Sorbonne Université

Ecole doctorale 434

Laboratoire Médiations

La construction politique du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) : l'affirmation d'une représentation des transports et des mobilités par la Commission européenne ?

Par Noam Greco Monteiro

Thèse de doctorat de Géographie

Dirigée par Xavier Bernier

Présentée et soutenue publiquement le 18 juin 2026

Devant un jury composé de :

Mme. Facchinetti-Mannone, Valérie, Professeure des universités, Université Bourgogne Europe (Rapportrice)

M. Guihéry, Laurent, Professeur des universités, CY Cergy Paris Université (Rapporteur)

M. Debrie, Jean, Professeur des universités, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne (président du jury)

M. Passalacqua, Arnaud, Professeur des universités, Université Paris-Est Créteil Val de Marne (examinateur)

M. Schorung, Matthieu, Maître de conférences, Sorbonne Université (examinateur)

Mme Libourel, Éloïse, Docteure, Lycée Marcelin Berthelot (examinatrice)

Except where otherwise noted, this work is licensed under
http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/

Remerciements

Je tiens à remercier mon directeur de thèse, Xavier Bernier, qui tout au long de ce parcours de thèse s'est montré d'une grande humanité et d'une grande bienveillance. Sa confiance et la grande autonomie dont il m'a jugé digne ont pu parfois me laisser avec le sentiment que l'indépendance est un poids. Néanmoins, après quatre ans, force est de constater que la marge de manœuvre que vous m'avez donnée m'a autorisé à explorer, à réfléchir, à entreprendre, à demander aux autres, à me faire mon propre avis et ma propre expérience. Vous avez également su, le moment venu, m'encourager et donner l'impulsion nécessaire pour que le travail soit fait, pour que la machine s'enclenche. Donner confiance n'est pas une mince affaire et il y a une immense qualité à la transmettre aux autres.

Je remercie les membres du jury par avance pour le temps consacré à la lecture et à l'évaluation de mon travail. Ce retour et ces remarques permettront, j'en suis convaincu, d'enrichir, d'apprendre et de prolonger la réflexion autour de mes recherches.

Mes remerciements vont à ma structure d'accueil, le laboratoire Médiations. D'abord, je remercie Delphine Gramond et Xavier Bernier d'avoir apporté leur concours dès que nécessaire, que ce soit pour mes propres besoins en ce qui concerne mes recherches ou pour l'amélioration de nos conditions de travail. Au même titre, je tiens à remercier l'École doctorale de géographie de Paris, en particulier Candice Zaninetti, pour son suivi administratif tout au long de cette thèse.

Je tiens ensuite à remercier mes collègues de laboratoire qui ont chacun permis de mieux me saisir de mon sujet. Médiations peut surprendre, tant la direction que chaque chercheur y prend semble aller dans un sens diamétralement opposé au collègue avec qui il partage le même bureau. Nos différentes approches et l'ambiance qui existe au sein de ce laboratoire apportent beaucoup à mon quotidien professionnel. J'adresse donc à mes collègues un remerciement collectif. Là où nous avons pu nous croiser, vous êtes plusieurs à m'avoir appris à être un chercheur.

Lilia, merci pour la compréhension que tu m'as permis d'avoir sur la recherche. L'amitié et la capacité à intégrer les autres au-delà des simples conventions. La relecture de quelques éléments de ma thèse m'aura été d'une grande aide. Tu as rendu cette thèse plus facile et moins insurmontable.

Charles, parce que tu es l'une des personnes avec qui j'ai eu le plus d'occasions d'organiser des évènements et de travailler à améliorer l'accueil des nouveaux doctorants. La salle où nous travaillons rue Serpente est devenue un lieu d'échange et de travail en grande partie grâce à ton concours.

Adrian, pour la sympathie, la bienveillance et la disponibilité que tu as manifestées à chacune de nos rencontres.

Christelle, parce que personne n'est aussi pertinent et peu avare en ce qui concerne la connaissance : quelques références et réflexions dans cette thèse viennent d'échanges que nous avons pu avoir. J'ajoute cette ligne pour l'aide dans les derniers mètres. Par ailleurs, parler basket, boxe, musique et bien d'autres choses a rendu notre travail de *desk researchers,* je l'espère, plus facile pour nous deux.

Je souhaite remercier Marie Alix d'avoir relu une V1 du chapitre 6 et de l'avoir rendue plus digeste et compréhensible.

Julie, nous ne nous connaissons pas depuis longtemps, mais je te remercie de m'avoir suivi dans l'idée d'avoir organisé un atelier scientifique sur un outil qui m'aura, je pense, fait reconsidérer la façon dont je perçois et comprends la carrière d'un chercheur. Les quelques nœuds dans le cerveau et le stress de l'organisation en valaient la peine.

Loïck, que je remercie parce que nous avons porté ensemble deux journées d'étude qui ont été riches en

enseignement scientifique et professionnel.

Je crois qu'un remerciement s'impose auprès de gens avec qui je n'ai pas de liens aussi développés au sein de l'ESR que les personnes précédemment citées, mais qui m'ont tout de même beaucoup apporté.

D'abord Marion Magnan qui a encadré mon mémoire de Master 2 et qui m'a encouragé à faire un doctorat, sans qui je ne me serais jamais cru les capacités de faire une thèse.

Antoine Fleury sans l'atelier duquel je n'aurais jamais eu le recul nécessaire pour écrire mon premier article scientifique. Cet atelier d'écriture aura été un tournant dans mes approches et quand des collègues me disent qu'elles utilisent cet article dans leur cours sur les transports, je me dis que tout ceci était loin d'être vain.

David Goery et Olivier Milhaud d'un côté et Éloise Libourel et Matthieu Schorung de l'autre, pour toutes les opportunités proposées en évènements et formations au sein de notre laboratoire et au CNFG.

À la jonction entre le monde académique et mon cercle amical, je tiens à remercier Mathilde Joly qui a accepté de participer comme intervenante à deux évènements que j'organisais. Elle m'a renvoyé la balle au centuple en me proposant d'écrire un article qui nous aura demandé un travail en flux tendus pendant un été, et dont je me réjouis de la parution.

Une thèse ne saurait se faire sans un entourage aimant et soutenant et je tiens à remercier le mien pour sa présence.

À tous les amis à qui j'ai dit « non pas cette semaine ou pas ce weekend » à cause de cette thèse, je tiens les à remercier d'avoir quand même pris des nouvelles !

À mes coéquipiers, mon coach et mes amis du Rowing Club, plus qu'une soupape vous êtes probablement ceux qui m'ont le plus appris socialement dans ma vie de jeune adulte, je suis fier de tout ce que j'ai pu faire avec vous, la thèse aurait été plus difficile sans vous.

À ma famille et mes proches, mes remerciements, mon amour le plus sincère. Malgré les difficiles épreuves que nous avons pu traverser ces dernières années, j'ai de la gratitude pour le temps passé avec vous. Je ne ferai pas l'homme brave qui tient bon dans la tempête avec les siens : à plusieurs moments j'ai sincèrement douté de pouvoir jamais me concentrer uniquement sur mon travail.

Malgré tout nous voilà, et quelques personnes ne sont pas étrangères à l'écriture et la réécriture de cette thèse. Je tiens d'abord à remercier Mélissa avec qui je partage ma vie et qui a d'abord été d'un soutien exceptionnel. Pour ce qui est de la thèse je ne pourrais rêver meilleure relectrice, sérieuse, exigeante et de bon conseil : deux chapitres ont été une charge de travail bien suffisante pour quelqu'un d'aussi dynamique et industrieux !

Je remercie ma sœur Anaïs d'avoir relu mon introduction avec diligence et la grande efficacité qui la caractérise. Je ne cesserai jamais d'admirer ta capacité de travail. Je place ici un remerciement à Malo et Ella, qui, à défaut de pouvoir corriger, m'ont toujours prêté de leur réflexion et de leur humour. Un petit remerciement à mes amis qui se sont proposés de me relire sans que j'aie à leur demander. Vous avez suffisamment de travail comme ça je ne vous en rajouterai pas. Merci à ma mère d'avoir été présente du début à la fin de ce parcours.

Résumé

Cette thèse s'intéresse à la transformation du Réseau transeuropéen de Transport (RTE-T) comme politique publique. L'enjeu est de comprendre la représentation de la Commission européenne de cette politique qu'elle contribue à animer et développer. Cette représentation a la particularité de s'appuyer sur un ensemble de cartes, de modèles de flux de transport, un lexique lié à la mobilité et au transport et une rationalité scientifique. Autrement dit, une représentation particulière de l'espace des transports de l'Union européenne. Notre approche, résolument pluridisciplinaire, analyse le RTE-T à travers la géographie des transports, la géographie des représentations, les études européennes et la sociologie de l'action publique. Cette thèse explore les transformations du RTE-T par l'intermédiaire des stratégies de la Commission européenne pour imposer sa propre représentation.

Mots-clés : Union européenne – Transport – politique publique – infrastructure – représentations

Summary

This thesis examines the transformation of the Trans-European Transport Network (TEN-T) as a public policy. The key issue is to understand the European Commission's representation of this policy, which it helps to drive and develop. This representation is characterized by its reliance on a set of maps, transport flow models, a lexicon related to mobility and transport, and a scientific rationale. In other words, a specific representation of the European Union's transport space. Our resolutely multidisciplinary approach analyzes the TEN-T through the lenses of transport geography, the geography of representations, European studies and the sociology of public action. This thesis explores the transformations of the TEN-T through the European Commission's strategies for imposing its own representation.

Keywords: European union – Transport – Governance – Infrastructure - Representation

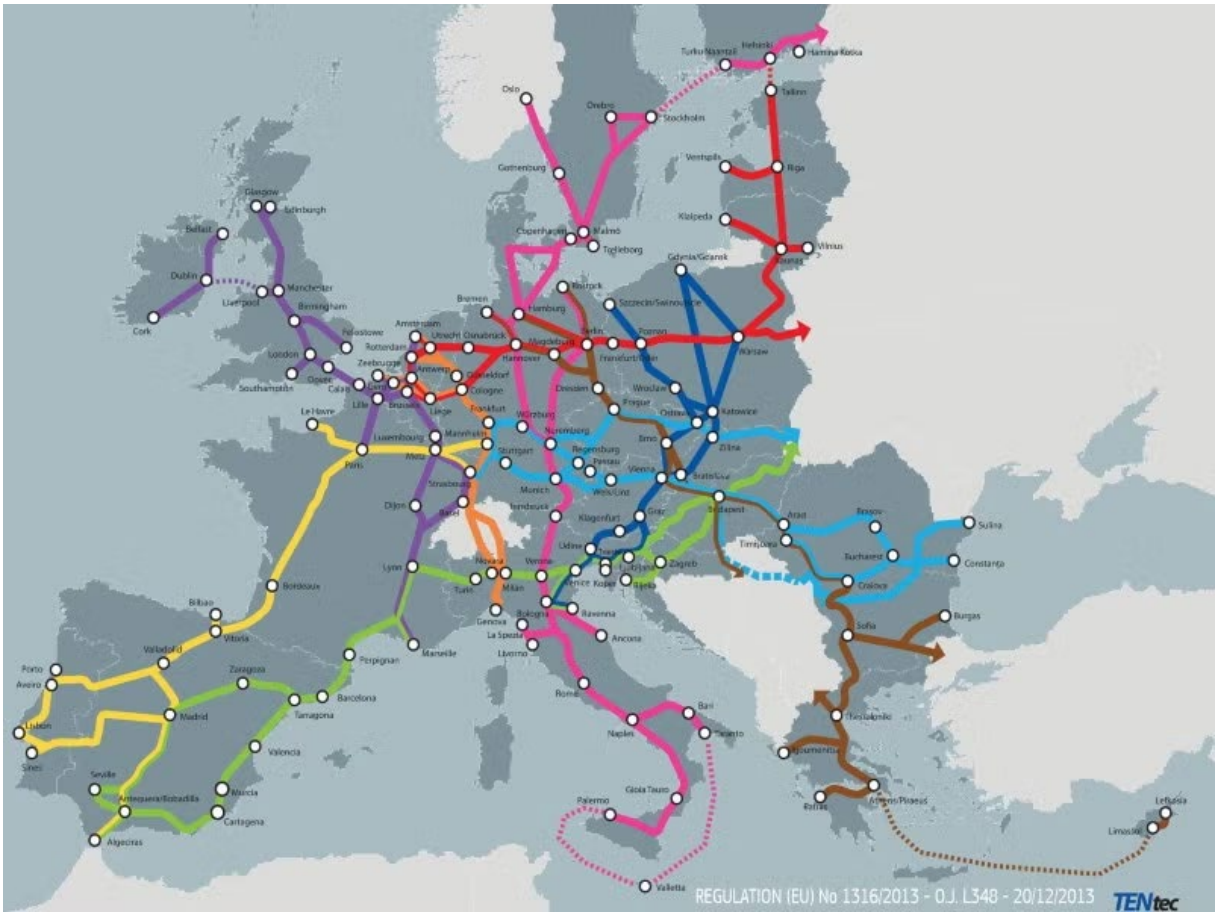
Sommaire

Remerciements 2
Résumé 4
Summary 4
Sommaire....5
Introduction générale : une approche institutionnelle du RTE-T en géographie....10
I- Du master au doctorat : la carte est-elle un rêve ? Les débuts d'une réflexion sur l'écart entre la carte et l'aménagement du territoire 10
II- État de l'art : épistémologie de la géographie et outils de la science politique 14
III- Cadre théorique : *spillover* cultivé et référentiel des politiques publiques....29
IV- Collecte des données : comment faire pour traiter du RTE-T dans une perspective diachronique ? 45
V- Méthodologie : Entretiens semi-directifs, documents institutionnels et terrains....53
VI- Problématique et structure de la thèse 64
Partie I. Des grands projets prioritaires aux corridors du réseau central : un changement de paradigme en trompe- l'œil ? 74
Chapitre 1. Comment délimiter le RTE-T ? 81
I- Le patchwork des infrastructures financées par le CEF 84
II- Le RTE-T a-t-il une limite ? Relier, intégrer, s'étendre. 98
III- Comment faire sens de la dimension multiscalaire des RTE-T ? Une réponse interprétative à partir des marges du RTE-T 111
Bibliographie 124
Chapitre 2. La gestation du référentiel du RTE-T : La compression de l'espace-temps des transports (1979-1995)....129
I- Introduction : la chronologie du RTE-T du tournant discursif des années 1980 à l'implémentation d'une politique durant les années 1990 129
Bibliographie 178
Chapitre 3. Sur quelles bases sommes-nous passés des projets prioritaires aux Corridors du réseau central ?186
Bibliographie 217
Chapitre 4. De la doctrine des grands projets prioritaires à leur remise en cause (2004-2011) 222
Introduction : les évolutions législatives de 2001, une révision mineure pour s'adapter aux évolutions politiques 222
I- Renforcement des logiques de grands projets prioritaires et d'intermodalités....224
II- À l'aube de la révision du RTE-T : la relecture du *patchwork* au *network* 243
Bibliographie 262
Partie II. Quelle dimension les Corridors européens donnent à l'intégration européenne ?....267
Chapitre 5. La cartographie comme stratégie du guépard ? La refonte spatiale par les corridors du réseau central 270
I- Les cartes du RTE-T : les représentations complexes des RTE-T par les institutions européennes 273
II- La méthodologie autour du réseau : Une politique avec une nouvelle doctrine et de nouveaux moyens de coordination 299

III- La disparition des projets prioritaires ? 304
Bibliographie 311
Chapitre 6. Des chars d'assaut sur des trains : verdir les transports au temps de la guerre en Ukraine, la révision de 2024 des RTE-T 315
I- 2019-2021 : La transition écologique comme objectif central du RTE-T ? 320
II- Quand la géopolitique influence le référentiel 325
III- Le RTE-T de 2024 : Changement de doctrine politique et évolution de la gouvernance....334
IV- Dessiner les corridors entre 2021 et 2024 : entre méthodologie de la Commission et marchandage des États ? 345
Bibliographie 349
Partie III. Un réseau professionnel : la communauté des transports européenne 352
Introduction à la partie III. L'animation d'une politique publique par la Commission européenne pour accompagner la transformation du RTE-T 353
Chapitre 7. L'Europe des transports dans ses arènes et ses forums....354
Introduction. Les lieux de la controverse des transports européens : arène et forum....354
Bibliographie 397
Chapitre 8. Le coordinateur et les corridors du réseau central : acteur et fonction. 401
I- Les coordinateurs, des figures de proue pour les corridors 403
II- Le système corridor, un système social dans une enveloppe spatiale 419
Chapitre 9. La construction des RTE-T dans les arènes des corridors du réseau central 452
Introduction : Le fonctionnement des sociabilités sur le corridor 452
I- Les Forums des corridors : quand l'arène permet de faire corridor....453
II- Au sein des forums : les enjeux des discussions 462
III- Au-delà du forum comme arène, patrouiller sur les corridors : groupes de travail et médiations....483
Chapitre 10. Les cabinets de conseil : identifier des acteurs et leurs activités 509
I- Comment travaillent les cabinets de conseil sur le RTE-T ? 512
II- Pourquoi choisir un consortium plutôt qu'un autre ? 517
III- Vers une typologie des SPF et Neo-SPF au-delà des découpages de la Commission....532
Conclusion : limites et perspectives pour une compréhension de la rationalité géographique des RTE-T....573
Bibliographie 586
Annexes 631
ANNEXE I. Liste des entretiens semi-directifs....632
ANNEXE II. La grille des entretiens semi-directifs....634
ANNEXE III. Tableaux confectionnés pour réaliser les cartes et graphiques du Chapitre 5....636
ANNEXE IV. Une tentative de cartographie thématique : traverser les montagnes....649
ANNEXE V. Données utilisées pour le Chapitre 7....651
Tables des cartes....661
Table des figures....662
Table des Tableaux....663
Table des photos....664

Table des matières 664

La construction politique du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) : l'affirmation d'une représentation des transports et des mobilités par la Commission européenne ?



Carte 1. Les corridors du RTE-T : une carte pour symboliser une politique européenne [1]

[1] L'image est utilisée par le média Railway technologie mais est à mettre au crédit de la Commission européenne. Berti, A. (2020, August 18). *Mapping out Europe's TEN-T Core Network corridors*. Railway Technology. https://www.railway-technology.com/features/ten-t-corridors/ (19/02/2026)

Introduction générale : une approche institutionnelle du RTE-T en géographie

Cet article est en quelque sorte une invitation
à l'étude de choses ennuyeuses.
Susan Leigh Star, 2018

Cette thèse de géographie a pour objet la construction du **réseau transeuropéen de transport** (RTE-T) comme **politique publique** à partir d'un **référentiel** construit sur les bases d'un **savoir géographique et** d'une vision particulière de l'espace européen des transports, dans le cadre d'une **stratégie** animée principalement par la **Commission européenne**. Cette recherche est tournée vers les sciences sociales, particulièrement la géographie, la science politique et l'ethnographie.

La géographie des transports, comme la géographie des représentations, vient éclairer la compréhension du RTE-T, qui se base tant dans son iconographie, son approche et son discours sur des éléments issus d'une cartographie des flux de transports en Europe, que sur des métaphores spatiales produites par différents groupes d'acteurs institutionnels et non institutionnels. Étudier cette stratégie suppose de reconnaître l'importance des travaux de science politique, en particulier les études européennes. La théorie de l'intégration européenne, tout comme la sociologie de l'action publique, oriente cette recherche parce qu'elle offre des outils théoriques indispensables pour comprendre et construire notre objet.

Nous reviendrons dans cette introduction sur la genèse de cette thèse et la construction progressive des thématiques qui ont permis de faire émerger notre objet d'étude. Nous reviendrons ensuite sur la notion de référentiel global et les raisons qui nous ont amenés à problématiser cette thèse autour de ce concept de science politique au cœur d'un doctorat de géographie. Nous décrirons enfin la structure de la thèse.

I- Du master au doctorat : la carte est-elle un rêve ? Les débuts d'une réflexion sur l'écart entre la carte et l'aménagement du territoire

L'image ci-dessus est la première représentation qui apparaît dans une recherche Google Images quand vous tapez « Réseau transeuropéen de Transport (RTE-T) » ou « *Transeuropean network of transport* (TEN-T) ». Elle est également fréquente lorsque vous cherchez « *Connecting Europe Facility* (CEF) », ou dans sa traduction française « Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) ». Cette image

est une carte avec divers avatars, un même format avec une dizaine de corridors, neuf la plupart du temps, rarement dix, qui évoluent selon des modifications plus ou moins subtiles. Généralement, les versions de ces cartes apparaissent dans les années 2010 et elles sont quasi systématiquement produites par une institution européenne, le plus souvent la Commission européenne. Les corridors représentent des faisceaux d'infrastructures de transports, assemblés en corridor international reliant les pays de l'espace européen, autrement dit les pays membres de l'Union européenne (UE) et certains de ses voisins.

Lorsque nous parlons du RTE-T, nous pensons systématiquement à cette image, la première à laquelle nous avons été confrontés pendant notre parcours universitaire : celle des corridors du réseau central du RTE-T. La carte reprend la sémantique et la sémiologie des plans de métro, les villes d'Europe sont les arrêts sur des lignes que sont les corridors. En fonction de ses avatars, la carte inclut plus ou moins de nœuds et une connexité plus ou moins importante.

Nous avons pour la première fois travaillé sur cette carte pour un devoir de Master 1 dans le master Transports, Logistique, Territoire et Environnement (TLTE), un Master spécialisé dans la question du transport en géographie et aménagement. Nous avions alors compris le RTE-T tel qu'il était décrit par cette carte : des grands corridors de transport multimodaux qui étaient proches d'être mis en place. Ce qui comptait principalement dans notre esprit, c'était l'organisation du transport par les opérateurs et tout cela était largement impulsé par les institutions européennes, en particulier par la Commission qui appose son logo au bas de la carte. Nous pourrions aller de Lisbonne à Tallinn en train dans quelques années, une ou deux décennies dans le pire des scénarios. Ce manque de recul a été perçu par la professeure qui animait ce cours. Elle a ainsi orienté ses remarques en précisant que les États membres jouent un rôle important dans cette politique, notamment en raison des nombreux intérêts économiques, qui entrent en collision pour financer certains projets par les fonds européens. En corrigeant un peu le tir à l'écrit, nous avons efficacement pu mettre à jour le rôle de quelques acteurs français du RTE-T, comme Haropa Port. Cette frustration intellectuelle initiale, d'avoir mal compris le sujet de notre travail, nous a conduits à développer dans notre mémoire de Master 2 une réflexion sur les discours et la gouvernance du RTE-T. La démarche était de comparer deux objectifs en droit du RTE-T, la cohésion et l'efficacité, avec les discours portés sur des projets. Nous avons donc comparé deux échelles, l'échelle du réseau (par le biais de la carte du réseau) et celle de l'implémentation des projets. Le résultat principal étant que la cohésion, pourtant parmi les objectifs de l'UE, apparaissait très peu dans les discours sur les projets portuaires, à l'inverse de la question de l'efficacité économique omniprésente. Ce mémoire a été profondément marqué par l'épidémie de Covid-19 et la difficulté d'accéder au terrain comme nous l'aurions souhaité. Nous avions donc réalisé un inventaire des projets du RTE-T, en particulier portuaire. À notre sens, c'était un moyen de dépasser

une représentation du RTE-T construite, principalement par le droit, pour s'intéresser au discours des bénéficiaires du MIE. Ainsi, nous avons pu percevoir comment des projets très variés (dragage de la Gironde, agrandissement de darses au Havre, amélioration des connexions avec l'hinterland par la voie ferrée entre Serqueux et Gisors) avaient pour référence le RTE-T. Projets dont la dimension européenne n'était d'ailleurs pas toujours évidente. Les acteurs adossaient leur représentation à la représentation de la Commission européenne et recevaient des fonds pour leur projet avec un discours orienté vers l'efficacité économique des transports.

Cependant, force est de reconnaitre qu'à aucun moment nous n'avons eu conscience de certaines questions propres à la démarche académique : la nécessité d'un ancrage théorique, le rattachement à une école de pensée, sans parler d'une connaissance fine de l'épistémologie de la géographie. Ce mémoire a été réalisé sous la tutelle de Marion Magnan (alors maitresse de conférences à Sorbonne Université) dans le cadre d'un master à vocation professionnalisante. Le master TLTE et ce mémoire de recherche n'étaient pas destinés à préparer une thèse, mais à compléter un parcours académique perturbé par la pandémie de Covid-19, qui aurait dû déboucher sur une professionnalisation dans le secteur du transport. Nous avons donc été particulièrement influencés par la géographie des transports. En particulier, la thèse d'Éloise Libourel sur le corridor méditerranéen (2015), la thèse de Marion Magnan (2017) sur les questions d'infrastructures portuaires et les travaux d'Antoine Beyer (2016), qui ont particulièrement influencé nos écrits. La dimension professionnalisante de notre master a exercé une influence non négligeable sur l'approche de notre mémoire. La volonté de valoriser notre parcours par une dimension technique nous a amenés à analyser et à mobiliser de façon extensive la littérature grise sur le financement des projets d'infrastructure par le MIE dans le cadre des RTE-T. Nous gardons de ce master une attention particulière à la littérature grise : savoir où chercher, être capable de lui donner un contexte et surtout l'exploiter malgré son aspect ennuyeux. Pour paraphraser Susan Leigh Star (2018), il faut bien reconnaitre que plusieurs aspects de l'infrastructure et de l'Union européenne sont singulièrement peu séduisants : travailler avec des listes « mortes », des listes de projets financés qui ne disent rien, pour leur donner un sens territorial et recomposer la narration d'une poignée d'entre eux en les remettant dans leur contexte territorial, était probablement le morceau de bravoure de ce mémoire. Il nous vaudra les félicitations du jury, la confiance de Xavier Bernier et la bénédiction de Marion Magnan.

Ce bagage académique est donc celui de quelqu'un qui n'avait pas prévu de faire une thèse avant décembre 2020, dont la connaissance des affaires européennes n'est au départ liée qu'à des connaissances issues du cycle secondaire et des recherches réalisées au cours d'un mémoire de Master. C'est donc avant tout en géographe des transports que nous entamons ce parcours de thèse. Nous entendons par là que le cœur de notre objet est initié à partir d'un secteur économique, qui fait système

dans sa relation avec l'espace physique et le corps social qui le façonnent et dont l'objet est la manière dont il structure les territoires (Libourel et al 2024 ; Pini, 2001).

C'est avec la volonté de prolonger notre travail de Master que nous construisons notre projet de thèse, en en proposant une version plus ambitieuse. La question initiale traite des flux monétaires/financiers ou dit de façon plus triviale « où va l'argent ? ». Ainsi les aides vont dans des projets de transport reliés au RTE-T dans différents territoires. Il s'agissait de préciser la distribution de ces aides. La mutation de cette thèse de géographie des transports en une thèse qui traite de sociologie de l'action publique et des théories de l'intégration européenne a été un long processus de construction de notre objet d'étude. Ce qui reste commun à notre recherche entre la première et la dernière année de notre parcours, c'est la politique publique des Réseaux transeuropéens de Transport. De façon générale, les RTE sont une politique qui doit être considérée, depuis le traité de Maastricht (1992), comme le pendant physique et infrastructurel du marché unique. L'idée poursuivie par le titre XII, article 129 B est de bénéficier pleinement d'un espace sans frontière tout en corrigeant les inégalités d'accessibilité au marché antérieur au traité (Article 129 B.2 du Traité de Maastricht). Cette politique d'infrastructure est déclinée depuis 1992 dans le domaine des transports de l'énergie et des télécommunications (Johnson et Turner, 2007). Dans le domaine des transports, cette politique a évolué d'une structuration autour de grands projets prioritaires vers une structuration en corridors d'infrastructures (Beyer, 2020). Il convient de remarquer que la déduction de cette structuration se fait à partir de cartes qui sont produites par la Commission européenne. Ce qui rend complexe la lecture de la politique RTE-T, c'est l'attente produite par les cartes par rapport à la réalité du terrain, plus complexe tant au niveau de la production de l'infrastructure que du jeu d'acteurs (Libourel, 2015). Une littérature déjà riche en géographie et en sociologie traite du discours de la politique européenne (Santamaria et Élissalde, 2015 ; Élissalde *et al.,* 2013 ; Faludi, 2010) ou de la façon dont la politique européenne se traduit territorialement (Sbaraglia, 2018 ; Caesar, 2018). Mais une vision du référentiel du RTE-T n'a pas encore été réalisée.

Dans le cas du RTE-T, les cartes font partie intégrante de ce discours. Montrer les difficultés d'implémentation sur un territoire par rapport aux représentations de la carte est presque devenu une figure rhétorique à part entière dans la littérature sur le RTE-T. Cependant, peu de travaux posent la question de la construction de ces représentations communes. En fait, c'est plutôt une explication de ce que la carte ne dit pas que les chercheurs en géographie réalisent. Cet apport important ne doit cependant pas faire oublier que la carte constitue, au-delà de la mystification scientifique, une forme de référence commune sur laquelle s'appuient les acteurs et qu'elle propose une vision des territoires qui traduit un projet politique. Mobiliser les cartes en point de départ de la réflexion incarne ce que nous souhaitons mettre à jour par cette thèse.

II- État de l'art : épistémologie de la géographie et outils de la science politique

Notre démarche vise à comprendre le RTE-T comme une politique publique dont la construction repose sur des images et des métaphores que nous pensons reposer sur une vision particulière de l'espace européen. Nous souhaitons connaître l'évolution et le fonctionnement institutionnel de cette politique publique. Nous ne réalisons pas une étude régionale comme des collègues ont pu le faire de manière très pertinente par le passé sur des projets prioritaires (Corlay, 1996), ou plus récemment sur les corridors (Bairras, 2025), en Allemagne (Volin, 2020) ou plus loin encore (Öberg, 2018), en géographie (Libourel, 2015), ou dans le cadre des *border studies* (Caesar, 2018 ; Guasco, 2015). Nous ne faisons pas non plus une étude de science politique qui analyserait les coalitions d'acteurs et la construction complexe des agendas et des alliances européennes. Ces approches du RTE-T sont déjà proposées (Stephenson, 2012, 2014, 2025), tout comme celles où est décrite la formation de ces coalitions par le passé (Brömmelstroet et Nowak, 2008).

