

# Corridor de transport

Un corridor de transports désigne un faisceau d'infrastructures, d'architecture globalement linéaire, regroupant dans la plupart des cas plusieurs modes de transport (ferroviaire, routier, fluvial, mais aussi aérien ou portuaire) qui se complètent et ont vocation à être connectés de manière intermodale (on parle parfois de corridors multimodaux). Les corridors sont destinés à relier des territoires sur des distances longues.

Cette notion est utilisée dans deux sens principaux :

- Dans le domaine de la géographie des transports, le terme de « corridor » est utilisé pour caractériser les itinéraires à grand gabarit ou à fréquentation intense, qui empruntent des couloirs définis par la configuration spatiale de l'espace étudié et souvent, par la coexistence d'activités multiples.

- Dans le domaine de la planification des transports, les corridors de transports désignent en général de grands projets d'infrastructures destinés à relier entre eux des territoires distants, appartenant souvent à des États différents.

La notion de corridor de transports est employée pour caractériser des objets d'échelles différentes. À travers une petite échelle, on distingue de vastes itinéraires de transport de marchandises et de personnes d'une certaine pérennité. Ce sont les corridors intercontinentaux comme les Routes de la Soie (aujourd'hui réactivées), le Transsibérien ou la Panaméricaine : la logique est avant tout marchande. On retrouve la même logique des échelles continentales, le Canamex (du Canada au Mexique) en étant un bon exemple. Toutefois, à cette échelle, les corridors peuvent aussi être porteurs de logiques politiques de structuration du territoire, comme le projet colonial britannique de corridor du Cap au Caire, ou de logiques de développement, comme les corridors du Grand Mékong (Taillard, 2009) ou les corridors de développement en Afrique (Steck, 2012). C'est aussi à cette échelle que doivent être pensés les Réseaux Transeuropéens de Transport (RTE-T). L'échelle continentale apparaît comme la plus pertinente en ce qui concerne les corridors parce qu'elle est cohérente pour les flux terrestres de biens et de personnes et parce qu'elle correspond à une vision politique ; celle de la régionalisation, avec un objectif d'intégration et de coopération (de Vries et Priemus 2003). À l'échelle nationale, deux logiques dominent : soit ces corridors découlent du constat d'une réalité des échanges, comme pour la Megalopolis, soit ils ont pour vocation de créer une dynamique le long d'un axe donné comme au Canada ou dans de nombreux pays européens, et ils sont alors le produit d'une certaine vision de l'organisation du territoire. Cette logique prône notamment la constitution des réseaux de transport nationaux dans les pays centralisés, ou à la constitution d'axes prioritaires dans les pays émergents comme en Inde avec le « quadrilatère » (Landy, Varrel, 2015).

D'après Jean Debie et Claude Comtois (Debie et Comtois 2010), les échelles de référence des corridors sont liées à leur caractéristique de support d'intégration économique (voir tableau en annexe). Aux échelles nationales et continentales c'est la plupart du temps la volonté de traverser des espaces étendus et de relier entre elles des régions aux souverainetés différentes qui prouvent aux choix.

L'idée de corridor de transports renvoie à l'idée d'axes structurants du transport (idéologie de l'aménagement des territoires qui a guidé l'essentiel des grands projets de transports en France et, plus largement, en Europe). Selon les pays, elle se traduit par des plans d'ensemble ; comme le réseau en étoile français ; et peut même acquiescer une dimension quasi idéologique, comme avec la mobilisation du concept de *vertebración* du territoire en Espagne (idée qu'il faudrait donner une épine dorsale, autour de laquelle la géographie et les activités pourraient s'articuler, au territoire).

La notion de corridor de transport est pourtant assez tardive. Elle apparaît dans la littérature scientifique dans un contexte d'accroissement des flux et de structuration de l'urbanisation autour de grands axes, en particulier aux États-Unis, dans les années 1960. À ce moment-là, elle renvoie à la mégapole décrite par Jean Gottmann en tant que phénomène urbain traversé et caractérisé par des flux. L'approche se fait d'abord en termes d'aménagement (Haggett et Chorley 1969; Kinsky 1963) et, secondairement, en termes économiques.

