



HAL
open science

Les corridors de transport en Europe et en Amérique du Nord : des projets d'aménagement à leur mise en oeuvre

Eloïse Libourel, Matthieu Schorung

► To cite this version:

Eloïse Libourel, Matthieu Schorung. Les corridors de transport en Europe et en Amérique du Nord : des projets d'aménagement à leur mise en oeuvre. Géotransports, 2016. hal-02098104

HAL Id: hal-02098104

<https://hal.science/hal-02098104>

Submitted on 17 Apr 2019

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.

Les corridors de transport en Europe et en Amérique du Nord : des projets d'aménagement à leur mise en œuvre

Transportation Corridors in Europe and North America: from Planning to Implementation

Eloïse LIBOUREL¹ & Matthieu SCHORUNG²

Laboratoire Ville Mobilité Transport (UMR-T 9403), Université Paris-Est-Marne-la-Vallée³

eloise.libourel@enpc.fr matthieu.schorung@enpc.fr

Résumé

La notion de corridor de transport recouvre de nombreuses acceptions et a conduit à une production scientifique abondante dans des disciplines variées. L'analyse de la littérature peut conduire à la construction d'un cadre théorique pour l'analyse des études de cas, fondé sur l'élaboration d'une typologie fonctionnelle des corridors et sur une approche multiscale des objets d'étude. L'article propose de confronter les multiples définitions de la notion de corridor dans la littérature scientifique à ses déclinaisons dans la littérature institutionnelle portant des projets d'aménagement.

Le choix de deux études de cas, en Europe et en Amérique du Nord, permet, par une approche comparative, de confronter la notion de corridor à des objets d'aménagement et de planification concrets dans des contextes territoriaux distincts. L'objectif est d'interroger la portée et les limites de cette notion dans les pratiques d'aménagement des territoires en se plaçant successivement à différentes échelles. Cette prise en charge multiscale des objets permet en effet de comprendre la réalité du décalage entre le concept, son application politique et sa mise en œuvre concrète dans les territoires. Elle permet également de faire émerger des études de cas, des éléments permettant de réinterroger le concept même de corridor.

Mots-clefs : Corridor, Europe, Amérique du Nord, transport ferroviaire.

Abstract

The notion of transport corridor encases numerous meanings and has led to a plentiful scientific production in varied disciplines. The analysis of this literature leads to the preparation of a theoretical framework for the assessment of case studies. This framework is based on a functional typology of corridors and on a multi-scalar perspective. Yet it should be necessary to confront these definitions of the notion of transport corridor in the scientific literature and its different variations in the institutional literature undertaking development projects.

The comparative approach of two case studies, Europe and North America, enables the confrontation of the theoretical notion of corridor with practical development and planning projects in different geographical contexts. First, it establishes a comparison on a continental scale between the political planning of TEN-T and the economic vision of NAFTA corridors. Then a parallel is drawn on a regional scale between implementation logics of corridors in different spaces – Spain and Arizona. The purpose of this article is to question the scope and the limits of this notion in spatial planning practices by studying these case studies successively in several geographical scales. Indeed, concrete projects should be taken into account thanks to a multi-scalar approach to understand the reality of the lag between the concept, its political application and its concrete implementation in territories. The main results of the article will be related to the similarity of the planning logics on the continental scale, the necessary attention to the multiplicity of public and private actors in the territorialisation of transport corridors and the diverse forms of territorialisation on a regional scale.

Keywords: Corridor, Europe, North America, Railway Transportation.

¹ Attachée Temporaire d'Enseignement et de Recherche

² Doctorant

³ LVMT/ENPC, Bâtiment Bienvenue, 6-8 avenue Blaise Pascal, Champs-sur-Marne, 77 455 Marne-la-Vallée Cedex 2

INTRODUCTION

La notion de corridor de transport recouvre un champ très large de réalités. Jean Debrie et Claude Comtois en proposent néanmoins une définition synthétique à partir d'une importante revue de littérature : « *Le corridor, dans son acception géographique, émane initialement des études en analyse spatiale et en topologie. Le terme supporte des usages variés permettant d'identifier des axes de transport, de décrire des processus de désenclavement des arrière-pays, de justifier l'accès à des ressources, d'exprimer un réseau de carrefours urbains interdépendants affichant d'importants mouvements, liens et échanges entre eux ou encore de décrire des routes à différentes échelles géographiques.* » (Debrie et Comtois, 2010). Cette définition permet de donner un cadre à la notion et est un point de départ intéressant pour analyser les déclinaisons actuelles des corridors dans la planification des infrastructures.

Dans la littérature scientifique, quatre publications principales sont consacrées à la notion de corridor (Alix, 2012 ; Hall, McCalla et Comtois, 2011 ; Prentice, 1996 ; Debrie et Comtois, 2010). Elles recensent des contributions venant d'horizons disciplinaires différents, depuis l'apparition de la notion dans le monde anglo-saxon dans les années 1960 autour de l'analyse spatiale et de l'analyse des réseaux, jusqu'à sa spécialisation dans l'étude des processus spatiaux, et en particulier urbains, liés à l'intensification des échanges le long d'axes de transport structurants dans les années 1990 et 2000 (Neudorf et Hassan, 1996 ; Bruinsma, Rienstra et Rietveld, 1997). L'approche scientifique des corridors de transport est donc pluridisciplinaire et elle s'intéresse à des études de cas extrêmement variées.

Or, il existe un décalage entre les acceptions complexes proposées par la littérature scientifique et la multiplicité des objets d'aménagement recouverts par la notion de corridor dans la littérature grise. Nous proposons d'analyser deux études de cas de planification fondée sur les corridors de transport dans deux contextes différents, quoique dotés de caractéristiques économiques et politiques relativement comparables – l'Europe et l'Amérique du Nord – en nous plaçant successivement à différentes échelles. L'objectif de l'article est de mettre en avant des critères de définition fonctionnels pour les corridors en tant qu'objets de planification et d'interroger la portée et les limites de cette notion dans les pratiques d'aménagement des territoires. Pour cela, une approche par les politiques publiques et l'analyse des documents de planification et d'aménagement a été retenue. Ainsi la méthodologie utilisée dans le cadre de cette réflexion repose essentiellement sur l'analyse de la littérature institutionnelle relative aux corridors européens et nord-américains, et de la littérature scientifique consacrée à la notion de corridor.

Dans un premier temps, nous proposerons deux axes de lecture adossés à la littérature scientifique pour fournir un cadre à l'analyse des études de cas. Nous considérerons ensuite les corridors transeuropéens et nord-américains comme des macrostructures à l'échelle continentale. Enfin, nous nous focaliserons sur la mise en œuvre des corridors à plus grande échelle dans des contextes distincts.

I – LES CORRIDORS DE TRANSPORT : UNE GRILLE D'ANALYSE

La littérature scientifique propose des définitions multiples des corridors en fonction des espaces géographiques et des disciplines considérés. Toutefois, une analyse synthétique de ces textes permet de proposer deux axes de lecture utiles pour aborder les études de cas de manière comparative.

1- Vers une typologie fonctionnelle des corridors

La notion de corridor est largement mobilisée dans le champ de l'aménagement du territoire et des transports, ainsi que dans celui de la géographie, de l'économie et des études urbaines sans donner lieu à une définition univoque. Les corridors apparaissent alors

comme des systèmes linéaires au sein desquels ont lieu d'intenses interactions, et ils sont pour cette raison pris en charge par les documents de planification dans le cadre d'une approche pratique et opérationnelle des territoires.

Les différentes approches de la notion de corridor dessinent trois grands types de corridors (Fig.1). Nous proposons une typologie des corridors en fonction de la nature des flux considérés, du type des territoires desservis et du rôle dévolu aux villes et aux ports (Libourel, 2015). Les villes ont en effet un rôle prépondérant car, par leur situation nodale, elles pilotent la circulation des richesses et peuvent donner au corridor trois logiques majeures : extraire des richesses d'un territoire pour les amener vers une ville ou un port, relier entre elles des villes portuaires organisées en façade, ou relier deux façades entre elles en desservant les villes intérieures. De nature essentiellement multimodale, ces corridors peuvent être constitués de liaisons terrestres, mais également fluviales (dans le premier et le troisième cas), voire maritimes (dans le deuxième cas).