Nous souhaitons présenter la façon dont le RTE-T a évolué. Nous souhaitons expliquer comment le RTE-T est passé d'une politique focalisée sur la grande vitesse (Audikana, 2015 ; Ross, 1994) et le terme de lien manquant (Brömmelstroet et Nowak, 2008 ; Beyer, 2014) dans les années 1980 à une politique qui, de nos jours, englobe de nombreux aspects des systèmes d'infrastructure de transport. De plus, nous analyserons la signification politique de ces évolutions. Cet état de l'art est thématique et disciplinaire. Nous ciblons les travaux qui discutent les RTE-T comme objet de recherche, ou comme élément d'une analyse, ainsi que les différents champs en géographie, en aménagement et en sciences politiques qui nous ont permis de construire notre objet. Nous proposons de partir de nos premières interrogations autour des images et de la représentation du RTE-T parce qu'il nous paraît nécessaire d'assumer une forme de « bricolage conceptuel » (Meunier *et al.*, 2013 ; Khelifi, 2023). Nous entendons ici le bricolage conceptuel comme la mise en récit de notre recherche, autrement dit comme une succession d'étapes non linéaires qui ne font conceptuellement sens que grâce à notre terrain. L'état de l'art suit d'une certaine manière notre cheminement de pensée.

1. La représentation des RTE-T et le conflit d'aménagement : le point de départ d'une réflexion

Au début de cette thèse, la question de la représentation et celle du conflit d'aménagement autour des RTE-T ont été chronologiquement nos premières entrées épistémologiques.

a. La géographie de la représentation et la représentation du RTE-T

D'abord la question des représentations du RTE-T qui, loin de se réduire à la carte des corridors, sont plurielles et mutantes (Libourel, 2015 ; Jensen et Richardson, 2003). Sans que les auteurs qui travaillent sur le RTE-T fassent spécifiquement référence à la géographie des représentations, nous pourrions classer certaines de leurs analyses dans ce champ[2]. L'ensemble de ces questions peuvent être comprises comme des éléments de la géographie des représentations (Bailly 1985, 1989 ; Debarbieux, 2001, 2015 ; Debarbieux et Vanier, 2002 ; Brennetot et Didelon-Loiseau, 2024). La géographie des représentations réunit des objets disparates, mais un ensemble de problématiques et de pratiques communes (Debarbieux, 2001).

Les représentations peuvent être comprises comme l'évocation abstraite d'un objet en son absence ou le doublement de sa perception en sa présence (Bailly, 1985). C'est donc la transformation d'un objet réel ou idéel en un autre objet (Debarbieux, 2001 ; Bavoux 2011). Les images réfèrent, selon Debarbieux, à des techniques de représentation (carte, peinture, photographie) qui symbolisent un ensemble d'éléments matériels, peu importe le niveau d'abstraction. Ces techniques de représentation d'élément matériel, les cartes en particulier, sont des vecteurs de représentation de l'espace. Si l'on place cette géographie du point de vue des représentations collectives plutôt qu'individuelles, donc du côté de l'ethnologie et de la sociologie plutôt que de la psychologie (Bavoux, 2011), alors les représentations géographiques relèvent d'une intentionnalité sociale et politique (Debarbieux, 2001). Dans les études européennes, il existe tout un champ sur la représentation de l'UE par des populations à l'extérieur de ses frontières (Lucarelli, 2014). En France, le projet *EuroBroadMap* (2009-2011), dirigé par Claude Grasland du CNRS et financé par la Commission européenne, s'intéresse à la vision de l'Europe (Beauguitte, Didelon-Loiseau, Grasland, 2012) dans 18 pays tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'Union. Le dispositif d'enquête reposait sur des cartes interprétatives, soumises à des

[2] Voir à ce titre les chapitres 6 à 9 de la thèse de doctorat d'Éloïse Libourel (2015), qui montrent une palette de représentations allant des images de la communication politique à la difficulté de la représentation territoriale par l'intermédiaire de cartes mentales pour un groupe d'étudiants de licence. Sur des thématiques différentes et dans une perspective critique, Jensen et Richardson (2003) analysent les représentations politiques du RTE-T.

étudiants et étudiantes de Licence 3, afin de déterminer les contours pluriels de l'Europe. Cette approche va connaître une certaine continuité à une échelle nationale avec la thèse d'Étienne Toureille (2017) sur la vision d'étudiants turcs sur la place de la Turquie en Europe et dans le monde ou les travaux de Camille Dabestani (2025) sur la vision de l'Europe depuis la Guadeloupe et la Martinique. Dans le cadre du projet *EuroBroadMap*, des travaux s'intéressent à la vision de l'UE d'institutions supranationales. Ce type d'approches a donné lieu de notre côté à une réflexion sur la vision des institutions de leur propre politique.

La question des multiples représentations cartographiques du RTE-T et de leur usage dans des contextes variés est devenue un élément central sans en être l'élément principal. Jensen et Richardson (2003) dans un ouvrage intitulé *Making european space Mobility, Power and territorial identity*, reviennent sur cette identité visuelle du RTE-T vu comme étant au service d'une monotopie et lui opposent les productions graphiques des opposants au projet de transport appartenant au RTE-T. Selon Richardson et Jensen (2003b), qui analysent le RTE-T dans une perspective critique, l'UE fonctionne en partie en véhiculant des métaphores spatiales destinées à un public dépassant les institutions européennes.

Dans cette perspective, Sandro Fabbro et Ana Mesozella (2010) comparent les visions des régions italiennes et leur relation avec l'ESDP, les politiques de plateforme nationales et le RTE-T. Le but, pour ces chercheurs, est « d'explorer les difficultés de coordination entre les *visions spatiales* régionales, nationales et européennes sur le plan de la compréhension réciproque du sens du concept commun de cohésion territoriale »[3]. Ils définissent les visions spatiales comme suit :

> *« Les "visions spatiales" sont des modèles du futur qui se réfèrent à des contextes territoriaux spécifiques (généralement une juridiction territoriale), développés par des groupes publics et privés et présentés à leurs communautés au sens large dans le but d'obtenir un plus grand partage des objectifs spatiaux à long terme. La vision spatiale représente donc l'une des méthodes de planification permettant d'aborder les objectifs futurs, en particulier lorsque les décisions techniques et politiques sont difficiles à élaborer et à mettre en œuvre directement »*[4].

[3] Traduit de l'anglais par l'auteur : *the difficulties of coordination between the regional, national and European spatial visions in terms of reciprocal understanding of the meaning of the key concept of 'territorial cohesion'.*

[4] Traduit de l'anglais par l'auteur : *Spatial visions are models of the future referring to specific territorial contexts (normally a territorial jurisdiction), developed by public and private groups and presented to their wider communities with the aim of gaining a greater sharing of long-term spatial goals. Spatial visioning therefore represents one of the planning methods for addressing future goals, particularly when both technical and political decisions are difficult to elaborate and pursue directly.*

L'idée de vision spatiale comme vision du futur d'une représentation politique liée à un contexte territorial spécifique nous semble féconde d'un point de vue euristique, en tant qu'il permet de réaliser un découpage par territoires et par acteurs pour comparer chaque vision. Cependant, l'idée que la vision du futur proposée par chaque acteur est implicitement une stratégie pour contourner les questions techniques et politiques nous semble ne pas prendre en compte ce que produit une vision spatiale si elle est largement diffusée dans un groupe d'acteurs et ne dit rien de son appropriation ou de son hégémonie. Par ailleurs, les approches de Fabbro et Mesozella (2010), tout comme celle de Jensen et Richardson (2003), ne permettent pas de comprendre comment les discours se transforment sous l'effet de l'appropriation par différents groupes d'acteurs (Metujo, 2016), ce qui est pourtant très bien démontré dans le cadre de la thèse d'Éloise Libourel (2015) avec le cas du lobby Ferrmed. Les recherches que nous visons sont des recherches qui parlent des représentations comme des photographies synchroniques d'une ou de plusieurs politiques.

Chez Éloise Libourel (2015), la question de la représentation fait partie des questions centrales de son travail de thèse. Elle s'intéresse aux différentes représentations d'un même objet, le corridor méditerranéen, qui structure les territoires qu'il traverse et les politiques publiques appliquées à cet objet. D'autres auteurs ont pu ponctuellement s'intéresser à cette multiplicité de points de vue d'acteurs institutionnels, notamment à l'échelle nationale. L'enjeu est ici de ramener le sens politique des représentations en révélant l'éventuelle conflictualité des visions et des communications. Le conflit politique et le conflit d'aménagement sont deux itérations du conflit, dans lesquelles se jouent les confrontations d'images et de représentations produites et détournées.

b. Le conflit au cœur des RTE-T : Conflit d'aménagement

Le conflit peut être défini comme une lutte entre des adversaires dont les buts, les attitudes et les comportements sont antagonistes (Chauvin et Joncheray, 2025 p. 102). Le conflit a des implications spatiales diverses. Dans le cas du conflit d'aménagement, ce sont bien souvent des projets industriels, d'énergie ou de transport qui sont visés par les activités militantes. Le conflit d'aménagement peut être défini comme un type particulier de conflit pour lequel l'espace joue le rôle de support et d'objet du conflit, mais peut différer selon le type d'espace considéré (Volin, 2018 p. 37). Philippe Subra (2016, p. 63) évoque la rencontre entre un projet et un territoire dans le cadre de sa théorie de la géopolitique locale :

> *« Car le conflit n'est pas seulement le produit d'un projet : il naît de la rencontre entre un projet et un territoire. Autant que les caractéristiques du projet, ce sont celles du territoire qui font le conflit, son histoire, sa sociologie, la culture de la*

société locale qui s'y est développée, la valeur qui lui est attribuée (valeur paysagère, patrimoniale ou du point de vue de la biodiversité). Et l'incompatibilité entre ces caractéristiques et celles du projet ». Philippe Subra, 2016 p.63

D'autres géographes se sont intéressés au sujet sous cet angle. Nous pouvons par exemple citer le dossier n° 40 de la revue du Sud-Ouest européen (2015), intitulé « Infrastructure de transport et conflits ». Ce numéro fait la part belle aux visions conflictuelles d'acteurs, auxquelles participe la vision européenne du RTE-T. Dans des contextes différents, les acteurs prennent pour référence les RTE-T pour donner de la légitimité à des projets ferroviaires régionaux face à l'État central espagnol (Audikana, 2015), avoir un cadre de référence pour une coopération franco-espagnole (Masson et Djigo, 2015 ; Aurélie Verzegnassi, 2015) ou s'opposer au projet du corridor ferroviaire Berlin-Palerme pour les activistes du mouvement « No TAV » (Sutton, 2015). Ce type d'opposition n'est pas nouveau et, en dehors de la géographie française, les conflits locaux ou les conflits avec l'UE ont pu être commentés et analysés depuis le milieu des années 1990 en ce qui concerne le RTE-T. La thèse de Thimoty Kevin Richardson (1999) en aménagement du territoire a été le premier fil de notre réflexion conceptuelle dans ce cadre. L'auteur présente depuis une perspective critique une thèse sur l'intégration de la protection de l'environnement dans les RTE-T. Il revient en particulier sur le débat qui a eu lieu entre l'inclusion d'un *Strategic environmental assessment* (SEA) des infrastructures de transport ou l'amélioration des critères *Environmental impact assessment* (EIA). Le premier se joue au niveau du plan, des programmes et des projets tandis que le second ne se joue qu'au niveau du projet. La question n'est alors pas tant le conflit d'aménagement, mais le conflit politique sur la façon de faire l'aménagement. Le travail de Richardson (1999) ne se joue pas tant sur le conflit du territoire, mais sur le conflit politique au sein des arènes politiques institutionnelles de l'UE. Elle oppose les Organisations Non Gouvernementales Environnementales (ONGE) aux acteurs du monde du transport et à la Commission européenne.

Cette opposition à des projets d'infrastructures parties intégrantes du RTE-T par des groupes militants, a connus un plusieurs analyses à l'échelle locale (Van Der Heijden, 2006 ; Van Der Heijden, 2010) dont plusieurs traitent de projets à l'est de l'Europe (Torsello, 2010 ; Szulecka & Szulecki, 2013 ; Marques & Saurugger, 2018). Ces articles montrent comment la dimension européenne de projets de transport tend à créer des formes variées d'opposition locale, mais du fait d'un manque d'intégration dans les processus de décision, ces acteurs sont mis à la marge, contrairement au lobby industriel qui dispose d'une meilleure structuration, possède davantage de moyens et est structurellement intégré dans les processus de négociation. Certaines analyses, partagées par plusieurs auteurs, insistent sur l'idée d'une démobilisation progressive des opposants plutôt qu'une véritable fin du conflit (Torsello,

2010 pp. 40–41 ; Szulecka & Szulecki, 2013 ; Audikana, 2015).

Ces perspectives critiques sur le RTE-T culminent à notre avis dans la thèse de Giovanni Esposito (2018), ainsi que dans un article (Laszczkowski, 2023), parus relativement récemment et qui ont trait aux mégaprojets. Les mégaprojets sont souvent considérés comme des projets complexes et de grandes tailles (Rothengatter, 2019), longs à implémenter et qui impliquent de nombreux acteurs (Esposito *et al*., 2023). Ils sont vus comme des projets où les relations de pouvoir verticales sont prépondérantes, puisque les États sont les acteurs pour qui ces mégaprojets sont des enjeux politiques (Flyjberg, 2014).

Chez Giovanni Esposito (2018) comme chez Mateusz Laszczkowski (2023), le mégaprojet est considéré avant tout du point de vue de la complexité du réseau d'acteurs, qui s'engage comme partie prenante de ce projet et, de ce fait, de son potentiel conflictuel. Là où les deux auteurs diffèrent fondamentalement, bien qu'ils adoptent tous deux une perspective critique sur le projet Lyon-Turin et le RTE-T, c'est sur la réalité matérielle du mégaprojet. D'une part, Giovanni Esposito (2018) prend comme point de départ la définition institutionnelle des mégaprojets (Esposito, 2018, p. 229, p. 274) d'autre part, Mateusz Laszczkowski (2023) propose de lire le mégaprojet comme une façon de cacher les autres échelles. Il oppose en particulier l'inscription de la grandeur du projet dans un cadre européen (le RTE-T), aux nuisances quotidiennes et aux dégâts à toutes les échelles, y compris la plus infinitésimale, causés par le chantier du projet Lyon-Turin.

L'approche de Mateusz Laszczkowski (2023), inspirée de l'anthropologie des infrastructures, propose d'analyser les conflits et les dégâts causés par le chantier à plusieurs échelles. Ainsi, sa dernière partie revient sur la nocivité des microparticules provoquées par le chantier. Le mégaprojet crée ainsi un continuum scalaire qui tend à supprimer les oppositions en créant une norme qui se rapporte à une échelle, et donc qui cadre le débat dans une certaine dimension qui ne lui convient pas entièrement (Laszczkowski, 2023, pp. 259-260). Ainsi, les bénéfices de l'inscription du Lyon-Turin à l'échelle du RTE-T permettent d'ignorer les dégâts causés par le mégaprojet à d'autres échelles.

Giovanni Esposito ne se place pas seulement à l'échelle du projet Lyon-Turin, bien que ce soit son cas d'étude. Son inscription dans le domaine des études du management l'amène à former une critique de *New Public Management* appliqué au RTE-T et au projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin. Le *New Public Management* pour Giovanni Esposito dépasse la simple technique, il est un instrument politique de la néolibéralisation. L'auteur décrit un ensemble d'outils de la Commission européenne qui accompagne ce mouvement néolibéral et qu'il caractérise notamment par une forme de contrôle à distance et une obligation de résultat plus qu'un processus.

Nous pourrions ajouter à ces perspectives sur le Lyon-Turin la thèse de Kevin Sutton (2011). En géographe des transports, il discute de la transformation des systèmes de transport alpin à partir de l'étude des tunnels de base. Le RTE-T et le conflit d'aménagement, sans être les objets centraux de

son étude, restent des thématiques de discussion de sa thèse.

c. Le conflit au cœur des RTE-T : Conflit politique

Nous désignons par conflit politique les conflits qui désignent des acteurs du jeu politique au sens large (partis, États, administrations, régions, lobbys, entrepreneurs politiques, élus…) dont les visions s'opposent et qui tentent de gagner une position dominante dans le jeu d'acteurs sans être nécessairement rattachés à un territoire particulier. La science politique propose plutôt d'analyser les politiques publiques sous l'angle de l'agrégation des intérêts entre acteurs, le marchandage politique et la description des transformations d'un système politique. En effet, la littérature scientifique caractérise davantage les conflits et les oppositions en discutant les réseaux d'acteurs à un niveau politique, plutôt que de discuter le territoire comme un support du conflit. Les travaux de science politique sur les RTE-T décrivent précisément ces aspects du conflit dans le RTE-T. Les approches et les objets peuvent varier, mais la question du réseau d'acteurs est dans leur cas primordiale. Dans le cas du RTE-T, Brömmelstroet et Nowak (2008) discutent le passage d'une gouvernance intergouvernementale à une gouvernance supranationale à partir de la description du conflit autour de la politique des transports qui opposa entre 1983 et 1985 le Conseil et le Parlement européen : le Parlement décide d'amener le conseil devant la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE) : elle juge le Conseil pour inaction dans la mise en place de la politique des transports.

En France, Marianne Ollivier-Trigalo produit une série d'articles en lien avec le RTE-T entre la fin des années 1990 et le début des années 2000. Elle participe au programme d'évaluation du RTE-T appelé TEN-ASSESS, issu du 4e programme-cadre de l'UE pour l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INREST). Elle réalise à ce titre plusieurs rapports sur la LGV aquitaine et sur les conflits dans les processus décisionnaires sur les projets de transport (Ollivier-Trigalo, 1998a, 1998b). Après avoir participé à ce programme pour la DG VII, alors chargée des RTE, elle écrit deux chapitres d'ouvrage (Ollivier-Trigalo, 2000, 2002). Ses travaux appartiennent à un champ de recherche qui concerne le conflit dans la prise de décision dans le cas des projets d'infrastructures de transport. La chercheuse y étudie notamment les phénomènes d'opposition aux projets du RTE-T et les visions différentes que chaque acteur peut avoir d'un projet. Ces visions, qui s'opposent et sont donc conflictuelles, émergent dans un contexte d'avancée des luttes environnementales, via deux nouveaux acteurs : les associations et le parti des Verts (Ollivier-Trigalo, 2001). Parallèlement, elle identifie le développement d'une multiplication d'acteurs :

Dans cette problématique de la multiplicité des acteurs, nous trouvons à côté des États l'introduction de l'échelon européen de décision, l'importance croissante prise par la participation des échelons locaux aux processus de décision, le public. (Ollivier-Trigalo, 2000 p. 5)

L'État est annoncé comme un acteur incontournable par son rôle de décideur (Ollivier-Trigalo, 2000, p. 4). L'État central délivre les permis ou peut mettre en arrêt un projet. Cependant, le cœur de son travail de recherche consiste à démontrer que les processus de prises de décisions sont perturbés par l'arrivée de nouveaux acteurs, en particulier les régions et les autres forces locales, ainsi que les associations, en particulier celles avec une dimension environnementale. En plus de ces acteurs, l'un des apports centraux de Marianne Ollivier-Trigalo (2000) est de montrer comment, dans des contextes locaux spécifiques, des figures particulières deviennent centrales. Ces acteurs sont appelés des entrepreneurs collectifs par cette chercheuse. Ils cherchent à créer de la légitimité pour un projet auprès d'un État et/ou de la Commission (Ollivier-Trigalo, 2000). Cette construction de la légitimité des projets par des acteurs extérieurs à l'État, représentant la société civile ou le monde économique, incarne un aspect qui traverse la recherche sur les RTE-T.

En géographie, le travail d'Éloise Libourel (2015) pourrait par exemple être vu comme une analyse des entrepreneurs politiques du corridor méditerranéen (régions et lobby régional), qui construisent la légitimité de leur projet comme priorité politique en la mettant à l'agenda des priorités de l'État central espagnol. Dans le cas de la thèse d'Éloise Libourel comme chez Marianne Ollivier-Trigalo, les entrepreneurs politiques utilisent l'échelle européenne comme un moyen de contourner l'État et de faire pression sur ses instances (Ollivier-Trigalo, 2000, 2001).

Notons que, dans le cas du programme TENASSESS, la frontière entre la recherche et les institutions européennes devient plus fine. TENASSESS correspond à une étude commanditée par la Commission européenne pour mieux comprendre les éventuelles dynamiques de conflits sur les projets prioritaires (Ollivier-Trigalo, 2001). Cette étude intègre la longue liste des analyses socioéconomiques menées pour le compte de la Commission. TENASSESS a pour but particulier d'évaluer différentes infrastructures dans des contextes nationaux (Raynaud, 2001). Ce sont donc des études qui aident la DG TREN à prendre des décisions. Cette aide à la prise de décision de la part du monde scientifique n'est pas unique, mais elle fait naitre une tension pour les chercheurs quant à leur positionnalité par rapport à leur objet.

Plus proche de nous sur le plan temporel, Paul Stephenson (2010, 2012a, 2012b, 2022, 2025) propose, *via* une série d'articles, de mieux comprendre la gouvernance des RTE-T. Chercheur en science politique, il travaille principalement sur les institutions et les processus d'intégration européenne dans le domaine des transports. Dans le cadre des RTE-T, il suit l'évolution de cette politique et de son implémentation. D'un point de vue conceptuel, ses analyses apportent une compréhension différente du RTE-T par rapport aux travaux de géographie sur le sujet. C'est notamment en tentant de raccorder différents concepts de sciences politiques, liés à l'intégration européenne de façon expérimentale, comme le *spillover* cultivé et les théories de l'*agenda setting* (Stephenson, 2011) ou la théorie du

spillover cultivé et la théorie de la gouvernance multiniveau (Stephenson, 2010).

Ces approches du conflit politique nous ont particulièrement influencés pour construire conceptuellement notre objet. L'apport conceptuel des sciences politiques a permis de penser notre sujet à travers un ensemble de concepts qui, nous le verrons, relient les échelles spatiales micro et macro.

2. Et la géographie des transports dans tout ça ?

En géographie des transports, une littérature relativement précoce en France discute l'échelle européenne comme un élément d'analyse structurant pour les transports, sans que les auteurs en fassent l'objet de leurs recherches (Varlet, 2000 ; Corlay, 1996 ; Barré, 1994 ; Popa, 1994 ; Bauchet, 2003). Même si le RTE-T est cité régulièrement, la réflexion autour de cette politique reste parfois anecdotique. Parfois, l'idée est de remettre le contexte européen à sa place dans une ville (Rousseau et Guihéry, 2017) ou dans un pays (Beyer, 2011 ; Axente, 2006 ; Popa, 1994). Par ailleurs, nous remarquons que la plupart des recherches sur le RTE-T sont issues de recherches individuelles et rarement collectives. Nous interprétons cette constatation comme révélatrice d'une structuration faible de la recherche autour de l'objet RTE-T.

Dans d'autres cas, si le RTE-T est un élément d'analyse secondaire, c'est parce que la focale est placée à une autre échelle. C'est notamment le cas des publications qui traitent d'une infrastructure spécifique dans un territoire particulier. À ce titre, les travaux sur les traversées des massifs montagneux se distinguent par leur importance numérique. Concernant la traversée des Pyrénées, la question du RTE-T est moins structurante que le conflit d'aménagement, dans la mesure où l'échelle européenne intervient de façon secondaire (Cazenave Piarrot, 2004 ; Audikana, 2015 ; Verzegnassi, 2015 ; Djigo et Masson, 2015 ; Zembri-Mary, 2019 ; Gatineau, 2020), tandis que la question des traversées alpines se structure à l'échelle de l'Union européenne en géographie (Bauchet, 2003 ; Sutton, 2011, 2013, 2015 ; Martin, Château, 2001 ; Guihéry, 2019), dans la diversité de ses branches et dans l'aménagement ou d'autres disciplines (Esposito, 2018 ; Grisoni, 2022 ; Laszczkowski, 2023). Cette question, traitée dans le chapitre 5, est liée au caractère de priorité politique des traversées alpines et au caractère conflictuel des travaux de tunnel sous la Maurienne du projet ferroviaire Lyon-Turin.

D'autres chercheurs ont pu s'intéresser au développement d'un mode (pour la grande vitesse ferroviaire, voir Hazel, 1994 ; Ross 1994 ; Varlet 2000 ; Troin, 2008 ; Audikana, 2012 ; Delmer et al., 2015) ou au développement des transports dans le cadre des politiques européennes dans un pays (pour la Pologne, voir Lepesant, 2004, et l'Ukraine, voir Lepesant, 1994) ou un espace spécifique (Wœssner, 2016 pour la dorsale rhénane) ou des territoires spécifiques par exemple, les détroits danois traités par Corlay (1996).

Hormis la grande vitesse discutée de façon récurrente dans cette thèse, le mode fluvial mérite d'être cité parmi les sujets traités en géographie des transports, en particulier le Danube comme corridor de transport européen (Deslondes, 2009), les infrastructures fluviales, telles que le canal Seine Nord-Europe (Lanneaux, 2020) ou encore le canal Rhin-Rhone (Woessner, 2019).

Dans cette littérature de la géographie des transports, Troin (2008) s'empare directement du sujet du RTE-T en proposant une revue globale de la grande vitesse ferroviaire telle qu'elle est priorisée au sein du RTE-T par la Commission européenne. L'analyse porte davantage sur les retards, les manquements et les réalisations de réseau transeuropéen à grande vitesse, que sur une analyse propre à un champ spécifique. La question de recherche étant « La volonté de faire avancer le réseau européen relevait-elle déjà d'un vœu pieux ? » (Troin, 2008), sa réponse est :

> « *On peut estimer que ce réseau européen est encore déconnecté et que la carte, si souvent exhibée par la Commission européenne, est trompeuse : elle débouche sur une série d'impasses. En effet, les soudures transfrontalières tardent à venir, car elles ont pris du retard malgré un financement communautaire favorable. Les projets intérieurs aux États, souvent plus murs, avancent quant à eux : TGV est récemment inauguré en France, sections italiennes, lignes belges et néerlandaises et surtout lignes AVE espagnols. Enfin, la généralisation de matériels interopérables est lente. Il manque ici un véritable Airbus ferroviaire.* » Troin, 2008, p. 485

Cette tonalité, qui termine par un appel à l'action, et l'opposition entre des projets transfrontaliers qui avancent trop lentement au gout des chercheurs par rapport à des lignes intérieures qui avancent plus vite, est un constat que nous retrouverons régulièrement dans la littérature, tout comme le sentiment de tromperie ou de déception. Dans un article du professeur en géographie Jean Varlet (2000) paru dans la revue *Flux*, le RTE-T est utilisé de façon assez équivoque pour appuyer le développement du concept d'interconnexion des réseaux de transport. Il oppose alors l'accompagnement des politiques européennes à l'apparition d'interconnexions transnationales spontanées qui, selon l'auteur, forment peu à peu un véritable réseau transeuropéen intégré (Varlet, 2000, p. 10). Nous pouvons retrouver ce genre de jugement de valeur, que nous pourrions qualifier de déceptif, sur une diversité de sujets concernant le RTE-T (Lepesant, 1994 ; Sutton, 2015). Par rapport au positionnement de ces auteurs, nous n'avons pas de déception quant à la réalisation ou la non-réalisation du RTE-T, en revanche notre posture est influencée par nos lectures, largement inscrites dans des perspectives critiques sur le RTE-T, qui ont contribué à orienter notre réflexion et la construction de notre objet d'étude. En géographie des transports, la littérature qui nous intéresse dans la construction de notre objet d'étude traite surtout de la gouvernance des systèmes de transports.

Nous visons en particulier un ensemble de travaux d'abord issus de la géographie des transports qui traitent de la question des corridors de transports dans une perspective européenne (Siarov, 2003 ; Debrie, 2004 ; Debrie et Comtois, 2011 ; Beyer, 2019 ; Libourel, 2015 ; Bairras 2025). Ces travaux de géographie des transports traitent chacun un corridor et/ou la notion de corridor. Le corridor atlantique est traité par Philippe Bairras (2025) dans une perspective similaire à celle d'Éloise Libourel (2015) sur le corridor méditerranéen. L'approche diffère par la place accordée à la collecte d'articles de presse, qui est une dimension secondaire dans la thèse d'Éloise Libourel. Antoine Beyer (2019) analyse le corridor Rhin Alpes par le prisme de la gouvernance des corridors de transport de l'UE.

On l'aura compris à la lecture des points précédents, mais il convient de l'affirmer clairement ici : la géographie des transports peut avoir des aspects transversaux et traiter de problématiques hybrides, qui dépassent la simple organisation du système de transports. Au début des années 2000 et jusqu'au début des années 2020, un ensemble de thèses en géographie des transports en France soulève un problème commun dans l'étude du RTE-T (Siarov, 2003 ; Beyer, 2016 ; Libourel, 2015 ; Volin 2020 ; Sutton, 2011). Ces approches se caractérisent par une forme de triplement, voire de quadruplement, des cadrages épistémologiques et organisent une rupture avec la littérature préexistante[5] (Lepesant, 2004 ; Bauchet, 2003 ; Varlet, 2000 ; Corlay 1996).

Les approches des chercheurs des années 2010 se caractérisent par une évolution du cadrage épistémologique. D'une géographie focalisée sur les systèmes de transport, nous passons à des thèses de doctorat et des mémoires de HDR qui s'ancrent dans différentes épistémologies. Dans sa thèse, Anaïs Volin (2021) propose un cadrage épistémologique complexe qui réunit à la fois géographie des transports, géographie des infrastructures et géographie des conflits locaux. Pour cause, sa thèse articule un conflit d'aménagement autour d'une gare qui se trouve être un élément d'un axe prioritaire du RTE-T. Éloise Libourel (2015) affirme se placer résolument du point de vue géographique. Sa thèse propose donc une analyse du corridor méditerranéen qui mêle géographie politique, géographie des transports et géographie des représentations. Antoine Beyer (2014), dans sa thèse d'habilitation à diriger les recherches, ambitionne de décrire le passage de système de transport national dominé par les États aux possibilités d'un dépassement par différentes politiques transnationales ou supranationales dont les politiques communautaires font partie. Ses recherches partent de la géographie

[5] Il convient de nuancer légèrement notre propos sur deux points : le cadrage épistémologique multiple n'est pas propre au RTE-T, récemment la thèse Valentin Buteau-Deimon (2025), propose un cadrage épistémologique multiple pour une thèse de géographie et d'aménagement des transports sur les SERM. En revanche, ce type de démarche ne revient pas à dire que la géographie est une discipline carrefour qui emprunterait à tous sans être ancrée nulle part (Staszak, 2012). Ensuite, des études pluridisciplinaires existent liant par exemple géographie, économie et sociologie des transports sur les lignes à grande vitesse, mais elles ne se traduisent par des thèses ou des articles qui assumeraient complètement ce type d'ancrage avant la fin des années 2010.

des systèmes de transports et s'articulent principalement à la géographie politique et la géographie historique.

