

Les corridors



Christian Reynaud
Patrice Salini

Les corridors

Transports de marchandises

Dialogue entre
Christian Reynaud et
Patrice Salini

2026

Les corridors, le « savant » et le politique

Il existe un rapport théorisé par Weber entre le savant – on dirait aujourd'hui les experts, ou les technocrates – et le politique. Ils ont, à tout le moins, des logiques, des postures qui sont si ce n'est antinomiques, du moins clairement distinctes. Si l'un se veut distancié, impartial, l'autre porte au contraire une logique d'action et de pouvoir. Mais pour connaître ces mondes nous avons tous que cette distinction n'est pas totalement réaliste et peu étanche. La fameuse neutralité axiologique du savant existe peu dans les sciences humaines, mais pour autant le savant (de Weber) joue bien son rôle d'éclairage des politiques publiques, et in fine le politique tranche. Répartition des rôles.

Pour autant, si tout peut être perçu comme simple pour le choix de faire ou ne pas faire, il devient effroyablement complexe en face des « objets » comme le seront les corridors en transport. Le caractère global de ces « objets » leur confère un rôle bien plus structurant qu'une simple route, en ce qu'ils articulent des systèmes, des fonctions, des pôles et des places. En tant qu'armature, leur complexité renforce le rôle joué en amont par l'expert (je devrais dire les experts), et les implications politiques de choix techniques -parfois invisibles en amont-, au détriment de la « liberté » du politique.

La réalité est plus complexe que des traits sur une carte

Je n'ai pas vraiment réussi à savoir (comprendre) qui du savant ou du politique lance cette idée – avant même le concept! – de corridor de transport. J'ai le sentiment que le cheminement de la réflexion administrative et technique autour des réseaux conduit nécessairement à un dépassement: la réalité est plus complexe que des traits sur une carte!! Ce qui légitime les corridors, et génère une réflexion disons plus savante dont les gens d'étude et les chercheurs s'emparent. A ce moment il y a un point singulier: tout ceci est possible parce que sont associés des « savants » à la réflexion administrative et à la coopération internationale. Cela lance une dynamique que Christian nous explique par le menu. Et on sent bien là la rencontre du hasard et de la nécessité, dont parlait en 1970 Jacques Monod (prix Nobel de physiologie ou médecine en 1965). Nécessité politique, hasard scientifique? Peu importe. Les choses se font donc. Mais dans ce processus, il n'y a pas, en amont, une logique méthodologique comme celle qui donna naissance au PPBS (Planning-Programming-Budgeting System) et à la RCB (Rationalisation des choix budgétaires). La logique de « finalisation » est certes présente, mais elle me semble s'édulcorer avec le temps. Comme souvent, mais c'est plus une impression que le constat de l'acteur majeur que fût Christian, la complexité des approches « mange » progressivement la simplicité des objectifs initiaux.

L'enjeu de la connaissance

Il y a derrière la notion de corridor une exigence singulière: celle de la profondeur, de la gouvernance efficiente et de la fluidité du système de transport. Impératif complexe qu'on dirait aujourd'hui systémique. D'où de considérables enjeux en termes de connaissance (statistique) des flux et de l'offre de transport, de numérisation des réseaux et de leurs conditions d'exploitation, mais aussi de modélisation économique et spatiale fine. Des enjeux qui peuvent à tout moment dériver vers la construction de « maquettes » de la réalité peu maîtrisables. On a là sans doute l'un des problèmes les plus ardues à résoudre ou à tenter de solutionner « au mieux ».

Le degré de complexité devient alors « boîte noire », barrière à l'entrée, incommunicabilité entre les univers du savant et du politique. Mais le mot « corridor » est magique. Il devient populaire, attractif, et s'impose au moment même où les pays les plus développés comme une opportunité politique. C'est là, pour ainsi dire que le passage du savant au politique se distord. Le corridor n'est plus ce qu'il devrait être dans les mains des États, et même de l'Union et de sa Commission. Il justifie l'inscription de crédits, acte majeur dans l'univers politique, signe de reconnaissance et de réussite.

Intégrer une approche en termes de corridor est nécessaire

L'interrogation que l'on peut légitimement avoir est de savoir si – in fine – l'approche en termes de corridors l'emporte sur celle des réseaux transeuropéens (RTE). En

d'autres termes, les projets labélisés et financés du RTE sont bien constitutifs pratiquement (!) des corridors. L'impression que j'en ai, est que formellement oui, mais pratiquement non, ou peu! C'est là la distinction entre stratégie et guichet de financement. Pour ne prendre que les deux grands projets français inscrits dans le RTE, à savoir Seine-Escaut et Lyon-Turin ferroviaire, ils ne découlent pas d'une analyse stratégique, et encore moins d'une analyse en termes de corridors. D'où le sentiment d'un effet d'aubaine, et d'un détournement de la procédure d'analyse des corridors.

Mais la critique ne vise pas du tout l'approche en termes de corridor, mais la mécanique d'évaluation en amont des décisions des pouvoirs publics. Les projets demeurent l'objet central d'analyse économique, et celle-ci est loin d'être transparente et pluraliste. Les évaluations confrontent des projets à des situations de référence parfois fantaisistes, et surtout ne comparent pas des stratégies face à des objectifs explicités. Ces pratiques – quand elles sont effectives et régulièrement révisées, ne sont toujours pas satisfaisantes, et se connecte rarement aux logiques bien plus larges de « corridors ». En revanche l'étude des corridors est indispensable à l'évaluation des projets... mais elle est rarement mobilisée, ou trop peu.

Un dialogue qui est un témoignage de deux économistes des transports impliqués

Les analyses présentées dans ce fascicule s'appuient sur des travaux, des recherches et des expériences

accumulés depuis les années 1970 dans différents contextes institutionnels et géographiques. Elles visent à retracer la manière dont le concept de corridor s'est progressivement construit, enrichi et diffusé, depuis les premiers grands axes internationaux jusqu'aux corridors des réseaux transeuropéens, mais également dans d'autres contextes tels que les coopérations méditerranéennes ou certaines initiatives conduites au Moyen-Orient.

Cette capacité d'adaptation à des situations géographiques et politiques très diverses constitue sans doute l'une des raisons de la diffusion progressive du concept. Elle explique également pourquoi celui-ci a intégré de nouveaux outils d'analyse au fil du temps. Le développement des systèmes d'information géographique, des méthodes d'analyse de la concurrence entre modes, des approches intermodales et des techniques d'évaluation a considérablement enrichi les possibilités d'analyse associées aux corridors.

On terminera donc ce tour d'horizon avec le regard critique, mais aussi l'espoir qu'on poursuive dans une démarche utile, et qu'on convienne enfin de la nécessité de mener des évaluations plus rigoureuses, centrées sur les finalités poursuivies et les effets des stratégies possibles.

Prologue

La construction de réseaux internationaux:
du projet d'infrastructure, au réseau, le
concept intermédiaire de corridor

Le concept de corridors devenu étape intermédiaire des RTE

Dans cette planification un concept de corridor s'est progressivement imposé comme étape intermédiaire vers une planification de réseaux entre une multiplication de projets d'infrastructures, dispersés et la construction d'un réseau et en particulier de RTE, comme ils ont été introduits dans le traité de Maastricht en 1992 pour donner une réalité au marché unique, et donner une réponse Européenne aux réflexions qui avaient été engagées sur des grands axes Pan-Européens inspirées par l'ouverture sur les pays de l'Est en 1990. Ceci étant une question ne tardait pas à se poser qui est celle de la cohérence de projets sélectionnés pour bénéficier de financements communautaires afin de construire un réseau cohérent et performant pour faciliter les échanges. D'entrée de jeu la vision devait être multimodale ce qui fait qu'il y a eu au début une hésitation pour parler des Réseaux

(modaux) Européens et du Réseau (Multimodal) Européen. C'est dans ce contexte que s'est posé la question des corridors Pan Européens des conférences Pan-Européennes de Prague (1991) sur le principe de politique Pan Européenne, puis de Crète (1994) avec identification des 9 corridors paneuropéens, et de Helsinki (1997) qui confirme ces corridors ainsi que le corridor X à travers l'ex-Yougoslavie. Mais ce concept de corridor n'a pas été une création spontanée en 1993: elle a été le résultat d'une longue maturation au sein de la CEE-ONU pour définir des normes minimales de réseaux couvrant l'espace de l'Europe, ainsi que de travaux approfondis de la CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transport), dont les pays d'Europe de l'OUEST et les PECO (Pays d'Europe Centrale et Orientale) étaient membres au sein d'un groupe de travail intitulé TTI (Tendances du Transport International et besoins en Infrastructure): puis l'UE pris le relai progressivement dans les années 90, au point de faire du concept de corridor une phase intermédiaire de la planification des RTE après avoir confié à Van Miert (2003) la présidence d'un groupe à Haut Niveau sur la révision des RTE. En effet la Commission était restée sur la sélection en 1994 de « projets prioritaires » sans véritables liens entre eux dont la réalisation a été des plus réduite.

C'est alors en 2013/ 2014, un grand changement s'est opéré avec le vote de directives sur la définition de corridors prioritaires, sur lesquels se concentreront les financements Européens. Le concept de corridor était reconnu comme un étape intermédiaire de la construction de RTE à l'horizon 2030 pour une planification des réseaux en 2050.

Pour ma part j'ai eu l'opportunité de travailler aussi bien au sein de la CEE-ONU, que de la CEMT comme Président du groupe TTI qui a fait avec le Secrétariat de la CEMT et Alain Rathery, une première proposition de corridors à la Conférence de Crête. Puis je suis intervenu dans le cadre de l'études TEN STAC coordonnée par NEA (Pays Bas) en soutien du groupe Van Miert les relations étant supervisées par Rémi Mayet de la Commission. Puis j'ai participé à la mise en place du corridor prioritaire Atlantique de la directive de 213 sous la coordination de TIS (Portugal), jusqu'en 2020..

Une genèse sur une période de plus de 50 ans

Ainsi depuis plus d'un demi-siècle, la notion de «corridor » accompagne l'évolution des systèmes de transport. D'abord conçue comme un simple axe de circulation destiné à assurer la continuité des échanges à travers de vastes espaces géographiques, elle s'est progressivement enrichie pour devenir un outil d'analyse, de planification et d'évaluation. Son adoption par l'Union européenne comme élément structurant de la planification des réseaux transeuropéens marque moins l'apparition d'un concept nouveau que l'aboutissement d'une longue évolution engagée bien avant la mise en place des politiques actuelles.

Cette évolution résulte à la fois des transformations des systèmes de transport et d'un long processus d'élaboration institutionnelle. Les premières réflexions sur les grands axes internationaux de circulation se sont

développées dans l'immédiat après-guerre, dans les années 50 pour la route et une dizaine d'années plus tard pour le fer, notamment dans le cadre des travaux de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU ou UNECE, dénomination des années 2000). À cette époque, l'objectif était principalement de définir les grandes infrastructures nécessaires à la continuité des échanges à l'échelle du continent européen et à la reconstruction économique.

Parallèlement, d'autres expériences, notamment en Amérique du Nord avec le corridor Nord-Est, ont progressivement conduit à dépasser la simple représentation spatiale des infrastructures pour s'intéresser davantage aux conditions de fonctionnement des systèmes de transport, aux relations entre les modes et aux mécanismes de concurrence ou de complémentarité qui les caractérisent. Le corridor cessait alors d'être un simple tracé pour devenir un objet d'analyse.

Le tournant des années 90 avec l'ouverture sur les PECO

La véritable expansion du concept intervient cependant après 1990 avec l'ouverture des pays d'Europe centrale et orientale. La réorganisation des échanges entre l'Est et l'Ouest du continent, après plusieurs décennies de séparation, a conduit à rechercher de nouveaux outils de planification capables d'accompagner la modernisation des infrastructures et la recomposition

des flux de transport. Dans cette phase, le corridor n'était plus seulement un itinéraire inscrit dans l'espace; il devenait progressivement un instrument d'organisation des échanges, de coopération internationale et de développement économique.

La CEMT à l'avant-garde

La Conférence européenne des ministres des Transports a joué dans ce contexte un rôle particulièrement important. Rassemblant à la fois les pays d'Europe occidentale et les pays d'Europe centrale avant même leur adhésion à l'Union européenne, elle a constitué durant les années 1990 un lieu privilégié de dialogue et de coopération, et ceci notamment au sein de son groupe de travail sur les Tendances du Transport International et besoins en Infrastructures (groupe TTI). Elle a permis l'émergence progressive d'une vision commune des corridors paneuropéens et contribué à faire du corridor un outil opérationnel de planification à l'échelle du continent. Les corridors paneuropéens se sont ainsi progressivement accompagnés d'une réflexion plus large sur les réseaux, sur les priorités d'investissement et sur l'élaboration de méthodes communes d'évaluation.

Une longue gestation de l'UE pour les RTE après le traité de Maastricht

L'Union européenne s'est ensuite progressivement approprié cette démarche. Toutefois, cette évolution s'est déroulée dans un contexte marqué par une certaine ambiguïté conceptuelle. Le traité de Maastricht, qui introduit la notion de réseau transeuropéen, laisse en effet ouvertes deux interprétations qui ne sont pas totalement équivalentes. Selon une première lecture, les infrastructures et les réseaux constituent une condition préalable à l'intégration économique européenne: il convient alors de construire les liaisons nécessaires afin de permettre le développement des échanges et le fonctionnement du marché unique. Selon une seconde lecture, c'est au contraire le marché lui-même qui, par la libéralisation des échanges et l'expression progressive des besoins de mobilité, fait émerger les réseaux les plus adaptés.

Dans un cas, l'initiative relève principalement d'une volonté politique capable d'orienter, de planifier et de financer le développement des infrastructures. Dans l'autre, elle procède davantage des dynamiques économiques elles-mêmes, les réseaux apparaissant comme la conséquence d'une intégration croissante des marchés. Cette ambiguïté n'a jamais totalement disparu et explique en partie les hésitations qui ont accompagné la construction de la politique européenne des transports ainsi que la lente maturation de la politique des réseaux transeuropéens.

L'exemple des Corridors Pan-Européens

Le développement du concept de corridor peut être interprété comme une tentative de dépassement de cette opposition. En introduisant un niveau intermédiaire entre les projets d'infrastructure et les objectifs généraux de la politique européenne des transports, le corridor a offert un cadre nouveau de réflexion et d'intervention, même si les contenus qui lui ont été attribués ont évolué au fil du temps.

Alors que la définition des corridors paneuropéens s'est réalisée relativement rapidement dans le contexte de l'ouverture vers l'Est, la construction d'une véritable doctrine européenne des réseaux transeuropéens a nécessité près de deux décennies. Entre 1993 et 2013, l'Union européenne a progressivement élaboré ses méthodes, ses priorités et ses instruments d'intervention.

Un retour d'expérience pour la planification des RTE en 2013 avec les « corridors prioritaires »

Ce n'est qu'avec les orientations adoptées en 2013 que le corridor a été pleinement reconnu comme un niveau intermédiaire essentiel de la planification européenne, dans la perspective d'une première étape à l'horizon 2030, d'une planification de corridors prioritaires, suivie d'une seconde phase devant conduire à l'achèvement du réseau transeuropéen à l'horizon 2050. La

planification des RTE à l'Ouest bénéficiait de l'expérience des PECO:

Une analyse de la portée et limites du concept pour l'évaluation de projets et de politiques.

L'hypothèse qui sous-tend ce travail est que le corridor constitue aujourd'hui un niveau pertinent d'observation et de planification, situé entre les infrastructures prises isolément et les représentations globales des réseaux. Son développement a permis d'enrichir considérablement l'analyse des conditions d'exploitation, des performances des infrastructures, des relations entre modes et de l'organisation des services de transport.

Toutefois, cette évolution demeure incomplète. Si le corridor est devenu un outil largement utilisé pour structurer l'offre de transport, il ne permet pas encore toujours d'appréhender de manière satisfaisante les mécanismes de formation de la demande, la répartition des flux entre itinéraires concurrents ou complémentaires, ni les relations entre corridors au sein d'un véritable réseau européen. De ce point de vue, les avancées réalisées dans le cadre des corridors paneuropéens des années 1990 ont parfois été plus ambitieuses que certaines approches développées ultérieurement dans le cadre des réseaux transeuropéens.

L'évaluation des projets de transport s'est incontestablement enrichie lorsqu'elle a été replacée

dans une perspective de corridor. Les projets n'étaient plus analysés isolément mais comme des composantes d'un ensemble plus vaste. Toutefois, les progrès réalisés ont davantage porté sur la caractérisation de l'offre de transport que sur l'analyse des besoins et des comportements qui déterminent la demande. Cette dissymétrie constitue probablement l'une des principales limites des approches actuelles.

L'une des questions qui traverse ce travail est donc de savoir comment le concept de corridor pourrait évoluer afin de mieux articuler les dimensions d'offre et de demande et retrouver pleinement sa place dans une approche intégrée des réseaux de transport. Les questions de concurrence ou de complémentarité entre corridors, de hiérarchisation des flux, d'articulation entre corridors et réseaux, ou encore de prise en compte des besoins de mobilité à long terme constituent à cet égard des pistes de réflexion importantes.

L'objet de ce fascicule n'est donc pas seulement de retracer une histoire institutionnelle ou méthodologique. Il est également de comprendre pourquoi le corridor s'est progressivement imposé comme un outil privilégié de planification des transports, quels apports il a permis en matière d'analyse, d'évaluation et de conception des réseaux, mais aussi quelles interrogations nouvelles il soulève aujourd'hui.

La réflexion demeure largement ouverte et les propositions formulées dans les pages qui suivent doivent être comprises comme une contribution à un débat qui est loin d'être achevé.

Le concept de corridor dans la construction de réseaux

Patrice : Nous allons commencer cet entretien en parlant des « corridors » de transport. Actuellement, ce mot est devenu à la fois une notion extrêmement banalisée, un peu utilisée « à toutes les sauces », en même temps que la marque d'une volonté politique d'optimiser l'interconnexion de régions ou de pôles géographiques, et finalement de structurer un espace commun. C'est aussi, semble-t-il, un mot dont se sont emparés les chercheurs. Il est alors monté en grade pour devenir un concept. Peux-tu revenir sur la genèse de cette idée?

Christian: Il est vrai que cette notion de corridor n'a jamais été très facile à cerner, car elle a longtemps recouvert des réalités différentes selon les personnes qui l'utilisaient. Derrière ce mot, il y a pourtant une idée relativement simple: celle d'améliorer les connexions entre des points, des régions ou des espaces économiques. Mais selon les périodes, les institutions et les objectifs poursuivis, cette idée a reçu des interprétations très diverses.

Pour comprendre comment le corridor est progressivement devenu un véritable concept de planification, il faut justement revenir sur cette évolution. Avant sa formalisation récente dans les politiques de l'Union européenne, et notamment dans les corridors prioritaires des réseaux transeuropéens, le terme était utilisé dans des acceptions beaucoup plus variées.

Au départ, le corridor est souvent une manière de désigner une liaison privilégiée entre deux points. Mais très vite, on s'aperçoit qu'il occupe une position intermédiaire entre deux notions plus classiques, comme dit précédemment: celle de projet et celle de réseau.

Le projet renvoie généralement à un contexte particulier, une délimitation territoriale limitée, une mode spécifique: une portion de ligne ferroviaire, d'autoroute, un terminal ou un port.

À l'autre extrémité, le réseau représente l'ensemble des infrastructures et des flux qui organisent les échanges sur un territoire plus vaste national et international.

Le corridor se situe précisément entre ces deux niveaux. Il permet de réfléchir à l'alignement et à la cohérence d'un ensemble de projets afin d'assurer efficacement des connexions qui dépassent largement le cadre de la construction d'une infrastructure isolée.

On pourrait donc dire que le corridor constitue un niveau intermédiaire entre la planification des projets et la planification des réseaux. C'est probablement ce qui explique son intérêt croissant auprès des décideurs publics.

Une deuxième caractéristique essentielle est que le corridor ne se réduit pas à un simple tracé sur une carte. Dans de nombreux cas, on s'est longtemps contenté de dessiner une ligne entre deux régions et de l'appeler corridor. Cette pratique existe d'ailleurs encore aujourd'hui lorsqu'on évoque de grands corridors terrestres reliant des continents, telles les routes de la soie..

Mais progressivement, la notion s'est enrichie. Le corridor ne désigne plus seulement un axe

géographique; il devient un cadre de coopérations entre acteurs concernés et de coordination de leurs interventions. Il s'agit alors d'organiser des projets qui peuvent être complémentaires ou concurrents, de rechercher leur cohérence et d'optimiser leur contribution à un objectif commun.

On ne s'intéresse plus uniquement à leur construction mais aussi à leur fonctionnement, à leur capacité, à leur gestion et à leur utilisation effective par les différents modes de transport. Le corridor intègre alors des dimensions opérationnelles qui dépassent largement la seule question du tracé.

C'est pourquoi la notion de corridor s'est construite à la fois comme un concept et comme une pratique. Elle s'est développée au contact de situations concrètes, de projets réels et de problèmes d'organisation des échanges. Sa formalisation théorique, et la mise au point d'outils, est venue progressivement accompagner cette expérience accumulée sur le terrain.

Si l'on veut résumer les choses, le corridor s'est développé parce qu'il permettait de répondre à une difficulté bien connue des économistes et des planificateurs. La notion de projet est souvent trop étroite parce qu'elle ne prend pas suffisamment en compte son environnement, les origines et destinations des flux qui s'y concentrent. A l'inverse, la notion de réseau est extrêmement riche mais aussi très complexe, tant les interactions entre infrastructures, itinéraires, modes de transport, conditions d'exploitation et choix d'investissement sont nombreuses et peuvent être soit complémentaires soit concurrentes.

Le corridor est ainsi apparu comme un niveau d'analyse particulièrement pertinent. Suffisamment large pour

dépasser la vision d'un projet isolé, mais suffisamment concret pour rester un outil d'action. C'est sans doute cette position intermédiaire qui explique son succès progressif et son passage d'une simple idée de connexion à un véritable travail de planification.

Ainsi, avant d'être qualifié de « concept », le corridor a d'abord été une idée, puis une pratique. Son origine ne se situe pas dans les laboratoires de recherche ni dans les débats théoriques, mais dans les préoccupations concrètes de la planification des infrastructures et des transports.

Aujourd'hui, la littérature scientifique parle volontiers du « concept de corridor » et en fait parfois une catégorie d'analyse à part entière. Pourtant, l'histoire de sa genèse montre qu'il n'en a pas toujours été ainsi. Si cette notion avait été présentée trop tôt comme un concept, il est peu probable qu'elle aurait rencontré l'adhésion des nombreux acteurs qui ont contribué à son développement: administrations nationales, régions, opérateurs de transport, représentants du monde économique, élus et institutions internationales.

C'est sans doute cette position intermédiaire qui explique son succès progressif et son passage d'une simple idée de connexion à un véritable instrument de planification. »

Cette clarification étant faite, il devient plus facile de comprendre comment la notion de corridor s'est progressivement construite dans la pratique. Car son histoire n'est pas celle d'un concept élaboré d'un seul coup par quelques experts ou par une institution particulière. Elle résulte au contraire d'une succession d'expériences, de travaux de recherche, de coopérations internationales et de réponses apportées à

des problèmes très concrets de transport et d'aménagement.

C'est en suivant ce cheminement que l'on peut comprendre comment une notion relativement souple est progressivement devenue un véritable outil d'action publique, puis un instrument de planification reconnu à l'échelle européenne.

On retrouve ainsi les premières utilisations du terme dans différents contextes internationaux, parfois avec des significations assez différentes de celles que nous lui donnons aujourd'hui...

Un concept qui s'enrichit avec les expériences

Au fil des décennies, la notion s'est enrichie et a gagné en épaisseur. Ce qui n'était au départ qu'une manière pratique de représenter quelques grands axes structurants est devenu peu à peu un cadre plus large d'organisation des systèmes de transport.

Le présent témoignage s'attache à cette genèse. Il ne s'agit pas seulement d'une histoire des idées, mais d'une histoire vécue, celle d'une notion qui s'est progressivement imposée dans les travaux internationaux avant de devenir, avec le temps, ce que l'on appelle aujourd'hui une base de la planification Européenne. Cette évolution ne résulte ni d'une invention soudaine ni d'une décision unique. Elle est le produit d'une longue succession de travaux menés au sein des universités, de l'OCDE, de la CEE-ONU

(UNCE), de la Conférence européenne des ministres des transports et, plus tard, de l'Union européenne.

Néanmoins je pense, pour ma part, qu'un moment décisif de cette évolution a été l'ouverture des réseaux Européens sur l'Europe centrale.

Ce n'est pas le terme ultime de la planification

Toutefois, l'approche par corridor ne constitue sans doute pas le terme ultime de la planification des transports, comme le précise la planification des RTE qui distingue l'achèvement du réseau central et de ses principaux corridors à l'horizon 2030 et celui du réseau global à l'horizon 2050.

La notion de corridor ne résulte pas d'une invention soudaine. Elle s'inscrit dans une longue continuité de travaux et d'institutions.

Les premiers accords de la CEE-ONU sur les grandes infrastructures européennes (AGR pour les routes, AGC pour les chemins de fer, AGTC pour les transports combinés, AGN pour les voies navigables) raisonnaient essentiellement en termes de réseaux.

Les travaux du groupe « Tendances du transport international et besoins en infrastructures » ont permis de rapprocher l'analyse des échanges internationaux de celle des besoins en infrastructures.

Pour la deuxième conférence Pan Européenne de Crête, Alain Rathery du Secrétariat Général et le groupe TTI que je présidais se sont préparés pour faire une

proposition qui permettrait d'ouvrir les financements Européens et de ne pas les disperser en une multitudes de projets qui s'annonçaient. Après des analyses de trafic et une enquête auprès des pays membres sur de l'état de leur planification en transport déjà. Nous sommes arrivés à la constatation qu'il fallait un élément déclencheur pour imposer une règle de focalisation et concentration des investissement: l'occasion a été donnée par la ministre des Pays bas, présidente alors de la CEMT qui a exigé que l'on focalise les investissements sur de grandes liaisons visibles sur les cartes qui marqueraient les esprits.

Durant cette période de 1993 à 1995, les choses ont été très vite et in convient d'être précis concernant la chronologie: décision ministérielle de la CEMT à Noordwijk Pays Bas en mai 1993 pour définir des corridors prioritaires; validation politique des corridors lors de la Conférence paneuropéenne de Crète en 1994 après quelques amendements; puis publication

Cette résolution allait au-delà de la simple identification des liaisons prioritaires. Elle demandait également l'élaboration d'un document définissant les critères auxquels devaient répondre les futurs corridors prioritaires dans un contexte paneuropéen. Cela montre que, dès 1993, la CEMT était déjà engagée très concrètement dans la mise en œuvre du concept de corridor.

Le rapport élaboré en réponse à cette décision détaillait les principales caractéristiques que devaient satisfaire les corridors prioritaires. Il portait notamment sur les caractéristiques techniques des infrastructures, les exigences environnementales, la qualité de service, l'acceptabilité par le public, l'efficacité financière, la faisabilité des projets ainsi que leur rentabilité socio-

économique. L'objectif était clairement de ne pas perdre de temps dans la mise en œuvre de ces corridors et de disposer rapidement d'un cadre méthodologique commun. Ce rapport fut préparé par le Secrétariat général de la CEMT en liaison étroite avec le responsable du groupe TTI, fonction que j'occupais, assisté de G. Chatelus; bénéficiant de contributions de de pays membres. Bien que la décision ministérielle remonte à mai 1993, que les orientations aient été confirmées lors de la Conférence paneuropéenne de Crète en 1994, le rapport sur les critères fut publié dès 1995.(CEMT, Transport Infrastructure in Central and Eastern Countries: sélection criteria and funding, CEMT 1995) Cette succession très rapide des événements témoigne de la volonté de la CEMT de transformer sans délai une orientation politique en un dispositif opérationnel.

L'ouverture des pays d'Europe centrale et orientale à partir des dernières années 1980 a donc constitué une étape décisive. Les dix corridors paneuropéens adoptés puis complétés lors des conférences de Crète et d'Helsinki ont donné une première traduction opérationnelle à cette approche.

Le traité de Maastricht préconisait pour sa part en 1993 la constitution de réseaux transeuropéens sans donner d'explication sur la manière d'y parvenir, le terme même de planification étant pratiquement proscrit du langage et la politique des réseaux transeuropéens. Et pourtant cette approche de planification des réseaux a été mise en pratique pour les PECO avec la constitution d'un groupe TINA.. Les travaux TINA (Transport Infrastructure Network Assessment) conduits à Vienne sur un réseau d'Europe centrale, sous l'autorité de l'UE ont permis une

harmonisation des bases de données, la constitution d'un système de géocodage, ainsi qu'une harmonisation des critères des projets situés dans les corridors et ayant vocation à bénéficier de subventions Européennes qui étaient disponibles. Cette naissance du concept de corridor à la conférence de Crête méritait que l'on s'y attarde, car ce fût en quelque sorte sa première grande consécration. D'autres applications en ont été faites lors de l'étude TEN-StAC pour le groupe de représentants nationaux comme méthode d'analyse de cohérence entre des projets dispersés de l'Europe de l'Ouest (en lien avec ce qui avait été fait au niveau des PECO), puis je dirais plus récemment en 2013 où le corridor devenait un mode de gouvernance mais surtout une étape intermédiaire dans la planification des RTE.

La genèse, les acteurs

Patrice : Finalement, si l'on voulait faire un peu d'histoire, l'idée naîtrait peut-être dans les années 1960 aux USA pour ensuite prendre de l'ampleur à la CEE-ONU, à la CEMT et finalement au sein de la CEE puis de l'Union européenne. Ce qui me frappe ici, c'est le rôle d'instances internationales, puis communautaires, où s'opère très tôt un lien entre les objectifs politiques et les moyens qui relèvent techniquement du système de transport. Ce serait une sorte de fondation de la politique des transports à des fins d'intégration économique.

Il serait intéressant d'éclairer deux éléments. D'une part la genèse - à laquelle la « technostructure », je ne sais comment l'appeler, contribue largement, et de l'autre la méthode.

Christian : Pour répondre à ta question, il faut effectivement distinguer deux choses qui se sont développées en parallèle: d'une part la genèse de la notion de corridor et, d'autre part, la méthode qui s'est progressivement construite autour de cette notion.

Je ne sais pas exactement où est née l'idée de corridor car ce mot fait partie d'un langage courant pour désigner des relations qui s'établissent entre deux centres, zones ou agglomérations; ce qui compte est ce que l'on met derrière la dénomination de corridor. En ce qui me concerne, c'est probablement à travers les travaux américains que j'en ai entendu parler pour la première fois en liaison avec la construction d'infrastructures et la mesure de leurs performances qu'il s'agissent de temps de parcours, de

capacité. Je pense notamment à certains modèles développés à l'Université de Princeton et à d'autres travaux de modélisation des flux qui cherchaient déjà à identifier des axes privilégiés de circulation. Ce qui est important est ce que l'on met derrière cette idée pour lui donner de la consistance puisqu'il semble aujourd'hui avoir gagné ses lettres de noblesse ».

Le rôle initial de la CEE-ONU (UNCE)

Mais si l'on s'en tient à l'Europe, la pratique des corridors apparaît assez tôt dans les années 70. L'un des premiers exemples est celui du programme TEM, le « Trans-European Motorway », lancé sous l'égide de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies. Il s'agissait alors d'un grand axe routier traversant les pays d'Europe centrale depuis la Scandinavie jusqu'à la Grèce. Nous sommes encore loin de la définition actuelle des corridors, mais l'idée de structurer les relations internationales autour de grands axes était déjà présente. Cette idée a présidé ensuite à la création d'une initiative parallèle pour le corridor ferroviaire TER (Trans European Railways), faisant ainsi de ces deux projets une sorte de laboratoire pour le développement des réseaux AGR et AGC/AGTC concernant la route et le ferroviaire, y compris les chantiers de transport combiné.

On voit déjà apparaître un phénomène qui reviendra souvent dans l'histoire des corridors: les progrès du concept dépendent étroitement des outils disponibles

pour estimer, représenter les flux et les affecter sur des réseaux. On verra par exemple que l'utilisation de SIG a bien fait progresser une approche par corridor comme celle du développement de réseaux comme on l'a vu dans les recherches sur le développement des RTE.

Il faut cependant rappeler que la CEE-ONU était partie d'une logique assez différente, simplement pour s'assurer de la possibilité de couvrir un territoire et donc avec un maillage suffisant et un minimum de normes compatibles pour la circulation de véhicules. Ces travaux ont donné naissance au réseau AGR, celui des célèbres routes européennes, qui sont toujours identifiées par la lettre E. Ce réseau couvrait l'ensemble de l'espace européen, depuis l'Europe occidentale jusqu'aux frontières de la Russie, selon une logique de quadrillage nord-sud et est-ouest.

Par la suite furent définis des réseaux comparables pour le ferroviaire, les voies navigables et le transport combiné, AGF, AGC, AGTC. L'objectif n'était pas encore d'analyser la demande ou les flux. Il s'agissait avant tout d'un travail descriptif d'infrastructures disponibles, satisfaisant un certain nombre de critères de qualité (gabarit, vitesse...) garantissant une certaine continuité dans l'utilisation des infrastructures à travers les frontières.

. Ce travail, a été longtemps méconnu alors qu'il représentait pourtant un effort remarquable de coopération entre les pays européens, y compris ceux d'Europe centrale et orientale.

On peut donc dire que la CEE-ONU disposait assez tôt d'une vision élaborée des réseaux européens.

En revanche, la prise en compte de la demande et des dynamiques de trafic ne s'est véritablement développée

qu'à partir des années 1980 avec les premières études de corridors fondées sur l'analyse des flux de la CEE-ONU. L'ONU qui disposait de ses propres bases de données transport, malheureusement pas toujours bien renseignées par les pays membres, s'est alors longtemps heurté à la question de représentation de densités de trafic sur les réseaux, donnant néanmoins des cartes intéressantes sur l'utilisation de capacités à travers l'Europe. L'information sur les densités était directement collectée auprès des Etats. ce qui entraînait un gros travail d'harmonisation.

Un premier tournant des années 1980

Une étape importante intervient ensuite dans les années 1980 lorsque la CEE-ONU engage une réflexion sur plusieurs grands corridors transeuropéens, avec l'objectif de confronter une offre multimodale avec une demande. Trois grands axes sont alors étudiés. Le premier relie la péninsule Ibérique à l'Europe du Nord en traversant la France. Le deuxième rejoint le sud de l'Italie depuis l'Europe septentrionale. Le troisième reprend en grande partie l'axe du programme TEM. Pour ce faire elle ne se contentait pas d'informations fournies par les Etats membres mais fit appel à des équipes universitaires.

J'ai eu l'occasion de participer directement à l'étude consacrée au corridor reliant l'Espagne à la mer du Nord. Ces travaux étaient menés en liaison avec le CETMO, organisme au sein duquel les ministres Jean Auroux et Barone avaient souhaité développer une

coopération étroite sur l'analyse des flux internationaux et les réseaux dans le sud de l'Europe et en Méditerranée occidentale. L'intérêt de cette démarche était qu'elle associât pour la première fois la réflexion sur les infrastructures à des tentatives de modélisation des échanges.

L'Université d'Aix-la-Chapelle joua alors un rôle important en développant des modèles de type « logit multinomial », qui deviendront ensuite des outils largement utilisés dans l'analyse des choix de transport. Ces travaux nécessitaient un effort important de collecte et d'harmonisation des données entre pays. La CEE-ONU facilitait ce travail, mais les contributions nationales demeuraient inégales et les comparaisons parfois délicates.

Ouverture à l'Est et la CEMT qui consacre l'approche par corridor

Une nouvelle étape apparaît ensuite avec l'ouverture de l'Europe centrale et orientale. Pour les organismes internationaux, ONU (PNUD, et la représentation Européenne qu'est la CEE-ONU) la Banque mondiale, la BEI, la BERD de Londres se mobilisent ainsi que la CEMT qui va jouer un rôle central, mal connu, avec un secrétariat, peu nombreux mais particulièrement actif: l'explication est simple, les PECO (Pays d'Europe Centrale et Orientale) étaient membres de la CEMT mais pas encore de l'UE, avec des contacts qui pouvaient s'établir directement au niveau des Ministres, sans toujours passer par des représentants des

administrations. D'où une grande réactivité de la CEMT durant toute une période de transition que l'UE et la CEE-ONU avaient parfois du mal à accepter. L'enjeu était majeur car il fallait anticiper un basculement majeur des échanges. Pendant plusieurs décennies de la guerre froide, une grande partie des réseaux avait été pensée selon une logique d'échanges Nord-Sud. L'ouverture à l'Est faisait apparaître de nouveaux besoins de relations est-ouest: la CEMT constituait donc un lieu privilégié pour réfléchir aux infrastructures nécessaires à l'intégration progressive des pays d'Europe centrale et orientale.

La CEMT occupait alors une position particulière. Elle réunissait directement les ministres des transports de l'ensemble des pays européens, qu'ils appartiennent ou non à la future Union européenne.

C'est dans ce contexte que j'ai exercé la présidence du groupe «Tendances du transport international et besoins en infrastructures ». Il revenait à ce groupe de préparer les analyses et les propositions destinées aux conférences paneuropéennes des transports et notamment pour la 2ème, celle de Crête.

Patrice : C'est intéressant ce que tu expliques ici, parce que l'image que j'avais de la CEMT une dizaine d'années auparavant était différente, à tout le moins pour les Français. Il y avait bien sûr ce côté relationnel, assez chaleureux, que j'ai pu constater lors de plénières, mais aussi cette dérive où des membres de l'administration me semblaient exprimer davantage leur avis personnel que celui de leur ministre ou de leur direction. Jean Auroux avait dû en rappeler publiquement l'un d'eux à l'ordre à Rome, en mai 1985.

Cela signifierait donc que les événements politiques ont poussé les politiques à s'impliquer plus activement dans cette diplomatie sectorielle devenue stratégique.

Christian: Tout à fait, et j'ai connu le même genre d'incident avec le ministre Bosson, qui invitait à Annecy les représentants de la CEMT, conduit à contredire une position de son représentant ministériel. C'est à partir de là que la notion de corridor prit progressivement la forme qui allait conduire aux corridors paneuropéens puis, plus tard, aux corridors prioritaires des réseaux transeuropéens de transport, avec la directive de 2013. Nous reviendrons sur ces différentes étapes. Car ce qui est intéressant, c'est que la pratique a constamment enrichi le concept. Au fil du temps, le corridor est passé du simple tracé sur une carte à un outil de coordination des projets, puis à un instrument d'exploitation des réseaux et finalement à un véritable outil de planification européenne.

L'Union européenne prend le relais

Cette évolution trouve donc un aboutissement dans les règlements européens de 2013 et 2014. Pour la première fois, les corridors y sont définis de manière extrêmement précise. Les nœuds, les infrastructures, les ports, les aéroports, les plateformes logistiques et les différents segments de réseau sont identifiés dans des bases de données géographiques détaillées servant de référence aux politiques d'investissement de l'Union.

Nous verrons ensuite comment cette longue maturation a progressivement fait émerger une véritable méthode

de planification des corridors, méthode qui constitue aujourd'hui le cœur de la politique européenne des transports, et qui devient ce que l'on appelle une phase intermédiaire de la planification de réseaux.

Patrice : On a une représentation assez floue des corridors, puisqu'ils sont aujourd'hui associés aux réseaux transeuropéens sur lesquels on reviendra. Il y a quelque chose qui, de quasi technique ou méthodologique, devient politique. Peux-tu l'expliquer?

