

**UNE RELECTURE DU CONCEPT DE CORRIDORS DE
TRANSPORT : ILLUSTRATION COMPARÉE
EUROPE/AMÉRIQUE DU NORD**

JEAN DEBRIE
SPLOTT
INRETS

CLAUDE COMTOIS
CIRRELT
UNIVERSITÉ DE MONTREAL

1. INTRODUCTION

Il existe une importante littérature concernant les corridors de transport qui émane d'une part des domaines académiques en particulier de la géographie, de l'économie et des sciences de gestion et d'autre part des discours institutionnels notamment des organismes internationaux et régionaux. Cette littérature n'a pas fait l'objet d'une synthèse qui permettrait d'aborder le corridor en tant que produit des évolutions successives du domaine des transports et des communications. Cet article a alors pour objectif de clarifier l'évolution des connaissances appliquées à la théorie, aux composantes et aux conditions d'organisation des corridors de transport. Il vise également à relire l'évolution du concept de corridors au prisme des réflexions plus générales que les politiques publiques et les lectures académiques portent sur le secteur des

transports et sur l'économie. Une comparaison entre les politiques de corridors en Europe et en Amérique du Nord illustre ensuite cette évolution qui associe aux termes de corridors une rhétorique politique d'intermodalité, de durabilité et de gouvernance tout en préservant un arrière-plan plus pragmatique sur la question des aménagements et des financements associés.

2. LES CORRIDORS DE TRANSPORT : ENTRE CONSIDÉRATION THÉORIQUE ET APPROCHE INSTITUTIONNELLE

2.1. LES CONSIDÉRATIONS THÉORIQUES

2.1.1. Les corridors : concept, limites géographiques et dynamisme

Une relecture de la littérature théorique dans des champs disciplinaires variés sur les corridors permet d'identifier trois types de critères principaux : le concept de corridor en tant que tel, ses limites géographiques et son dynamisme.

Le corridor, dans son acception géographique, émane initialement des études en analyse spatiale et en topologie (KANSKY, 1963 ; COLE, KING, 1968 ; HAGGETT, CHORLEY, 1969). Le terme supporte des usages variés permettant d'identifier des axes de transport (LUIZ, PAULO, 1996), de décrire des processus de désenclavement des arrière-pays (PRENTICE, 1996), de justifier l'accès à des ressources (NEUDORF, HASSAN, 1996), d'exprimer un réseau de carrefours urbains interdépendants affichant d'importants mouvements, liens et échanges entre eux (GOTTMANN, 1961 ; GOTTMANN, 1987 ; WHEBELL, 1969 ; YEATES, 1975 ; MCGEE, 1991) ou encore de décrire des routes à différentes échelles géographiques (DOXIADIS, 1978).

Plusieurs auteurs se sont également attardés à adopter différentes méthodes pour délimiter les frontières des corridors. Les méthodes les plus avancées concernent ainsi les modèles de gravité (RODRIGUE, 2004), les études d'offre et de demande (BRUISMA et al., 1997 ; SVELBERG, VOGELAAR, 1987 ; GUNN et al., 1992 ; DE CORLA-SOUZA, COHEN, 1999 ; BERTHAUD, DAVID-NOZAY, 2000), les analyses coûts-bénéfices (UNESCAP, 1999), les analyses multi-critères (REGGIANI et al., 1995) et enfin les approches fondées sur la géographie historique (WESTERDAHL, 1996). Les limites des axes sont fixées de façon arbitraire. Dans tous les cas, c'est une zone dont l'étendue dépend des indicateurs utilisés : conditions géographiques, densité de population, critères culturels, sphères d'influence, structures institutionnelles, divisions politiques, etc. La façon la plus usuelle de procéder à l'analyse de corridors n'est pas d'examiner la périphérie mais plutôt son contenu. Le principe qui guide l'analyse concerne la cohésion du corridor, soit les facteurs centrifuges qui favorisent une concentration d'activités le long d'une ceinture axiale plus élevée que d'autres régions de taille similaire.

Le corridor est enfin par sa nature même dynamique. Le transport est une demande dérivée des activités économiques qui nécessitent l'ajout de valeur engendré par les services de transport. De nombreux auteurs démontrent que le dynamisme d'un corridor est fonction des conditions de transport et des conditions de marché, de leur évolution respective et de leur impact mutuel (AMIADI, WINTERS, 1997 ; BENDER, 1997 ; LAKSHMANAN, ANDERSON, 1999). Un corridor est ainsi une séquence d'activités de distribution supportant un large éventail de fonctions au sein d'une région urbaine ou autrement dit un axe logistique intégré (RODRIGUE, 2004). Il est plus globalement un ensemble de services, de procédures voire de politiques sur un axe reliant deux points entre eux (ARNOLD, 2006).

2.1.2. Les composantes physiques et non physiques des corridors

Un corridor combine des caractéristiques physiques et non physiques. Les infrastructures physiques couvrent les réseaux et les équipements de transport et de télécommunication. Les infrastructures non physiques regroupent le capital, les connaissances, la main-d'œuvre et les ressources appliquées aux réseaux physiques. Ces derniers incluent la capacité de contracter une obligation et de négocier un accord de transfert dans des contextes politiques, financiers et légaux spécifiques aux différentes parties du monde (LAKSHMANAN, ANDERSON, 2002a). Sur cet ensemble de caractéristiques, deux grandes problématiques se dessinent au sein de la littérature. La littérature scientifique souligne d'abord l'importance des ports dans le développement des corridors. L'augmentation du trafic maritime de vrac et de conteneurs autorisée par les économies d'échelles et d'envergure repose sur une interaction étroite entre une infrastructure portuaire et les axes de transport fournissant des structures intermodales et des connexions avec les arrière-pays. Les activités générées par les fonctions portuaires sont une composante permanente et essentielle dans la construction des corridors et ont été largement analysées (BURGHART, 1971 ; KLINK, BERG, 1998 ; ROBINSON, 1998 ; NOTTEBOOM, RODRIGUE, 2005). Il existe ensuite une littérature émergente qui porte sur les expéditeurs, les transporteurs et les opérateurs de terminaux, considérés comme les principaux acteurs possédant les compétences pour intensifier le développement des corridors et pour lever les barrières qui gouvernent les mouvements transfrontaliers dans un environnement commercial de plus en plus compétitif (RIMMER, 1999 ; COMTOIS, 2007a).