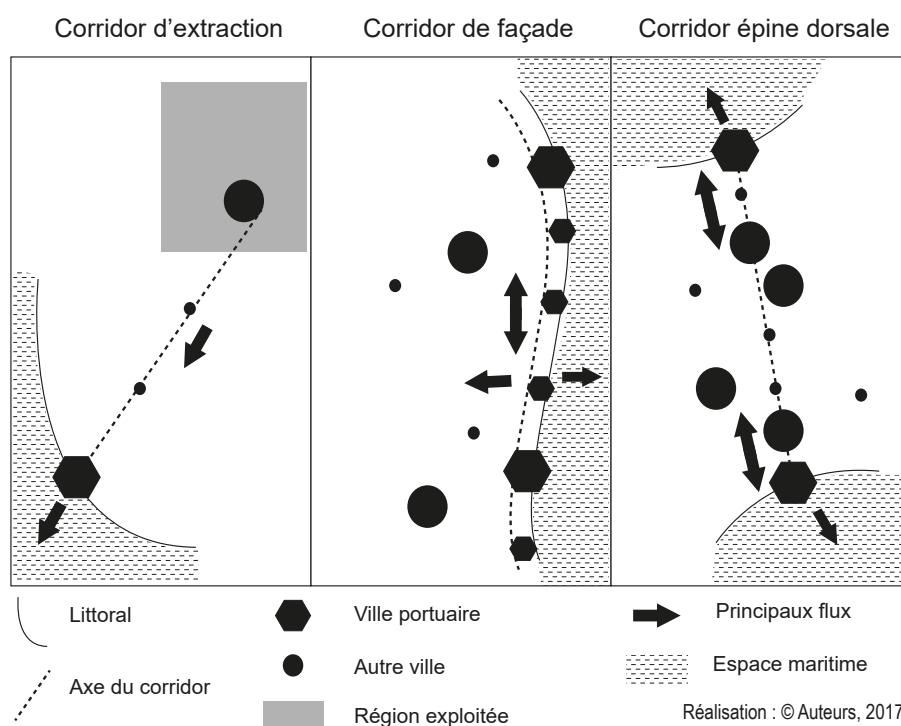


Fig.1 – Trois types de corridors

Le premier type peut être défini comme un **corridor d'extraction**, dont la fonction principale est de drainer les productions de régions situées à l'intérieur des terres vers un débouché portuaire. Ces corridors ont été mis en place notamment dans le contexte colonial de l'Afrique et de l'Asie. Ils sont réinvestis dans le cadre de la mondialisation des échanges qui rend l'accès aux ports essentiel pour le développement économique (Taillard, 2009 ; Steck, 2012 ; Ng, Velasco Acosta et Wang, 2015).

Un second type identifiable est le **corridor de façade**, reliant entre elles des villes portuaires le long d'une façade littorale plus ou moins densément urbanisée. Le paradigme en est la Mégalopolis américaine (Gottmann, 1961). La façade pacifique de l'Asie (*Pacific Rim*) correspond également à ce modèle. Elle est décrite par certains auteurs comme un axe traversant un chapelet de villes importantes de Pékin à Tokyo en passant par Séoul (Choe, 1998). En Europe, la *Northern Range* peut être assimilée à ce modèle.

Enfin, le troisième type est celui du **corridor épine dorsale** qui relie des systèmes urbains importants situés à l'intérieur des terres et assure leur liaison avec des débouchés aux deux extrémités, assurant également un rôle de pont terrestre entre deux façades portuaires. En Europe, le paradigme en est la « dorsale européenne » (Brunet, 2002) qui met

en relation la façade de la Mer du Nord avec celle de l'Adriatique à travers un réseau urbain et industriel très dense. C'est l'extrémité nord de cette dorsale qui est décrite par les études de cas présentées dans le numéro spécial du *Journal of Transport Geography* consacré aux corridors (Romein, Jacob Trip et de Vries, 2003 ; de Vries et Priemus, 2003). Dans un autre contexte, le corridor du Cap au Caire (Frost et Shanka, 2001) entretient la même ambition de liaison entre deux régions densément peuplées et deux débouchés portuaires, quoique les espaces traversés soient moins denses.

Le point commun à l'ensemble de ces types est que le corridor a une fonction de lien entre des villes conçues comme les nœuds d'un système économique et territorial. L'objectif d'aménagement du territoire et de structuration d'un réseau est donc central.

2- Pour une prise en compte multiscalaire des corridors

Si l'on définit comme corridor un axe articulé par des flux et pouvant être concerné par des problématiques aussi bien urbaines qu'économiques, politiques ou d'aménagement du territoire, la question de l'échelle d'analyse est posée. Les corridors sont étudiés à différents niveaux dans la littérature, mais rarement selon une perspective multiscalaire.

À très petite échelle, de vastes corridors de transport de marchandises et de personnes existent ou ont existé, de la Route de la Soie au Transsibérien ou à la Panaméricaine. La logique de corridor s'inscrit alors dans la quête d'une échelle très petite pour penser les relations commerciales et les flux.

À l'échelle continentale, le projet qui a donné lieu à de nombreuses études sur les corridors en Amérique du Nord est le corridor Canada-États-Unis-Mexique (Canamex) incarnant les relations commerciales au sein de l'Alena (Eriksen et Casavant, 1996 ; Bradbury, 2002). C'est à cette échelle que sont envisagés les « corridors de développement », puis les « corridors de commerce ». En Europe, du Traité de Rome aux Réseaux transeuropéens de transport (RTE-T), la mise en œuvre des corridors s'inscrit bien également dans une perspective continentale.

À cela s'ajoutent des corridors nationaux inscrits dans une logique d'aménagement du territoire, pilotés selon des modes de gouvernement ou de gouvernance variables dans l'espace et dans le temps. Deux logiques dominent : soit ces corridors émanent du constat d'une réalité des échanges, comme pour le corridor *BosWash* (McNeil, Oswald et Ames, 2010), et apparaissent alors comme une confirmation de l'existant par sa description fonctionnelle, soit ils ont pour vocation de créer une dynamique le long d'un axe donné comme au Canada (Ng, Velasco Acosta et Wang, 2015) ou dans de nombreux pays européens (Crozet et Dumont, 2011), et ils sont alors le produit d'une certaine vision de l'organisation du territoire. Cette logique préside notamment à la constitution des réseaux de transport dans les pays centralisés (la France ou l'Espagne par exemple).

La logique de corridor se décline également à plus grande échelle. L'échelle régionale est traversée par deux modalités qui répondent à des objectifs différents. D'une part, à un niveau intra-étatique, les corridors régionaux, comme le corridor Trans-Pennine au Royaume-Uni (Chapman, Pratt, Larkham et Dickins, 2003), obéissent à une logique d'aménagement du territoire afin d'atteindre des objectifs économiques ou d'équité territoriale. D'autre part, les corridors régionaux transfrontaliers, comme ceux qui traversent la dorsale européenne (de Vries et Priemus, 2003), obéissent à des objectifs géopolitiques d'intégration ou de coopération, et mobilisent des processus de gouvernance plus complexes mettant en jeu des souverainetés nationales différentes.

Aux échelles nationale et continentale c'est la plupart du temps la volonté de traverser des espaces étendus et de relier entre elles des régions aux souverainetés différentes qui préside aux choix. Toutefois, il semble que l'analyse à petite échelle est insuffisante pour comprendre tant la genèse que la mise en œuvre des corridors de transport. En effet, ces derniers sont tout autant ancrés dans des réalités régionales ou locales, voire très ponctuelles, et à ce titre, les échelles infra-étatiques sont pertinentes pour penser l'ancrage territorial des projets de corridors. L'échelle du corridor dans son entier n'est pas la seule pertinente pour l'analyse, car c'est souvent à très grande échelle que se jouent les rapports

de force et que se comprennent les enjeux et les logiques qui pilotent les corridors. Nous mettrons donc au centre de notre réflexion cette question de la prise en compte multiscalair des corridors.

II – A L'ECHELLE CONTINENTALE : LES CORRIDORS COMME MACROSTRUCTURES

L'échelle continentale est la mieux représentée dans la littérature scientifique car c'est celle à laquelle les corridors se justifient pleinement du point de vue de l'aménagement. Toutefois, la littérature grise témoigne d'une multiplication des « corridors », notion employée dans différentes acceptions qui ne recouvrent que partiellement les définitions de la littérature scientifique, mais qui semblent tendre vers des objectifs communs. Les planifications continentales européenne et nord-américaine montrent ce dialogue en matière d'aménagement du territoire.