Christian: Au départ, le corridor est souvent une manière de désigner une relation privilégiée entre deux points. Pour comprendre comment le corridor est progressivement devenu un véritable concept de planification, il faut justement revenir sur cette évolution. Avant sa formalisation récente dans les politiques de l'Union européenne, et notamment dans les corridors prioritaires des réseaux transeuropéens, le terme était utilisé dans des acceptions beaucoup plus variées.

Au départ, le corridor est souvent une manière de désigner une liaison privilégiée entre deux points. Mais très vite, on s'aperçoit qu'il occupe une position intermédiaire entre deux notions plus classiques: celle de projet et celle de réseau.

Le projet renvoie généralement à une infrastructure particulière: une ligne ferroviaire, une autoroute, un terminal ou un pont. À l'autre extrémité, le réseau représente l'ensemble des infrastructures et des flux qui organisent les échanges sur un territoire. Le corridor se situe précisément entre ces deux niveaux. Il permet de réfléchir à l'alignement et à la cohérence d'un ensemble de projets afin d'assurer efficacement des connexions

qui dépassent largement le cadre d'une infrastructure isolée. On pourrait donc dire que le corridor constitue un niveau intermédiaire entre la planification des projets et la planification des réseaux. C'est probablement ce qui explique son intérêt croissant auprès des décideurs publics.

Une deuxième caractéristique essentielle est que le corridor ne se réduit pas à un simple tracé sur une carte. Dans de nombreux cas, on s'est longtemps contenté de dessiner une ligne entre deux régions et de l'appeler corridor. Cette pratique existe d'ailleurs encore aujourd'hui lorsqu'on évoque de grands corridors terrestres reliant des continents.

Mais progressivement, la notion s'est enrichie. Le corridor ne désigne plus seulement un axe géographique; il devient un cadre de coordination. Il s'agit alors d'organiser des projets qui peuvent être complémentaires ou concurrents, de rechercher leur cohérence et d'optimiser leur contribution à un objectif commun.

Très rapidement, cette réflexion s'est étendue à l'exploitation des infrastructures elles-mêmes. On ne s'intéresse plus uniquement à leur construction mais aussi à leur fonctionnement, à leur capacité, à leur gestion et à leur utilisation effective par les différents modes de transport. Le corridor intègre alors des dimensions opérationnelles qui dépassent largement la seule question du tracé.

C'est pourquoi la notion de corridor s'est construite à la fois comme un concept et comme une pratique. Elle s'est développée au contact de situations concrètes, de projets réels et de problèmes d'organisation des échanges. Sa formalisation théorique est venue

progressivement accompagner cette expérience accumulée sur le terrain.

Si l'on veut résumer les choses, le corridor s'est développé parce qu'il permettait de répondre à une difficulté bien connue des économistes et des planificateurs. La notion de projet est souvent trop étroite parce qu'elle ne prend pas suffisamment en compte son environnement. À l'inverse, la notion de réseau est extrêmement riche mais aussi très complexe, tant les interactions entre infrastructures, itinéraires, modes de transport, conditions d'exploitation et choix d'investissement sont nombreuses.

Le corridor est ainsi apparu comme un niveau d'analyse particulièrement pertinent. Suffisamment large pour dépasser la vision d'un projet isolé, mais suffisamment concret pour rester un outil d'action. C'est sans doute cette position intermédiaire qui explique son succès progressif et son passage d'une simple idée de connexion à un véritable instrument de planification.

Le multimodal pris en compte d'emblée

Sur le plan du fonctionnement du transport ce concept permet, sur le plan de l'analyse du transport d'illustrer des situations de concurrence et de complémentarité entre les modes, de conflits entre types de trafic nationaux locaux et internationaux, de marchandises et de voyageurs, de problèmes de capacité et de congestion dans l'affectation des trafics sur les infrastructures, de complémentarité et concurrence entre projets, et c'est pour de tels approfondissements que ont été réalisées de études

nationales, indépendamment d'un processus de construction de réseaux internationaux en France, corridor Rhodanien dans les années 90, corridor Atlantique avec sa façade maritime, Magistrale Eco-Fret pour le développement du ferroviaire, et améliorer des situations de congestion.

Le développement d'outils d'observation et de modélisation ainsi que de mesures d'impact

Mais du côté de l'Europe de l'OUEST le concept ne s'est pas imposé aussi facilement qu'en Europe Centrale. Il y avait déjà toutes d'outils de modélisation et de mesure d'impact utilisés dans les pays et parfois expérimenté au niveau Européen comme cela a été le cas pour les 2 premiers réseaux de TGV et de TC autour des années 90 avant le traité de Maastricht; ce traité a consacré la notion de RTE pour renforcer une identité du Marché Unique.

La maturation du concept s'est faite s'est faite dans ce contexte, avec le développement d'outils qui sont des bases d'infrastructures pour décrire le corridor dans l'espace ainsi que des modèles de répartition modale, qui doivent s'attacher à la prise en compte d'une dynamique des transports, saisie au niveau du corridor avant d'être appliquée et validée plus difficilement au niveau de réseaux. Les réseaux n'ont plus beaucoup de sens s'ils ne sont pas élargis à l'espace Européen pour les marchandises, et cet élargissement se fait

progressivement au sein de corridors, comme le préconisait la CEE-ONU. Il en a été de même dans quelques recherches sur la Magistrale Eco Fret (du Nord à la Vallée du Rhône), le corridor Atlantique, ou bien entre la France et l'Allemagne dans le cadre de Deufrako, programme de recherche entre les deux pays.. Pour les voyageurs la problématique est plus celle des relations à courte distance pour des déplacements quotidiens, à l'exception des déplacements à longue distance pour lesquels le concept de corridor pour la route, fer et air trouve aussi un intérêt. L'université de Princeton en a donné un premier exemple (Mathematica en 66-67) avec la construction d'un premier modèle multimodal s'attachant aussi bien aux marchandises qu'aux voyageurs. Le corridor est considéré comme un système multimodal où l'on étudie la concurrence entre les modes l'impact des investissements. Le corridor est un espace de planification...

Toutefois on ne peut nier que certains politiques qui le plus souvent souhaitaient favoriser un projet, ont assez vite compris l'intérêt de l'intégrer aussi dans un concept de corridor.

Lorsque en 2007 on m'a demandé de faire un document sur les concepts de réseaux et de corridors pour la CEMT, UE, BEI, il est clair que les représentants des grands ports du Benelux, desquels partent la plupart des corridors en ont vite tiré les conséquences au cours des travaux préliminaires de l'UE sur de nouvelles directives, ainsi d'ailleurs que VNF pour le projet SNE et probablement des groupes favorables à Lyon-Turin-Ferroviaire (LTF), sans que nécessairement les représentants nationaux y aient prêté la même attention:

les corridors sont apparus très tard dans les rapports en France sur les Grandes infrastructures.

Patrice : En fait, tu décris une sorte d'instrumentalisation du terme ou du corridor pour soutenir des projets, sans se soucier pour autant de la cohérence du corridor lui-même. J'ai pu le constater dans les travaux de concertation menés par le « Grenelle de l'estuaire » de la Seine en 2008-2009: j'avais du mal à pousser les acteurs à raisonner en termes de corridor, de cohérence des projets et des décisions sur les axes majeurs d'un hinterland souhaité, sinon affiché. Ne crois-tu pas qu'on a trouvé à travers les corridors européens, à un moment, un fantastique alibi pour « s'inscrire » comme bénéficiaire de crédits européens? Comment peut-on lutter contre cela?

Christian : Oui, cela est vrai, mais en France il s'est même passé beaucoup de temps avant que les institutions prennent conscience des conséquences du vote du Parlement en 2013 puis 2014. Il était dit clairement que les financements européens seraient ciblés sur les corridors, leurs segments et leurs nœuds. Ces segments et nœuds sont listés dans les annexes de la directive, bien que la porte soit ouverte, sous certaines conditions, à des amendements. C'est ainsi que le corridor Atlantique s'est vu ajouter de nouvelles connexions avec les ports de l'Atlantique, ainsi que la liaison importante Bordeaux-Toulouse, qui avait été délaissée dans la définition du corridor prioritaire. Et, pour l'axe que tu mentionnes, je me suis longtemps interrogé sur la manière dont le corridor Mer du Nord-Méditerranée, de Rotterdam/Anvers jusqu'à Marseille, avait intégré cette « dérivation » sur la région Île-

de-France, plaçant la RIF dans l'orbite de l'hinterland des ports du Benelux.

Je pense qu'une des raisons a été de pointer l'intérêt du canal Seine Nord Europe dans cette optique et que par la suite un discours a été adapté pour « positiver » cette vision d'un vaste hinterland qui inclurait le Havre jusqu'aux ports du Benelux. Pourquoi pas mais je ne comprends plus alors pourquoi dans cette desserte VN de ce vaste hinterland on promet (le Président de la Région Nord) de ne pas autoriser le dégagement d'un pont vers l'Escaut sous prétexte que cela permettrait le passage de péniches à 4 niveaux, devenant alors trop compétitives pour que Dunkerque puisse se développer.

L'explication est sans doute dans le fait que le responsable des problèmes Européens de VNF a été un participant assidu, comme je l'ai été aussi à certains moments, des discussions préliminaires qui ont eu lieu à Bruxelles avant la publication de la directive, sans doute trop peu suivie par les autorités Françaises au vu du résultat qui en est sorti, pour la France, dans la proposition de directive votée: quelle logique dans ce choix de corridors pour le territoire Français, même si l'on intègre sa vocation de transit que nous avons toujours bien suivi, à l'OEST, comme à l'INRETS.

Et pour Lyon-Turin quelle a été la position Française alors que la choix d'un corridor Méditerranéen semblait des plus probable ? Saisir un financement à court terme de l'Europe pour LTF, financement qu'elle aurait difficilement dégagé pour un projet contesté, et consciente des hypothèques que cela entraînait pour l'avenir, avec les accès., ainsi que de l'assèchement des subventions Européennes pour d'autres projets sur le corridor ou ailleurs?. ou bien tout simplement ne pas prendre de position et laisser le

franchissement d'un point de «non-retour»., comme disait la Ministre E. Borne..

Donc si je comprends ton interrogation, elle ne s'appuie pas sur un exemple suffisamment représentatif de ce qui s'est passé au niveau de la planification Européenne.

Quels acteurs pour quelles initiatives?

Patrice : Peux-tu nous dire comment l'idée revient dans les travaux? Qui, finalement, prend l'initiative? Est-ce, à ce stade, une idée d'économistes des transports ou de politiques?

Les réseaux de la CEE-ONU

Christian: La réponse est en réalité assez différente selon que l'on parle des réseaux ou des corridors.

Lorsqu'il s'est agi de construire les grands réseaux européens dans le cadre de la CEE-ONU, les principaux interlocuteurs étaient les administrations nationales. Ce fut le cas pour les travaux relatifs aux réseaux AGR pour la route, AGC pour le ferroviaire, AGTC pour le transport combiné ou encore AGN pour les voies navigables, sur une période de plusieurs dizaines avec jusqu'à une vingtaine d'années entre les déclarations initiales et la signature d'accords. multinationaux avec toutes les caractéristiques techniques (accord AGR en 75). Il s'agissait alors essentiellement de décrire les infrastructures existantes, leurs caractéristiques techniques et les normes permettant d'assurer leur continuité à travers les frontières. Dans ce domaine, les administrations disposaient naturellement des informations nécessaires. Et, leur collecte, leur harmonisation est un travail lourd, souvent insuffisamment exploité.

La situation était différente lorsque l'on abordait la question des corridors. On ne parlait plus seulement d'infrastructures mais aussi de flux, de scénarios de

développement, d'affectation du trafic et de prospective. Ces travaux ont alors largement mobilisé les organismes de recherche et les universités.

Ce fut le cas dans les études conduites par la CEE-ONU sur les grands corridors européens. Il ne s'agissait plus d'un travail exhaustif de collecte d'informations, mais d'un travail de simulation. L'Université d'Aix-la-Chapelle y joua un rôle important, ainsi que le CETMO avec l'INRETS pour la France

L'un de ces grands corridors reliait donc la péninsule Ibérique au nord de l'Europe, en traversant notamment la France et l'Allemagne. Un deuxième corridor descendait des pays scandinaves vers la Grèce et la Méditerranée orientale. Un troisième ensemble concernait plus particulièrement les régions orientales de l'Europe.

Ces premiers travaux demeuraient encore largement fondés sur une juxtaposition de réseaux nationaux. Toutefois, ils marquaient une étape importante, car ils faisaient apparaître l'existence de continuités fonctionnelles dépassant les frontières des États.

Pour ma part, j'ai été plus particulièrement associé aux réflexions concernant le corridor qui traversait la France, tout en étant en contact avec plusieurs équipes de recherche européennes, notamment allemandes, qui travaillaient déjà à l'élaboration des premiers modèles européens multimodaux sur les 2 autres corridors..

Ces modèles, construits selon les schémas classiques en quatre étapes, reposaient sur l'assemblage des réseaux nationaux et sur la combinaison des données disponibles dans les différents pays. Mais, pour la première fois, ils permettaient d'envisager des simulations à l'échelle du continent européen et d'obtenir des représentations cohérentes des grands flux de transport.

Sans que nous en ayons pleinement conscience à l'époque, tous les éléments qui allaient conduire à l'approche par corridor étaient désormais réunis.

Il ne manquait plus qu'un événement politique majeur pour accélérer brutalement cette évolution. Cet événement fut l'ouverture de l'Europe à l'Est. Les corridors devenaient bien un objet intermédiaire entre l'identification de réseaux et planification et la recherche, ce que confirmait cette intervention du monde universitaire. Mais j'ai parfois eu, aussi, le sentiment que cela résultait plus d'initiatives individuelles de responsables de l'ONU de la division transport que de l'expression d'une demande des États, lesquels consentaient à les mentionner dans les programmes de travail. Dans la mesure où le projet ne demandait pas de financement significatif, ce qui était le cas, le projet tenait surtout par la motivation des participants. Et durant de nombreuses années je pense que la personnalité de Helmut Lechmacher, toujours enthousiaste a joué. Auparavant il y avait un ancien des douanes Françaises qui s'est beaucoup investi dans la facilitation des échanges informatisés pour les opérations douanières, et avait permis de faire des progrès sur ce terrain nouveau des analyse de transport.. Dans ces travaux de corridors de la CEE-ONU, je me souviens d'ailleurs, dans les années précédant l'ouverture à l'Est, de rencontres avec certains universitaires d'Europe centrale qui développaient déjà des analyses très critiques sur leur système politique. Les réunions de la CEE-ONU demandaient alors une certaine prudence. Lors d'une réunion organisée à Barcelone, peu avant 1990, un journaliste avait repris des propos très critiques tenus par un participant polonais. Nous avons alors tout fait pour le dissuader, estimant qu'il avait bénéficié d'une certaine

confiance de notre part, et demandant d'éviter toute publicité excessive autour de ces prises de position du collègue Polonais afin de ne pas compliquer une situation politique déjà délicate, la Pologne étant encore dirigée par le général Jaruzelski. Je crois que ce collègue est devenu par la suite Ministre pour une durée assez courte.

La CEMT

Au sein de la CEMT, les choses étaient plus hybrides encore, pour utiliser ce qualificatif avec à la fois une mobilisation de représentants de Ministère et de chercheurs.

Il y avait d'un côté, des administrations nationales fournissant des informations très précises sur l'état de leurs réseaux, leurs projets et leurs procédures de planification. Ces contributions étaient recueillies comme réponses à toute une série de questions harmonisés qui ont constitué au fil du temps une documentation extrêmement précieuse sur les politiques de transport des pays européens.

Mais la réflexion sur les corridors proprement dits fut largement portée par le secrétariat de la CEMT, notamment par Alain Rathery en relation avec les travaux du groupe « Tendances du transport international et besoins en infrastructures » (TTI), que je présidais.

La CEMT présentait ainsi un double visage. Elle était à la fois une organisation intergouvernementale travaillant directement avec les ministres des transports et leur entourage, et un lieu de rencontre entre chercheurs,

économistes et experts des différents pays européens. Cette combinaison a probablement constitué l'une de ses principales forces. Le groupe TTI en a bénéficié, les membres représentant les pays membres pouvant appartenir au monde académique.

Elle s'est révélée particulièrement précieuse durant les années de transition qui ont accompagné l'ouverture de l'Europe centrale et orientale. Un réseau de coopération put être constitué entre experts d'Europe occidentale et ceux d'Europe centrale et orientale.

Avec le recul, je crois que la notion de corridor doit beaucoup à cette rencontre entre deux mondes. Les administrations apportaient la connaissance concrète des infrastructures et des projets. Les chercheurs apportaient les outils d'analyse, les modèles et les méthodes de prospective. C'est de ce dialogue permanent qu'est progressivement née l'approche européenne des corridors telle que nous la connaissons aujourd'hui.

En simplifiant je pense que l'on peut dire que les réseaux ont été principalement construits par les administrations; les corridors ont été largement construits à la frontière entre administration et recherche.

Patrice : Il te faut là accepter de faire un petit point sur le rôle des institutions par rapport aux transports en Europe.

Tu as parlé de l'OCDE, puis de la CEMT, puis de la CEE-ONU. J'ai l'impression qu'entre le milieu des années 1970 et le début des années 1980 le centre de gravité des réflexions, et du travail en commun se déplace, migre d'un organisme à l'autre en Europe. On comprend que la CEE-ONU, pendant la reconstruction devait jouer

un rôle important. Et ce pôle s'est poursuivi dans des domaines variés comme les statistiques, la construction de glossaires - comme sur l'intermodalité -, les normalisations, et les réseaux de transport. As-tu une analyse de ce qui s'est passé? Et comment, dans ce mouvement complexe les orientations sont prises et à l'initiative de qui?

Christian : Oui, il faut préciser cette dynamique qui a voulu que les initiatives se soient succédé pour parvenir à la situation actuelle de l'UE dans la planification des corridors prioritaires et des RTE, faisant de la planification des corridors prioritaires une étape à l'horizon 2030 pour une planification des RTE à l'horizon 2050.

Dans le cas de l'ouverture à l'Est on peut dire que l'ensemble du passage projets, corridor, réseau a été réalisé en une dizaine d'années avec au début une dispersion de projets, puis des alignements suivant des corridors et enfin la mise en place d'une évaluation plus globale de réseau. (procédure TINA: Transport Infrastructure Network Assessment sur laquelle nous reviendront).

La démarche pour l'UE a été plus progressive, fortement marquée par la structure de réseaux nationaux (Patchwork) dans lesquels longtemps la logique était d'inscrire des projets sans s'assurer d'une cohérence globale.

Les grands projets de Delors pour stimuler l'économie relèvent de cette logique de projets qui a été un échec puisque 20 ans après seuls 2 projets étaient réalisés; l'aéroport de Malpensa près de Milan et une courte ligne ferroviaire en Irlande.

La recherche d'une méthode pour introduire des priorités dans ces projets a conduit à rechercher d'une part des artères de concentration de flux et d'autre part un alignement des projets permettant de mieux cerner leurs complémentarités et concurrences. Il y a eu dans le rapport Van Miert un gros effort de hiérarchisation et évaluation des projets y compris des développements sur l'impact sur l'environnement.

Patrice : On sent parfaitement la logique favorable au développement et à l'intensification de projets « européens », mais là où je m'interroge, c'est sur la prise en compte réelle des corridors et de leur logique dans les choix publics. Nous sommes en effet avec « TINA », qui prend place officiellement en 1995. Des projets comme Port 2000 (1995), Øresund (1995), Seine-Escaut (2009) ou Betuweroute (1998) sont donc contemporains de TINA ou postérieurs. Quant à Lyon-Turin (1991), par son ampleur et sa durée, il n'aurait pas dû y échapper. Peux-tu donner des détails? Quant aux projets plus anciens, comme le tunnel sous la Manche (1986-1987), comment pourraient-ils ne pas être pris en compte?

Processus séparés

Christian : Tu soulèves une excellente question, car il n'y a eu que peu de relations, sur le plan méthodologique comme sur celui de la constitution des réseaux, entre ce qui se passait sur le territoire des PECO et la planification des infrastructures en Europe de l'Ouest. Les deux

processus étaient séparés. Les dix corridors de Crète ne concernaient que les PECO, modulo quelques interconnexions.

Une fois les dix corridors définis les PECO ont aligné leur planification des transports sur ce cadre ce qui n'était pas le cas en Europe de l'Ouest et de loin.

Pour ma part je suis intervenu avec NEA des Pays Bas sur les projections de trafic et les scénarios et avec ICCR (Autriche) pour l'évaluation, L'ensemble était coordonné par le bureau TINA installé à Vienne qui a construit des premières bases géocodées et de nombreuses cartes. Après 2/3 ans il est apparu que des questions de complémentarité et de concurrence entre corridors devaient être traitées et c'est ainsi que les corridors (9 en fait en raison de la guerre en Yougoslavie), ont été considérés comme formant une sorte de réseau noyau. Les projections étaient ainsi appliquées de manière homogène à tous les corridors et une technique d'évaluation commune des projets, a été arrêtée (avec la CEMT).

Ainsi une procédure complète a été mise en place pour cet ensemble de pays assez vite, définissant une méthode pour des pays en voie d'adhésion.

Alors comment se fait-il que cela ait fonctionné aussi bien: une bonne collaboration entre instituts qui se connaissaient dans des opérations de recherche du PCRD, souvent associés à des pôles universitaires de l'EST et je pense une vigilance des autorités Allemandes qui ont impliqué leurs fonctionnaires, rompus aux problèmes de planification à 5 ans de leurs infrastructures.

Au début des années 2002, la planification des réseaux de transports des PECO est plus avancée que celle des RTE.

Quant au tunnel sous la Manche, la question était devenue très politique et « réservée ». Je n'ai pas eu à la

traiter au sein du groupe et je pense que le déroulement du projet ne se fondait plus sur les perspectives de trafic qui avait été réduites, sur la fin, à un minimum. On parlait beaucoup sur ce projet de questions de sécurité en liaison avec le comité dirigé par Pierre Perrod, et institué pour ce travail entre France et Angleterre. En règle générale d'ailleurs si des représentants de l'UK étaient nombreux dans les travaux de recherche de la CEMT, ils étaient très absents de groupes plus orientés sur la politiques de transport, sauf pour des transports plus locaux.

Patrice : Excuse-moi de revenir encore sur l'organisation de ce qui apparaît bien comme un mouvement de fond, mais qui repose tour à tour sur les préoccupations d'instances internationales différentes, et peut-être, au fond, sur le même groupe de personnes d'étude ou de chercheurs. Qu'en est-il? On a l'impression que des portes différentes s'ouvrent tour à tour.

Christian : Ce fut déjà le cas dans les études conduites par la CEE-ONU sur les grands corridors européens. L'Université d'Aix-la-Chapelle y joua un rôle important, tout comme plusieurs équipes autour de Barcelone, l'INRETS pour la France, ainsi que différents chercheurs grecs et d'Europe centrale. Les corridors constituaient en quelque sorte un objet intermédiaire entre la planification et la recherche, ce qui expliquait cette forte présence du monde universitaire.

Je me souviens d'ailleurs que, dans les années précédant l'ouverture à l'Est, certains universitaires d'Europe centrale

développaient déjà des analyses particulièrement avancées et parfois très critiques. Les réunions de la CEE-ONU demandaient alors une certaine prudence dans l'expression. Je me rappelle notamment une réunion organisée à Barcelone, peu avant 1990, où un journaliste avait repris des propos très critiques tenus par un participant polonais. Nous avons alors estimé préférable d'éviter toute publicité excessive autour de ces déclarations afin de ne pas compliquer une situation politique déjà délicate, la Pologne étant encore dirigée par le général Jaruzelski.

Au sein de la CEMT, les contributions connaissaient le même clivage. D'un côté, les administrations nationales étaient fortement mobilisées. Elles fournissaient des informations très détaillées sur l'état de leurs réseaux, leurs projets et leurs procédures de planification. Ces contributions étaient recueillies selon des cadres harmonisés qui ont constitué au fil du temps une documentation extrêmement précieuse sur les politiques de transport européennes.

De l'autre côté, la réflexion sur les corridors proprement dits fut largement portée par le secrétariat de la CEMT, notamment par Alain Rathery, ainsi que par plusieurs groupes de recherche associés. Le groupe « Tendances du transport international et besoins en infrastructures », dont j'étais Président se trouvait dans une position centrale pour venir en appui du Secrétariat Général, et en particulier d'Alain Rathery, notre interlocuteur traitant l'information et préparant les positions de la CEMT.

Je dois dire que ce groupe avait bénéficié de l'expérience du Président précédent Hans Berger, représentant de l'Office Fédéral Suisse des transports, pour traiter du problème difficile des corridors alpins et de la traversée de

la Suisse au moment où l'Europe demandait des capacités supplémentaires pour le transit par la Suisse et une plus grande ouverture au transport routier que la Suisse voulait limiter. Il incarnait assez bien cette double culture que l'on retrouvait souvent dans ces travaux de la CEMT: celle du haut fonctionnaire et celle du chercheur. C'était également le cas de plusieurs membres de l'équipe suisse, qui entretenaient des liens étroits avec les universités et qui furent parmi les précurseurs des réflexions sur l'approche multimodale et le développement de corridors multimodaux.

La CEMT s'est révélée particulièrement précieuse durant les années de transition qui ont accompagné l'ouverture de l'Europe centrale et orientale. Sous son impulsion, un vaste réseau de coopération put être constitué entre experts d'Europe occidentale et orientale.

Avec le recul, je crois que la notion de corridor doit beaucoup à cette rencontre entre deux mondes. Les administrations apportaient la connaissance concrète des infrastructures et des projets. Les chercheurs apportaient les outils d'analyse, les modèles et les méthodes de prospective. C'est de ce dialogue permanent qu'est progressivement née l'approche européenne des corridors telle que nous la connaissons aujourd'hui.

A la CEMT, je garde également le souvenir d'Arthur De Waele, spécialiste des questions de transport, et toujours à la recherche de nouveaux talents dans l'ensemble des pays Européens, qui étaient alors invités aux « table ronde » du CRT, Comité de la Recherche en Transport de la CEMT. Puis il y a eu aussi le rôle décisif joué par Alain Rathery, qui restait discret et devait ensuite exercer des responsabilités de secrétaire général adjoint au sein de la Conférence.. Sophie Fouvez faisait aussi partie de l'équipe,

spécialisée sur la voie d'eau mais aussi impliquée dans la difficile question de l'octroi d'autorisation de transport dites CEMT très appréciées car ouvrant l'accès à tous les pays..

Pendant plusieurs décennies, le CRT, comité de recherche, a joué un rôle essentiel dans la diffusion des connaissances et dans le rapprochement entre les milieux académiques et les responsables des politiques de transport.

C'est dans ce cadre particulièrement stimulant qu'allait progressivement se développer une réflexion plus systématique sur les relations entre les échanges internationaux et les besoins en infrastructures.

Le groupe « Tendances du transport international et besoins en infrastructures » de la CEMT.

Outre ma participation aux travaux du comité de recherche de la Conférence européenne des ministres des transports, j'ai donc été Président du groupe consacré aux « Tendances du transport international et aux besoins en infrastructures », dont le sigle est TTI.

Ce groupe occupait une position importante au sein de la CEMT du fait de la croissance des échanges attendus début 90 liés à l'ouverture sur les PECO et à la préparation du marché unique. Sa mission ne consistait pas seulement à observer l'évolution des échanges internationaux, mais

également à analyser les conséquences de ces évolutions sur les besoins en infrastructures de transport.

Il s'agissait donc de relier la demande de transport et l'offre d'infrastructures, ce qui supposait à la fois des travaux statistiques, des comparaisons internationales et une réflexion prospective sur les évolutions à venir.

Les membres du groupe TTI étaient désignés par les différents pays membres de la CEMT. Mais, en pratique, il faut souligner que c'était dans ce type de groupe de travail que beaucoup de pays déléguaient leur représentation à des spécialistes engagés dans une réflexion permanente intégrant l'ensemble de l'Europe occidentale, ce qui constituait alors une véritable nouveauté.

L'essentiel était donc que les personnes participant aux réunions soient réellement motivées. Tous les pays n'envoyaient pas systématiquement un représentant, et le développement du travail dépendait largement de la qualité des relations de coopération qui pouvaient s'établir entre les participants.. Il existait donc une véritable dynamique collective et une ambiance de travail qu'il fallait entretenir.

Je dois dire que mon prédécesseur, M. Berger de nationalité suisse, avait largement contribué à donner une certaine vitalité à ce groupe de travail, avec la question de la traversée des Alpes qui opposait la Suisse à la CEE pour accroître les capacités de transit, alors que d'autres groupes de la CEMT ne connaissaient peut-être pas le même dynamisme.

Les échanges qui se développaient au sein du groupe reposaient souvent sur une logique de réciprocité. Des demandes d'information étaient formalisée par le secrétariat et adressées aux différents pays qui, y répondaient En retour, le groupe produisait des documents

qui faisaient le point sur l'avancement de la planification dans les différents pays, sur l'évolution des investissements ou encore sur les expériences menées en Europe occidentale dans le domaine de la construction des réseaux de transport.

Cette activité reposait également sur une certaine continuité des personnes impliquées. Et il a été vu qu'il ne s'agissait pas uniquement de fonctionnaires, mais également de nombreux experts issus du monde académique ou de bureaux d'études spécialisés, fortement motivés par les sujets abordés.

Leurs travaux étaient souvent publiés dans les publications de la CEMT.

Les travaux du groupe ont donné lieu à une publication ainsi qu'à un ensemble de monographies nationales consacrées aux politiques de transport des différents pays. Ces documents, qui représentaient un travail considérable, permettaient de mieux comprendre les méthodes de planification, les priorités retenues et les modes d'organisation institutionnelle propres à chacun.

Ces études se révélèrent extrêmement utiles. Elles permettaient non seulement d'éclairer les travaux du groupe, mais aussi de diffuser les expériences nationales auprès des autres pays membres. et enfin de justifier l'approche par corridor proposée à la Conférence Pan Européenne de Crête

La CEMT disposait bien entendu d'un secrétariat plus réduit en effectifs que celui des Nations unies, et elle bénéficiait d'une grande souplesse de fonctionnement. Cette complémentarité de la CEMT et de la CEE-ONU a largement facilité la progression des travaux durant cette période charnière.

C'est dans ce contexte général que le transfert progressif des réflexions et des initiatives vers l'Union européenne devait naturellement s'opérer. Ce mouvement s'est véritablement accéléré après la conférence de Crète, sans toutefois que l'Union européenne ne reprenne immédiatement l'ensemble du pilotage des dossiers. Pendant plusieurs années subsista une période de transition qu'il fallait gérer rapidement, car l'objectif implicite était de permettre, en l'espace d'une décennie environ, l'intégration progressive mais rapide des pays d'Europe centrale et orientale au nouvel espace européen. Il était clair que les financements privés internationaux n'allaient pas se précipiter pour investir dans des entreprises dont beaucoup étaient non rentables, si ce n'était pour les démanteler.

Cette évolution institutionnelle ne s'est pas produite isolément. Elle s'est accompagnée d'une montée en puissance des programmes européens de recherche, qui ont considérablement facilité la compréhension des enjeux et contribué à structurer les réflexions. Cette période correspond notamment au développement des troisième et quatrième Programmes-cadres de recherche et développement (PCRD), dont plusieurs volets portaient sur les questions socio-économiques liées aux transports. Les problématiques de réseaux, d'intégration territoriale et de prospective y occupaient une place importante, en lien direct avec les préoccupations qui étaient alors celles de la CEMT.

Une véritable communauté de réflexion s'est ainsi progressivement constituée autour de ces questions. Elle associait les administrations, les organisations internationales, les bureaux d'études et les centres de recherche travaillant souvent en parallèle sur des thèmes

communs. Parmi ceux-ci figuraient notamment la construction des réseaux européens, leur évaluation économique, les méthodes de prospective et les conséquences de l'élargissement européen sur les systèmes de transport.

Ces coopérations étaient particulièrement développées avec plusieurs équipes allemandes, néerlandaises, espagnoles et italiennes. Dans le cas de l'Allemagne et des Pays-Bas notamment, elles s'étendaient directement aux questions liées à l'intégration de l'Europe centrale et orientale par le biais des transports. Les réseaux de recherche constituaient ainsi un espace d'échanges particulièrement actif où se préparaient souvent, bien avant leur traduction institutionnelle, les principales orientations qui allaient ensuite être reprises dans les politiques européennes de transport et de développement des réseaux.

Patrice : Avant de poursuivre, je voudrais que tu précises deux ou trois éléments.

1° Quels étaient finalement les participants actifs de ce groupe? Étiez-vous tous membres de services d'études?

2° Comment s'articulait ce travail avec les administrations nationales « traditionnelles »? Participaient-elles, collaboraient-elles, voire soutenaient-elles ces travaux?

Christian : Les participants actifs étaient d'abord des responsables comme Alain Rathery, de la CEMT, Helmut Lemacher, de la CEE-ONU, puis certaines personnes impliquées dans des groupes de la CEMT, groupes plus politiques, comme le groupe TTI. À un deuxième niveau,

il y avait des personnes mobilisées lors de l'organisation de « tables rondes », de séminaires et de groupes de réflexion, ou participant aux tables rondes et aux grands séminaires organisés par la CEMT, comme celui sur les « perspectives d'échanges Est-Ouest », organisé dès décembre 1990, où j'ai traité de la question routière. Dans un premier temps, on voyait assez peu de représentants de l'UE, mais, en revanche, des représentants du ministère allemand étaient souvent présents, aussi bien à la CEMT que dans les représentations de l'UE. Donc, en définitive, assez peu de personnes au début des années 1990, mais un ensemble qui s'est élargi notamment avec l'engagement de projets de recherche du PCRD, dont les consortiums intégraient des bureaux de recherche des pays d'Europe centrale.

Parmi les partenaires les plus actifs figuraient, aux Pays-Bas, les équipes du NEA; en Allemagne, l'Université de Karlsruhe ainsi que plusieurs centres de recherche liés aux universités d'Aix-la-Chapelle; en Autriche, ICCR et des experts travaillant pour le groupe TINA.. En Italie, un partenaire important était le groupe TRT, issu de l'Ecole Polytechnique de de Milan, qui allait par la suite jouer un rôle important dans de nombreux travaux européens. En Europe Centrale à noter l'Université de Gdansk un centre de recherche Roumain, des universitaires Slovaques et Tchèques que l'on retrouvera aux rencontres de Barbizon (voir plus loin) Les opportunités de se rencontrer de travailler ensemble se multipliaient dans des cercles qui se recoupaient assez largement au sein d'instances de la CEMT ou bien de recherches PCRD

Pour résumer donc, en ce qui me concerne il y avait un noyau assez dur de collaboration avec NEA, IWW, ICCR, MCRIT, EPFL, Université de Gdansk ainsi que l'Université d'Athènes en Grèce pour des projets plus proches de la Méditerranée, groupe qui avait aussi une bonne réputation pour les questions relatives à l'ouverture à l'Est en transport.

Plus épisodiquement des collaborations avec des laboratoires du Royaume-Uni, associés aux Universités de Cambridge, Londres et l'Université de Leeds, particulièrement impliquée dans les recherches sur les modèles de transports. En Espagne, les collaborations concernaient notamment les universités de Madrid et de Barcelone, cette dernière étant étroitement liée au bureau d'études MCRIT, avec lequel nous avons travaillé à de nombreuses reprises. En Suisse, l'École polytechnique fédérale de Lausanne constituait également un partenaire régulier

Le cas particulier des rencontres de Barbizon

À côté de ces relations, un réseau plus informel avait été progressivement constitué, que nous appelions le « réseau de Barbizon ». Son but était d'observer et d'analyser la transition dans des rencontres de personnalités ou d'experts de l'Est comme de l'Ouest. Il n'y avait aucune intention de promotion d'une approche plutôt que d'une autre et à un moment où beaucoup de discours et la Commission elle-même s'attachaient à vanter les vertus du libéralisme en économie et dénoncer le fonctionnement des régimes antérieurs, nous voulions uniquement parler de faits et d'observation de ce qui se passait. C'est ainsi que nous avons parlé d'planification des transports alors que le mot était banni dans la plupart des déclarations de cette époque. Que le régime collectiviste se soit effondré, certes, mais cela ne voulait pas dire qu'il fallait changer un catéchisme par un autre et de passer d'un communisme planificateur à un capitalisme libéral pur et dur.

Ce réseau réunissait non seulement des chercheurs appartenant aux organismes précédemment cités, mais également des représentants du monde professionnel, des bureaux d'études, des administrations avec le plus souvent la participation personnelle de membres des organisations internationales, la CEMT, la BEI, l'UE, la BERD....

Pendant près d'une décennie, ce réseau a fonctionné avec une grande régularité. Chaque année, les rencontres donnaient lieu à la publication de documents

rassemblant les principaux résultats des discussions. Ces réunions constituaient un lieu d'échange particulièrement ouvert où se confrontaient les expériences nationales, les résultats de la recherche et les préoccupations opérationnelles des acteurs du transport.

Au total, ce réseau rassemblait régulièrement une trentaine de personnalités particulièrement impliquées dans la transition, bien que l'issue « proche » d'une intégration dans l'UE ne se soit dessiné que plus tard vers la fin des années 90.. Il constituait un espace original de dialogue entre recherche, expertise et décision publique de personnes qui agissaient en leur nom et non comme représentant d'une organisation.

Les relations établies avec les pays d'Europe centrale et orientale étaient donc au centre des discussions.. Les partenaires issus de ces pays formaient un ensemble cohérent, et assez représentatif de l'ensemble des pays avec une participation très active de plusieurs universitaires polonais, de chercheurs hongrois — parmi lesquels certains exercèrent des responsabilités ministérielles dans le domaine des transports — ainsi que de représentants de la République tchèque et de la Slovaquie..

Des contacts réguliers existaient également avec des spécialistes de Slovénie, Croatie et de Serbie, puis d'Albanie Dans plusieurs cas, les participants associaient une solide expérience scientifique à une connaissance directe du fonctionnement des systèmes de transport..

Patrice : Je me souviens bien non seulement de la qualité des débats et des participants, mais aussi de la

qualité du site, qui permettait de garder ensemble les acteurs de ces rencontres.

Il reste que l'origine et le profil des participants était bien différents. J'ai été frappé de voir par exemple par exemple la Roumanie être représentée, à la fois par Ioan Cuncev, un dirigeant d'Incertrans gros établissement public de recherche, qui est membre de l'ASTR- (académie des sciences techniques de Roumanie, et un homme comme Dominic Petreanu qui était un spécialiste du transport routier. Faut-il rappeler aussi les différences, alors de niveau de « transition » des pays. Le contraste par exemple entre des pays comme la Hongrie, représentée par des personnes déjà fortement impliquées dans des activités devenues assez vite privatives, et la Pologne et surtout la Roumanie était frappant.

Peux-tu nous éclairer sur la façon donc leur liste a pu être faite je suppose dès 1989?

Christian : Oui, la liste s'est faite assez rapidement à la suite des contacts que j'avais eus à la CEMT, lors des différentes manifestations, séminaires et tables rondes. Par la suite, nous avons tenu à conserver une certaine stabilité afin de privilégier la robustesse des relations, et il n'y a eu que quelques participants supplémentaires durant cette période; cela n'empêchait pas de faire des invitations. Dès 1989, des noms circulaient, notamment à la CEMT. L'un des plus assidus, parmi les premiers, a été Jan Burnewicz, qui avait fait un séjour au LEAT. Petreanu et Cuncev, je les ai rencontrés très tôt dans une rencontre à Sinaia de la CEMT sur le transport routier. Les noms des collègues tchèques et slovaques sont venus d'un contact au ministère à Prague. Pour la

Slovénie, j'ai fait un rapport autour de l'année 1990 sur le pays et son organisation des transports, ce qui m'a ouvert un contact avec un spécialiste longtemps resté parmi les experts bruxellois. Côté ouest, il s'agissait de collègues rencontrés dans des contrats européens. Je peux continuer, mais cela donne une idée du côté informel de la recherche de partenaires, qui n'étaient pas des inconnus, avec le souci d'une répartition par pays. Cela n'a pas posé de problème.