2.1.3. L'organisation des corridors

Ces critères théoriques et empiriques permettent d'introduire le concept de corridor et ses manifestations géographiques. Les corridors sont un support, une ressource et un enjeu. Sur l'aspect organisationnel, l'analyse de la littérature révèle trois facteurs principaux souvent appréhendés : la capacité, la continuité et la fluidité. Une littérature importante, pour une large partie

institutionnelle, concerne les problèmes de capacité (ONU, 1994) qui dépend de la structure physique du réseau, de la qualité et de la diversité des équipements de transport et des possibilités de transferts intermodaux. Les corridors renvoient ainsi au concept d'intermodalité dans un contexte de congestion croissante des principales portes et axes intermodaux de la géographie mondiale (KLINK, BERG, 1998). Le fonctionnement d'un corridor repose sur la continuité des réseaux de transport, le nombre de fréquences et la régularité des mouvements. Les textes précisent que le développement et la performance reposent sur une structure d'échanges linéaire assumant le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement et d'écoulement et sur la recherche constante des meilleurs moyens de distribution (SCHONHARTING et al., 2003). Un corridor fonctionnel est basé sur le type, le volume, la valeur et la direction des flux qui sont contrôlés par la localisation des points d'entrée et de sortie entre lesquels se développe une polarité qui crée le corridor (ROTTER, 2004). La linéarité est également discutée par certains auteurs qui préconisent le terme complémentaire d'armature plus à même de prendre en compte les composantes des réseaux non strictement organisées autour d'une configuration linéaire (CHAPMAN et al., 2003 ; PELLETIER, 2010). Il reste que ce caractère linéaire renvoie bien à l'idée présente dans la quasi-totalité des définitions de concentration et de massification des flux sur un axe reliant des pôles.

2.1.4. La question de l'environnement et de l'occupation de l'espace

Ces différentes interprétations du concept font également souvent référence au postulat que le trafic et les infrastructures ne sont pas seulement dérivés des processus économiques et sociaux mais qu'ils déterminent dans une certaine mesure ces fonctions (PRIEMUS, ZONNEVELD, 2003). Selon ces approches, les corridors exercent un impact sur la forme et le développement de l'espace géographique notamment les régions qui affichent d'importants volumes de passagers et de marchandises. L'analyse de la relation entre les corridors de transport et l'environnement révèle que la concentration d'activités au sein des corridors engendre des externalités négatives au cœur de la problématique environnementale. La logique de concentration liée à celle de la capacité des terminaux et des infrastructures linéaires renvoie ainsi directement à la question de la congestion et des effets externes associés. Ces tendances qui affectent autant le cœur des structures métropolitaines que les secteurs périurbains peuvent entraîner une dévaluation des infrastructures de transport et des capitaux investis. Le besoin d'implanter des stratégies de développement durable apparaît comme le problème le plus important de la croissance et de la performance des corridors de transport. Elle implique une reformulation des dialogues entre les opérateurs de transport et la sphère institutionnelle posant alors une question de gouvernance traitée dans de nombreuses recherches (PRIEMUS, ZONNEVELD, 2003 ; COMTOIS, 2007a ; COMTOIS, 2007b ; ICF, 2001).

2.2. CONSIDÉRATIONS INSTITUTIONNELLES: LE CORRIDOR COMME OUTIL DE PROGRAMMATION ET DE GOUVERNANCE

2.2.1. Un outil institutionnel (planification)

D'un point de vue général, durant la décennie 1970, le concept de corridor de développement fut fréquemment intégré en tant qu'unité de planification au sein d'agences gouvernementales dans le but de canaliser les projets d'investissements et de renforcer les processus de croissance économique. Ces corridors sont identifiés comme moyen de réduire le coût des produits importés, d'améliorer l'accès aux marchés internationaux, de faciliter le maillage industriel, d'accélérer le mouvement de ressources et d'accroître la diffusion des innovations. Dans une rhétorique de l'effet structurant des infrastructures, le concept associe le développement des infrastructures de transport à l'interdépendance des différents secteurs de l'économie. Dès la décennie 1980, considérant que cette unité de planification transcendait des frontières physiques, politiques, administratives, sociales et économiques, le concept de corridor de développement en tant que schéma de planification fut remplacé par celui de corridor de commerce à titre de potentiel de développement. Ce dernier traduit le besoin d'intégration économique. Les corridors de commerce regroupent trois éléments : les flux de produits, services, personnes et informations résultant d'une concentration des fonctions de production, de transformation et de distribution ; les systèmes et les infrastructures de transport qui facilitent ces flux ; et enfin les politiques et lois qui règlementent ces éléments (RIMMER, 1996). En Europe, en Asie et en Amérique du Nord, l'introduction d'innovations technologiques est associée à l'ajout d'une nouvelle structure pour moderniser les réseaux de transport existants. Elles créent ensemble un nouveau secteur complet d'infrastructures. Ces infrastructures nouvelles et plus denses, qui reposent sur des liaisons à plusieurs couches, intensifient l'économie de réseau. Cet effet cumulatif devient un facteur décisif dans la transformation de corridors de développement en corridors de commerce.

