

« POSITION DE THESE / PhD position »**23- Philippe BARRAS ¹****Le corridor européen Atlantique (France, Espagne, Portugal) : un révélateur des difficultés de territorialisation de la politique européenne des transports ²**

Le développement des corridors transeuropéens de transport constitue l'un des piliers de la politique européenne de mobilité depuis les années 1990. Pensés comme des instruments de compétitivité, de cohésion territoriale et de transition écologique, ces corridors visent à structurer les grands flux de circulation à l'échelle du continent. Parmi eux, le corridor Atlantique occupe une position singulière. Situé en Europe du Sud-Ouest, il relie des territoires longtemps considérés comme périphériques aux grands centres décisionnels et économiques européens. Traversant l'Allemagne, la France, l'Espagne, le Portugal (et l'Irlande), il se distingue par une forte ambition ferroviaire, tout en intégrant une dimension multimodale où les ports atlantiques jouent un rôle stratégique.

Cette thèse s'intéresse au corridor Atlantique comme objet géographique, politique et territorial. Elle analyse les processus de planification, de financement et de gouvernance des infrastructures ferroviaires qui le composent, en mobilisant une approche pluridisciplinaire articulant géographie des transports, analyse des politiques publiques et étude des jeux d'acteurs. Les analyses empiriques de cette thèse s'appuient sur trois projets ferroviaires emblématiques du corridor Atlantique, choisis pour leur portée transnationale, leurs temporalités contrastées et les débats qu'ils suscitent.

- La LGV Grand Projet Sud-Ouest (GPSO) prolongement de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique vers Toulouse et la façade

basque, cristallisant des débats sur ses impacts environnementaux et son financement ;

- La LGV dite "Y basque" reliant Bilbao, Saint-Sébastien et Vitoria-Gasteiz, projet structurant pour la région basque et inscrit dans une logique transfrontalière avec la France ;
- La LGV Lisbonne-Madrid, visant à intégrer le Portugal au réseau ferroviaire européen, dont la relance récente met en lumière les défis de coordination entre États ibériques.

La recherche interroge donc la capacité du corridor Atlantique à structurer les réseaux ferroviaires du Sud-Ouest européen et à produire des effets territoriaux durables.

La littérature scientifique et institutionnelle sur les corridors du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) s'est largement concentrée sur les axes centraux et méditerranéens, laissant le corridor Atlantique relativement peu étudié. Cette thèse vise à combler ce déficit en articulant deux axes de problématisation complémentaires. Le premier axe porte sur le corridor Atlantique en tant que construction politico-technique. Il s'agit d'analyser les conditions de son émergence, de son évolution et de sa structuration comme ensemble cohérent de projets d'infrastructures. Comment ce corridor a-t-il été conçu au sein du RTE-T ? Quels acteurs (institutions européennes, États, régions, gestionnaires d'infrastructures, opérateurs ferroviaires...) participent à sa définition et à sa mise en œuvre ? Quels intérêts

¹ Docteur en Géographie et Aménagement-Urbanisme, LVMT, Université Gustave Eiffel, philippe.bairras@enpc.fr

² Thèse en co-tutelle préparée sous la direction de Pierre Zembri (Laboratoire Ville Mobilité Transport, Université Gustave Eiffel) et João Figueira de Sousa, (Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais, Universidade Nova de Lisboa.), soutenue le 03/10/2025 à l'université Gustave Eiffel.

économiques, territoriaux et stratégiques sont associés à ce projet, et comment ces intérêts influencent-ils son contenu et ses priorités ? Le second axe s'intéresse aux dynamiques de territorialisation du corridor Atlantique. La recherche interroge la place qu'il occupe dans les politiques de transport à différentes échelles, de l'Union européenne aux niveaux nationaux, régionaux et locaux. Elle examine dans quelle mesure les territoires traversés s'approprient ce projet et perçoivent un intérêt à sa concrétisation. Enfin, elle cherche à identifier les freins : politiques, économiques, techniques et sociaux qui entravent l'aboutissement du corridor, en particulier dans ses dimensions ferroviaires transfrontalières.

La thèse repose sur trois hypothèses principales.