L'ensemble de ces coopérations illustre la manière dont s'est progressivement construit un dispositif associant recherches européennes, rencontres internationales et travaux conduits dans le cadre de la CEMT. Les différents réseaux se recoupaient largement et offraient plusieurs points d'entrée vers une réflexion commune sur le développement des infrastructures, l'organisation des réseaux de transport et l'ouverture de l'Europe vers l'Est.

Cette convergence entre recherche, expertise et coopération internationale a joué un rôle essentiel dans la maturation des concepts qui ont été repris parfois dans les politiques des PECO et je me souviens d'un discours à Budapest de Peter Scharle, quand il était Secrétaire d'Etat aux Transports, faisant allusion à « l'école de Barbizon »...pour les transports qui l'avait inspiré. Indirectement aussi ces échanges étaient utiles à des laboratoires de recherche comme IWW, NEA, ICCR notamment qui y assistaient régulièrement, et avaient des projets nationaux et Européens de recherche sur l'ouverture à L'Est. (Werner Rothengatter, Liana Giorgi et Ronald Prohoryles, Peter Hilferink)....

Patrice : J'ai eu l'impression, lors de mes différentes participations aux rencontres de Barbizon, que l'on apprenait beaucoup les uns des autres. La présence des institutions apportait une dimension très utile. On pouvait rêver de contribuer, pas à pas, à l'élaboration d'une approche sinon totalement commune, du moins cohérente, convergente et sans doute très apaisée. Or tout ceci s'est arrêté, selon mon souvenir, faute de financement, au bout d'une dizaine d'années, et a été remplacé par une sorte d'« observatoire », l'OPSTE, sous l'égide du Conseil national des transports en 2001, puis sous l'égide du CGDD, rattaché au ministère de la Transition écologique, et finalement par le think tank TDIE. J'ai suivi aussi des réunions de l'OPSTE au CNT, mais cela ne ressemblait plus du tout à Barbizon, tant pour la méthode que pour ce qui était demandé et attendu des participants. Comment peux-tu expliquer cette évolution?

Christian : Oui, les rencontres de Barbizon, qui ont duré dix ans, de 1990 à 2000, mériteraient que l'on s'y attache assez longuement. Il y avait à la base un réseau de chercheurs d'Europe occidentale qui travaillaient déjà ensemble dans des consortiums du PCRD, et de chercheurs des PECO, qui fournissaient un travail de base. Chaque année, nous nous isolions, et le terme n'est pas trop fort, dans un petit hôtel de Barbizon pendant une semaine, ce qui permettait une certaine convivialité et de nombreuses discussions. Nous fixions chaque année le programme de l'année suivante, chaque chercheur s'astreignant à une contribution écrite, présentée et discutée durant le séminaire. D'autres participants, auxquels la participation était

ouverte, venaient pour la plupart d'organisations internationales et s'engageaient à une certaine continuité, même pour des passages plus courts et une participation toujours active.

Le but était simple, observer la transition avec un maximum de données collectée et réfléchir sur les politiques de transport sans jugement de valeur, à priori sur les systèmes économiques. En d'autres termes toute expérience était recevable et pas uniquement celle qui finissait par un encensement d'un capitalisme libéral, ce qui était trop souvent le cas à l'époque.

Avec des représentants d'organisations internationales, nous avions une sorte de soutien tacite et très régulier, de la CEMT, la CEE-ONU, de la BEI, de la BERD, de l'UE et souvent à un niveau élevé.. Il faut dire que dans les réseaux de base, 3 membres à ma connaissance sont devenus Ministre ou Secrétaire d'Etat aux transports dans leurs pays. Sur le plan des publications il y a eu une dizaine de livres (celui de la dixième rencontre n'a malheureusement pu être publié du fait d'un manque de soutien national.

Ce manque de soutien national m'a surpris car nous avions bien le sentiment de vivre une période exceptionnelle., et contrastait totalement avec notre soutien international. Du côté de l'administration française mis à part la participation il y avait un fonctionnaire très compétent de la DTT qui négociait des accords d'autorisation de transport

Même du côté des chercheurs, l'intérêt n'était pas manifeste car ne correspondant sans doute pas à des critères de rencontres internationales, avec des personnes qui au début avaient du mal à s'exprimer en Anglais, mais se comprenaient très bien entre eux en

Russe, Il y avait certes des francophones mais pas majoritaires.

J'ai donc été étonné car pour moi la difficulté de s'exprimer n'est pas un critère qui devait intervenir, au vu des bouleversements en cours et d'un besoin irrépressible d'observer et de comprendre..

Je ne me rappelle d'ailleurs plus trop si Pierre Perrod, Président du CNT est venu mais je me rappelle par contre que je l'avais fait inviter dans une réunion tenue à Vienne par ICCR sur une recherche sur l'évaluation des politiques (de mémoire TEN-ASSESS). Il avait été très enthousiaste, et à la fin avait demandé aux participants de lui donner des cartes de visites pour les inviter à Paris.

L'OPSTE a en effet été crée par la suite au CNT présidé par Michel Savy, avec plusieurs participants de notre réseau et un objectif plus centré su l'observation des politiques en Europe en général. Ils comprenait aussi des chercheurs liés à l'ENPC, avec bien sûr une représentation des pays qui allaient devenir des nouveaux membres. Donc une opération assez différente dans sa composition et son mode de fonctionnement. Ce qui, je pense a conduit à arrêter Barbizon est le manque de soutien de la Recherche aussi bien de l'INRETS, que du PREDIT ou du moins de deux qui l'animaient. G. Dobias avait été très intéressé par ces initiatives mais ce n'a pas été le cas de ses successeurs. Et du côté du PREDIT, Gérard Brun a monté une initiative de séminaires « Francophones » avec des universitaires Français et ceux qu'il a contacté dans ses prises de contacts dans différents pays. Personnellement je n'étais pas mis au courant

Donc je n'ai pas de réponse à ta question, mais mon sentiment est bien que l'arrêt brutal est venu de la recherche, comme cela a été aussi le cas lorsque j'ai proposé de me consacrer au début des années 2000 sur notre réseau Méditerranéen de chercheurs à partir de Salon (j'y avais des relations universitaires) cela a été tout de suite une fin de non-recevoir, la raison profonde étant sans doute la crainte que je demande des postes, le centre de Lille ne voulant pas de dispersion de la socio-économie. J'ai jamais eu de chances avec la Méditerranée...

Mais avant de finir avec Barbizon qui mériterait un ouvrage (les Hongrois ont fait un petit film et Petreanu a fait forger dans les usines des Carpates une plaque que je ne peux soulever) je voudrais dire deux mots sur l'organisation logistique qui a fait beaucoup sur l'ambiance des réunions. Martine, Odette et Annick. qui avec une seule voiture a assurée de tous les transferts d'aéroports voire de la gare de banlieue proche avec une adresse dont j'ai eu beaucoup de compliment (et sans doute à une vitesse que je ne veux pas connaître) Martine a organisé et rédigé et publié 9 ouvrages. Toutes ces personnes étaient intéressées motivées, ayant vécu cette transition qui au début comme je l'ai dit n'était pas aussi évidente, qu'elle ne l'apparaît avec le recul.: les première année ont été celles d'un recul économique dont nous avons des retours inquiétants sur des risques de retours nationalistes; il ont eu lieu plus tard alors que le retard était en grande partie comblée, ce qui démontre quand même la force d'une culture démocratique qui a survécu à la période soviétique. Sinon sur le plan des langues avec de la bonne volonté, des efforts, une disponibilité permanente

d'une traduction Franco-Anglais simultanée cela n'a plus été un véritable problème; l'exploit d'un traducteur exceptionnel dont la principale motivation était justement de pouvoir vivre cette période?.

Le contenu des ouvrages a beaucoup tourné autour de questions de planification, de concept de corridor mais aussi des voies possible pour la libéralisation d'entreprise qui était demandée alors qu'elle n'étaient pas rentables (hormis pour de petits transporteurs de l'international) Avec les sommes mises à dispositions par l'UE, j'étais convaincu qu'il y avait là une carte à jouer pour réinfléchir une politique des transports en Europe..

Reste ta questions de la participation de pays de l'ex-Yougoslavie: les représentants sont venus de manière plus intermittente de Slovénie, Croatie, puis Serbie sans poser de problème lorsque les pays étaient en guerre: sur ce plan, la discrétion a été plutôt un atout.

Conflits de compétences entre organisations internationales ?

Patrice : J'ai le vague souvenir d'un conflit de compétences alors entre la Commission Européenne et la CEE-ONU, certes provisoire, mais réel sur ces questions. Qu'en est-il?

Christian : Conflit de compétences, je ne crois pas, mais il y avait dans ces organisations la présence de personnes très motivées et impliquées dans ce qu'elles faisaient et ayant le sentiment d'être au centre d'un

bouleversement historique, dont, pratiquement la prise en charge n'était pas clairement définie, au début, sur le plan institutionnel et ceci dans une relative indifférence des États et même de l'UE qui ne savait pas trop comment s'y engager. Indifférence des États à une exception notable près: celle de l'Allemagne, qui avait un conseiller auprès de la direction des transports que nous ne connaissions pas auparavant. Il a assez vite présidé des réunions qui se tenaient dans les PECO, et traitait directement avec les Ministres des transports. Dans le même temps des représentants du Ministère Allemand des transports étaient très présents dans les réunions à Bruxelles et en particulier l'un d'entre eux avec lequel j'ai sympathisé au point d'être invité dans sa famille: nous avons découvert des connaissances communes à l'Université d'Aix La Chapelle où il avait fait ses études. Mais pour le reste le champ pour les initiatives étant assez libre, les Français étant plus focalisés sur les relations avec le Russie et le Pays Baltes. A Bruxelles et souvent au niveau d'organisations internationales, hormis un représentant du PNUD, le discours était assez simpliste expliquant que la nouvelle religion était celle du libéralisme, rimant avec démocratie. On ne voulait pas entendre le mot de planification des transports alors que nous savions tous bien que les financements qui ne manqueraient d'être dégagés devraient bien retomber quelque part et massivement sur les transports: les autorités étaient prises par leur discours libéral et il n'était pas question de financement d'entreprises pouvant distordre des conditions de concurrence. D'où ce sentiment de jouer un rôle important dans ce petit milieu des transports Européens pouvant pousser à mettre son organisation

en avant sans y apporter trop de signification au vu des enjeux. Avec le recul cela apparaît un peu paradoxal, mais même au niveau de la recherche en France il était difficile de mobiliser, sachant que la communication pouvait être difficile en Anglais, langue que les représentants des PECO ont très vite assimilée, Des idées, une liberté, des financements pour les projets,, on ne pouvait demander plus. de.

Patrice : Il y a donc là, à la fin des années 1980, une véritable rupture pratique avec la mise en œuvre d'une modélisation « européenne » dans l'optique des futurs corridors?

Christian : Oui, mais en réalité la philosophie de la méthode pour la mise en place des RTE n'était pas encore arrêtée, alors qu'il fallait mettre en œuvre rapidement la réalisation de nouveaux réseaux dans les PECO, comme extension des RTE.

Deux démarches ont été conduites en parallèle:

- une approche « corridor » des réseaux dans les PECO;
- un travail de recherche pour la construction des RTE, bénéficiant des structures du PCRD.

Ces deux démarches allaient converger en 2013 avec la directive sur les RTE.

Mais, avant de parler de ces changements, il ne faut pas oublier, en arrière-plan, les travaux de la CEE-ONU, qui se développent plus lentement et se sont parfois trouvés un peu à contretemps en ce qui concerne l'ouverture à l'Est. Ils n'en méritent pas moins une attention, ne serait-ce que pour bénéficier des résultats des travaux souvent fastidieux qui étaient produits.

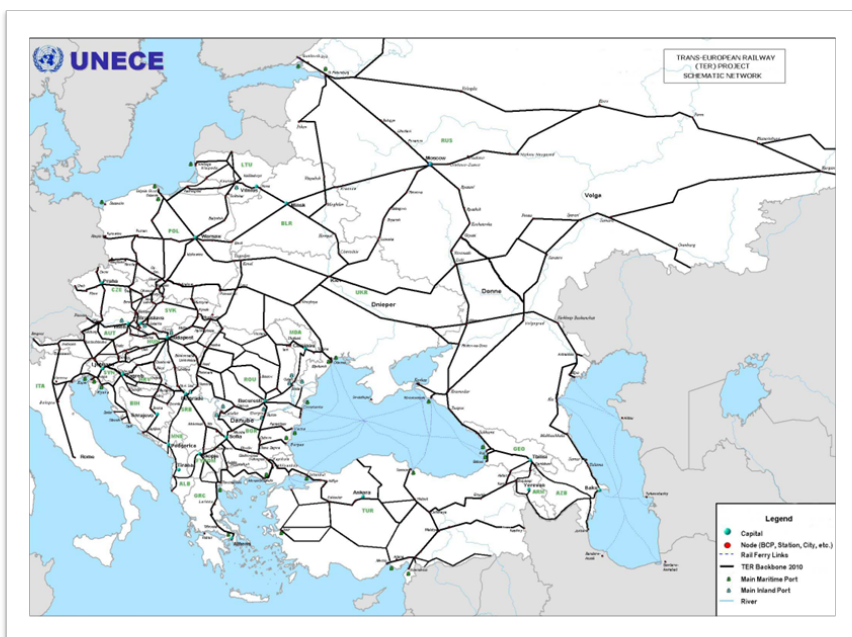
En ce qui concerne la CEE-ONU, la « révolution » était plus interne, puisque sa compétence s'étendait sur l'ensemble de l'Europe, Europe de l'Ouest comme Europe centrale et orientale. Son travail sur les réseaux n'était pas a priori remis en cause, relevant d'un travail d'harmonisation plus technique. Celui sur les grands corridors n'avait pas vraiment nécessité de se prolonger une fois les rapports achevés, même s'il marquait un premier exercice de coopération entre équipes de chercheurs nationales, partant de leur expérience nationale de planification mise en commun.

Le devenir des grands programmes préalables: TEM puis TER

Une autre opération, moins visible et moins connue à l'Ouest mais importante, concernait les grands programmes TEM (Trans-European Motorway) et TER (Trans-European Railway), développés sous l'égide de la CEE-ONU.

Le programme TEM, consacré aux infrastructures routières, fut décidé en 1977. Le programme TER, consacré aux chemins de fer, fut développé un peu plus tard, en 1980. Tous deux avaient donné naissance à des formes de coopération relativement élaborées entre pays d'Europe centrale. La question s'est alors posée de leur suppression, puisqu'ils étaient destinés à favoriser des relations nord-sud en Europe centrale jusqu'à la Grèce et la Turquie, afin de marquer une rupture. Était-ce une rupture dans les échanges avec la Russie? Ces programmes étaient-ils déjà prémonitoires d'une certaine distance vis-à-vis de l'ex-URSS? L'extension vers la Grèce

et la Turquie n'en était-elle pas une preuve, ces deux pays étant membres de l'OTAN? Je n'ai pas d'éléments pour étayer cette remarque, mais le fait est que ces deux corridors, relevant plutôt d'un accord entre pays de la CEE-ONU, ne se suppriment pas aussi vite. C'est d'ailleurs le cas de beaucoup de structures liées à de grands projets, qui ne tiennent parfois plus que grâce à ces structures. Nous connaissons ce phénomène en France. Quoi qu'il en soit, dans ce cas, le projet TEM disposait notamment de bureaux implantés dans plusieurs pays et animait un réseau de relations associant administrations, milieux universitaires et responsables politiques.



Ces structures étaient solidement établies et avaient rendu des services importants pendant toute la période de division de l'Europe. Elles sont devenues moins visibles à l'Ouest et moins mentionnées par l'UE, ce qui ne les a pas empêchées de continuer. Les corridors devenaient alors de

véritables réseaux d'Europe centrale étendus vers l'Est, la mer Noire et la Turquie. Le travail semble approfondi au niveau de l'analyse de la gouvernance du « corridor », montrant donc, de fait, une évolution d'une approche par corridor vers une approche par réseau, par « ramification » des corridors. C'est une évolution « passée sous les radars », dont je m'étonne que l'on ne fasse pas plus référence. Dans ce nouveau contexte, il est clair que les responsables des programmes TEM et TER comprenaient bien que les priorités allaient évoluer et que les équilibres institutionnels eux-mêmes étaient appelés à se transformer.

Les difficultés apparurent surtout lors des réunions préparatoires organisées avant les conférences paneuropéennes et au cours des nombreuses rencontres qui se tinrent dans les pays d'Europe centrale et orientale. Les responsables de TEM et TER étaient conscients que leur approche traditionnelle n'était plus tout à fait dans l'air du temps et que l'accent mis sur les liaisons est-ouest répondait à une dynamique politique extrêmement forte. Dans ces conditions, une opposition frontale aurait probablement été perçue comme un combat d'arrière-garde.

Il n'y eut donc pas, à proprement parler, de revendications ou de contestations de la part des responsables de TEM et TER lors de la conférence de Crète elle-même. Ceux-ci se trouvaient plutôt dans une position d'attente et d'adaptation à une situation nouvelle.

Un expert du PNUD délégué dans la zone envisagea un moment la disparition des anciens dispositifs afin de marquer la rupture avec la période précédente. Une telle évolution ne se produisit pas.

Au contraire, les programmes TEM et TER traversèrent cette période de transition avec beaucoup d'intelligence.

Je ne pense pas que leur maintien fût dû à une quelconque inertie institutionnelle, mais bien à la qualité des travaux accomplis, à la solidité des réseaux de coopération qu'ils avaient su mettre en place et à leur capacité d'adaptation aux nouvelles réalités européennes.

Progressivement, les anciens corridors furent enrichis et transformés pour évoluer vers de véritables réseaux dont je parlais, intégrant aussi bien les relations nord-sud que les nouvelles relations est-ouest. Les équipes se renouvelèrent, les méthodes d'analyse furent approfondies et la qualité des travaux produits permit à ces structures de conserver toute leur utilité dans une Europe profondément transformée et ouverte à l'Est, englobant le tour de la Mer Noire et l'Ukraine.

Avec le recul, on peut penser que les programmes TEM et TER ont réussi leur mutation. Loin de disparaître avec la fin de la division de l'Europe, ils ont su accompagner cette transformation en adaptant leurs analyses et leurs structures à un système d'échanges qui n'était plus organisé autour des contraintes héritées de la période soviétique, mais autour de nouvelles logiques d'intégration européenne et de voisinages aujourd'hui hypothéqués par l'affrontement avec la Russie.

Après cette remarque, on peut dire que le changement d'approche qui a fait l'intérêt de l'application du concept de corridor dans le processus de planification actuel s'est bien produit à l'occasion de la deuxième conférence paneuropéenne de Crète.

L'ouverture de l'Europe à l'Est et la conférence paneuropéenne de Crète

C'est à ce moment-là que l'approche par corridor, qui était jusqu'alors présente dans les travaux de la CEMT allait prendre une forme beaucoup plus concrète. Les bouleversements politiques de la fin des années 1980 et du début des années 1990 imposaient en effet de repenser les relations entre l'Europe occidentale et les pays d'Europe centrale et orientale.

La Conférence européenne des ministres des transports se retrouva naturellement en position d'avant-garde dans cette réflexion, car elle réunissait déjà, bien avant la chute du mur de Berlin, des pays appartenant aux deux ensembles européens. Les contacts existaient, les échanges d'informations étaient réguliers et les travaux du groupe « Tendances du transport international et besoins en infrastructures » avaient permis d'accumuler une connaissance assez approfondie des flux et des infrastructures.

Lorsque se préparèrent les conférences paneuropéennes des transports, et plus particulièrement celle de Crète, l'idée de grands corridors était donc déjà présente dans les esprits. Elle n'était pas encore véritablement formalisée, mais elle résultait d'une longue accumulation de travaux, d'expériences et de réflexions conduits aussi bien au sein de la CEE-ONU que de la CEMT.

C'est dans ce contexte que le groupe « Tendances du transport international et besoins en infrastructures », fut amené à apporter une contribution qui allait jouer un

rôle important dans la définition des futurs corridors paneuropéens.

Les dix corridors paneuropéens: une proposition élaborée dans l'urgence

Patrice : On en arrive finalement, après plusieurs décennies, à la définition des fameux corridors que certains appellent les neuf « corridors paneuropéens » ou aussi les « corridors de Crète ». La conférence vient après celle de Prague en 1991. J'imagine donc que c'est le premier acte important manifestant la volonté d'une planification « intégrée ». Cela change-t-il quelque chose? Est-ce qu'à ce moment cet acte a une dimension politique forte? Quel soutien as-tu du gouvernement français?

Christian: C'est en effet dans ce contexte particulièrement complexe que fut préparée la contribution de la Conférence européenne des ministres des transports à la deuxième conférence paneuropéenne des transports, qui devait se tenir en Crète.

Le groupe « Tendances du transport international et besoins en infrastructures » disposait déjà d'un travail important. Pendant plus de deux ans, nous avons analysé, dans un vaste espace couvrant l'Europe occidentale et les PECO, l'évolution des échanges internationaux, étudié les besoins d'infrastructures et accumulé une connaissance assez approfondie des flux européens. Cette expérience allait se révéler capitale.

Au sein de la CEMT, il était évident que les nouvelles infrastructures européennes ne pouvaient plus être pensées uniquement à partir des réseaux nationaux. L'ouverture à l'Est rendait nécessaire une nouvelle représentation de l'espace européen, et en particulier des PECO, espace sur lequel les possibilités d'initiative étaient plus ouvertes..

Cette prise de conscience fut brusquement accélérée par la détermination du ministre néerlandais des transports, qui exerçait alors la présidence de la CEMT. Elle souhaitait que la prochaine conférence paneuropéenne puisse déboucher sur des propositions précises; de structuration de cet espace par des infrastructures et ce de manière suffisamment marquante pour frapper les responsables politiques.

Cette volonté, exprimée avec beaucoup d'énergie, suscita au départ certaines inquiétudes. Nous redoutions qu'une initiative trop rapide ne conduise à des propositions insuffisamment préparées ou ne tienne pas suffisamment compte des équilibres particulièrement délicats de cette période.

Mais, en réalité, les travaux réalisés au sein du groupe TTI, des monographies réalisées par pays et validées par ces pays, nous avaient déjà conduits à identifier les principaux axes de circulation en Europe centrale et orientale.. L'idée de corridor n'était pas encore véritablement formalisée, mais elle était présente dans nos réflexions depuis longtemps.

Au sein d'un petit groupe formé par le secrétariat de la CEMT, avec Alain Rathery, et par des membres du groupe que je présidais, le TTI, nous avons alors entrepris de donner une forme plus synthétique et

cohérente à ces travaux, en termes de morphologie des corridors et des réseaux.

Plus précisément l'enchaînement s'est fait de la manière suivante: dès la session ministérielle de la CEMT tenue à Noordwijk (Pays Bas) en mai 1993, les ministres avaient adopté une résolution demandant de préciser ce qui était alors appelé les liens prioritaires (Priority Links), c'est-à-dire les liaisons prioritaires, devenus très vite corridors dans la terminologie, à développer dans une approche multimodale.

Cette résolution allait au-delà de la simple identification des liaisons prioritaires. Elle demandait également l'élaboration d'un document définissant les critères auxquels devaient répondre les futurs corridors prioritaires dans un contexte paneuropéen. Cela montre que, dès 1993, la CEMT était déjà engagée très concrètement dans la mise en œuvre du concept de corridor.

Le rapport élaboré en réponse à cette décision détaillait les principales caractéristiques que devaient satisfaire les corridors prioritaires et traitait dans une deuxième partie des questions de financement.. Il portait notamment sur les caractéristiques techniques des infrastructures, les exigences environnementales, la qualité de service, l'acceptabilité par le public, l'efficacité financière, la faisabilité des projets ainsi que leur rentabilité socio-économique. L'objectif était clairement de ne pas perdre de temps dans la mise en œuvre de ces corridors et de disposer rapidement d'un cadre méthodologique commun.

Ce rapport fut préparé par le Secrétariat général de la CEMT en liaison étroite avec le président du groupe TTI, fonction que j'occupais, assisté de G. Chatelus, et

bénéficiant de contributions des pays membres. Bien que la décision ministérielle remonte à mai 1993 et que les orientations aient été confirmées lors de la Conférence paneuropéenne de Crète en 1994, le rapport sur les critères fut publié dès 1995. Cette succession très rapide des événements témoigne de la volonté de la CEMT de transformer sans délai une orientation politique en un dispositif opérationnel.

La chronologie est ainsi particulièrement révélatrice :

Cette dynamique a incontestablement créé une véritable émulation. Elle a conduit l'Union européenne à s'engager, elle aussi, très rapidement dans cette démarche des corridors paneuropéens, faisant de la Conférence de Crète un moment charnière de la politique européenne des réseaux de transport.

La carte des dix corridors présentée en Crète n'était donc nullement le résultat d'une construction abstraite. Elle reposait sur une connaissance accumulée depuis plusieurs années des échanges internationaux, des caractéristiques des réseaux ainsi que d'une conscience des principales tensions politiques qui traversaient alors le continent.

Les considérations géopolitiques ne pouvait pas être ignorées lorsque l'on se lance dans un exercice périlleux de cartographie.

La Tchécoslovaquie se trouvait, par exemple à la veille d'une division en deux États distincts qu'il fallait anticiper et la guerre avait commencé en Yougoslavie..

Les questions relatives aux États baltes et à leurs liaisons avec la Pologne, la Finlande et le cœur de

L'Europe occidentale étaient également particulièrement délicates. Il fallait prendre en considération les relations avec la Russie et les équilibres encore instables hérités de la disparition récente de l'Union soviétique, Russie qui s'apprêtait à entrer dans la CEMT.

La difficulté la plus sérieuse apparut toutefois à propos d'un corridor reliant la mer Noire à l'Adriatique. Dans sa conception initiale, celui-ci traversait la Bulgarie, l'Albanie et la Macédoine.

La Grèce manifesta immédiatement une opposition très ferme à cette proposition. Depuis plusieurs années, elle. développait, avec l'appui financier important de la Communauté européenne, le grand axe reliant Igoumenitsa à Thessalonique. Cet axe constituait pour elle un instrument majeur d'aménagement du territoire et d'intégration économique de sa partie septentrionale.

Les réactions grecques furent si vives que, pendant un certain temps, la perspective même de la conférence sembla menacée. Il fallut beaucoup de discussions et de compromis pour parvenir à une solution acceptable, sans pour autant renoncer, ce qui aurait ouvert le débat à trop de contestations..

Quant à la participation de la France dont tu me parlais, je dois dire que je ne l'ai pas particulièrement remarquée ce qui me laissait toute latitude pour agir comme représentant du groupe et non comme Français. Cela m'étonnait et j'avais le sentiment que la France s'intéressait plus à la Russie voire aux Etats Baltes. Manifestement la présence que l'on sentait le plus de la part de pays de l'OUEST était celle de l'Allemagne. Et lorsqu'à Prague on me parlait pour SKODA se l'intérêt d'une association avec RENAULT,, ce n'est tout juste si l'on ne m'a pas rigolé au nez à Paris. Sans doute ils

étaient au déjà courant de l'intérêt de Volkswagen ou n'y voyaient pas d'intérêt; je ne me suis pas appesanti sur ce sujet qui ne relevait pas de ma compétence, constatant que au moins dans mon domaine de la socio économie des transports je devaisCo être un des rares Français dans les consortium qui n'ont manqué d'être engagés sur l'ouverture à l'EST.

Patrice : J'ai souvenir aussi des difficultés de tracé entre la Roumanie et la Bulgarie, le pont de l'Amitié étant un souvenir ancien de ce qui n'était pas « évident » au sortir du bloc soviétique.

Christian : Tout à fait, l'histoire avait laissé des marques que l'on ne peut oublier si vite que cela et, malgré ces difficultés, les participants sont finalement parvenus à élaborer une proposition comportant dix grands corridors paneuropéens. Cette proposition a été validée à la conférence de Crète.

Avec le recul, il apparaît clairement que ces corridors n'étaient pas apparus soudainement. Ils représentaient plutôt l'aboutissement d'une longue maturation, nourrie par les travaux de la CEE-ONU, de la CEMT et d'équipes de recherche européennes.

Ils traduisaient également un changement profond de perspective. Pendant plusieurs décennies, les infrastructures européennes avaient été pensées essentiellement selon des logiques nord-sud ou à partir des réseaux nationaux. L'ouverture de l'Europe centrale et orientale imposait désormais une vision beaucoup plus largement orientée selon les relations est-ouest.

Cette nouvelle représentation du continent répondait avant tout à une évolution brutale (deux ans pour que la

réorientation s'effectue) et profonde des échanges et des équilibres économiques européens. Elle constituait l'une des premières traductions concrètes du rapprochement entre les deux parties du continent.

L'adoption des dix corridors paneuropéens devait ainsi marquer une étape décisive dans l'histoire des transports européens.

Mais une autre question allait bientôt apparaître: celle de la responsabilité institutionnelle de cette nouvelle approche et, plus largement, celle de la paternité même de la notion de corridor. Les discussions qui suivirent allaient parfois se révéler plus délicates encore que celles qui avaient précédé la conférence de Crète elle-même.

La carte ci-dessous montre les 9 corridors de Crète (parfois ramifiés) qui forment un réseau. Cette deuxième carte montre comment on est passé en quelques années de la définition de corridors à un réseau pour l'Europe Centrale et Orientale.



L'hypothèque de la guerre en Yougoslavie

Patrice : Finalement, on parlait en Crète de neuf corridors et tu parles souvent de dix. Que s'est-il passé?

Christian : Le dixième est celui qui traversait l'ex-Yougoslavie du nord au sud, et qui a été traité un peu plus tard suivant une méthode différente.

Une fois adoptée la définition des dix corridors paneuropéens et leurs grands itinéraires, une nouvelle phase de travail put s'engager. Il ne s'agissait plus de définir les grands axes, mais de les faire vivre et de les traduire dans des programmes d'études, de coopération et, à terme, d'investissements.

L'hypothèque de la guerre dans l'ex-Yougoslavie restait néanmoins une question qui ne pouvait se résoudre facilement et elle a donné lieu à une coopération entre la CEMT et l'UE. Cette période donna lieu à des travaux sur les réseaux de transport des pays issus de l'ex-Yougoslavie, Et si l'approche par corridor restait naturellement présente, les réflexions conduites sur le corridor X, qui traverse la péninsule balkanique du nord au sud, amenèrent rapidement à dépasser la seule logique des corridors pour y introduire une approche plus large en termes de réseaux.

Patrice : Il me semble utile, à ce stade, de parler un peu de l'ex-Yougoslavie. Les conflits durèrent pratiquement dix ans: dix jours de conflit en Slovénie en 1991, l'indépendance de la Croatie avec des combats entre

1991 et 1995, la Bosnie, le Kosovo en 1998-1999, sans compter les foyers de tension jusqu'en 2001. Et je me souviens du bombardement par l'OTAN des ponts de Novi Sad en avril 1999, dont on savait qu'ils empêchaient — parce que trop bas — une circulation fluide sur le Danube. Au total, la réunion de Crète et ses suites se situent au beau milieu d'une période de guerre dans les Balkans. Comment cela a-t-il été pris en compte dans ces travaux et influé sur le travail et les orientations politiques?

Christian: Dans l'approche par corridor, ce contexte de guerre se traduisait par la question suivante: que faire avec le corridor X? Un sujet qui a d'ailleurs été l'occasion d'une thèse pour notre camarade Vesselin Siarov, qui connaissait bien toute la zone pour l'avoir longtemps parcourue. Tout cela pour dire que nous disposions, sur la zone, d'une excellente information sur les transports et les caractéristiques d'infrastructure, Vesselin étant rompu aux questions de traitement informatique de données géographiques.

La réponse est que ce problème du corridor X n'a pas été traité comme les autres. L'UE, la CEMT avec la BEI, et la participation d'un représentant du Ministère des transports Allemand ont constitué un petit comité dans lequel j'ai joué un rôle d'AMO pour la CEMT pour traiter du problème plus général des infrastructures et de leur aménagement dans les pays de l'ex-Yougoslavie. représentant Une étude importante fut ainsi engagée, le petit comité jouant un rôle de comité Directeur de l'étude (étude TIRS, Transport Infrastructure Regional Study en 2.000-2002). Nous savions bien que l'on ne pourrions lancer une coopération sur le fonctionnement

du corridor et nous avons alors procédé de manière plus formelle au vu de données de populations, d'implantation des villes et d'infrastructures existantes ou pouvant être développées. pour proposer un réseau de base fonctionnel respectant autant que possible les fonctions des principales villes dans leur rôle économique et administratif. Les capitales en étaient les nœuds principaux. Le problème était pris au sérieux par les participants conscients des enjeux, ce qui me plaça parfois dans une situation délicate. J'étais conduit à défendre des positions de la CEMT dans des discussions où la Commission européenne faisait naturellement valoir ses prérogatives, alors même qu'il m'arrivait parallèlement de travailler directement pour l'Union européenne sur d'autres programmes de recherche consacrés aux réseaux européens.

Le maintien discret des programmes TEM et TER qui ont su évoluer

Toutefois, une autre question, plus discrète mais importante, concernait les programmes TEM (Trans-European Motorway) et TER (Trans-European Railway), développés sous l'égide de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies.

Ces programmes étaient solidement implantés dans les pays d'Europe centrale et orientale. Ils avaient donné naissance à des réseaux de coopération particulièrement actifs, associant administrations, milieux universitaires et responsables politiques. Leurs

orientations correspondaient toutefois principalement à des relations nord-sud, alors que les nouvelles priorités privilégiaient désormais les relations est-ouest. Et on peut encore se demander si les personnes impliquées dans ces programmes n'ont pas exercé une certaine influence lors de la Conférence, mais probablement pas pour la contrecarrer.:

Comme nous l'avons vu, les tensions apparurent essentiellement lors des réunions préparatoires organisées avant les conférences paneuropéennes. Les responsables des programmes TEM et TER comprenaient parfaitement que les nouvelles orientations correspondaient à une dynamique politique puissante et qu'une opposition frontale aurait été perçue comme un combat d'arrière-garde.

Il n'y eut donc pas de véritable affrontement lors de la conférence de Crète elle-même. Bien au contraire, les responsables de ces programmes firent preuve d'une remarquable capacité d'adaptation. Grâce à la qualité des équipes en place et à la solidité des réseaux constitués depuis de nombreuses années, les anciens corridors furent progressivement transformés en véritables réseaux intégrant aussi bien les relations nord-sud que les nouvelles relations est-ouest.

Cette évolution témoigne d'ailleurs d'une certaine continuité dans les politiques européennes de transport. Les changements les plus profonds ne se traduisent pas nécessairement par la disparition des structures antérieures, mais plus souvent par leur adaptation progressive à de nouvelles réalités.

Une fois les grands corridors définis et leurs principaux itinéraires arrêtés, une nouvelle étape s'ouvrit naturellement. Il apparaissait clairement que les travaux

d'approfondissement devaient désormais être conduits principalement dans le cadre de l'Union européenne.

Il ne s'agissait nullement d'une bataille de paternité.

La Conférence européenne des ministres des transports savait parfaitement que l'Union Européenne disposait dorénavant d'une légitimité particulière dans la conduite des relations avec les pays d'Europe centrale et orientale et dans la préparation de leur intégration future.

Une forme de transmission progressive des responsabilités s'opéra ainsi entre la CEMT et l'Union européenne. La première conservait son accès direct aux ministres des transports et sa capacité d'initiative, tandis que la seconde prenait naturellement en charge les grands programmes d'études et de coopération.

De la CEMT à l'Union européenne: une transmission progressive des responsabilités

Il était assez clair, pour les responsables de la Conférence européenne des ministres des transports, que cette nouvelle étape devait être conduite principalement dans le cadre de l'Union européenne. Il ne s'agissait pas véritablement d'une concurrence institutionnelle ni d'un débat sur la paternité des corridors. La CEMT savait parfaitement qu'en matière de relations extérieures et d'intégration des pays d'Europe centrale et orientale, l'Union européenne disposait de responsabilités et d'une légitimité particulière.

Cette évolution n'avait d'ailleurs rien d'exceptionnel. On la retrouvera plus tard dans d'autres domaines, lorsque l'Union européenne sera conduite à représenter l'ensemble des pays européens dans différents processus internationaux, quitte ensuite à s'appuyer sur les États membres eux-mêmes pour mettre en œuvre certaines initiatives.

La CEMT n'en conservait pas moins une influence importante. Son accès direct aux ministres des transports lui conférait toujours un rôle particulier et sa capacité d'initiative demeurait considérable. Mais il apparaissait clairement que les grands programmes d'études et de coopération allaient désormais être conduits principalement dans le cadre de l'Union européenne.

Une forme de collaboration s'établit ainsi progressivement entre les deux institutions, sans

véritable rupture, chacune apportant ses compétences propres.

Transition et incertitudes

Au-delà des aspects institutionnels, il faut également rappeler que les années 1990 furent une période de transition dont l'issue n'était nullement évidente.

Avec le recul, on peut considérer que cette période a finalement été remarquablement bien maîtrisée. Les pays d'Europe centrale et orientale réussirent progressivement leur intégration dans l'Union européenne, tandis que les infrastructures de transport jouèrent un rôle essentiel dans cette réunification économique et politique du continent. Ceci est d'autant plus vrai que les premières années de la transition furent des années difficiles.

Les années 1990 furent, plus généralement, une période de transition dont l'issue n'était nullement évidente. Les premières années de l'ouverture à l'Est furent marquées par des difficultés économiques importantes et, dans plusieurs pays d'Europe centrale, les reculs du produit intérieur brut firent naître des interrogations sur les perspectives d'intégration.

Avec le recul, on mesure cependant combien ces inquiétudes furent surmontées. Beaucoup de ces pays avaient conservé des réflexes démocratiques solides et

ne se laissèrent pas entraîner dans des attitudes de rejet vis-à-vis de l'Europe occidentale.

À partir de 1994-1995, la situation évolua rapidement. Une nouvelle période d'optimisme s'installa, portée par la reprise économique et par les soutiens considérables apportés par l'Union européenne, notamment dans le domaine des infrastructures de transport.

Une vigilance marquée de l'Allemagne

Après quelques années d'incertitude, la situation évolua rapidement et, à partir de 1994-1995, un climat beaucoup plus favorable se développa. La croissance économique reprit, les échanges se multiplièrent et l'intégration européenne retrouva une dynamique particulièrement forte.

Les infrastructures de transport jouèrent un rôle essentiel dans ce mouvement. Les soutiens financiers et techniques apportés par l'Union européenne contribuèrent puissamment à accompagner cette transformation.

Au cours de cette période, la présence allemande apparaissait particulièrement forte. Cela tenait naturellement à la réunification allemande, bien que cette question ne dépende que de l'Allemagne, mais aussi au fait que l'Allemagne considérait l'ouverture à l'Est comme un enjeu stratégique majeur.

Il était d'ailleurs relativement rare de voir le ministère fédéral des transports s'impliquer aussi directement dans les travaux techniques. Pourtant, sur ces questions, les responsables allemands se mobilisèrent fortement et participèrent de manière très active aux

réunions de la CEMT et aux travaux conduits avec la Commission européenne.

J'eus moi-même l'occasion de développer des relations personnelles avec certains de ces responsables allemands. L'un d'entre eux avait étudié dans une université avec laquelle je collaborais dans le cadre des travaux de la CEE-ONU. Cette circonstance favorisa des relations de confiance et d'estime mutuelle, même si nos points de vue n'étaient pas toujours identiques.