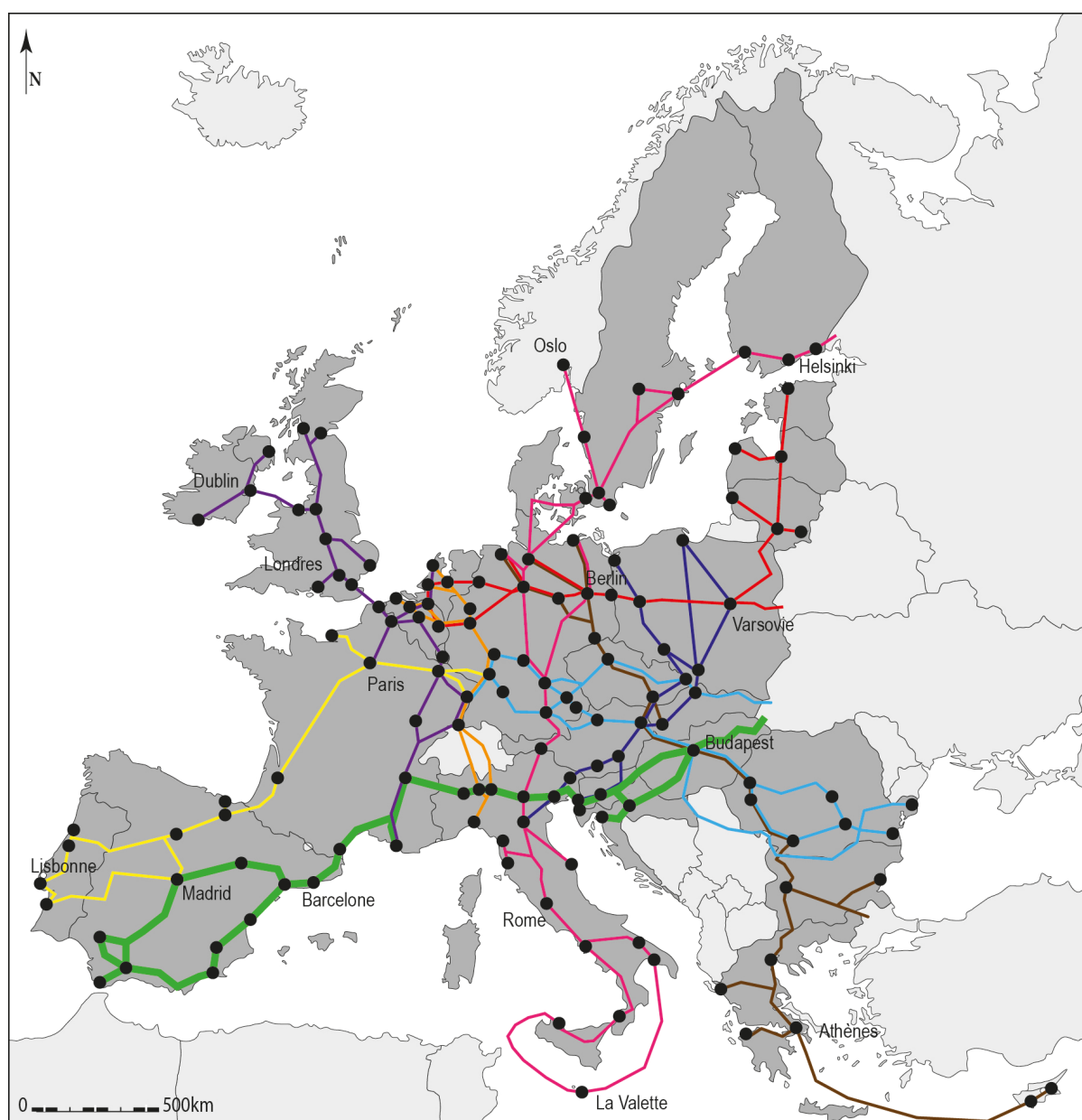
1- Les corridors multimodaux de l'Union européenne : des corridors politiques ?











Une visée intégratrice

Les révisions successives des RTE-T (en 1996, 2004 et 2013) ont peu à peu intégré les nouveaux États membres ou modifié la liste des projets en fonction de l'avancée des précédents et de l'évolution des priorités étatiques. Les neuf corridors multimodaux dessinés en 2013 (Commission européenne, 2013) témoignent de l'évolution de la planification d'une vision par mode de transport vers une vision intégrée et systémique, marquée par la permanence d'une croyance dans les « effets structurants » des réseaux de transport. Ils donnent une unité à l'ensemble du réseau continental (Fig. 2) qui se traduit symboliquement dans le choix d'une sémiologie proche de celle des plans de métro.

Ces propositions font la synthèse des premiers réseaux transeuropéens proposés par la Commission dans les années 1990 – dans une logique de renforcement du maillage – et des propositions de corridors pan-européens développées par la Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT) dès les années 1970 – dans une logique d'élargissement à l'est. Elles renforcent le réseau à l'est tout en appuyant les perspectives de développement économique les plus solides. Tous les pays membres sont ainsi traversés par au moins un corridor de transport. Avec la fin de l'élargissement à l'est de l'Union européenne, c'est bien une perspective d'intégration territoriale à l'échelle du continent qui est visée. C'est pourquoi Jean Debie et Claude Comtois parlent de « corridors « politiques » » (Debie et Comtois, 2010). Par là on peut entendre que l'emploi de la notion de corridor recouvre une volonté d'action de nature politique, mais également que la définition des projets obéit à des logiques politiques, même si elle est en théorie adossée à des logiques économiques. Les corridors en tant qu'instruments d'une politique d'aménagement du territoire, en particulier à l'échelle européenne, semblent être des outils pour le franchissement des barrières frontalières, économiques ou physiques. Toutefois, le caractère multimodal des corridors implique de nécessaires ruptures de charge et traduit une volonté politique d'inclure tous les types de trafics (voyageurs et marchandises) dans le même réseau. De ce fait, les flux ne sont pas censés emprunter les corridors de bout en bout : il s'agit de créer des connexions possibles dont les tronçons peuvent être utilisés indépendamment pour des trajets de longueur variable.

La nouveauté relative de la notion permet d'introduire la longueur et la plasticité nécessaires aux enjeux transeuropéens, en dépassant le cadre des États-nations et en obligeant les différents acteurs à converger autour d'un objectif commun. Enfin, le caractère large et plastique de la définition minimale adoptée permet de supporter des contenus variables, voire mutants dans l'espace et le temps. Ainsi, trois objectifs principaux ont guidé la définition des corridors transeuropéens ou paneuropéens : le renforcement des espaces les plus dynamiques, la liaison des périphéries européennes au centre du continent et l'extension des réseaux en direction des pays voisins de l'Union européenne en vue de leur intégration.



- | | | |
|--|---|---|
|  Corridor méditerranéen |  Corridor oriental/Méditerranée de l'Est |  Corridor atlantique |
|  Corridor Baltique-Adriatique |  Corridor Scandinavie-Méditerranée |  Corridor Mer du Nord-Méditerranée |
|  Corridor Mer du Nord-Baltique |  Corridor Rhin-Alpes |  Corridor Rhin-Danube |
|  Pays membres de l'Union européenne | Source : Commission européenne, 2013 | |

Réalisation : © Auteurs, 2017

Fig.2 – Les 9 corridors multimodaux

Une mise en œuvre reposant sur une structure institutionnelle hiérarchisée

À partir de la définition des premiers projets prioritaires des RTE-T, une agence exécutive spécifique est mise en place pour assurer leur mise en œuvre concrète : la TEN-T EA (*Trans-European Networks of Transport Executive Agency*). Devenue INEA (*Innovation and Networks Executive Agency*) en 2013, elle est chargée d'émettre chaque année les appels à projets, puis de les faire évaluer par des experts internationaux et de les classer suivant un

certain nombre de critères préétablis avant de les présenter à la Commission européenne, qui prend la décision finale. Le commanditaire des études faites sous le contrôle de l'INEA reste la Commission, à travers sa Direction générale des Mobilités et des Transports (DG-Move). En 2013, la définition de corridors multimodaux du réseau central s'est d'ailleurs accompagnée d'un renforcement du poids de la DG-Move par la nomination d'un coordinateur pour chacun des corridors.

Pour autant, si le processus de prise de décision est de plus en plus encadré, la notion est utilisée de manière volontairement lâche par les instances européennes. En effet, il n'en existe pas de définition synthétique unique, mais plutôt un emploi pour désigner de grands axes multimodaux regroupant chacun plusieurs projets et représentant une vue de l'esprit du réseau européen idéal. Le conseiller du coordinateur du corridor méditerranéen confirmait dans un entretien⁴ que les corridors transeuropéens doivent être considérés comme des « *outils politiques de développement du réseau* », et non comme des tracés destinés à être suivis pour la réalisation d'une infrastructure de transports unique. Dès lors, il est intéressant de constater que si les corridors sont pour les instances européennes un objet sur lequel portent des négociations, ils ne sont pas les clés de la réalisation du réseau. Ainsi, un projet prioritaire voit sa part de financement européen augmenter s'il est intégré à un corridor multimodal, mais le corridor lui-même n'est pas financé comme une infrastructure devant aller de bout en bout.

La Commission est attentive à la préservation des équilibres politiques, économiques et territoriaux au sein de l'Union (Abélès et Bellier, 1996) et cherche pour ce faire à prendre en compte les intérêts de chacun des États. De plus, on note une certaine stabilité des projets retenus d'un document de planification à l'autre, ce qui est lié à la fois aux délais nécessaires à la pleine réalisation des infrastructures et au désir de voir aboutir les projets pour lesquels des financements ont d'ores et déjà été consentis. Dès lors, la Commission est à l'initiative des projets, en fournit le cadre et les financements, elle délègue aux États, qui en ont la compétence, la réalisation des projets, et elle interagit directement avec les régions concernées au nom du principe de subsidiarité.