La première hypothèse postule l'existence d'un changement progressif de politique en faveur du transport ferroviaire en France, en Espagne et au Portugal, sous l'impulsion du corridor Atlantique et des orientations stratégiques de l'Union européenne. Ce changement serait motivé par des arguments économiques, territoriaux et environnementaux, dans un contexte marqué par la transition écologique. Toutefois, cette hypothèse est confrontée à plusieurs constats : la prééminence historique de la route dans l'Ouest européen, la rationalisation des flux à l'échelle continentale et les divergences nationales dans les politiques ferroviaires.

La deuxième hypothèse suppose que le corridor Atlantique pourrait jouer un rôle de catalyseur pour une meilleure connexion des réseaux ferroviaires ibériques avec le reste de l'Europe. En ce sens, il serait susceptible de relancer ou d'accélérer des projets longtemps retardés, tout en tirant les leçons des difficultés rencontrées par le corridor méditerranéen, notamment en matière de coordination institutionnelle et d'interopérabilité technique.

La troisième hypothèse envisage le corridor Atlantique comme un projet structurant inscrit dans un processus de territorialisation multiscalaire. Sa mise en œuvre reposerait sur des formes de coopération complexes entre acteurs aux intérêts parfois divergents. L'éloignement géographique du corridor par rapport au cœur décisionnel européen constituerait, dans cette perspective, un facteur susceptible de freiner sa priorisation politique et financière.

Notre recherche sur le corridor Atlantique combine l'analyse de documents officiels et de rapports institutionnels, l'étude de la presse générale et spécialisée (notamment *Diario de León*, *Faro de Vigo* et *Vía Libre*), 53 entretiens semi-directifs menés entre 2021 et 2023, ainsi que des observations de terrain financées par le laboratoire Ville Mobilité Transport, l'Université Paris-Est Sup et Rails et Histoire, permettant d'articuler perspectives institutionnelles, techniques et locales sur ce projet ferroviaire et territorial.

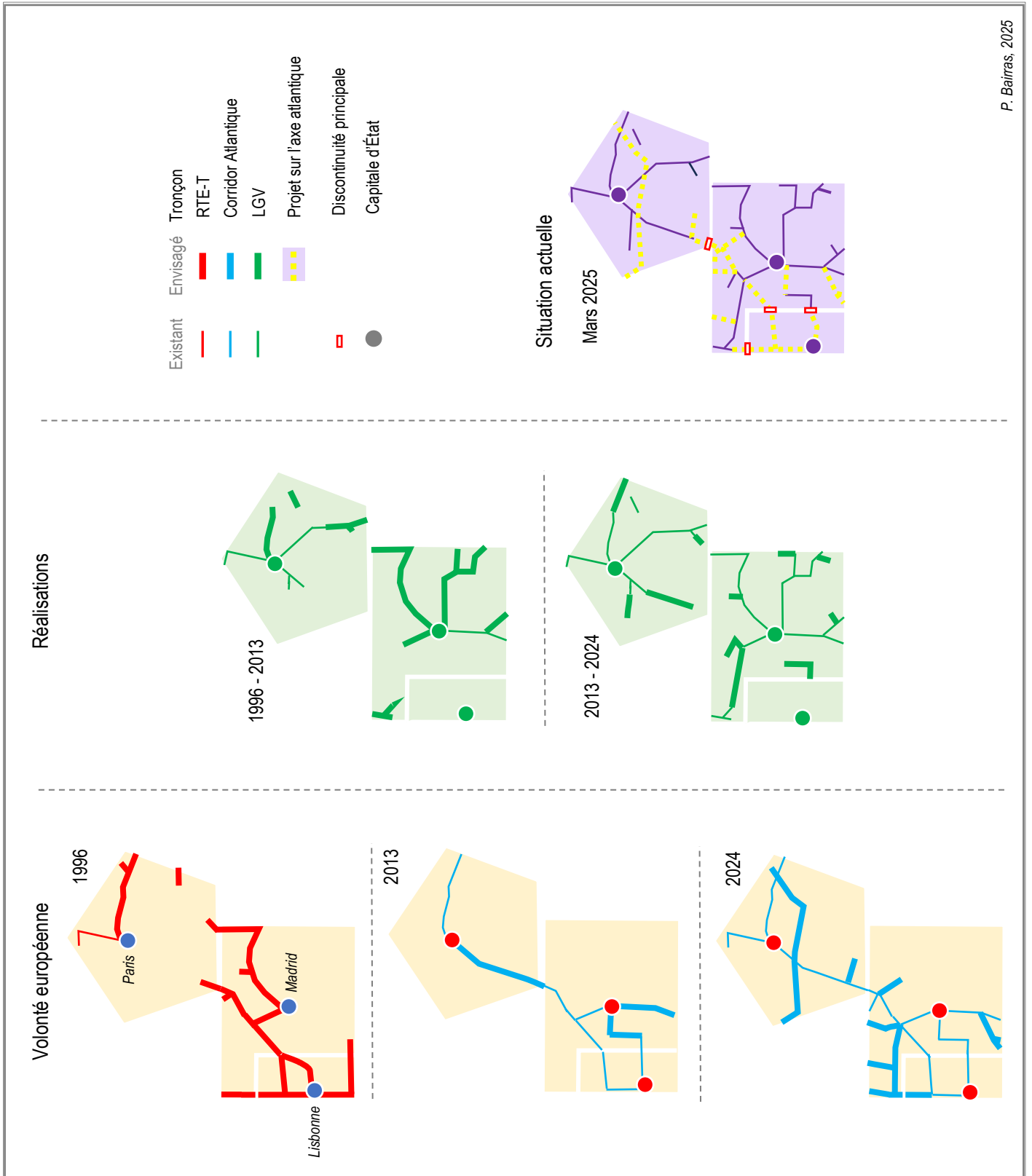
Les résultats de la thèse permettent d'apporter des réponses nuancées aux hypothèses formulées.