Cette présence allemande était également perceptible lors des nombreuses réunions organisées dans les pays d'Europe centrale et orientale. Il n'était pas rare de constater qu'un conseiller allemand de l'Union européenne, doté d'une forte personnalité et d'une grande expérience, jouait dans les faits un rôle déterminant dans la conduite des discussions. Elle a aussi certainement joué dans la décision de créer un centre d'évaluation TINA à Vienne.

Avec le recul, cette période apparaît surtout comme une phase de transition particulièrement complexe, au cours de laquelle les dimensions politiques, institutionnelles et géopolitiques occupaient encore une place prépondérante.

L'Union européenne affirma progressivement son autorité sur ces questions, avec l'appui particulièrement actif de l'administration allemande, qui considérait l'ouverture vers l'Est comme une priorité majeure.

Toutefois, à ce stade, les corridors demeuraient encore essentiellement des instruments pratiques destinés à organiser l'ouverture du continent et à orienter les investissements. L'évolution qui allait progressivement

conduire de cette approche pragmatique vers un véritable concept de corridor restait encore à accomplir. C'est cette seconde étape, plus technique et plus méthodologique, qui sera abordée dans les chapitres suivants. Elle montrera comment les réflexions sur les flux, les modèles, les réseaux, la gouvernance, la logistique et les nouvelles technologies ont progressivement enrichi une notion qui, à l'origine, relevait davantage de la pratique que de la théorie.

Dans ce contexte on parlait assez peu en dehors de l'Allemagne de ce qui se passait après le pari du chancelier Kohl de la parité entre mark de l'Ouest et de l'Est. Il y avait là une expérience différente que celle vécue dans les PECO avec un apport de pouvoir d'achat sans précédent en Allemagne de l'Est, sans que pour autant le rachat d'usines Allemandes de l'Est attire beaucoup de repreneurs. Ces usines qui avaient une bonne réputation dans tout le bloc communiste et un savoir faire des ouvrier fermaient entraînant le chômage et une migration vers l'Ouest de l'Allemagne. Une situation en définitive assez mal vécue pour beaucoup d'Allemands de l'Est qui se sentaient déclassés l'activité industrielles ne reprenant qu'avec la construction de nouvelles entreprises modernes que le gouvernement encourageait. Nous suivions aussi à Barbizon cette période de transition de l'Allemagne de l'Est cherchant un peu partout si l'on trouvait des situations analogue à cette période de transition et nous trouvions peu d'espoir que des financement privés internationaux viennent 'y investir. Nos participants Allemands et notamment de IWW avec Werner Rothengatter,

économiste connu en Allemagne. Nous tenais informé sur ce suivi de transition qui se démarquait de autres.

Patrice : Il est assez clair que les travaux engagés lors de la préparation de l'élargissement de l'Union ont largement bénéficié de ce qui avait été fait à la CEE-ONU, et des avancées de ton groupe de la CEMT prolongées par des travaux menés pour le compte de la Commission européenne. La page n'était pas blanche, les méthodes éprouvées et réfléchies, et les enjeux étaient perceptibles: il fallait réussir l'intégration et la fameuse convergence de nos économies. Et on comprend que les Allemands, puissance réunifiée et centrale, avaient un intérêt particulier à la réussite de l'entreprise. Mais comment, au-delà, allait-on faire prospérer cette approche en termes de corridors au niveau de l'Union?

Le temps des fonds de cohésion et des infrastructures

Christian : L'expérience des corridors paneuropéens avait montré toute son efficacité dans l'accompagnement de l'ouverture de l'Europe centrale et orientale. Une grande partie du dynamisme économique observé dans ces pays fut liée à l'attention portée aux transports, à leur organisation et à leur exploitation.

Cette orientation n'était pas fortuite. Les politiques de privatisation rencontraient rapidement leurs limites,

beaucoup d'équipements industriels hérités de l'économie planifiée se révélant peu compétitifs. Dans le même temps, l'Union européenne, au nom de la solidarité avec les pays d'Europe centrale, était prête à mobiliser d'importants fonds de cohésion.

Or le soutien direct aux entreprises posait inévitablement la question du respect des règles de concurrence et des principes du marché. Dans un contexte où la Commission européenne défendait une vision particulièrement libérale de l'économie, et où toute référence à la planification rappelait encore trop fortement les pratiques de l'ancien système soviétique, les infrastructures de transport apparurent comme un domaine privilégié d'intervention.

Ainsi, sans remettre en cause les principes du marché, l'Union européenne put concentrer une partie importante de ses soutiens sur les infrastructures et sur les systèmes de transport. Cette politique devait se révéler particulièrement fécond.

Le maintien d'une influence de la CEMT jusqu'au début des années 2000.

Une fois adoptée la définition des dix corridors paneuropéens et leurs grands itinéraires, une nouvelle phase de travail put s'engager. Il ne s'agissait plus de définir les grands axes, mais de les faire vivre et de les traduire dans des programmes d'études, de coopération et, à terme, d'investissements.

Il était assez clair, pour les responsables de la Conférence européenne des ministres des transports,

que cette nouvelle étape devait être conduite principalement dans le cadre de l'Union européenne. Il ne s'agissait pas véritablement d'une concurrence institutionnelle ni d'un débat sur la paternité des corridors. La CEMT savait parfaitement qu'en matière de relations extérieures et d'intégration des pays d'Europe centrale et orientale, l'Union européenne disposait de responsabilités et d'une légitimité particulières.

Cette évolution n'avait d'ailleurs rien d'exceptionnel. On la retrouvera plus tard dans d'autres domaines, lorsque l'Union européenne sera conduite à représenter l'ensemble des pays européens dans différents processus internationaux, quitte ensuite à s'appuyer sur les États membres eux-mêmes pour mettre en œuvre certaines initiatives.

Une forme de collaboration s'établit ainsi progressivement entre les deux institutions, sans véritable rupture, chacune apportant ses compétences propres.

Les succès de la planification des infrastructures dans les PECO.

Rappelons rapidement le contexte avec la séparation prochaine de la Tchécoslovaquie qui obligeait à une grande prudence dans le choix des tracés. Les questions relatives aux États baltes et à leurs relations avec la Russie étaient également particulièrement sensibles. Enfin, la Grèce manifesta une opposition très ferme au corridor reliant la mer Noire à l'Adriatique, dans la mesure où celui-ci risquait d'entrer en concurrence avec l'axe Igoumenitza-Thessalonique, que ce pays développait depuis plusieurs années avec le soutien financier de la Communauté européenne.

Ces difficultés furent surmontées et les dix corridors paneuropéens purent être proposés. Toutefois, une autre question, plus discrète mais importante, concernait les programmes TEM (Trans-European Motorway) et TER (Trans-European Railway), développés sous l'égide de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies. Ces programmes étaient solidement implantés dans les pays d'Europe centrale et orientale. Ils avaient donné naissance à des réseaux de coopération particulièrement actifs, associant administrations, milieux universitaires et responsables politiques. Leurs orientations correspondaient toutefois principalement à des relations nord-sud, alors que les nouvelles priorités privilégiaient désormais les relations est-ouest.

Les tensions apparurent essentiellement lors des réunions préparatoires organisées avant les conférences paneuropéennes. Les responsables des programmes TEM

et TER comprenaient parfaitement que les nouvelles orientations correspondaient à une dynamique politique puissante et qu'une opposition frontale aurait été perçue comme un combat d'arrière-garde.

Il n'y eut donc pas de véritable affrontement lors de la conférence de Crète elle-même. Bien au contraire, les responsables de ces programmes firent preuve d'une remarquable capacité d'adaptation. Grâce à la qualité des équipes en place et à la solidité des réseaux constitués depuis de nombreuses années, les anciens corridors furent progressivement transformés en véritables réseaux intégrant aussi bien les relations nord-sud que les nouvelles relations est-ouest.

Continuité et coopération

Cette évolution témoigne d'ailleurs d'une certaine continuité dans les politiques européennes de transport. Les changements les plus profonds ne se traduisent pas nécessairement par la disparition des structures antérieures, mais plus souvent par leur adaptation progressive à de nouvelles réalités.

Une fois les grands corridors définis et leurs principaux itinéraires arrêtés, une nouvelle étape s'ouvrit naturellement. Il apparaissait clairement que les travaux d'approfondissement devaient désormais être conduits principalement dans le cadre de l'Union européenne.

La CEMT conservait son accès direct aux ministres des transports et sa capacité d'initiative, tandis que l'UE prenait naturellement en charge les grands programmes d'études et de coopération.

Cette collaboration se manifesta notamment à propos des réseaux de transport de l'ex-Yougoslavie, dans une période particulièrement difficile.

Les réflexions engagées autour du corridor X, qui traverse la péninsule balkanique du nord au sud, conduisirent rapidement à dépasser la seule logique des corridors pour revenir à une approche plus large en termes de réseaux de desserte.

Pour ma part, j'eus l'occasion d'intervenir comme assistant à maîtrise d'ouvrage pour le compte de la CEMT dans certains de ces travaux. Cette position me plaça parfois dans une situation délicate, puisque j'étais amené à représenter la CEMT dans des discussions où la Commission européenne faisait valoir ses prérogatives, alors même qu'il m'arrivait de travailler directement pour celle-ci sur d'autres programmes de recherche consacrés aux réseaux européens.

Les années 1990 furent, plus généralement, une période de transition dont l'issue n'était nullement évidente. Les premières années de l'ouverture à l'Est furent marquées par des difficultés économiques importantes et, dans plusieurs pays d'Europe centrale, les reculs du produit intérieur brut firent naître des interrogations sur les perspectives d'intégration.

Avec le recul, on mesure cependant combien ces inquiétudes furent surmontées. Beaucoup de ces pays avaient conservé des réflexes démocratiques solides et ne se laissèrent pas entraîner dans des attitudes de rejet vis-à-vis de l'Europe occidentale.

À partir de 1994-1995, la situation évolua rapidement. Une nouvelle période d'optimisme s'installa, portée par la reprise économique et par les soutiens considérables

apportés par l'Union européenne, notamment dans le domaine des infrastructures de transport.

Au cours de cette période, le ministère fédéral des transports s'impliqua directement dans les travaux, ce qui demeurerait relativement exceptionnel. L'Allemagne considérait en effet l'ouverture vers l'Est comme un enjeu stratégique majeur et entendait veiller à ce que ce processus ne s'enlise pas.

Dans les pays d'Europe centrale et orientale, il n'était pas rare de constater qu'un conseiller allemand de l'Union européenne, jouait dans les faits un rôle déterminant dans la conduite des discussions.

Il s'agit là d'impressions personnelles, nées de nombreux contacts et d'une fréquentation régulière de ces réunions. Mais elles traduisent assez bien le climat de cette période, où l'enthousiasme suscité par l'ouverture à l'Est s'accompagnait encore de rapports de force et d'influences très marqués.

Avec le recul, cette période apparaît surtout comme une phase de transition particulièrement complexe, au cours de laquelle les dimensions politiques, institutionnelles et géopolitiques occupaient encore une place prépondérante. L'Union européenne affirma progressivement son autorité sur ces questions, avec l'appui particulièrement actif de l'administration allemande, qui considérait l'ouverture vers l'Est comme une priorité majeure.

Toutefois, à ce stade, les corridors demeuraient encore essentiellement des instruments pratiques destinés à organiser l'ouverture du continent et à orienter les investissements. L'évolution qui allait progressivement conduire de cette approche pragmatique vers un véritable concept de corridor restait encore à accomplir.

C'est cette seconde étape, plus technique et plus méthodologique, qui sera abordée dans les chapitres suivants. Elle montrera comment les réflexions sur les flux, les modèles, les réseaux, la gouvernance, la logistique et les nouvelles technologies ont progressivement enrichi une notion qui, à l'origine, relevait davantage de la pratique que de la théorie.

Le passage assez rapide d'une approche par corridor à un exercice parallèle d'évaluation homogène dans le cadre de TINA, sans trop tarder est certainement aussi une explication de la réussite.

Les conférences Pan Européenne avaient pour ambition d'associer les pays du voisinage, et donc de prolonger les RTE à la fois en direction de l'Est et la Russie en direction des pays Méditerranéens qui étaient invités à ces conférences. La commissaire De Palacio s'y est beaucoup impliquée. Et une fois le processus de Paix engagé la question s'est posée de savoir s'il était possible de structurer les nouvelles relations des 4 pays du Moyen Orient concernés autour de corridors. Ces corridors devaient s'insérer dans les premières tentatives de définir des corridors Méditerranéen (projet « Corrimed, » de l'UE coordonné par l'INRETS) travaux Il était prévu que cette définition des corridors dans la zone seraient présentés lors la prochaine conférence Pan Européenne d'Helsinki, après avoir été approuvés par les 4 Ministères des Transports.

Une programmation par corridors dans le cadre du processus de Paix au Moyen Orient

Le processus de Paix s'est engagé dans la même période et il était convenu qu'il devait être aussi l'objet d'une définition de corridors pour la Paix dans la zone recouvrant les 4 pays, Egypte, Autorité Palestinienne, Israel et Jordanie.

Dans le cadre du processus de Paix, l'Union Européenne représentait l'ensemble des pays Européens entre lesquels des domaine d'intervention avait été précisé. La France s'était vu attribuer le domaine du transport avec le nom sympathique de « Shepard » qui veut dire « berger », mais je ne sais plus pour quelle raison ce qualificatif avait été choisi. Ce travail est alors revenu au Dest de l'INRETS, impliqué dans les projets Méditerranéens de transport depuis le début du processus de Barcelone, avant les accords d'Oslo. J'ai alors dirigé une petite équipe avec Gauthier Chatelus du Dest et un jeune ingénieur du Ministère (M Chouareff) qui a été mis en poste à Aman durant environ 2 ans: Aman était le lieu où s'est installé un bureau de ce projet transport financé par l'UE, qui fonctionnait avec un comité de direction auquel les représentants transport des 4 pays concernés, Egypte, Israel, Jordanie et Autorité Palestinienne.

En effet un certain nombre de besoins en transport, équipements et infrastructure s'exprimaient dans l'urgence de la part de ces partenaires et nous avons convenus que pour définir des priorités il fallait se définir un cadre commun d'analyse qui nous aiderait aussi à mieux

apprécier l'impact, ou évaluation pour utiliser ce mot, des actions à réaliser et donc de mieux les hiérarchiser.

Une fois ces grandes lignes acceptées avec des délais assez courts pour ne pas se perdre dans des discussions nous avons proposé une méthode d'une programmation de projets, par « corridor » décrit dans le schéma ci-après. Cela consistait à définir en commun des scénarios pour des schémas directeurs d'infrastructures et une facilitation des échanges, facilitation administrative mais aussi physique avec des passages par des points nodaux ou plates formes logistiques lors de franchissements de frontière.

Pour notre part, il fallait constituer un certain nombre d'outils au préalable qui étaient des bases de données socioéconomiques et de flux, ainsi que d'un travail de géocodage pour les infrastructures et le repérage de projets (sur ce point nous avons eu le soutien d'un ingénieur de CETE d'Aix): l'ensemble de la petite équipe connaissait assez bien la région et maîtrisait les langues nécessaires, Anglais, Français, Arabe, ne serait-ce que pour accéder aux dossiers nationaux. Les réunions se tenaient en Anglais.

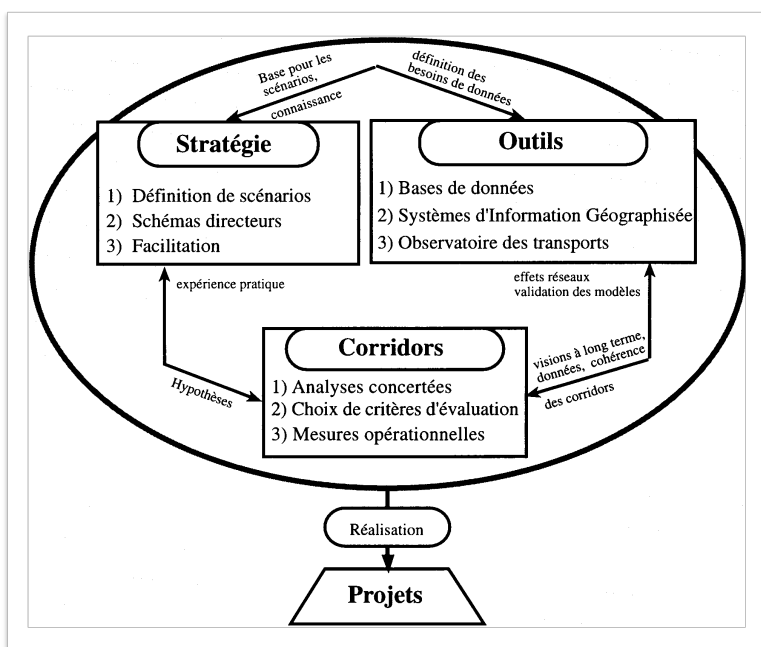
Les projets et demandes de financement attendant ont pu alors être recueillis et structurés par les pays en cohérence avec cette perspective méthodologique.

Pour définir les corridors un accord est alors intervenu au vu des données de structuration des échanges et de l'histoire de la circulation des marchandises et des voyageurs dans la zone avec le choix de 4 corridors et le principe que chaque pays coordonnait les travaux d'un corridor dans lequel il pensait avoir les intérêts les plus importants: ce travail avait été le fait de concertations

préalables, chaque corridor devant concerner au moins 2 pays.

Ce travail préliminaire ne fut pas aussi compliqué que prévu, la Jordanie voulant garder un rôle historique entre Mer Rouge et l'axe poursuivant sur la Syrie, Israël se contrant sur une desserte du port de Haifa en direction du plateau Jordanien, l'Egypte souhaitant un corridor longeant la Méditerranée et entrant sur le territoire de Gaza par le point frontière de Rafah, et l'Autorité Palestinienne acceptant de travailler sur un axe qui reliait Gaza, Jérusalem, et Aman; un pari difficile pour lequel la notion de route protégée devait être approfondi.

Une leçon a été que le groupe a bien fonctionné dans les délais avec un accord formel des partenaires signé dans les locaux de la Direction des Affaires Internationale du Ministère à l'Arche. L'accord était attendu pour être présenté lors de la 3eme conférence Européenne d'Helsinki.



Toutefois si les partenaires du Moyen Orient ont démontré leur mobilisation cela était moins net pour les partenaires Européens. Ce sentiment a été confirmé lorsque nous avons appris que la présentation des corridors prévue n'a pas été faite à Helsinki pour des raisons qui ne m'ont jamais été expliquées. Et durant le cours du projet j'avais d'ailleurs été surpris qu'un engagement symbolique fort de mise en état du pont Allenby sur le Jourdain ne puisse pas être assuré alors que le coût était faible; le débit du Jourdain étant est des plus raisonnable...au point d'envisager un financement Japonais me semble-t-il tant cela me surprenait. Je l'ai été au moins autant quand je n'ai plus revu mention de ces travaux.

Le cas particulier de MEDA TEN T

Le début des années 2000 a donc été aussi celui des politiques de voisinage avec les tentatives de la commissaire De Palacio d'étendre les réseaux Européens en direction de l'Est et de la Méditerranée. Dans ce cadre un projet a été monté sous ma responsabilité de faire travailler en commun sur les perspectives d'avenir l'ensemble des pays du pourtour Méditerranéen (hors Libye, pays connu des équipes universitaires de SFAX,, et les pays du Balkans traités par ailleurs; la Syrie faisait partie du groupe). Plusieurs corridors expérimentés (donnant lieu à un travail commun de construction de scénarios et de planification) traversaient la Méditerranée pour en faire un lieu de rencontre et de partage, plus que d'affrontements.

L'expérience méditerranéenne apporte alors un autre éclairage.

Le contexte y était beaucoup plus complexe puisque pratiquement tous les pays du bassin méditerranéen participaient aux travaux. L'ambition était de considérer la Méditerranée non comme une frontière mais comme un espace de liaison. Cette idée conduisait à associer itinéraires terrestres et liaisons maritimes, à réfléchir aux chaînes intermodales et à envisager des corridors traversant effectivement la Méditerranée.

Cependant, l'apport principal de cette démarche n'a peut-être pas été la définition des corridors eux-mêmes. Il a surtout résidé dans la capacité à faire travailler ensemble des administrations, des experts et des universitaires issus de pays très différents. Les travaux ont permis de constituer des bases de données communes, de comparer les situations nationales, d'élaborer des méthodes partagées, de produire des diagnostics et de diffuser des outils d'analyse. En d'autres termes, ils ont joué un rôle pédagogique et méthodologique essentiel.

Pour autant, tout ce travail n'a pas eu beaucoup de suite en raison de véritables moyens financiers et d'un recul de l'intérêt sur les programmes d'approches globales en Méditerranée qui se sont plus concentrés sur des mesures plus spécifiques et techniques, bien que politiquement un nouveau discours soit apparu, notamment en France sur « l'Union pour la Méditerranée ». Ce mouvement faisait un peu table rase de tout ce qui avait été fait, comme beaucoup d'initiatives politiques qui se veulent originales. En termes de corridors traversant la Méditerranée, l'association du transport terrestre avec le transport maritime a peu progressé dans la ligne ouverte par Meda-Ten-T, initialement conçue comme une politique

de voisinage les modes maritimes et terrestres y étant peu intégrés. Afin de lutter contre cette tendance, la BEI a tenté des efforts de développement de financement de plates formes logistiques, à l'initiative de Matéu Turro responsable « transport » qui ont permis à cette problématique de rester présente et notamment près de zones portuaires. Mais il fallait bien constater que la Méditerranée n'était plus comme un espace de rencontre mais plus celui d'une frontière à dresser contre l'immigration.

Le rapport Van Miert et le retour au concept de corridor pour l'Europe de l'Ouest

Le retour du concept de corridor à l'Ouest a pris une dizaine d'années au début des années 2000, le rapport Van Miert étant la base de cette réorientation bénéficiant en cela de résultats de premières recherche du PCRD., au travers d'une équipe de recherche venue en soutien dans le cadre d'un travail intitulé TEN-STAC.

Le passage réseaux-corridors

Le succès rencontré en Europe centrale attira progressivement l'attention des responsables de la planification des infrastructures en Europe occidentale.

Il faut rappeler qu'à la fin des années 1990 et au début des années 2000, la planification européenne des infrastructures demeurait relativement peu structurée.

Les premiers réseaux transeuropéens reposaient essentiellement sur une juxtaposition de projets nationaux. Karl Van Miert lui-même avait parlé à ce propos d'un véritable « patchwork » de réseaux.

Chargé de conduire une réflexion sur les investissements européens, Karl Van Miert s'appuya sur un groupe de travail réunissant les différents pays et sur une équipe de soutien à laquelle participait notamment NEA, ainsi que NESTEAR, que je dirigeais alors. Les équipes néerlandaises et françaises formaient à cette époque un binôme particulièrement actif, avec la

participation également de plusieurs organismes allemands, dont IWW de l'Université de Karlsruhe. A la Commission la personne qui assurait le lien était Rémi Mayet.

Pour accomplir sa mission Van Miert disposait de l'expérience des PECO, transmise par les membres de TEN-STAC qui y avaient été aussi associés ainsi que de l'ensemble d'outils de planification et de simulations développés dans le cadre du programme de recherche du PCRD.

Patrice : Tu veux dire qu'à ce moment l'implication française, outre la tienne, en continuité, ne relevait plus du ministère ou de ses établissements publics?

Christian : La France participait comme tous les autres pays au groupe Van Miert et je ne sais pas quelle est sa contribution autre certainement que de transmettre une liste de projets et leurs caractéristiques au groupe Van Miert pour être communiqué au consortium que nous formions, sous la coordination de NEA et notre ami, regretté, Philippe Tardieu: je faisais, avec lui parti, des plus anciens. Mais en sus de cette collaboration nous avons eu la chance d'avoir en intermédiaire à la Commission avec le groupe Van Miert, un jeune fonctionnaire Français, Remi Mayet, particulièrement vigilant.. Donc je n'ai pas eu le sentiment que la France était une force de proposition particulière et au sein des programmes PCRD et on sait que la présence Française sur ces sujets était très faible, souvent limitée à notre seule présence dans les consortiums.

Donc tout un ensemble de projets de recherche disponibles, et de données des Etats bases de flux

Européens bases de réseaux (des projets ETIS et ESPON d'Eurostat, ainsi que réseau fer de EUFRANET)), et un bagage de premiers résultats du PCRD. Ce projet a été l'objet de traductions systématique de l'information en données géocodées.: une première expérience à l'époque très utile pour l'impact environnemental. Ten Stac est sur ce plan un ancêtre de TENtec (il suffit de voir la similitudes des premières cartes TenTec avec celles de Ten Stac. On verra que pour les marchandises le modèle NESTAR a été utilisé, issu de EUFRANET et le modèle VACLAV de IWW pour les voyageurs.

Un premier travail a donc été de rechercher par affectation de flux sur les réseaux des premiers grands axes d'échanges et parallèlement analyser comment s'alignaient les projets sur les grands axes. On ne parlait pas vraiment de corridor dans Ten Stac mais plus d'alignements de projets qui ont été aussi évalués, donnant ainsi un information sur leur pertinence mais aussi une vision sur la cohérence d'une intégration territoriale.

L'Héritage du 4 ème PCRD dans le rapport TEN STAC

Le PCRD comprenait tout un volet de recherche en socio économie des transports organisé en une succession de projets de recherche devant conduire à une évaluation des projets d'infrastructures et des politique de transports. L'objectif était de fonder des consortium avec des chercheurs de plusieurs pays travaillant ensemble suivant les termes d'un contrat qui assurait le financement de

l'opération. Et ce faisant d'obtenir un certain nombre de résultats pour lesquels l'espace Européen était considéré comme un ensemble homogène et couvert dans son intégralité, comme on le fait dans un travail prospectif national.

L'organisation de appels d'offre de recherche se faisait logiquement pour réaliser une analyse prospective avec l'établissement de bases de données, de construction de scénarios d'explorations de modèles liant économie et activité transport, modèles de partage modal et de développement du transport combine puis aussi d'outils d'évaluation et de mesures d'impact sur l'environnement. Donc tout un capital dont allait bénéficier le rapport TEN STAC pour le groupe Van Miert, et qui devait conduire une fois réalisé à une sorte de planification des RTE bien que le nom de « planification » restait toujours fortement connoté, la Commission préférant parler de projections de scénarios et de prospective.

A la recherche des corridors en Europe dans le groupe Van Miert

Au départ on est donc pas sur un concept de corridor pour représenter une dynamique du système de transport, mais sur celui de réseau dont le fonctionnement est moins directement perceptible et requiert un travail lourd de simulation, puisque la logique est bien maintenant de travailler à l'échelle Européenne avec une « représentation homogène » de cette espace.

Traditionnellement, les évaluations étaient construites à partir d'une représentation géographique très détaillée à proximité du projet étudié. En revanche, plus on s'éloignait du projet, plus la description devenait approximative, d'abord dans les régions voisines, puis à l'échelle des pays limitrophes, et enfin à celle de l'ensemble européen. Cette manière de procéder pouvait être adaptée pour des projets essentiellement locaux ou nationaux, mais elle se révélait plus difficile lorsqu'il s'agissait d'analyser des infrastructures dont les effets se déployaient à travers plusieurs pays.

Les premiers modèles européens développés dans le cadre du quatrième PCRD adoptaient donc une démarche inverse. Ils partaient d'une représentation homogène de l'Europe entière. Cette représentation reposait notamment sur les bases de données constituées dans le cadre du projet ETIS pour les transports, Eurostat pour la démographie, l'économie par unités territoriales homogènes (Nuts 2 et 3) voire des données de consommation d'énergie.

Pour le réseau ferroviaire, l'exercice était plus complexe. Il ne suffisait pas de représenter géographiquement les lignes; encore fallait-il vérifier qu'elles pouvaient effectivement être utilisées dans des procédures d'affectation et de simulation.

Cette validation s'est largement effectuée dans le cadre du projet EUFRANET, auquel participaient directement plusieurs compagnies ferroviaires européennes dont DB, SNCF et SJ qui pouvaient les valider en liaison avec l'UIC.. La constitution de ces bases de données ne se limitait donc pas à un travail de cartographie statique. Les réseaux devaient être rendus « navigables », selon l'expression employée par les modélisateurs. Cette notion est

essentielle. Un réseau n'est véritablement exploitable que si les algorithmes d'affectation peuvent y reconstituer des itinéraires cohérents sans rencontrer de ruptures artificielles dues à des erreurs de codage ou à des incohérences dans la description des infrastructures. Apprendre à connaître les réseaux Européens est un travail long qui prend souvent plusieurs années de pratique.

La représentation des services est aussi une nécessité pour le transport combiné. Les données nécessaires étaient rarement disponibles et les équipes de recherche devaient fréquemment constituer leurs propres bases de données de service. En revanche, des progrès importants avaient été réalisés concernant les points nodaux du système européen de transport.

L'un des principaux avantages de ces modèles européens résidait dans leur capacité à reproduire correctement les flux internationaux et les flux de transit. Or ce sont précisément ces flux qui connaissaient alors les croissances les plus fortes et qui traduisaient le mieux les évolutions des structures économiques et des échanges au sein du continent.

Parmi les consortiums les plus influents, au début du PCRD (3 et 4) figuraient STREAMS puis SCENES. Ces projets furent largement développés autour de l'équipe de l'Université de Cambridge conduite par Ian Williams et ses collègues. Ils contribuèrent fortement à démontrer la faisabilité d'une représentation cohérente des flux européens à grande échelle et à diffuser une approche intégrée des réseaux, des territoires et des échanges.

D'autres équipes, notamment allemandes, développèrent parallèlement des approches particulièrement élaborées reliant économie et transport utilisant d'autres modèles

que ceux d'équilibre économique, La distribution des avec recours à la Dynamique des Systèmes (ASTRA).

L'intérêt principal de ces modèles ne résidait cependant pas uniquement dans leur capacité descriptive. Ils permettaient surtout de replacer chaque projet dans un système beaucoup plus vaste. Un projet n'était plus considéré comme une infrastructure isolée mais comme un élément d'un réseau européen en interaction avec d'autres infrastructures existantes ou projetées.

. Les interactions entre projets pouvaient alors être prises en compte directement, qu'il s'agisse d'effets de complémentarité ou au contraire d'effets de concurrence.

Derrière la notion de corridor pour planifier les transports apparaissait ainsi une démarche plus abstraite mais également plus puissante: le passage du projet au réseau.

Il convient toutefois de souligner que deux approches ont coexisté dans la construction européenne des transports.

La première, largement portée par les travaux du quatrième PCRD, relevait d'une logique technique de modélisation intégrée. Elle cherchait à représenter le fonctionnement du système européen dans son ensemble afin d'identifier les projets les plus pertinents au regard des flux, des échanges et de la performance globale des réseaux. Le point de départ était le réseau européen lui-même et les projets étaient analysés comme des composantes de ce système.

La seconde approche, qui s'est progressivement imposée dans la politique des réseaux transeuropéens, relevait davantage d'une logique institutionnelle et politique. Elle reposait sur la construction d'espaces de coopération associant l'Union européenne, les États, les régions et les différents acteurs concernés. Les corridors y occupaient une place centrale. Ils constituaient moins un outil de

modélisation qu'un dispositif permettant d'organiser la concertation, la coordination des investissements et l'articulation entre différents niveaux de décision.

Ces deux approches ne sont pas contradictoires. Elles correspondent à deux dimensions complémentaires de l'action européenne. La première privilégie la cohérence technique et l'évaluation socio-économique du système de transport. La seconde privilégie la légitimité politique, la subsidiarité et l'appropriation territoriale des politiques européennes. L'histoire des réseaux transeuropéens peut largement être interprétée comme la recherche d'un équilibre entre ces deux logiques.

L'évolution effective de la politique européenne a toutefois davantage favorisé cette seconde voie. L'Union européenne n'a pas retenu une vision exclusivement technique fondée sur les flux internationaux. Elle a également privilégié une logique d'imbrication entre régions, États et Union européenne correspondant étroitement au principe de subsidiarité. L'Europe ne s'est donc pas limitée aux seuls flux internationaux. Elle s'est également intéressée aux infrastructures nationales et parfois locales dès lors qu'elles participaient au fonctionnement général des réseaux européens.

Cette orientation répondait également à des objectifs de concertation, de transparence et de visibilité politique. L'apposition du drapeau européen sur les infrastructures cofinancées illustre bien cette volonté d'inscrire concrètement l'action européenne dans les territoires plutôt que de la laisser apparaître uniquement sous la forme d'une expertise ou d'une planification abstraite.

On retrouve ainsi une tension permanente entre deux logiques complémentaires: d'un côté une logique d'expertise privilégiant la cohérence des modèles de

réseau et des évaluations socio-économiques; de l'autre une logique politique cherchant à articuler les différents niveaux territoriaux et à rendre l'action européenne plus visible et plus compréhensible.

Le rapport Van Miert a été un point de convergence.

Que sont devenues les démarches de modélisation globale initiées dans le cadre du PCRD?

Leur visibilité a progressivement diminué à mesure que les Programmes-cadres de recherche évoluaient et que les questions de socio-économie des transports occupaient une place moins centrale dans les réflexions conduites à Bruxelles.

Pour autant, les outils développés au cours de cette période n'ont pas disparu. Ils ont continué à évoluer au sein de différents consortiums, notamment TRIMODE, dont l'intitulé même traduisait l'ambition de poursuivre une réflexion intégrée sur les transports et sur les conditions permettant de faire évoluer les équilibres modaux.

Très rapidement, les équipes chargées de ces modèles furent sollicitées pour répondre à d'autres demandes: impacts environnementaux, consommations d'énergie, émissions, changement climatique ou encore effets de différentes réglementations. Le modèle évolua ainsi progressivement d'un outil principalement destiné à la simulation des trafics et à l'évaluation des infrastructures vers un instrument plus général d'appui à la définition des politiques européennes de transport.

Dans ce contexte, la composante proprement trafic du modèle semble avoir progressivement perdu son caractère central. Non pas qu'elle ait disparu, mais les attentes se sont déplacées vers des questions plus immédiates et plus diversifiées. Les ambitions initiales de représentation détaillée des trafics à l'échelle européenne ont ainsi été en partie repoussées au profit d'applications plus directement mobilisables dans l'élaboration des politiques communautaires.

Pour répondre à ces nouvelles demandes, le modèle a progressivement intégré de nombreuses composantes complémentaires. Des sous-modèles spécialisés sont venus s'ajouter au noyau initial afin de traiter des problématiques énergétiques, environnementales ou économiques de plus en plus variées. L'ensemble a fini par constituer une architecture complexe de modèles interconnectés, dont le fonctionnement global est devenu difficile à appréhender pour des observateurs extérieurs.

Cette complexité ne semble toutefois pas avoir remis en cause son utilisation. Le système continue au contraire d'être régulièrement mobilisé comme outil d'appui aux analyses et aux décisions de la Commission européenne. Il constitue aujourd'hui davantage une plateforme intégrée d'évaluation des politiques de transport qu'un simple modèle de trafic au sens traditionnel du terme.

Des réflexions conduites indépendamment les unes des autres

Leur utilisation s'est aussi développées dans des unités sectorielles du Chemin de fer de la VN.

Cette évolution n'est probablement pas indépendante de l'organisation même de l'administration bruxelloise. D'autres directions que celle chargée des réseaux transeuropéens ont conservé leurs propres priorités, leurs propres outils et parfois leurs propres consortiums d'expertise. Nous avons connu cette expérience dans un premier temps lorsque nous avons participé à plusieurs recherches sous la coordination de Franco Castagnetti de NEWO qui étaient gérées par la direction des Chemin de fer et non celle des RTE, puis dans une plus récente sur les trafics générés par les ports et la VN, portuaires : approche dite « waterborne » qui concrètement supposait aussi la simulation des flux de l'ensemble de l'Europe, pour tous les modes puisque les solutions alternatives du fer de la route doivent nécessairement être incluses. Pour les sorties plus axées sur le développement du Transport Combiné ferroviaire continental et maritime (Recherches New Opera et Tiger coordonnées par Franco Castagnetti) il en était de même, bien que dans ce cas des sorties sur l'impact routier aient été produites: paradoxalement il y a eu des applications de modèles globaux d'affectation de trafic sur les réseaux Européens et corridors (ex de l'étude Portuaire et VN) mais dont les sorties ont été pour un seul mode alors que de telles applications dans le cadre de la direction de RTE n'ont pas été produites. NESTEAR y a apporté sa solution avec dans des recherches dont les résultats publiés étaient surtout modaux, les sorties multimodales relevant d'une littérature « grise ».

Malgré les discours en faveur de l'intermodalité, les logiques sectorielles demeurent fortes. Les outils statistiques et les modèles constituent également des ressources de pouvoir administratif. Ils permettent aux différentes directions de disposer de leurs propres

capacités d'expertise et de défendre les missions qui leur sont confiées. Dans ces conditions, la coordination à l'échelle de la Direction générale ne va pas toujours de soi et les approches véritablement multimodales demeurent plus difficiles à construire qu'il n'y paraît.

Il faut dire que pour le cas de la modélisation des RTE après les années 2000 nous avons tenté avec plusieurs partenaires allemands, espagnols, néerlandais et d'autres pays européens, une approche consistant à construire progressivement un modèle européen à partir des modèles nationaux existants. L'idée était de s'appuyer sur les équipes participant déjà aux exercices nationaux de planification afin de bénéficier de leur connaissance des données et de leur expérience des politiques de transport.

Cette orientation n'a cependant pas été retenue. La Commission a finalement privilégié d'autres consortiums, moins directement ancrés dans les dispositifs nationaux. Les raisons de ce choix demeurent difficiles à établir avec certitude. On peut toutefois avancer plusieurs hypothèses. Pour la Commission l'une des plus probables tiendrait à la volonté de préserver une certaine indépendance vis-à-vis des administrations nationales et des politiques publiques des États membres. Cette préoccupation a toujours été présente dans les institutions européennes, soucieuses de disposer de leurs propres capacités d'expertise.

Enfin, il ne faut pas sous-estimer l'effet des renouvellements administratifs eux-mêmes. Les programmes de recherche sont aussi portés par des personnes. Lorsque les officiers scientifiques qui suivent un domaine quittent leurs fonctions ou sont affectés à d'autres responsabilités, les priorités peuvent évoluer. Les nouveaux responsables cherchent parfois à développer

leurs propres réseaux ou à mettre en place de nouvelles orientations.

Nous avons ainsi connu des coordinateurs et responsables particulièrement compétents, tels que Keith Keen et Catharina Sikow, qui avaient acquis une connaissance approfondie des réseaux de recherche européens et assuraient une certaine continuité dans le suivi des programmes. Leur départ progressif vers d'autres responsabilités a été accompagné de renouvellements d'équipes qui ont parfois contribué à réorienter les priorités et les modes de fonctionnement.

Il serait excessif d'expliquer les évolutions observées par une seule de ces raisons. Celles-ci résultent probablement d'une combinaison de facteurs institutionnels, administratifs, financiers et humains. Elles permettent néanmoins de mieux comprendre pourquoi les ambitions initiales de modélisation européenne intégrée se sont progressivement transformées et pourquoi les communautés qui portaient ces travaux se sont en partie recomposées au fil du temps, avec de nouveaux consortium chargé de mettre au point ce qui a été appelé.

Patrice : Il existe plusieurs acronymes touchant à ces sujets. On a le projet européen TENTacle, qui a réuni un consortium de partenaires officiels et d'organisations associées issus de plusieurs pays. Ce projet aurait eu une suite à travers la plateforme européenne BSR Access. Par ailleurs, il y a TENTec, qui serait une immense base de données et un outil cartographique interactif. Peux-tu nous situer ces deux « projets » et indiquer leur impact réel ?