C'est un double passage qui peut être relevé dans l'utilisation de la notion de corridors dans les différents ensembles régionaux et dans les États valorisant cette notion comme outil de programmation. Le premier consacre une lecture d'un corridor à l'effet structurant sur l'économie permettant de flécher les investissements d'infrastructures à celle plus complexe prenant en compte les différentes composantes physiques et non physiques, infrastructurelles et organisationnelles. Le corridor devient intermodal puis intégré dans la plupart des discours institutionnels. Plus récemment, il convient d'ajouter que ce corridor devient durable dans le paradigme environnemental qui sous-tend l'argumentaire politique. Le deuxième passage témoigne d'une lecture nationale à une lecture régionale faisant d'ailleurs du corridor dans la plupart des regroupements régionaux un outil d'intégration. En Amérique du Nord,

Europe, Asie Pacifique, Afrique de l'Ouest, le corridor supporte des projets d'intégration économique.

Les exemples sont nombreux de cette utilisation de la notion. Elle repose sur deux niveaux, national et régional (ensemble régionaux), auxquels s'ajoute un troisième niveau international (organismes internationaux). Sans énumérer l'ensemble des utilisations recensées pour cette recherche, on notera par exemple que la Banque Mondiale défend une problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique Subsaharienne, que la Commission Économique et Sociale pour l'Asie et le Pacifique des Nations-Unies identifie des corridors intermodaux prioritaires, que la Communauté des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) préconise des comités de gestion intégrée des corridors déclinés dans des comités bi ou tri-nationaux, que le Canada met en place une initiative sur les corridors stratégiques et que l'Union Européenne valide la notion de corridor comme élément à part entière de la stratégie de réseau transeuropéen. Ces différents exemples témoignent du double passage identifié précédemment auquel s'ajoute un troisième élément, la gouvernance, liée à la redéfinition des rapports public-privé dans un contexte de déréglementation.

2.2.2. Déréglementation, décentralisation et corridors : la question de la gouvernance

Un troisième passage peut alors être observé, celui d'un corridor entendu comme outil public de planification à la mise en place d'un outil de gouvernance public-privé. Il ne s'agit pas ici de réaliser une chronologie de la déréglementation initiée dans les années 1980 (ZEMBRI, 2007), mais bien de signaler que le concept même de corridor est marqué par cette introduction du secteur privé non seulement dans l'exploitation mais également dans le financement de ces corridors. Et qu'à cette dimension privée s'ajoute une complexité de l'action publique accrue par les mouvements de décentralisation. Le corridor devient le support de ces relations. Les différents exemples mentionnés précédemment sur l'instrumentalisation du concept de gouvernance (UE, Banque Mondiale, CEDEAO, Canada...) témoignent de cette dimension « gouvernance » de l'outil corridor assumant la négociation public-privé. Cette dimension est évidemment plus présente dans le discours des organismes internationaux, le corridor étant un outil parmi d'autres pour favoriser en appui des plans d'ajustement structurels l'introduction privée dans les systèmes de transport. Et la lecture des textes de la Banque Mondiale mais aussi des agences nationales d'aide au développement en apporte une illustration évidente. Pour exemple, le développement d'une initiative de partenariat multimodal de corridors commerciaux avec l'Afrique par l'Agence des États-Unis pour le commerce et le développement (US Trade and Development Agency) indique clairement cet objectif d'aide à l'introduction privée (notamment américaine) dans la réalisation de la planification multi-

modale et des fonctions associées de gestion intégrée des réseaux transfrontaliers. Mais globalement, dans la totalité des recensements effectués sur cette utilisation institutionnelle, c'est bien le volet public-privé de la gouvernance qui structure la réflexion sur le volet « acteurs » de ces corridors. Des organismes spécifiques sont d'ailleurs en charge de ce dialogue, l'exemple le plus abouti en la matière de la North America's Corridor Coalition (NASCO) -organisme à but non lucratif regroupant différents acteurs publics (municipaux, provinciaux, fédéraux) et privés pour promouvoir l'amélioration des infrastructures intermodales notamment en matière de sûreté et d'innovations technologique sur le corridor commercial Canada-Etats-Unis-Mexique- en offre une illustration multi-acteurs et multi-échelles saisissante.

Il existe un grand nombre d'écrits traitant de cette gouvernance des corridors (PRIEMUS, ZONNEVELD, 2003). La littérature démontre notamment comment les problèmes de juridiction affectent le fonctionnement des corridors en termes techniques (VARMA, SULEIMAN, 1996 ; ERIKSEN, CASAVANT, 1996), de ruptures de charge (KONINGS, LUDEMA, 2000), de mouvements transfrontaliers (BARZYK, 1996 ; N'GUESSAN N'GUESSAN, 2003), de sécurité, de types de produits transportés, et de cabotage (LAKSHMANAN, ANDERSON, 2002b). La gouvernance d'un corridor dans un contexte de croissance des activités repose sur une forme de coordination entre chaque composante territoriale et économique d'un corridor. Le caractère hybride des corridors signifie qu'un cadre de gouvernance approprié doit être développé en collaboration avec une multitude d'acteurs.

3. ILLUSTRATION COMPARÉE : LES CORRIDORS EN EUROPE ET EN AMÉRIQUE DU NORD

Une relecture générale du concept de corridor, dans sa double acception institutionnelle et académique, démontre ainsi une évolution qui correspond en tout point à l'évolution même des discours sur les systèmes de transport. Cette évolution tient en quelques mots clés : intermodalité, durabilité, gestion intégrée, partenariat public-privé. La gouvernance résume ainsi un enrichissement progressif d'un concept devenu outil des politiques de réseaux. La prise en compte plus précise de deux contextes différents, l'Europe et l'Amérique du Nord, peut illustrer cette utilisation.

3.1. LES POLITIQUES DE CORRIDORS EN EUROPE

3.1.1. Les corridors paneuropéens

Une première illustration peut être donnée par l'introduction par la Commission Européenne et la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) du concept de corridor et de son application dans les années 1990 (CEMT, 2005). Plus que l'analyse précise de cette introduction déjà réalisée finement par d'autres chercheurs (SIAROV, 2003 ; REYNAUD, 2001), ce sont les différents principes guidant la mise en place de 9 puis 10 corridors paneuropéens permettant de relier les pays d'Europe centrale et orientale à l'Europe

occidentale (Figure 1) qui renvoient aux évolutions énoncées précédemment.