Elle est ensuite transposée dans la littérature grise des années 1970 en Europe (autour de la CEMT), puis son usage s'intensifie dans les années 1990 dans le même contexte de planification européenne, avec de nombreux travaux s'intéressant avant tout à des réalisations concrètes. Elle est alors reprise durablement dans la littérature pour décrire les projets de transport européens et les inscrire dans une analyse d'échelle continentale. Un regain d'intérêt apparaît à partir du milieu des années 2000 dans les recherches en transports, notamment du fait de l'utilisation croissante du terme « corridor » par les acteurs : on étudie ainsi les mégacorridors (de Vries et Priemus 2003), les RTE-T (Beyer 2014; Libourel 2015).

La notion de corridor est largement mobilisée dans le champ de l'aménagement du territoire et des transports. La question des portes d'entrée des réseaux et des corridors de commerce est centrale, notamment en Amérique du Nord (Prentice 2006; Hall, McCalla et Comtois (eds.) 2011). Toutefois, des ouvrages et articles tentent, depuis 2010, de donner une lecture synthétique des corridors comme objets d'étude scientifiques et comme objets institutionnels (Alix (ed.) 2012; Debie et Comtois 2010).

Les champs de recherche qui s'intéressent à la notion de corridors de transports sont nombreux. Il s'agit d'abord de l'aménagement des territoires, les corridors dévolant les contraintes physiques et humaines de la construction des infrastructures et mettant au centre la question de la densité et de l'épaisseur de la bande de territoire concernée. Les corridors obéissent aussi à une pluralité de logiques géopolitiques, marchandes ou écologiques, visibles dans le cadre de l'analyse spatiale et de l'analyse des réseaux, qui identifient des axes de transport structurants. Dans les années 1990 et 2000, la notion de corridor de transport a été mobilisée par l'analyse économique multicritères et plus particulièrement dans des modèles d'offre et de demande. C'est au même moment que la notion apparaît en Europe dans des rapports institutionnels. La notion de corridor se situe à la croisée de l'aménagement du territoire, de l'analyse des réseaux, de l'histoire et de l'économie, mais elle est aussi appropriée par les acteurs institutionnels.

En classant les corridors par échelles et par fonctions, il est possible d'en distinguer 3 types : (voir annexe- Typologie des corridors de transport)

-le corridor d'extraction, dont la fonction principale est de drainer les productions de régions de l'intérieur vers un port. Ils sont hérités de la colonisation et réinvestis dans le cadre de la mondialisation des échanges ;

-le corridor de façade relie entre elles des villes portuaires le long d'un littoral plus ou moins densément urbanisé.

L'archétype en est la Mégalopolis, marquée par une urbanisation quasi continue et par d'intenses échanges. La façade pacifique de la Chine correspond également à ce modèle. En Europe, la Northern Range peut être assimilée à ce modèle.

-les corridors épine dorsale relient entre eux des systèmes urbains importants situés à l'intérieur des terres et assurent des débouchés aux deux bouts. L'exemple canonique en est la « dorsale européenne ». Il en va de même si l'on considère les grands axes est-ouest traversant les États-Unis.

La notion de corridor de transport pose toutefois problème dans la mesure où sa définition n'est pas univoque et où elle fait appel à différents champs disciplinaires.

En termes d'échelle, le corridor de transport peut être compris comme un faisceau intercontinental aussi bien que comme un axe urbain (cas du Transit Oriented Corridor). Or l'approche des corridors à l'échelle métropolitaine se développe et, si elle emprunte aux définitions des corridors à plus petite échelle, ses implications et ses logiques sont très spécifiques au milieu urbanisé et la placent sur un plan différent de celui des corridors de transport tels qu'ils sont définis par la littérature scientifique.