Christian: Le travail TENTacle est en effet un exemple intéressant de réflexion sur une zone de captation de corridor que l'on a vu dans des programmes Interreg et qui montre aussi l'intérêt que l'on a porté au concept, comme l'a fait François Perroux avec ses pôles de développement, pour lesquels l'accessibilité « transport » était essentielle. Ceci étant le travail de géocodage de TEN STAC était à l'origine le support d'un travail de modélisation et TENTec a repris cette information pour l'enrichir de caractéristiques physiques de réseaux plus détaillées, se concentrant sur l'offre mais pas sur des flux, contrairement à ETIS puis TEN STAC. Il y a de grandes similitudes entre les cartes de TEN STAC et celles que l'on a vu dans les premières publications de TENTec. Je me rappelle en particulier du dessin des Autoroutes Maritimes qui était assez « particulier », car difficile à représenter (mais il fallait qu'elles soient présentes) sur une carte et qui a été repris pendant longtemps dans des documents officiels de TENTec.

Puis TEN STAC a joué un rôle central dans la planification des RTE car il a permis une première ébauche de corridors, dans son travail d'alignement dont on va parler. Les corridors ont été alors précisées dans leur tracé, leurs liens et leurs nœuds. La directive de 2013 en a arrêté le nombre et les tracés définitifs dans ses annexes pour qu'il puissent être géocodés. TENTec a réalisé ce travail d'identification dans les réseaux Européens, devenant ainsi la référence pour les corridors ainsi que pour la description des projets candidats aux financements Européens, suivant qu'ils sont « sur » ou en « dehors » des corridors. Un tel travail avait aussi été réalisé dans le cadre de TINA pour éviter la dispersion des projets au regard des axes

structurants qu'étaient les corridors. Un travail fastidieux mais qui montre combien une bonne connaissance des réseaux et de leur fonctionnement sont essentielles dans tout travail de modélisation.

Je pense que les administrations ont accès à TENtec. Ten tec est maintenant très détaillée mais je ne pense pas qu'elle contienne des bases de services commerciaux comme celles du modèle NESTEAR, pour le TC notamment ou l'AF.

Les recherches d'alignement de TEN-STAC

Comme je le disais, à ce stade de la mission Van Miert, la notion de corridor n'était pas encore explicitement revendiquée pour les RTE si ce n'est pour les PECO dont le principe avait été arrêté en Crête.

Toutefois, plusieurs recherches du IV PCRD des années 90 s'étaient attachées à l'affectation des grands flux sur le réseaux européens des 3 modes terrestres et du mode maritime (cabotage Européen) conduisant à identifier les principaux alignements de projets le long des grands axes d'échanges.

Cette approche constituait une avancée importante dans une recherche de cohérence et de programmation des projets, bien que cela ne soit pas le seul critère comme on le verra. Des ensembles des projets avaient été hiérarchisés sur des bases harmonisées de critères. Auparavant, les grands projets européens avaient souvent été étudiés séparément, chacun donnant lieu à

sa propre évaluation sans qu'il soit toujours possible de mesurer leurs complémentarités ou leurs concurrences, comme dans le cas des projets prioritaires de Delors, qui avaient aussi pour but de relancer la croissance..

L'approche développée dans TEN-STAC permettait au contraire de raisonner sur des ensembles cohérents, constitués à la fois d'alignements de projets et d'alignements de flux. Ce point essentiel a souvent été oublié par la suite, alors qu'il représentait probablement l'une des avancées les plus importantes de cette période.

Un autre apport important de l'étude TENSTAC fut l'introduction de critères environnementaux particulièrement détaillés. Contrairement à certaines approches fondées sur des valeurs moyennes nationales, les analyses tenaient compte des caractéristiques locales des territoires traversés.

Les nuisances produites par un camion sur une autoroute de plaine ne sont évidemment pas comparables à celles engendrées sur une route de montagne. De même, les effets d'une infrastructure de transport dans une région faiblement peuplée diffèrent profondément de ceux observés dans des zones urbaines denses.

Même si ces travaux n'ont pas toujours donné lieu aux développements méthodologiques qu'ils méritaient, ils marquaient un progrès significatif grâce à la prise en compte de données localisées et à l'introduction d'une véritable logique de réseau.

Il faudra toutefois attendre des recherches ultérieures pour progresser davantage dans la modélisation des transports de marchandises et pour dépasser le cadre contraignant des modèles classiques à quatre étapes,

qui continuent d'ailleurs encore aujourd'hui à être largement utilisés. Ces modèles ne font pas remonter suffisamment dans la dynamique du fonctionnement des transports, les caractéristiques de performances des réseaux et des services. Il sont en particulier inaptes à saisir la réalité du fonctionnement du transport combiné, qui est essentiel pour les perspectives du transport de demain. L'erreur est de considérer le transport combiné comme un autre mode en concurrence avec les services conventionnels de la route, du fer ou VN.

La carte ci-joint montre les tentatives faites après simulation de flux internationaux pour structurer l'espace suivant des grands axes. Dans la sélection de ce qui a été appelé les « axes candidats » pour devenir les « corridors prioritaires » toute une batterie de critères ont été utilisés pour qu'ils ne se concentrent pas au centre dense de l'Europe mais puissent irriguer l'ensemble de l'espace, gardant autant que possible un caractère multimodal.:

- sélection des principaux itinéraires ferroviaires pour les marchandises puis les voyageurs sur la base des critères du volume de trafic.
- Sélection d'itinéraires parallèles de transport routier pour les marchandises et les voyageurs avec également des critères de volume.
- Assouplissement des critères de volumes dans les pays « non centraux » et dans les régions périphériques.
- Analyse complémentaire de connectivité le long des corridors et analyse de compétitivité technique des modes d'exploitation (notamment contrainte d'alimentation en énergie et gabarits pour le fer).

Le résultat a été l'identification d'un territoire d'axes « candidats ».

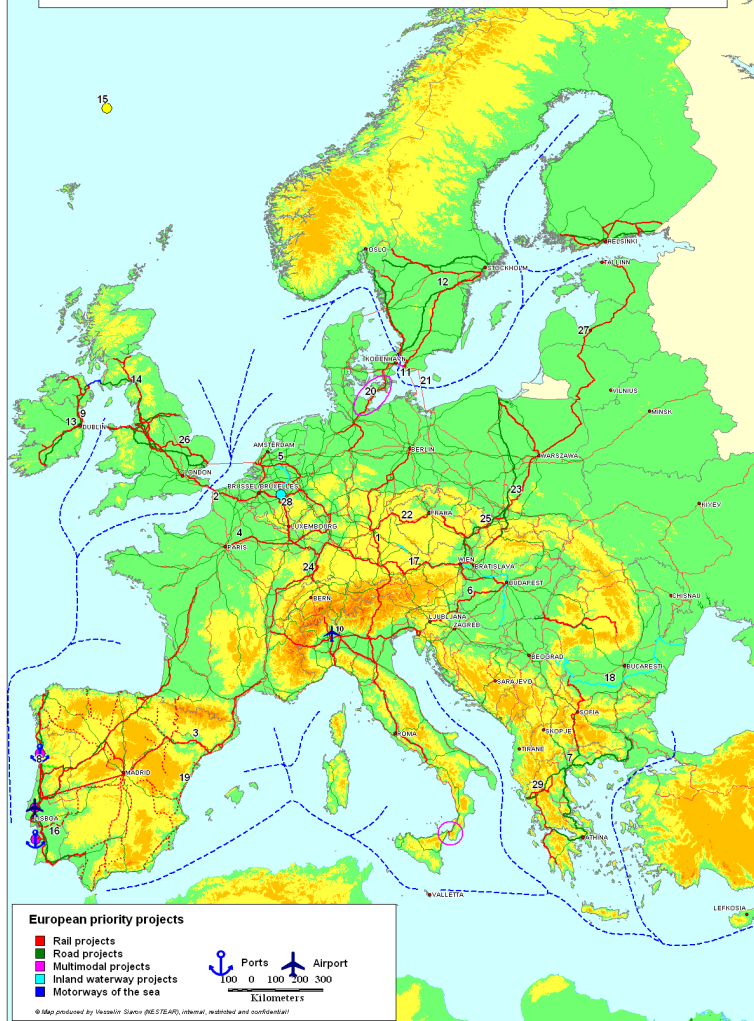
Cette deuxième carte positionne les projets recensés dans le groupe de K. Van Miert

Après le rapport Van Miert et les premiers travaux de TENSTAC, la réflexion se poursuivit. La Commission européenne chercha à donner une nouvelle impulsion aux réseaux transeuropéens.

Plusieurs pistes furent explorées dans le même temps; Les Livres blancs mirent l'accent sur le ferroviaire, sur l'ouverture à la concurrence et sur la notion de « freeways » ferroviaires, ainsi que le concept de « priorité fret » qui a été jusqu'à donner lieu à une communication au Parlement.

Néanmoins la notion de corridor réapparut dans les groupes d'experts réunis à Bruxelles, pour préparer une nouvelle directive qui allait consacrer un virage dans ce qui est devenu la planification des RTE, avec de nouveaux critères dans un nouveau contexte de prise de décision. Pour ma part, bien qu'invité je n'ai pu participer qu'assez peu à ces groupes. où il peut toujours y avoir des défenseurs de grands projets intervenant en général de manière assez subtile, à qui ce concept de corridor convenait assez bien dans la visibilité de ces grands projets.

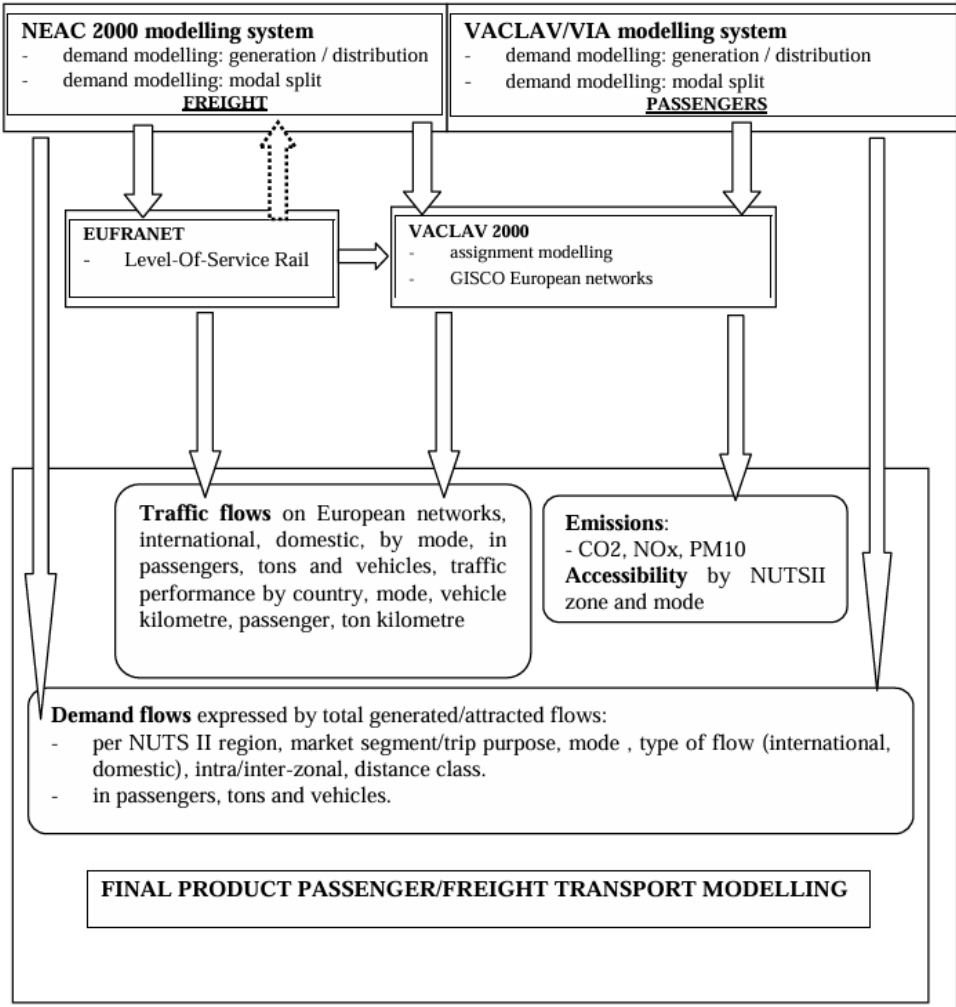
TEN-T PRIORITY PROJECTS OF EUROPEAN INTEREST



Progressivement, le corridor s'est imposé comme le niveau intermédiaire le plus pertinent pour organiser la planification européenne; il était pour le moins le concept qui permettait de débloquer une situation, ce qui est un avantage certain du moment que l'on admet que l'on doit continuer à trouver une solution plus définitive..

En définitive les travaux de TEN STAC ont été très importants pour asseoir la démarche par corridors prioritaires de la directive de 2013. et cette démarche bénéficiait certes d'une expérience des PECO mais aussi des travaux de modélisation de IV PCRD. Le schéma suivant tiré d'une communication de NEA lors d'un colloque aux Pays Bas de Peter Hilferink et A Vilcan, (Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2004, 25 en 26 november 2004, Zeist) montre bien que les deux modèles de trafic sélectionnés à l'époque ont été celui de NESTEAR, issu d'EUFRANET pour les marchandises et le modèle Vaclav d'IWW pour les voyageurs, développés dans le IV eme PCRD.

Common Modelling Platform



La reconnaissance du concept de corridor dans la directive de 2013 de l'UE

Cette reconnaissance trouva son aboutissement dans la directive de 2013 sur les réseaux transeuropéens de transport. Celle-ci introduisit une démarche en deux étapes: d'abord l'achèvement des corridors prioritaires à l'horizon 2030, puis celui du réseau global à l'horizon 2050.

Le corridor recevait ainsi une consécration nouvelle. Il n'était plus seulement un instrument utilisé pour l'ouverture de l'Europe centrale. Il devenait un concept reconnu pour l'ensemble de la planification européenne. Des coordinateurs européens furent désignés pour chacun des grands corridors. Leur mission ne se limitait pas aux infrastructures. Ils devaient également assurer des fonctions de gouvernance, entretenir des relations avec les autorités nationales et locales et veiller à la cohérence des projets.

Les projets furent effectivement recensés et des procédures d'évaluation furent mises en place. Mais celles-ci demeuraient souvent qualitatives et reposaient sur des systèmes de notation complexes. Certains critères, tels que la notion de « maillon manquant », pouvaient conduire à privilégier des projets sans toujours apprécier correctement les possibilités d'itinéraires alternatifs ou les complémentarités intermodales.

Par ailleurs, la montée en puissance des préoccupations liées à l'ERTMS et aux caractéristiques techniques des réseaux conduisit progressivement à privilégier une approche centrée sur l'offre.

La question de la demande, pourtant au cœur des réflexions initiales, tendit peu à peu à s'effacer.

L'attention se concentra davantage sur la qualité intrinsèque des projets et sur les performances des infrastructures que sur l'adéquation entre l'offre et les besoins réels des échanges.

Cette évolution n'était pas sans risques. En privilégiant les caractéristiques de l'offre, on tendait également à concentrer les efforts de recherche sur les seules technologies et sur les performances techniques, au risque d'hypothéquer des choix de long terme sans toujours disposer d'une vision suffisamment précise des évolutions futures de la demande.

Nous reviendrons sur cette question, car elle conduit à s'interroger sur la manière dont le concept de corridor doit aujourd'hui être réexaminé et, peut-être, renouvelé.

De la Crète à l'Union européenne: l'inscription politique des corridors paneuropéens

Patrice : On passe bien alors de l'outillage technique, permettant manifestement l'éclairage des décisions publiques au niveau de l'Union, à un instrument plus politique.

Je m'interroge du coup, mais peut-être est-ce trop tôt, sur l'intégration de cette logique rationnelle à l'évaluation concrète des projets, et à la définition des choix nationaux et européens. Je suis frappé de voir, régulièrement désormais, la Cour des Comptes

Européenne se plaindre de l'absence ou la disparité des études d'évaluation des grands projets, et les incohérences manifestes entre projets. Par ailleurs, j'ai aussi l'impression, singulièrement pour le rail, que la notion de corridor peine à fabriquer de la standardisation, ou de l'homogénéisation sont peu ou mal prises en compte. Quant au lien entre les corridors et la politique concrète en faveur du fret ferroviaire, j'avoue ne pas bien le trouver, hélas!.

Christian : À partir du moment où fut élaborée la proposition des dix corridors européens, l'approche par corridor entra dans une phase nouvelle. Il ne s'agissait plus simplement d'une idée issue de travaux de recherche, d'exercices de planification ou de réflexions conduites depuis plusieurs années au sein de la CEMT, de la CEE-ONU et d'autres organisations internationales. Cette approche devenait désormais un instrument d'intégration européenne d'anciens et de nouveaux pays membres.

La définition des corridors européens ne résultait donc pas d'un simple exercice technique. Elle devait tenir compte à la fois des grands flux d'échanges, des réseaux existants, des équilibres entre États et des tensions géopolitiques qui caractérisaient cette période de profonde transformation du continent.

Quant aux critiques sur l'évaluation on peut dire que beaucoup d'évaluations nationales sont conduites dans des conditions spécifiques sans harmonisations suffisantes de données ou de modèles. Quant aux évaluations qui ressortent au niveau Européen elles résultent plus d'évaluations nationales; je ne pense pas que la commission se soit lancée sur ces projets dans des évaluations qui lui soient propres. Elle ne s'y est

malheureusement pas engagée alors que la logique de flux dominants est souvent celle de flux internationaux Européens: un paradoxe!

.

L'expérience personnelle des premiers appels d'offres sur les corridors

Patrice : On change de registre pour toi désormais avec la réponse à des appels d'offres pour des corridors. C'est là que tu passes d'inspirateur et parfois coordinateur général à prestataire pour le compte de l'Union. C'est donc une différence non seulement de statut, de rôle et d'implication, non? Mais peux-tu aussi revenir sur le contexte? Y a-t-il alors toujours cet esprit « pionnier »?

Christian : Cette période de généralisation de l'approche par corridor fut également, pour moi, l'occasion d'une expérience plus personnelle. Le rôle que j'ai pu jouer auparavant a été assez vite oublié, car il y avait aussi de plus en plus de concurrence pour obtenir des projets, avec surtout l'arrivée de grands groupes de consultants.

Lorsque l'Union européenne décida de mettre en place les structures d'appui aux coordinateurs des différents corridors, plusieurs appels d'offres furent lancés. J'ai alors naturellement cherché à participer à cette nouvelle phase, pensant que les travaux antérieurs auxquels nous avions contribué nous plaçaient dans une position relativement favorable.

Je m'étais plus particulièrement intéressé au corridor Atlantique, dont le tracé retenu me laissait d'ailleurs quelque peu perplexe. Celui-ci reliait le Portugal et l'Espagne à la façade atlantique française avant de se rabattre sur la région parisienne pour se prolonger ensuite vers l'Allemagne. Ce choix pouvait paraître

discutable, mais il constituait désormais le cadre dans lequel il fallait travailler.

Pour préparer notre candidature, j'avais souhaité m'appuyer sur l'IAU d'Île-de-France, considérant que la région parisienne représentait un élément majeur du corridor et qu'un tel partenariat nous donnerait une assise française solide: de plus l'IAURIF avait une taille qui inspirait le respect..

Les choses ne se déroulèrent cependant pas comme je l'avais espéré. Au moment même où je devais organiser la transmission de la direction de NESTEAR, je ne trouvai pas véritablement le soutien que j'attendais du côté français. Les personnes qui m'étaient proposées possédaient des compétences administratives et techniques indiscutables, mais elles étaient, me semblait-il, relativement éloignées des problématiques européennes et de la culture particulière des projets communautaires.

L'alliance que j'avais imaginée se révéla donc plus fragile que prévu. Cette situation nous conduisit à perdre le contact contre nos amis portugais, avec lesquels les relations étaient excellentes et avec lesquels nous aurions sans doute pu construire une coopération particulièrement fructueuse.

Le consortium portugais remporta finalement la coordination du corridor Atlantique. Ironie de l'histoire, ses responsables souhaitèrent ensuite que nous les rejoignons afin de contribuer aux réflexions sur ce corridor, domaine dans lequel nous disposions déjà d'une expérience importante.

Une tentative analogue fut engagée avec MCRIT à Barcelone, cette fois-ci pour le corridor méditerranéen. Là encore, les choses ne se déroulèrent pas comme

nous l'espérons. Face à la puissance des organismes mobilisés autour du grand projet Lyon-Turin, ce fut finalement un partenaire italien qui fut choisi pour assurer la coordination.

Par ailleurs, dans un souci qui nous paraissait naturel sur le plan déontologique, nous avons volontairement limité notre participation à d'autres candidatures. Nous souhaitions éviter de nous retrouver simultanément partenaires et concurrents dans plusieurs appels d'offres. Avec le recul, je me suis aperçu que ce principe, qui me semblait pourtant aller de soi, était loin d'être partagé par tous les participants.

Nous avons ainsi renoncé à plusieurs opportunités, notamment sur certains corridors alpins ou orientaux, alors même que les sollicitations ne manquaient pas en Europe de l'Ouest et de l'Est. Ce choix, inspiré par des préoccupations de cohérence et d'éthique professionnelle, ne fut probablement pas le plus avantageux sur le plan stratégique.

Désintérêt français

Cette expérience me fit également prendre conscience du relatif désintérêt qui existait alors, en France, pour les questions de corridors. Contrairement à d'autres pays européens, peu d'organismes français étaient véritablement engagés dans ces réflexions.

Cela ne m'empêcha pas, par la suite, de continuer à suivre de près ces travaux. Je fus notamment appelé à participer, aux côtés du groupe EGIS, aux réflexions conduites sur le corridor Atlantique. Cette collaboration

me permit de rester directement impliqué dans ces questions jusqu'en février 2021.

Avec le recul, je constate que les bureaux d'études et de recherche français se sont progressivement retirés de ce champ d'activité, notamment après l'intégration de NESTEAR au sein du groupe BG. Cette évolution explique probablement pourquoi les questions de corridors demeurent aujourd'hui relativement peu présentes dans les milieux français spécialisés, alors même qu'elles continuent de jouer un rôle majeur dans la construction européenne.

Cette petite histoire illustre finalement l'un des paradoxes de cette période: alors que le concept de corridor, auquel nous avons contribué depuis ses origines, était en train d'acquérir une reconnaissance officielle à l'échelle européenne, nous ne nous sommes trouvés qu'assez marginalement associés à sa mise en œuvre opérationnelle. Aujourd'hui cependant on semble plus ouvert à cette approche en France et je pense que le retard résulte surtout d'un manque de présence Française en 2013 au moment de la préparation de la directive. En France on était plus préoccupé par la préparation de la LOM qui devait consacrer une réflexion sur la mobilité locale. La France pensait plus à se défaire sur les collectivités locales devenues centres d'innovations en transport.

Les corridors européens: sélection des projets, dans un nouveau cadre d'évaluation

Patrice : On a un peu l'impression, à t'entendre, que la lente et utile construction qui a duré des décennies s'essouffle un peu et n'attire pas beaucoup l'intérêt des Français, pas plus que celui de leurs pouvoirs publics. Ce qui est paradoxal puisqu'en fine la France obtient des financements européens sur des projets comme Lyon-Turin ferroviaire ou désormais Seine-Escaut, dont la Cour des comptes européenne ne dresse pas un tableau très flatteur. Doit-on parler d'échec, et dans quelle mesure cet échec est-il aussi « européen »? Est-ce une raison pour le passage du mot corridor d'un registre programmatique et politique à celui de concept?

Christian : Les critères actuellement utilisés relèvent largement d'une approche multicritères, combinant des considérations techniques, environnementales, institutionnelles et financières.

Cette évolution marque une différence avec les méthodes d'évaluation socio-économique classiques, davantage centrées sur l'analyse de la demande de transport et sur la mesure des avantages procurés à la collectivité. On peut dès lors se demander si cette multiplication des critères qualitatifs ne traduit pas, au moins en partie, le recul progressif des approches fondées sur les besoins de transport et sur la mesure du surplus économique et social, au profit d'une logique davantage orientée vers la gestion des programmes, la

coordination institutionnelle et la mise en cohérence des politiques européennes.

Cette évolution constitue sans doute l'une des caractéristiques les plus marquantes des politiques actuelles des réseaux transeuropéens de transport.

Les critères actuels de sélection des projets des réseaux transeuropéens de transport

La sélection des projets inscrits dans les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) et dans les corridors européens repose aujourd'hui sur un ensemble de critères beaucoup plus diversifiés que les seules analyses coûts-avantages traditionnellement utilisées dans les évaluations socio-économiques.

Parmi les principaux critères retenus figurent

- Le caractère stratégique du projet: la suppression des « maillons manquants » (« missing » links), la réduction des goulets d'étranglement et l'amélioration de l'interopérabilité entre les réseaux nationaux.
- Le degré de maturité du projet, apprécié à partir de l'état d'avancement des études, des procédures administratives, des autorisations nécessaires et des acquisitions foncières.
- Les effets environnementaux attendus, en particulier la réduction des émissions de gaz à effet de serre, les économies d'énergie, la diminution des nuisances et la contribution au report modal.

- Les effets sur la sécurité, la sûreté et la résilience des infrastructures, face aux risques climatiques, et maintenant la sécurité militaire
- La contribution à la cohésion territoriale européenne,
- Le coût du projet et les modalités de financement, y compris la capacité des financements européens.
- La compatibilité avec les politiques technologiques de l'Union européenne, qu'il s'agisse de l'interopérabilité ferroviaire, des systèmes intelligents de transport, des équipements pour carburants alternatifs ou encore des systèmes numériques de gestion du trafic.
- La dimension transfrontalière et la qualité de la coopération entre les États concernés,

Le rappel de cette liste ne vise pas à être exhaustif mais uniquement à montrer la variété des critères et souvent la difficulté de pouvoir les évaluer de manière homogène dans les corridors; cette difficulté d'approche multicritères se rencontrait déjà dans le fascicule de 1995 de la CEMT pour l'évaluation des projets dans les PECO, à la différence notable près que les analyses CBA (Coûts Bénéfices Avantages) étaient fondées sur des bases de trafics homogènes. Par ailleurs certains critères peuvent relever de considérations qualitatives comme le fait d'être un maillon « manquant » ou un maillon « international », sans préciser la performance d'itinéraires alternatifs ou bien la part du trafic international.

La mise en place progressive des corridors a donc profondément modifié le cadre dans lequel s'inscrit aujourd'hui la planification des infrastructures à l'échelle européenne. Les corridors constituent désormais l'un

des principaux instruments de coordination des investissements de transport entre les États membres, entre les régions. Ils sont définis à partir d'itinéraires structurants du réseau européen et font l'objet d'une description détaillée dans les outils de suivi développés par la Commission européenne, notamment TENtec, qui permet d'identifier précisément leur localisation, les caractéristiques des infrastructures qui les composent ainsi qu'un ensemble d'informations relatives à leur exploitation et à leur niveau de conformité aux objectifs du réseau transeuropéen.

La sélection des projets: une procédure plus transparente mais dont la légitimité demeure discutée

Les projets intégrés dans les corridors ne sont pas définis par la Commission européenne. Ils résultent d'un processus de candidature auquel participent une grande diversité d'acteurs. Les propositions peuvent être portées par les États membres, mais également par les collectivités territoriales, les gestionnaires d'infrastructure, les ports, les aéroports ou encore les grandes entreprises publiques concernées par le développement des réseaux de transport.

Dans le cas français, ces propositions font l'objet d'un filtrage par l'administration centrale. Les services de l'État examinent les projets susceptibles d'être présentés au niveau européen. Ce mécanisme a progressivement conduit à la constitution de listes de projets associées aux différents corridors.

L'expérience acquise au cours des premières années de fonctionnement des corridors a toutefois conduit la Commission européenne à considérer que la mise en œuvre des investissements demeurerait trop lente. Les procédures administratives ont souvent été jugées excessivement complexes, les délais de préparation des projets trop importants et les obstacles réglementaires trop nombreux. Afin d'améliorer l'efficacité du système, la Commission a progressivement accordé une importance croissante à la notion de maturité des projets. Les opérations les plus avancées sur le plan technique, administratif ou financier sont désormais favorisées afin d'accélérer l'engagement effectif des dépenses.

Dans le même temps, un effort important a été réalisé pour améliorer la transparence des corridors. Les programmes de travail élaborés par les coordinateurs européens décrivent aujourd'hui de manière beaucoup plus précise qu'auparavant l'état d'avancement des projets, les difficultés rencontrées, les retards observés ainsi que les priorités identifiées pour les années à venir. Les corridors disposent ainsi de véritables outils de suivi qui permettent de mieux comprendre la situation des différents projets.

Cette évolution ne résout cependant pas toutes les questions de fond.

La première concerne la cohérence entre les critères de sélection utilisés par les États membres et ceux retenus dans le cadre des corridors. Il est évident que des différences existent. Les administrations nationales poursuivent des objectifs qui ne coïncident pas toujours avec ceux définis à l'échelle européenne. Les arbitrages nationaux peuvent répondre à des considérations

d'aménagement du territoire, d'équilibre régional ou de contraintes budgétaires qui ne correspondent pas nécessairement aux priorités de continuité des réseaux européens.

Cette question revêt une importance particulière dans le cas français.

Contrairement à plusieurs autres pays européens, la France ne dispose pas aujourd'hui d'un véritable plan national des infrastructures définissant de manière explicite et stable une hiérarchie des investissements à long terme. Le Conseil d'orientation des infrastructures a certes produit plusieurs rapports importants, mais ceux-ci ne constituent pas une programmation nationale formellement adoptée. Pendant de nombreuses années, les références aux corridors européens et aux priorités du réseau transeuropéen sont d'ailleurs restées relativement discrètes dans les travaux du COI. Cette situation a commencé à évoluer récemment mais il reste nécessaire d'examiner plus précisément la manière dont les priorités européennes sont désormais prises en compte dans les arbitrages nationaux.

Dès lors, une question de légitimité apparaît inévitablement. Sur quelle base sont établies les listes de projets transmises à la Commission européenne? La publication de ces listes constitue incontestablement un progrès en matière de transparence. Elle permet d'identifier les choix opérés par l'administration et de mieux comprendre les priorités retenues. Cependant, cette transparence ne résout pas entièrement la question de la légitimité des arbitrages lorsque ceux-ci ne s'inscrivent pas dans une planification nationale clairement établie.

La comparaison avec plusieurs autres États européens est éclairante à cet égard. En Allemagne, la programmation des investissements est particulièrement détaillée et régulièrement actualisée. Les critères de sélection des projets sont explicites et les arbitrages apparaissent relativement transparents. En Espagne, l'intégration des corridors européens dans les politiques nationales est ancienne et les priorités européennes ont été largement reprises dans les stratégies d'investissement. Une situation comparable peut être observée au Portugal et, dans une certaine mesure, en Italie.

La situation française apparaît plus ambiguë. Les corridors ont sans doute contribué à améliorer la cohérence des projets et à rapprocher les priorités nationales des priorités européennes. Les déplacements des coordinateurs européens, les réunions organisées dans les différents États membres et les échanges entre acteurs ont certainement favorisé cette convergence. Cependant, cette influence reste difficile à mesurer précisément. Les activités des coordinateurs demeurent relativement peu visibles dans le débat public et leurs recommandations ne sont pas toujours reprises explicitement dans les arbitrages nationaux.

Un nouveau mode d'évaluation plus conforme à une application du principe de subsidiarité.

Ce mode de sélection des projets est différent de celui qui est souvent utilisé au niveau national et pour lequel des préconisations Européennes ont été régulièrement mise à jour, à savoir l'application des méthode coûts bénéfiques (CBA) avec prises en compte d'effets d'impacts.(wider effects).

Cette approche traditionnelle est aussi à la base du développement des recherches du PCRD qui ont développé des bases de données, des modèles de simulation de trafic et des méthodes d'évaluation

A ce stade il est utile de rappeler que la légitimité d'un projet est double: performance socio-économique et légitimité démocratique, ce qui ne coïncide pas nécessairement.

Au niveau national, ces évaluations reposent traditionnellement sur des analyses socio-économiques cherchant à confronter l'offre et la demande de transport. Les flux observés ou prévus constituent alors un élément central de l'évaluation.

Au niveau européen, les critères mobilisés dans les corridors reposent davantage sur des objectifs de performance du réseau. La continuité des infrastructures, l'interopérabilité, la suppression des goulets d'étranglement, les objectifs environnementaux ou encore la maturité des projets occupent une place importante dans les procédures d'évaluation.

Cette différence d'approche apparaît notamment à travers la place accordée aujourd'hui à la notion de congestion.

La congestion est devenue l'un des arguments fréquemment invoqués pour justifier certains investissements. Pourtant, la congestion n'est jamais

qu'un symptôme. Pour comprendre son origine et déterminer les solutions appropriées, il est nécessaire d'identifier précisément les flux qui utilisent les infrastructures concernées.

On peut alors opposer une démarche plus classique d'évaluation à une nouvelle démarche qui s'est plus directement positionné dans le cadre d'une coopération d'acteurs impliqués et en particulier d'acteurs institutionnel comme l'application du principe de subsidiarité pousserait à le faire.

Une situation de congestion peut résulter de trafics locaux, régionaux, nationaux ou internationaux. Elle peut également être provoquée par des flux de transit qui ne font qu'emprunter momentanément l'infrastructure considérée. Dans chacun de ces cas, les solutions envisageables sont différentes.

La seule observation d'une situation de congestion ne permet donc pas, à elle seule, de déterminer la nature des investissements nécessaires. Pour comprendre les causes de cette congestion, il faut revenir à la composition des trafics qui utilisent les infrastructures concernées et distinguer ce qui relève des trafics locaux, régionaux, nationaux ou internationaux. Une telle analyse suppose de disposer d'informations détaillées sur les flux et sur leurs origines et destinations.

Or c'est précisément sur ce point que l'évolution récente des méthodes d'évaluation pose question.

Pendant longtemps, les analyses de transport reposaient sur des matrices origine-destination permettant de reconstituer les mouvements observés sur l'ensemble du réseau et d'en déduire les affectations de trafic sur les différentes infrastructures. Cette

approche permettait de comprendre non seulement l'utilisation d'un axe donné, mais également les interactions existant entre plusieurs itinéraires concurrents ou complémentaires.

Aujourd'hui, ces analyses apparaissent beaucoup moins présentes dans les documents relatifs aux corridors. L'accent est davantage mis sur les caractéristiques des infrastructures elles-mêmes, sur leur conformité aux standards européens ou sur les performances attendues du réseau. Cette évolution conduit à privilégier une approche centrée sur l'offre alors que la compréhension des phénomènes de trafic nécessite de revenir aux mécanismes qui génèrent la demande de transport.

Cette question est importante car un corridor ne constitue pas, en lui-même, une unité pertinente d'analyse des flux. Les flux ne naissent pas dans les corridors et ne s'y arrêtent pas. Ils résultent de relations économiques, territoriales et logistiques qui se développent à l'échelle de l'ensemble du réseau européen.

Le corridor ne représente finalement qu'une portion du chemin emprunté par des flux dont l'origine et la destination se situent souvent très loin de la section étudiée. Il est davantage le résultat d'une affectation de trafic sur un réseau qu'un objet autonome permettant d'expliquer les trafics observés.

Cette distinction méthodologique est essentielle.

Pour analyser correctement la charge d'un corridor, il conviendrait d'abord de partir de l'ensemble des flux origine-destination observés sur le réseau européen puis d'étudier la manière dont ces flux se répartissent entre les différentes infrastructures disponibles. Le corridor

apparaît alors comme une conséquence de cette affectation et non comme son point de départ.

L'exemple du GPSO illustre particulièrement bien cette problématique.

Lorsque Réseau Ferré de France a conduit les études relatives à ce projet, l'analyse ne s'est pas limitée à la seule section concernée. Le raisonnement a été mené à l'échelle du réseau européen dans son ensemble afin de comprendre quels flux étaient susceptibles d'utiliser l'infrastructure projetée et quelles modifications de comportement pouvaient résulter de sa réalisation.

Cette démarche mettait notamment en évidence l'existence de relations complexes entre les différents corridors traversant la France.

Les trafics entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe peuvent en effet emprunter plusieurs itinéraires alternatifs. Une partie des flux passe par les axes méditerranéens. D'autres empruntent les corridors atlantiques. Certains flux peuvent également remonter beaucoup plus au nord avant de rejoindre les grands centres économiques européens.

Les études montraient ainsi que plusieurs millions de tonnes pouvaient être concernées par ces phénomènes de report entre itinéraires. Un investissement réalisé sur un corridor donné pouvait modifier la répartition des trafics sur d'autres corridors situés parfois à grande distance.

Cette situation est d'autant plus importante que les grands corridors européens ont tendance à converger progressivement vers les régions les plus densément équipées du nord-ouest de l'Europe. Les choix réalisés sur un corridor ne peuvent donc être analysés

indépendamment de leurs effets sur les autres itinéraires disponibles.

L'exemple du trafic entre l'Espagne et le reste de l'Europe est particulièrement révélateur. Selon les conditions d'exploitation, les performances des infrastructures ou les investissements réalisés, les flux se répartiront entre corridor Atlantique, corridor Méditerranéen, et éventuellement remonter au Nord sur le corridor Mer du Nord-Méditerranée. Les infrastructures ne sont donc pas isolées les unes des autres; elles participent à un système global dans lequel les décisions prises sur un axe modifient les conditions de fonctionnement de l'ensemble.

Cette observation conduit à s'interroger sur les méthodes actuellement utilisées pour évaluer les projets des corridors.

La priorité accordée à la continuité des infrastructures, à la suppression des goulets d'étranglement ou à la conformité technique des réseaux répond à des objectifs légitimes. Toutefois, ces critères ne sauraient remplacer une analyse approfondie des flux et de leurs déterminants économiques.

La rentabilité socio-économique d'un projet dépend en effet de la manière dont il modifie les comportements de transport, les choix d'itinéraires et l'organisation des échanges. Une telle évaluation suppose nécessairement de revenir à une analyse détaillée des relations origine-destination et des mécanismes d'affectation des trafics. À cet égard, il est possible de considérer que le corridor constitue davantage un outil de gouvernance et de programmation qu'un véritable outil d'analyse des transports. Il permet d'organiser l'action publique, de coordonner les investissements et de suivre la

réalisation des projets. En revanche, la compréhension des phénomènes de trafic continue de relever d'une approche fondée sur les réseaux dans leur ensemble.

Le financement: un effet de levier à court terme et d'endettement aggravé à long terme

La deuxième dimension essentielle de la politique des corridors concerne le financement des infrastructures.

L'Union européenne intervient généralement très tôt dans le cycle de réalisation des projets. Les financements européens permettent de lancer les études préalables, les analyses techniques, les procédures administratives et parfois les premières phases de travaux. Cette caractéristique est importante car elle modifie la perception du rôle financier de l'Europe.

On présente souvent la contribution européenne sous la forme d'un pourcentage du coût total du projet. Ce pourcentage peut varier considérablement selon les opérations, allant parfois jusqu'à 50 % dans certains cas particuliers, mais demeurant fréquemment beaucoup plus faible. Toutefois, cette présentation ne rend pas compte de la réalité du processus de financement.

En effet, les crédits européens sont souvent engagés très en amont alors que les dépenses les plus importantes interviennent plusieurs années plus tard. La part relative de la contribution européenne tend donc mécaniquement à diminuer au fur et à mesure de l'avancement du projet. Cette évolution ne traduit pas un désengagement de l'Union européenne mais résulte simplement du calendrier des investissements.

Cette intervention précoce produit un premier effet que l'on peut qualifier d'effet de levier financier. Une contribution relativement limitée permet d'enclencher des engagements financiers beaucoup plus importants de la part des autres partenaires. Une fois les études engagées et les premières dépenses réalisées, les collectivités, les opérateurs et les États se trouvent progressivement conduits à poursuivre le projet afin de valoriser les investissements déjà consentis.