Figure 1 : Grands corridors ferroviaires et routiers d'Europe de l'Est : l'exemple du Pan-European corridor n° 5



Source : Jaakko Pöyri INFRA et VTT, 2005, Google maps

Cartographie : M. GIRARD, J. CROTEAU DUFOUR, 2010

Le corridor est d'abord une notion complémentaire au réseau transeuropéen consacré dans le traité de Maastricht comme élément de cohésion de l'Union Européenne. Il est considéré comme un axe directeur multimodal qui raccorde les pays en voie d'adhésion à l'Union Européenne¹. Sans délimiter des tracés précis, il devient progressivement un concept de programmation et de négociations entre les parties prenantes (SIAROV, 2003) structuré par une méthodologie à long terme (développement des infrastructures paneuropéennes d'intérêt commun reprenant le réseau identifié dans les travaux de la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies), à moyen terme

¹ Les corridors sont définis comme : « They take the form of broad up to 100 or 20 km wide. They have a multimodal character and do not prejudice the different transport modes called upon to serve these relations » (Pan European Ministerial Transport Conference, Crète, March, 1994).

(financement du réseau transeuropéen adopté par le Conseil et le Parlement en 1996) et court terme (financement des projets situés dans les 9 corridors paneuropéens). Ces 9 corridors, identifiés dans le « rapport d'étape sur les indications relatives aux orientations pour le développement futur des infrastructures paneuropéennes de transports », sont approuvés lors de la seconde conférence paneuropéenne de transport tenue en Crète en 1994 et complétés lors de la conférence d'Helsinki en 1997 qui ajoute un dixième corridor engageant les pays de l'ex-Yougoslavie. Supports de l'intégration régionale, dispositifs multimodaux, outils de programmation orientant les participations croisées des États et de l'Union Européenne, ces corridors « politiques » mais sélectionnés sur des considérations de viabilité économique, offrent un exemple heuristique de cette dimension instrumentale du corridor.

3.1.2. LES CORRIDORS D'UN RÉSEAU FERROVIAIRE EUROPÉEN ORIENTÉ FRET

Une deuxième illustration peut être donnée par la proposition récente de la Commission Européenne qui vise le développement de corridors prioritaires pour le fret européen. Ces corridors² sont considérés comme un complément aux initiatives communautaires engagées pour revitaliser le fret ferroviaire (réorganisation du secteur via la libéralisation du fret ferroviaire, intégration du réseau, interopérabilité technique via le déploiement du système européen de gestion intégrée du système ferroviaire (ERTMS) et financement d'infrastructures dans les réseaux transeuropéens -RTE) dans un objectif de développement des modes considérés comme durables. Ces corridors, qui doivent s'intégrer dans les RTE existants, ont pour objectif de renforcer la coopération entre les gestionnaires d'infrastructures et les États membres non seulement en matière de programmation des investissements mais également dans la gestion des corridors et des sillons associés. Sans délimiter d'axes précis, la Commission fixe un objectif de développement de corridors à l'horizon 2012 via la mise en place de structures de gestion dédiées. La Commission propose alors une organisation spécifique au niveau de chaque corridor associant les différents gestionnaires d'infrastructures sous un statut de Groupement d'Intérêt Économique Européen. Ces organismes internationaux seraient en charge de la gestion de sillons de fret dit prioritaires permettant d'assumer une intégration du réseau plus aboutie au niveau de chaque corridor. Cette proposition a été amendée par la Commission des transports du Parlement Européen en mai 2010. Le Parlement retient l'objectif de développement de 9 corridors internationaux reliant les États membres et surtout la mise en place de comités de gestion du corridor (composés de représentants des gestionnaires d'infrastructures concernés s'appuyant sur l'expertise des entreprises ferroviaires) au statut juridique indépendant en

² Ils sont définis comme « ensemble des lignes ferroviaires établies sur le territoire des États membres reliant des terminaux stratégiques comportant un axe principal, des routes alternatives et des voies qui les relient ».

charge de la coordination des sillons et des arbitrages en cas de perturbations. La notion de fret prioritaire est par contre relativisée au profit de la notion de fret rapide moins contraignante dans les arbitrages. Un guichet unique doit être mis en place par le comité de gestion pour le traitement de ce fret rapide. Cette politique en cours -l'élaboration des plans de mise en œuvre des corridors étant à la charge des États membres- illustre les objectifs associés à cet outil corridor (interopérabilité, gestion intégrée, durabilité...).

