grande vitesse du corridor Atlantique suppose des choix :

- politiques ➤ économiques ➤ territoriaux

Force de constater que dans les espaces transfrontaliers entre la France, l'Espagne et le Portugal, la circulation des trains à travers les frontières semble difficile pour de multiples raisons.

3. La difficile interconnexion et interopérabilité des réseaux nationaux

La création d'un réseau organisé en corridor passe par :

- L'élaboration et la mise en œuvre de multiples projets visant à supprimer les goulets d'étranglement,
- L'établissement des liaisons manquantes,
- L'amélioration de l'interopérabilité entre les différents modes de transport et infrastructures de transport régionales et nationales.

Les principaux défis de normalisation de l'interopérabilité ferroviaire peuvent être classés en 2 types de catégories :

Structurel	Fonctionnel
Infrastructure (manque d'infrastructure, entretiens des voies...)	Manutention (équipements associés...)
Energie (système d'électrification...)	Service (système d'information, de trafic...)
Contrôle, commande et signalisation (ERTMS...)	
Matériel roulant (homologation, gabarit, longueurs des trains...)	
Exploitation et gestion du trafic (coordination, planification...)	

Bibliographie :

- E. Libourel, P. Zembri. «Towards oversized high-speed rail systems? Some lessons from France and Spain ». *Transportation Research Procedia*, 2017.
- E. Libourel, C. Ruggeri, M. Schorung. «La grande vitesse est-elle toujours sur les rails ? ». Festival International de Géographie, Oct. 2016, Saint-Dié-des-Vosges, France.