Cet effet de levier est souvent présenté comme l'une des principales réussites de la politique européenne des transports. Il convient néanmoins d'en souligner les limites. Les partenaires qui bénéficient des financements européens doivent également assumer les dépenses futures nécessaires à l'achèvement des infrastructures. Les engagements pris au début des procédures peuvent ainsi générer plusieurs années plus tard des besoins de financement considérables.

Sous cet angle, les financements européens ne constituent pas seulement une opportunité; ils peuvent également être analysés comme des engagements à long terme dont les conséquences financières ne sont pas toujours pleinement perçues au moment où les décisions sont prises. La question de la soutenabilité des investissements devient alors essentielle.

Un second effet est fréquemment mis en avant par la Commission européenne: l'effet d'entraînement économique. Les premières évaluations réalisées dans le cadre des réseaux transeuropéens attribuaient aux investissements des effets multiplicateurs très importants sur l'activité économique et l'emploi. Ces résultats ont largement contribué à justifier les politiques

d'investissement développées au cours des dernières décennies.

Il est probable qu'un tel effet existe effectivement. Toutefois, son ampleur réelle demeure difficile à apprécier avec précision. Surtout, les bénéfices économiques attendus ne dispensent pas d'une analyse rigoureuse de la rentabilité des projets pour les acteurs qui devront supporter l'essentiel des dépenses au cours de leur réalisation.

La sélection et évaluation des projets: des méthodes parallèles ?

La troisième question concerne les méthodes utilisées pour évaluer les projets et hiérarchiser les investissements. Au niveau national, les évaluations reposent traditionnellement sur des analyses socio-économiques cherchant à confronter l'offre et la demande de transport. Les flux observés ou prévus constituent alors un élément central de l'évaluation.

Au niveau européen, les critères mobilisés dans les corridors reposent davantage sur des objectifs de performance du réseau. La continuité des infrastructures, l'interopérabilité, la suppression des goulets d'étranglement, les objectifs environnementaux ou encore la maturité des projets occupent une place importante dans les procédures d'évaluation.

Pendant longtemps, les analyses de transport reposaient sur des matrices origine-destination permettant de

reconstituer les mouvements observés sur l'ensemble du réseau et d'en déduire les affectations de trafic sur les différentes infrastructures. Cette approche permettait de comprendre non seulement l'utilisation d'un axe donné, mais également les interactions existant entre plusieurs itinéraires concurrents ou complémentaires.

Aujourd'hui, ces analyses apparaissent beaucoup moins présentes dans les documents relatifs aux corridors. L'accent est davantage mis sur les caractéristiques des infrastructures elles-mêmes, sur leur conformité aux standards européens ou sur les performances attendues du réseau. Cette évolution conduit à privilégier une approche centrée sur l'offre alors que la compréhension des phénomènes de trafic nécessite de revenir aux mécanismes qui génèrent la demande de transport.

Le corridor ne représente finalement qu'une portion du chemin emprunté par des flux dont l'origine et la destination se situent souvent très loin de la section étudiée. Il est davantage le résultat d'une affectation de trafic sur un réseau qu'un objet autonome permettant d'expliquer les trafics observés.

Cette distinction méthodologique est essentielle.

Pour analyser correctement la charge d'un corridor, il conviendrait d'abord de partir de l'ensemble des flux origine-destination observés sur le réseau européen puis d'étudier la manière dont ces flux se répartissent entre les différentes infrastructures disponibles. Le corridor apparaît alors comme une conséquence de cette affectation et non comme son point de départ.

Un nouveau succès du concept pour la mise en œuvre d'une coopération technologique

Un nouveau pas a été franchi dans les années récentes avec l'utilisation du corridor comme terrain d'application et de développement de la recherche. On atteint ainsi une nouvelle strate dans l'épaisseur même du concept de corridor, en y introduisant la question de la recherche elle-même, laquelle ne peut plus se développer de manière suffisamment efficace si elle ne s'inscrit pas dans un contexte d'application auquel le concept de corridor semble particulièrement bien adapté.

La recherche ainsi organisée permet en effet aux différents partenaires de concevoir une coopération qui trouve sa justification et son efficacité dans l'application concrète. Plutôt que de laisser s'affronter des industries amenées à produire de nouveaux matériels de transport – qu'il s'agisse d'infrastructures, de véhicules ou des systèmes de communication nécessaires au fonctionnement des chaînes de transport multimodales de voyageurs ou des chaînes logistiques de marchandises –, il a semblé préférable de définir les orientations de la recherche à partir d'une concertation associant non seulement les industriels concernés, mais également les centres de recherche technologique ainsi que les représentants des institutions.

Dans cette démarche de concertation pour l'application et l'expérimentation des projets de recherche le long des corridors, des équipes de recherche en socio-économie des transports ont même été associées

Ce retour de la recherche vers le concept de corridor présentait également l'avantage de mettre les programmes de recherche directement en relation avec les orientations de planification développées par l'Union européenne, sur lesquelles se concentrent des moyens financiers importants. Ces budgets sont eux-mêmes orientés vers les équipements et les technologies nouvelles, qu'il s'agisse par exemple de l'installation de bornes électriques le long des autoroutes ou encore de l'exigence de nouveaux systèmes d'information et de communication entre les acteurs du transport, notamment pour des raisons de sécurité.

Après bien des hésitations et des échecs, cette approche trouve ainsi un nouveau champ d'application.

L'exemple de l'ERTMS est particulièrement significatif.

Ce système européen de gestion et de contrôle du trafic ferroviaire devrait, s'il était généralisé à l'ensemble du réseau européen, permettre une meilleure utilisation des capacités disponibles, une sécurité accrue et, de ce fait, produire des avantages importants. Pourtant, son développement est resté lent et son implantation demeure encore relativement limitée alors même qu'une généralisation était envisagée à l'horizon 2030.

Cette situation s'explique par plusieurs facteurs. Les premières versions du système ne présentaient pas d'avantages suffisamment évidents pour justifier les investissements demandés, ce qui conduisait naturellement les opérateurs à une certaine prudence. En outre, la mise en place du système impliquait une adaptation profonde du matériel roulant, notamment des locomotives. Or, dès lors que l'on touche au parc ferroviaire, on déclenche des opérations d'une ampleur considérable, les locomotives étant appelées à circuler

sur l'ensemble des réseaux ouverts au trafic international.

La généralisation du système suppose donc un important travail de rééquipement qui doit être engagé suffisamment rapidement pour éviter que les différences entre systèmes nationaux ne viennent compromettre les possibilités d'exploitation.

C'est dans ce contexte que la notion de corridor est apparue comme une solution naturelle. Une locomotive entrant sur le réseau à un point donné devait pouvoir parcourir une distance suffisante sans avoir à changer de système de contrôle-commande. D'où l'idée de créer des corridors ERTMS, apparus avant même la définition des corridors prioritaires. Un réalignement a ensuite été nécessaire afin de garantir une cohérence minimale dans l'ensemble des travaux engagés par la Commission européenne sur les réseaux.

Mais cette utilisation du corridor va plus loin. Elle favorise une coopération entre partenaires de la recherche autour d'applications concrètes susceptibles de mobiliser leurs intérêts respectifs et de créer une véritable dynamique de travail en commun.

Cette logique de coopération avait déjà démontré son efficacité dans le domaine de l'exploitation ferroviaire. Dans le cadre du fret, les opérateurs de transport avaient dû déterminer de manière concertée les sillons nécessaires aux services envisagés entre différentes plateformes. De même, le recours au corridor avait constitué un succès lorsqu'il s'était agi de programmer simultanément plusieurs projets appelés à se compléter plutôt qu'à se concurrencer.

Une telle démarche introduit une dynamique rarement prise en compte dans les évaluations socio-

économiques traditionnelles, celles-ci étant le plus souvent réalisées projet par projet, sans véritable prise en considération des effets de complémentarité entre plusieurs opérations.

Tous les avantages déjà observés dans le recours à ce concept intermédiaire de corridor peuvent ainsi se retrouver dans le domaine de la recherche, en favorisant une collaboration entre les équipes technologiques et les industries ferroviaires.

Une limite apparaît cependant rapidement. Cette approche tend à se développer selon une logique fortement modale. Les grands programmes actuellement engagés sont, pour l'essentiel, concentrés sur le ferroviaire. Ils sont portés par des équipes spécialisées et intégrés dans les structures de recherche propres à ce mode de transport.

On retrouve ainsi un clivage ancien dont on a déjà souligné les inconvénients. La recherche sur les réseaux routiers demeure conduite de manière largement indépendante de ces efforts, lesquels sont essentiellement destinés à donner une nouvelle impulsion au transport ferroviaire, après les déceptions rencontrées dans les politiques antérieures de promotion du rail ou dans les tentatives de développement des services combinés.

Une autre remarque essentielle s'impose. La réflexion sur les corridors ne peut être menée indépendamment d'une réflexion sur les réseaux. Le passage de la notion de corridor à celle de réseau n'a rien d'immédiat. Il demeure complexe et suppose nécessairement une analyse de la demande de transport ainsi que de l'affectation des flux sur les réseaux.

Or, ce volet semble aujourd'hui avoir largement disparu, y compris dans les approches socio-économiques. On voit alors difficilement quelle pourrait être la contribution des équipes de socio-économie des transports si la notion de besoin est progressivement abandonnée et si l'on se concentre exclusivement sur l'amélioration de l'offre.

À un moment ou à un autre, il faudra nécessairement réintroduire la demande. C'est à cette condition que les différents corridors pourront retrouver une logique de réseau cohérente.

Ce point me paraît particulièrement important pour conclure l'ensemble de ces réflexions sur les corridors. Il y a une dizaine d'années, j'avais d'ailleurs consacré, avec mes collègues de NESTEAR, un article publié dans la revue *Transport* sur les relations entre réseaux et corridors. Je pense qu'il serait utile de revenir aujourd'hui sur cette question.

En définitive, l'histoire des corridors restera inachevée tant qu'elle ne sera pas replacée dans l'histoire plus générale des réseaux. Les corridors ont constitué un concept intermédiaire fécond, capable de faciliter la coopération, la programmation des investissements, l'organisation des services et désormais même le développement de la recherche. Mais ils ne peuvent trouver leur pleine signification qu'à travers leur insertion dans une logique de réseau fondée sur les besoins de transport et sur l'affectation des flux.

Autrement dit, l'histoire des corridors ne sera véritablement complète que lorsqu'un pont aura été rétabli avec l'histoire des réseaux, dont ils ne constituent finalement qu'une modalité particulière d'organisation et de développement.

Une conclusion, beaucoup d'interrogations et réorientations

Les corridors européens ont incontestablement contribué à renforcer la coordination des politiques d'infrastructure à l'échelle européenne. Ils ont permis de mieux identifier les priorités du réseau transeuropéen, d'améliorer le suivi des projets et de développer des mécanismes de financement capables de déclencher des investissements importants.

Ils ont également favorisé une certaine convergence des stratégies nationales et offert un cadre de discussion commun entre États membres, gestionnaires d'infrastructures, collectivités territoriales et acteurs économiques.

Toutefois, plusieurs interrogations demeurent parmi lesquelles on peut rappeler deux des plus importantes.

Le premier concerne les procédures de sélection des projets et leur légitimité. Dans le cas français notamment, l'absence d'une véritable planification nationale des infrastructures rend plus difficile l'articulation entre priorités nationales et priorités européennes. La publication des listes de projets transmises à la Commission constitue certes un progrès important en matière de transparence, mais elle ne répond pas entièrement à la question de savoir comment ces listes sont élaborées et sur quels fondements elles reposent.

La deuxième interrogation concerne les risques que comportent les mécanismes financiers et sur lesquels on n'insiste pas assez.

L'intervention précoce de l'Union européenne produit des effets de levier indéniables et contribue à déclencher des investissements qui n'auraient peut-être pas vu le jour autrement. Mais elle conduit également les partenaires nationaux et locaux à prendre des engagements financiers de long terme dont les conséquences peuvent devenir considérables au fur et à mesure de l'avancement des projets.

L'objectif fréquemment invoqué d'une meilleure « absorption des fonds européens » mérite lui aussi d'être discuté. Présentée du point de vue de la Commission, cette expression est révélatrice et traduit la volonté d'éviter que des crédits disponibles demeurent inutilisés. Cela est assez rare de nos jours pour le souligner. Toutefois, du point de vue des bénéficiaires, l'absorption des fonds signifie également l'acceptation d'engagements financiers futurs beaucoup plus importants. Derrière chaque euro dépensé par l'Union européenne se trouvent généralement plusieurs euros qui devront être mobilisés ultérieurement par les États, les collectivités ou les gestionnaires d'infrastructure. Une bonne absorption des crédits européens ne constitue donc pas une fin en soi; elle doit également être appréciée à l'aune de la capacité des partenaires à financer durablement les investissements ainsi engagés.

Il est donc clair que l'absorption des fonds européens est aussi un mécanisme de création d'engagements financiers futurs et conduit déjà certainement des

situation de surendettement auxquels les régions et les collectivités locales seront les plus menacées tout simplement parce qu'elle interviennent plus en fin de parcours de la mise en œuvre des projets: voilà des questions que devraient en particulier se poser les régions comme Rhône Alpes à cause de Lyon Turin et la région Nord à cause de SNE. Pour ces projet une majeure partie de la « manne » Européenne est déjà tombée pour créer l'irréversible, et ils devront en grande partie répondre d' investissements nécessaires très élevés voire colossaux pour l'accès au tunnel LTF..

Enfin, les méthodes d'évaluation elles-mêmes méritent d'être discutées.

L'accent mis sur les performances du réseau, la maturité des projets ou la suppression des goulets d'étranglement ne dispense pas d'une réflexion approfondie sur les flux qui justifient les investissements. De ce point de vue, l'analyse des réseaux et des relations origine-destination demeure un élément essentiel de toute évaluation socio-économique rigoureuse.

Au total, les corridors apparaissent aujourd'hui comme des instruments utiles de coordination et de programmation. Leur contribution à la cohérence du réseau européen est réelle. Néanmoins, les questions relatives à la sélection des projets, à leur financement et aux méthodes d'évaluation utilisées montrent que la réflexion sur la planification des infrastructures de transport demeure largement ouverte, en particulier dans un contexte où les investissements nécessaires

atteignent désormais des montants considérables et engagent les acteurs publics pour plusieurs décennies. Cette question renvoie à une interrogation plus générale sur la place du corridor dans les méthodes d'analyse des transports.

La mise en place des corridors a constitué un progrès important du point de vue de la coordination des politiques européennes. Elle a permis de structurer les priorités d'investissement, d'identifier les principaux goulets d'étranglement et de renforcer la cohérence des interventions publiques sur les grands axes européens. Cependant, cette évolution a parfois conduit à considérer implicitement le corridor comme une unité pertinente d'analyse des transports. Or une telle hypothèse mérite d'être discutée.

Les flux de transport ne se développent pas à l'intérieur des corridors. Ils relient des origines et des destinations réparties sur l'ensemble du territoire européen. Les corridors ne constituent qu'une partie des itinéraires empruntés par ces flux. Ils sont donc davantage une conséquence du fonctionnement des réseaux qu'une explication de celui-ci.

Cette question avait déjà été soulevée dans un travail antérieur consacré à l'analyse des corridors européens. L'idée principale était qu'il devenait nécessaire de passer d'une approche centrée sur les corridors à une approche centrée sur les réseaux.

Une telle évolution ne signifie évidemment pas qu'il faille abandonner le concept de corridor. Celui-ci conserve toute son utilité pour la programmation des investissements, la coordination institutionnelle et le suivi des projets. En revanche, lorsqu'il s'agit d'analyser les trafics, d'évaluer les besoins d'infrastructure ou de

mesurer les effets d'un investissement, le réseau constitue le véritable niveau pertinent d'observation.

L'analyse devrait alors procéder en deux étapes. La première consiste à étudier les flux origine-destination à l'échelle de l'ensemble du réseau européen. La seconde consiste à examiner la manière dont ces flux s'affectent sur les différentes infrastructures et à déterminer le rôle joué par les corridors dans cette affectation.

Cette approche permettrait de mieux articuler les deux dimensions du problème: d'une part, la gouvernance et la programmation des corridors; d'autre part, l'analyse globale des réseaux et des flux qui les traversent.

Le corridor est un outil de gouvernance; le réseau reste l'objet pertinent d'analyse.

Dans cette perspective, le corridor n'est plus considéré comme un objet autonome mais comme l'une des expressions du fonctionnement du réseau. Son niveau de charge, sa congestion ou ses besoins d'investissement résultent alors de phénomènes qui trouvent souvent leur origine bien au-delà de ses propres limites géographiques.

Cette distinction est essentielle car elle conduit à réintroduire dans l'évaluation des projets des éléments qui tendent aujourd'hui à être moins visibles: les matrices origine-destination, les phénomènes de concurrence entre itinéraires, les reports de trafic entre corridors et les effets de réseau à grande échelle.

De l'utilité des modèles globaux pour le passage à la planification des réseaux à l'horizon 2050

On a vu que le concept de corridor a été important pour mobiliser des acteurs qui ne sont pas uniquement des représentants d'administrations, mais aussi des professionnels, des industriels et des acteurs du transport dont l'expertise est précieuse lorsqu'il s'agit de dépasser le stade de l'infrastructure pour parler d'exploitation, de planification, voire de tests et d'expérimentations.

On a aussi vu combien la démarche de TEN-STAC pour le groupe Van Miert s'est appuyée sur ces modèles globaux et, à tout le moins, sur des bases de données qui ont accompagné leur développement. La représentation cartographique de la base TENtec est certes plus détaillée, mais elle présente néanmoins de fortes similitudes avec les données de réseau de NESTEAR, qui travaillait sur ce sujet, entre autres, dans TEN-STAC.

Mais si le corridor permet de progresser dans la transparence, la coopération et la coordination, il ne peut légitimer à lui seul une évaluation suffisante, ni sur le plan socio-économique ni sur le plan démocratique, même s'il y contribue.

A un moment donné il faudra passer par une évaluation plus précise intégrant des données d'offre et de demande qui reflète des besoins. A un moment donné il faudra que le travail soit validé par une procédure démocratique, au sein d'une conférence Pan

Européenne, par un vote du parlement, les votes des années 2013/2014 et les adaptations qui ont eu lieu par la suite concernent la démarche à suivre et non les résultats de la planification des RTE en cours. Les engagements actuels de l'UE sont légitimes actuellement car respectant la procédure qui a été adoptée. sans qu'il y ait de contestation.

Sur le plan d'évaluation on a vu des limites qui sont liés d'abord à la prise en compte de flux, qui ne s'expriment pas par des densités de trafic mais par des échanges origine/destination Il faut donc nécessairement repasser par une affectation sur réseau puis à l'étude de charges du réseaux qui elle seule va déterminer la charge du corridor comme cela a été montré dans plusieurs exemples de TEN Stac mais aussi avant ou bien dans des exercices menés pour la circonstance dans la Magistrale Eco-fret, un centre de conflits particulièrement critique en France, entre différents types de trafic qu'il faut dénouer comme l'a fait Alain Bonnaïfous sur le centre le plus inextricable de LYON.

Plusieurs recherches Européennes se sont alors lancées dans une modélisation à l'échelle Européenne: Et même RFF en France exigeait pour ses grands projets en marchandises de partir d'un réseau Européen détaillé couvrant l'ensemble de l'Europe, cadre nécessaire pour l'évaluation de ses projets, et en particulier ceux liés au trafic international. Des cartes de travail d'affectation faites pour GPSO, LNMP, Traversées Alpines, CFAL peuvent en donner des exemples..

Parmi ces tentatives on peut mentionner trois recherche auxquelles j'ai participé dans des contexte différents: EUFRANET, NEW OPERA, et un travail pour WATERBORNE, Direction de la commission (Etude

Etude portuaire Assessment of potential of Maritime Transport and IWW).

EUFRANET, qui identifie réseaux à priorité fret aurait pu constituer une voie plus rapide et différente pour résoudre en partie la question de la disponibilité et de la qualité des sillons ferroviaire que l'on essaye encore aujourd'hui de résoudre avec ERTMS sans être prêt de finir et ceci plus de 20 ans après. A noter que à un période cette question de priorité semblait se résoudre, les trains de fret étant prioritaires après les TGV. Cette hypothèse faisait que l'on introduisait pas de pénalités aux trains de fret dans les projections pour attendre la disponibilité des sillons, laquelle étant bien sûr soumise à des règles de réservation.

New Opera parce que il a été effectué avec des opérateurs de transport et non avec des Gestionnaire de Réseaux comme dans le cas précédent, montrant l'importance d'intégrer des données de services TC pour le fret ferroviaire. La validation par des professionnels qui étaient pas dans ce cas des exploitants ferroviaires comme dans EUFRANET, était essentielle pour ajuster les trafics de transport combiné, une des tâche les plus difficiles et nécessaires en matière de modélisation de trafics sur laquelle beaucoup se sont heurtés.

Etude portuaire de la direction Waterborne parce que qu'elle concerne tout l'acheminement portuaire, segment dynamique d'un marché mondialisé

Ces modèles globaux, qui appréhendent l'ensemble du réseau de transports sont parfois conçus pour une catégorie d'acteurs du système de transport qui veulent améliorer leurs performances. Le modèle global doit alors aussi s'adapter aux questions posées qui

émanent dans un premier temps des exploitants ferroviaire (SNCF, DB, SJ membres du consortium EUFRANET) puis dans un deuxième temps des opérateurs ferroviaires(New Opéra, TIGER) et dans un troisième temps à des opérateurs de la VN, voulant développer un transport combiné pour lequel seules des expériences de transport de conteneurs maritimes sont probants surtout à 4 niveaux. Mais qu'en est-il d'une chaîne continentale avec quelle organisation et quelle unité de charge. Il est grand temps de résoudre ce problème avant la mise en service de SNE donc

Dans EUFRANET, les compagnies ferroviaire explorent donc l'hypothèse d'une priorité fret au regard du transport de voyageurs, hormis TGV. Et le résultats attendu est d'identifier les lignes sur lesquelles la mesure fait gagner le plus de trafics. Les gains sont conséquents et il semblait bien au début des années 2000 qu'une telle politique serait vite mise en place un mémorandum sur le sujet ayant été transmis au Parlement(Mémorandum de la Commission au Conseil et au Parlement: « vers un réseau à priorité fret » 18 Octobre 2007). Mais on n'a pas vu pour autant augmenter une offre de sillons de qualité pour le fret ferroviaire et le débat s'est concentré à nouveau sur des promesses d'implantation de ERTMS dont on pouvait attendre fiabilité et capacité. EUFRANET avait identifié un « réseau noyau » en Europe ainsi que un réseau intermédiaire et un réseau diffus pour la priorité au fret ferroviaire entraînant un hausse de part de marché significative. La logique résultante n'était donc pas celle d'une exploitation par corridor, mais d'abord la constitution d'un réseau noyau qui se diversifie pour couvrir le territoire Européen. Mais ce n'est pas pour

autant que l'on a vu augmenter une offre de sillons de qualité propre à satisfaire les opérateurs ferroviaires

Quant à l'implémentation de ERTMS elle a pris énormément de retard sans que l'on ne connaisse bien l'accroissement de capacité attendu, ni celle de la vitesse moyenne d'acheminement gagnée. Et pourtant une certaine priorité pour le fret ferroviaire semblait avoir été décidée au début des années 2000, face notamment aux TER, et qui a été intégrée dans les modèles de projection (capacité suffisante et vitesse des sillons améliorée) pour les projets; tout cela semble aujourd'hui oubliée en attendant les bienfaits de ERTMS, comme l'a aussi été un projet de train long de 1.500m avec locomotive au milieu.

Dans le cas de NEW OPERA coordonné par Franco Castagnetti une question préalable était de pouvoir introduire dans le modèle de simulation le fonctionnement d'une chaîne de transport porte à porte dans la concurrence entre modes et dans le choix de l'itinéraire. Le modèle de NESTEAR avait cette propriété ce qui n'est pas le cas pour des modèles classiques à 4 étapes, dans lesquels la chaîne est assimilée à un mode concurrent et ses caractéristiques intégrées dans une fonction d'utilité, qui est de plus difficile à calibrer en l'absence d'observations. L'exploitation en « shuttle » se prête à une approche par corridor (comme la route roulante) mais pas une exploitation par « hub and spoke »(reprises de services sur des hubs)qui est plutôt une négation de la notion du corridor. L'acheminement portuaire de conteneurs a été traité par la suite dans les mêmes conditions dans le cadre d'un projet qui a suivi; TIGER. si ma mémoire est bonne.

Pour l'acheminement portuaire la particularité est que l'étude avait été commandée par une direction du maritime et VN Ernst and Young était coordinateur Le modèle NESTEAR était de nouveau utilisé mais seules les pré ou post acheminements VN figuraient dans le rapport final

Et pourtant pour sortir les données VN il fallait bien réaffecter le trafic d conteneur entre les modes. et itinéraire. Le modèle devait être utilisé pour définir une stratégie maritime et portuaire pour la VN et non pour les autres modes car le donneur d'ordre serait sorti dan=son champs d'investigation L'ensemble des trafics sur l'ensemble du réseau tous modes avait été simulé pour n'en sortir qu'une faible part et pour un seul mode. Le tableau suivant montre qu'il a été possible à partir de l'approche globale de revenir sur la contribution des trafics portuaires dans dans les trafic des corridors.

(The following table shows traffic for seaport for the four tested scenarios. Seaports traffic are presented at the corridor level.)

Seaports traffic at corridor level and scenario

Ports Traffic All markets (Tons in millions)	ONLY CORE PORTS										
	All ports	All Core ports	Baltic Adriatic	North Sea - Baltic	Mediterranean	Orient East - Med	Scan - Med	Rhine Alpine	Atlantic	North Sea - Med	Rhine Danube
Base Year 2010	2 321	1 947	107	680	250	215	368	529	226	866	25
BAU Scenario 2030	2 683	2 324	119	837	340	264	451	638	273	1 008	31
Baseline Scenario 2030	2 682	2 313	123	847	341	267	432	641	271	1 011	31

De la recherche de corridors découlant des études globales

La seconde approche, qui s'est progressivement imposée dans la démarche de TEN STAC puis dans la politique des réseaux transeuropéens, relevait davantage d'une logique institutionnelle et politique. Elle reposait sur la construction d'espaces de coopération associant l'Union européenne, les États, les régions et les différents acteurs concernés. Les corridors y occupaient une place centrale. Ils constituaient moins un outil de modélisation qu'un dispositif permettant d'organiser la concertation, la coordination des investissements et l'articulation entre différents niveaux de décision.

Il faut insister sur le fait que ces deux approches ne sont pas contradictoires. Elles correspondent à deux dimensions complémentaires de l'action européenne. La première privilégie la cohérence technique et l'évaluation socio-économique du système de transport. La seconde privilégie la légitimité politique, la subsidiarité et l'appropriation territoriale des politiques européennes. L'histoire des réseaux transeuropéens peut largement être interprétée comme la recherche d'un équilibre entre ces deux logiques.

L'évolution effective de la politique européenne a toutefois davantage favorisé cette seconde voie. L'Union européenne n'a pas retenu une vision exclusivement technique fondée sur les flux internationaux. Elle a également privilégié une logique

d'imbrication entre régions, États et Union européenne correspondant étroitement au principe de subsidiarité. L'Europe ne s'est donc pas limitée aux seuls flux internationaux. Elle s'est également intéressée aux infrastructures nationales et parfois locales dès lors qu'elles participaient au fonctionnement général des réseaux européens.

Cette orientation répondait également à des objectifs de concertation, de transparence et de visibilité politique. L'apposition du drapeau européen sur les infrastructures cofinancées illustre bien cette volonté d'inscrire concrètement l'action européenne dans les territoires plutôt que de la laisser apparaître uniquement sous la forme d'une expertise ou d'une planification abstraite.

On retrouve ainsi une tension permanente entre deux logiques complémentaires: d'un côté une logique d'expertise privilégiant la cohérence des modèles de réseau et des évaluations socio-économiques; de l'autre une logique politique cherchant à articuler les différents niveaux territoriaux et à rendre l'action européenne plus visible et plus compréhensible.

Face à l'emprise du concept de corridor que sont devenues les recherches globales

On peut alors se demander ce que sont devenues les démarches de modélisation globale initiées dans le cadre du quatrième PCRD. Leur visibilité a progressivement diminué à mesure que les

Programmes-cadres de recherche évoluaient et que les questions de socio-économie des transports occupaient une place moins centrale dans les réflexions conduites à Bruxelles.

Pour autant, les outils développés au cours de cette période n'ont pas disparu. Ils ont continué à évoluer au sein de différents consortiums, notamment TRIMODE, dont l'intitulé même traduisait l'ambition de poursuivre une réflexion intégrée sur les transports et sur les conditions permettant de faire évoluer les équilibres modaux.

Cette orientation correspondait à l'une des préoccupations récurrentes de la Commission européenne. Au-delà du développement des infrastructures, il s'agissait également d'évaluer les politiques susceptibles de favoriser un rééquilibrage modal, en particulier au profit du rail, considéré comme présentant de meilleures performances environnementales.

Très rapidement, les équipes chargées de ces modèles furent sollicitées pour répondre à d'autres demandes: impacts environnementaux, consommations d'énergie, émissions, changement climatique ou encore effets de différentes réglementations. Le modèle évolua ainsi progressivement d'un outil principalement destiné à la simulation des trafics et à l'évaluation des infrastructures vers un instrument plus général d'appui à la définition des politiques européennes de transport.

Dans ce contexte, la composante proprement trafic du modèle semble avoir progressivement perdu son caractère central. Non pas qu'elle ait disparu, mais les attentes se sont déplacées vers des questions plus immédiates et plus diversifiées. Les ambitions initiales

de représentation détaillée des trafics à l'échelle européenne ont ainsi été en partie repoussées au profit d'applications plus directement mobilisables dans l'élaboration des politiques communautaires.

Pour répondre à ces nouvelles demandes, le modèle a progressivement intégré de nombreuses composantes complémentaires: sous-modèles spécialisés sont venus s'ajouter au noyau initial afin de traiter des problématiques énergétiques, environnementales ou économiques de plus en plus variées. L'ensemble a fini par constituer une architecture complexe de « modèle de modèles » interconnectés, dont le fonctionnement global est devenu difficile à appréhender pour des observateurs extérieurs et les performances difficiles à tester.

Cette complexité ne semble toutefois pas avoir remis en cause son utilisation. Le système continue au contraire d'être régulièrement mobilisé comme outil d'appui aux analyses et aux décisions de la Commission européenne. Il constitue aujourd'hui davantage une plateforme intégrée d'évaluation des politiques de transport qu'un simple modèle de trafic au sens traditionnel du terme. Rares sont ceux qui contestent les résultats aussi bien à l'extérieur dans le monde académique que à l'intérieur dans le montage sophistiqué qui ne donne pas lieu à de véritables tests spatialisés.

Longtemps associé à une équipe milanaise qui a largement contribué à son développement, le modèle paraît désormais largement hébergé et exploité au Centre commun de recherche de la Commission européenne à Séville. Cette évolution traduit à la fois son institutionnalisation progressive et le poids croissant

des besoins opérationnels liés à son entretien et à son développement.

Cette évolution était d'ailleurs perceptible avant même la fin des PCRD. Avec plusieurs partenaires allemands, espagnols, néerlandais et d'autres pays européens, nous avons défendu une approche consistant à construire progressivement un modèle européen à partir des modèles nationaux existants. L'idée était de s'appuyer sur les équipes participant déjà aux exercices nationaux de planification afin de bénéficier de leur connaissance des données et de leur expérience des politiques de transport.

Cette orientation n'a cependant pas été retenue. La Commission a finalement privilégié d'autres consortiums, moins directement ancrés dans les dispositifs nationaux. Les raisons de ce choix demeurent difficiles à établir avec certitude. On peut toutefois avancer plusieurs hypothèses.

L'une d'elles tient à la volonté de préserver une certaine indépendance vis-à-vis des administrations nationales et des politiques publiques des États membres. Cette préoccupation a toujours été présente dans les institutions européennes, soucieuses de disposer de leurs propres capacités d'expertise.

Une autre explication réside dans l'évolution des modes de gestion des programmes européens. Les montants financiers engagés sont devenus de plus en plus importants. La gestion de contrats représentant plusieurs dizaines de millions d'euros exige des capacités administratives considérables que les petites équipes universitaires ou les bureaux d'études spécialisés peinent souvent à mobiliser. Les grandes sociétés de conseil disposent au contraire des

structures nécessaires pour gérer de tels dispositifs et ont progressivement pris une place croissante dans les programmes européens.

Enfin, il ne faut pas sous-estimer l'effet des renouvellements administratifs eux-mêmes. Les programmes de recherche sont aussi portés par des personnes. Lorsque les officiers scientifiques qui suivent un domaine quittent leurs fonctions ou sont affectés à d'autres responsabilités, les priorités peuvent évoluer. Les nouveaux responsables cherchent parfois à développer leurs propres réseaux ou à mettre en place de nouvelles orientations.

Nous avons ainsi connu des coordinateurs et responsables particulièrement compétents, tels que Keith Keen ou Catharina Sikow, qui avaient acquis une connaissance approfondie des réseaux de recherche européens et assuraient une certaine continuité dans le suivi des programmes. Leur départ progressif vers d'autres responsabilités a été accompagné de renouvellements d'équipes qui ont parfois contribué à réorienter les priorités et les modes de fonctionnement.

Il serait excessif d'expliquer les évolutions observées par une seule de ces raisons. Celles-ci résultent probablement d'une combinaison de facteurs institutionnels, administratifs, financiers et humains. Elles permettent néanmoins de mieux comprendre pourquoi les ambitions initiales de modélisation européenne intégrée se sont progressivement transformées et pourquoi les communautés qui portaient ces travaux se sont en partie recomposées au fil du temps.

Les questions statistiques

Patrice : Tu as dirigé l'Observatoire Économique et Statistique des Transports après le Service d'Analyse Économique et du Plan du ministère chargé des transports à une période charnière. Les conséquences de l'arrêt de carence de la Cour Européenne de Justice qui obligeait la Commission et les gouvernements à enfin créer un marché commun des transports, les initiatives comme l'accord de Schengen en 1985, et le Traité de Maastricht, ont contribué à modifier considérablement l'organisation, les définitions et l'usage même des statistiques de transport, domaine dont tu avais la responsabilité... même si j'ai eu à te succéder peu avant le marché unique. On se souvient tous de cette suppression des frontières, et donc des modes traditionnels d'enregistrement des flux intra-européens, mais il y eut aussi, parallèlement l'ouverture à la concurrence du seul mode « fermé » qu'était le ferroviaire. Peux-tu nous exposer les stratégies à l'œuvre alors sur ces questions statistiques et comment a finalement évolué notre système d'information national et européen en matière de fret?

Christian : Cette question est liée, à ce je viens d'évoquer, c'est-à-dire la nécessité tôt ou tard de revenir sur une démarche globale sans laquelle la logistique statistique de TENTec pour la planification des corridors n'aurait pas été possible.

A cela s'ajoute le fait que la disparition de tout un pan de statistiques de transport avec la suppression des opérations douanières du fait du libre échanges. Et pour

y faire face nous savions très bien que nous pourrions réinstaurer des contraintes administratives aux entreprises pour le seul motif de maintenir des statistiques d'échanges pertinentes

Il a donc été nécessaire de reconstituer tout un système d'information Européen et de profiter de cette remise à plat pour faire en sorte que ce système soit plus homogène au niveau de l'Europe, permettant, éventuellement des recoupements entre données nationales d'importation et d'exportations dans des relations bilatérales.

Cette question des statistiques était aussi fondamentale pour permettre l'émergence des modèles européens de transport et les calibrer, et, plus largement, de prévoir les transformations des outils d'observation des échanges en Europe.

Bien avant la mise en place effective du marché unique, nous avons déjà été confrontés à ce problème lorsque les informations douanières relatives aux échanges avec l'Espagne ont commencé à disparaître dans la perspective de son intégration au marché commun.

Cette évolution nous préoccupait particulièrement. Nous anticipions en effet une forte croissance des échanges entre l'Espagne et le reste de l'Europe. Très rapidement, l'Allemagne allait devenir l'un de ses principaux partenaires commerciaux, de l'Espagne, générant des flux importants traversant le territoire français sur de longues distances. La disparition des statistiques douanières signifiait donc la perte d'une source d'information extrêmement précieuse sur ces trafics internationaux et de transit.

Notre première réaction fut de rechercher des solutions permettant de conserver une connaissance suffisante de

ces flux sans remettre en cause les objectifs de simplification administrative qui accompagnaient l'ouverture des marchés. L'idée s'imposa progressivement de mettre en place des enquêtes aux frontières suffisamment légères tout en permettant la collecte d'informations utiles.

L'initiative suisse et la naissance des enquêtes aux frontières

C'est dans ce contexte qu'intervint un épisode qui allait jouer un rôle important dans la suite des travaux.

Un jour, M. Acquarone, de l'Office fédéral des transports suisse (OFT), vint me trouver pour me demander s'il lui serait possible de réaliser en France une enquête sur les trafics traversant les Alpes. Cette demande traduisait les préoccupations croissantes des autorités suisses face à l'augmentation attendue des flux européens.

La Suisse appliquait alors une politique particulièrement stricte en matière de circulation des poids lourds, fondée sur des limitations de tonnage et sur un contingentement important du trafic routier à travers les Alpes. Les responsables de l'OFT percevaient cependant très clairement que l'ouverture progressive des marchés européens allait accroître les pressions sur le système suisse et rendre de plus en plus difficile le maintien de certaines restrictions. Ils souhaitaient donc mieux comprendre l'évolution des trafics internationaux qui traversaient les Alpes afin d'anticiper les transformations à venir.

Notre réponse fut immédiate. Cette préoccupation rejoignait nos propres interrogations. Il n'était cependant pas envisageable qu'une enquête étrangère soit menée directement sur le territoire français. Nous avons donc proposé de construire une enquête commune

permettant de répondre simultanément aux besoins des différents pays concernés.

Nous suivions parallèlement avec beaucoup d'attention l'évolution des trafics avec l'Espagne et nous n'avons jamais renoncé à mettre en place une enquête spécifique sur les flux transpyrénéens. Au contraire, nous considérons cette question comme essentielle. Mais nous avons choisi de dissocier les deux démarches afin d'aller plus vite.

D'un côté, une enquête commune fut développée avec la Suisse puis l'Autriche sur les trafics alpins. Les administrations concernées se connaissaient depuis longtemps, avaient déjà l'habitude de travailler ensemble et partageaient des préoccupations communes sur les questions de transit et de transfert modal. L'Office fédéral des transports entretenait notamment des relations très étroites avec ses homologues autrichiens. Il existait donc un cadre naturel de coopération permettant de construire rapidement une méthodologie commune.

D'un autre côté, nous avons choisi de conduire seuls l'enquête sur les trafics transpyrénéens afin d'accélérer sa mise en œuvre et d'éviter les complications supplémentaires qu'aurait entraînées la constitution d'un partenariat international à ce stade.

Cette double démarche permet ainsi de répondre simultanément aux enjeux alpins et aux enjeux liés aux échanges avec la péninsule Ibérique. Michel Houée s'investit ensuite considérablement dans la définition méthodologique et l'organisation de ces enquêtes.

Avec le recul, cette expérience fut particulièrement importante. Les enquêtes aux frontières n'avaient pas vocation à remplacer intégralement les statistiques

douanières. Elles constituaient plutôt un outil ciblé d'observation des grands flux internationaux et de transit, précisément là où la perte d'information était la plus problématique pour l'analyse des transports. Leur coût restait relativement limité au regard de la richesse des informations qu'elles apportaient sur les trafics transalpins et transpyrénéens, y compris, fait novateur pour une enquête de trafic, des informations sur l'itinéraire sur le territoire Français..