3.2. LES POLITIQUES DE CORRIDORS EN AMÉRIQUE DU NORD

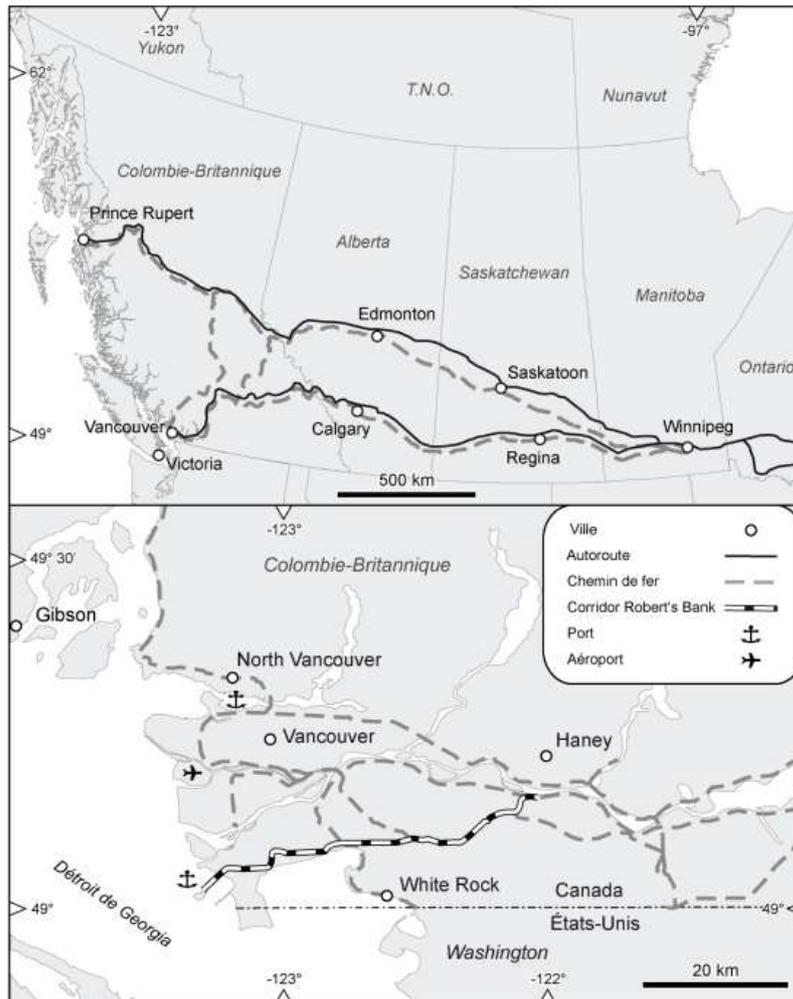
3.2.1. L'initiative Portes et Corridors stratégiques au Canada

La politique de corridor développée par le gouvernement fédéral canadien offre une troisième illustration. Elle s'intitule « Cadre politique national sur les portes et corridors commerciaux stratégiques »³. L'objectif du cadre, annoncé en 2007, est de proposer une politique intermodale d'amélioration des portes canadiennes (*Gateway*) en orientant les investissements fédéraux, en recherchant une planification cohérente et en associant différentes sources de financement public et privé. « L'initiative de la porte et du corridor Asie Pacifique » (Figure 2) a permis de flécher des investissements sur la partie ouest du territoire canadien en particulier autour de la région de Vancouver et d'associer différentes sources de financement (privés et publics) sur l'amélioration de corridors de desserte portuaire précis à partir de Vancouver (corridor Roberts Bank). Il est prévu une initiative similaire intitulée « Porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec », pour l'instant en cours de discussion entre le niveau fédéral et les niveaux provinciaux. Cette initiative constitue donc un cadre permettant de diriger les investissements fédéraux en assumant un objectif de politique intégrée. En fléchant la plupart des financements potentiels sur ces corridors et en indiquant aux partenaires éventuels la nécessité de s'inscrire dans cette initiative pour élarger aux aides fédérales, l'initiative impulse un repositionnement de l'ensemble des acteurs privés et publics autour de projets précis d'amélioration du lien entre modes de transport assumant la desserte des grands ports. L'initiative est récente et n'a concerné pour l'instant que le corridor pacifique. Elle a néanmoins déjà entraîné une fusion des trois ports de la région de Vancouver et une concentration des investissements sur les axes de desserte ferroviaire de ces ports associant aux investissements fédéraux des financements des entreprises ferroviaires (privées), des provinces et municipalités concernées et des ports eux-mêmes. Cette initiative témoigne ainsi de cette évolution énoncée précédemment vers des modes d'actions moins centralisés, pluri-acteurs assumant la réduction des dépenses centrales, une introduction privée

³ Les corridors sont définis comme « ensemble important d'infrastructures de transport maritime, routier, ferroviaire et aérien d'importance nationale pour le commerce internationale dans une zone géographique définie ».

et une diversité des actions publiques dans un système d'acteurs composant l'offre intermodale.

Figure 2 : L'initiative Portes et Corridors stratégiques au Canada.
Grands corridors ferroviaires et routiers de l'ouest canadien
et corridor ferroviaire de Roberts Bank



Sources : www.portedupacifique.gc.ca, Digital Chart of the World
www.maproom.psu.edu/dcw/, Transport Canada 2006
Cartographie : M. GIRARD, J. CROTEAU DUFOR

3.2.2. Les corridors de l'ALENA

L'Accord de Libre-Échange Nord-Américain (ALENA), entré en vigueur en 1994, a permis de former une zone de libre-échange entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. Cet accord a renforcé les itinéraires ferroviaires et routiers qui allouent de longs parcours intérieurs et transfrontaliers aux

échanges de produits pour favoriser le développement des activités économiques. De façon davantage marquée, l'ALÉNA a encouragé la formation de coalitions d'intérêts pour promouvoir certains axes de transports, développer les infrastructures de ces axes et proposer des aménagements juridiques pour faciliter le passage des frontières. Dès 2002, une coalition d'entreprises, d'agences gouvernementales, d'organismes civils, de métropoles et de communautés rurales créèrent le Forum sur l'Intégration Nord-Américaine (FINA). Les objectifs de FINA consistent à faire connaître les enjeux soulevés par l'intégration nord-américaine, à identifier des initiatives qui pourraient être mises en œuvre par les partenaires de l'ALÉNA pour renforcer la région nord-américaine, et à favoriser la création de réseaux nord-américains. La restructuration des flux de transport de marchandises induite par l'ALÉNA est donc concomitante avec plusieurs projets d'établissement d'un système continental de corridors commerciaux. C'est dans ce contexte que FINA a identifié huit corridors de commerce en Amérique du Nord. Tous ces corridors sont des circuits de transport multimodaux qui visent à améliorer la capacité, la continuité et la fluidité des chaînes d'approvisionnement d'Amérique du Nord.