Trois évolutions majeures marquent la mise en œuvre des projets. Premièrement, les années 2000 ont vu l'intégration des pays de l'ancien bloc de l'Est, et donc le quasi-achèvement de l'extension géographique de l'Union européenne. La mise en œuvre des projets prioritaires des RTE-T peut donc désormais intégrer les ambitions d'un réseau pan-européen dans l'optique d'un maillage du territoire continental dans les limites de l'Union. Deuxièmement, la volonté d'intégration dans un vaste bassin méditerranéen et éventuellement vers la Russie ouvre de nouvelles perspectives de coopération en matière de transports. Toutefois, si la liaison vers l'Asie à travers la Russie est mise en avant par les acteurs économiques, elle n'est pas pour l'heure au centre des projets de planification institutionnelle européenne. Troisièmement, l'évolution des processus de prise de décision en Europe, dans le sens d'une participation d'acteurs plus nombreux et de natures différentes, est manifeste. Les actions de *lobbying* et la constitution de coalitions d'intérêts autour des projets de transports deviennent une réalité de plus en plus prégnante, que ce soit pour défendre un projet ou au contraire pour obtenir sa modification ou son annulation.

L'émergence des acteurs privés

Différents acteurs publics ou privés interagissent autour d'un projet donné de corridor, le modifient et le mettent en œuvre pour servir des logiques souvent divergentes : « *Traditionnellement, la politique et l'aménagement sont assimilés à ce que font les gouvernements. (...) En pratique, et bien plus aujourd'hui qu'auparavant, la gouvernance est le résultat du jeu complexe des agences gouvernementales, des organisations non-gouvernementales et des entreprises privées.* » (de Vries et Priemus, 2003). Leur choix se porte de préférence sur un objet au caractère fédérateur parce que large et intégrant des dimensions variées. En effet, les travaux dans les champs de l'économie (Chatti, 2010), du développement urbain (Volin, s. d.), des transports (Siarov,

⁴ Entretien réalisé à Bruxelles à la DG-Move le 5 février 2015.

2003) et plus largement de l'aménagement du territoire (Siarov, 2003 ; Volin, s. d.), montrent que le corridor est potentiellement fédérateur d'intérêts divers en Europe. Il peut à ce titre faire converger des logiques *a priori* divergentes autour d'un projet commun, parce qu'il peut recouvrir le contenu que chaque acteur souhaite lui donner, plus ou moins explicitement et consciemment.

L'implication croissante du secteur privé dans les projets est l'un des phénomènes significatifs de la logique des corridors de transport. Elle se fonde notamment sur les possibilités de *lobbying* octroyées par la Commission européenne (Ayberk et Schenker, 1998). En effet, cette dernière fait l'objet de pressions de la part de groupes organisés plus ou moins institutionnalisés (comme Ferrmed ou EU Core Net Cities) qui, en apportant le poids politique et économique de leurs membres privés ou publics, peuvent faire pencher la balance. Ces coalitions d'intérêts, créées respectivement en 2004 et en 2013, sont très postérieures au projet politique des RTE-T, mais elles viennent appuyer *ex post* au nom des principaux secteurs économiques en ce qui concerne Ferrmed, ou des acteurs locaux en ce qui concerne EU Core Net Cities. Toutefois, la littérature scientifique pose relativement peu la question du rôle des groupes de pression dans la définition des corridors transeuropéens.

La complexité institutionnelle européenne, la pluralité des échelons, l'accroissement des relations entre les différents niveaux de décision, le renforcement constaté de la participation du secteur privé dans les grands projets, ainsi que l'évolution vers des formes de *lobbying* de plus en plus présentes sont au centre de la gouvernance en matière de corridors européens. Dans cette perspective, les corridors apparaissent en Europe comme une boîte noire de l'aménagement dans laquelle s'inscrivent de manière forte les évolutions de la pensée territoriale qui président aux projets européens ainsi que les mutations de la gouvernance territoriale.

Ainsi, dans les années 1970, la définition des corridors de l'Union européenne dérive du succès de la notion de corridor en Amérique du Nord. Les RTE-T correspondent à une logique d'épine dorsale poussée à l'extrême pour obtenir une armature territoriale politiquement souhaitée et réinvestie *ex post* par des argumentaires économiques.

2- Les corridors de l'Alena : des corridors économiques ?

Les corridors de l'Alena, instrument de la construction d'une zone de libre-échange

L'accord commercial de 1989 entre le Canada et les États-Unis et les accords de l'Alena ratifiés en 1994 jettent les bases de la zone de libre-échange nord-américaine⁵. Ces accords visent une amélioration des flux commerciaux et d'investissement au sein de l'Amérique du Nord grâce à l'élimination des barrières douanières et à une harmonisation normative et juridique facilitant le commerce transfrontalier. L'Alena, en vingt ans d'existence, a contribué à redéfinir les relations économiques et commerciales entre le Canada, les États-Unis et le Mexique, et à renforcer les échanges au sein de cette zone (Prentice et Ojah, 2001). Sa création a permis d'accompagner des changements de fond dans l'organisation du commerce, des flux et de la logistique qui s'orientent de plus en plus selon un axe méridien, alors que pendant des décennies, le commerce étatsunien et canadien s'est développé grâce à des réseaux et des dynamiques est-ouest (Bradbury, 2002 ; Rodrigue, Blank et Slack, 2013).

Toutefois, une lecture attentive des accords de l'Alena montre l'absence de référence explicite à la problématique des transports à l'échelle continentale. Les corridors de transports sont au départ un impensé des négociations liées à la zone de libre-échange. Cette problématique est volontairement mise à l'écart car les divergences entre les trois pays sont encore trop nombreuses en 1994-1995. Il faut attendre juin 1998 pour qu'ils parviennent à s'entendre afin de coopérer dans le domaine des transports autour de cinq objectifs : la réduction de l'empreinte environnementale, la fluidification des échanges commerciaux et des flux touristiques, le renouvellement et la maintenance des infrastructures, la sécurité et

⁵ 1989 : Free Trade Agreement (FTA) ; 1994 : North American Free Trade Agreement (NAFTA)

enfin l'amélioration de l'accessibilité pour les voyageurs handicapés. Les accords de l'Alena ne fournissent aucun engagement vers un système de transports nord-américain intégré, porté par les trois États ou par une agence dédiée. Or, dans un contexte d'augmentation constante de la demande en transport de marchandises et d'une multiplication des goulots d'étranglement, les investissements dans les transports à l'échelle du continent nord-américain deviennent plus que nécessaires (Bradbury, 2002).

Les corridors de l'Alena apparaissent dès lors comme un remède à un problème engendré par l'augmentation des flux commerciaux et la libéralisation, commune aux trois pays, de certains secteurs économiques. Les corridors de l'Alena peuvent être définis sommairement comme des axes autoroutiers et ferroviaires à longue distance, selon un axe nord-sud, considérés comme prioritaires pour le commerce nord-américain. Le Forum d'Intégration nord-américaine (FINA) a identifié huit corridors de commerce en Amérique du Nord, définis comme des circuits de transport multimodaux qui visent à améliorer la capacité, la continuité et la fluidité des chaînes d'approvisionnement d'Amérique du Nord (Debie et Comtois, 2010). Les préoccupations économiques sont donc au fondement de ces corridors.

Planification des corridors de l'Alena : quels acteurs pour quels territoires ?

Dans les documents institutionnels comme dans la littérature scientifique sur le sujet, la désignation des corridors de l'Alena est polysémique : corridors de transports, corridors de commerce, corridors de développement. Dans le contexte nord-américain, l'emploi de ces termes se fait sans distinction préalable. Il n'existe pas de définition institutionnelle unifiée et formalisée du corridor en Amérique du Nord. Le corridor est en tous les cas considéré comme un espace structuré autour d'un axe majeur permettant de renforcer les processus de développement économique, d'améliorer l'accès aux marchés et d'intensifier le mouvement des flux. En outre, cette définition est nourrie par la rhétorique omniprésente des effets structurants.

Partant du constat que les accords de l'Alena n'ont pas considéré comme prioritaire la question du système de transports à l'échelle continentale, la question de la réalité de ces corridors et des acteurs qui les portent et les promeuvent est posée. L'Alena a encouragé la formation de coalitions d'intérêts qui ont un double rôle : soutenir le développement des infrastructures et proposer des aménagements juridiques pour favoriser le commerce intracontinental. Les organisations en faveur de ces corridors se sont donc multipliées regroupant des représentants du monde économique, des acteurs politiques locaux, voire des agences gouvernementales. Deux grands types d'organisations se dégagent : celles qui se concentrent sur le développement du corridor en lui-même, sur l'axe à proprement parler, et qui réunissent les acteurs traversés par ledit axe, et celles qui souhaitent promouvoir le développement régional et faire fonctionner l'axe comme un élément structurant du développement d'un ensemble de territoires (Blank, Golob et Stanley, 2007).