La réponse européenne: reconstruire un système statistique après la disparition des douanes

Lorsque le marché unique entra effectivement en vigueur et que les contrôles douaniers disparurent à l'échelle européenne, le problème prit une tout autre dimension.

La question dépassait largement le seul domaine des transports. Eurostat, les instituts nationaux de statistique, notamment l'INSEE, ainsi que les administrations spécialisées furent mobilisés dans un vaste effort de reconstruction du système statistique européen.

De nombreux groupes de travail se réunirent à Luxembourg afin de définir les nouvelles méthodes de collecte, les procédures d'harmonisation et parfois même de nouvelles nomenclatures statistiques. Nous avons largement participé à ces travaux.

L'objectif était de remplacer progressivement les anciennes informations douanières par des informations collectées directement auprès des entreprises. Il était cependant évident que ces nouvelles enquêtes ne pourraient jamais reproduire exactement le niveau de détail des statistiques douanières.

Une partie de la perte d'information était donc inévitable.

Les statisticiens durent alors développer de nombreuses procédures de contrôle de cohérence. Les exportations déclarées par un pays étaient comparées aux importations enregistrées par le pays partenaire. Les écarts étaient parfois considérables. Dans certains cas, les arbitrages consistaient même à retenir des valeurs moyennes entre les déclarations disponibles, bien que la qualité d'information n'est pas symétrique, suivant que l'on est en position d'importateur ou d'exportateur. suivant.

Progressivement, grâce à la stabilisation des méthodes et à l'amélioration des enquêtes nationales, les incohérences les plus importantes furent réduites. Cette expérience permit également d'identifier les systèmes statistiques les plus robustes et ceux qui demeuraient plus fragiles. Pendant plusieurs années, certaines données nationales, notamment espagnoles, furent ainsi considérées avec prudence avant que les dispositifs d'enquête ne gagnent en qualité.

ETIS : construire une base européenne intégrée de transport

Dès le lancement des programmes de recherche européens au début des années 1990, il apparut clairement que cette question statistique constituait un enjeu majeur pour l'ensemble des pays européens et pour la recherche. D'ailleurs le CEDIT (Centre d'Evaluation et de Développement de l'Information en

Transport) et auprès de l'OEST était présenté dans l'arrêté de l'OEST comme un travail de recherche, réalisé avec des chercheurs: le Président était le directeur de l'OEST, Miche Houée le Secrétaire Général, sur le plan Européen, réputé pour ses compétences sur le sujet...

Nous nous sommes alors rapprochés de plusieurs partenaires, au niveau Européen, notamment Néerlandais; les équipes du NEA jouèrent un rôle important dans cette réflexion, avec Philippe Tardieu, Français travaillant alors aux Pays-Bas.

Nous avons proposé qu'un effort spécifique soit consacré à la constitution d'une base de données européennes harmonisées permettant à la fois l'observation du marché des transports et le développement de nouveaux outils de modélisation. Cette initiative allait donner naissance au projet ETIS, : European Transport Information System, puis ETIS+.

ETIS fut l'un des premiers grands projets du quatrième Programme-cadre de recherche et développement. Il marquait une étape importante dans la montée en puissance des ambitions européennes en matière de socio-économie des transports.

Le projet ETIS reposait largement sur les travaux préalablement réalisés par Eurostat, notamment sur la définition d'un découpage homogène du territoire européen selon les niveaux NUTS. Cette structuration territoriale fournissait un cadre cohérent permettant d'associer données économiques, données démographiques et données de transport.

L'objectif consistait à rassembler et à harmoniser l'ensemble des informations disponibles: statistiques nationales, données internationales, enquêtes

spécifiques, enquêtes aux frontières et différentes bases de données construites dans les États membres.

Les contributions allemandes, néerlandaises et françaises furent particulièrement importantes. La France disposait alors d'un avantage notable puisqu'elle était pratiquement le seul pays à disposer déjà d'une véritable base multimodale, SITRAM, couvrant l'ensemble des modes de transport, organisée selon la nomenclature NST et directement exploitable dans une perspective européenne.

Cette expérience fut très appréciée dans le cadre d'ETIS, précisément parce qu'elle permettait d'alimenter la construction d'une base européenne véritablement multimodale.

Des statistiques aux réseaux : l'étape suivante

La construction d'ETIS ne constituait cependant qu'une première étape. Il fallait également disposer de réseaux géocodés permettant d'utiliser ces informations dans les modèles de transport.

Nous nous sommes alors appuyés notamment sur les travaux conduits dans le cadre d'ESPON et sur diverses initiatives européennes de description géographique des infrastructures.

Mais l'expérience montra rapidement qu'un réseau géocodé ne suffisait pas. Encore fallait-il que ce réseau soit véritablement utilisable pour les procédures d'affectation et de simulation. La question de la « navigabilité » des réseaux devint alors centrale. Elle

supposait non seulement une représentation géographique correcte mais aussi une connaissance approfondie des infrastructures afin de vérifier que les itinéraires calculés correspondaient effectivement aux possibilités réelles de circulation.

Cette question allait devenir un enjeu majeur de la qualité des modèles européens intégrés.

L'ambition du projet ITIC un échec

En effet au début des années 1990, l'ouverture de l'Europe centrale et orientale fit apparaître la réorientation rapide des échanges, auparavant largement tournés vers l'Union soviétique, laissait prévoir une croissance considérable des flux avec l'Europe occidentale. Il devenait nécessaire de disposer d'outils capables de mesurer cette transformation historique.

Avec les équipes universitaires réunies autour du groupe de Barbizon, nous avons alors proposé de transposer à cette nouvelle situation l'expérience acquise grâce aux enquêtes aux frontières.

Le projet, baptisé ITIC, visait à mettre en place un dispositif coordonné d'observation des grands flux internationaux traversant les pays d'Europe centrale et orientale. Il s'agissait de constituer un réseau relativement léger de points d'enquête permettant de suivre les principaux courants d'échanges à l'échelle du continent.

Le projet bénéficiait d'un intérêt marqué de la BERD à Londres ainsi que du soutien de la Banque mondiale. Il reposait largement sur des équipes universitaires et sur

une logique de recherche collective visant à comprendre les transformations de l'espace européen.

Nous avons même commencé à envisager certaines ouvertures vers la Russie, consciente de l'importance des évolutions en cours et des bouleversements géographiques qu'elles entraînaient pour les échanges européens.

À notre grande surprise, alors que le projet avait été largement préparé et qu'il bénéficiait de soutiens importants, sa réalisation fut finalement confiée à un grand groupe danois. Nous n'avons jamais réellement compris les raisons de cette décision.

Cette expérience demeura pour beaucoup d'entre nous une source de déception. Elle illustre également certaines évolutions des programmes européens de cette période: montée en puissance des grands contrats, et recomposition progressive des réseaux d'expertise autour de la Commission.

Elle témoigne néanmoins de la volonté qui existait alors d'anticiper les profondes transformations de l'espace européen et de construire des outils d'observation adaptés à l'échelle du continent ce qui en définitive n'a pu se faire.

Le Bilan pour la France et l'Europe: Tout ça pour ça?

Patrice : Comme les militaires, les économistes que nous sommes recherchent in fine à évaluer le rapport coût efficacité des actions engagées, ou à établir un bilan coûts-avantages.

A la lumière de notre échange on mesure parfaitement l'importance des efforts engagés, des coopérations construites, en revanche on peut être déçus par le résultat, compte tenu de l'effet final recherché. On en a parlé souvent entre nous mais on n'a toujours pas une approche en termes de corridors de la part des États, on n'a toujours pas de méthode d'évaluation commune des projets, pas plus que d'amélioration suffisante des systèmes d'information sur les transports de marchandise. Tu sais par exemple que l'on n'a, en ligne en France que les résultats de 2015 de la fameuse base de données multi-modale SITRAM. Quant aux modèles essentiels aux travaux de planification, j'ai l'impression que l'on stagne un peu aujourd'hui... En prenant une posture qui a pu être la mienne à un certain moment, c'est-à-dire celle d'un membre de cabinet ministériel, je m'interroge sur la capacité actuelle d'éclairage des choix, et d'insertion de cet éclairage dans le contexte Européen. D'autant, que, les projets anciens sont rarement « réévalués », insérés dans une approche globale, et que les travaux du COI (comité d'orientation des Infrastructures) ne me semblent pas s'inscrire dans le long mouvement que tu as décrit, et finalement

s'inscrivent mal dans une perspective Européenne. Qu'en penses-tu?

Christian : Ce n'est pas facile de répondre à ta question, Patrice. Le sentiment que l'on peut avoir est que l'Union européenne produit régulièrement des idées intéressantes. Le problème n'est pas tant la qualité de ces idées que leur capacité à ne traiter qu'une partie du problème et non l'ensemble. À chaque nouvelle initiative naît un nouvel espoir. Mais très vite se met en place autour d'elle une mécanique administrative lourde qui finit souvent par étouffer l'idée initiale.

Cette mécanique produit un double effet. D'une part, elle complexifie progressivement l'objet de départ en lui ajoutant de nouvelles exigences, de nouveaux critères et de nouveaux intervenants. D'autre part, elle coupe souvent l'initiative de la mémoire des expériences antérieures et de la capitalisation des savoir-faire déjà accumulés. L'idée perd alors progressivement ses racines et sa capacité de transformation.

J'ai souvent eu ce sentiment en observant la politique des corridors. Les corridors ont incontestablement permis de mobiliser des acteurs et d'aligner un certain nombre d'outils européens. Mais ils ont également souffert de plusieurs faiblesses.

La première tient à leur mode d'apparition en 2013, bien qu'il y ait eu vote incontestablement. Les corridors ont été introduits par ce qui ressemble, rétrospectivement, à un véritable acte d'autorité. Beaucoup d'acteurs nationaux qui suivaient pourtant les travaux de la Commission n'ont pas réellement compris ce qui se passait. Ils se sont retrouvés face à une carte déjà dessinée, définissant les segments et les nœuds qui

deviendraient les principales portes d'entrée des financements européens. Les corridors du groupe Van Miert étaient plus nombreux et s'ils ont servi à la définition finale il y a quand même des différences entre les corridors qui ont servi de support à une discussion dans le groupe et ceux qui ont été retenus, comme corridors prioritaires. Entre temps donc des réunions d'experts dont il est difficile de retrouver le cheminement.

Ce point mérite d'être souligné: ces segments étaient précisément géolocalisés. Les annexes définissaient dans le détail les itinéraires et les nœuds concernés. Dans d'autres contextes de planification, notamment en France, de telles décisions auraient probablement suscité des mois de débats. Or elles ont été adoptées avec relativement peu de discussions publiques. Le Parlement européen les a certes approuvées, mais il est difficile de ne pas penser qu'une grande partie des acteurs n'a pas mesuré à l'époque la portée de ces choix. Beaucoup n'en ont réellement pris conscience que plusieurs années plus tard, lorsque le système était déjà en place. Les révisions ultérieures n'ont alors consisté qu'à ajouter quelques extensions marginales à une architecture largement figée dès l'origine.

La seconde faiblesse concerne la gouvernance mise en place autour des corridors. Le rôle des coordinateurs européens a été présenté comme un élément moteur du dispositif. Pourtant, dans des pays comme la France, peu de personnes connaissent réellement l'identité ou le rôle de ces coordinateurs. Nommés par Bruxelles, assistés par des équipes de consultants, ils avaient pour

mission de faire émerger des projets susceptibles de bénéficier de financements européens.

L'idée n'était pas illégitime en soi. Mais certains coordinateurs sont restés en fonction pendant de très longues périodes, parfois près de vingt ans si l'on tient compte des dispositifs qui avaient précédé les corridors actuels. Peu à peu, le système a accumulé les structures, les réunions, les groupes de travail et les mécanismes de coordination.

Aujourd'hui, lorsqu'on observe la carte des corridors, notamment en Europe centrale, on distingue une trame extrêmement dense de lignes qui se croisent. Chaque corridor dispose de ses propres procédures d'évaluation et de ses propres instances de concertation. Certes, des réunions horizontales existent, mais les analyses demeurent largement cloisonnées. On examine rarement de façon approfondie les concurrences ou les complémentarités entre projets appartenant à des corridors différents.

À cela s'ajoutent des coordinations transversales et des projets horizontaux qui rendent l'ensemble particulièrement complexe. Entre la réforme de 2013 et les évolutions engagées jusqu'en 2030, on constate qu'une quinzaine d'années a été nécessaire pour stabiliser une première architecture, avant même d'engager une nouvelle phase de reconfiguration en s'attaquant au Réseau.(RTE). Cette accumulation de critères, d'acteurs et de procédures finit parfois par donner le sentiment d'un système devenu très lourd.

Pourtant, il existe des contre-exemples intéressants.

Les corridors paneuropéens d'Europe Centrale constituent probablement le plus marquant. Dans un premier temps, le travail a été conduit par un groupe

extrêmement restreint. Nous étions trois ou quatre personnes travaillant en liaison directe avec les représentants des États dans la cadre de la CEMT. Chaque pays fournissait sa documentation, nous élaborions des propositions et celles-ci étaient discutées puis validées. Le processus était à la fois simple, rapide et transparent. Mais l'objectif est resté clair: obtenir rapidement des résultats pour la Conférence Pan Européenne de Crête de Mars 1994. On ne pouvait pas imaginer qu'il n'y aurait pas un document de travail crédible et référencé auprès de pays toujours susceptible, dans le contexte de bouleversement d'alors. D' ailleurs au moins deux problèmes n'avaient pu être réglés: celui de la proposition du corridor 1 remontant de la Pologne aux Pays Baltes et la Finlande à cause de l'opposition de la Russie. La Russie s'apprêtait à être membre observateur de la CEMT (1995) puis membre permanent en 1997. Le deuxième est le corridor 8 traversant la Macédoine auquel la Grèce s'opposait.

Par la suite, l'Union européenne a pris le relais. Dès la fin des années 1990, on est passé relativement vite de la logique de corridor à celle de réseau. Le corridor n'était plus considéré comme une fin en soi mais comme une étape vers une réflexion plus large sur l'organisation des réseaux européens.

L'autre exemple est celui du Moyen-Orient. Là encore, les discussions ont avancé rapidement et un accord a pu être obtenu. La question qui demeure est de comprendre pourquoi cet accord, accepté par les États concernés n'a finalement pas été pleinement porté au niveau politique supérieur alors même que les corridors avaient été validés par les pays participants, l'Europe

les ayant acceptés. Pourquoi ce travail n'a-t-il pas été présenté et consolidé au niveau de la conférence elle-même? C'est une question qui reste ouverte et qui mérite probablement d'être examinée.

Pour revenir au cas méditerranéen, la situation était naturellement beaucoup plus complexe. Presque tous les pays du pourtour méditerranéen participaient aux travaux, à l'exception de la Libye. Quant à la Yougoslavie, elle faisait l'objet d'un traitement particulier lié au contexte politique de l'époque, mais elle n'était pas absente de la réflexion.

Nous ne pouvions pas nous contenter de reprendre l'idée du réseau romain, qui associait des liaisons terrestres et des liaisons maritimes de cabotage. Il fallait partir d'une autre hypothèse: considérer la Méditerranée non comme une barrière séparant les pays, mais comme un trait d'union entre eux. C'était une idée ambitieuse, peut-être même généreuse, qui ne s'est finalement réalisée que très partiellement.

Dans la définition des corridors transméditerranéens, il a donc fallu privilégier non seulement des itinéraires côtiers, mais aussi des itinéraires traversant la Méditerranée grâce à des maillons maritimes associés à des maillons terrestres. Cette approche conduisait naturellement à accorder une place importante à l'intermodalité et aux chaînes de transport combinant plusieurs modes.

Cependant, l'apport principal de ces corridors n'a sans doute pas été là. Leur véritable contribution a été de permettre à des administrations nationales, à des experts et à des universitaires de l'ensemble des pays méditerranéens de travailler ensemble. Tous étaient représentés. Les corridors sont devenus un cadre de

coopération permettant de réaliser des diagnostics partagés sur les performances des systèmes de transport, sur les conditions d'acheminement des flux et sur les besoins futurs.

Ils ont également permis d'appliquer à l'espace méditerranéen des méthodes d'analyse déjà éprouvées ailleurs: constitution de bases de données communes, élaboration de matrices de trafic, analyse des besoins futurs, exercices de projection, comparaison des expériences nationales et capitalisation des travaux déjà réalisés.

Une partie importante de ce travail s'est également appuyée sur les acquis d'organismes régionaux tels que le Plan Bleu ou le Programme des Nations unies pour l'environnement, auxquels j'avais eu l'occasion de contribuer. Il s'agissait de mettre à disposition des méthodes, des références communes, des outils d'évaluation et, au fond, de développer un important travail pédagogique.

En revanche, ces corridors transméditerranéens ne disposaient pas réellement de moyens financiers significatifs. Ils n'étaient pas au cœur des mécanismes de financement européens. Ils dépendaient de centres de décision éloignés, avec lesquels le dialogue restait souvent difficile. De ce point de vue, leur influence est demeurée limitée.

Ma conclusion est donc nuancée. Les corridors ont permis de débloquer certaines situations. Ils ont facilité le dialogue entre pays, favorisé la participation des acteurs et contribué à mieux articuler les questions d'infrastructures, d'exploitation et de gouvernance. Ils ont permis de franchir plusieurs étapes importantes. Mais ils n'ont pas résolu la question fondamentale.

À un moment donné, les projets sont réalisés dans des territoires particuliers, mais ils prennent leur véritable sens à l'intérieur de réseaux beaucoup plus vastes. Chaque projet contribue au fonctionnement global du réseau. Pour comprendre son utilité réelle, il faut donc être capable d'analyser le fonctionnement d'ensemble de ce réseau.

C'est un exercice complexe, exigeant et parfois peu compatible avec les structures administratives qui se développent autour de lui. Car ces structures ont souvent tendance à se multiplier, à s'alourdir et à se perpétuer pour elles-mêmes. Elles finissent parfois par perdre de vue leur objectif initial.

Quitter le niveau de corridor pour repasser à celui de réseau, sans tarder.

L'enjeu est donc de savoir passer, au bon moment, du projet au corridor, puis du corridor au réseau. C'est seulement à cette condition que l'on peut espérer maîtriser les dynamiques de transport dans leur ensemble. Faute de quoi, les dispositifs de gouvernance risquent de se gonfler progressivement jusqu'à devenir eux-mêmes un obstacle, avant de s'affaiblir à leur tour et d'emporter avec eux une partie de ce qu'ils avaient contribué à construire.

Lorsque l'on me demande ce que je pense des corridors, je suis toujours un peu embarrassé pour répondre. Car la question n'est pas seulement celle des

corridors. Elle renvoie plus largement à la façon dont les politiques européennes se construisent et évoluent.

L'expérience montre que l'Europe produit régulièrement des idées nouvelles qui répondent à des problèmes réels. Ces idées sont souvent pertinentes. Elles permettent de faire avancer la réflexion et de mobiliser les acteurs. Mais elles ne résolvent généralement qu'une partie du problème. Très vite, elles deviennent le point de départ d'un processus institutionnel qui tend à se développer pour lui-même.

On observe alors un phénomène récurrent. Une idée nouvelle suscite des espoirs, rassemble des énergies et produit parfois des résultats significatifs. Puis se met en place autour d'elle un ensemble de procédures, de groupes de travail, de mécanismes de coordination et d'obligations administratives qui finissent progressivement par prendre autant d'importance que l'objectif initial. Dans le même temps, cette nouvelle construction se coupe souvent de la mémoire des expériences précédentes. Les savoir-faire accumulés, les enseignements tirés des démarches antérieures et les acquis méthodologiques sont insuffisamment capitalisés. Comme si chaque nouvelle étape devait en partie réinventer ce qui avait déjà été appris.

Les corridors sont dorénavant victimes de la bureaucratie créée autour du concept.

Leur apparition a constitué une innovation importante. Ils ont permis d'aligner différents outils européens, de rapprocher les questions d'infrastructures, d'exploitation et de gouvernance, et de créer des espaces de dialogue entre acteurs qui travaillaient jusque-là de manière relativement séparée. Mais leur mise en place s'est également accompagnée d'un phénomène plus ambigu.

Les cartes des corridors sont apparues de manière relativement soudaine. Elles comportaient déjà les itinéraires, les segments, les nœuds et, en pratique, une grande partie des priorités futures. Beaucoup d'acteurs n'ont pas immédiatement mesuré la portée de ces choix. Pourtant, désigner un corridor revient aussi à désigner les projets qui bénéficieront d'une visibilité particulière et qui auront davantage de chances d'accéder aux financements européens. Les corridors ne sont donc pas seulement des outils d'analyse ou de coordination. Ils constituent également des instruments de hiérarchisation des investissements.

Cette évolution s'est accompagnée de la mise en place d'une gouvernance spécifique. Des coordinateurs européens ont été désignés. Des équipes d'experts et de consultants ont été mobilisées. Des groupes de travail, des forums et des mécanismes de suivi se sont progressivement ajoutés à l'architecture existante. L'objectif était naturellement d'améliorer la coordination. Mais au fil du temps, le système est devenu de plus en plus dense.

Lorsqu'on observe aujourd'hui la carte des corridors européens, notamment en Europe centrale, on distingue un ensemble de lignes qui se croisent et se superposent. Chaque corridor développe ses propres procédures, ses propres réunions et ses propres analyses. Certes, des mécanismes horizontaux existent, mais ils peinent parfois à produire une véritable vision d'ensemble. Les complémentarités entre corridors, les concurrences entre projets ou les effets de réseau à grande échelle demeurent relativement peu étudiés par rapport à l'effort consacré au fonctionnement interne de chaque corridor.

Cette situation contraste avec certaines expériences plus anciennes.

Je pense notamment aux corridors paneuropéens élaborés à la fin des années 1990. Dans plusieurs cas, les travaux furent conduits par des équipes extrêmement réduites. Quelques experts travaillaient directement avec les représentants des États concernés. Les données étaient réunies, les diagnostics établis et les propositions discutées dans des délais relativement courts. Le corridor était alors conçu comme un outil de concertation destiné à faciliter le passage vers une réflexion plus large sur les réseaux. Une fois ce rôle accompli, il n'avait pas vocation à devenir une structure permanente. L'affaire était « pliée » en à peine dix ans et dans la cadre du Processus de Paix cela a pris trois ans pour avoir un accord des gouvernements. L'expérience méditerranéenne apporte un autre éclairage.

Le contexte y était beaucoup plus complexe puisque pratiquement tous les pays du bassin méditerranéen participaient aux travaux.

Les travaux ont permis de constituer des bases de données communes, de comparer les situations nationales, d'élaborer des méthodes partagées, de produire des diagnostics et de diffuser des outils d'analyse. En d'autres termes, ils ont joué un rôle pédagogique et méthodologique essentiel.

Pour autant, ces démarches sont restées limitées par l'absence de véritables moyens financiers et par leur éloignement des centres de décision. Elles pouvaient améliorer la compréhension des problèmes sans toujours disposer de la capacité nécessaire pour les résoudre.

C'est probablement ce qui conduit à une conclusion plus générale.

Les projets ne prennent alors véritablement leur sens qu'à l'intérieur des réseaux auxquels ils appartiennent. Les corridors peuvent constituer un outil utile pour organiser la réflexion, coordonner les acteurs ou mettre en évidence certaines priorités. Mais ils ne remplacent pas l'analyse des réseaux eux-mêmes.

Or c'est précisément là que réside la difficulté. Comprendre un réseau suppose d'analyser les interactions entre projets, les effets indirects, les complémentarités entre itinéraires, les reports de trafic, les différentes échelles territoriales et les relations entre modes de transport. Cet exercice est beaucoup plus exigeant que l'analyse d'un corridor particulier.

Les corridors devraient donc être considérés comme une étape intermédiaire entre le projet et le réseau. Leur utilité est réelle lorsqu'ils permettent d'effectuer cette transition. Ils deviennent plus problématiques lorsqu'ils tendent à se constituer en objets autonomes, dotés de leurs propres structures, de leurs propres procédures et de leur propre logique de fonctionnement.

Le risque est alors de voir les organisations se développer progressivement pour elles-mêmes. Elles s'enrichissent de nouvelles règles, de nouveaux intervenants et de nouveaux mécanismes de coordination. Elles deviennent plus lourdes, plus complexes et parfois plus éloignées de leur objectif initial.

La véritable question n'est donc pas de savoir si les corridors sont utiles ou inutiles. Ils ont incontestablement produit des résultats. La question est plutôt de savoir comment éviter que les instruments

créés pour comprendre et organiser les réseaux ne finissent par se substituer à la réflexion sur les réseaux eux-mêmes.

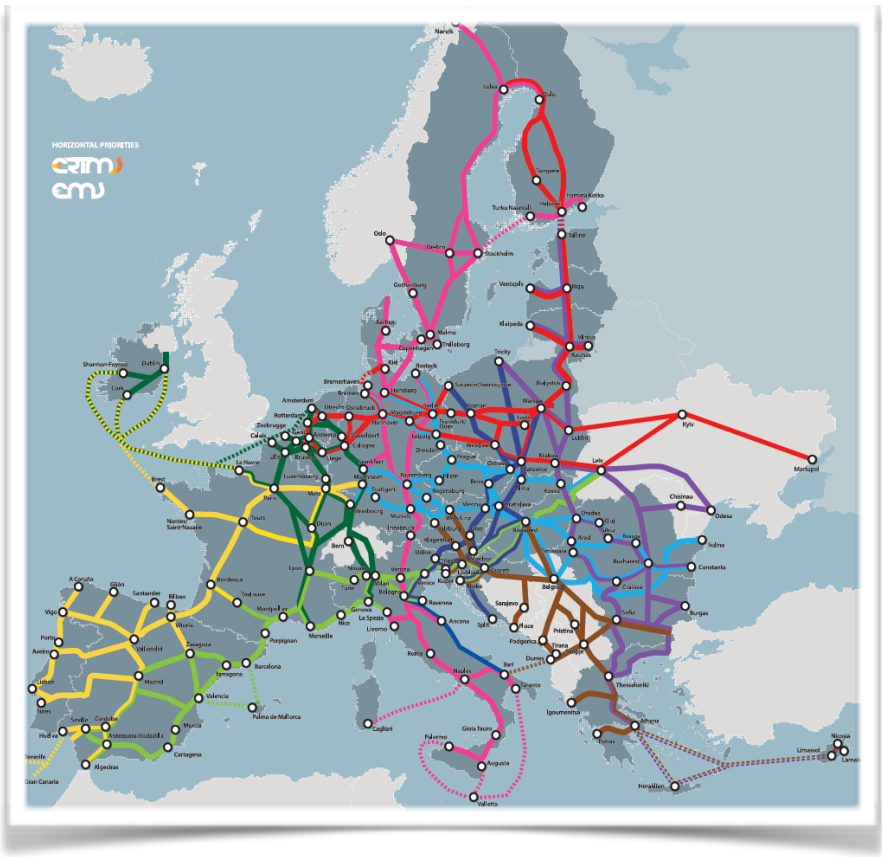
C'est sans doute l'une des leçons les plus importantes que l'on peut tirer de plusieurs décennies de coopération européenne dans le domaine des transports.

Dès le début des années 2000 après les expériences que j'avais connues pour développer ce concept et l'appliquer, j'intitulai une intervention (Paris 2007) devant les grands organismes internationaux concernés, UE, CEMT, BEI etc... »Réseaux et Corridors », pour insister sur le fait que ces 2 approches sont très liées et que tout le dispositif d'outils d'analyse des réseaux était indispensables pour passer du « projet », au « corridor » puis au « Réseau », seul niveau qui permette de valider la démarche d'ensemble. On ne peut passer éternellement à côté des questions d'interdépendance et de concurrence entre corridors. Cela est particulièrement évident lorsque l'on observe leur densité la densité des branches qui se croisent en Europe centrale dans des cartes devenues illisibles. (voir carte de corridors prioritaires en 2026°

Aujourd'hui on a vu que la recherche ferroviaire dans sa nouvelle présentation de 2025, met à nouveau ce concept à l'honneur: le corridor « piste d'essai » pour le test d'implémentation de projets technologiques. Mais cela favorisera-t-il la coopération entre partenaires industriels Européens, certains cherchant plus de coopération extra—Européenne.. L'association de laboratoire socio-économique pourrait aider à privilégier des associations ou regroupements pour développer une stratégie de solidarité Européenne, mais il n'est pas

évident qu'ils aient l'autorité suffisante pour y parvenir, étant surtout sollicités pour une caution scientifique.

Pour conclure: introduire la demande et les besoins



L'enchevêtrement des corridors : un constat

En conclusion, on peut alors se tourner vers l'une des dernières versions des corridors prioritaires européens, tels qu'ils sont aujourd'hui planifiés à l'horizon 2030.

Cette carte montre un très grand enchevêtrement de corridors, en particulier dans toute la partie de l'Europe centrale, et plus encore dans une Europe qui se déporte progressivement vers l'Est. La densité des corridors y est beaucoup plus forte, de même que celle des nœuds de transport, que dans la partie occidentale de l'Europe, à laquelle appartient la France.

Un glissement vers l'Est de l'UE

On y observe également une certaine mise en périphérie de la France et de la péninsule Ibérique, à laquelle s'ajoute naturellement l'Irlande. Au sein de cet ensemble, la péninsule Ibérique bénéficie cependant d'un quadrillage relativement régulier. Les notions d'accessibilité y ont toujours occupé une place importante, et ce résultat reflète bien la position traditionnellement défendue par l'Espagne, désormais totalement alignée depuis longtemps sur l'approche par corridors développée par l'Union européenne.

L'Espagne comme le Portugal disposent aujourd'hui de plans nationaux de transport qui apparaissent presque

comme une déclinaison directe des politiques européennes en matière d'infrastructures.

Pour la France, la situation est sensiblement différente. La densité des nœuds est relativement faible et la couverture des corridors demeure beaucoup moins homogène. Cette situation s'explique en partie par la géographie française, même si la géographie espagnole est loin d'être particulièrement favorable.

Il s'agit probablement davantage, pour la France, d'un retard dans l'intégration des objectifs de planification européens à sa propre politique d'infrastructures. Ce retard d'appréhension et de compréhension a sans doute conduit à ne pas consacrer suffisamment de temps à l'élaboration et à la défense, à Bruxelles, d'un véritable discours national cohérent sur le développement des infrastructures. Les initiatives ont souvent été présentées de manière dispersée, projet par projet, plutôt que dans le cadre d'une vision d'ensemble.

Aujourd'hui, les projets doivent, avant toute discussion à Bruxelles, être examinés par le ministère chargé des transports. Il y a donc eu une certaine reprise en main du processus, mais celle-ci intervient relativement tard dans une histoire déjà ancienne.

En ce qui concerne la partie centrale et orientale de l'Europe, où les corridors semblent aujourd'hui connaître leur plus fort développement, une remarque peut également être formulée à propos du transport ferroviaire.

Une coopération ferroviaire plus facile en Europe Centrale et Orientale ?

Il semble en effet que la coopération ferroviaire puisse s'y établir plus facilement que dans la partie occidentale de l'Europe. Cette situation tient notamment au fait que l'on n'y rencontre pas, à l'intérieur de cette zone, les problèmes d'écartement des voies que l'on retrouve avec la péninsule Ibérique. Les différences d'écartement avec les pays issus de l'ancienne Union soviétique ne se rencontrent, pour l'essentiel, qu'au-delà des frontières de la Biélorussie et de l'Ukraine.

Il apparaît ainsi que l'on retrouve, sur le plan ferroviaire, un dynamisme en Europe centrale et orientale que l'on n'observe pas avec la même intensité en Europe occidentale. Cette situation est probablement liée au fait que ces pays avaient déjà une longue tradition de coopération ferroviaire avant la chute du mur de Berlin et qu'ils retrouvent aujourd'hui, au moins en partie, ces réflexes de coopération.

Ces réflexes de coopération se retrouvent également dans la constitution des réseaux TER en Europe. Ce n'est sans doute pas un hasard si les réseaux TER occupent précisément cette partie des Balkans et du pourtour de la mer Noire, y compris la Turquie. Ils apparaissent comme un prolongement naturel des réseaux européens vers cette zone, prolongement qui demeure en revanche beaucoup moins marqué dans la partie occidentale de l'Europe centrale et des Balkans.

Faut-il voir, derrière cette évolution, la permanence d'un dynamisme ferroviaire hérité d'une histoire plus ancienne? Cette explication joue probablement en

partie. Mais on peut également se demander dans quelle mesure la politique européenne menée aujourd'hui dans toute cette région orientale de l'Europe et autour de la mer Noire ne bénéficie pas, en réalité, du travail qui a été poursuivi sans interruption au sein des projets TEM et TER. Ceux-ci ressemblent désormais davantage à de véritables réseaux régionaux qu'à de simples corridors venant prolonger les corridors prioritaires de l'Union européenne.

La question non traitée de choix d'itinéraires entre corridors concurrents et complémentaires

Cette forte densité et cet enchevêtrement des corridors prioritaires conduisent également à une autre interrogation. Il devient désormais indispensable de considérer les questions de concurrence et de complémentarité entre les corridors eux-mêmes.

Les études consacrées aux traversées alpines avaient déjà montré combien les passages par la Suisse, la France ou l'Autriche pouvaient être interdépendants, alors même qu'ils correspondent à des itinéraires relativement éloignés les uns des autres. Que dire alors de l'Europe centrale, où la densité des corridors est beaucoup plus élevée et où les relations entre la Baltique, l'Adriatique et la mer Noire ont encore été récemment renforcées? Le déplacement progressif du centre de gravité des réseaux européens vers l'Est tend

d'ailleurs à rejeter davantage en périphérie les pays de l'Europe occidentale.

Cette carte met également en évidence le retard persistant dans la prise en compte des liaisons maritimes, qu'il s'agisse du transport maritime à courte distance, du cabotage ou encore des autoroutes de la mer, dont il est aujourd'hui beaucoup moins question qu'auparavant.

Or, à cette échelle continentale, et plus encore si les réseaux continuent de s'étendre vers la mer Noire, la Baltique et l'Adriatique, la dimension maritime est appelée à prendre une importance croissante, soit comme complément des réseaux terrestres, soit comme mode concurrent selon les relations considérées.

Cette réflexion rejoint d'ailleurs les analyses que nous avons conduites à plusieurs reprises avec Patrice Salini concernant les acheminements militaires. Les temps actuellement nécessaires pour assurer certains transports militaires terrestres entre la France et la Pologne apparaissent aujourd'hui difficilement acceptables, puisqu'ils se comptent parfois en plusieurs jours, alors que le recours au transport maritime permettrait souvent d'assurer ces acheminements dans des délais beaucoup plus courts.

On retrouve ainsi une fois encore la nécessité d'une réflexion globale associant les réseaux terrestres et maritimes.

J'ai déjà rappelé les difficultés que nous avons rencontrées lorsque nous avons cherché à mesurer l'impact des trafics portuaires sur les réseaux continentaux. Nous nous étions alors heurtés à une organisation administrative dans laquelle les corridors terrestres et les questions maritimes relevaient de

directions différentes. Cette séparation rendait particulièrement difficile la présentation d'analyses véritablement intermodales, permettant de comparer les différents modes de transport et leurs complémentarités au sein de la chaîne logistique.

Ces cloisonnements administratifs continuent d'avoir des conséquences sur la manière dont sont appréhendés les réseaux de transport européens, y compris dans leur dimension maritime.

Cette carte montre ainsi qu'il n'est désormais plus possible de se limiter à une approche fondée sur une juxtaposition de corridors. Compte tenu de leur densité croissante, ceux-ci constituent désormais bien davantage qu'un simple réseau central: ils tendent à former un véritable réseau européen intégré.

Nous arrivons ainsi à un point où la notion même de corridor atteint ses limites. Il existe certes une phase intermédiaire, mais celle-ci doit désormais être dépassée pour passer à une véritable approche en termes de réseau, et surtout pour y introduire enfin la dimension essentielle: celle de la demande de transport.

Passer à l'approche réseau, une urgence

Le passage du corridor au réseau implique en effet de prendre en compte les pôles générateurs et récepteurs des flux, et donc d'intégrer explicitement une analyse de la demande. Il ne s'agit plus de considérer les infrastructures et leur exploitation comme un ensemble relativement abstrait, auquel il suffirait d'appliquer

quelques indicateurs de performance définis a priori. Dès lors que l'on entre dans un univers où plusieurs corridors sont susceptibles de se concurrencer ou de se compléter, il devient indispensable de comprendre comment les différents flux choisissent leurs itinéraires et comment s'effectuent les arbitrages entre les diverses possibilités offertes par le réseau.

Cette dimension a pourtant été progressivement reléguée au second plan par l'Union européenne. Plus exactement, elle n'a jamais fait l'objet d'un travail conduit publiquement en parallèle avec le développement des réseaux transeuropéens. Une véritable modélisation de réseau aurait pourtant constitué le complément naturel de la planification des infrastructures.

À une certaine époque, cette approche avait été mise en œuvre pour de nombreux projets, notamment dans le cadre des travaux conduits pour Réseau ferré de France. Ceux-ci exigeaient que les projets soient replacés dans un contexte européen cohérent, en s'appuyant sur des représentations d'ensemble des infrastructures et des flux. Au niveau européen, cependant, cette évolution s'est progressivement heurtée au choix de la Commission de privilégier un nombre limité d'équipes et de centres spécialisés, auxquels elle a souhaité donner une stabilité dans la durée afin d'assurer une certaine continuité méthodologique, plutôt que de remettre régulièrement en concurrence les approches et les modèles.

Cette période, qui s'est prolongée pendant près de vingt ans, mérite aujourd'hui d'être réexaminée. Il conviendrait désormais d'évaluer dans quelle mesure un renouvellement des méthodes et des équipes n'est pas

devenu nécessaire, notamment en ce qui concerne les modèles de réseau. Plus largement, il serait souhaitable de développer des outils dont les États membres puissent eux-mêmes se saisir pour élaborer leur propre planification des transports.

Or ce n'est pas la situation actuelle. Certains pays, comme l'Allemagne, disposent de véritables démarches nationales de planification des infrastructures fondées sur une vision d'ensemble du réseau. Dans beaucoup d'autres États, en revanche, on continue essentiellement à raisonner projet par projet, en recherchant quelques critères de hiérarchisation, sans que ceux-ci s'inscrivent dans un véritable modèle de réseau ni dans une analyse cohérente des flux.

Il en résulte des divergences méthodologiques importantes, qui ont des conséquences souvent préjudiciables. Les évaluations sont conduites selon des références différentes au niveau européen, au niveau national et parfois même au sein d'un même pays. Cette absence de cohérence conduit inévitablement à comparer des projets qui n'ont pas été analysés dans des cadres méthodologiques identiques.

On retrouve ainsi la situation que nous avons déjà évoquée précédemment: des projets évalués dans des contextes différents sont ensuite mis en concurrence afin d'établir des priorités d'investissement, alors même qu'ils n'ont jamais été appréciés selon une approche harmonisée. Cette faiblesse méthodologique demeure aujourd'hui l'une des principales limites de la planification européenne des infrastructures de transport.

La recherche technologique un nouveau champ pour les corridors

Les derniers programmes européens de recherche ferroviaire consacrés aux technologies, et notamment au déploiement de l'ERTMS, préconisent désormais de retenir les corridors comme terrains privilégiés d'expérimentation. L'objectif est de favoriser une coopération plus étroite entre les constructeurs industriels, les équipes de recherche et les utilisateurs des technologies, c'est-à-dire les exploitants.