La thèse de Vesselin Siarov (2003), quoique plus ancienne et avec une orientation opérationnelle, a un ancrage épistémologique qui est également complexe. Bien que l'épistémologie qui sert de fondement à cette thèse soit la géographie politique, l'auteur annonce adapter des éléments de géographie, d'histoire, de géopolitique, d'administration, de socioéconomie, de politique, de transport, de stratégie (Siarov, 2003, p. 77) pour réaliser une analyse macro du corridor paneuropéen X. La deuxième partie de son analyse, qu'il qualifie de micro, change d'épistémologie et introduit l'usage des SIG et de scénarios spatiaux modaux du corridor X (Siarov, 2003, p. 85).

À partir de ces travaux, nous pouvons dire que les RTE-T posent un problème d'ancrage pour les géographes de France. Dans ces différents travaux, les RTE-T y ont une place importante (Beyer, 2014) ou ont une place centrale, comme un objet d'analyse (Volin, 2020 ; Libourel, 2015 ; Siarov, 2003). De fait, deux épistémologies reviennent systématiquement, concernant la géographie politique et la géographie des transports. Ces épistémologies ne sont pas nécessairement des évidences pour s'ancrer dans le sujet RTE-T. Chez Éloise Libourel (2015), ce sont deux éléments qui vont définir son approche et son positionnement scientifiques. Anaïs Volin (2020), quant à elle, insiste sur deux sous-catégories de la géographie politique et de la géographie des transports, qui sont la géographie des conflits locaux et la géographie des infrastructures (Volin, 2020, pp. 28-41). Les deux docteures en géographie insistent sur les aspects régionaux spécifiques à leurs terrains respectifs. Leurs approches diffèrent du fait du terrain et de l'échelle retenus. Chaque terrain amène à une construction autour d'acteurs spécifiques prévalents dans leur contexte local, et donc d'une littérature académique associée aux débats propres au terrain retenu. Dans un cas, le terrain structuré autour de Stuttgart et le Bad-Wittenberg (Volin, 2020) propose une réflexion tournée vers les conflits d'aménagement autour du projet Stuttgart 21 et l'axe ferroviaire dénommé « magistrale Européenne ». Dans le cas de cette thèse, c'est la place de la gare dans la ville et la ville dans son rapport à un projet transeuropéen qui est central. Le RTE-T est donc lu par le prisme des conflits locaux autour de projets d'aménagements.

Pour Éloise Libourel (2015), c'est le rapport au corridor méditerranéen en Espagne comme projet d'aménagement qui permet de décrypter le RTE-T. Cette fois-ci, c'est le jeu de pouvoir politique entre les communautés autonomes espagnoles, les villes, l'État central et les institutions européennes autour du corridor qui est au cœur de la thèse.

Malgré les différences, les questions du pouvoir, des jeux d'acteurs, du conflit politique semblent être les éléments communs aux chercheurs et chercheuses français qui travaillent sur le RTE-T. Dans les travaux de Vesselin Siarov (2003), le rapport de pouvoir ne fonde pas l'analyse, mais en est une des composantes, parce que les guerres balkaniques expliquent les difficultés à réaliser le corridor

paneuropéen X et parce que la géopolitique est un élément essentiel dans la région étudiée.

Chez Antoine Beyer (2014), la question du pouvoir est au centre des préoccupations. C'est l'équilibre institutionnel entre l'espace étatique et sa superposition bruxelloise qui est décrite. Dans son HDR comme dans les articles qui en découlent (Beyer, 2015, 2020), de grands blocs étatiques divergent entre eux et avec la norme européenne, pour parfois converger sur des aspects précis de la politique de transports ou dans des espaces spécifiques comme la frontière franco-espagnole. L'auteur montre toute la difficulté de réaliser ces tronçons ferroviaires transfrontaliers et qualifie de bricolage le fonctionnement de la liaison.

Witte (2014) réalise une thèse en aménagement du territoire pour l'université d'Utrecht, dans laquelle il étudie le concept de corridor à partir du corridor Rhin-Alpes en intégrant différentes problématiques. Il défend une vision intégrée des corridors contre la dimension sectorielle des RTE-T. Dans une perspective critique, il indique sur différents points (goulets d'étranglement, dimension portuaire, usage des sols…) comment les problématiques prises en charge sur les corridors du RTE-T sont multidimensionnelles (protection de l'environnement, problématique sociale, problématique organisationnelle et gouvernance).

À la lecture de ces thèses, un autre problème émerge : quelle est l'échelle pertinente pour étudier le RTE-T ? Dans le cas de Vesselin Siarov et d'Éloise Libourel, ou plus récemment de Phillipe Bairras (2025), c'est le corridor qui structure l'espace étudié. Ainsi, les régions, les villes et les États deviennent des espaces pertinents. Concernant Stuttgart 21, la gare et la ville deviennent les objets centraux et dans une moindre mesure la région. Chez Antoine Beyer, l'échelle est plus petite et ce sont surtout les échelles des nations et bien souvent l'action de l'État qui priment sur les autres puisque la question est celle de la construction d'un espace européen des transports. Historiquement structuré par les États-nations, c'est un ensemble de possibilités et de tentatives de dépasser cette construction qui anime cette thèse de HDR. Cet enjeu de l'échelle pertinente et des cadrages épistémologiques multiples se retrouve dans d'autres disciplines ou *studies*.

3. Les *border studies* et quelques autres disciplines sur le RTE-T

Les *border studies* sont un champ de recherche dont l'objet est la frontière qui se décline à des échelles sociospatiales variées et qui a organisé le dépassement de cet ancrage initial en géographie en adoptant un ancrage plus large issu des sciences humaines et sociales (Kolossov et Scott, 2013). Un petit ensemble de travaux porte sur le RTE-T en ce qui concerne sa dimension transfrontalière. Nous pouvons mentionner quatre thèses dans ce champ qui traitent de façon différente le sujet. La première, soutenue en 2018 par Beate Dorothea Caesar, nous sera grandement utile pour proposer un cadre théorique sur l'intégration européenne par son apport important sur les RTE-T. Cette thèse a pour objet l'influence, l'implémentation et la transcription du RTE-T à l'échelle de deux grandes eurorégions qui bordent l'Allemagne à sa frontière est (Brandenburg-Lubuskie) et ouest (*Greater Region* Saar-Lor-Lux). Un élément nous semble essentiel dans ce travail : l'influence des politiques européennes ne peut infuser plus de deux échelons administratifs (Caesar, 2018, p. 199). En d'autres termes, les niveaux nationaux partagent les objectifs des RTE-T, mais les niveaux régionaux et infrarégionaux ont des objectifs qui dévient de ceux des politiques européennes. La définition des corridors par exemple se fait au niveau de la Commission puis le tracé est discuté avec les États membres, ce qui fait conclure à Beatha Caesar (2018) que la Commission européenne est devenue un acteur supranational important. Le problème est à notre avis que nous avons grâce à cette thèse une idée globale de la démarche de la Commission et une idée précise de sa traduction et de son apport au niveau régional. Par rapport à cette thèse et l'ensemble des thèses des *border studies,* nous souhaitons décrire plus précisément la démarche et les stratégies de la Commission et donc sa vision spatiale. Néanmoins, l'un des apports que nous notons comme essentiel dans la compréhension du RTE-T est qu'au niveau des régions étudiées il y a un décalage important sur l'influence des RTE-T sur les liaisons transfrontalières. Parmi les problèmes récurrents, le manque d'engagement des États et le manque de clarté sur les objectifs de la part de l'UE sont régulièrement critiqués par les partis prenants eux-mêmes, ainsi que l'instabilité politique et les changements de gouvernement. Ainsi, la vitesse d'implémentation dépend des États membres et de leurs choix politiques (Caesar, 2018 p.481). Cette situation mène en général à une demande d'accélération de l'action des États membres de l'implémentation des projets de la part de la Commission européenne et des régions (Caesar, 2018 p.480). Cette analyse du rapport de force se retrouve chez d'autres chercheurs (Libourel, 2015 ; Barrais, 2025). En comparant la politique de Coopération territoriale européenne (CTE) et le RTE-T, Beatha Caesar en arrive à la conclusion que le RTE-T est une politique moins inclusive pour les régions et qu'elle promeut une coopération moins directe pour les institutions transrégionale et les régions (Caesar, 2018 p.484).

La thèse de Clément Guasco porte sur la liaison fixe sous le détroit de la Fehmarn belt, séparant

l'Allemagne et le Danemark, en tant que projet prioritaire du RTE-T. Tout comme la thèse précédente, l'une des questions centrales est celle de l'intégration européenne. Étant une thèse sur article, le chercheur propose cinq articles qui analysent la coopération à plusieurs échelles autour du projet de tunnel. Il tire plusieurs conclusions tant empiriques que théoriques dont l'une rejoint le point de vue de Beatha Caesar (2018), c'est-à-dire le manque de coordination entre les différentes échelles territoriales et des visions discordantes de la planification entre l'Allemagne et le Danemark (Guasco, 2015). Guasco remarque par ailleurs que les différentes cultures de planification des différents groupes d'acteurs ad hoc qui se superposent, dans le cas de la région de la Fehmarn belt, ne favorisent pas l'apparition d'un agenda commun pour la coopération transfrontalière (Guasco, 2015). Il remarque également que le RTE-T et la politique de cohésion pourraient bien entrer en concurrence à l'échelle régionale du fait de la concentration du RTE-T sur le lien entre grands pôles urbains et des régions sur une prospérité locale.

Ces deux thèses issues des *border studies* montrent à quel point il existe une difficulté d'implémentation à l'échelle régionale de projet transfrontalier. Les problèmes qui se posent alors dans la coordination des politiques et l'harmonisation des cultures de planification et discours sont nombreux. Le RTE-T comparativement à d'autres politiques européennes semble principalement dirigé vers la construction de grands axes internationaux aux dépens de lien régional secondaire. Chez Guasco (2015), l'attitude par rapport aux projets du RTE-T est qualifiée d'intergouvernementale et chez Beata Caesar (2018) c'est une politique qui semble également moins dynamique en termes de coopération régionale. Nous pourrions conclure que la politique des RTE-T comme la politique des transports européenne reste aux mains des États (Beyer, 2014 p.293).

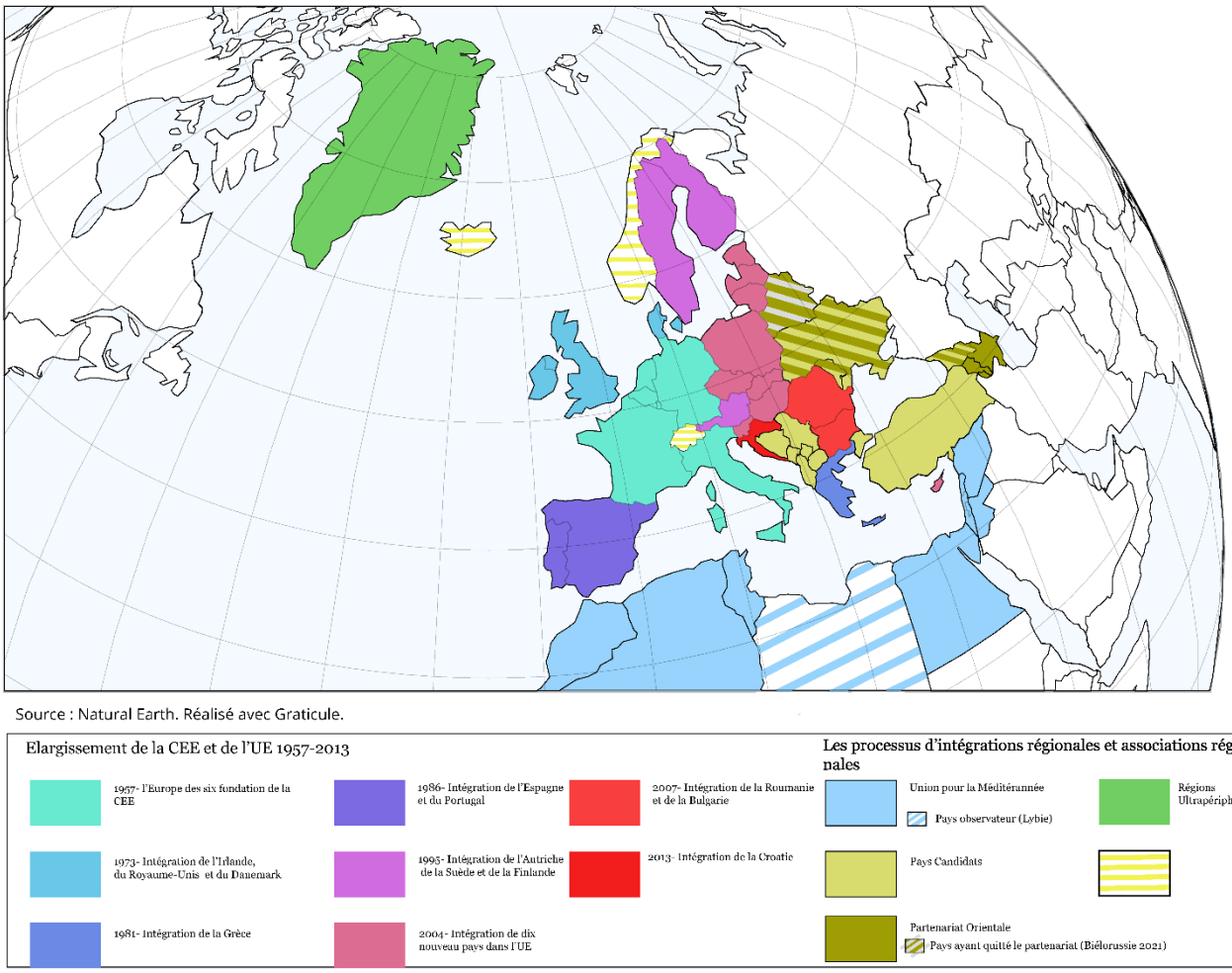
4. Question de recherche

Malgré les constats de lenteur dans la mise en place des projets transfrontaliers depuis trente ans, la difficulté d'implémentation des corridors, les visions discordantes de l'aménagement et les cultures différentes de la planification qui résulte en la difficulté de coordination des acteurs, le RTE-T se réinvente et mute sans disparaître ou renier complètement ses objectifs initiaux. Le projet de cette thèse est d'analyser l'évolution et la mutation du RTE-T comme politique publique. Nous cherchons à comprendre comment est défini le modèle spatial des RTE-T comme politique publique entre 1979 et 2025.

III- Cadre théorique : *spillover* cultivé et référentiel des politiques publiques

Afin d'expliquer ce qui fait sens dans une politique où les intérêts sont multiples et les résultats souvent considérés comme décevants ou insatisfaisants par la recherche, nous souhaitons utiliser deux concepts issus des sciences politiques, en particulier les études européennes et la sociologie des politiques publiques. Le premier est le *spillover* cultivé et peut être situé au niveau des stratégies de la Commission pour améliorer l'intégration européenne. Le second concerne l'approche cognitive des politiques publiques à travers le concept de référentiel des politiques publiques. Le référentiel permet de montrer comment évoluent et se transforment les politiques publiques. Nous décrirons d'abord le cadre dans lequel se situe le *spillover* cultivé puis nous définirons la notion de référentiel avant de proposer une façon de lier les deux concepts à partir d'une approche géographique.

Carte 2. L'intégration européenne : approches régionales



En fait, une dimension spécifique nous semble ne pas avoir été explorée par la recherche qui traite des RTE-T. Nous connaissons mal la constitution du référentiel des institutions européennes pour les RTE-T. Le passage des projets prioritaires aux axes prioritaires puis aux corridors du réseau central est assez peu documenté en dehors de la thèse d'Éloise Libourel (2015) qui propose une analyse assez détaillée de la construction du corridor méditerranéen en Espagne et par extension de la notion de corridor. La façon dont Éloise Libourel procède est en fait très proche de ce que nous souhaitons réaliser à l'échelle du RTE-T : la description et l'analyse géohistorique du RTE-T. Pour cadrer notre approche, nous nous proposons de discuter la théorie de l'intégration européenne, puisque les chercheurs en géographie sur le RTE-T exploitent peu la théorie de l'intégration européenne. Nous visions ici la théorie classique de l'intégration européenne. Éloise Libourel (2015), propose d'analyser l'intégration européenne avec pour fondement les dynamiques d'intégration territoriale d'un corridor dans le contexte espagnol. Philippe Bairras (2025) traite des possibilités de l'intégration du corridor atlantique dans les politiques européennes. Antoine Beyer (2014) choisit lui de traiter principalement de l'intégration favorisée par les ententes bilatérales entre États et voit les autres formes d'intégration médiée par les institutions européennes comme quelque chose de secondaire.

Les travaux sur le RTE-T en géographie portent donc un regard sur le processus d'intégration européenne et l'européanisation sans se positionner par rapport aux théories de l'intégration européenne. L'objectif de cette section est double : expliquer où se situe notre thèse par rapport aux théories de l'intégration européenne et expliquer en quoi la théorie de l'intégration peut apporter une meilleure compréhension des RTE-T comme politique publique, en discutant la notion de référentiel des politiques publiques.

1. La grande théorie de l'intégration européenne et les RTE-T : Intergouvernementalisme et néofonctionalisme

Encadré 1 Européanisation

Une forme de consensus semble exister sur une définition de l'européanisation des politiques publiques. Elle peut être définie comme l'impact des politiques publiques européennes sur les échelons nationaux et infranationaux (Freudensprung et Giorgi, 2001 ; Balme et Smith, 2015 ; Nay, 2017 ; Sbaraglia, 2018). Ce qui diffère dans l'acception de ce concept ce sont les approches. La littérature classique va se concentrer sur la transposition de normes dans les droits nationaux. Dans les transports par exemple la transposition d'un ensemble de normes et la traduction des plans

européens à l'échelle nationale (Freudensprung et Giorgi, 2001). L'approche classique consiste en fait à regarder comment le droit européen impacte les politiques nationales, la création de normes communes sur la sécurité routière ou la transposition de l'acquis communautaire comme plan pour les transports pour la Grèce au début des années 2000 en sont des exemples (Freudensprung et Giorgi, 2001).

D'autres chercheurs vont se concentrer sur la gestion quotidienne des affaires européennes dans différents territoires. À ce titre, nous pouvons citer trois numéros de Sociologie de la revue politique européenne : « Profession Europe ? La gestion infranationale des affaires européennes » (Sbaraglia, 2018), « Une sociologie de l'intégration européenne ? » (Saurruger, 2008) et « L'Europe au microscope du local. Manifeste pour une sociologie politique de l'intégration communautaire » (Pasquier et Weisbein, 2004). Ces trois numéros s'inscrivent dans une approche micro sociologique portant sur les acteurs individuels et la façon dont la règle européenne transforme l'action publique pour les acteurs aux échelons infranationaux. L'européanisation est donc l'ensemble des impacts durable sur différentes échelles territoriales et différents échelons de décision, qui mettent action des acteurs dont les pratiques quotidiennes se transforment durablement ou ponctuellement avec les évolutions législatives de l'UE.

L'intégration dans la grande théorie européenne oppose schématiquement deux courants, le néofonctionalisme et l'intergouvernementalisme. Le néofonctionalisme est régulièrement perçu comme une théorie à la fois ambitieuse et critiquée (Tranholm-Mikkelsen, 1991 ; Rosamond, 2000). L'intergouvernementalisme est parfois considéré comme le courant dominant de l'intégration européenne (Georgiou, 2018). Schématiquement, là où le néofonctionalisme met la Commission européenne comme acteur central en avant, l'intergouvernementalisme place le Conseil des ministres au premier plan (Georgiou, 2018). Cette dichotomie amène à deux interprétations fondamentalement différentes sur la façon dont fonctionne l'intégration régionale européenne.

a. Le néofonctionalisme : limite d'un cadre théorique critiqué

Ernest B. Haas (2004) en 1958 va développer cette théorie de l'intégration européenne avec comme idée centrale le *spillover*. L'idée générale est le passage d'une Europe des nations à une intégration supranationale qui permettra le transfert de loyauté des États-nations à un ensemble supranational. Les travaux d'Ernest B. Haas (1958) et Lindberg en 1963 développent cette théorie dans le contexte de la Communauté économique du charbon et de l'acier (CECA, 1956) et dans une dynamique d'intégration supranationale favorable avec le Traité de Rome (1957).

L'idée centrale développée par Haas et Lindeberg sont celles de l'engrenage (*spillover*). Il existe trois types d'engrenage : politique, fonctionnel et cultivé (Tranholm-Mikkelsen, 1991 ; Rosamond, 2000).

Le *spillover* fonctionnel correspond à un engrenage sectoriel : l'intégration d'un secteur nécessite de prendre des mesures dans d'autres secteurs, ce qui crée à nouveau des conditions pour l'intégration d'un autre secteur : l'interdépendance entre les secteurs est le moteur supposé de l'intégration.

Le *spillover* politique suppose un changement dans l'attitude, les perceptions et les pratiques du personnel politique, voire un transfert de loyauté de ces fonctionnaires vers les institutions supranationales.

Le *spillover* cultivé correspond aux stratégies des institutions supranationales européennes (en particulier la Commission européenne) pour améliorer l'intérêt commun.

Le néofonctionalisme revêt un aspect téléologique et normatif qui va voir son optimisme rapidement stoppé par la stagnation de l'intégration européenne. En 1965, de Gaulle engage un rapport de force avec les institutions européennes et entame ce qui sera appelé la crise de la « chaise vide ». Cet épisode de stagnation casse les mécanismes prévus par les néofonctionalistes qui voient leurs prédictions largement invalidées et la dynamique d'intégration régionale limitée au bon vouloir des États (Moravcsik, 2005). Cette période va progressivement amener les pères fondateurs de cette théorie (Lindberg et Haas) à se distancier progressivement du néofonctionalisme (Tranholm-Mikkelsen, 1991 p.9).

b. L'intergouvernementalisme : une théorie des marchandages entre États opposée au néofonctionalisme

Stanley Hoffman (1966) va opposer au néofonctionalistes une théorie intergouvernementaliste. L'intergouvernementalisme découle du réalisme et néoréalisme en relations internationales (Saurruger, 2009 p.95). Les préférences des États sont dans cette conception issues de phénomènes exogènes : la Guerre froide conduit dans cette conception à l'émergence de l'UE. Par ailleurs, les intérêts des États sont fixes, c'est-à-dire qu'ils ne sont pas formés ou changés au cours des négociations internationales ou par les institutions internationales : les gouvernements viennent aux négociations avec des intérêts prédéfinis et les quittent avec les mêmes intérêts (Richardson et al, 2006 p.77). Les États vont marchander entre eux sans que leurs intérêts se modifient véritablement.

L'une des idées fondamentales derrière l'intergouvernementalisme Hoffmanien est qu'il existe une diversité de construction historique des États. Il ne peut donc y avoir de construction européenne homogène : l'intégration régionale crée plus de diversité que d'homogénéité (Saurruger, 2009).

L'intégration supranationale peut-être achevée dans des domaines sectoriels, mais de façon limitée : seul le secteur économique et donc les politiques qui ne touchent pas au cœur des fonctions régaliennes peuvent être intégrés (Richardson et al, 2006 ; Morasvick, 2010) : les enjeux fondamentaux de souveraineté, de sécurité et de politique étrangère restent donc des éléments qui selon les intergouvernementalistes resteront aux mains des États.

La seconde idée fondamentale est que les États orientent les politiques supranationales (Rosamond, 2000 ; Richardson et al 2006). Loin d'être un entrepreneur politique, la Commission européenne est considérée comme le secrétariat des États (Georgiou, 2018 p.270).

L'une des critiques centrales des intergouvernementalistes aux néofonctionalistes est un manque d'analyse du contexte historique, qui montrerait quasiment systématiquement que l'intégration est surestimée par des exemples trop spécifiques et la non prise en compte des éléments contradictoires (Morasvick, 2006). Nous trouvons une synthèse de la théorie intergouvernementalisme chez Hassenteufel (2021) qui formule les principaux points qui donnent à l'intergouvernementalisme sa contenance :

> *« [la théorie intergouvernementaliste] met l'accent sur la faible autonomie des institutions européennes, dont le rôle serait avant tout de mettre en œuvre les accords entre les États. Elle souligne aussi la faiblesse des groupes d'intérêt européens […] et l'importance du rôle du Conseil des ministres, du fait de ses compétences juridiques et de la capacité des États à maitriser les informations et l'expertise, à formuler leurs intérêts et à mobiliser des soutiens. Ce sont eux et non la Commission qui jouent le rôle de médiation (en particulier les grands pays) dans le cadre des processus décisionnels ».* Hassenteufel, 2021 p.43

Les courants intergouvernementalistes connaissent cependant des interprétations légèrement différentes entre le courant réaliste et le courant libéral. Le courant réaliste argüe que les processus d'intégration supranationale sont fondamentalement subordonnés aux intérêts nationaux et aux logiques de puissance. C'est le contexte géopolitique qui domine à l'intégration européenne. Les États sont dans ce cas les unités de base des négociations. La tradition libérale diffère de la tradition réaliste. L'intergouvernementalisme libéral est créé par Moravscik en 1992, il diffère de la tradition réaliste qui le précède en mettant en avant les dynamiques politiques domestiques comme les éléments qui définissent l'intérêt national au niveau international : chaque gouvernement organise les négociations relativement à son aire de pouvoir, en s'arrimant à une logique libérale de construction de légitimité par l'entrée dans une arène internationale. L'UE est ici vue comme une institution internationale

comme une autre (Georgiou, 2018). La logique est libérale parce que Moravscik cherche à expliquer comment les intérêts domestiques des groupes privés et individus sont reflétés par la position de chaque État au niveau européen (Saurugger, 2009 p. 117). Les variables dominantes de l'intégration sont dans ce cadre les intérêts économiques.

Par ailleurs, l'intergouvernementalisme libéral a pu être rapproché du néofonctionalisme dans les années 2000 et 1990. Il diffère cependant sur plusieurs points (Moravscik, 2006). D'abord, l'intergouvernementalisme libéral s'oppose à Haas dans le sens ou la pression pour l'intégration supranationale ne vient pas de dynamique interne (*spillover*), mais de dynamique et de choc externe (Moravscik, 2006). Ensuite sur le rôle particulier de la Commission européenne écrit (2006) :

> *« Une analyse plus large suggère que l'entrepreneuriat informel de la Commission ou du Parlement a rarement été déterminant. Les asymétries informationnelles sont exceptionnelles et n'ont que rarement contribué à aider l'intégration européenne. Certains aspects de l'initiative du marché unique sous Jacques Delors constituent pratiquement le seul cas empiriquement vérifié où l'esprit d'entreprise supranational de la Commission ou du Parlement a eu un impact décisif sur des accords interétatiques majeurs, au-delà de ce que les États membres eux-mêmes auraient pu et auraient voulu réaliser et même ce cas a une portée limitée »*[6].
> Moravscik, 2006 pp.362-363

Une fois ces différences expliquées, pour quoi utiliser un cadre théorique dont un certain nombre d'éléments ont été réfutés ou grandement remis en cause ? Deux raisons nous poussent à utiliser le cadre d'interprétation néofonctionaliste, d'une part le cadre d'interprétation intergouvernementaliste n'est pas en mesure d'expliquer l'ensemble des dynamiques européennes :

> *En réalité, l'intergouvernementalisme est surtout une théorie des grands « marchandages » (grands bargains) qui ont jalonné la construction européenne (traités de Paris, de Rome, de Maastricht) et est mal adapté à l'analyse du fonctionnement quotidien de l'UE. Son rejet de l'agence indépendante des institutions communautaires est aussi problématique que la négligence par les néofonctionalistes du rôle des États membres. Enfin, Moravscik a une vision de*

[6] Traduit de l'anglais : *A broader analysis suggests that informal entrepreneurship by the Commission or Parliament has rarely been decisive. Informational asymmetries are exceptional and only rarely have helped account for advances in European integration. Certain aspects of the single market initiative under Jacques Delors constitute nearly the only empirically verified case in which supranational entrepreneurship by the Commission or Parliament had a decisive impact on major interstate bargains beyond what member states themselves could and would have achieved–and even this case is limited in scope.*

l'État comme acteur unique à rationalité constante, alors que la sociologie de l'État a depuis longtemps infirmé cette vision — Georgiou, 2018 p.271.

Cette distinction entre l'échelle des grandes décisions politiques et l'échelle de la gestion quotidienne des affaires européennes est fondamentale pour cette thèse, qui questionne bien plus la transformation des RTE-T à travers un ensemble de textes et de pratiques qui relève de la gestion quotidienne plus que de la négociation des grands textes. Un ensemble d'éléments sur les politiques européennes ne sont pas uniquement explicables par la pression interne des institutions supranationales, pas plus que par les grands marchandages entre des États qui ne peuvent être considérés comme des entités monolithiques.

c. Le dépassement des théories intergouvernementalistes et néofonctionalistes

Pour ces raisons, des théories concurrentes à l'intergouvernementalisme et au néofonctionalisme ont fait progressivement leur apparition dans le champ des études européennes.

L'**intégration positive et négative** proposée par Fritz Scharpf (1999) constate que l'intégration européenne est un processus institutionnel asymétrique dans lequel l'intégration négative (dérégulation du marché) progresse plus facilement que l'intégration positive (construction de politiques communes), ce qui limite la capacité d'action politique des États et de l'Union européenne. En ce qui concerne la dynamique actuelle, une tendance récente serait au passage d'une forme de contrainte CJUE, qui obligerait les acteurs économiques et les États à respecter les règles de l'ouverture du marché à un ensemble de mécanismes préventifs créés par la Commission européenne (Zöllmer, 2026).