3.3. ILLUSTRATION COMPARÉE : ENTRE DIFFÉRENCE DE CONTEXTE, RHÉTORIQUE GÉNÉRALE ET OUTIL PRAGMATIQUE COMMUN

Ces quatre illustrations rapidement évoquées permettent néanmoins de préciser une utilisation commune d'un outil développé dans des contextes variés. Certes, deux différences majeures ressortent de ces illustrations. La première renvoie à une différence contextuelle entre un espace nord-américain largement intégré et un espace européen marqué par un élargissement récent imposant une intégration nouvelle. Les objectifs poursuivis s'en trouvent sensiblement modifiés entre argumentaire économique et politique. A cet égard, dans le préambule du texte officiel initiant la politique canadienne de corridor, le marché américain est d'abord identifié comme condition de la rentabilité de l'infrastructure canadienne. Sans résumer les corridors paneuropéens à leur simple dimension politique, il reste que leur programmation renvoie à un objectif de cohésion et d'intégration politique consacré dans les traités européens même si les financements associés sont évidemment arbitrés par des considérations économiques plus classiques. Partiellement liée à ces divergences de tonalité (rentabilité économique/outil d'intégration politique), la deuxième différence concerne l'identification ou non des tracés de corridors. La politique canadienne permet ainsi de flécher des investissements, de planifier et de réaliser des aménagements sur des tracés et des infrastructures précises. La modernisation du corridor ferroviaire Roberts Bank reliant le principal terminal à conteneurs canadiens (Delta Port, Vancouver) et le terminal charbonnier Roberts Bank (sud de Vancouver) au réseau ferroviaire nord-américain en donne une illustration parmi d'autres.

Les politiques de corridors paneuropéens, celles de corridors fret ferroviaire mais également celles de l'ALENA, s'inscrivent dans un objectif plus général qui ne se prononce pas sur les infrastructures et les tracés précis concernés. Entre outil concret de l'aménagement et dimension plus générale et réflexive, se trouvent ici illustrées deux pratiques différentes des politiques de corridor.

Différences donc, il reste que ces illustrations démontrent une utilisation commune de deux ordres. Le premier renvoie à la rhétorique de l'argumentaire politique. Il est significatif de constater dans ces contextes variés, un discours général en tout point identique. La lecture précise des documents officiels présentant les quatre illustrations démontre un argumentaire commun construit sur un binôme intermodalité/durabilité (le développement durable) associé à un binôme réseau intégré/compétitivité (le développement économique). A cet égard, l'évolution signalée précédemment dans la revue de la littérature est ici largement illustrée. Au delà de cette similarité rhétorique, il importe ensuite surtout de signaler un arrière-plan commun d'un second ordre plus pragmatique : la nécessité de coproduction et de cofinancement des actions publiques et privées et la nécessité d'un cadre dépassant les clivages antérieurs dans des contextes de dévolution, de décentralisation et de libéralisation. Là encore l'exemple du corridor ferroviaire Robert Bank en donne une image heuristique. Les phases d'expertises, d'études et de travaux de modernisation (capacité de l'axe et diminution des externalités négatives en particulier sur les interfaces route-fer) reposent sur une association entre les acteurs institutionnels (fédéral, provincial, municipal), opérationnels (entreprises ferroviaires privés) et les acteurs aux interfaces des deux fonctions (administration portuaire, administration régionale des transports) se traduisant par un financement partagé entre les partenaires privés et publics de cette initiative (Figure 3). Au delà de cet exemple précis, les quatre illustrations témoignent d'une notion de corridor devenue outil de la négociation et de la programmation multi-acteurs et multi-échelles dans un contexte de modification des échelles d'actions publiques et privées (décentralisation/libéralisation).

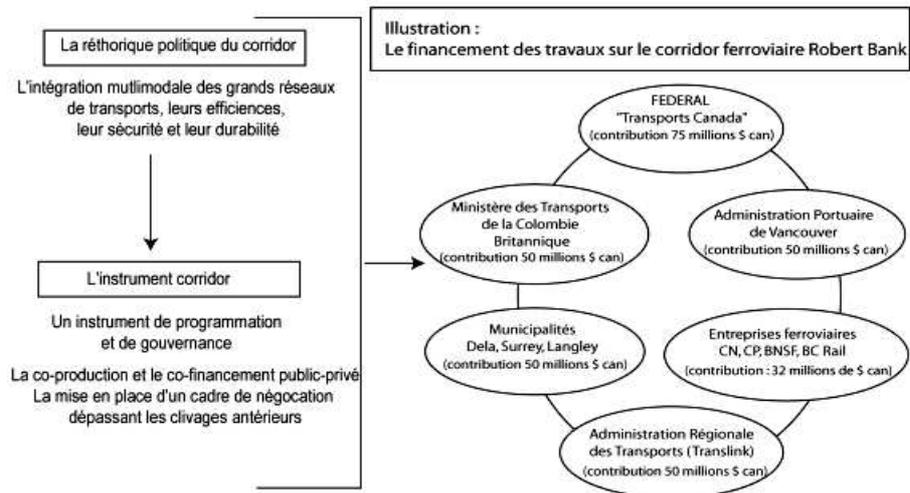
4. CONCLUSION : LES QUATRE CHANGEMENTS DES RHÉTORIQUES POLITIQUES ET ACADÉMIQUES SUR LES CORRIDORS DE TRANSPORT

La relecture du concept de corridor permet de signaler quatre évolutions majeures. De l'infrastructure modale au corridor intégré et intermodal, de la planification nationale aux corridors outils de l'intégration régionale, du développement économique au corridor durable, et enfin de la planification publique à la gouvernance public-privé, ces quatre évolutions observées autour du concept de corridor reflètent l'évolution plus générale de la pensée académique et institutionnelle sur le transport. Cette relecture implique également une séparation entre deux volets : le corridor en tant qu'outils de

transport (composantes physiques et non physiques) résultant des processus de concentration, d'internationalisation et de déréglementation ; le corridor en tant qu'outils politiques permettant de renouveler les exercices de planification et d'investissement dans ce contexte déréglementé, régionalisé et décentralisé. Les différents exemples européens et nord-américains permettent d'illustrer cette instrumentalisation d'un corridor devenu outil de négociation et de planification. À la lecture des documents officiels, le corridor témoigne d'une réflexion nouvelle de l'action publique sur le transport. En théorie, les corridors permettent de réorganiser les relations public-privé, institutionnel-opérationnel, dans un objectif de réseau intégré, interopérable valorisant une intermodalité durable. Il reste bien sûr à mesurer la réussite effective de cette instrumentalisation. Les difficultés rencontrées dans la généralisation des initiatives canadiennes de portes et corridors stratégiques comme celles périodiquement énoncées par la Commission Européenne dans le financement réel du réseau transeuropéen suggèrent une transposition délicate de ces corridors sur l'espace géographique.