Cette orientation constitue sans doute une démarche pertinente. Les expériences conduites au cours des dernières années ont déjà montré que le corridor pouvait devenir un cadre efficace de coopération lorsqu'il s'agissait d'aborder les questions de gouvernance, d'interopérabilité ou d'organisation de l'exploitation.

Il conviendra cependant de veiller à ce que cette évolution ne conduise pas progressivement à refermer les débats technologiques, non seulement à l'intérieur de corridors particuliers, ce qui peut se comprendre, mais également à l'intérieur de chaque mode de transport. On peut en effet avoir parfois le sentiment que les nouvelles orientations de la recherche tendent à consacrer une forme de spécialisation par mode: certains corridors devenant les supports privilégiés des recherches ferroviaires, tandis que d'autres réseaux ou corridors seraient réservés aux recherches concernant le transport routier.

Il faudra être attentif à ce que cette évolution ne conduise pas à reconstituer, dès l'amont de la

recherche, un cloisonnement modal comparable à celui qui a longtemps caractérisé l'organisation de l'exploitation des transports.

Par ailleurs, cette manière d'aborder les corridors ne répond toujours pas à une autre faiblesse majeure: l'absence de référence explicite à la demande de transport qui s'exprime aux différents points du territoire européen. De ce point de vue, elle ne permet pas davantage de corriger le déséquilibre que nous avons déjà souligné entre une approche essentiellement fondée sur l'offre d'infrastructures et une approche prenant réellement en compte les besoins de la demande.

En définitive, la notion de corridor a incontestablement permis de débloquent de nombreuses situations. Elle constitue une étape intermédiaire particulièrement utile, soit dans le passage du projet vers le réseau, soit, à l'inverse, dans le passage du réseau vers les projets, comme plusieurs études et recherches l'ont démontré.

Le concept de corridor doit donc conserver toute sa place, mais rien que sa place. Il ne saurait devenir une fin en soi, ni servir d'échappatoire aux questions fondamentales qui demeurent posées. Celles-ci concernent non seulement la performance de l'offre de transport, mais également son adéquation aux besoins réels de la demande, seule susceptible de donner tout son sens à la planification des infrastructures européennes.

Il ne faut cependant pas s'étonner que ceux qui ont contribué à l'émergence et au développement du concept de corridor soient également parmi les premiers à en souligner aujourd'hui les limites.

En réalité, dès son origine, ce concept n'a jamais été envisagé comme une fin en soi. Tout au long de nos travaux, nous nous sommes attachés à l'examiner sous des angles multiples, sans jamais lui accorder une position privilégiée. Nous l'avons constamment situé entre deux approches complémentaires: d'une part, celle des projets, dont il permettait de dépasser les limites; d'autre part, celle des réseaux, dont il ne constituait finalement qu'un élément intermédiaire.

Nous avons ainsi cherché à le comprendre à la fois par les éléments qui le composent et par l'ensemble dans lequel il s'inscrit, c'est-à-dire comme une partie des itinéraires répondant à l'expression d'une demande de transport. Le corridor n'a donc jamais été conçu comme une entité autonome, mais comme un niveau d'analyse permettant d'établir un lien entre le projet individuel et le fonctionnement global du réseau.

Il nous paraît aujourd'hui conforme à cette même démarche de recherche d'attirer l'attention sur les limites du concept. Ces limites apparaissent tout d'abord du point de vue de la demande, dont nous venons de montrer qu'elle demeure insuffisamment prise en compte, alors que le corridor peut encore être analysé relativement indépendamment lorsqu'il s'agit de l'offre d'infrastructures.

Mais ces limites concernent également la concurrence et la complémentarité qui s'établissent entre les différents corridors au sein d'un même réseau. Cette dimension devrait désormais être prise en considération avant d'aller plus loin dans le développement du concept et, plus encore, dans la gouvernance des corridors.

Jusqu'à présent, les responsables des différents corridors se sont trop souvent ignorés les uns les autres. Cette absence de coordination conduit fréquemment à promouvoir des projets qui, tout en étant concurrents, mobilisent des investissements considérables sans que leur articulation avec les autres infrastructures du réseau soit suffisamment analysée.

Or les infrastructures de transport constituent des investissements de très long terme. On ne peut donc se permettre de multiplier des situations de concurrence entre corridors sans s'assurer au préalable que celles-ci sont maîtrisées, qu'elles sont compatibles avec le fonctionnement d'ensemble du réseau et, surtout, qu'elles correspondent durablement à l'expression des besoins de transport.

C'est à cette condition que le concept de corridor conservera toute sa pertinence: non comme un objectif en lui-même, mais comme un outil au service d'une véritable planification des réseaux européens fondée sur la cohérence, la complémentarité et la demande.

Un nouveau processus de décision plus conforme à l'esprit du principe de subsidiarité

L'utilisation du concept de corridor a progressivement conduit à définir un nouveau mode de sélection des projets d'infrastructure. Celui-ci consiste, dans une première étape, à identifier des corridors prioritaires, puis à utiliser ces corridors comme cadre d'évaluation et de sélection des projets. Ce processus associe la

Commission européenne, les coordinateurs européens de corridor, les États, les régions et parfois les collectivités locales. Les projets sont ainsi élaborés et validés le long d'un corridor avant d'être proposés à Bruxelles.

Cette évolution soulève cependant plusieurs interrogations quant à la validité économique de la méthode. L'évaluation par corridor ne prend que partiellement en compte le fonctionnement réel des systèmes de transport. Elle ignore souvent les interactions entre corridors, comme on l'a souligné, qu'il s'agisse de leurs complémentarités ou de leurs concurrences. Surtout, elle repose davantage sur une analyse de l'offre que sur une véritable confrontation entre l'offre et la demande. Or la demande de transport s'exprime sous la forme de trajets dont seule une faible partie emprunte généralement un corridor donné. Le corridor constitue donc un support commode pour l'organisation des projets, mais beaucoup moins pour l'analyse des comportements de mobilité.

En revanche, cette approche présente un avantage institutionnel indéniable. Elle favorise la participation des différents niveaux de décision — Union européenne, États, régions et collectivités territoriales — et répond ainsi au principe de subsidiarité qui inspire le fonctionnement de l'Union européenne. Le corridor devient alors non seulement un objet géographique, mais aussi un espace de concertation et de gouvernance.

Cette évolution s'écarte toutefois de l'approche plus classique de l'évaluation socio-économique des projets, selon laquelle chaque projet doit être analysé au sein d'un réseau de transport complet. Dans cette

perspective, les effets d'un investissement ne peuvent être correctement appréciés qu'en tenant compte de l'ensemble des interactions du réseau européen.

Le quatrième Programme-cadre de recherche et développement (PCRD) s'était précisément engagé dans cette direction en finançant le développement de modèles de réseaux destinés à améliorer l'évaluation socio-économique des projets, voire des politiques de transport. Nous reviendrons plus loin sur plusieurs de ces recherches. Cette voie n'a cependant jamais été menée à son terme: les grands modèles européens de trafic se sont progressivement essoufflés et l'Union européenne s'est orientée vers d'autres approches.

Par ailleurs, cette méthode classique présente elle aussi des limites. Les réseaux utilisés pour l'évaluation sont souvent incomplets ou construits spécifiquement autour du projet étudié. Pour obtenir une véritable évaluation européenne, il serait nécessaire de disposer d'une base de données homogène couvrant l'ensemble du territoire européen. Cette exigence avait déjà été formulée au sein de RFF, où l'on considérait que l'évaluation des grands projets devait s'appuyer sur une représentation cohérente du réseau européen. Une telle approche est indispensable dès lors que les trafics internationaux, dont l'importance ne cesse de croître, doivent être analysés avec le même degré de précision que les trafics nationaux ou locaux.

Au terme de cette analyse, deux approches apparaissent donc en présence. L'approche par corridor privilégie la gouvernance, la concertation et l'acceptabilité des projets; elle constitue une innovation importante dans les procédures européennes mais demeure insuffisante du point de vue de l'évaluation

socio-économique, notamment parce qu'elle prend imparfaitement en compte la demande de transport. L'approche fondée sur les modèles de réseau offre, à l'inverse, une plus grande rigueur analytique, mais elle se heurte à des difficultés considérables de modélisation, de disponibilité des données et de mise en œuvre à l'échelle européenne.

Le véritable débat n'oppose donc pas deux méthodes concurrentes mais deux logiques complémentaires: l'une privilégie la gouvernance et la légitimité des décisions, l'autre la rigueur de l'évaluation économique. Toute réflexion sur les grands corridors européens devrait chercher à articuler ces deux dimensions plutôt qu'à les opposer.

Des risques d'un étouffement bureaucratique

Le sentiment que l'on peut avoir est que l'Union européenne produit régulièrement des idées intéressantes. Le problème n'est pas tant la qualité de ces idées que leur capacité à ne traiter qu'une partie du problème et non l'ensemble. À chaque nouvelle initiative naît un nouvel espoir. Mais très vite se met en place autour d'elle une mécanique administrative lourde qui finit souvent par étouffer l'idée initiale.

Cette mécanique produit un double effet. D'une part, elle complexifie progressivement l'objet de départ en lui ajoutant de nouvelles exigences, de nouveaux critères et

de nouveaux intervenants. D'autre part, elle coupe souvent l'initiative de la mémoire des expériences antérieures et de la capitalisation des savoir-faire déjà accumulés. L'idée perd alors progressivement ses racines et sa capacité de transformation.

J'ai souvent eu ce sentiment en observant la politique des corridors. Les corridors ont incontestablement permis de mobiliser des acteurs et d'aligner un certain nombre d'outils européens. Mais ils ont également souffert de plusieurs faiblesses.

La première tient à leur mode d'apparition. Les corridors ont été introduits par ce qui ressemble, rétrospectivement, à un véritable acte d'autorité. Beaucoup d'acteurs nationaux qui suivaient pourtant les travaux de la Commission n'ont pas réellement compris ce qui se passait. Ils se sont retrouvés face à une carte déjà dessinée, définissant les segments et les nœuds qui deviendraient les principales portes d'entrée des financements européens.

Ce point mérite d'être souligné. Ces segments étaient précisément géolocalisés. Les annexes définissaient dans le détail les itinéraires et les nœuds concernés. Dans d'autres contextes de planification, notamment en France, de telles décisions auraient probablement suscité des mois de débats. Or elles ont été adoptées avec relativement peu de discussions publiques. Le Parlement européen les a certes approuvées, mais il est difficile de ne pas penser qu'une grande partie des acteurs n'a pas mesuré à l'époque la portée de ces choix. Beaucoup n'en ont réellement pris conscience que plusieurs années plus tard, lorsque le système était déjà en place. Les révisions ultérieures n'ont alors

consisté qu'à ajouter quelques extensions marginales à une architecture largement figée dès l'origine.

La seconde faiblesse concerne la gouvernance mise en place autour des corridors. Le rôle des coordinateurs européens a été présenté comme un élément moteur du dispositif. Pourtant, dans des pays comme la France, peu de personnes connaissent réellement l'identité ou le rôle de ces coordinateurs. Nommés par Bruxelles, assistés par des équipes de consultants, ils avaient pour mission de faire émerger des projets susceptibles de bénéficier de financements européens.

L'idée 'était légitime. Mais certains coordinateurs sont restés en fonction pendant de très longues périodes, parfois près de vingt ans si l'on tient compte des dispositifs qui avaient précédé les corridors actuels. Peu à peu, le système a accumulé les structures, les réunions, les groupes de travail et les mécanismes de coordination.

Aujourd'hui, lorsqu'on observe la carte des corridors, notamment en Europe centrale, on distingue une trame extrêmement dense de lignes qui se croisent. Certes, des réunions horizontales existent, pour harmoniser des méthodes d'évaluation mais les analyses demeurent largement cloisonnées. Et surtout, on examine rarement de façon approfondie les concurrences ou les complémentarités entre projets appartenant à des corridors différents.

À cela s'ajoutent inévitablement des coordinations transversales et des groupes horizontaux, pour implanter ERTMS ou bien pour promouvoir les Autoroutes Maritimes, les isolant ainsi des itinéraires routiers qu'elles devaient délester. Le dispositif mis en place devient particulièrement complexe à orienter dans son ensemble. Entre la réforme

de 2013 et les évolutions engagées jusqu'en 2030, on constate qu'une quinzaine d'années a été nécessaire pour stabiliser une première architecture, avant même d'engager une nouvelle phase de reconfiguration. Cette accumulation de critères, d'acteurs et de procédures finit parfois par donner le sentiment d'un système devenu très lourd.

Les priorités de la mobilité militaire qui s'y surajoutent

C'est un sujet sur lequel nous nous sommes déjà exprimés, Patrice, doutant que la question de choix des corridors prioritaires de mobilité militaire relève d'une logique qui est celle de la construction de RTE. Les armées ont leur propre logistique, elle doit être très mobile relevant de techniques de transbordement simples et de préférence en dehors de la concentration de grands nœuds. De plus l'horizon est plus court: 2030. La circulation doit bénéficier de règles de priorité décrétées.

On voit mal en quoi la recherche de liens ou de nœuds partagés avec les corridors prioritaire des RTE suivant un processus qui multiplie le nombre de partenaires et ce pour chacun des corridors n'introduise pas beaucoup trop de contraintes incompatibles avec l'urgence du sujet. De plus nous avons souligné pour les itinéraires militaires l'intérêt de solutions multimodales (logistique de transfert simple) et en particulier de l'association d'acheminement maritime et terrestre, combinons un

peu délaissées dans la construction des RTE actuellement Il ne faut pas que le succès du concept dont on ne peut que se féliciter ne conduise à y voir une solutions à trop de problèmes.

Compléter les bases Européennes par des données de demande et de flux

Le concept de corridor a démontré son intérêt comme phase intermédiaire et de planification de réseaux et souvent pour débloquer des situations en réactivant une motivation.

La base TEN TEC qui sert de référence pour les projets Européens sélectionnés, constitue une base de données d'offre d'infrastructures, actuelles et à venir très précisément renseignées, y compris des données d'exploitation. Il est important qu'elle soit largement accessible pour permettre la plus grande transparence sur l'évolution de la situation.

Mais à ma connaissance elle ne contient pas de données de demande zone à zone ou du moins de données publiques comme cela était le cas d'ETIS dont les dernières versions remontent à plus de dix ans. Il y a là un véritable obstacle pour des évaluations harmonisées des projets à travers l'Europe, lesquels font d'ailleurs partie de l'ensemble des critères de sélection, puissent se réaliser.

Le travail fastidieux du projet ETIS mettant en cohérence les données de relations internationales, celle des bases de données nationales sur les flux et enfin des données locales mériterait d'être repris sans tarder pour reconstituer une base Européenne de flux multimodale.

Après le stade de corridor la nouvelle étape de planification des réseaux

Pour conclure on peut dire la pratique de corridors dans la planification des infrastructures a connu de nombreuses phases depuis plus de trente ans qu'il est dorénavant,

Mais le chemin n'est pas achevé et un nouvelle étape devra être précisée, celle de la planification de réseau prévue pour 2050.

A ce stade il est impossible de faire l'impasse sur une analyse approfondie de la demande dont le choix des itinéraires met en concurrence ou bien en situation de complémentarité les corridors et leurs projets. Sur ce plan il y a déjà eu des analyses avancées conduites en particulier par RFF, dans des travaux du plan Allemand à 5 ans. Ainsi le projet GPSO n'a pas été étudié indépendamment des améliorations parallèles sur le corridor Méditerranéen. De nouveaux défis pour le chercheur et les politiques et notamment ceux du niveau national qui se sont tenus en retrait ou regardaient « ailleurs », et qui doivent remplir leur rôle dans la chaîne d'un processus de décision entre l'Europe et les régions ou collectivités locales. La règle démocratique du

processus évolue comme doivent les faire les bases de données et les outils d'évaluation qui remontent le plus souvent à la fin du siècle précédent dans leur structure; le plus souvent ils ne changent qu'au niveau de la présentation des résultats avec les progrès réalisés en cartographie.

Annexes

Trois annexes pour illustrer l' »épaisseur « du concept de corridor dans le fonctionnement du système de transport, son utilisation pour l'analyse de conflits entre trafics et améliorer la fluidité, et enfin un travail pour RFF qui déjà posait la question de l'évaluation d'un projet dans le contexte Européen, de complémentarité et de concurrence entre corridors en 2012.

Annexe 1 :Corridor et gouvernance d'un système de transport, le « layer model ».

Un corridor est un axe selon lequel les flux de transport s'organisent. Il possède donc une première composante, physique, qui est celle d'un élément du réseau. Mais le concept de corridor va bien au-delà de cette seule réalité matérielle. Il est progressivement devenu un véritable concept d'organisation des transports, dont la richesse provient précisément des différentes applications qui l'ont fait évoluer depuis une cinquantaine d'années.

Plutôt qu'une définition figée, le corridor apparaît ainsi comme un concept qui s'est construit progressivement par l'addition de plusieurs couches successives, chacune répondant à une préoccupation nouvelle, pour en faire un mode de gouvernance

Première couche: la continuité physique de l'infrastructure

À l'origine, le corridor répond à une préoccupation simple: assurer la continuité d'une trajectoire de circulation. Il s'agit essentiellement d'une notion d'infrastructure. Le corridor désigne alors un axe continu permettant le déplacement des personnes ou des marchandises.

Cette première approche conduit naturellement à rechercher la continuité des infrastructures qui composent cet axe afin d'éviter les ruptures physiques de circulation.

Deuxième couche: l'organisation de l'exploitation

Très rapidement, le corridor ne se limite plus à la seule infrastructure. Il devient un espace d'organisation des opérations de transport.

Cette deuxième couche introduit plusieurs propriétés essentielles:

- la continuité de la circulation le long de l'axe;
- la multimodalité, c'est-à-dire la possibilité de recourir à différents modes de transport;
- l'interopérabilité, qui permet d'organiser les ruptures de charge et les interfaces entre les différents réseaux afin que le déplacement puisse s'effectuer sans discontinuité excessive.

Le corridor devient alors un concept d'exploitation et non plus seulement un objet physique.

Troisième couche: la planification des projets

Une troisième dimension apparaît lorsque le corridor devient le support de la planification.

Les projets d'infrastructure ne sont plus examinés isolément mais comme des éléments d'un ensemble cohérent. Ils se localisent sur différentes parties du corridor et doivent être appréciés au regard de leur complémentarité, de leur cohérence ou, au contraire, des conflits qu'ils peuvent créer.

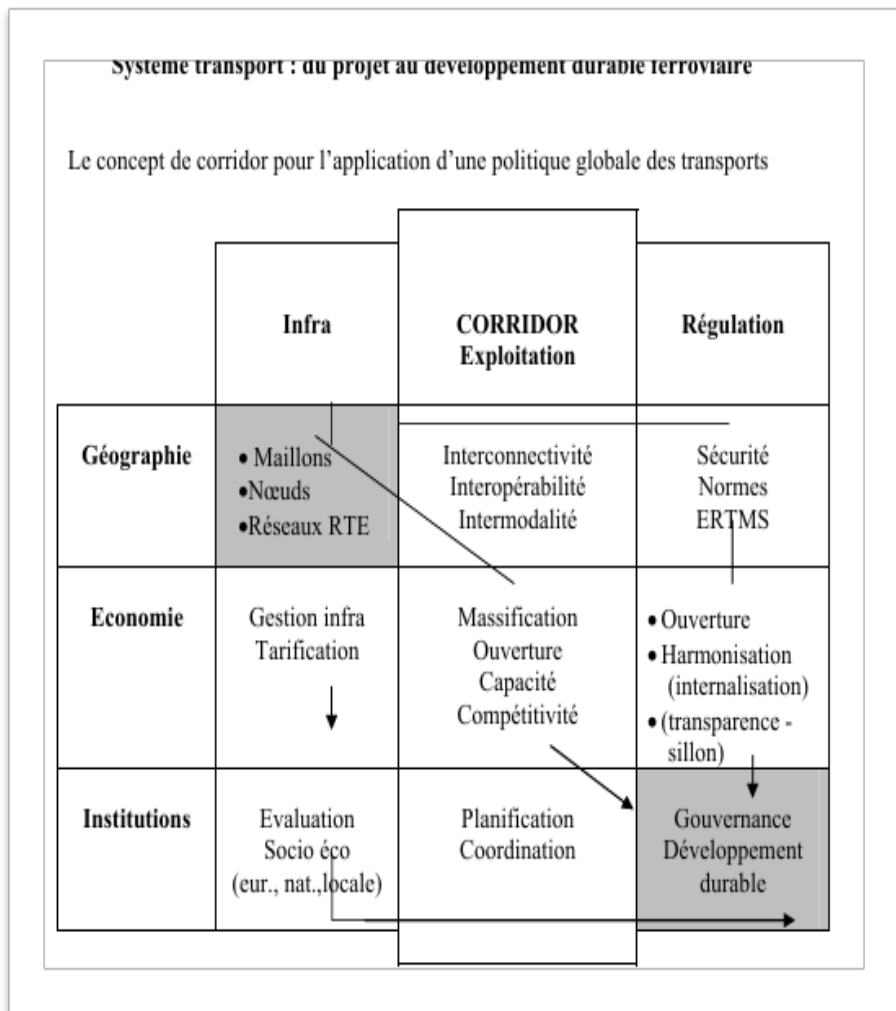
Le corridor constitue ainsi un niveau d'analyse intermédiaire entre le projet individuel et le réseau dans son ensemble.

Cette fonction est particulièrement importante car les procédures traditionnelles d'évaluation considèrent souvent les projets

indépendamment les uns des autres. Le corridor permet au contraire de réintroduire une cohérence d'ensemble

Quatrième couche: la gouvernance du corridor

Les applications développées autour des corridors depuis plusieurs décennies ont montré qu'ils constituaient également un cadre de coopération entre acteurs.



Les gestionnaires d'infrastructures, les opérateurs, les collectivités territoriales, les États et les institutions européennes sont progressivement conduits à travailler ensemble afin d'améliorer le fonctionnement du corridor.

Le corridor devient alors un objet de gouvernance.

Cette dimension ne peut être séparée de l'histoire du concept lui-même. Ce sont précisément les expériences conduites depuis près d'un demi-siècle qui ont progressivement enrichi le concept et lui ont donné sa portée actuelle.

Cinquième couche: la gouvernance démocratique et la subsidiarité

Une nouvelle étape est franchie lorsque l'on considère que la programmation réalisée dans le cadre des corridors doit également respecter un certain nombre de principes démocratiques.

Au niveau européen, cette organisation repose principalement sur le principe de subsidiarité.

Celui-ci prévoit que chaque décision soit prise au niveau où elle est la plus pertinente.

Le niveau local réalise ce qui relève directement de ses compétences.

Le niveau régional ou celui des collectivités territoriales assure ensuite la coordination des actions dont il est responsable.

Le niveau national intervient à son tour afin d'assurer la cohérence entre les différentes planifications locales et régionales et de les inscrire dans une stratégie nationale.

Enfin, le niveau européen examine les projets proposés au regard des objectifs du réseau transeuropéen de transport.

Dans ce processus, le niveau national joue un rôle essentiel de filtre entre les territoires et la Commission européenne. Pourtant, cette étape demeure souvent peu transparente: il est difficile d'identifier les critères qui conduisent à promouvoir certains projets ou à en écarter d'autres.

Les situations nationales diffèrent d'ailleurs sensiblement.

L'Allemagne dispose d'une planification nationale largement stabilisée qui facilite le dialogue avec les institutions européennes.

En France, au contraire, l'absence d'une véritable planification nationale des transports rend moins lisible l'articulation entre les décisions nationales et les procédures européennes. Le dialogue entre les représentants de l'État et la Commission apparaît souvent éloigné des débats conduits

dans des instances telles que le Comité d'orientation des infrastructures.

Le corridor devient ainsi également un cadre d'application de principes de gouvernance démocratique.

Sixième couche: le corridor comme niveau intermédiaire entre le projet et le réseau

L'ensemble de cette évolution montre que le corridor occupe une position

Il constitue un niveau d'organisation situé entre l'évaluation des projets et l'analyse des réseaux.

Il constitue également un niveau intermédiaire entre les différents échelons de responsabilité: collectivités locales, régions, États et Union européenne.

Cette position explique son intérêt opérationnel.

Le corridor permet d'articuler des niveaux d'analyse qui demeurent généralement séparés.

Le projet Ecofret illustre particulièrement bien cette fonction intermédiaire. Il montre comment le corridor permet d'assurer simultanément une continuité entre les projets, entre les territoires et entre les différents niveaux de gouvernance.

Cependant, le corridor ne constitue pas un aboutissement.

Ses limites apparaissent dès lors que l'on introduit la demande de transport. Les flux qui

empruntent un corridor proviennent essentiellement de relations origine-destination qui se situent en dehors de celui-ci.

L'analyse des performances conduit alors nécessairement à mobiliser les concepts de réseau.

Cette évolution est aujourd'hui particulièrement visible en Europe. Après avoir construit progressivement un ensemble de corridors, l'Union européenne se trouve confrontée à leur forte intrication. Les questions de complémentarité, de concurrence et de cohérence entre corridors deviennent désormais centrales.

L'histoire que nous souhaitons retracer n'est donc pas celle d'un concept abstrait destiné à alimenter des débats théoriques. C'est celle d'un concept opératoire qui s'est progressivement enrichi au contact des pratiques et qui a permis d'organiser les transports à plusieurs niveaux.

C'est sur cette légitimité historique que nous nous appuierons pour retracer le développement du concept de corridor, montrer les réalisations auxquelles il a donné lieu et souligner enfin que cette évolution n'est pas achevée. Le corridor demeure un niveau intermédiaire. La poursuite de cette évolution conduit désormais vers une approche plus

générale, celle des réseaux, dont les concepts permettent de dépasser les limites inhérentes à l'approche par corridors

Annexe 2 : Congestion et Gouvernance de corridors en France : la magistrale éco-fret (MEF)

Cette approche ne s'est pas intégrée dans une démarche de construction des RTE Elle concerne la Magistrale Eco Fret est bien connue pour les réflexions conduites dans les années 90 face à des risques majeurs de congestion notamment dans la vallée du Rhône. Dans le cadre d'un projet PREDIT (CREEF Créer l'Europe Ferroviaire)) pour analyser le contexte d'évolution de réglementations ferroviaire cet exemple avait été choisi pour illustrer les changements en cours, projet réalisé en collaboration avec ICRR (Autriche) pour donner un regard extérieur des progrès réalisés au début des années 2000 en matière d'ouverture ferroviaire en France. Il y a eu d'abord un travail de diagnostic sur l'affectation des trafics sur le corridor montrant l'importance des trajets l'empruntant sur courte de distance de quelques kilomètres à plusieurs centaines de kilomètres pour mieux cerner des conflits de types de trafic. Puis des recensement de projets et une grille d'analyse a été appliquée pour introduire un

concept de corridor entre évaluation de projets et insertion dans des réseaux. Cette grille est relativement simple et transposable.

D'autres analyses ont été conduites notamment sur le corridor Atlantique avec une problématique maritime d'autoroute ferroviaire, mais ces travaux se sont fait le plus souvent en marge de recherches Européenne, si ce n'est pour les traversées Alpines et des réflexions dans le cadre de Deufrako (programme Franco-Allemand sur le concept de « corridor vert »).

Le premier schéma illustre comment ce concept de corridor s'intègre dans le fonctionnement du système de transport.

Le deuxième illustre une question plus critique et incontournable: si l'objectif est de résoudre des questions de congestion cela passe par l'analyse préalable des types de flux, par origine et destination, pour voyageurs et marchandises qui entre en conflit en un lieu, à un moment donné.

Il faut donc procéder à la charge du corridor à partir des flux qui circulent dans le réseau. Cette question avait été traitée par A Bonnafous pour le nœud de Lyon.

Le graphique montre alors la charge de l'ensemble du réseau. La plupart des flux O/D

qui l'empruntent n'effectuent qu'une partie réduite de leurs trajets sur le corridor: cela se comprend pour des flux à courte distance, qui ne s'alignent qu'en partie sur son axe. Mais cela est toujours vrai lorsque l'on impose au moins 300 km sur le corridor. On en déduit que les analyses de flux sur les corridors, et donc l'analyse de la demande requiert l'utilisation d'un modèle de réseau.

Annexe 3 : L'exemple du GPSO, le projet du corridor Atlantique intégré dans le réseau Européen

Le projet GPSO montre plusieurs points d'intérêts sur le plan de la méthode pour la planification des projets dans les RTE et les corridors.

Il a bénéficié de l' « héritage » d'études du PCRD (via NESTEAR) et place directement le projet dans son environnement Européen en utilisant les données de flux, de réseaux et d'identification des projets à l'échelle de l'Europe ainsi que d'un scénario Européen socioéconomique de référence. Telle était la politique développée à l'époque par l'équipe d'économistes de RFF attachée à l'évaluation de projets, précisant des jeux d'hypothèses harmonisées, y compris pour les coûts d'exploitation ferroviaire et routière. La description de la méthode scientifique est disponible ainsi d'ailleurs que le rapport du GPI qui a expertisé sa pertinence et son application. En sus un rapport du CGEDD de l'ingénieur général Massoni est disponible sur le sujet. On ne peut pas dire que la démarche pour le fret n'ait pas été accompagné de réflexions scientifiques, d'expertises et de contre

expertises comme on en a rarement vu, avec totale transparence des dossiers dont beaucoup font partie de la littérature grise de diffusion restreinte: mais cela n'est pas le cas de rapports officiels ou de présentation devant des comités scientifiques et donc des éléments de compréhension sont disponibles bien que très peu mentionnés ni rapportés dans les synthèses du projet (dossier préliminaires enquête publique etc.=.; la primeur était pour les trains de voyageurs peu nombreux sur le branche sud, mais bénéficiant d'une ligne dédiée voyageurs. Quoiqu'il en soit le graphique ci-joint qui représente des projections sur l'axe en 2020 (Projections sur base 2010 dernière enquête aux frontières !) illustre bien l'importance du trafic international de longue distance, des composantes de flux qui abondent la section ferroviaire à l'étude. Les contraintes de corridor y sont intégrée, déterminantes pour la croissance des trafics avec le mise en place du PEIT en Espagne et contraignantes avec le notamment le passage par Niort de l'AF, les contraintes de gabarit des tunnels au nord de Poitiers,, et la congestion à l'approche de la région Parisienne.

Voilà donc, sur le plan de la méthode l'exemple d'une voie pour reprendre une dimension « réseau » et « demande » dans la démarche

actuelle des RTE, et du même coup améliorer l'approche corridor de coopération des acteurs, qui reviennent sur des anciens débats, comme pour relancer une réflexion sans fin sur le sujet..

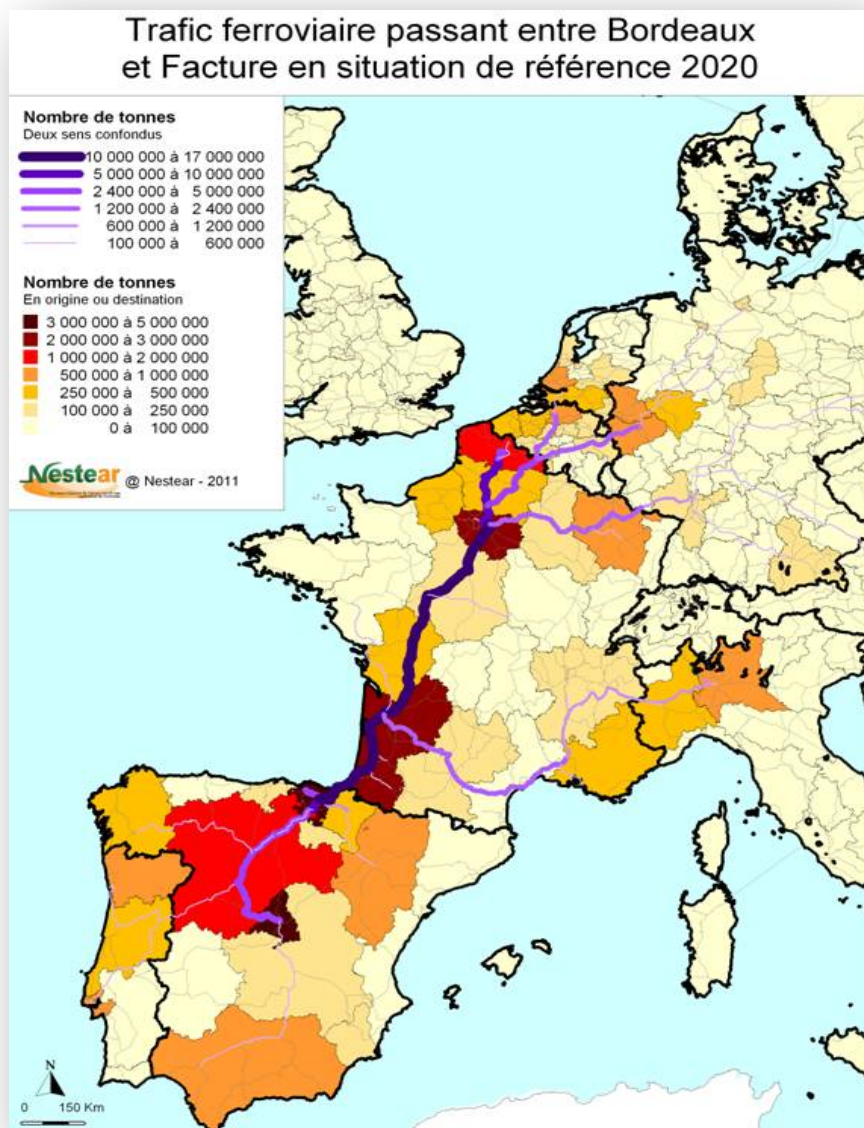


Table des matières

Les corridors	3
Les corridors, le « savant » et le politique	5
La réalité est plus complexe que des traits sur une carte	6
L'enjeu de la connaissance.....	7
Intégrer une approche en termes de corridor est nécessaire	7
Un dialogue qui est un témoignage de deux économistes des transports impliqués	8
Prologue	11
La construction de réseaux internationaux: du projet d'infrastructure, au réseau, le concept intermédiaire de corridor.....	11
Le concept de corridors devenu étape intermédiaire des RTE	11
Une genèse sur une période de plus de 50 ans ..	13
Le tournant des années 90 avec l'ouverture sur les PECO.....	14
La CEMT à l'avant-garde	15
Une longue gestation de l'UE pour les RTE après le traité de Maastricht	16
L'exemple des Corridors Pan-Européens.....	17
Un retour d'expérience pour la planification des RTE en 2013 avec les « corridors prioritaires ».....	17
Une analyse de la portée et limites du concept pour l'évaluation de projets et de politiques.....	18
Le concept de corridor dans la construction de réseaux	21

Un concept qui s'enrichit avec les expériences ..	25
Ce n'est pas le terme ultime de la planification ...	26
La genèse, les acteurs	31
Le rôle initial de la CEE-ONU (UNCE)	32
Un premier tournant des années 1980.....	34
Ouverture à l'Est et la CEMT qui consacre l'approche par corridor.....	35
L'Union européenne prend le relais	37
Le multimodal pris en compte d'emblée.....	40
Le développement d'outils d'observation et de modélisation ainsi que de mesures d'impact.....	41
Quels acteurs pour quelles initiatives?	46
Les réseaux de la CEE-ONU	46
La CEMT	49
Processus séparés.....	52
Le groupe « Tendances du transport international et besoins en infrastructures » de la CEMT.....	57
Le cas particulier des rencontres de Barbizon	65
Conflits de compétences entre organisations internationales ?	73
Le devenir des grands programmes préalables: TEM puis TER	76
L'ouverture de l'Europe à l'Est et la conférence paneuropéenne de Crète	81
Les dix corridors paneuropéens: une proposition élaborée dans l'urgence.....	82
L'hypothèque de la guerre en Yougoslavie	91

Le maintien discret des programmes TEM et TER qui ont su évoluer	93
De la CEMT à l'Union européenne: une transmission progressive des responsabilités	97
Transition et incertitudes	98
Une vigilance marquée de l'Allemagne	99
Le temps des fonds de cohésion et des infrastructures	
102	
Le maintien d'une influence de la CEMT jusqu'au début des année 2000.	103
Les succès de la planification des infrastructures dans les PECO.	105
Continuité et coopération.....	106
Une programmation par corridors dans le cadre du processus de Paix au Moyen Orient	111
Le cas particulier de MEDA TEN T.....	114
Le rapport Van Miert et le retour au concept de corridor pour l'Europe de l'Ouest	117
Le passage réseaux-corridors	117
L'Héritage du 4 ème PCRD dans le rapport TEN STAC	
119	
A la recherche des corridors en Europe dans le groupe Van Miert	120
Que sont devenues les démarches de modélisation globale initiées dans le cadre du PCRD?	125
Des réflexions conduites indépendamment les unes des autres.....	126
Les recherches d'alignement de TEN-STAC.....	131

La reconnaissance du concept de corridor dans la directive de 2013 de l'UE	139
De la Crète à l'Union européenne: l'inscription politique des corridors paneuropéens	140
L'expérience personnelle des premiers appels d'offres sur les corridors	143
Désintérêt français	145
Les corridors européens: sélection des projets, dans un nouveau cadre d'évaluation	147
Les critères actuels de sélection des projets des réseaux transeuropéens de transport	148
La sélection des projets: une procédure plus transparente mais dont la légitimité demeure discutée	150
Un nouveau mode d'évaluation plus conforme à une application du principe de subsidiarité.	153
La sélection et évaluation des projets: des méthodes parallèles ?	161
Un nouveau succès du concept pour la mise en œuvre d'une coopération technologique	163
Une conclusion, beaucoup d'interrogations et réorientations	169
Le corridor est un outil de gouvernance; le réseau reste l'objet pertinent d'analyse.	173
De l'utilité des modèles globaux pour le passage à la planification des réseaux à l'horizon 2050	174
Seaports traffic at corridor level and scenario	179
De la recherche de corridors découlant des études globales	180

Face à l'emprise du concept de corridor que sont
devenues les recherches globales181

Les questions statistiques 187

ETIS : construire une base européenne intégrée de
transport192

Des statistiques aux réseaux : l'étape suivante...194

L'ambition du projet ITIC un échec.....195

Le Bilan pour la France et l'Europe: 198

Tout ça pour ça? 198

Quitter le niveau de corridor pour repasser à celui de
réseau, sans tarder.205

**Pour conclure: introduire la demande et les besoins
213**

L'enchevêtrement des corridors : un constat214

Un glissement vers l'Est de l'UE214

Une coopération ferroviaire plus facile en Europe
Centrale et Orientale ?216

La question non traitée de choix d'itinéraires entre
corridors concurrents et complémentaires217

Passer à l'approche réseau, une urgence.....219

La recherche technologique un nouveau champ pour
les corridors.....222

Un nouveau processus de décision plus conforme à
l'esprit du principe de subsidiarité225

Des risques d'un étouffement bureaucratique.....228

Les priorités de la mobilité militaire qui s'y surajoutent
231

Compléter les bases Européennes par des données
de demande et de flux232

Après le stade de corridor la nouvelle étape de planification des réseaux.....	233
Annexes	235
Annexe 1 :Corridor et gouvernance d'un système de transport, le « layer model ».	235
Première couche: la continuité physique de l'infrastructure	236
Deuxième couche: l'organisation de l'exploitation	236
• la continuité de la circulation le long de l'axe;	
237	
Troisième couche: la planification des projets	237
Quatrième couche: la gouvernance du corridor	238
Cinquième couche: la gouvernance démocratique et la subsidiarité	239
Sixième couche: le corridor comme niveau intermédiaire entre le projet et le réseau	241
Annexe 2 : Congestion et Gouvernance de corridors en France : la magistrale éco-fret (MEF)	244
Annexe 3 : L'exemple du GPSO, le projet du corridor Atlantique intégré dans le réseau Européen	248
Table des matières	253