La gouvernance multiniveau (GML) : Liesbeth Hooghe et Gary Marks (2003) définissent l'Union européenne comme un système de gouvernance multiniveaux dans lequel l'autorité politique est dispersée entre plusieurs niveaux de gouvernement (supranational, national et subnational) plutôt que concentré exclusivement au sein des États. Classiquement, Liesbeth Hooghe et Gary Marks (2003) ont développé deux types de GML, le type I caractérisé par son caractère hiérarchique et structuré par un nombre limité de niveaux et le type II, caractérisé par sa flexibilité et sa concentration sur la résolution de problème. La gouvernance multiniveau est aujourd'hui un concept largement utilisé en science politique, qui est devenu un concept parapluie pour une grande variété de travaux (Stephenson, 2013).

d. Renouveler le néofonctionalisme

Dans les années 1990, plusieurs auteurs vont proposer un renouvèlement du cadre théorique du néofonctionalisme (Niemann, 1998 ; Tranholm-Mikkelsen, 1991). Ce renouvèlement va passer par une réduction des ambitions de la théorie néofonctionaliste. Pour Tranholm-Mikkelsen (1991), le

néofonctionalisme ne peut expliquer l'ensemble du processus de l'intégration européenne. Les engrenages du néofonctionalisme deviennent alors un ensemble d'outils permettant de porter des jugements éclairés (Niemann, 1998 p.432) ou des lentilles pour analyser le passé de l'UE (Stephenson, 2012). L'aspect prédictif disparaît alors au profit de l'aspect analytique.

Au sein des outils des engrenages, nous souhaitons nous concentrer sur un seul mécanisme. Nous souhaitons utiliser le *spillover* cultivé tel que défini par Tranholm-Mikkelsen (1991) parce que tout en repartant des définitions de Lindberg et Haas, c'est un élément du néofonctionalisme qui dès l'origine un élément volontariste au sein d'une théorie déterministe (Tranholm-Mikkelsen, 1991). C'est donc la description des stratégies de pression des institutions centrales européennes pour pousser l'intégration et cultiver le *spillover* fonctionnel et politique (Niemann, 1998 p.431) que nous souhaitons réaliser, en nous concentrant en particulier sur la Commission dans son rapport au RTE-T.

2. Le *spillover* cultivé, une approche par l'analyse des stratégies de la Commission européenne

Le *spillover* cultivé de la Commission européenne est donc un des éléments essentiels en ce qui concerne une capacité d'influence de la politique européenne. Le but est de transformer le cadre des négociations européennes en proposant une alternative aux cadres classiques des négociations entre États (Tranholm-Mikkelsen, 1991 p.6). L'amélioration de l'intérêt commun apparaît comme une transformation de la perception et l'interprétation des intérêts des acteurs (Niemann, 1998). Pour cette raison, nous proposons d'expérimenter en liant la notion du *spillover* cultivé en tant que cadre d'action stratégique de la Commission européenne à la notion de référentiel afin d'analyser les tentatives de transformation de l'intérêt commun que propose la Commission.

Un article a déjà été écrit par Paul Stephenson (2010) sur le *spillover* cultivé et les politiques européennes d'infrastructure donnent un premier aperçu de l'utilité que pourrait avoir ce cadre théorique appliqué au cas des RTE-T. Placé dans un cadre théorique néofonctionaliste que l'auteur appel révisé : il se base principalement sur les travaux de Niemann (2006) pour développer un cadre de travail sur la prise d'initiative et les stratégies de la Commission européenne qu'il classe en huit points :

> (1) Diriger/« entreprendre » ; (2) apprendre/appliquer les leçons ; (3) cadrer/projeter ; (4) servir de médiateur/courtier ; (5) coordonner/cogérer ; (6) légitimer/rationaliser ; (7) socialiser/mobiliser ; (8) décharger/céder[7].

[7] *(1) leading/'entrepreneuring'; (2) learning/applying lessons; (3) framing/projecting; (4) mediating/brokering; (5) co-ordinating/co-managing; (6) legitimizing/rationalizing; (7) socializing/mobilizing; (8) off-loading/divesting.* Stephenson,

De façon concrète le travail de la Commission européenne repose sur la mobilisation d'un ensemble d'outils stratégiques qui la pousse à chercher de façon continuelle un ensemble de nouveaux partenaires et de nouveaux médiateurs pour arriver à ses fins (Stephenson, 2010). L'idée ici n'est plus de prédire le sort de l'intégration régionale, mais de voir comment la Commission tente d'améliorer l'intérêt commun par des stratégies diverses. Dans cette perspective, nous avons principalement tenté de comprendre comment la Commission tente d'imposer un récit et une vision pour les transports et dans quels espaces (forums et arènes) elle déploie les récits qui composent le RTE-T.

Nous faisons donc l'hypothèse que la Commission par son animation de la politique RTE-T, à travers des forums et des arènes qui se traduisent concrètement par un ensemble de rapports, d'évènements, de négociations et de conciliation produit une partie du référentiel du RTE-T. De plus, nous faisons l'hypothèse que les négociations et discussions, dont sont issus les actes juridiques qui résultent de l'animation des RTE-T par la Commission résultent en une part suffisante du référentiel pour en tirer un résultat significatif. Bien sûr, le point de vue est principalement celui d'un acteur, ce qui limite nécessairement la diversité des visions du RTE-T par rapport à d'autres travaux. Pour limiter ce biais, l'apport de la littérature scientifique sur le RTE-T qui traite d'un ou plusieurs territoires particuliers (Libourel, 2015 ; Mejuto, 2016 ; Caesar, 2018 ; Barrais, 2025 ; Scholl et al, 2019) ou englobants des points de vue plus diversifiés, mais circonscrits à un élément sectoriel de la politique RTE-T (Guillemot, 2022 ; Richardson, 1999) permet de comprendre comment les principes énoncés par la Commission et le Conseil sont transposés à d'autres échelles, dans des contextes institutionnels, politiques ou économiques différents du cadre européen. Par ailleurs, nous avons choisi d'interroger d'autres institutions européennes et d'autres acteurs qui portent une vision spatiale différente de celle de la Commission européenne et particulièrement celle de la Direction générale du transport (DG transport). Il peut en effet y avoir des conflits ou des oppositions assez nettes entre certaines DG, notamment la Direction générale du transport et celle de l'environnement (Lindell, 2007). Nous avons donc occasionnellement pu discuter avec les membres de la DG environnement pour connaitre leur point de vue. Comme nos entretiens l'ont révélé, le point de vue perçu comme dominant reste cependant celui de la DG transport (Entretien Olivia Bina, 2023 ; entretiens WWF, 2023 ; Entretien DG environnement, 2024 ; Entretien Commission 5 ; entretiens WWF 2, 2024).

Le biais reste donc important dans le cadre de l'analyse du référentiel, mais nous étudions un point de vue qui reste relativement dominant en ce qui concerne l'initiative et l'animation du débat pour comprendre comment se joue la transformation du référentiel du RTE-T entre 1979 et 2025. La thèse

2010 p.1045

ne dit rien de la traduction concrète du RTE-T comme infrastructure physique, elle ne prétend pas expliquer comment les actions de la Commission européenne vont mener à l'intégration régionale. Elle prétend cependant expliquer les tentatives de la Commission européenne pour tenter de réaliser le RTE-T et pour entretenir l'idée que le RTE-T doit être réalisé plutôt qu'abandonner. Cette thèse est une tentative d'explication des révisions et du raffinement du récit-cadre de la Commission sur les politiques d'infrastructure de transport du RTE-T.

3. Le référentiel des politiques publiques

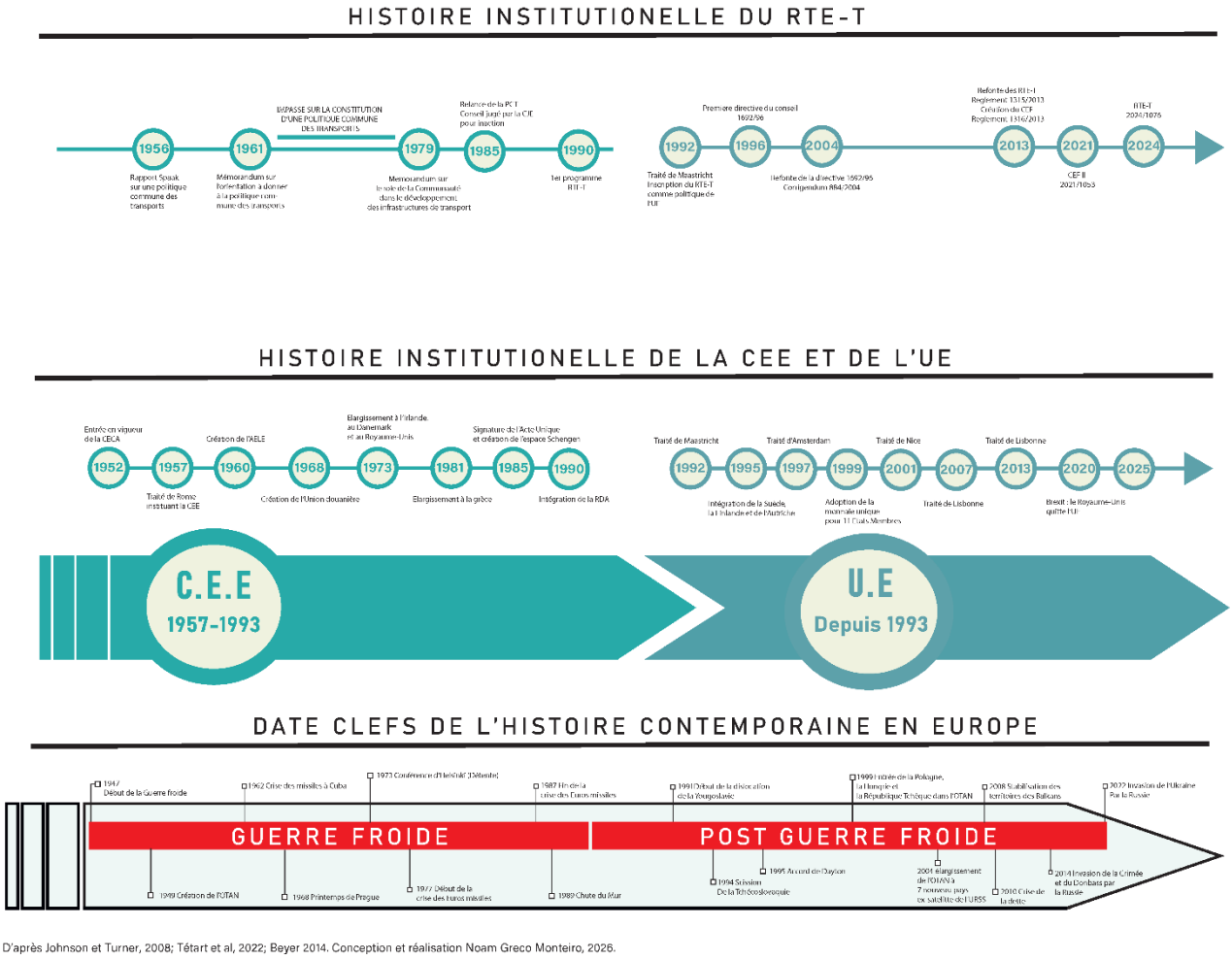
Pour cadrer la réflexion sur la mise en récit du RTE-T par la Commission, nous utilisons le concept de référentiel. Le concept de référentiel est utilisé pour discuter la place des idées, des intérêts ou des institutions dans l'explication de la transformation des politiques publiques. C'est une théorie qui discute le cadre cognitif, la perception des politiques publiques à travers leurs mises en récit par un ensemble d'acteurs qui ont pour fonction celle de médiateur politique (Bossuaguet et al, 2019). Le but est de décrire la transformation d'un secteur ou d'une politique publique à travers ce cadre théorique.

a. Les approches chronologiques sur les RTE-T

Il existe une littérature qui mêle la question du référentiel avec la question des politiques européennes comme objet central (Fouilleux, 2000) ou la question de l'européanisation (Bossuaguet et al, 2015 Balme et Smith, 2015 ; Radaelli, 2015), mais le RTE-T ne fait pas part à notre connaissance des analyses qui se fonde sur la notion de référentiel. En ce qui concerne le RTE-T, des approches chronologiques ont été proposées par différents chercheurs, mais souvent sans cadre théorique suffisamment précis pour pouvoir proposer un cadre interprétatif suffisamment solide pour clarifier la dynamique des RTE-T comme politique publique. Nous-mêmes avons tenté dans un article de proposer une approche chronologique en ce qui concerne la relation de l'UE à ses frontières extérieures dans le cadre du RTE-T. Cet article manque fondamentalement d'un cadre théorique pour en tirer plus que l'observation de la transformation d'un système. L'apport principal de cet article était de montrer comment l'imaginaire (Debarbieux, 2015) des RTE-T par rapport aux pays voisins avait évolué d'une forme d'ouverture propre à la sortie de la Guerre froide, puis un arrêt brutal de l'extension de la politique extérieure avec l'invasion à grande échelle de l'Ukraine par la Russie en février 2022. En effet, l'UE va se couper rapidement de la Russie en ce qui concerne les liaisons terrestres et augmenter son soutien à l'Ukraine notamment en renforçant les possibilités de liaisons avec le RTE-T. Si nous avions réalisé, notre thèse uniquement sur la transformation actuelle du référentiel global (une Europe en paix, le respect du droit international, le respect des frontières des États nations, la dépendance énergétique de l'UE au gaz russe) s'impose aux acteurs qui doivent alors modifier un certain nombre

d'éléments (lien avec l'Ukraine et les Balkans renforcés, arrêt des liaisons de derniers kilomètres avec la Russie, création d'un plan de mobilité militaire…) pour adapter le RTE-T pour qu'il soit en accord avec la nouvelle donne géopolitique.

Frise chronologique 1. Le RTE-T au sein du référentiel européen et global



D'après Johnson et Turner, 2008; Tétart et al, 2022; Beyer 2014. Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2026.

La complexité du rapport entre l'image globale et l'image sectorielle implique une véritable difficulté méthodologique. Le passage du sectoriel au global demande en fait de savoir comment et par qui est transposé le référentiel dans chaque secteur. De plus, cela suppose de limiter chaque secteur selon des bornes plus ou moins arbitraires, on pourra parler du secteur des transports et le subdiviser par mode (routier, ferroviaire, fluvial, aérien, maritime) ou par secteur industriel (automobile, bâtiments et travaux publics). En fonction du secteur retenu, les acteurs ne seront pas les mêmes, ce qui implique

nécessairement une limite dans la compréhension de l'image d'un secteur. À ce titre, notre choix de nous arrêter sur le RTE-T et d'identifier la vision de la Commission européenne et son évolution

Antoine Beyer tente de balayer une vaste période qui part du XIX siècle jusqu'en 2013. Tout l'intérêt est de comprendre comment les RTE-T ne sont finalement que l'itération la plus récente et la plus avancée des tentatives pour dépasser la logique de souveraineté nationale qui a prévalu et prévaut encore dans la construction des réseaux de transport. Les perspectives historiques sur le RTE-T n'étant pas nombreux en géographie des transports, une approche chronologique semble quelque part judicieuse tant il manque d'éléments spécifiques dans les approches avec une dimension chronologique en géographie des transports (Libourel, 2015 ; Barrais 2025 ; Greco Monteiro, 2024 ; Beyer, 2015).

b. Un concept emprunté à la sociologie de l'action publique

La notion de référentiel est issue de la sociologie de l'action publique, et plus particulièrement du courant de l'analyse cognitive des politiques publiques qui postule que les politiques publiques ne sont pas seulement les expressions de l'affrontement de divers groupes d'acteurs concurrents, mais également des moments de définition, de construction de rapport au monde. La sociologie de l'action publique accompagne un tournant néolibéral et le désengagement de l'État dans la vie publique :

> *« C'est dans le cadre de cette perspective de sociologie politique qu'a été proposée la substitution de l'expression "politiques publiques" par celle d'"action publique" [Thoenig, 1998; Duran, 1999 (2010)]. Par-là, il s'agit de souligner la perte de centralité de l'État dans l'élaboration et la conduite des politiques publiques, découlant de l'interpénétration des différents niveaux »* Hassenteufel P.51

En fait, la sociologie de l'action publique décrit l'érosion des frontières entre public et privé, et la transformation des modes d'intervention, c'est-à-dire le recours de manière croissante à des instruments procéduraux et incitatifs. Bruno Jobert et Pierre Muller vont dans ce cadre écrire l'État en action (1987) et proposer un cadre d'analyse pour les politiques publiques qui s'intéresse plus au problème du changement et la dynamique des politiques publiques, qu'à la photographie des intérêts et du rapport de force (Jobert et Muller, 1987 p.53). La construction du référentiel est la construction de l'image que la société se donne d'elle-même (Jobert et Muller, 1987 p.78). D'inspiration Gramscienne, la notion de référentiel est en lien avec l'hégémonie culturelle (Jobert et Muller, 1987 p.55, 62, 75). L'élaboration d'un référentiel pose la question de sa construction, donc la question de la domination d'une catégorie sociale sur d'autres (Jobert et Muller, 1987 p.76). Le référentiel est la construction d'une image par une catégorie sociale qui concerne soit l'ensemble de la société, c'est le

référentiel global, soit l'image d'un secteur, c'est le référentiel sectoriel (Jobert et Muller, 1987 ; Muller, 2000 ; Fouilleux, 2000 ; Bossuaguet et Muller, 2005 ; Jobert et Fouilleux, 2017). L'existence d'un référentiel implique l'existence d'une image dominante, ce qui n'invalide pas l'existence d'image concurrente ou la persistance d'images précédentes (Jobert et Fouilleux, 2017 p.10). Le problème qui se joue dans la notion de référentiel, c'est le rapport entre cette image globale de la société et l'image qu'un secteur se fait de lui-même (Muller et Jobert, 1987 ; Mullert, 2000). Pierre Muller (2000) explique donc que le référentiel se fait dans le cadre d'un « constructivisme modéré », c'est-à-dire que les acteurs agissent dans un cadre parce qu'une part de la donnée politique s'impose aux acteurs comme cadre dominant d'interprétation du monde (Muller, 2000). Le référentiel global et les référentiels sectoriels sont des construits sociaux, mais ils tendent à s'autonomiser et s'imposent aux acteurs comme une croyance, c'est dans le changement de la croyance que repose la transformation du référentiel (Muller, 2000 pp.192-195). Nous nous inscrivons plus volontiers dans la perspective de Jobert (Fouilleux et Jobert, 2017) que de celle de Muller (2015) puisque le premier postule une résilience du système politique néolibéral tandis que le second interprète les modifications comme de nouveaux cycles de politique publique. Instinctivement nous pensons que nous vivons peut-être la fin d'un cycle, puisque les règles du système néolibéral nous semblent ne plus tout à fait répondre au climat géopolitique actuel, qu'il s'agisse de l'invasion de l'Ukraine en 2022, du mandat Trump II aux États-Unis, des guerres menées au Moyen-Orient par Israël depuis 2023 ou des tensions en Indopacifique. Cet ensemble de données nous semble intuitivement être la remise en cause du cadre qui dominait jusqu'à présent l'étude des relations internationales. Pour autant, la période 1979-2025 que nous choisissions semble correspondre à ce qui pourrait être l'avènement et la remise en cause du modèle néolibéral, si nous suivons les travaux initiaux de Muller et Jobert (1987) puis leur actualisation par Eve Fouilleux et Bruno Jobert (2017). Pour articuler le rapport entre référentiel global et référentiel sectoriel ainsi que les transformations de l'un ou de l'autre, il convient d'identifier les acteurs et les rapports de pouvoir inhérents à ces acteurs. L'identification des médiateurs qui sont les responsables du décodage et du recodage du référentiel global vers le sectoriel est une des clés pour comprendre comment se font les passages du global au sectoriel et d'un champ à l'autre (Bossuaguet et Muller, 2005 ; Muller et Jobert, 1987). Par exemple, pour le secteur de l'agriculture, Eve Fouilleux montre comment la PAC a été réformée dans un contexte de changement du référentiel dans le cadre du GATT, qui a permis à la Commission européenne de se placer comme médiateur pour traduire la volonté politique des États membres dans le cadre de l'ajustement du référentiel (Fouilleux, 2000 p.299).

L'identification des médiateurs et des transformations se fait usuellement à travers les forums et les arènes. Les forums comme les arènes ne sont pas identifiés de manière uniforme dans la littérature

(Fouilleux, 2000). Cependant, Eve Fouilleux et Bruno Jobert (2017) ont une approche commune des forums et des arènes et Pierre Muller propose une interprétation proche (Bossuaguet, 2015). Les forums sont le lieu de la production d'idées et l'inscription dans le temps long (Fouilleux et Jobert, 2017) tandis que les arènes sont le lieu du débat sur le temps court et sont associés à la prise de décision institutionnelle (*Ibid*, 2017). Les forums sont subdivisés en trois catégories : forums professionnels, forums des politiques publiques, forum scientifique (Jobert, 1994 ; Fouilleux et Jobert, 2017 ; Muller, 2000 ; Bossuaguet et al, 2015). Eve Fouilleux (2000) ajoute à ces forums le forum de la rhétorique politique.

Les forums professionnels sont des forums qui réunissent les acteurs d'un secteur et dont l'enjeu est la domination d'un modèle sur les autres. Par exemple, les forums professionnels agricoles voient s'opposer différentes façons de faire de l'agriculture (Fouilleux, 2000). Certains auteurs tendent à étendre les forums à des thématiques pour intégrer des réseaux d'acteurs qui ne concernent pas le modèle d'un milieu professionnel, mais peuvent réunir d'autres acteurs qui sont réunis dans des structures collectives, comme les associations environnementales (Fouilleux et Jobert, 2017).

Les forums des politiques publiques sont les forums de l'intérêt politique. Ce sont les forums de confrontation des programmes, autrement dit une confrontation de vision appliquée aux politiques publiques et donc la transformation de ces visions en indicateurs, en instrument de classement des bonnes ou des mauvaises pratiques (Fouilleux et Jobert, 2017).

Les forums scientifiques sont des forums qui mettent en jeu les savoirs scientifiques et opposent les paradigmes scientifiques dans les codes académiques. Ce savoir scientifique va produire un ensemble de croyances qui peut être utilisé ou instrumentalisé par les acteurs des politiques publiques au sein des forums que nous avons précédemment cités.

Les arènes sont, dans l'acception de Fouilleux et Jobert (2017), des lieux de l'interaction entre les acteurs appliqués à la conduite des politiques publiques. Cette conduite des politiques publiques va du stade de la mise sur agenda à la décision ou non-décision. La sociologie de l'action publique distingue des arènes fermées et des arènes ouvertes. Les arènes fermées sont probablement l'acception la plus compréhensible de l'arène puisqu'elle désigne des groupes d'acteurs ou espaces auxquels s'impose un ensemble de règles formelles et qui font autorité en matière de décision politique. À ce titre, un parlement est un exemple très clair d'arène fermée à l'échelle nationale. Une arène ouverte est quant à elle un ensemble de réseau, d'évènements et d'espaces qui sont caractérisés dans le régime de débat néolibéral par leur fluidité et caractérisé par des stratégies de canalisation du débat public.

Les RTE-T peuvent être à ce titre analysés à travers leurs arènes et leurs forums. Anders Audikana (2012) et Éloise Libourel (2015) tendent chacun à analyser la construction de récit dominant à propos d'un objet particulier, respectivement la grande vitesse en Espagne et le corridor méditerranéen. Si Anders Audikana (2012) n'utilise quasiment pas la notion de référentiel, il ancre sa réflexion dans la sociologie de l'action publique en faisant de l'arène et du forum les outils qui permettent de comprendre et d'analyser la politisation de la grande vitesse espagnole entre 1986 et 2011. Il analyse en particulier l'évolution de l'image de la grande vitesse espagnole à différentes échelles en prenant pour support les forums et les arènes. L'analyse repose sur l'idée d'une traduction particulière des projets de grande vitesse dans chaque arène territoriale et la construction d'un consensus progressif remise en cause par des récits concurrents, ce qu'il observe à travers diverse scène publique qui font partie des forums de la politique publique et par des productions institutionnelles comme des rapports qui eux font partie de l'arène. Éloise Libourel (2015) n'utilise quant à elle que très marginalement la notion d'arène ou de forums. Pourtant, elle présente une observation fine de réseaux d'acteurs qui soutiennent l'idée du corridor méditerranéen et elle explique comment ils participent à la construction de la vision territoriale autour du corridor méditerranéen pour le secteur des transports ferroviaires. Pour autant, une place importante est laissée à l'opposition des intérêts des différents acteurs et à la révélation de leurs agendas derrière la vision, plus qu'à la façon dont leurs intérêts s'inscrivent dans un système de croyances qui rentre ou non en cohérence avec leurs intérêts. Dans une moindre mesure, les travaux de Philippe Barrais (2025) et d'Anne Guillemot (2022) mettent en exergue un autre ensemble d'arènes et de forum du RTE-T. Philippe Barrais (2025) identifie un ensemble d'acteurs qui ont pour objectif commun la constitution d'un corridor atlantique (voir le chapitre 6 de la thèse de Philippe Bairras). Ces acteurs sont identifiés à travers un ensemble de scènes publiques que nous identifions comme des forums de politiques publiques et des forums thématiques qui agissent dans le cadre national, régional ou européen. Il identifie en particulier la multiplication des instances de discussion et de groupement d'acteurs, ce qui rejoint les réflexions sur le régime du débat public néolibéral et la multiplication des forums ouverts de Fouilleux et Jobert (2017). Anne Guillemot (2022), montre quant à elle comment la Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE) va, à partir du livre vert de 2009, mener une réflexion sur les innovations technologiques dans le transport et progressivement intégrer la recharge de véhicule électrique dans le TEN-T. Elle attribue dans sa thèse la place de médiateur à l'entreprise Israélienne *Better place* qui va mener une activité de lobbying auprès de la Commission européenne dans le cadre d'une alliance qui va se structurer au côté de Renault et Nissan. Dans notre entretien avec Anne Guillemot en 2023, elle ajoutait que pour des questions de calendrier elle n'avait pas pu s'entretenir avec Helmut Morsi, alors directeur de l'unité B.1 de la DG MOVE, mais que ce dernier avait également eu un rôle d'ambassadeur de

l'électromobilité et avait même ponctuellement été appelé le « Gourou de l'électromobilité »[8]. Ce titre donné par la presse se justifie selon Anne Guillemot, pendant notre entretien, par son omniprésence sur un ensemble d'évènements où il va défendre le principe de l'électromobilité. Anne Guillemot va montrer comment se traduisent à différentes échelles les principes de l'électromobilité et l'image qui va être construite de cette branche du secteur automobile.

À bien des égards, Anne Guillemot (2022) comme Philippe Bairras (2025) traitent à la fois de la gouvernance et de la représentation sociale d'un élément du RTE-T et de l'évolution d'un aspect particulier de l'image des RTE-T. Nous avons une visée moins ancrée dans un domaine ou un territoire, mais nous pensons que notre proposition de cadre théorique permet de donner un peu de lien à un ensemble de recherches issu de différentes disciplines, qui font le constat commun qu'un ensemble de mécanismes politiques et de transformations sociotechniques donne son sens au RTE-T.

c. Comment répondre au problème soulevé par le concept de référentiel ?

Les forums comme les arènes permettent de comprendre comment les acteurs et leurs idées circulent et travaillent à imposer leurs intérêts et leur vision du monde. Le problème posé par ces éléments vient du fait que malgré une précision par les travaux plus récents du contenu de ces forums, il reste un flou sur leur nature. Dans l'article d'Eve Fouilleux et de Bruno Jobert que nous avons déjà largement cité, les auteurs expliquent en partie la nature de ces arènes et forums :

> *« Les espaces publics renvoient aux processus de légitimation et de délégitimation des institutions politiques par la société civile (Habermas, 1998 ; Fraser, Valenta, 2001). Les espaces des politiques publiques recouvrent quant à eux l'ensemble des scènes où sont débattues, négociées et mises en œuvre les politiques publiques ».* Eve Fouilleux et Bruno Jobert, 2017 p.11

Leur conception habermassienne de l'espace public ne renvoie pas seulement à une conception de l'espace comme lieu, mais à une conception liée à la sphère sociale de discussion et de délibération. Les deux auteurs identifient ensuite les espaces des politiques publiques comme un ensemble de scènes de débat et de négociations, sans pour autant préciser la nature de ces scènes. Il y a un quart de siècle, Eve Fouilleux (2000) identifiait les forums comme ayant des définitions plus ou moins proches, en les assimilant soit « à des réseaux ou des communautés, soit à des organisations particulières, soit à des lieux ou des regroupements d'acteurs spécifiques » (Fouilleux, 2000 p.278). Le problème de cette

[8] Szalai, P. (2016). *Bruselský guru pre elektromobily : Po nabíjačkách pomôžeme aj s autami*. Eubrief.Sme.Sk. https://eubrief.sme.sk/energetika/c/bruselsky-guru-elektromobilita-po-nabijackach-pomozeme-aj-s-autami

conception, pour nous géographes, est qu'il devient difficile de trouver un ancrage spatial pour le cadre du référentiel. La spatialisation n'est pas inexistante dans le cadre des arènes et des forums, mais elle est trop peu spatialisée. Pour cette raison notre partie III portera principalement sur la traduction du concept de forum et d'arène des politiques publiques en un outil à visée spatiale que nous appellerons « arènes » et qui aura comme objectif de spatialiser les lieux de la prise de décision des politiques publiques à une échelle micro, celle de l'interaction interpersonnelle. Pour nous, le but est en particulier de donner aux lieux de l'animation des RTE-T par la Commission européenne un ancrage spatial.

Nous proposons l'étude du RTE-T à partir du concept de référentiel parce que le RTE-T a une image sociale qui repose sur un ensemble de cartes, un ensemble de logiques spatiales et une rationalité qui repose sur un ensemble d'éléments propres à l'étude des transports. Nous pensons que l'étude de l'image portée par la Commission européenne n'est pas de comprendre l'ensemble du référentiel puisqu'il manquera la traduction du RTE-T en des projets dans des contextes territoriaux particuliers. L'image du RTE-T par la Commission européenne permettra de mettre à jour un certain nombre de logiques qui préside à la production de l'image du RTE-T.

IV- Collecte des données : comment faire pour traiter du RTE-T dans une perspective diachronique ?