Au sein de l'Alena, les corridors de transports deviennent les supports des relations entre public et privé. La NASCO (*North America's SuperCorridor Coalition*) est l'exemple le plus abouti de coopération public-privé au sein d'un groupe d'intérêts. La NASCO est un *lobby* tri-national qui soutient le développement du corridor de transport continental central déjà existant comprenant plusieurs autoroutes majeures. Elle se compose d'agences gouvernementales, des chambres de commerce, des représentants du secteur des transports et d'entreprises privées des territoires traversés. Le CNATCA (*The Central North American Trade Corridor*) se concentre sur une grande région, allant du nord du Mexique jusqu'à l'Alaska en passant par les Grands Plaines étatsuniennes et l'ouest du Canada, structurée par une infrastructure autoroutière, il est lui exclusivement porté par des intérêts privés et des acteurs non-gouvernementaux. Certains corridors de l'Alena font l'objet d'un engagement de la part de plusieurs organisations simultanément, démontrant la volonté de nombreux acteurs d'améliorer la circulation des marchandises, les échanges intracontinentaux et la logistique au sein de l'Alena. Le corridor du Pacific Northwest est porté par une multitude d'organisations dont l'IMTC (*International Mobility and Trade Corridor Project*) et le PNWER (*Pacific Northwest Economic Region*). Ces deux organisations se fondent sur un partenariat entre agences gouvernementales, élus et représentants du monde

économique. L'une est orientée vers le recueil de fonds pour des projets de transports, l'autre s'engage plus globalement dans le développement économique régional (Blank, 2006).

Ces exemples permettent d'illustrer la très grande diversité de ces corridors de transports. Ceux-ci sont le reflet de l'absence de politique continentale dans le domaine des transports et de vision sur les réseaux sur lesquels la zone de libre-échange nord-américaine se construit depuis plus de vingt ans. En effet, les corridors de l'Aléna peuvent être soit des projets de constitution d'un corridor, soit un faisceau d'infrastructures existantes. Ils peuvent se structurer autour d'une seule grande infrastructure, généralement une autoroute, ou se comprendre comme un couloir multimodal. Ils peuvent être reconnus et portés par des autorités politiques ou, au contraire, être le fruit d'un intense travail de *lobbying* de la part d'acteurs non-gouvernementaux. Mais plusieurs grandes caractéristiques communes peuvent être mises en avant : la permanence des intérêts locaux et régionaux et de la logique *bottom-up*, la discrétion des plus hautes autorités politiques (à la différence de l'Union européenne il n'existe pas d'autorité panaméricaine) la place considérable qu'occupe le secteur privé et l'empreinte très forte de la rhétorique sur les effets structurants.

Des corridors dépendants de la politique des États-Unis

Le développement de ces corridors de transports, notamment ceux portés par les acteurs politiques locaux et régionaux, pâtit de l'absence d'entité politique et administrative panaméricaine qui prendrait en charge certaines grandes questions comme celle des transports. La politique des États-Unis influence directement l'émergence et l'essor de ces corridors. Depuis le début des années 1990, dans le contexte d'un accroissement constant des échanges intracontinentaux, les États-Unis se sont emparés de cette question des corridors de l'Aléna en intégrant des « super-autoroutes de l'Aléna » (*NAFTA Superhighways*) dans une série de lois⁶ qui visent à améliorer la fluidité des échanges transfrontaliers et à encourager les axes nord-sud (Bradbury, 2002 ; Blank, Golob & Stanley, 2007). Le principal problème est l'inflation du nombre de corridors dits prioritaires au gré des volontés politiques du Congrès.

Une certaine confusion règne autour de la signification de ce néologisme de « super-autoroute ». S'agit-il de nouvelles infrastructures autoroutières avec un grand nombre de voies de circulation ? ou les autorités américaines désignent-elles sous ce terme les projets d'extension et de modernisation du réseau autoroutier existant ? Le groupe d'intérêts NASCO préfère d'ailleurs utiliser le terme de « super-corridor » afin d'éviter la confusion entre mise en cohésion du réseau de transports dans un corridor donné et un mégaprojet autoroutier qui bouleverserait le système nord-américain de transports (Cook, 2009). L'idée directrice ici est de développer un réseau autoroutier continental qui servirait de colonne vertébrale à l'Aléna et renforcerait l'intégration économique et commerciale de cet espace. Or, la multiplication des corridors prioritaires a dilué la portée de toutes ces lois et n'a pas fait avancer ces « super-corridors » de l'Aléna. La dernière loi en date – MAP-21, *Moving Ahead for Progress in the 21st Century* – votée en 2012 sous l'administration Obama, cherche à mettre de l'ordre dans ces corridors prioritaires et en identifie trois considérés comme essentiels pour l'Aléna : le TTC-69/I-69 (corridor central du Midwest), le Canamex (corridor ouest américain des Rocheuses) et le Ports-to-Plains (corridor des Grandes Plaines). Reste à savoir à quel point cette nouvelle initiative fédérale peut contribuer à moyen terme à l'approfondissement de ces projets de corridors de l'Aléna (Fig.3).


Dans le cas américain comme dans le cas européen, les corridors répondent à une logique d'aménagement du territoire par des épines dorsales formant une armature. Toutefois, cette communauté de logiques masque des divergences importantes dans les objectifs initiaux des projets – politiques en Europe, économiques en Amérique du Nord – et quant au rapport des acteurs au projet territorial – une logique institutionnelle hiérarchisée en

⁶ Loi ISTEAA de 1991 (Intermodal Surface Transportation Efficiency Act) ; le National Highway System Designation Act de 1995 ; loi SAFETEA-LU (Safe Accountable Flexible Efficient Transportation Equity Act) de 2005.

Europe, une logique *bottom-up* reposant sur les initiatives privées en Amérique du Nord. Les deux cas de figure continentaux se font donc largement écho.



- Corridor Côte Ouest-Cascades
- Corridor Canamex
- Corridor Ports-to-Plains
- Corridor I-35
- Corridor TTC-69/I69

 Tronçon du Canamex en Arizona
MEXIQUE Pays signataire des Accords de l'Alena

Sources : Commission nord-américaine de coopération environnementale, 2001 ; House-Senate Transportation Conference MAP-21, 2012

Réalisation : © Auteurs, 2017

Fig. 3- Les corridors de l'Alena

III – DEUX EXEMPLES A GRANDE ECHELLE : LE CORRIDOR MEDITERRANEEN ET LES CORRIDORS D’OPPORTUNITE

À l’échelle continentale, les corridors sont essentiellement des objets institutionnels et théoriques qui font partie d’une « boîte à outils » de l’aménagement pour servir des objectifs économiques ou politiques, mais ce n’est pas à cette échelle que les projets sont inscrits concrètement dans le territoire. Le passage à des échelles plus fines doit permettre d’analyser leur territorialisation. Les deux études de cas – le tronçon espagnol du corridor méditerranéen et le tronçon arizonien du Canamex – développées ici ont été choisies parce qu’elles sont des exemples d’utilisation et d’appropriation de la notion de corridor dès la planification des projets et dans le discours des différents acteurs. Si les caractéristiques institutionnelles des territoires concernés en Espagne et en Arizona diffèrent, les logiques de prise de décision apparaissent néanmoins comparables. En outre, le mode ferroviaire est utilisé comme point d’analyse et de comparaison principal entre ces deux études de cas. Le mode routier est prépondérant dans les flux au sein de ces différents corridors, mais l’approche institutionnelle autour de la notion de corridors, à la fois en Arizona et en Espagne, se concentre sur le transport ferroviaire.

1- Du Canamex aux « corridors d’opportunité » : appropriations régionales d’un projet de corridor de l’Alena

Le Canamex : appropriation politique d’un corridor de l’Alena

Le Canamex est l’un des 43 corridors prioritaires identifiés par les États-Unis dans le cadre de la loi ISTEA, du *National Highway System Designation Act* de 1995 et de la loi TEA-21⁷. Il peut être défini comme le corridor nord-américain des Rocheuses. Le projet passe avant tout par la construction d’une autoroute à quatre voies continue de Mexico à Edmonton au Canada. Cela passe par une extension et une modernisation du réseau autoroutier concerné tout le long du tracé. Ce corridor, dont l’Arizona constitue un élément clé, vise à accompagner et renforcer l’essor économique, démographique et métropolitain de cette région, parmi les plus dynamiques des États-Unis (North American Center for Transborder Studies, 2009). Dans le discours politique au niveau de l’État, ce corridor est aussi perçu comme un outil de structuration du territoire et notamment de la mégarégion – dite Sun Corridor – entre Phoenix et Tucson, reprenant ainsi la rhétorique des effets structurants des infrastructures de transports.