Quelle que soit l'échelle considérée, les bornes en longueur et en largeur des corridors sont elles-mêmes indéfinies, ce qui permet d'intégrer un nombre plus ou moins grand d'éléments et de ramifications.

Par ailleurs, la notion de corridor est utilisée par plusieurs disciplines et désigne des réalités différentes. Les corridors semblent relever de deux logiques : soit ils font référence à des réalités constatées sur le terrain (l'axe PLM en France par exemple) que la notion permet de décrire, soit ils sont la manifestation d'une vision de l'organisation du territoire (comme les corridors multimodaux de l'Union européenne). Par ailleurs, la notion de corridor fait l'objet d'une part d'une appropriation dans le champ scientifique et théorique qui en propose des analyses dans le domaine de la géographie et de l'aménagement (Debie, Comtois, 2010 ; Beyer, 2014 ; Libourel, 2015), de l'économie (Alix, 2012, Hall, McCalla, Comtois, 2011) et transversalement des transports, et d'autre part d'une prise en charge par la littérature grise de l'aménagement du territoire (plans d'aménagement, programmation institutionnelle) dans le cadre d'une approche pratique et opérationnelle. Il y a donc une dichotomie entre usage scientifique et usage institutionnel de la notion. Or dans le cas d'un usage institutionnel, le « corridor de transports » devient davantage un outil de l'aménagement, voire un objet politique, cristallisant les intérêts ou revendications de plusieurs types d'acteurs, qu'un objet géographique, comme c'est le cas en Union européenne.

Eloïse LIBOUREL

## Bibliographie

### Références bibliographiques

- ALIX Yann (ed.), 2012, Les corridors de transport, Cormelles-le-Royal, Editions EMS (coll. « Les Occanides »), 344 p.
- BEYER Antoine, 2014, La dynamique des systèmes de transport : des logiques transfrontalières à l'intégration européenne, Habilitation à diriger des recherches, Université Paris-IV-Sorbonne, Paris, 321 p.
- DEBRIE Jean et COMTOIS Claude, 2010, « Une relecture du concept de corridors de transport: illustration comparée Europe/Amerique du Nord », Les Cahiers scientifiques du transport, 2010, no 58, p. 127-144.
- HAGGETT Peter et CHORLEY Richard J., 1969, Network analysis in geography, London, Edward Arnold, 360 p.
- HALL Peter Voss, MCCALLA Robert J. et COMTOIS Claude (eds.), 2011, Integrating seaports and trade corridors, Farnham, Ashgate (coll. « Transport and mobility series »), 292 p.
- KANSKY Karel Joseph, 1963, Structure of transportation networks: relationships between network geometry and regional characteristics, Chicago, University of Chicago, 186 p.
- LANDY Frédéric et VARREL Aurélie, 2015, L'Inde : Du développement à l'émergence, Paris, Armand Colin, 294 p.
- LIBOUREL Eloïse, 2015, Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement, Thèse de doctorat, Université Paris-Est, Champs-sur-Marne, 652 p.
- PRENTICE Barry E., 2006, « Gateways, Corridors and Strategic City Pairs », University of Manitoba, Canadian Transportation Research Forum 41st Annual Meeting.
- STECK Benjamin, 2012, « West Africa facing the lack of traffic lanes », EchoGéo, 2012, no 20, p. <http://echogeo.revues.org/13101>.
- TAILLARD Christian, 2009, « Un exemple réussi de régionalisation transnationale en Asie orientale : les corridors de la Région du Grand Mékong », L'Espace géographique, 2009, vol. 38, no 1, p. 1-16.
  
- VRIES Jochem DE et PRIEMUS Hugo, 2003, « Megacorridors in north-west Europe: issues for transnational spatial governance », Journal of Transport Geography, 2003, vol. 11, no 3, p. 225-233.