Notre thèse se caractérise par une démarche exploratoire et inductive et un temps exceptionnellement long passé face à un écran d'ordinateur contre un temps court passé sur un terrain de recherche (7 jours répartis sur deux terrains différents à Bruxelles et Berlin). Ce temps court passé sur le terrain est au départ une contrainte et pas un choix puisque ce que nous présentons ici n'a pas grand-chose à voir avec le projet présenté au concours de l'école doctorale de géographie de Paris en 2021.

1. L'abandon progressif d'une première démarche : l'inventaire des projets CEF

Au départ, nous étions partis sur un inventaire des projets du RTE-T, un travail long et fastidieux qui nous a occupés pendant presque un an et demi. La question de recherche était très simple : où et à quel projet va l'argent du *Connecting Europe Facility ?* Il reste peu de survivance de ce travail, excepté au chapitre 5 dans les cartes que nous avons créées à partir de cet inventaire. De façon imperceptible, cet inventaire a soulevé plus de questions que de résultats de recherches. C'est cet inventaire qui a pourtant posé les bases pour connaître certains ordres de grandeur : l'Europe finance plus via le CEF d'infrastructures ferroviaires que n'importe quoi d'autre et la France, l'Allemagne, la Pologne, l'Italie et la Roumanie sont les grands gagnants des appels à projets du CEF pour la période 2013-2020 (voir

Annexe VI). Mais la répartition territoriale précise des fonds sur les différents projets est complexe à analyser. Un grand nombre de projets sont transrégionaux et savoir combien sont distribués par le CEF dans chaque région était quasiment impossible à l'échelle de l'ensemble du programme. Cependant, ce que nous avons pu montrer grâce à ce travail préliminaire nous a amenés à quelques résultats intéressants mentionnés au chapitre 5.

Le but avec cet inventaire était de voir si les projets étaient en adéquation avec les objectifs règlementaires des textes 1315/2013 et 1316/2013. En effet, comme le remarque Beathe Caesar (2018) les enquêtés répètent à plusieurs reprises que les objectifs ne sont que vagues et donnent peu de critères normatifs précis sur la façon dont ils devaient être atteints. Les objectifs des textes européens restent assez généraux et nous souhaitions voir comment ces objectifs, en particulier les objectifs écologiques, étaient traduits dans les fiches de projets CEF. Ces fiches (Figure 2) étaient disponibles sur le site de l'agence exécutive INEA. Ces fiches se présentaient avec un petit texte d'élicitation, le montant des aides et les couts éligibles, le pourcentage attribué aux couts éligibles, le mode, le corridor et l'année de l'appel. Sur une deuxième page, nous pouvions retrouver les acteurs impliqués dans le projet. À partir des textes d'élicitation, nous pouvons voir comment un ensemble de mots-clés et de phrases peuvent se rattacher aux objectifs environnementaux. Par exemple, la phrase :

> « *L'objectif est de mettre en place une infrastructure sûre et interopérable permettant d'assurer la fluidité du trafic voyageur et marchandise dans la partie la plus fréquentée du nœud ferroviaire de Lyon, de favoriser le transfert modal de la route vers le rail, en particulier sur les grands axes internationaux, et de contribuer ainsi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre* »[9].

classe à la fois ce projet du côté de l'amélioration des conditions d'accessibilité, de la baisse des émissions de gaz à effet de serre et de l'efficacité économique. L'un des buts aurait été de classer les projets sur un axe correspondant aux objectifs règlementaires. Nous aurions ainsi pu comprendre quels sont les arguments mis en avant à l'échelle des projets pour implémenter les objectifs règlementaires. Les difficultés se sont amoncelées pour plusieurs raisons. Les données ont commencé à être difficiles d'accès pour la période 2014-2020 avec le remplacement de l'agence INEA par la CINEA et

[9] *The aim is to achieve safe and interoperable infrastructure to enable passenger and freight traffic flows operating smoothly in the busiest part of the Lyon railway junction, foster modal shift from road to rail in particular on major international trunk routes, thus contributing to lower greenhouse gas emissions.*

l'archivage du site Web. Il se trouve qu'un certain nombre de données ont été perdues avec l'archivage du site Web sur la plateforme *Web Archive*.

L'arrivée du CEF II et de la CINEA a changé plusieurs choses dans le traitement des données par l'agence exécutive. Du temps de l'INEA, la compilation des données était faite à l'échelle individuelle des projets et des bilans avec des cartographies des agrégats des projets ont été réalisés (voir Chapitre 4). Avec la CINEA, un tableau de bord numérique est mis en place, qui permet de visualiser sous forme de carte et de graphique la distribution des fonds CEF. Les données étaient alors à nouveau présentes pour la période 2014-2020, mais pas sous la forme sur laquelle nous avions au départ prévu de travailler. L'application reste très sommaire, la visualisation n'est pas spécialement fine et les choix de représentation cartographiques largement critiquables. Cet empilement de difficultés couplé à la difficulté technique et les transformations politiques du RTE-T nous ont peu à peu poussés à abandonner cette approche. Le début du CEF II et l'arrivée de la CINEA, nous ont poussé à chercher ce qui pouvait rester du site INEA au bout de plusieurs mois, nous avons finis par comprendre que la plateforme *Web Archive* d'*Internet archive* pouvait nous permettre de récupérer les données que nous avons un moment crues perdues. Cependant, comme toutes archives, certaines choses se perdent et certains projets ou liens restent inaccessibles. Tous les projets ne sont pas accessibles, notamment ceux qui ont été financés après 2018. Dans ce cas, nous avons droit sur certains liens cliquables au message de non-enregistrement de la page par Web Archive. De fait, le Web dans le cas de la collecte des données sur le RTE-T crée une véritable difficulté. Chaque génération de chercheurs va travailler avec ce qui est disponible sur les sites institutionnels dont l'imagerie, l'architecture et la localisation changent quasiment à chaque programme-cadre de l'UE.

Ajoutée à ces éléments de politiques européennes, l'invasion à grande échelle de l'Ukraine par la Russie, déclenchée en février 2022, va transformer un certain nombre d'éléments du discours sur la politique européenne, y compris en ce qui concerne le RTE-T, et résulte en une transformation assez profonde dans la façon de communiquer sur certaines priorités et certains projets après 2022. Le caractère militaire de certaines infrastructures est alors souligné de façon claire dans les communications LinkedIn de la Communication comme sur son site Internet. Avant 2022, cette dimension ne nous était pas apparue comme structurante, pas plus qu'à nos enquêtés. En 2020, analyser les financements du CEF sur la période 2014-2020, c'était tirer le bilan de cette politique ; en 2022, c'était s'inscrire dans une démarche anachronique et ne pas ancrer notre analyse dans l'actualité de notre sujet. Avec le recul, cette façon de procéder aurait pu être une façon de montrer ce qui faisait rupture ou continuité en termes de financement en réalisant un suivi des projets du CEF II via les sites

institutionnels et les informations données par les porteurs et coordonnateurs de projets sur leurs différents moyens de communication.

2. L'infrastructure du Web comme terrain d'étude

De fil en aiguille, nous avons commencé à nous intéresser à ce qui avait été financé dans le cadre du RTE-T avant le CEF. Nous avions en particulier été surpris du peu de considération qui existait pour les programmes des années 1990 et 2000. Certes, les fonds étaient très en deçà de ce qui était requis pour compléter l'entièreté du réseau (quelque 6 milliards distribués contre 600 milliards demandés !). Pour autant, il nous semblait qu'ils n'étaient pas incantatoires (Beyer, 2014 p.214), mais avaient un poids et une signification qui faisait partie d'une vision particulière du transport.

C'est en nous documentant, en particulier sur ces programmes, que certaines images, certaines métaphores ont commencé à apparaître. Pour vérifier cette intuition, nous avons pris un motif que nous pensions structurant, les montagnes, pour voir comment différentes générations de programme européen l'avaient traité. Dans le cadre de la préparation d'une journée d'étude, nous avons présenté les résultats de cette approche. Nous avons commencé à mettre en place une approche plus chronologique des RTE-T à partir de là. Dans ce séminaire, nous avions à la fois utilisé ce que nous avions fait dans le cadre de notre inventaire des projets CEF et le résultat de nos recherches sur les sites antérieurs aux années 2000 portant sur des projets RTE-T.

Web Archive est un outil puissant, mais il manque un grand nombre de documents, notamment en ce qui concerne les années 1980 et 1990. Plus on remonte dans le temps, plus le nombre de liens morts ou de sites mal conservés est nombreux. Nous avons donc dû compléter la collecte de nos données avec les plateformes institutionnelles de l'UE, en utilisant en particulier le site de l'Office des publications de l'Union européenne[10], qui regroupe un très grand nombre de textes réalisés par les institutions européennes et les agences, mais pas les études faites par des consultants ni les documents des coordinateurs, les publications d'EURLEX[11], le site Web qui compile l'ensemble des législations européennes.

Nous avons alors collecté les documents produits par la Commission de façon systématique puisque nous commencions à peine à comprendre que les approches chronologiques sur les RTE-T étaient souvent incomplètes et suffisamment anciennes pour qu'il y ait une discussion à avoir sur l'évolution de cette politique publique. Nous nous sommes basés sur l'ouvrage de Johnson et Turner (2008) pour

[10] Publications Office of the European Union. (s.d.). *Accueil* [Page d'accueil]. https://op.europa.eu/fr/home

[11] EUR-Lex — Accès au droit de l'Union européenne. (s.d.). *Page d'accueil* [Page Web]. https://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=fr

arrêter notre borne chronologique de départ en 1979 (voir Chapitre 2), vue comme l'année où la Commission des communautés européennes propose un plan d'action. Par ailleurs, les deux auteurs affirment que nous retrouvons dans ce document un certain nombre d'éléments structurants qui seront repris les années suivantes, sans que soient détaillés ces éléments. Nous avons donc choisi de prendre pour base cet ouvrage qui est le plus précis en ce qui concerne les sources utilisées, mais ne présentait pas le contenu des documents de façon détaillée ce que d'autres, en particulier en aménagement et géographie, fournissaient au moins de façon partielle, mais sans chronologie. Cette collecte sur l'office des publications de l'Union européenne nourrit en particulier les chapitres 2, 3, 4. La collecte sur les sites Web de la DG Transport couvre les chapitres 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10. Le chapitre 10 est cependant un cas particulier puisque nous y utilisons beaucoup *Web Archive*, mais pour les acteurs qui agissent comme consultants externes au nom de la DG transport. Nous avons dans ce cas collecté leurs écrits directement sur leur site Web, ainsi que leurs pages archivées.

Avec les possibilités offertes par la diffusion des moyens numériques et l'essor d'Internet dans les années 2000, les sites Web de la Commission vont commencer à varier leur document. De plus en plus de publications comme des vidéos, des listes d'invités à des évènements européens, des présentations PowerPoint, un ensemble de documents qui sont destinés au monde professionnel, se retrouvent en ligne. Une difficulté est alors ressortie lorsque nous avons commencé à nous intéresser aux arènes ou aux forums de la politique publique européenne. En effet, nous pouvions lire chez d'autres chercheurs que les évènements organisés par la Commission notamment étaient une occasion pour les acteurs de démonstration de leurs moyens (Guillemot, 2022) ou de réseautage et de lobbying (Libourel, 2015). Nos prédécesseurs partaient de leur objet et de leur terrain, mais il n'y avait pas à proprement parler de travaux sur les *TEN-T Days* et les *Connecting Europe Days* (évènements structurants conçus par la Commission européenne depuis 2007). Et pour cause, le temps d'une thèse nous avons participé à une édition des *Connecting Europe Days* et en avons manqué une en 2022. Le seul moyen qui existe, une fois ces évènements passés pour les analyser ou trouver des renseignements sur ces évènements, ce sont les documents laissés en ligne par les acteurs présents et par les Commissions elles-mêmes. C'est un des seuls moyens de reconstituer un certain nombre de lieux du débat et de la discussion du RTE-T. C'est donc à travers un ensemble de sources secondaires dont le point de vue est situé que nous pouvons recomposer de façon imparfaite les enjeux de ces arènes. La démarche chronologique dans une perspective diachronique pour expliquer la construction et l'évolution du référentiel des politiques publiques, oblige le chercheur à accepter qu'un ensemble de sources ne lui sont pas accessibles et qu'il doit parfois ruser avec ce qu'il reste d'information pour tirer une analyse des arènes des politiques

publiques. Cette démarche est, à notre avis, particulièrement visible dans la dernière partie de cette thèse.

3. Bornes chronologiques et sources associées

Pour traiter la chronologie, nous prenons en compte la période 1979-2025. Nous analysons la politique des infrastructures de transports à partir du moment où nous avons un premier point de référence pour le référentiel tel qu'il est pensé par la Commission européenne. Nous nous basons pour cela sur l'ouvrage de Johnson et Turner (2008) dont la dimension hagiographique laisse la place à une problématisation à travers un cadre théorique plus construit pour des travaux ultérieurs sur les RTE-T. La période 1980-1990 se caractérise du point de vue des matériaux utilisés par une majorité de données récoltées sur l'Office des publications de l'Union européenne. Nous mobilisons donc des documents essentiellement écrits qui traitent de la politique commune des transports, puis à partir des années 1990 des RTE-T. Cette décade est discutée à partir de la littérature déjà existante sur cette période. Nous revenons simplement sur un nombre d'éléments peu discutés par la littérature scientifique sur cette période à travers un ensemble de textes structurants, sur un ensemble d'éléments qui jusqu'à aujourd'hui font partie des chevaux de bataille de la Commission : LGV, les liens manquants, les goulets d'étranglement. Du côté des représentations visuelles, nous mobilisons des cartes et des graphes qui mettent en lumière certains *leitmotivs* comme les corridors et les grands projets prioritaires. Nous mobilisons également les travaux sur l'ERT ainsi que les rapports produits par ce lobby.

En ce qui concerne les années 1990, nous récoltons les données au même endroit que pour les années 1980, bien qu'une utilisation plus importante soit faite d'EuraLex, puisque le RTE-T se structure de plus en plus en droit. Nous commençons également à mobiliser les entretiens semi-directifs, notamment celui avec Olivia Bina et les travaux des ONG environnementales pour expliquer comment s'est joué le débat sur l'intégration de la protection de l'environnement. Nous mobilisons également des sources sur le *Transport Infrastructure Need Assessment*, qui ont été trouvés via *Archive of European Integration* hébergée par l'université de Pittsburgh une source très riche, mais la plateforme est régulièrement en maintenance ou inaccessible.

À partir des années 2000, nous utilisons un ensemble de documents, plus seulement de l'ordre des communications officielles, mais davantage administratifs comme les fiches projets ou les documents des agences exécutives. Nous utilisons également des documents de travail, qui tiennent plus du registre du travail quotidien des fonctionnaires européens que de grands documents structurants. Ces documents sont des diapositives de présentation, des photos d'évènements, des vidéos de présentations, des programmes d'évènements, des listes d'invités. Ce développement lié à l'essor

d'Internet permet d'observer les lieux où se fait la politique du RTE-T à partir de l'échelle micro. Ces documents permettent d'identifier de façon plus précise les acteurs par rapport aux documents que nous utilisons pour les périodes précédentes. Les noms des personnes présentes à une réunion ou à un évènement de réseautage sont alors identifiables sans grande difficulté. Nous connaissons, à travers ces documents disparates, un peu plus le contenu de ce qui est dit dans certaines réunions et évènements et sur les acteurs présents, et donc sur les rapports de pouvoir et les dynamiques sociales qui animent le RTE-T. Ce niveau de détail n'est pas accessible dans les documents de la période 1980-2000.

La période la plus récente est complétée par les 36 entretiens semi-directifs qui donnent de précieuses informations sur la façon dont les textes sont construits et débattus, et sur les relations entre les différentes institutions. S'ajoutent deux terrains dans deux arènes des transports européens au salon Inno Trans en 2024 et les CED de 2024. Ici, c'est l'observation plus fine des interactions sociales et l'accès direct aux acteurs qui nous intéresse.

Figure 2. Exemple de fiche[12]

European Commission

Transport corridor:
Mediterranean, North Sea - Mediterranean

Transport mode:
Rail

Call year:
2017

Location of the Action:
France

Implementation schedule:
November 2017 to December 2023

Maximum EU contribution:
€30,760,000

Total eligible costs:
€153,800,000

Percentage of EU support:
20%

Coordinator:
Ministry for Ecological and Inclusive Transition - Transport Minister (France)
https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr

Status:
Ongoing

Core Network - Elimination of Lyon railway bottleneck

2017-FR-TM-0013-W



At the crossing between the Mediterranean and North-Sea Mediterranean corridors, the Lyon railway junction is of vital importance for the management of all transiting European, national and regional freight and passenger traffic. The junction is among the biggest bottleneck on the French rail network. Located right in the middle of a heavily built-up urban area, its operating standards are currently hampered by the performance limits of the existing infrastructure.

This Action covers major works in the central area (about 10 km section between the north of Lyon Part Dieu, Lyon Perrache and Venissieux stations) and on the main line connecting these stations to the Paris-Mediterranean high-speed line, the future line through the Alps and serving towns and cities in the Alps, up to the junction in St André le Gaz.

The aim is to achieve safe and interoperable infrastructure to enable passenger and freight traffic flows operating smoothly in the busiest part of the Lyon railway junction, foster modal shift from road to rail in particular on major international trunk routes, thus contributing to lower greenhouse gas emissions.

The Action will improve operating conditions on the existing network and relieve the pressures created by the bottleneck in the centre of Lyon.

Innovation and Networks Executive Agency

[12] Source Commission européenne, 2018.

V- Méthodologie : Entretiens semi-directifs, documents institutionnels et terrains

La collecte des données de cette thèse repose donc sur des types de sources disparates. Nous avons trois grands groupes de sources que nous pouvons classer en fonction de leurs émetteurs :

- Les documents institutionnels ;
- Les entretiens semi-directifs ;
- Les observations de terrain ;

1. Les sources institutionnelles

Notre thèse se caractérise par l'utilisation et l'exploitation de sources institutionnelles très diverses. Nous avons principalement travaillé à partir des documents produits par la Commission européenne et ses auxiliaires. Nous entendons par auxiliaires l'ensemble des personnes et organisations rattachés institutionnellement (Agences et coordinateurs) ou contractuellement (Neo-SPF et SPF) à la Commission européenne. Le but est de comprendre l'ensemble des outils que la Commission utilise pour gagner en légitimité et animer la politique RTE-T. Quand les analyses s'y prêtaient, nous avons utilisé des documents issus d'autres institutions ou d'autres acteurs non institutionnels. Nous visons ici particulièrement les points de vue qui permettaient de donner un contrepoint au débat autour de l'évolution du RTE-T. Par exemple, le point de vue des ONG environnementales permet de comprendre comment l'intégration des questions écologiques est traitée par la Commission européenne dans une perspective critique. La nécessité d'un discours radicalement différent et d'une lecture critique nous permettait de mieux comprendre certaines allusions qui se jouaient dans différents textes, en particulier sur les questions de protection de l'environnement. En ce qui concerne les politiques de transport et les négociations à l'échelle européenne des discours apportant un point de vue concurrent sans être radicalement différents ont été mobilisés. Nous visons ici en particulier les textes utilisés de façon ponctuelle produits par des États membres, le conseil des ministres ou le Parlement européen.

Les sources institutionnelles peuvent être catégorisées de la façon suivante :

Documents institutionnels :

- Les rapports des groupes de haut niveau (réalisés à l'initiative de la Commission européenne) ;
- Les Mémorandums d'ententes et l'ensemble des documents à caractère législatif non contraignant ;
- Les actes législatifs du Conseil et du Parlement ;
- Les rapports des consultants externes sur les corridors ;
- Les rapports des coordinateurs sur les axes prioritaires et les corridors du réseau central ;
- Les documents de travail de la Commission ;
- Les livres verts et les livres blancs de la Commission.

Les sites Web des institutions où sont collectés une partie des documents et informations, en particulier :

- Les actualités de la Commission européenne ;
- Les photos et images des évènements institutionnels ;
- Les vidéos produites par la Commission ;
- Les documents destinés à l'organisation d'évènements qui sont de nature variée (plans des évènements, liste des invités, liste des exposants, fascicules, brochures et prospectus).

En dehors de ces sources institutionnelles, nous avons mobilisé de façon secondaire un ensemble de sources non institutionnelles :

- Articles de presse sur le RTE-T ;
- PowerPoint de présentation pour divers évènements liés au RTE-T ;
- Rapports d'ONG.

À travers ces documents, nous avons principalement pu trouver une forme d'antériorité à certaines idées parfois perçues dans la littérature comme particulièrement propres à une époque, comme les corridors qui sont vus comme un tournant en 2013 alors que leur utilisation remonte aux années1980. Dans le discours de la Commission, il y a une forme de réactivation d'idées, de métaphores, de motifs visuels, de normes de valeurs qui forment un ensemble cohérent, mais mutant. À partir de là, nous pouvons dire que c'est cet ensemble qui définit le référentiel des RTE-T.

2. Les entretiens semi-directifs

a. Les premiers entretiens

Nous commençons une série d'entretiens semi-directifs en 2022, qui avaient pour but de discuter le RTE-T et le CEF avec des bénéficiaires directs ou indirects de projets CEF. Ces entretiens étaient la continuité de notre travail de master. Ces entretiens ont été complexes à réaliser et ont été une première expérience d'une forme d'échec dans la formulation de notre protocole de recherche. Mal compris par nos interlocuteurs dans notre démarche, nous avons dû faire face à une première restructuration de notre sujet. Nos premiers entretiens étaient dans la continuité de ce que nous avions imaginé en Master 2. Nous souhaitions alors discuter de la façon dont s'organisaient les bénéficiaires pour récupérer les fonds CEF. Comment les enquêtés expliquaient-ils la distribution des fonds et comment percevaient-ils les RTE-T au-delà du CEF ? Par exemple : comment les enquêtés percevaient-ils les corridors ? Et comment les replaçaient-ils dans le contexte global des corridors du réseau central ? Nous abordions aussi avec eux la question des objectifs des RTE-T, notamment les questions environnementales. Cette façon de procéder a vite montré ses limites. Les enquêtés ne connaissaient pas les projets dont nous leur parlions, ou mal : le RTE-T leur paraissait quelque chose de désirable (entretien Région Occitanie, 2022 ; entretien Montpellier Métropole, 2022 ; entretien port Algésiras, 2022), mais lointain. Les interactions étaient parfois très limitées sur les questions européennes. Nous avons donc dû chercher par d'autres biais nos enquêtés.

b. Recalibrer l'échantillonnage

Nous avons cherché nos enquêtés grâce au *Who's who ?* de la Commission européenne où nous avions des noms et des postes ainsi que des adresses mail. Nous avons donc commencé à envoyer des mails à des profils qui nous paraissaient pertinents (membres de la CINEA et fonctionnaire de la Commission). Nous n'avons pas eu beaucoup de réponses avec cette approche. Les profils identifiés n'étaient peut-être pas intéressés, mais nous pouvons dire avec certitude que nos mails rédigés en anglais n'étaient pas conformes aux attendus professionnels de ce milieu.

Nous avons donc encore une fois légèrement changé notre approche. Nous avons mis à contribution notre compte LinkedIn (réseau social fait pour le monde de l'entreprise) et *Chat GPT*. Notre approche a été simple : nous nous sommes abonnés à un ensemble de comptes institutionnels européens et nous avons commencé à observer qui réagissait aux publications. Nous avons donc commencé à envoyer des messages aux personnes qui réagissaient aux posts concernant le RTE-T. Nous leur avons ensuite

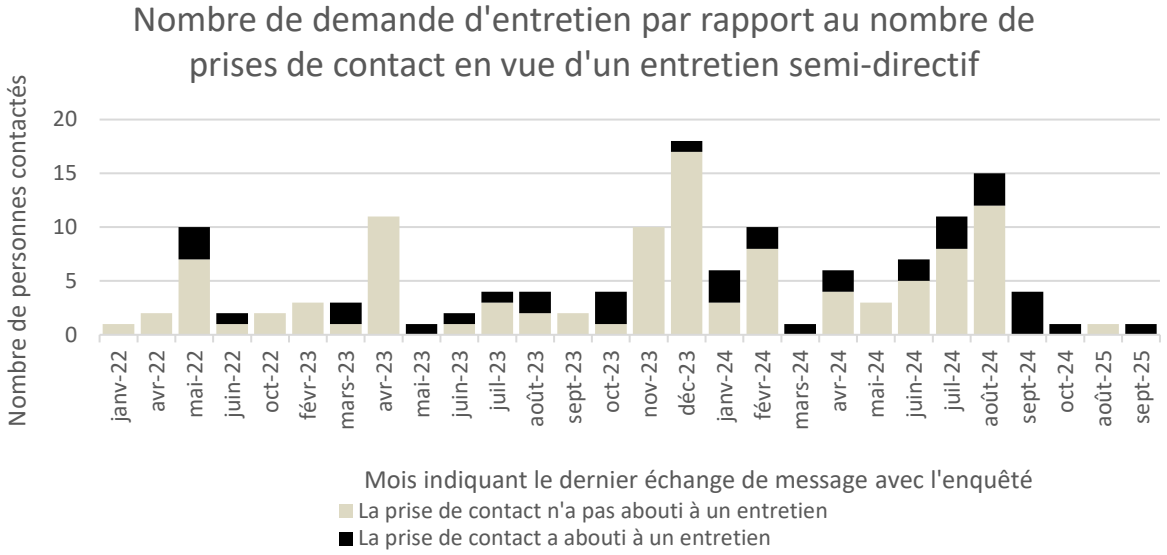
envoyé des messages via LinkedIn, correspondant à une demande de connexion accompagnée d'un message de 250 caractères maximum (limitation imposée par la plateforme). C'est à ce moment qu'intervient Chat GPT. Nous avons donné comme requête à Chat GPT l'écriture d'un mail en anglais de 250 caractères, avec un ton professionnel adapté au langage des institutions européennes. Personnalisant en général le message en fonction du profil professionnel du destinataire, nous n'avons pas toujours eu de réponses positives, mais nous avons commencé à avoir plus de contact et nous avons finalement pu trouver une douzaine d'enquêtés de cette façon-là.

Encadré 2 : Que faire quand la passation d'un entretien se déroule hors du cadre prévu par l'enquêté ?

Notre premier entretien hors des enquêtés francophones a été à ce titre particulièrement formateur. L'enquêté est en charge des affaires européennes dans un port espagnol, nous l'avons trouvé via LinkedIn dans le cadre du projet LNGHIVE 2 Algésiras (un projet de création d'une infrastructure de stockage de gaz naturel liquéfié). Il accepte notre demande d'entretien et nous demande si nous pouvons envoyer nos questions en avance. L'échange se fait par mail en espagnol. Nous lui expliquons que par souci d'éthique nous ne pouvons pas lui donner directement les questions, en revanche, nous lui envoyons les thématiques globales de l'entretien, en prenant garde de les détailler un minimum pour qu'il comprenne la démarche. Nous convenons donc d'une discussion par visioconférence. Alors que nous démarrons notre entrevue, il commence à nous lire les « questions » que nous lui avons envoyées, et nous noie sous un flot de paroles ininterrompues pour y répondre. Nous tentons tant bien que mal de reprendre la main sur notre entretien et de lui poser des questions en espagnol, auxquelles il répond en anglais. L'entretien commence alors à devenir très difficile à suivre, car ni lui ni nous n'avons un bon micro et qu'il tente de nous montrer une carte qui ne s'affiche pas sur notre interface. Nous avons donc pris la décision de n'envoyer qu'une note d'intention dans la langue de l'interlocuteur avec des exemples de questions possibles plutôt que d'envoyer les thématiques. Cette approche a mieux fonctionné dans le cadre des enquêtés de la Commission et des cabinets de conseil qui ont régulièrement demandé à avoir nos questions en avance ce qui, selon eux, permettait de savoir si les questions étaient pertinentes par rapport à leur travail. La pratique voudrait qu'on ne partage pas nos grilles d'entretiens avec nos enquêtés, mais dans le cas des institutions nous avons vite compris qu'il y avait une certaine réticence de nos enquêtés à parler sans avoir de contrôle sur ce qu'ils disent.

Dans le contexte de la révision du règlement RTE-T (1315/2013), une autre approche a été choisie pour accéder aux députés européens. Nous avons utilisé comme base à nos modèles de mails celui de la quadrature du net en le modifiant pour notre situation. Nous avons dans la foulée ajouté les assistants et assistantes parlementaires des députés européens afin de signifier notre intérêt, nous avons ainsi eu de longs échanges avec deux personnes faisant partie des équipes parlementaires chargées de la révision. Les personnes avec qui nous nous sommes entretenus sont issues des équipes des parlementaires PPE, Dominique Riquet et Barbara Thaler (Entretien Parlement 1 ; Entretien Parlement 2 ; Entretien Parlement 3 et Entretien Parlement 4). Nous avons donc pu travailler à partir de la révision de 2024 comme point d'accroche, ce qui orientait fortement nos enquêtés dans leurs réponses. Nous sommes arrivés à un moment où il fallait pour nos enquêtés présenter leur travail sur la révision du règlement RTE-T, alors que nous souhaitions discuter d'un cadre plus large. Malgré cette limite, ces entretiens ont une valeur importante pour notre thèse puisqu'ils permettent de montrer l'évolution du référentiel en 2025 et donnent un point de vue différent par rapport à celui de la Commission.

Figure 1. Nombre de demandes d'entretien par rapport au nombre de prises de contact en vue d'un entretien semi-directif



Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2025

c. Utilisation de la méthode boule de neige

Certains enquêtés ont pu être contactés grâce à d'autres enquêtés. Nous avons demandé à une partie de nos enquêtés s'ils connaissaient des personnes qui seraient capables de répondre à nos questions. Nous avons ainsi pu avoir sept entretiens de plus par cette dynamique : 3 du côté de la Commission européenne, 1 pour Rail Baltica et 2 du côté des ONG. Du côté des ONG, ces entretiens ont été peu concluants puisque nous n'avions que peu d'accroches avec les enquêtes qui n'étaient pas nécessairement versées sur la politique européenne.