Le développement de ce corridor repose sur une coalition regroupant les cinq États traversés par le corridor ainsi que l’État mexicain de Sonora et la province canadienne de l’Alberta, et des représentants du secteur privé désignés par les gouverneurs. Cette coalition est conçue dès 1999 comme un espace de dialogue, de négociation et de décision. L’État de l’Arizona est reconnu par toutes les parties comme le pilote du corridor Canamex (Governor’s Canamex Task Force, 2002). Ce corridor est d’ailleurs conçu à la fois comme un corridor de transports, de télécommunications et de développement. Les missions de cette coalition sont d’encourager les investissements dans les infrastructures pour stimuler le commerce et l’activité économique, de créer les conditions d’un commerce continental orienté selon un axe méridien et renforcer la compétitivité de ces régions par rapport à la Californie et au Texas. En outre, le département des transports de l’État de l’Arizona intègre le Canamex dans sa vision des corridors d’opportunités et dans sa nouvelle stratégie relative au mode ferroviaire (ADOT, 2011).

Le corridor de transport Canamex est donc le fruit d’un processus d’appropriation politique par les acteurs locaux depuis la fin des années 1990, bien qu’il soit lancé en 1995 par une loi fédérale. Ceux-ci, et en particulier les acteurs privés, apparaissent une nouvelle

⁷1995 NHS Designation Act, Public Law 104-59, 28 novembre 1995.

fois au centre des jeux d'acteurs qui sous-tendent les débats autour de ce corridor. A l'échelle continentale, le Canamex est avant tout pensé comme un corridor autoroutier destiné à améliorer la capacité et la continuité des chaînes d'approvisionnement au sein de l'Alena. Alors qu'à l'échelle locale, dans le discours, l'accent est davantage mis sur le faisceau d'infrastructures et le rapport entre réseaux et territoires. Ici, le corridor est à la fois un objet réflexif et un outil concret, tout autant qu'un outil de la négociation et de la programmation pour l'aménagement des territoires.

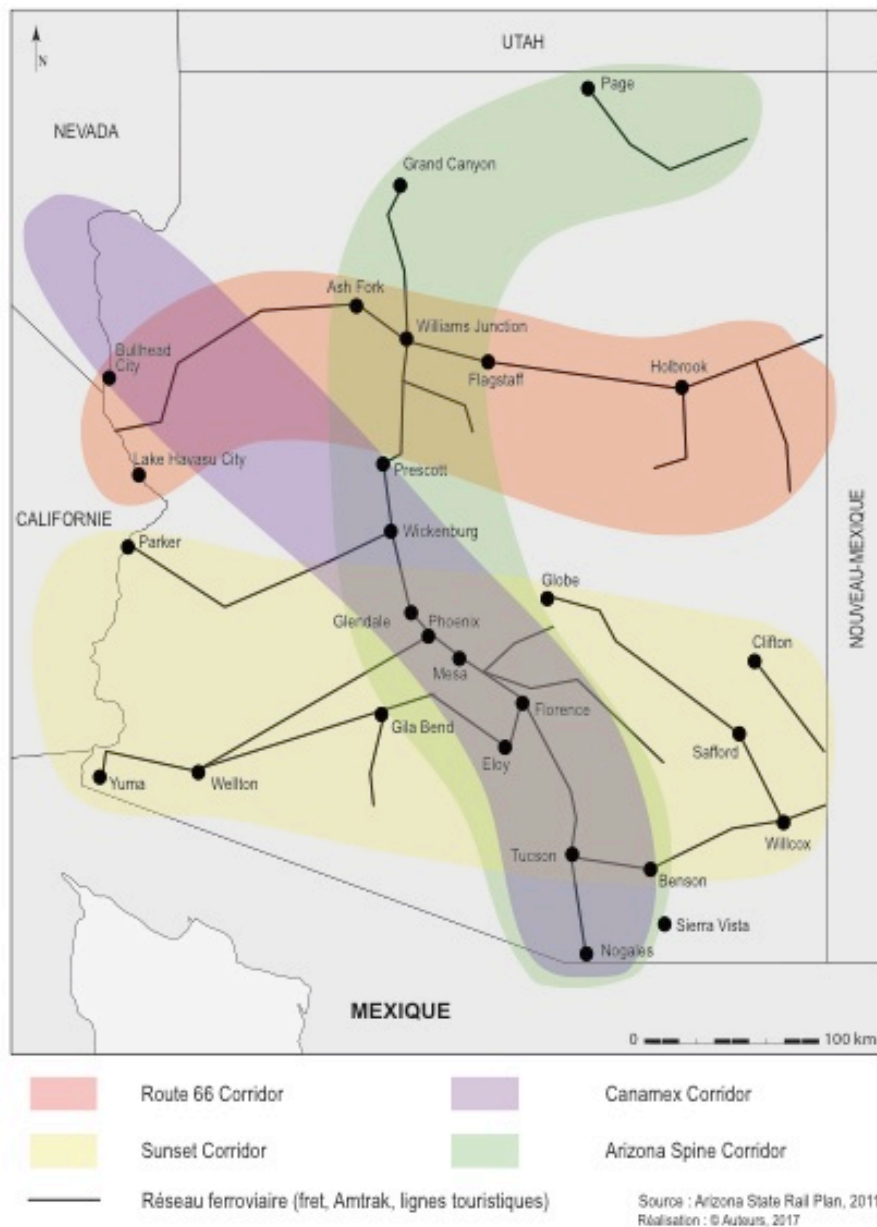


Fig. 4 - Les corridors d'opportunité

L'Arizona et ses « corridors of opportunity »

Le fonctionnement des corridors de l'Alena à un autre niveau institutionnel – au niveau de l'État de l'Arizona pour le cas du Canamex – permet de comprendre l'appropriation par les acteurs locaux et la territorialisation d'un objet continental. Le recours à une échelle plus grande permet également de confronter les principales caractéristiques dégagées pour les corridors de l'Alena et les considérations théoriques de ce qu'est un corridor de transport issues du travail sur la littérature scientifique.

L'État de l'Arizona développe depuis plusieurs années, *via* son département des transports, une vision de l'aménagement et du développement des transports fondée sur des corridors de transports. Le corridor pour cet État se caractérise par un faisceau d'infrastructures et la multimodalité, par son rôle structurant d'un territoire métropolitain et par son rôle de connexion des sous-réseaux et de desserte des communautés locales. Ils relèvent de la logique de l'épine dorsale. Dans le cadre des propositions de développement du transport ferroviaire de passagers, l'État de l'Arizona définit quatre corridors d'opportunité (Fig.4) afin de structurer ses politiques de transports. Chaque corridor est conçu, dans les documents institutionnels, comme un système spécifique avec une stratégie mettant l'accent sur le mode ferroviaire. Ces corridors doivent permettre de concevoir le futur réseau de transport, de hiérarchiser les priorités d'investissements et de préparer des programmes d'actions. Cette stratégie, autour de corridors de transports, repose donc sur l'utilisation de la planification des transports comme vecteur de croissance le long des corridors – effets de polarisation – et sur l'accroissement des densités dans les territoires déjà densément peuplés pour limiter la consommation de nouveaux espaces et préserver l'environnement – effets de centralité (ADOT, 2011).

Ces corridors de transports sont donc un outil institutionnel fabriqué par les autorités de l'État dans le but d'apporter de la cohérence dans sa politique de transports. Il s'agit tout autant d'un dispositif de communication que d'un moyen de prescrire et de préconiser des actions. Ces corridors d'opportunités permettent à l'État d'Arizona de communiquer facilement sur ses projets, alors même qu'une partie des projets inscrits dans ces aires colorées ne dépend pas directement de son champ de compétences. La notion de corridor est ici employée comme une nouvelle échelle d'analyse dans la littérature institutionnelle de l'État, comme un objet réflexif et prospectif et comme un futur outil de la programmation multi-acteurs et multi-échelles, dans le contexte d'une grande fragmentation institutionnelle aux États-Unis et de débats vifs sur l'avenir du système de transports. Mais il n'est toutefois pas question d'une échelle de gouvernance innovante, la réalisation concrète ainsi que la participation des acteurs publics et privés n'étant pas abordées.