La première hypothèse est partiellement confirmée. Si un tournant discursif et stratégique en faveur du ferroviaire est observable dans les trois pays étudiés, cette évolution demeure inégale et contrainte. La domination persistante du transport routier, les limites financières et les effets de frontière freinent la concrétisation d'une véritable stratégie ferroviaire coordonnée à l'échelle du corridor Atlantique.

La deuxième hypothèse est également confirmée de manière partielle. Le corridor Atlantique présente un potentiel réel pour améliorer la connexion des réseaux ibériques au reste de l'Europe, mais ce potentiel reste largement sous-exploité. Les retards dans la réalisation des infrastructures, les disparités techniques héritées et le manque de coordination entre États limitent encore l'intégration effective du corridor au réseau ferroviaire européen.

Enfin, la troisième hypothèse est largement validée. Le corridor Atlantique apparaît comme un projet profondément territorialisé, cristallisant des jeux d'acteurs complexes à toutes les échelles. Il génère à la fois des opportunités de développement et des formes de contestation locale, révélant les tensions inhérentes aux grands projets d'infrastructure. L'éloignement du corridor par rapport aux espaces centraux de l'Union européenne contribue à une moindre priorisation politique, confirmant le caractère périphérique, mais stratégique, de cet axe dans la géographie européenne des transports.

En définitive, cette thèse montre que le corridor Atlantique constitue moins un axe achevé qu'un projet en devenir, révélateur des limites et des potentialités de la politique européenne des transports dans les marges occidentales du continent.



P. Barras, 2025

Fig. 1 - Le corridor Atlantique : une interconnexion encore inachevée (P. Barras)

« POSITION DE THESE / PhD position »

23- Philippe BAIRRAS

The European Atlantic corridor (France, Spain, Portugal): A revelation of the difficulties of territorialization of European transport policy

The development of Trans-European Transport Network (TEN-T) corridors has been one of the pillars of European mobility policy since the 1990s. Conceived as instruments of competitiveness, territorial cohesion and ecological transition, these corridors aim to structure major traffic flows at the continental scale. Among them, the Atlantic Corridor occupies a singular position. Located in South-Western Europe, it connects territories long considered peripheral to Europe's major decision-making and economic centres. Crossing Germany, France, Spain, Portugal (and Ireland), it is characterised by strong rail ambitions, while also integrating a multimodal dimension in which Atlantic ports play a strategic role.

This PhD research examines the Atlantic Corridor as a geographical, political and territorial object. It analyses the planning, financing and governance processes of the rail infrastructures that compose it, drawing on a multidisciplinary approach combining transport geography, public policy analysis and the study of stakeholder interactions. The empirical analyses are based on three emblematic rail projects of the Atlantic Corridor, selected for their transnational scope, contrasting temporalities and the debates they generate.