3. Condition de passation des entretiens

a. Nombre d'entretiens et modes de passation

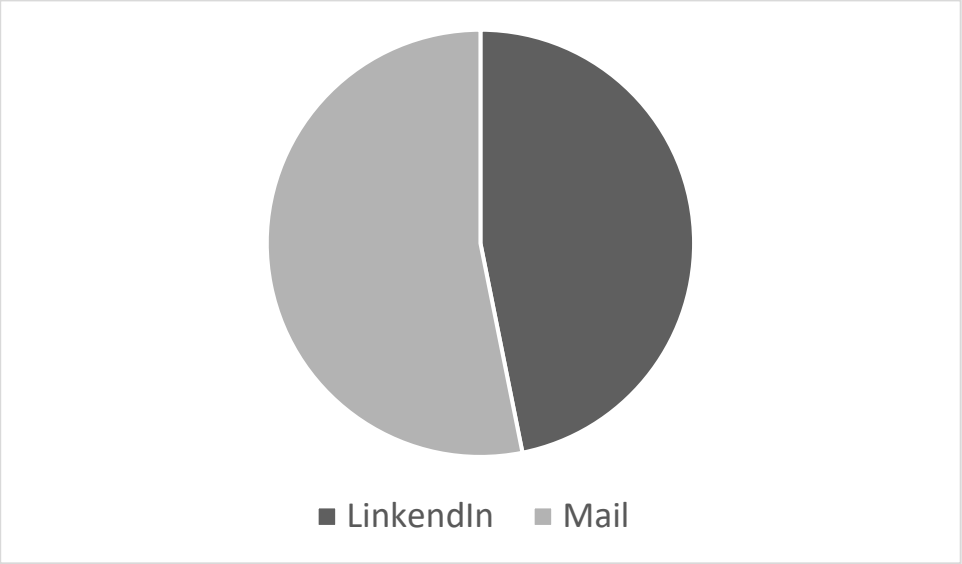
Au total sur 4 ans de thèse, c'est 38 entretiens qui seront réalisés. Très peu d'entretiens se feront en physique (n=3) la plupart se feront en visioconférence ou par téléphone. Seuls 3 entretiens se feront en physique dont 2 sur le terrain aux *Connecting Europe Days* est au salon Inno Trans 2024 (Entretien Commission 3, 2024 ; Entretien Rail Baltica 3, 2024). Le téléphone s'est révélé un mode de passation plus instable que la visioconférence. Nous avons eu notamment des entretiens avec un membre du parlement européen qui était particulièrement fastidieux puisque notre enquête prévoyait les entretiens pendant ses déplacements. Nous avons donc eu un entretien dans un train qui a fini par être coupé faute de réseau, puis un entretien pendant que l'enquêté était en voiture. Dans les deux cas, les enregistrements étaient particulièrement fastidieux à réécouter puisque de nombreux parasites et variations sonores sont apparus du fait du bruit inhérent à l'intérieur de ces véhicules. Ces éléments font partie des paramètres complexes à maitriser dans le cas d'une recherche en ligne avec des personnes issues du monde professionnel, où le manque de temps est l'une des composantes structurantes dans le rapport à l'entretien. L'entretien semi-directif, qui devrait être une discussion sur le temps long, est rendu complexe par la temporalité du milieu professionnel et par le milieu professionnel.

Les entretiens en visioconférence ont aussi leur lot de difficultés, au moins une coupure a eu lieu pendant l'entretien *Rail Baltica 1*. Cependant, la difficulté principale est de dépasser la proposition de visioconférence. Nous avons plusieurs fois proposé l'option physique, mais le passage de la pandémie de Covid-19 a pu développé une certaine habitude du distanciel.

Ces deux entretiens se feront à chaque fois dans des conditions particulières. Dans le cas de l'entretien Commission 3 (2024), je vais discuter avec un contact donné par un autre enquêté, qui est son collègue

à la Commission européenne. Ces entretiens ont pu être complexes à planifier avec nos enquêtés que nous avons rencontrés lors d'évènements européens qui ont, par ailleurs, constitué nos terrains. Dans le cas de l'entretien Commission 3 mené aux *Connecting Europe Days,* l'enquêté va nous faire traverser l'ensemble du salon en nous présentant ses collègues dans un espace assez bruyant. Il va utiliser les supports à sa disposition pour réaliser les démonstrations qu'il souhaite faire, en particulier les cartes des corridors affichés dans le hall avant la salle principale des exposants. Nous nous retrouvons en fin d'entretien à discuter avec quatre personnes sur un ton informel, qui rend complexe la continuité de l'entretien ou l'observation des dynamiques sociales. Ce rythme de conversation s'est révélé moins simple à suivre que celui très cadré des entretiens en ligne.

Figure 2. Les refus par type de mode de contact



b. Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2025

b. Temps et temporalités des entretiens

Sur 38 entretiens, nous avons finalement passé à peine 42h00 avec nos enquêtés. Ces entretiens sont relativement courts du fait de la contrainte de temps imposée par les visioconférences et le rythme des journées de travail de nos enquêtés. Dans le cas des entretiens Commission 1 (2023), NEAR 1 (2024), Parlement 1, Parlement 3 (2024) et Commission 3 (2024), nous sommes prévus dans l'emploi du temps de nos enquêtés entre deux réunions professionnelles. Dans le cas de l'entretien NEAR 1 (2024), un de nos interlocuteurs va quitter l'entretien pour une réunion, tandis que le second va mettre fin à l'entretien pour aller accueillir un partenaire extérieur. Dans le cas des entretiens liés au parlement, nos interlocuteurs vont nous quitter pour des urgences professionnelles.

Les interactions en distanciel peuvent être décrites comme modifiant profondément les dynamiques d'entretiens par rapport à un entretien en personne (Adams-Hutcheson et Longhurst, 2017). Le rythme des interactions sociales, notamment, diffère en distanciel et en présentiel. Là où l'entretien physique laisse une forme de place à l'interaction comme offrir un café (Entretien Guillemot, 2023) ou la présentation des collègues, le déplacement au sein d'un espace (Entretien Commission 3, 2024 ; Entretien Rail Baltica 3, 2024), l'entretien en distanciel tend à rendre moins lisibles les interactions sociales. Dans le cas de l'entretien Panteia (2023), notre interlocuteur ne cesse de regarder ce qui l'entoure, mais tique ou renvoie une interaction sociale imperceptible, nous ne pouvons pas voir ce qui se passe au-delà de son écran. La disposition même de son lieu de travail nous reste inconnue : est-elle dans un *open space*, un bureau collectif, individuel ? Est-elle dans un espace réservé aux réunions ? Ces questions restent en suspens et ne permettent pas de comprendre ce qui préoccupe l'enquêté au-delà de l'échange que nous avons. Dans le cas des entretiens Parlement 1 et Parlement 3, nos enquêtés regardent beaucoup leur portable en parallèle de notre échange, ils balayent leur écran du doigt de façon régulière, s'excusent parce qu'ils lisent leurs messages et perdent à plusieurs reprises le fil de la conversation. La conversation tend alors à changer de rythme, puisqu'il n'y a pas de possibilité de rebondir sur les interactions que nous ne pouvons voir et qui se passent à distance.

Ce décalage dans le rythme de la conversation peut arriver de façon plus brutale par des coupures nettes de l'entretien du fait de bugs ou de panne de réseau. Ce fut le cas pour les entretiens Rail Baltica 1 (2024) et Parlement 2 (2023) qui ont été coupés de façon brutale du fait de soucis techniques qui nous ont fait reprendre un rendez-vous avec nos enquêtés. Cette organisation donne aux entretiens une construction particulière puisqu'il y a rupture au milieu d'une question ou d'une réponse qui est alors perdue du fait du mauvais fonctionnement de l'infrastructure (Leigh Star, 2018).

Dans un manuel sur les recherches qualitatives en ligne (Salmons, 2022), il est conseillé de mettre en place le dispositif en avance et de contrôler un certain nombre de paramètres, tant dans le choix des logiciels de visioconférence, le cadrage de la caméra ou le fait de discuter au préalable les paramètres de discussion, par exemple expliquer à l'avance si le fait que l'enquêté éteigne sa caméra est acceptable (Salmons, 2022 p.180). Si ces conseils relèvent d'un ensemble de bonnes pratiques, la confrontation du terrain à ce type de conseil est plus complexe dans le cadre de l'étude des institutions européennes.

En effet, les grandes entreprises de dimension nationale, les Neo-PSF/SPF et les institutions européennes ont souvent des contraintes dans leur communication plus contraignantes que ce que nous leur proposons. En ce qui concerne l'extension de la caméra, nous sommes obligés d'être souples

puisque la connexion instable de nos enquêtés ou la nôtre nous a obligés à éteindre nos caméras (Entretien Commission 3, 2024 ; Entretiens CEF Contact point Finlande, 2024).

Dans le cas de la Commission européenne, en plus de la contrainte liée aux *communications office* et d'une forme de devoir de réserve qui oblige les fonctionnaires à contrôler leur discours, les restrictions de sécurité en ligne obligent les fonctionnaires de la Commission à passer par des logiciels de visioconférence spécifiques. Il est complexe pour nous de dépasser cette situation puisqu'elle est imposée par l'institution. Dans le cas de l'entretien DG NEAR 1 (2024), la discussion a débuté avec beaucoup de retard et été écourtée du fait de problèmes de connexion successifs sur les liens de visioconférence que nous avions envoyés. C'est donc les enquêtés qui ont fini par envoyer un lien de visioconférence. Ils nous ont fait remarquer que les restrictions de sécurité créent ce genre de problème (Entretien DG NEAR 1, 2024). Contourner l'infrastructure de l'institution et mettre en place nos propres règles pour une recherche en ligne rigoureuse et éthique nous semble alors bien plus complexe quand le poids de l'institution pèse sur les possibilités qui s'offrent au chercheur.

Il y a un décalage temporel et spatial avec nos enquêtes : nous ne savons pas où ils sont et ils ne savent pas où nous sommes. Nous n'avons qu'un aperçu de l'environnement professionnel dans lequel leur corps se trouve. Malgré ces limites, les entretiens en ligne se sont imposés, parce que malgré le choix laissé à nos enquêtes du présentiel, le distanciel a été préféré systématiquement. Ce choix fait dans un contexte institutionnel doit être pensé non pas comme une contrainte par rapport à l'expérience physique du terrain, mais comme une nouvelle donne pour l'entretien en contexte institutionnel post confinement : les personnes que nous interrogeons sont accoutumées aux entretiens en visioconférence, puisqu'utilisées dans leur activité avec des partenaires en complément des rencontres physiques (Entretien Commission 3, 2024 ; entretien Commission 5, 2024 ; entretien Panteia, 2023 ; entretien DG Climat, 2024 ; entretien WWF, 2024). L'espace virtuel est une part intégrante de l'environnement professionnel que nous devons prendre en compte comme un élément structurant de ce milieu professionnel et institutionnel.

4. Positionnalité et réflexivité : réflexion sur les dynamiques sociales à l'œuvre dans l'analyse des politiques publiques

Dans le cas des études sur les politiques publiques, Dina Bowman (2009), propose d'étudier les politiques publiques « *through, sidway, up and down* ». Cette thèse nous pose le plus généralement dans une position d'égal ou d'inférieur par rapport à nos enquêtés en termes d'âge et de capital financier. Les transports sont un monde particulièrement masculin[13].

[13] Commission européenne. (s. d.). *Gender-Sensitive Communication in the Transport Sector—Mobility and Transport*.

Les institutions européennes tendent à être plus féminisées, malgré un certain nombre de biais persistants dans l'avancement des carrières (Fortin-Rittberger, 2024). Cette différence s'est particulièrement fait ressentir sur les deux terrains à Inno Trans et au *Connecting Europe Days 2024*. Le premier est profondément masculinisé puisqu'avant tout un salon de l'innovation dans les transports. Il faut donc penser l'organisation de ces salons à destination d'un monde plutôt masculins : les transports. Nos observations rendent compte de deux milieux blancs. En ce qui concerne Inno Trans, nous l'analysons comme un lieu de mise en scène du savoir-faire et du pouvoir des entreprises et institutions présente.

Chez les enquêtés issus des institutions européennes, il y a régulièrement cette mise en garde dans les entretiens où l'enquêté annonce quitter sa posture professionnelle pour donner son propre avis. La posture professionnelle doit être vue comme structurante et ajoutée à la complexité des entretiens. Toutes les questions qui sont relatives au contexte et à des questions qui demandent à nos enquêtés de mettre en jeu leur savoir professionnel menaient à des réponses relativement détaillées. À l'inverse, les réponses données sur des questions plus personnelles ou d'opinion qui renvoient les enquêtés hors de leur champ de compétence professionnelle, menaient à un refus de répondre parce que trop loin de leurs compétences, ou à des réponses laconiques. Cette assertion est cependant moins vraie pour les enquêtés venus d'autres groupes, comme les ONG ou les enquêtés Rail Baltica. Le groupe d'enquête des Neo SPF/SPF (voir chapitre 10) est dans cette configuration légèrement différent puisque les questions étaient avant tout focalisées sur leur façon de travailler.

Nous présenter comme géographe a pu produire des attentes chez nos interlocuteurs ou des représentations de ce qui était attendu d'eux. Par exemple, sur le stand de Rail Baltica, pourtant interaction courtes, mais en annonçant à l'un de nos interlocuteurs que nous étudiions la géographie, il choisit de nous expliquer des éléments liés à Rail Baltica qui lui apparaissent comme relevant de la géographie, en termes notamment de chaine logistique. Il termine son explication par « et c'est tout ce que je peux penser en termes de géographie ». Sa vision de nos questions était conditionnée à sa vision de la géographie, centrée autour des flux économiques et des questions d'enjeux énergétiques. La géographie crée chez les enquêtés une représentation particulière de ce qui pourrait intéresser le chercheur. Dans notre interaction avec la personne de la Commission européenne avec qui nous nous entretenions au CED 2024 (Entretien Commission 3, 2024), elle nous demande en amont si nous souhaitons faire cet entretien avec son « *IT guys* », qui s'occupe de réaliser les cartes sur la partie

Consulté 17 avril 2026, à l'adresse https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/gender-sensitive-communication-transport-sector-2025-09-12_en

technique, mais le but de l'entretien était de comprendre comment la personne qui participait à la discussion sur les cartes travaillait et comment elle percevait le RTE-T. Encore une fois, la question de la géographie passe par ce qu'anticipent les acteurs de nos attentes en tant que géographes. Ces biais créés par le simple fait de parler de géographie mettent le chercheur dans une position délicate ou la façon dont réfléchit l'interlocuteur à notre sujet est conditionnée par sa façon de percevoir la géographie, dans un cas flux de matériel dans l'autre construction technique de la carte.

Là où cette annonce de notre position de géographe peut créer une attente ou une confusion sur ce que nous attendons de nos enquêtés, elle crée aussi une forme de complicité avec certains enquêtés qui ont eux-mêmes étudié l'aménagement ou la géographie. Dans ce cas-là, une forme de proximité liée à un cursus commun vient changer les représentations puisque nous sommes titulaires de diplômes similaires. Cette proximité reste cependant relative, puisque les attentes techniques que peuvent avoir les fonctionnaires européens par rapport à leur propre objet professionnel les amènent à avoir une vision particulière liée à leur environnement professionnel de ce qu'est la géographie. Dans le cas de l'enquêté Commission 1, elle nous dit à la fin de l'entretien qu'elle ne comprend toujours pas bien ce sur quoi nous travaillons. Nous lui avions annoncé au début de l'entretien que notre démarche était inductive et exploratoire et que nous nous intéressions alors à la dimension des projets européens dans le contexte de la révision et que c'est sur ce dernier point que nous souhaitions l'interroger.

Tableau 1. Les enquêtés diplômés en géographie et aménagement du territoire

Position de l'enquêté	**Diplôme**
Chef d'unité à la Commission	Ingénieur en aménagement du territoire
Assistant du coordinateur	Aménagement et géographie
Consultant chez KombiConsult	Géographie
Coordinateur chez Central Sweden	Aménagement du territoire

Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2025

Nous travaillons donc avec des gens qui sont sur bien des points nos semblables, mais sur bien d'autres des personnes qui sont en situation de domination : leur niveau d'étude, leurs revenus, leur position sociale les posent dans une situation de domination. Le lien professionnel qui unit ces personnes lui donne une forme de communauté, ce qui fait de nous un élément extérieur. Ce n'est pas nécessairement le cas de tous les chercheurs et chercheuses qui sont parfois financés par la Commission pour réaliser leur recherche (Caesar, 2018) ou qui réalisent leurs travaux pour la Commission européenne (Trigalo, 2000). Ces liens n'empêchent pas ces chercheurs d'être critiques par rapport à la façon dont sont

réalisés les RTE-T. Cependant, nos approches et notre position nous ont parfois amenés à faire face à une forme de rétention d'information ou de défiance de la part de nos enquêtés. Certains enquêtés ont pu directement nous dire que certaines parties de leur travail n'étaient pas de l'ordre du public. Tandis que d'autres ont pu nous renvoyer vers leurs collègues dans le cas de questions sur lesquelles ils ne se sentaient pas experts. Le fait d'entrer dans un milieu professionnel structuré autour du niveau d'expertise rend difficile la discussion autour de sujets qui sortent du cadre d'expertise de la personne interrogée. S'ajoute à cela une certaine culture de la méfiance : les enquêtés sur le projet *Rail Baltica* rechignaient profondément à évoquer certains éléments de la géopolitique liée au projet, par exemple celle liée à l'OTAN. Nous avons eu plusieurs refus purs et simples de discussion de ce sujet avec nos enquêtés et quelques refus sur des sujets divers en ce qui concerne la politique européenne.

Au CED 2024, c'est une erreur formelle qui nous a peut-être coûté une bonne première impression. En effet, nous avions choisi de nous autodésigner en tant que média dans le formulaire d'inscription plutôt que comme participant. Média étant plus approchant que participant dans la démarche d'une thèse. Nous avons eu droit à ce titre à la méfiance de certains enquêtés. Ce type de méfiance n'est pas unique à notre cas (Robert-Kérivel, 2025). Nous choisissons donc d'étudier au-dessus plutôt qu'en dessous, même si nous correspondons en grande partie à la démographie de ce monde, c'est-à-dire un homme européen armé d'un Bac +5. Cette situation pose la question du rapport particulier que nous entretenons avec nos enquêtés, qui sont à la fois méfiants quant aux questions et à notre statut, précautionneux quant à leur anonymat, mais aussi curieux et demandeurs de résultats de recherche. Cette position nous place dans une forme de marchandage de leur temps contre un hypothétique retour sur investissement, en résultats ou en réseautage. Les conditions d'enquête et de recherche restent donc particulières puisqu'elles sont faites dans une position particulière, ni tout à fait discordante, ni tout à fait adaptée à ce milieu.

VI- Problématique et structure de la thèse

1. Problématique

Cette thèse étudie la construction du référentiel des RTE-T comme politique publique. Si d'autres ont déjà analysé le fonctionnement politique du modèle des RTE-T, que ce soit dans le cas d'études régionales (Libourel, 2015 ; Barrais, 2025 ; Beata Caesar, 2018 ; Anaïs Volin, 2021 ; Verzegazzi, 2015 ; Siarov, 2003) ou dans l'étude du système politique (Stephenson 2012 ; Guasco, 2015), très peu décrivent l'évolution du modèle de politique publique du RTE-T. Nous

décrivons l'évolution du modèle politique du RTE-T à travers l'animation de cette politique par la Commission européenne. Pour décrire cette évolution et lui donner un cadre théorique interprétatif, nous utilisons la notion de référentiel des politiques publiques. La description de l'évolution du RTE-T n'est pas neuve, mais le questionnement sur ce qui fonde sa rationalité et sa cohérence interne, le modèle qui le sous-tend, est mal connu. Nous prenons cette thèse comme une occasion de proposer une perspective sur la façon dont la politique RTE-T est définie et débattue à partir du point de vue de la Commission européenne.

2. Structure de la thèse

Cette thèse est structurée en trois parties et dix chapitres. La première partie expose la lente construction d'un référentiel stable pour le RTE-T, c'est-à-dire la construction d'une image stable des RTE-T. Le chapitre 1 prend le parti de donner un aperçu de l'étendue des fonctions du RTE-T et des secteurs qu'il touche. Le but est de faire comprendre au lecteur la difficulté de définir immédiatement l'image politique des RTE-T tant le spectre couvert par cette politique est large.

Le chapitre 2 revient sur la construction du référentiel par la Commission dans les années 1980 et 1990 en montrant comment un ensemble d'influences va construire le référentiel des RTE-T et déterminer une partie du référentiel futur des RTE-T : certaines logiques et constructions discursives et rationnelles vont dominer la construction des premiers textes sur les RTE-T.

Le chapitre 3 commence en 1996, en reconnaissant les apports des débats construits dans les années précédentes pour produire l'acte juridique 1692/96, premier texte structurant sur les RTE-T. Nous expliquons ensuite comment cette période construit son image autour de grand projet prioritaire qui est à la fois une liste issue de la volonté des États membres et une construction européenne des RTE-T.

Le chapitre 4 explique comment l'image des grands projets prioritaires va peu à peu être remise en cause et comment d'autres thèmes vont émerger à partir de 2004.

La partie II rentre dans la construction de certains objets de débat et analyse la construction de certains éléments de la politique européenne, notamment à travers ses cartes et la révision du règlement 1315/2013.

Le chapitre 5 montre comment les cartes des RTE-T ont été construites à partir d'un ensemble de textes qui anime les projets financés et permettent de construire la légitimité du RTE-T.

Le chapitre 6, à l'inverse, montre comment se construisent les débats et les controverses actuels

sur le RTE-T en prenant pour point de départ la révision du règlement 1315/2013.

La partie III concerne le réseau professionnel qui construit le référentiel du RTE-T. Le but de cette partie est de montrer comment la Commission anime un réseau de professionnels issus de la politique publique et des transports pour construire le référentiel des RTE-T. Le but est de légitimer leur travail auprès des acteurs et de créer des éléments de médiations qui permettent d'augmenter la légitimité de leur travail. Ensuite, la commission cherche à mobiliser les acteurs et sociabiliser les acteurs autour d'évènements. Enfin, elle tend à se séparer de certaines fonctions comme la recherche, qu'elle délègue à d'autres acteurs. L'ensemble de ce réseau est observé à travers un ensemble d'évènements et de réunions que la Commission anime, coanime ou coordonne.

Le chapitre 7 prend pour point de départ la restitution de deux terrains aux *Connecting Europe Days 2024* et au salon Inno Trans 2024, pour donner un panorama des espaces où la Commission tente de légitimer sa politique, et expliquer comment ces évènements servent à faire évoluer cette politique auprès du monde économique et politique en charge des infrastructures de transport en Europe et dans le monde.

Le chapitre 8 explique comment la Commission a créé ses propres médiateurs avec les coordinateurs du réseau central.

Le chapitre 9 montre comment fonctionne le travail des coordinateurs avec les acteurs du corridor en montrant quelles fonctions ont les réunions de travail autour des corridors.

Le chapitre 10 discute la place des consultants externes dans les stratégies de la Commission, en montrant comment un jeu à trois niveaux : la Commission délègue son travail à des prestataires externes, eux-mêmes en quête de légitimité auprès des institutions européennes. Sur ce second niveau, les consultants externes vont participer au nom de la Commission à la création d'un référentiel qui se caractérise par un ensemble de bonnes pratiques et de compétences spécialisées. Le troisième niveau est complété par les États et leur capacité à coopérer ou non avec ces consultants externes à propos du RTE-T.

Bibliographie

Adams-Hutcheson, G., & Longhurst, R. (2017). "At least in person there would have been a cup of tea": interviewing via Skype. *Area*, *49*(2), 148–155. http://www.jstor.org/stable/44329636

Audikana, A. (2012). *La politisation de la grande vitesse espagnole (1986-2011) : Construction d'un mythe, production d'un consensus, émergence d'une controverse* [Thesis, Paris Est]. https://theses.fr/2012PEST1039

Audikana, A. (2015). « L'Europe fait la grande vitesse, la grande vitesse fait l'Europe » : l'influence européenne sur le développement de la grande vitesse espagnole. Revue Géographique de l'est, 55 (3-4). https://doi.org/10.4000/rge.5533

Axente, M. (2006). Le transport, entre nécessité et plaisir : les perspectives d'ouverture des espaces touristiques de la Roumanie. *Collection EDYTEM. Cahiers de géographie, 4*, 47-56. https://doi.org/10.3406/edyte.2006.965

Barré, A. (1994). Frontières naturelles, frontières artificielles et circulation en Europe. *Hommes et Terres du Nord, 2-3*, 71-81. https://doi.org/10.3406/htn.1994.2459

Bauchet, B. (2003). La politique européenne des transports de marchandises dans les Alpes. *Cahiers Nantais*, (60), 141–151. https://doi.org/10.3406/canan.2003.1108

Bairras, P. (2025). Le corridor européen atlantique (France, Espagne, Portugal) : Un révélateur des difficultés de territorialisation de la politique européenne des transports [Thèse de doctorat, Université Gustave Eiffel ; Universidade nova de Lisboa]. https://theses.hal.science/tel-05419652

Beauguitte, L., Didelon-Loiseau, C. et Grasland, C. (2012). Le projet EuroBroadMap Visions de l'Europe dans le monde. Politique européenne, 37(2), 156-167. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/poeu.037.0156.

Beyer, A. (2011). La Belgique à la croisée des chemins. Une géohistoire des grandes infrastructures de transport du Plat Pays à l'aune de ses frontières. Annales de géographie, 681(5), 465-485. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/ag.681.0465.

Beyer, A. (2019, avril). *La gestion du corridor ferroviaire Rhin-Alpes, une mise en pratique de la construction européenne par les transports* [Document]. École normale supérieure de Lyon. (ISSN : 2492-7775). Géoconfluences. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/territoires-europeens-regions-etats-union/rte-t/corridor-ferroviaire-rhin-alpes

Bossuaguet, L., Jacquot, S. et Ravinet, P. (dir.) (2019). Dictionnaire des politiques publiques : 5e édition entièrement revue et corrigée. (5e éd.). Presses de Sciences Po. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/scpo.bouss.2019.01.

Bowman, D. (2009, December). Studying up, down, sideways and through: situated research and policy networks. In *The Future of Sociology: Proceedings of the Annual Conference of the Australian Sociological Association* (Vol. 1). Canberra, ACT, Australia: Australian National University. Caesar, B. D. (2018). *The Influence of the Trans-European Transport Networks and European Territorial Cooperation on Cross-Border Transport* [Technische Universität Kaiserslautern]. https://kluedo.ub.rptu.de/frontdoor/index/index/docId/5181

Cazenave-Piarrot, A. (2006). Le franchissement des Pyrénées centrales : contraintes, pratiques, enjeux. In: *Sud-Ouest européen*, tome 17. Nuisances urbaines (coordonné par Jean-Noël Salomon) pp. 123-137. https://doi.org/10.3406/rgpso.2004.2860

Corlay, J.-P. (1996). Au nord : du nouveau… Un grand chantier européen : les liaisons fixes sur les détroits danois. *Cahiers du Centre nantais de recherche pour l'aménagement régional, 44-45*, 139-161. https://doi.org/10.3406/canan.1996.1650

Debrie J., Comtois C., 2010. Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe/Amérique du Nord. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 58, p. 127-144. https://cst.episciences.org/12103/pdf

Debrie, J. (2005). Du réseau au tapis roulant : éléments de réflexion sur l'évolution axiale du fret ferroviaire en Europe. *Annales de Géographie, 114*(642), 201-213. https://doi.org/10.3406/geo.2005.1116

De Gasquet, P. (2025, 25 août). *« Le rêve fou d'un TGV européen » : Trenitalia, l'Italien qui défie la SNCF*. *Les Échos Weekend*. https://www.lesechos.fr/weekend/business-story/le-reve-fou-dun-tgv-europeen-trenitalia-litalien-qui-defie-la-sncf-2183105

DEGRYSE C. (2007), Dictionnaire de l'Union européenne, 3e édition, Bruxelles, De Boeck, 1066 p.

Delmer, S., Facchinetti-Mannone, V., Menerault, P., & Richer, C. (2015). L'appropriation locale de la grande vitesse ferroviaire en Europe. Trajectoires croisées : Anvers, Lille, Metz-Nancy, Saragosse. *Revue d'histoire des chemins de fer*, (46-47), 319-348. https://doi.org/10.4000/rhcf.3152

Deslondes, O. (2009). Chapitre 21 - Le Danube, un corridor européen ? Dans Y. Jean et G. Baudelle L'Europe : Aménager les territoires (p. 343-352). Armand Colin. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/arco.jean.2009.01.0343.

Élissalde, B., Santamaria, F. et Jeanne, P. (2013). L'affirmation du rôle de la Commission européenne : de l'importance du discours sur la cohésion. L'Espace géographique, Tome 42(2), 97-114. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/eg.422.0097.

Faludi, A. (2010). *Cohesion, coherence, co-operation: European spatial planning coming of age?* Routledge. (ISBN 978-0-203-84232-4)

Fortin-Rittberger, J. (2024). What is special about women in EU institutions? *European Union Politics*, *26*(1), 185-202. https://doi.org/10.1177/14651165241299328 (Original work published 2025)

Fouilleux, È. et Jobert, B. (2017). Le cheminement des controverses dans la globalisation néo-libérale Pour une approche agonistique des politiques publiques. Gouvernement et action publique,. 6(3), 9-36. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/gap.173.0009.

Georgiou, C. (2018). Intégration européenne. Dans C. Hay et A. Smith Dictionnaire d'économie politique : Capitalisme, institutions, pouvoir (p. 264-276). Presses de Sciences Po. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/scpo.smith.2018.01.0264.

Grisoni, A. (2022). Vers une écologie radicale : le mouvement No TAV en vallée de Suse. Mouvements, 109(1), 154-162. https://doi.org/10.3917/mouv.109.0154.

Guasco, C. N. (2015). *Cross-border cooperation in the Fehmarn Belt Region : A political integration perspective*. Roskilde Universitet. https://rucforsk.ruc.dk/ws/portalfiles/portal/56392881/Ph.d._afhandling_clement_guasco_3.0.pdf

Haas, E. B. (2004). *Uniting Of Europe : Political, Social, and Economic Forces, 1950-1957*.

University of Notre Dame Press.

Hazel, A. B. (1994). Recent developments in European high-speed rail. *American Railway Engineering Association Proceedings*. https://doi.org/10.1109/RRCON.1994.289028

Hassenteufel, P. (2021). Sociologie politique de l'action publique. (3e éd.). Armand Colin. https://shs-cairn-info.accesdistant.sorbonne-universite.fr/sociologie-politique-de-l-action-publique--9782200624767?lang=fr.FREUDENSPRUNG, P et Giorgi L. The Europeanisation of Transport Policy. (2001). In L. Giorgi, & R. J. Pohoryles, *Transport Policy and Research : What Future?* Ashgate.