Figure 3 : Un outil de programmation et de gouvernance :
l'exemple du corridor ferroviaire Robert Bank

Un outil de programmation et de gouvernance : l'exemple du corridor ferroviaire Robert Bank



5. BIBLIOGRAPHIE

AMJADI A., WINTERS L.A. (1997) **Transport Costs and "Natural" Integration of Mercosur**. Washington D.C., World Bank.

ARNOLD J. (2006) **Best Practices in Management of International Trade Corridors**. Washington D.C., World Bank, World Bank Transport Papers, TP-13.

BARZYK F. (1996) Trucking in a Borderless Market. A Profile of the Canadian Trucking Industry, 1988 to 1994. In B.E. PRENTICE (ed.) **Transport Gateways and Trade Corridors**. Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, pp. 24-41.

BENDER S.O. (1997) Trade Corridors: The Emerging Regional Development Planning Unit in Latin America. Discussion paper presented at the **UNCRD Regional Development Forum for Latin America and the Caribbean “Regional Development Planning: Toward the 21st Century”**, Santa Fe de Bogota, décembre.

BERTHAUD P., DAVID-NOZAY N. (2000) **Le transport de marchandises à l’horizon 2020 sur l’axe Rhin-Rhône**. Notes de synthèse du SES.

BRUISMA F.R., RIENSTRA S.A., RIETVELD P. (1997) Economic Impacts of the Construction of a Transport Corridor: A Multi-level and Multi-approach Case Study for the Construction of the A1 Highway in the Netherlands. **Regional Studies**, Vol. 31, n° 4, pp. 391-402.

BURGHARDT A.F. (1971) A Hypothesis about Gateway Cities. **Annals of the Association of American Geographers**, Vol. 61, n° 2, pp. 269-285.

CHAPMAN D., DICKINS I., DIXON A., LARKHAM P., PRATT R. (2003) Concepts and definitions of corridors: evidence from England’s Midlands. **Journal of Transport Geography**, Vol.11, n° 3, pp. 179-191.

COLE J., KING C.A.M (1968) **Quantitative Geography. Techniques and Theories in Geography**. London, John Wiley and Sons.

COMTOIS Cl. (2007a) Marketing Green Logistics: Environmental Strategies for Transportation Based Gateways and Corridors. Discussion paper presented at **the International Conference on Gateways and Corridors**, Vancouver, 4 mai.

COMTOIS Cl. (2007b) Green logistics applied to marine gateways and transportation based corridors in Asia. In **Proceedings of the Global Maritime and Intermodal Logistics**. Singapore, National University of Singapore, Centre for Maritime Studies.

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT) (2005) **Transport et commerce international**. Paris, CEMT.

DEBRIE J. (2010) **Contribution à une géographie de l’action publique : le transport entre réseaux et territoires**. Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Habilitation à Diriger des Recherches, Volume 3, 205 p.

DECORLA-SOUZA P., COHEN H. (1999) Estimating Induced Travel for Evaluation of Metropolitan Highway Expansion. **Transportation**, Vol. 26, pp. 249-262.

DOXIADIS C.A. (1978) **Ecology and Ekistics**. Boulder, Westview Press.

ERIKSEN K.A., CASAVANT K.L. (1996) Identifying Needed Transportation Investments, by Corridor, to Support NAFTA Trade Flows in Washington State. In B.E. PRENTICE (ed.) **Transport Gateways and Trade Corridors**. Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, pp. 662-676.

GOTTMANN J. (1961) **Megalopolis. The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States**. Cambridge, The M.I.T. Press.

GOTTMANN J. (1987) **Megalopolis Revisited: 25 Years Later**. College Park, University of Maryland, Institute for Urban Studies Monograph Series, n° 6.

GUNN H.F., BRADLEY M.A., HENSHER D.A. (1992) High Speed Rail Market Projection: Survey Design and Analysis. **Transportation**, Vol. 19, pp. 117-139.

HAGGETT P., CHORLEY R.J. (1969) **Network Analysis in Geography**. London, Edward Arnold.

ICF CONSULTING (2001) **North American Trade and Transportation Corridors: Environmental Impacts and Mitigation Strategies**.

KANSKY K.L. (1963) **Structure of Transportation Networks: Relationship between Network Geometry and Regional Characteristics**. Chicago, University of Chicago, Research Paper n° 84.

KLINK H.A. van, BERG G.C. van den (1998) Gateways and Intermodalism. **Journal of Transport Geography**, Vol. 6, n° 1, pp. 1-9.

KONINGS R., LUDEMA M. (2000) The competitiveness of the river-sea transport system: market perspectives on the United-Kingdom-Germany corridor. **Journal of Transport Geography**, Vol. 8, n° 3, pp. 221-228.

LAKSHMANAN T.R., ANDERSON W.P. (1999) Trade and Transportation Integration: Lessons from North American Experience. Discussion paper presented at the **World Bank/UNESCAP Technical Workshop on Transport and Transit Facilitation**, Bangkok, 19 avril.