2- Le corridor méditerranéen : du réseau central européen aux enjeux politiques espagnols

Le corridor méditerranéen dans la mise en place du réseau central

Le corridor méditerranéen défini par la Commission européenne souffre d'un manque d'unité puisqu'il est, par construction, composé de plusieurs projets portés séparément – et de manière très cloisonnée – par différents pays. Les corridors sont censés jouer un rôle de ciment en permettant une meilleure coordination des tronçons concernés par des financements européens et leur intégration aux réseaux préexistants, d'où l'insistance sur la multimodalité plus que sur la continuité des infrastructures. Les projets inclus dans ce réseau central peuvent bénéficier de fonds européens jusqu'à 40% de leurs coûts, contre 30% au maximum pour les projets du réseau global. Le coordinateur européen du corridor méditerranéen est Laurens Jan Brinkhorst, dont le rôle est de produire de la documentation sur le corridor méditerranéen, de faciliter les échanges entre les acteurs concernés par les différents projets composant le corridor, de mettre en place un Forum du corridor pour les réunir et de définir un programme de travail et de mise en place du corridor méditerranéen (Brinkhorst, 2015). En effet, la fragmentation interne au corridor et son partage entre des États qui ont *a priori* peu d'intérêts en commun, implique la création de structures *ad hoc* forçant le dialogue entre États, et la production d'une littérature grise tentant de donner un sens commun à l'ensemble du corridor.

Or, la mise en place des corridors rencontre plusieurs difficultés. Les tracés concrets et les conditions d'exploitation sont délégués, au nom du principe de subsidiarité, aux autorités compétentes en matière d'infrastructures. En ce qui concerne l'Espagne, il s'agit du gouvernement central, alors que les Communautés autonomes ont fait un effort considérable de *lobbying* et sont les plus directement concernées par le corridor méditerranéen. Le

corridor méditerranéen, qui mobilise les acteurs régionaux du littoral et qui fait l'objet, sur la scène nationale espagnole, d'un débat de longue date sur sa réalisation et ses modalités, doit à son inscription dans les RTE-T l'introduction d'un troisième acteur dans le dialogue institutionnel, ce qui engendre un changement de gouvernance. Le face-à-face national est rompu au profit d'une relation triangulaire où l'Union a un rôle d'intermédiaire.

Le corridor méditerranéen, tel qu'il apparaît dans les documents récents de planification européenne (Commission européenne, 2013), est donc une superposition d'éléments qui ne correspondent que partiellement aux projets nationaux portés par le gouvernement espagnol. Le cadre relativement malléable qui entoure les projets fait néanmoins partie des conditions de possibilité des grands corridors transeuropéens dont l'existence même repose sur un consensus mou. Cette posture permet de prendre en compte, de manière modulable, d'une mouture à l'autre des RTE-T, les positions exprimées par chacun des acteurs, à l'échelle régionale ou nationale, mais également par les groupes de pression. Le niveau institutionnel européen est donc un puissant prescripteur qui fournit une vision et des cadres, bien que la mise en œuvre opérationnelle des projets soit déléguée aux échelons nationaux et locaux.

Les multiples enjeux du corridor méditerranéen en Espagne

En Espagne, la territorialisation du corridor méditerranéen est inscrite dans le temps long. En effet, les premiers projets ont émergé dans les années 1920-1930, émanant du monde de l'agriculture d'exportation, avant d'être réactivés dans les années 1990 à l'occasion des RTE-T. Il y a une réelle appropriation du projet par les acteurs publics et privés à toutes les échelles, et le projet européen ne vient que réactiver un projet ancien et lui donner une nouvelle légitimité.

Le plan adopté en Espagne en 2012, s'il comprend l'axe méditerranéen, ne lui donne pas un statut de projet clairement délimité mais le fonde dans plusieurs priorités différentes, comme pour ne pas l'individualiser face à d'autres axes comme le corridor atlantique ou le corridor central revendiqués par d'autres régions. Il s'agit donc d'un exercice d'équilibre politique entre ces projets. Lors d'un entretien⁸, le Secrétaire général aux Infrastructures, faisait valoir que le corridor méditerranéen étant inclus dans le réseau prioritaire européen, il n'était aucunement remis en question, et qu'il faisait bien partie des priorités du gouvernement, au même titre que les autres grands axes que sont le corridor atlantique et le corridor central (entendu ici comme la portion reliant Algésiras à Séville et Madrid et se raccordant au réseau de Barcelone). Le corridor méditerranéen est donc, du point de vue gouvernemental, un grand projet parmi d'autres, traité à égalité avec les autres. Le Secrétaire général insistait également sur le fait que le débat sur le corridor méditerranéen n'était dans ces conditions qu'un débat régional instrumentalisé par la Catalogne pour servir des intérêts politiques.

En effet, le corridor méditerranéen est en Espagne un objet politique qui se présente comme un corridor de façade et interroge la structuration de l'espace national centrée sur Madrid. En termes d'aménagement, les radiales sont toujours privilégiées, aboutissant à un axe littoral en pointillés (Fig.5) où toutes les villes sont reliées à la capitale mais où les liaisons axiales restent incomplètes et ponctuées d'importantes discontinuités (entre Murcie et Almería, aucune ligne n'existe, tandis qu'entre Tarragone et Vandellós, 40km de voie unique subsistent, créant une importante congestion sur un axe très fréquenté). Le retard de réalisation du corridor méditerranéen repose à la fois sur une volonté du gouvernement central de préserver la situation de Madrid comme tête de réseau, et sur une mésentente historique entre les Communautés autonomes littorales de Catalogne et de Valence, qui sont en concurrence tant sur le plan économique que politique.

Le cas du corridor méditerranéen montre bien l'appropriation du projet européen, dans un contexte où un projet national *ex ante* existe. Ce n'est donc pas simplement l'application d'une politique européenne mais l'instrumentalisation d'un projet d'aménagement dans le débat sur l'organisation du territoire : l'existence d'un « corridor méditerranéen » ainsi

⁸ Entretien mené à Madrid, au *Ministerio de Fomento*, le 31 octobre 2013.

dénommé parmi les priorités européennes vient légitimer, aux yeux des régions concernées, le projet de grand axe littoral qu'elles défendent de longue date.

La grande échelle est celle de l'application des politiques d'aménagement. Si les objectifs poursuivis à travers les corridors en Europe et en Amérique du Nord sont similaires à l'échelle continentale, les enjeux régionaux divergent. D'une part dans le cas américain, la coalition d'États forgée autour du corridor est motrice, tandis que dans le cas européen, elle est une nécessité institutionnellement imposée. D'autre part, alors que le corridor est le support du réseau en Arizona, il est en Espagne un point de crispation sur l'organisation du réseau.

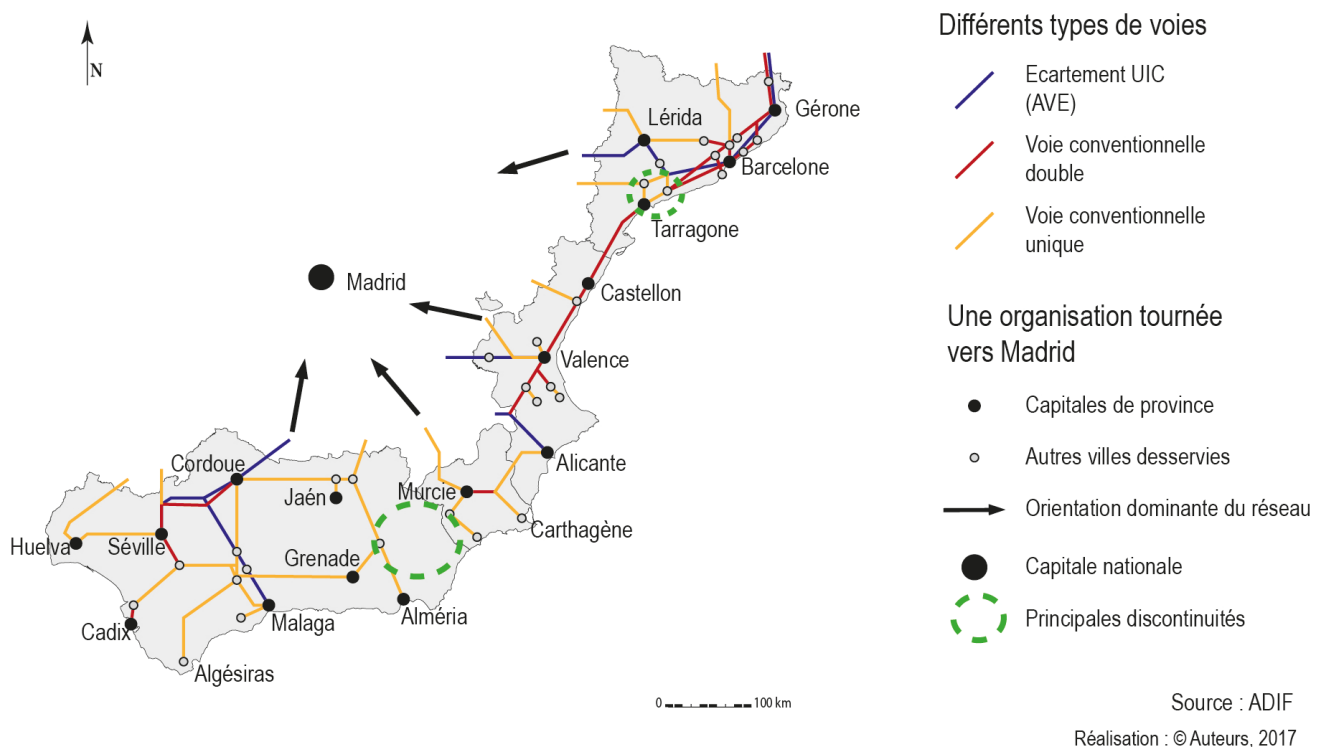


Fig.5- Un corridor méditerranéen en pointillés

CONCLUSION

La littérature scientifique sur les corridors de transport rend compte de manière insuffisante de la complexité des corridors de transport dessinés par les politiques actuelles de planification en Europe et en Amérique du Nord. Il convient en effet de prendre en compte ces projets de manière multiscale afin de comprendre le décalage entre le concept, son application politique et sa mise en œuvre concrète.