Hooge L, Marks, G. Unraveling the Central State, but How? (2003) Types of Multi-level Governance. *American Political Science Review*. 97(2):233-243. doi:10.1017/S0003055403000649

Jobert, B. A. du texte, & Muller, P. (1950-; chercheur) A. du texte. (1987). *L'État en action : Politiques publiques et corporatismes*. https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k4805371c

Lanneaux, M.-A. (2020). *Le canal Seine-Nord Europe, une connexion européenne nécessaire et prioritaire ?* Géoconfluences. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/territoires-europeens-regions-etats-union/rte-t/canal-seine-nord-europe

Laszczkowski, M. (2023). The Big, the Small, and the Ugly: The Politics of Scale-Making in a Contested Railway Project in Italy. *Ethnos*, *90*(2), 247–264. https://doi.org/10.1080/00141844.2023.2240541

Leigh Star, S. (2018). L'ethnographie des infrastructures (T. Beltrame & A. Peerbaye, Trad.). *Tracés. Revue de Sciences humaines*, (35), 187-206. https://doi.org/10.4000/traces.8455

Lepesant, G. (2004). L'intégration de la Pologne dans l'Europe des transports. Critique internationale, no 25(4), 123-138. https://doi.org/10.3917/crii.025.0123.

Libourel, É., Schorung, M., & Zembri, P. (2022). *Géographie des transports. Territoires, échelles, acteurs*. Armand Colin. https://doi.org/10.3917/arco.libou.2022.01

Lindell, S. (2007). *Environment versus Transport?* Lund University.

Mejuto, G-D. (2017). A Europe of multiple flows : Contested discursive integration in trans-European transport infrastructure policy-making. *European Urban and Regional Studies*, *24*(4), 425-441. https://doi.org/10.1177/0969776416663809

Meunier, D., Lambotte, F. et Choukah, S. (2013). Du bricolage au rhizome : comment rendre compte de l'hétérogénéité de la pratique de recherche scientifique en sciences sociales ? Questions de communication, 23(1), 345-366. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.4000/questionsdecommunication.8480.

Moravcsik, A. (2005). The European constitutional compromise and the neofunctionalist legacy. *Journal of European Public Policy*, *12*(2), 349-386. https://doi.org/10.1080/13501760500044215

Muller, P. (2000). *L'analyse cognitive des politiques publiques : Vers une sociologie politique de l'action publique*. https://doi.org/10.3406/rfsp.2000.395464

Niemann, A. (1998). The PHARE programme and the concept of spillover : Neofunctionalism in the making. *Journal of European Public Policy*, *5*(3), 428-446. https://doi.org/10.1080/135017698343901

Niemann, A. (2006). Explaining Decisions in the European Union. In *Explaining Decisions in the European Union*. https://doi.org/10.1017/CBO9780511492044

Novak, S. (2021). « La transparence n'a rien changé ! » Négociations et mise en œuvre de la transparence au Conseil de l'Union européenne. Politique européenne, 69(3), 150-175. https://doi.org/10.3917/poeu.069.0150.

Pasquier, R. et Weisbein, J. (2004). L'europe au microscope du local. Manifeste pour une sociologie politique de l'intégration communautaire. Politique européenne, 12(1), 5-21. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/poeu.012.0005.

Pini, G. (2001). La géographie des transports. Dans A. S. Bailly (dir.), *Les concepts de la géographie humaine* (5e éd.). Eyrolles. https://www.eyrolles.com/Loisirs/Livre/les-concepts-de-la-geographie-humaine-5e-ed--9782200265861/

Richardson, J. J. (Éd.). (2010). *European Union : Power and policy-making* (3. ed., repr.transf. to digital print). Routledge.

Robert-Kérivel, A. (2025). De l'étude de l'acceptation sociale au refus de terrain et réciproquement. Analyser l'acceptation des réserves naturelles de Haute-Savoie à l'aune de la réception d'une recherche. Annales de géographie, 761(1), 59-85. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/ag.761.0059.

Rosamond, B. (2000). *Theories of European integration*. Palgrave. Ross, J. F. L. (1994). High-speed rail: Catalyst for European integration? *Journal of Common Market Studies, 32*(2), 475-488. https://doi.org/10.1111/j.1468-5965.1994.tb00493.x

Rousseau, M.-L. et Guihéry, L. (2017). Infrastructures et politique de transport à Berlin : quelle dynamique métropolitaine ? Allemagne d'aujourd'hui, 221(3), 74-86. https://doi.org/10.3917/all.221.0074.

Saurugger, S. (2008). Une sociologie de l'intégration européenne ? Politique européenne, 25(2), 5-22. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/poeu.025.0005.

Saurugger, S. (2020). Théories et concepts de l'intégration européenne : 2e édition mise à jour et augmentée. (2e éd.). Presses de Sciences Po. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/scpo.sauru.2020.01.

Salmons, J. (2016). *Doing Qualitative Research Online*. SAGE Publications Ltd. https://doi.org/10.4135/9781473921955

Scharpf, F. (1999). *Governing in Europe : Effective and Democratic?* Oxford University Press. https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780198295457.001.0001

Smith, A. et Balme, R. (2015). Chapitre 11 / Analyse des politiques publiques et intégration européenne Apports et points aveugles. Dans L. Bossuaguet, S. Jacquot, P. Ravinet et P. Muller Une French touch dans l'analyse des politiques publiques ? (p. 263-286). Presses de Sciences Po. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/scpo.bouss.2015.01.0263.

Santamaria, F. et Élissalde, B. (2015). Parlez-vous l'européen ? Enquête sur quelques notions clés de la politique régionale de l'UE auprès d'acteurs français de l'aménagement. L'Information géographique,. 79(1), 55-71. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/lig.791.0055.

Sbaraglia, F. (2018). Profession : Europe ? La gestion infranationale des affaires européennes. *Politique européenne*, *N° 57*(3), 8-20. Cairn.info. https://doi.org/10.3917/poeu.057.0008

Scholl, B., Perić, A., & Niedermaier, M. (Éds.). (2019). *Spatial and transport infrastructure development in Europe: Example of the Orient/East-Med Corridor* (Forschungsberichte der ARL, No. 12). Verlag der ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung. https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-09529

Siarov, V., 2003. *Évaluation* stratégique *des projets d'infrastructure de transport : Le corridor paneuropéen N° 10 « Salzburg – Thessalonique »*. Thèse de doctorat, Institut d'études européennes, Université Paris 8 Vincennes - Saint-Denis.

Smith, A. et Balme, R. (2015). Chapitre 11 / Analyse des politiques publiques et intégration européenne Apports et points aveugles. Dans L. Bossuaguet, S. Jacquot, P. Ravinet et P. Muller Une French touch dans l'analyse des politiques publiques ? (p. 263-286). Presses de Sciences Po. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/scpo.bouss.2015.01.0263.

Sohnle, J. (2003). Le transport transalpin des marchandises par rail et par route : préoccupations écologiques et politique européenne des transports. *Revue Juridique de l'Environnement, 28*(1), 5-29. https://doi.org/10.3406/rjenv.2003.4119

Staszak, J.-F. (2012). 2 – La géographie. Dans J. Berthelot Épistémologie des sciences sociales (p. 77-116). Presses Universitaires de France. https://doi.org/10.3917/puf.berth.2012.01.0077.

Troin, J.-F. (2008). Le réseau européen des lignes à grande vitesse : espoir ou impasse ? *Bulletin de l'Association de géographes français, 85*(4), 475-486. https://doi.org/10.3406/bagf.2008.2643

Stephenson, P. (2013). Twenty years of multi-level governance : 'Where Does It Come From? What Is It? Where Is It Going?'. *Journal of European Public Policy*, *20*(6), 817-837. https://doi.org/10.1080/13501763.2013.781818

Sutton, K. (2011). *Les Nouvelles Traversées Alpines : Entre co-spatialité de systèmes nationaux et recherche d'interspatialité, une géopolitique circulatoire* [Thèse de doctorat, Université de Grenoble]. https://theses.hal.science/tel-00689249 578p.

Sutton, K. (2015). Contestations et médiations autour du projet de tunnel de base du Brenner dans la Province autonome du Haut-Adige / Tyrol du Sud (2007-2010). *Sud-Ouest européen. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, (40), Article 40. https://doi.org/10.4000/soe.2158

Tranholm-Mikkelsen, J. (1991). Neo-functionalism: Obstinate or obsolete? A reappraisal in the light of the new dynamism of the EC. *Millennium: Journal of International Studies*, 20(1), 1–22. https://doi.org/10.1177/03058298910200010201

Varlet, J. (2000). Dynamique des interconnexions des réseaux de transports rapides en Europe : Devenir et diffusion spatiale d'un concept géographique. *Flux, 41*, 5-16. https://doi.org/10.3406/flux.2000.1266

Verzegnassi, A. (2015). La réouverture du Pau – Canfranc : Un projet polémogène ? *Sud-Ouest européen. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, (40), Article 40. https://doi.org/10.4000/soe.2172

Volin, A. (2020). *Des territoires au coeur d'un conflit d'aménagement : Stuttgart 21 et la*

Magistrale européenne Paris-Budapest [Phdthesis, Université de Lyon]. https://theses.hal.science/tel-03248743

Wœssner, R. (2016). Territoires européens et transport ferroviaire La dorsale européenne sur ses rails. Population & Avenir, 726(1), 14-16. https://doi.org/10.3917/popav.726.0014.

Woessner, R. (2019, janvier). *Le projet de canal à grand gabarit entre le Rhône et le Rhin : un conflit sans fin entre ses promoteurs et ses opposants ?* Géoconfluences. http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/territoires-europeens-regions-etats-union/rte-t/canal-rhone-rhin-conflit

Zöllmer, J. (2026). The end of negative integration within the internal market? Re-assessing the EU´s free movement of goods rigidity. *Journal of European Public Policy*, 1-29. https://doi.org/10.1080/13501763.2026.2615042

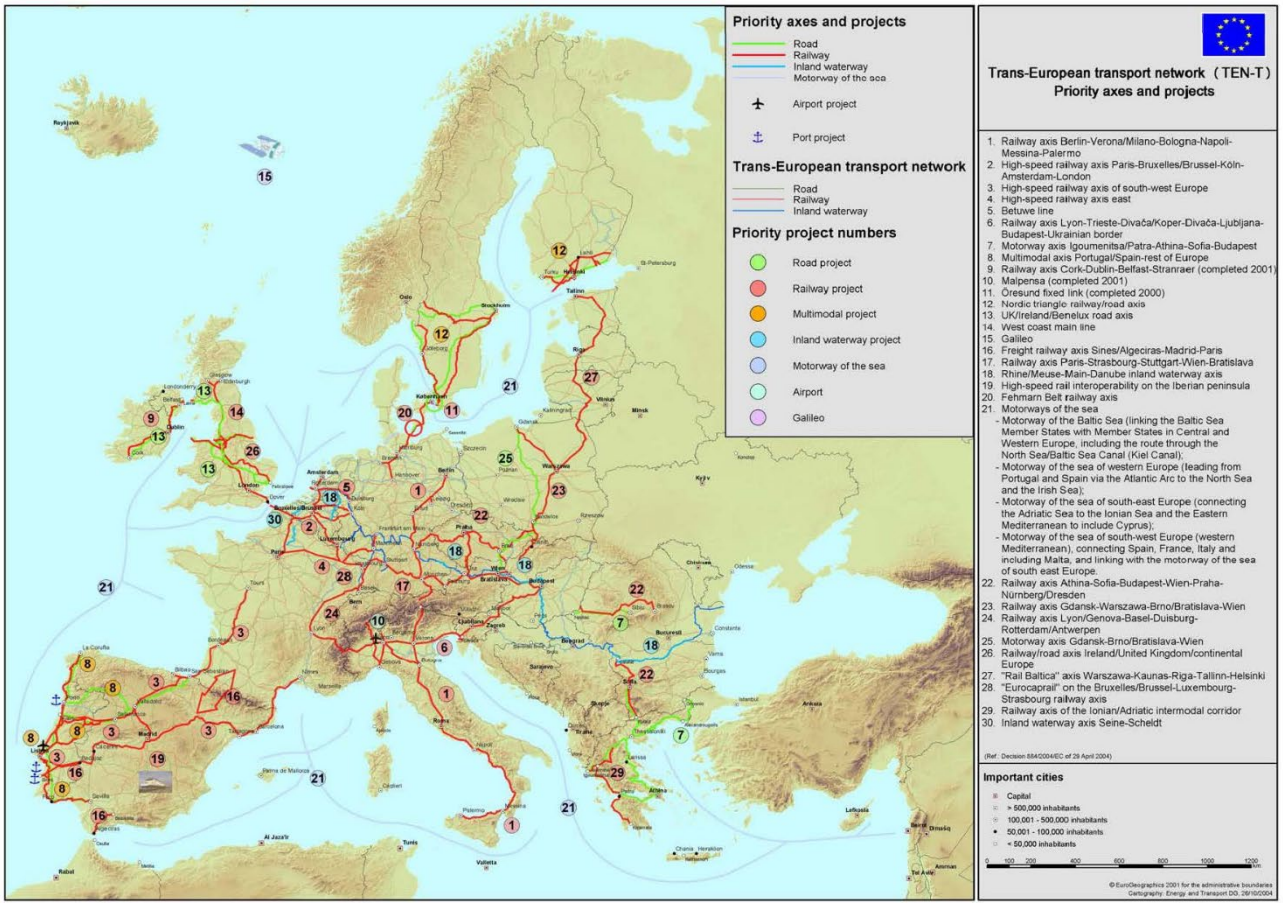
Commission européenne. (s.d.). *Tableau de bord interactif (Qlik Sense) — QS Digit Dashboard MT* [Interface de données]. https://dashboard.tech.ec.europa.eu/qs_digit_dashboard_mt/public/sense/app/3744499f-670f-42f8-9ef3-0d98f6cd586f/sheet/4c9ea8df-f0f9-4c0d-b26b-99fc0218d9d9/state/analysis

Partie I. Des grands projets prioritaires aux corridors du réseau central : un changement de paradigme en trompe- l'œil ?

Au début de notre parcours de thèse, était paru un dossier dont l'introduction avait une vocation éditoriale (Géoconfluences, 2020), destiné à vulgariser une compréhension géographique du RTE-T. L'introduction de ce dossier prend pour base d'analyse les représentations du RTE-T et en particulier en mettant en vis-à-vis les 30 projets prioritaires du RTE-T (Carte 2) avec les corridors du réseau central du RTE-T (Carte 1) (Beyer, 2020). Cette analyse permet de résumer le RTE-T de façon très pédagogique à deux grandes étapes institutionnelles. Entre 1994 et 2013, une première étape est celle des 14 puis 30 projets prioritaires. Ici, le RTE-T est généralement associé à une liste de grands projets qui devaient être réalisés en 2010. Ils sont finalement repoussés à l'horizon 2020, avant d'être intégrés aux corridors du réseau central en 2013. L'UE synthétisera comme nous le verrons ce passage des projets prioritaires aux corridors par l'expression du « patchwork au network » (Entretien Commission 1, 2023). Cette métaphore invite le géographe des transports à questionner la mesure du changement de paradigme présenté par l'UE. Les changements dans le cadre du RTE-T ne doivent pas être lus comme un renouveau, mais la résultante d'un rapport de force en particulier entre la vision d'une partie des fonctionnaires de la Commission européenne et celle du Conseil européen. En effet, notre hypothèse est qu'au-delà de la transformation visuelle radicale, le changement de paradigme est plus incrémental que le laisse penser la comparaison entre les deux cartes. Du moins, la logique des grands projets prioritaires tout comme celle des corridors ne s'excluent pas mutuellement. Par ailleurs, les corridors ont une existence concrète dans le discours de la Commission depuis le milieu des années 1980 et ne sont finalement pas une nouveauté.

Carte 3. Les 30 projets prioritaires en 2010 : une image des RTE-T[14]

À propos de cette image : *sans être associée à un document de la législation européenne en particulier, la carte des 30 projets prioritaire se retrouve dans plusieurs rapports (2006/C 94/01), actes législatifs ou présentations d'institutions européennes, ou dans des versions créées par des organisations tierces. Cette version spécifique date de 2004 et est trouvable sur l'ancien site de la Commission, aujourd'hui archivée dans Web Archive. Elle est encore accessible telle qu'elle l'était lors de l'année 2008.*



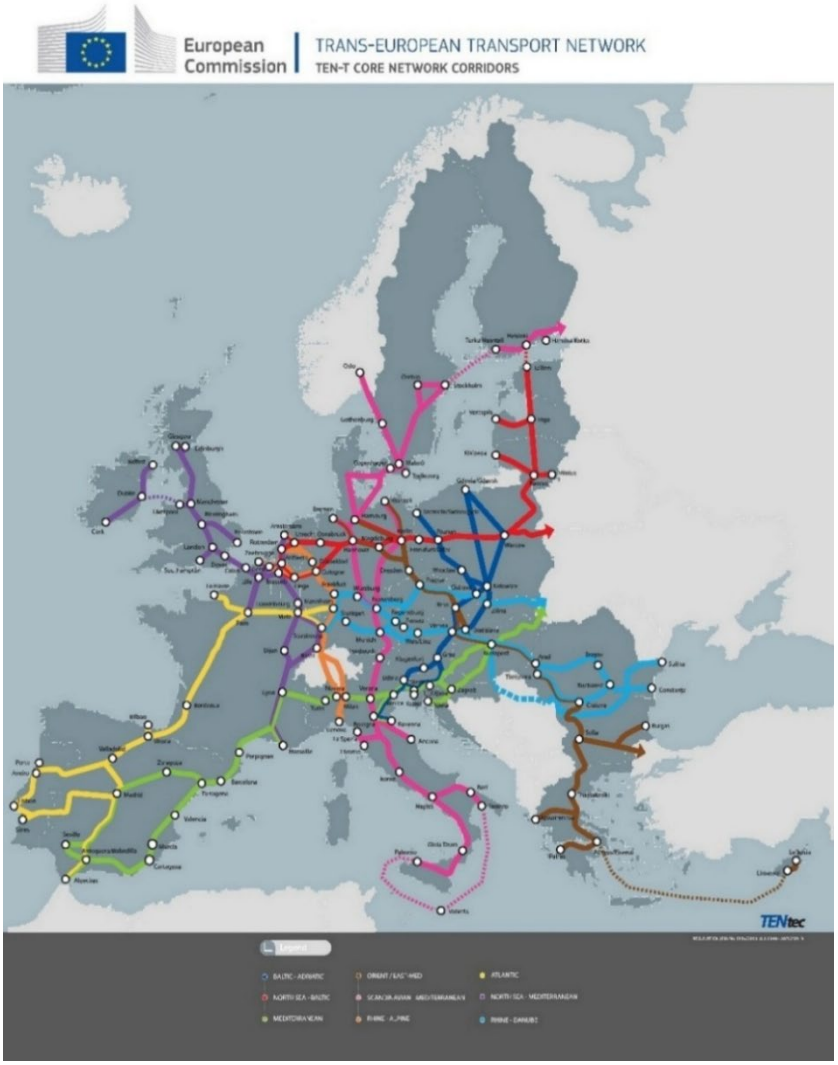
La non-réalisation partielle de ces grands projets est un des éléments qui aurait mené à la révision du RTE-T à partir de 2008[15] (2006/C 94/01). Les actes législatifs finaux seront ratifiés par le Parlement en 2013, avec la parution des règlements 1315/2013 et 1316/2013, portant respectivement sur les lignes directrices des réseaux transeuropéens de transport et sur les lignes directrices du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE/CEF). Ces lignes directrices disposent que le RTE-T est structuré

[14] Commission européenne. (2010, 11 octobre). Map of the TEN-T priority projects axes [Image archivée]. Dans Trans-European Transport Network (TEN-T) maps. Consulté via Internet Archive : https://web.archive.org/web/20101011185310/http://ec.europa.eu/ten/tr

[15] Un retour sur le débat et les choix qui s'offraient à ce moment l'est réalisé dans le chapitre 7.

autour de grands corridors de transports, répartis sur deux niveaux : le réseau central et le réseau magistral, l'un prioritaire à l'horizon 2030 et l'autre plus étendu, à réaliser d'ici à 2050 (1315/2013 ; 1316/2013). C'est à ce moment-là que sont diffusées, par les institutions européennes, des cartes rappelant des plans de métro (Carte 1) : c'est-à-dire un graphe s'opposant à l'esthétique précédente qui posait 30 points d'intérêts sur une carte correspondant aux segments morcelés des 30 projets prioritaires (Carte 3). D'une représentation morcelée, l'Europe passe à une représentation plus intégrée. La métaphore est compréhensible au premier coup d'œil et pourtant cette transformation de la représentation ne permet pas de comprendre les fondements du référentiel qui permettent de passer d'une représentation à l'autre, ni de comprendre que cette construction est le fruit d'un ensemble d'idées qui ont commencé à être énoncées par la Commission dès les années 1980, avant de s'imposer au moins visuellement dans les années 2010.

Carte 4. Les Corridors du réseau central en 2013 « le network »[16,17]



Les cartes de 2013 font visuellement du RTE-T un réseau. Cette mise en tension visuelle est avant tout discursive : « Malgré les apparences, les dispositifs opérationnels de transport sont encore loin d'être unifiés à l'échelle de l'UE » (Beyer, 2020).

Cette mise en tension entre le discours et la réalisation effective du réseau se retrouve tout particulièrement dans la thèse HDR d'Antoine Beyer (2014) ou dans la thèse d'Éloise Libourel (2015). D'autres travaux avec une dimension plus normative comparent la réalité opérationnelle des transports

[16] La légende de la carte est la suivante : de gauche à droite, colonne par colonne (traduction de l'auteur) : *Baltique-Adriatique/ Mer du Nord- Baltique/ Méditerranéen/ Orient/Est-Med/ Scandinavie-Méditerranée/ Rhin-Alpes/ Atlantique/ Mer du nord-Méditerranée/ Rhin-Danube.*

[17] Commission européenne. (2014, 25 décembre). TEN-T schematic map of the European transport corridors [Carte archivée]. Consultée via Internet Archive : http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-p

au sein d'un corridor (avec une attention particulière portée à la gouvernance) avec les possibilités de développement dans le cadre des corridors du réseau central du RTE-T (Oberg, 2014 ; Scholl et al, 2019). Ces travaux ramènent chacun à une tension entre la représentation et le contenu politique et territorial du RTE-T. Dans le dossier de Géoconfluences (2020), plusieurs géographes français vont même jusqu'à poser la question : « Comment la diversité territoriale et la question centrale de la souveraineté politique et de sa distribution refont surface dans la structuration même des corridors de transport paneuropéens » (Beyer, 2020) ? Nous souhaitons explorer dans cette première partie les transformations du RTE-T à travers les représentations et le discours produit par la CEE puis l'UE sur elles-mêmes. Nous souhaitons voir ce que cela révèle du rapport politique des institutions européennes aux États membres et à l'espace européen.

Le premier chapitre a pour but de montrer comment, depuis 1979 et jusqu'au milieu des années 1990, un ensemble de concepts, d'idées et de propositions sont contenus dans les textes produits par l'UE. Nous nous attacherons à démontrer qu'un discours métagéographique dispersé dans différents actes législatifs, rapport et brochures, présente une vision de l'Europe des transports mutante, mais un contenu politique persistant et cohérent. Nous tâcherons en particulier de décrire la sémiologie des figures et le contenu des discours produits par la Commission des communautés européennes, puis par la Commission européenne. Plus particulièrement, c'est la forme que prend le réseau transeuropéen de transport et sa représentation qui nous intéressent. Ce chapitre démontrera que les approches successives ne sont pas des révolutions, mais des processus lents et différenciés qui s'hybrident et révèlent les rapports de force politiques entre institutions. Nous visons dans ces chapitres les rapports entre les Commissions et les États membres.

Le second chapitre se propose d'explorer deux éthos parallèles et contemporains dans le cadre du RTE-T : celui concernant les projets prioritaires et celui propre aux corridors de transports. Nous nous attarderons particulièrement sur la littérature administrative, en nous demandant comment l'UE différencie des espaces de par ces deux éthos. Le but sera de montrer qu'une partie des fonctionnaires de l'UE va poser les bases pour permettre un effet d'engrenage (Stephenson, 2010) en ce qui concerne le schéma de planification du réseau et sa gouvernance. Ainsi ces fonctionnaires proposent une vision politique particulière qui révèle un imaginaire social institutionnel singulier (Debarbieux, 2015) en voie d'imposition. Nous nous demanderons en particulier comment le travail administratif de la Commission permet de comprendre les priorités secondaires de la politique des transports européenne.

Enfin, le troisième et dernier chapitre de cette partie se concentre sur la période 2004-2011. Cette période marque l'apogée et le déclin de la logique des projets prioritaires. Pendant 4 ans, le RTE-T va être marqué par la place des trente projets prioritaires qui vont faire l'objet de rapports et de financement importants de la part des États membres et de la Commission. Pourtant, malgré un

engagement affiché, les grands projets prioritaires vont prendre un retard conséquent et la difficulté de comprendre clairement ce qu'est la politique européenne des transports dans un contexte de crise économique va pousser l'UE à réviser sa doctrine.

Chapitre 1. Comment délimiter le RTE-T ?

Ce premier chapitre a pour but de délimiter le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Cette politique de l'Union européenne concerne donc la création d'un réseau d'infrastructures unifié par les mêmes normes. Mais que recouvre le terme infrastructures ? Du ferroviaire bien sûr et du routier, mais l'observation de l'ensemble des actes législatifs des RTE-T montre l'ampleur des infrastructures couvertes (Tableau 1). Ce ne sont pas seulement des rails et des caténaires qui sont concernés, mais aussi des carburants, des véhicules, les espaces numériques, et des espaces de protection de l'environnement. Tous ces espaces ne fonctionnent pas aux mêmes échelles et ne sont pas réfléchis sous les mêmes régimes de temps, sans même parler des conflits qui peuvent émerger de la superposition de ces différents espaces. Déterminer les limites spatiales et temporelles semble opportun tant cette politique tend à donner des difficultés de lecture pour qui souhaite s'y intéresser. Son champ d'action dans les transports peut créer de nombreuses confusions tant il est vaste. Ce chapitre ne se veut pas une circonscription exhaustive de cette politique, mais une interprétation dans l'espace et le temps de différents éléments qui mettent les chercheurs en difficulté dans l'interprétation du RTE-T. En mettant en avant son caractère mutant, ses effets à de multiples échelles et le large spectre d'infrastructures qu'elle couvre, nous discuterons les infrastructures européennes du RTE-T à partir d'une approche ethnographique, puis nous discuterons sa métagéographie. Ce premier chapitre est une première entrée en matière pour réfléchir à l'espace couvert par le RTE-T à partir de photos et de l'inscription spatiale des RTE-T en Europe par ses cartes. La première partie tiendrait plus de l'ethnographie des infrastructures et la seconde de la géographie des représentations. Le mélange des genres, nous le verrons, est lié aux changements d'échelles constants que nous force à faire le RTE-T, en passant de l'infrastructure locale au corridor international, de la difficulté transfrontalière locale aux questions géopolitiques globales, du territoire à la carte. Le but est de montrer par deux expériences de terrain pourquoi il existe une véritable difficulté d'ancrage pour les géographes.

Tableau 1. Le règlement 2024/1076 et les actes législatifs associés.

Acte législatif	Titre	Thèmes
Règlement (UE) 2023/1804	Règlement du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, et abrogeant la directive 2014/94/UE	Carburants alternatifs
Règlement (UE) 2023/2405	Règlement du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation)	Carburants alternatifs
Règlement (UE) 2021/1153	Règlement du 7 juillet 2021 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) et abrogeant les règlements (UE) no 1316/2013 et (UE) no 283/2014	Financement des réseaux transeuropéens
Directive (UE) 2021/1187	Directive du 7 juillet 2021 concernant des mesures de rationalisation pour progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)	Simplification et accélération des procédures pour projets RTE-T
Règlement délégué (UE) 2020/203	Règlement délégué du 28 novembre 2019 concernant la classification des véhicules, obligations des utilisateurs du télépéage européen, exigences d'interopérabilité	Interopérabilité des infrastructures
Règlement d'exécution (UE) 2020/204	Règlement d'exécution du 28 novembre 2019 relatif aux obligations des prestataires du télépéage européen et abrogeant la décision 2009/750/CE	Télépéage européen – mise en œuvre technique
Règlement (UE) 2019/452	Règlement du 19 mars 2019 établissant un cadre pour le filtrage des investissements directs étrangers dans l'Union	Sécurité économique – contrôle des IDE
Directive (UE) 2019/520	Directive du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et l'échange transfrontière	Interopérabilité des infrastructures

	d'informations (refonte)	
Directive (UE) 2019/883	Directive du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires	Environnement portuaire
Règlement (UE) 2019/1239	Règlement du 20 juin 2019 établissant un guichet unique maritime européen et abrogeant la directive 2010/65/UE	Numérisation et simplification du transport maritime
Directive (UE) 2016/797	Directive du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire dans l'UE (refonte)	Interopérabilité des infrastructures
Directive 2012/34/UE	Directive du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte)	Marché ferroviaire unique
Directive 2011/92/UE	Directive du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement (codifié)	Évaluation environnementale
Directive 2010/40/UE	Directive du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI)	Systèmes intelligents
Règlement (UE) n ° 913/2010	Règlement du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif	Corridors de fret ferroviaire
Directive 2009/147/CE	Directive du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages (codifiée)	Protection de la biodiversité
Directive 2008/96/CE	Directive du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières	Sécurité routière
Directive 2004/54/CE	Directive du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales pour les tunnels du RTE routiers	Sécurité routière
Directive 2002/49/CE	Directive du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans	Bruit environnemental

	l'environnement	
Directive 2001/42/CE	Directive du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement	Évaluation environnementale
Directive 2000/60/CE	Directive du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau	Politique de l'eau (directive-cadre)
Directive 1999/62/CE	Directive du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures	Véhicules routiers
Directive 96/53/CE	Directive du 25 juillet 1996 fixant les dimensions et poids maximaux autorisés pour certains véhicules routiers	Véhicules routiers
Directive 92/43/CEE	Directive du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvage	Protection de la biodiversité

Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2025 sur la base du règlement 2024/2076

I- Le patchwork des infrastructures financées par le CEF

Passons par une expérience banale. Pour qui n'a jamais entendu parler du RTE-T, pour qui n'a jamais cherché à savoir ce qu'est le RTE-T. Pour vivre cette expérience du RTE-T, nous passerons par plusieurs images qui nous permettront d'aborder le contenu de cette politique pour comprendre la complexité à la délimiter. Ces images sont en lien avec notre propre expérience. Plusieurs fois au cours de voyages ou de déplacements nous avons pu voir des marqueurs physiques des RTE-T sans que nous les ayons cherchés. Ces marqueurs révèlent la difficulté à comprendre la dimension matérielle et l'inscription spatiale de cette politique dans un territoire.