LAKSHMANAN T.R., ANDERSON W.P. (2002a) **Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth**. Boston, Centre for Transportation Studies, Boston University, Paper prepared for the U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration.

LAKSHMANAN T.R., ANDERSON W.P. (2002b) Evolution of Transport Institutions that Facilitate International Trade. Paper prepared for the **NSF-ESF STELLA Focus Group 5 Meeting**. Boston, Centre for Transportation Studies, Boston University.

LUIZ S.L.A., PAULO M.B. (1996) The influence of the Sepetiba Port Complex on Brazilian Competitiveness in the International Grain market. In B.E. PRENTICE (ed.) **Transport Gateways and Trade Corridors**. Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, pp. 107-119.

McGEE T.G. (1991) The Emergence of Desakota Regions in Asia: Expanding a Hypothesis. In N. GINSBURG, B. KOPPEL, T.G. MCGEE (eds) **The Extended Metropolis. Settlement Transition in Asia**. Honolulu, University of Hawaii Press, pp. 3-25.

NEUDORF R.D., HASSAN M.U. (1996) Macroeconomic Impact and Benefit/Cost Analysis of Transportation and Mining Developments in the Northwest Territories. In B.E. PRENTICE (ed) **Transport Gateways and Trade Corridors**. Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, pp. 42-55.

N'GUESSAN N'GUESSAN (2003) **La problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique Subsaharienne**. Washington D.C., Banque Mondiale et Commission Économique pour l'Afrique, Document d'analyse SSATP n° 3F.

NOTTEBOOM T., RODRIGUE J.-P. (2005) Port Regionalization: Towards a New Phase on Port Development. **Maritime Policy and Management**, Vol. 32, n° 3, pp. 297-313.

ORGANISATION DES NATIONS UNIES, CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL, COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE, COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS (1994) **Base méthodologique pour la définition de critères communs concernant les goulets d'étranglement, les liaisons manquantes et le niveau de services sur les réseaux d'infrastructures**.

PELLETIER J.F. (2010) **Intégration des corridors africains dans les réseaux internationaux de valeurs**. Université Paris-Est, École doctorale Ville et environnement, Thèse de doctorat.

PRENTICE B.E. (1996) Winnipeg: gateway to the mid-continent corridor. In B.E. PRENTICE (ed) **Transport Gateways and Trade Corridors**. Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, pp. 171-186.

PRIEMUS H., ZONNEVELD W. (2003) What are Corridors and what are the Issues? Introduction to Special Issue: the Governance of Corridors. **Journal of Transport Geography**, Vol. 11, n° 3, pp. 167-177.

REGGIANI A., LAMPUGNANI G., NIJKAMP P., PEPPING G. (1995) Towards a Typology of European Inter-Urban Transport Corridors for Advanced Transport Telematics Applications. **Journal of Transport Geography**, Vol. 3, n° 1, pp. 53-67.

REYNAUD C. (2001) Du maillon manquant au développement durable. **Transports**, n° 408, pp. 225-231.

RIMMER P.J. (1996) International transport and communications interactions between Pacific Asia's Emerging World Cities. In F. LO, Y. YEUNG (eds) **Emerging World Cities in Pacific Asia**. Tokyo, United Nations University Press, pp. 48-97.

- RIMMER P.J. (1999) The Asia-Pacific Rim's Transport and Telecommunications Systems: Spatial Structure and Corporate Control Since the Mid-1980s. **Geojournal**, Vol. 48, n° 1, pp. 43-65.
- ROBINSON R. (1998) Asian Hub/Feeder Nets: The Dynamics of Restructuring. **Maritime Policy and Management**, Vol. 25, n° 1, pp. 21-40.
- RODRIGUE J.-P. (2004) Freight, Gateways and Mega-Urban Regions: The Logistical Integration of the Bostwash Corridor. **Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie**, Vol. 95, n° 2, pp. 147-161.
- ROTTER H. (2004) New operating concepts for intermodal transport: the mega hub in Hanover/Lehrte in Germany. **Transportation Planning and Technology**, Vol. 27, n° 5, pp. 347-365.
- SAVELBERG F., VOGELAAR H. (1987) Determinants of a Northern High-Speed Railway. **Transportation**, Vol. 14, pp. 97-111.
- SCHONHARTING J., SCHMIDT A., FRANK A., BREMER S. (2003) Towards the Multimodal Transport of People and Freight: Interconnective Networks in the RheinRuhr Metropolis. **Journal of Transport Geography**, Vol. 11, n° 3, pp. 193-203.
- SIAROV V. (2003) **Évaluation stratégique des projets d'infrastructure de transport : le corridor paneuropéen n°10 « Salzbourg-Thessalonique »**. Université Paris 8, Institut d'études européennes, Thèse de doctorat.
- UNITED NATIONS, ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION FOR ASIA AND THE PACIFIC (UNESCAP) (1999) **Development of Asia-Europe Rail Container Transport Through Block-Trains. Northern Corridor of the Trans-Asian Railway**. New York, World Bank.
- VARMA A., SULEIMAN N. (1996) NAFTA and Truck Configurations: a Framework for assessments. In B.E. PRENTICE (ed) **Transport Gateways and Trade Corridors**. Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, pp. 647-661.
- WESTERDAHL Ch. (1996) **Beowulf's Ship Type and the Pivot of Denmark. Traditional Zones of Transport Geography in Relation to Vessel Types**. <http://www.abc.se/~pa/publ/transport.htm>.
- WHEBELL C.F.J. (1969) Corridors: a Theory of Urban Systems. **Annals of the Association of American Geographers**, Vol. 59, n° 1, pp. 1-26.
- YEATES M. (1975) **Main Street. Windsor to Quebec City**. Toronto, Macmillan Company.
- ZEMBRI P. (2007) **Pour une approche géographique de la déréglementation dans les transports**. Université Paris 1, UFR de géographie, Habilitation à Diriger des Recherches, Vol. 2.