Les deux études de cas montrent que si les logiques continentales, malgré des objectifs différents, sont similaires et donnent corps à la notion de corridor, cette dernière connaît des applications territoriales très différentes liées à son appropriation par des acteurs multiples, publics ou de plus en plus souvent privés.

De ce fait, si un corridor est en théorie un faisceau d'infrastructures il se traduit généralement dans la pratique par un seul mode dominant – le ferroviaire dans les études de cas régionales traitées ci-dessus – et par une réalité territoriale parfois discontinue, marquée par quelques équipements ou tronçons d'infrastructures incomplètement reliés, ou incomplète. Ainsi, la notion de corridor telle qu'elle apparaît dans la littérature grise correspond bien aux grandes orientations de la littérature scientifique lorsque l'on considère les projets à l'échelle continentale, mais elle s'en détache aux échelles où elle devient

concrètement un projet d'aménagement du territoire. Le corridor est alors une vision territoriale, un outil réflexif, mais non une infrastructure.

Bibliographie

- Abélès M. & Bellier I., 1996, La Commission européenne : du compromis culturel à la culture politique du compromis, *Revue française de science politique*, vol. 46, n°3, pp. 431-456.
- Alix Y. (dir.), 2012, *Les corridors de transport*, Cormelles-le-Royal, Editions EMS, 344 p.
- Ayberk U. & Schenker F.-P., 1998, Des lobbies européens entre pluralisme et clientélisme, *Revue française de science politique*, vol. 48, n°6, pp. 725-755.
- Blank S., 2006, North American Trade Corridors: An Initial Exploration, *Faculty Working Papers*, n°50 [en ligne].
- Blank S., Golob S. & Stanley G., 2007, A North American Transportation Infrastructure Strategy, *International Conference on Gateways and Corridors*, Vancouver.
- Bradbury S. L., 2002, Planning Transportation Corridors in Post-NAFTA North America, *Journal of the American Planning Association*, vol. 68, n°2, pp. 137-150.
- Bruinsma F. R., Rienstra S. A. & Rietveld P., 1997, Economic Impacts of the Construction of a Transport Corridor: A Multi-level and Multiapproach Case Study for the Construction of the A1 Highway in the Netherlands, *Regional Studies*, vol. 31, n°4, pp. 391-402.
- Brunet R., 2002, Lignes de force de l'espace européen, *Mappemonde*, vol. 2, n°66, pp. 14-19.
- Chapman D., Pratt D., Larkham P. & Dickins I., 2003, Concepts and definitions of corridors: evidence from England's Midlands, *Journal of Transport Geography*, vol. 11, n°3, pp. 179-191.
- Chatti W., 2010, *Corridors de transport de fret et développement polycentrique de l'espace européen*, Thèse de doctorat, Lille, 364 p.
- Choe S., 1998, Urban corridors in Pacific Asia, Urban corridors in Pacific Asia, in Y. Yeung (dir.), *Globalization and the World of Large Cities*, Tokyo, UNU Press, pp. 155-173.
- Cook A., 2009, NAFTA Superhighway: Paving the Way to a Prosperous North America an In-Depth Analysis of the Impacts of the NAFTA Superhighway and Recommendations for Its Implementation, *Indiana International & Comparative Law Review*, vol. 19, n°2, pp. 459-495.
- Crozet Y. & Dumont F., 2011, Retour sur les effets économiques du TGV. Les effets structurants sont un mythe (interview), *Ville, Rail et Transports*, n°525, pp. 48-51.
- Debrie J. & Comtois C., 2010, Une relecture du concept de corridors de transport: illustration comparée Europe/Amérique du Nord, *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 58, pp. 127-144.
- Eriksen K. A. & Casavant K. L., 1996, Identifying Needed Transportation Investment, by Corridor, to Support NAFTA Trade Flows in Washington State, in B. E. Prentice (dir.), *Proceedings of the 31st Annual Conference of the Canadian Transportation Research Forum: Transport Gateways and Trade Corridors*, Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, pp. 662-676.
- Frost F. A. & Shanka T., 2001, Cape to Cairo - Can the dream be realised ?, *Journal of Vacation Marketing*, vol. 7, n°3, pp. 235-244.
- Gottmann J., 1961, *Megalopolis: the Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, Cambridge, M.I.T. Press, 810 p.
- Hall P. V., McCalla R. J. & Comtois C. (dir.), 2011, *Integrating seaports and trade corridors*, Farnham, Ashgate, 292 p.
- Libourel E., 2015, *Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement*, Thèse de doctorat, Champs-sur-Marne, Université Paris-Est, 652 p.
- McNeil S., Oswald M. & Ames D., 2010, *A Case Study of the BOSWASH Transportation Corridor: Observations Based on Historical Analyses*, Newark, University of Delaware University Transportation Center, 22 p.
- Neudorf R. D. & Hassan M. U., 1996, Macro-economic impact and benefit/cost analysis of transportation and mining developments in the Northwest territories, in B. E. Prentice (dir.), *Proceedings of the 31st Annual Conference of the Canadian Transportation Research Forum: Transport Gateways and Trade Corridors*, Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, pp. 42-55.

- Ng A. K. Y., Velasco Acosta A. E. & Wang T., 2015, Institutions and the governance of transport infrastructure projects: Some insight from the planning and construction of the Centre Port Canada Way, *Research in Transportation Business & Management*, vol. 14, pp. 25-33.
- Prentice Barry E., 1996, *Proceedings of the 31st Annual Conference of the Canadian Transportation Research Forum: Transport Gateways and Trade Corridors*, Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services.
- Prentice B. E. & Ojah M., 2001, NAFTA in the next ten years: issues and challenges in Transportation, *NAFTA in the New Millennium Symposium*, Edmonton, Université de l'Alberta.
- Rodrigue J.-P., Blank S. & Slack B., 2013, *The Geography of Transport Systems*, New York, Routledge, 416 p.
- Romein A., Jacob Trip J. & de Vries J., 2003, The multi-scalar complexity of infrastructure planning: evidence from the Dutch–Flemish megacorridor, *Journal of Transport Geography*, vol. 11, n°3, pp. 205-213.
- Siarov V., 2003, *Evaluation stratégique des projets d'infrastructure de transport: le corridor paneuropéen N°10 « Salzbourg-Thessalonique »*, Thèse de doctorat, Paris, Paris 8, 704 p.
- Steck B., 2012, West Africa facing the lack of traffic lanes, *EchoGéo*, n°20 [en ligne]. DOI : 10.4000/echogeo.13101
- Taillard C., 2009, Un exemple réussi de régionalisation transnationale en Asie orientale : les corridors de la Région du Grand Mékong, *L'Espace géographique*, vol. 38, n°1, pp. 1-16.
- Volin A., *La réhabilitation de la gare centrale de Stuttgart au sein de l'axe ferroviaire à grande vitesse Paris-Bratislava : remise en cause locale d'un projet de transport transeuropéen*, Lyon, Université Lumière-Lyon II. [thèse en cours].
- Vries J. de & Priemus H., 2003, Megacorridors in north-west Europe: issues for transnational spatial governance, *Journal of Transport Geography*, vol. 11, n°3, pp. 225-233.
- ADOT, 2011, *Arizona State Rail Plan*, Arizona Department of Transportation. Phoenix, Arizona Department of Transportation, 169 p.
- Brinkhorst L. J., 2015, *Mediterranean Corridor. Work Plan of the European Coordinator*, Bruxelles, Commission européenne, 28 p.
- Commission européenne, 2013, *The Core Network Corridors. Trans European Transport Network 2013*, Bruxelles, Commission européenne 48 p.
- Governor's Canamex Task Force, 2002, *Strategic plan for development of the CANAMEX Corridor: report to the Governor from the Governor's CANAMEX Task Force*, Canamex Task Force, 31 p.
- North American Center for Transborder Studies, 2009, *North American Opportunities and the Sun Corridor*, Tempe, Arizona State University, 74 p