- The LGV Grand Projet Sud-Ouest (GPSO), an extension of the Sud Europe Atlantique high-speed line toward Toulouse and the Basque coast, which has sparked debates over its environmental impacts and financing.
- The so-called “Y Basque” high-speed line, connecting Bilbao, San Sebastián, and Vitoria-Gasteiz, a structuring project for the Basque region with a cross-border dimension involving France.
- The Lisbon–Madrid high-speed line, aimed at integrating Portugal into the European rail network, whose recent revival highlights the

coordination challenges between the Iberian states. This research therefore questions the capacity of the Atlantic Corridor to structure rail networks in South-Western Europe and to generate lasting territorial effects.

Scientific and institutional literature on TEN-T corridors has largely focused on central and Mediterranean axes, leaving the Atlantic Corridor relatively understudied. This thesis aims to address this gap by articulating two complementary research axes. The first examines the Atlantic Corridor as a politico-technical construction, analysing the conditions of its emergence, its evolution and its structuring as a coherent set of infrastructure projects. How was this corridor conceived within the TEN-T framework? Which actors (European institutions, states, regions, infrastructure managers, rail operators, etc.) are involved in its definition and implementation? What economic, territorial and strategic interests are associated with this project, and how do these interests shape its content and priorities? The second axis focuses on the territorialisation dynamics of the Atlantic Corridor. The research examines its position within transport policies at different scales, from the European Union to national, regional and local levels. It explores the extent to which the territories crossed appropriate the project and perceive an interest in its realisation. Finally, it seeks to identify the political, economic, technical and social barriers that hinder the completion of the corridor, particularly in its cross-border rail dimensions.

The thesis is based on three main hypotheses. The first postulates the existence of a gradual policy shift in favour of rail transport in France, Spain and Portugal, driven by the Atlantic Corridor and the strategic orientations of the European Union. This shift would be motivated by economic, territorial and environmental arguments, within a context marked by

ecological transition. However, this hypothesis confronts several realities: the historical dominance of road transport in Western Europe, the rationalisation of flows at the continental scale, and national divergences in rail policies. The second hypothesis assumes that the Atlantic Corridor could act as a catalyst for improved connectivity between Iberian rail networks and the rest of Europe. In this sense, it could help revive or accelerate long-delayed projects, while drawing lessons from the difficulties encountered by the Mediterranean Corridor, particularly in terms of institutional coordination and technical interoperability. The third hypothesis considers the Atlantic Corridor as a structuring project embedded in a multiscale process of territorialisation. Its implementation would rely on complex forms of cooperation between actors with sometimes divergent interests. The geographical distance of the corridor from Europe's decision-making core would, in this perspective, constitute a factor likely to limit its political and financial prioritisation.

Our research on the Atlantic Corridor combines the analysis of official documents and institutional reports, the study of general and specialized press (notably *Diario de León*, *Faro de Vigo*, and *Via Libre*), 53 semi-structured interviews conducted between 2021 and 2023, and field observations funded by the Ville Mobilité Transport laboratory, Université Paris-Est Sup, and Rails et Histoire, allowing us to integrate institutional, technical, and local perspectives on this railway and territorial project.

The results of the thesis provide nuanced responses to these hypotheses. The first hypothesis is partially confirmed. While a discursive and strategic shift in favour of rail can be observed in the three countries studied, this evolution remains uneven and constrained. The persistent dominance of road transport, financial limitations and border effects hinder the implementation of a truly coordinated rail strategy at the scale of the Atlantic Corridor. The second hypothesis is also partially confirmed. The Atlantic Corridor has real potential to improve the connection of Iberian rail networks with the rest of Europe, but this potential remains largely underexploited. Delays in infrastructure delivery, inherited technical disparities and insufficient coordination between states continue to limit the effective integration of the corridor into the European

rail network. Finally, the third hypothesis is largely validated. The Atlantic Corridor appears as a deeply territorialised project, crystallising complex stakeholder interactions at all scales. It generates both development opportunities and forms of local contestation, revealing the inherent tensions of large infrastructure projects. The corridor's distance from the central spaces of the European Union contributes to its lower political prioritisation, confirming the peripheral yet strategic nature of this axis within the European transport geography.

Ultimately, this thesis shows that the Atlantic Corridor is less a completed axis than a project in the making, revealing both the limits and the potential of European transport policy in the western margins of the continent.