C'est une forme de hasard qui nous a amenés devant ces panneaux, un ensemble de voyage divers qui n'étaient pas liés à la thèse. Pourtant la rencontre fortuite avec ces panneaux nous est revenue en mémoire au fil de nos lectures. Décrire et proposer une analyse de ces marqueurs qui existent tous sous la forme de panneaux, c'est discuter la matérialisation la plus évidente des RTE-T, tels qu'ils sont annoncés dans une ville ou dans une rue. Les panneaux sont des éléments de mobilier classique routier et urbain, mais aussi des marqueurs territoriaux qui marquent la présence de l'Union européenne sur un territoire et quelque part c'est une affirmation symbolique du pouvoir et du contrôle (Xavier

Bernier, 2025). Ainsi, le panneau devient une façon d'affirmer la présence des instances supranationales européenne. Ces panneaux présentent chacun un projet de transport réalisé ou à venir près du site du projet. Ce qui fait lien entre ces projets, c'est un petit drapeau européen indiquant leur financement au titre du programme appelé le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe ou en anglais le *Connecting Europe Facility*, qui est la dimension financière de la politique RTE-T.

Encadré 3 À propos de ces photos

Le point commun des photos de cette thèse est qu'elles n'ont pas été prises par nous, mais par un autre. Parfois, les clichés ont été réalisés par des amis à notre demande (photo 1 et photo 4), d'autres sont des clichés Google pris par des inconnus qui ont posté leur photo sur Google Maps. Dans le cas des photos 1 et 4, les contextes sont radicalement différents. La photo 1 a été prise parce que la personne passe régulièrement à Thionville dans le cadre d'une mobilité pendulaire transfrontalière. La seconde a été prise en Espagne lors d'un voyage de loisir en 2025, pendant un transit dans la gare d'Irún à la frontière franco-espagnole. La photo ne reflète pas notre propre expérience puisque la gare où était affiché le panneau a été détruite pour rénovation. Ainsi, ce que nous avions vu en 2023 avait complètement disparu. Pour faire comprendre la spécificité de cette image nous allons utiliser Google Street Views, dont nous aurions réalisé des captures d'écran si les images Google avaient été libres de droits. Cette option n'étant pas disponible, nous décrirons ce que nous voyons sur la photo 4, à partir de l'outil « remonter le temps » de *Google Street Views*. Cette méthode nous permettra de décrire le problème de suivi des projets dans le temps.

Parallèlement, nous voyons que l'usager final pour lequel le RTE-T est fait côté voyageur varie amplement et est dépendant de parcours personnels et de contexte territoriaux différenciés.

En dehors de ce lien, rien ne semble relier ces projets croisés au cours de pérégrinations diverses : mise à niveau d'un système de signalisation ferroviaire européen près de la frontière franco-allemande (photo 1), modernisation d'un système de signalisation et de gestion des flux à la frontière franco-espagnols (photo 4), rénovation de la gare de Lyon-part-Dieu (photo 2) et stations de recharge pour les véhicules électriques en Corrèze (photo 3). Nous pouvons voir des choses communes pour certains projets comme la dimension ferroviaire ou la dimension transfrontalière, les infrastructures douces de type signalisation, pourtant il ne se dégage pas à priori un schéma évident et immédiat de ces travaux d'infrastructure. Les photos de ces différents marqueurs de l'aménagement lié au RTE-T vont nous

permettre de faire émerger quelques éléments problématiques quant à la délimitation du RTE-T. La description de ces projets de part son inscription spatiale, la plus physiquement accessible à l'œil humain fait rentrer dans le RTE-T par la matérialité.

3. L'inversion de la défaillance de l'infrastructure : le temps du projet

Ces panneaux sont en eux même significatifs. Si l'on suit l'anthropologue Susan Leigh Star (2018) l'infrastructure :

> *« […] normalement invisible quand elle fonctionne, devient visible en cas de défaillance : le serveur tombe en panne, le pont est emporté par les eaux, l'électricité est coupée ».* Susan Leigh Star, 2018.

C'est cet état de fait que les panneaux viennent en quelque sorte inverser. Il y a avec ces panneaux une tentative d'inverser la logique, montrer l'amélioration invisible d'un signal (photo 1), expliquer la raison de travaux ou d'une coupure de circulation (photo 2 et photo 4). Le désagrément lié à des travaux, tel que la perte de temps immédiate pour le passager ou le manque de confort sur la photo 2, est justifié par l'amélioration future du projet en construction (Passalacqua, 2024 p.259). Cette logique est portée par les acteurs du projet qui se posent comme les ingénieurs du changement du quotidien de la vie des gens par le descriptif de leur panneau. « Nous travaillons pour vous, veuillez-nous excuser pour la gêne occasionnée » est le message qu'arbore les panneaux espagnols en gare d'Irún qui se lit à côté du nom des porteurs du projet (photo 4). Dans la même logique, l'écriteau de la gare de Lyon Part-dieu annonce « la gare Part-Dieu se transforme grâce au concours de […] la préfecture […] la région […] la SNCF ». Ce genre de mention des acteurs met en valeur leur capacité supposée à transformer les infrastructures dans l'intérêt des usagers au-delà des désagréments au jour le jour des travaux. Alors, pour le voyageur qui passe dans cette gare, chaque panneau est un signe de projection vers le futur et ce futur se joue à de multiples échelles dans les descriptions des projets sur les panneaux. Cette tension autour d'une infrastructure perturbée par sa rénovation est visible en ce qui concerne le contexte du post lié à la photo 1. Le commentaire est associé à une série de cinq clichés pris par l'auteur en avril 2025. L'avis Google associé est une diatribe contre la dégradation liée aux travaux faits dans la Gare de Lyon Part-Dieu. Le début du message est intitulé « L'escalier de la honte » :

> « *Seule gare d'Europe où il faut porter sa valise pour descendre des quais.*

> *L'aménagement initial avait des rampes, des escaliers roulants en descente de part et d'autre, tous supprimés pour des escaliers centraux absurdes et dangereux. Tout a été sacrifié, comme les salles familles et les salles voyageuses pour plus de commerces. Des travaux titanesques aux frais du contribuable et des voyageurs pour leur voler l'espace et la praticabilité ! Au profit de magasins inutiles. La région soutient financièrement ces travaux absurdes, 6 ans et ça continue. Plus de rampe supprimée maintenant sur la voix 2. Les voyageurs pris en otages assis par terre…* »
> Commentaire de Mily L. écrit en avril 2025, consulté 5 octobre 2025.

La note de 1 étoile sur 5 traduit ce que les textes décrivent : l'aménagement de la gare est, dans ce cas individuel, rejeté, vu comme socialement négatif. Pour ce qui nous intéresse, la photo est l'illustration des deux dernières phrases. L'idée que nous devons retenir ici c'est le rejet de l'aménagement que soutient le MIE. Nous comprenons alors mieux l'idée que l'infrastructure ne se voit quand elle ne fonctionne plus. La temporalité du commentaire indiquant des travaux démarrés il y a six ans.

En gare de Thionville, l'écriteau sur le *European Transport Control System* (ETCS) semble avoir une dimension européenne évidente au regard de sa description (Photo 1.). Sur le panneau tout est Europe, le nom du système comporte le mot européen, il est décrit comme paneuropéen et « permet de s'affranchir de la multiplicité des systèmes nationaux », de « faciliter » le passage transfrontalier des trains Euroduplex, du Luxembourg à l'Allemagne en passant par la Suisse. L'ensemble de ces éléments inscrivent l'ECTS dans un contexte à la fois paneuropéen et transfrontalier. La description du projet met en exergue la situation frontalière de Thionville avec le Luxembourg. Elle semble alors une réponse aux difficultés de mouvements pendulaires des populations qui travaillent au Luxembourg ou en Allemagne[18] [19].

La suite de la description fait état d'un contexte transeuropéen spécifique à un axe international qui irait du Luxembourg et de la Belgique jusqu'en Suisse.

Le panneau ajoute une dimension régionale en liant la ligne à la traversée des différents pays et à la traversée de nœuds ferroviaires qui sont des pôles urbains « Metz, Strasbourg et Mulhouse ».

Les photos sur le panneau ajoutent à la dimension multiscalaire, la matérialité de l'installation. Les photographies racontent dans une première case l'installation d'une balise puis la balise elle-même

[18] Système de signalisation ERTMS pour les TER Thionville-Luxembourg : On vous explique tout - La Semaine. (2025, octobre 9). *https://lasemaine.cosavostra.com/*. https://lasemaine.cosavostra.com/non-classe/systeme-signalisation-ertms-ter-thionville-luxembourg-david-valence-on-vous-explique-tout/

[19] Fichter, M. (2019, 13 novembre). *Système de sécurité ERTMS sur la ligne Metz-Luxembourg : « la SNCF n'est pas du tout prête », dénonce la CGT*. France Bleu Lorraine Nord. Consulté le 28 août 2025, sur https://www.francebleu.fr/infos/transports/systeme-de-securite-ertms-sur-la-ligne-metz-luxembourg-la-sncf-n-est-pas-du-tout-prete-denonce-la-1573629487

telle qu'elle est installée sur les voies. Les photos lient la dimension matérielle en montrant la balise qui permet d'envoyer le signal au matériel roulant et la dimension plus humaine de son installation. D'un point de vue de communication il y a certainement la volonté de montrer les agents de la SNCF au travail et de l'autre, la matérialité d'une dimension du transport perçue comme immatérielle, le signal. Le texte remet en contexte l'ECTS dans un cadre transeuropéen et articule cet aménagement local avec des aménagements similaires futurs en Allemagne et au-delà de l'UE avec la Suisse. Nous avons donc un ensemble de thèmes et d'échelles spatiales et temporelles qui s'articule dans un seul panneau et une dichotomie entre la mise en scène de l'aménagement, l'aménagement lui-même et l'aménagement global d'un système de signalisation européen, dont l'ETCS est une des composantes. La complexité ici pour les porteurs de projets est de rendre tangible et matériel l'invisible d'un signal : la balise présente sur les rails, transmise au système embarqué du matériel roulant – ici les TGV Euroduplex exploités par la SNCF et en capacité de supporté la technologie ETCS – puis au chef de cabine via un écran. Un sens européen est donné à l'invisible du signal et son inscription physique est soulignée, tout comme le travail nécessaire pour installer cette technologie. De multiples échelles se lient au sein de ce simple panneau d'affichage, de la balise de quelques dizaines de centimètres à la répétition de son installation à l'échelle continentale dans un futur annoncé comme proche.

Photo 1. Panneau d'une mise à niveau ETCS en gare de Thionville : signalisation et Europe

À propos de cette photo : Cette photo représente une plaque pour signifier au public la mise à niveau de la ligne Thionville-frontière luxembourgeoise. Le panneau est quelque peu usé et dans l'enceinte de la gare derrière des grilles qui séparent la place de Thionville de l'accès aux voies. Nous avions repéré ce panneau durant une correspondance entre Paris et Trêves en 2024. N'ayant pas le temps de photographier le panneau à ce moment-là nous demandons à des amis de nous en envoyer un cliché. Quelques éléments essentiels peuvent être extraits. La présence locale d'une communication sur un aménagement à travers un panneau permet de médier le rapport à l'aménagement par des photos d'éléments physiques de l'ECTS. Le panneau a par ailleurs été déplacé. Le panneau est au départ sur la place de la gare avant d'être déplacé dans l'enceinte, le faisant passer d'un élément central de l'actualité de la SNCF à un élément secondaire, mise en périphérie de ce qui est visible sur le parvis de la gare.



Cliché réalisé par Manon C., 2025

Cette multiplication des échelles spatiale intervient dans le cadre d'un aménagement de la SNCF, mais aussi de la politique RTE-T. Les institutions européennes ne sont pas les acteurs directs de l'aménagement, mais la dimension européenne de l'ETCS est une composante importante de sa description par la pancarte de la SNCF. Il y a donc une dimension européenne assez évidente dans le cas de ce panneau où tous les acteurs sont mis au même endroit et sont sensiblement de la même taille. Ils sont ainsi mis au même niveau, qu'ils soient organisateurs, financeurs, maîtres d'œuvre ou fournisseurs de la technologie ETCS. Cet équilibre n'est pas une évidence sur tous les panneaux.

Encadré 4. Pluriel ou singulier : le RTE-T

Pour définir le RTE-T, un ensemble de clarifications s'impose. Pour commencer, doit-on dire « le » ou « les » RTE-T ? La question peut paraître anodine, mais la désignation au singulier ou au pluriel vient d'une confusion liée aux premiers textes sur les réseaux transeuropéens. La parution en 1990, d'un acte juridique de la Commission (COM (90) 585) qui peut être vu comme la première formalisation des Réseaux transeuropéens (Libourel, 2015), puis l'adoption du traité de Maastricht (1992), est probablement à l'origine de cette confusion. En effet, l'expression *Transeuropean networks*, au pluriel donc, y est utilisée. Parce que les Réseaux trans européens (RTE) sont dans ce cadre de différentes natures. Dans la COM (90) 585, le RTE recouvre quatre domaines : l'énergie, les télécommunications, l'éducation et les transports. En ce qui concerne le RTE dans sa composante transport il convient donc de parler du Réseau transeuropéen de Transport comme d'une composante des RTE. De plus, la pratique dans les textes européens est de désigner le RTE-T par le singulier (par exemple dans le dernier acte législatif en date désigné par le numéro 2024/1679).

En gare de Lyon Part-Dieu, la rénovation met en avant ses trois acteurs centraux : État, région SNCF. Les trois acteurs s'inscrivent dans les mobilités quotidiennes et le l'idée du confort pour les usagers de la gare. La référence explicite aux mobilités quotidiennes et les besoins des voyageurs inscrivent donc le quotidien futur des voyageurs. Encore une fois, la temporalité inscrit une forme projection dans le futur pour pallier le désagrément du quotidien. Ce qui rentre précisément en résonnance avec l'endroit où nous avons trouvé la photographie. L'autrice l'avait associée à un avis Google aujourd'hui disparu se plaignant des changements induits par les travaux. La relation entre projections dans un futur désirable vs rejet de l'infrastructure du fait des désagréments quotidiens est une thématique qui se

retrouve à l'échelle du microaménagement de la gare. Le commentaire qui accompagnait la photo proposait même une critique plus vaste de la gare comme espace de consommation qui se faisait au détriment de l'aspect du confort des passagers en gare, comme le laisse entendre l'image montrant des gens assis au sol. Cela soulève une question quant à la désirabilité des projets cofinancés dans le cadre du RTE-T. Cette désirabilité, nous le verrons, est une problématique qui se pose à toutes les échelles.

Photo 2. Le MIE gare de Lyon Part-Dieu : l'Europe, un acteur parmi d'autres [20]



À propos de cette image : *Nous avons vu pour la première fois cette plaque en 2021, lors d'un séjour à Lyon. 4 ans après, retrouver cette plaque n'était pas simple et c'est par hasard que nous repérons la plaque sur un cliché Google image. Dédiée aux financeurs du projet, la plaque met en avant trois acteurs en grand et au centre, dans des ronds de couleurs. Un petit texte décrit leur rôle. Ces acteurs sont l'État, la région et la SNCF. En petit sous le panneau nous retrouvons quatre autres acteurs : le cabinet de conseil et d'ingénierie SYSTRA, l'Union européenne, la ville de Lyon et la métropole lyonnaise. Ici, l'aspect européen du projet est relégué à une dimension moindre, contrairement à la photo 1. Il semble complexe de comprendre l'intérêt d'avoir un financement européen dans le cadre des transports pour l'étoile ferroviaire de Lyon. À quelle hauteur chaque acteur participe-t-il ? Y a-t-il une dimension européenne au projet ou est-ce une simple participation à un projet de transport ? Quels ouvrages le programme européen du MIE a-t-il permis de réaliser ?*

La contribution du financement MIE permet de réaliser des infrastructures ferroviaires sous toutes ses

[20] Cliché Google Maps (réalisé par Mily L (pseudonyme), uploadé en avril 2025).

formes, de la gare aux ETCS jusqu'aux projets d'infrastructures lourdes de mise à l'écartement international des voies ferroviaires espagnoles au Pays basque sur les tronçons franco-espagnols. À première vue, le RTE-T est donc une politique plutôt orientée vers le ferroviaire. Pourtant, la photo 3 montre que le MIE dépasse le simple mode ferroviaire. Sur cette photo, nous pouvons voir des stations de recharge de véhicules électriques en Corrèze. Ce qui laisse supposer un travail sur l'infrastructure routière, mais aussi sur les carburants alternatifs.

À partir de ces photos, nous pouvons supposer une politique qui traite d'infrastructures de transport, mais qui, loin de s'arrêter à l'infrastructure lourde le RTE-T traite de tous les aspects de l'infrastructure du plus classique au moins soupçonné.

Encadré 5. Quelle est la nature du RTE-T ?

L'inclusion dans un ensemble plus vaste et le titre de *Towards Trans-European Networks for a Community Action Programme* (COM (90) 585), pose la question de la nature du RTE-T. Entre 1990 (COM (90) 585) et 2024 (2024/1679), le RTE-T passe d'un programme dans sa désignation par les institutions européennes à une politique. Sur la page Wikipédia[21] en français, le RTE-T est un programme. Dans le glossaire de Géoconfluences, il est aussi désigné comme un programme[22]. Cependant, sur les pages Web de la Commission le RTE-T est désigné comme une *policy*[23] (politique publique). Le terme « programme » dans le cadre des politiques européennes désigne des instruments qui permettent de financer un ensemble de projets dans un domaine prioritaire pour les politiques européennes. Le cadre financier pluriannuel (CFP) renouvelé tous les sept ans cadre l'ensemble des programmes. En 2025, le programme qui concerne les RTE est le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE). Ce qui sème la confusion, c'est que les précédents fonds alloués aux projets du RTE-T étaient appelés le *TEN-T programme* sur les documents de l'agence exécutive alors en charge du financement des réseaux transeuropéen. Ce programme multi annuel veillait

[21] Réseau transeuropéen de transport. (2025). In *Wikipédia*. https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=R%C3%A9seau_transeurop%C3%A9en_de_transport&oldid=229089718

[22] Collectif. (2021). *Réseaux transeuropéens de Transport (RTE-T)* [Terme]. École normale supérieure de Lyon. (ISSN : 2492-7775). Géoconfluences. Consulté le 17 mars 2026 https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/reseaux-transeuropeens-de-transport-rte-t

[23] Commission européenne. (2024). *Trans-European Transport Network (TEN-T) Mobility and Transport*. (s. d.). Consulté 17 mars 2026, à l'adresse https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

principalement au financement de projet prioritaire de l'Union de 2007 à 2013. Doté d'une enveloppe de 8 milliards d'euros, ce programme indicatif multi annuel ne fait pas du RTE-T un programme.

Photo 3 et 3 bis. Bornes de recharge pour véhicule électrique à Saint-Pantaléon-de-Larche (Corrèze, France)[24] [25]





À propos de cette image : *en 2024, en déplacement vers le sud de la France, nous faisons halte sur l'A89 à la station-service de l'Aire du Pays de Brive. Nous annonçons avec un peu d'excitation à nos compagnons de voyage « Regarde ! C'est mon sujet de thèse !». L'un d'entre eux nous répond :« Ah ! Tu travailles sur les voitures toi ? C'est pas les trains en Europe ? » Le petit drapeau européen apposé sur chaque borne de recharge ne révèle que si l'on s'approche une petite légende en anglais « Co-financed by the Connecting Europ facility of the European Union. ». Ces autels qui permettent la recharge de véhicule électrique diffèrent absolument des deux photos précédentes en tant que projet. Comprendre ce qui relève d'une dimension Européenne dans le service de recharge électrique semble absolument muet pour qui passe devant cet aménagement, excepté le drapeau des bornes.*

[24] Van der Valk, T. (s. d.). (2024). *Aire du Pays de Brive (Corrèze), photographie publiée dans un avis Google Maps* [Photographie]. Google Maps. https://www.google.com/maps/place/AIRE+DU+PAYS+DE+BRIVE

Photos de Tim van der Valk prise en août 2024, il laisse 5 étoiles sur Google Maps à la station de recharge Ionity.

[25] Rohann. (2025). *Borne de recharge IONITY sur l'aire du Pays de Brive (Corrèze), photographie publiée dans un avis Google Maps* [Photographie]. Google Maps. https://www.google.com/maps/place/Borne+de+recharge+IONITY/

4. Synchronie et Diachronie

La problématique qui survient avec la photo 4 est celle de la diachronie des RTE-T. Sur ce cliché, nous avons comme sur la photo 1 un panneau d'information sur la mise en place d'un système de gestion des signaux de sécurité et de régulation des flux. C'est le seul panneau qui reste sur le chantier de la gare sur une série de trois. En effet, entre 2012 et 2021 quatre panneaux seront mis en visibilité à l'extérieur de l'enceinte de la gare. De ces quatre panneaux, nous n'en avons observé qu'un sur place. L'amie qui a pris cette photo m'annonce que la gare est par ailleurs en cours de rénovation. Seul un panneau subsiste donc.

Les premiers panneaux apparaissent en 2012 et annoncent une mise aux normes de la ligne ferroviaire conventionnelle Irún-San Sebastian. En 2012, le panneau semble neuf (si nous remontons le temps grâce à *Google Street View*). Bien que le panneau soit légèrement caché par un car, le petit encart où est fait mention des partenaires ne laisse pas paraître l'UE comme partenaire. Seul INECO TIFSA, l'ADIF et Telice sont mentionnés. Si nous avançons dans le temps avec Google Street View, nous arrivons directement à l'année 2015 et le même panneau a subi quelques modifications. Nous retrouvons une inscription « Ce projet est financé par les aides RTE-T (Réseau transeuropéen de Transport) »[26]. Cette évolution est explicable par la distribution d'aides pendant le cours du projet (entre 2012 et 2015). En cherchant parmi les projets que cofinance le MIE et le Programme RTE-T, nous finissons par voir un projet dont les dates pourraient expliquer ce changement d'acteurs. Le projet a pour nom *Atlantic Corridor : section bergara-san sebastian-bayonne. Studies and works and services for follow-up works. Phase 1*. Il est accompagné d'une cote dans laquelle on retrouve l'année où le projet a reçu un financement, le pays où l'action est située – si c'est une action transfrontalière le sigle EU est apposé – , une indication en lettres dont le sens nous échappe, un numéro de série et une lettre qui signifie ici « mixte » : *2014 -EU-TM-0600-M*. Le M peut être remplacé par un S pour étude (*studie*) ou un W pour des travaux (*work*). En revanche, les acronymes du milieu de sigle ne nous semblent pas compréhensibles. Malgré de longues recherches d'une codification quelconque sur le site de l'INEA ou de la Commission, aucune n'a été trouvée.

Ce projet est un projet qui comporte un ensemble de travaux et études sur la section transfrontalière du corridor atlantique, mentionne aussi des travaux sur la gare d'Hendaye-Irún et d'Atotxa-San Sebastian. C'est le projet le plus approchant, mais rien ne dit que ce soit précisément ce projet qui recouvre ces travaux spécifiques, les listes n'étant pas exhaustives. Ce panneau subit donc une modification parce qu'il reçoit une aide du MIE qui est ici noté comme une aide au nom du RTE-T.

[26] Traduit de l'anglais par l'auteur : *Este Proyecto esta financiado por las ayudas RTE-T (Redes Transeuropeas de trasporte)*

En connaissant l'importance ancienne qu'accordent les autorités espagnoles aux sections transfrontalières du RTE-T (Libourel, 2015), nous pouvons penser que le nom « aides RTE-T » répond à un impératif de communication : les RTE-T sont alors mieux identifiés par le public que le MIE.

Le dernier panneau de la série est apparu en 2015. Sont alors notés sur le bas de ce panneau les noms des porteurs du projet. L'Adif est le premier des acteurs mentionnés, le bureau d'étude Eliop Seinala avec la même notification *Ayudas RTE-T*.

En 2017 et 2018, la mention des aides RTE-T disparaît au profit du financement par le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe. Le panneau n'est pas remplacé, une étiquette neuve est posée par-dessus l'ancienne mention sur les deux panneaux, dont les couleurs rouge et jaune sont largement défraichies.

En 2018, un nouveau panneau apparaît. Cette fois, il s'agit de mettre à l'écartement standard des voies (1435 mm) les voies espagnoles (1668mm) sur la section Astigarraga-Irún et en gare d'Irún. La mention de l'ADIF et du financement par le MIE est encore une fois présente.

En 2021, un dernier panneau apparaît. Un peu à l'écart de la gare, il concerne cette fois-ci la résilience and recovery facility plan. Ce plan, adopté à la suite de l'épidémie de coronavirus, est le témoin d'un changement ponctuel dans la façon de financer les projets de transport.

Photo 4. Panneau à la frontière franco-espagnole en gare d'Irún : mise à niveau du système de gestion du trafic[27]



À propos de cette image : *ce panneau a été vu en gare d'Irún lors d'une correspondance entre un car et un train. Le cliché représente un panneau sur le parking extérieur des bus de la gare d'Irún. Il est*

[27] Cliché réalisé par Nadia M., 2025

le dernier représentant d'une série de trois panneaux qui affichaient d'autres projets européens réalisés entre Irún et d'autres localités espagnoles ou françaises. Ce n'est qu'en face du panneau défraîchi par le soleil du Pays basque que le détail apparaît, invisible depuis l'autre bord de la rue. Ce n'est qu'en approchant que l'on peut distinguer cette inscription « Proyecto cofinanciado por el Mecanismo Connectar Europa » un drapeau européen presque transparent apposé à côté de l'inscription. Plus effacé encore, un slogan du ministère des Transports espagnols « Una manera de hacer Europa ».

Voilà ce que le voyageur de France ou d'ailleurs peut entrevoir de la politique des RTE-T : un ensemble de panneaux qui annoncent le futur d'infrastructures pour la plupart déjà existantes. Ainsi, les marqueurs spatiaux du RTE-T semblent décevants aux yeux de certains chercheurs. Après l'interruption d'un chantier à la frontière Sloveno-Hongroise, Kevin Sutton (2011) se rend à la gare d'Hodos, petite ville présente sur l'axe transfrontalier européen Lyon-Tries-Budapest-Tchop en 2009. Le chercheur alors doctorant en géographie indique y trouver des panneaux sporadiques et écriteaux poussiéreux dans la gare. Cet état de fait l'amène à dire :

> *« Les rêves de grandeur et de corridor européen ne sont plus vraiment perceptibles localement. Le bâtiment de la gare d'Hodos en est une illustration. Le panneau d'information sur le chantier du début des années 2000 est tombé dans la poussière de pièces abandonnées. Lorsque l'on évoque le projet avec le personnel ferroviaire, une fois l'étonnement passé, un geste désabusé donne à voir le paysage ferroviaire, doublé d'un commentaire en anglais "un corridor international, Hodos? Ça ?" Le corridor [6] n'est en effet présent que dans le discours politique et dans les discours de planification ».* Sutton, 2011 p.294

La proposition est élégante, d'une part le rêve européen, projet qui tient du fantasme - d'aucuns diraient d'un mythe politique (Offner, 1993) - et d'autre part le panneau tombé dans la poussière et un geste désabusé d'un personnel de la gare ferroviaire. Cependant, 15 ans après Kevin Sutton, pourquoi le RTE-T est-il toujours sur pieds ? Pourquoi des projets en gestation depuis des années sont encore financés ? Ce qui amène les chercheurs à comparer ces discours politiques et discours de planification à la réalité du terrain (Beyer, 2014 ; Libourel 2015 ; Sutton 2011 ; Guillemot, 2022).

Pourtant, c'est une approche différente que nous avons dû envisager. L'ambition de cette thèse était de réfléchir aux RTE-T de façon globale, en partant des financements du CEF pour reconstruire la territorialité du RTE-T. Comme nous le verrons, cette ambition n'est pas tout à fait remplie pour des

raisons que le lecteur comprendra dans cette introduction. L'une des raisons est que le RTE-T ne se réduit pas à une dimension financière. En effet, les institutions européennes ont produit un discours au sens large à propos du RTE-T au travers d'un grand nombre de documents. Études, brochures, rapport sur les bénéficiaires, rapport d'activités, actes législatifs, sont une liste non exhaustive des types de documents que produisent les institutions européennes. L'étude de ces documents a quelque chose de rébarbatif et d'ennuyeux, surtout que la compréhension des projets passe par la compréhension des normes imposées par l'UE que respectent les porteurs de projets pour recevoir les financements CEF. Suzanne Leigh Star (2018) appelait en 1999 à l'étude des choses ennuyeuses, en parlant des infrastructures elle remarque :

> *« Il faut bien reconnaître que plusieurs aspects de l'infrastructure sont singulièrement peu séduisants. Ils apparaissent sous la forme de listes de nombres, de spécifications techniques, ou encore comme des mécanismes cachés qui sous-tendent les processus plus familiers aux chercheurs en sciences sociales. Il faut creuser un peu pour déterrer les drames inhérents à la conception de systèmes, pour restaurer de la narration là où il ne semble y avoir que des listes mortes ».* Star, 2018.

À moins de chercher de façon active toutes les bornes de recharges (ce que fait par exemple Anne Guillemot (2022) dans le cadre de sa thèse) ou de traquer un ensemble de panneaux dans les gares de l'Union européenne et dans les pays appartenant à la politique de voisinage, les financements européens ne laissent effectivement après la coupe d'un ruban rouge par quelques officiels politiques et fonctionnaires européens, que de longues listes mortes ou quelques figures et parfois, au plus grand bonheur du géographe, des cartes ponctuent les colonnes et les lignes.

Le RTE-T, contrairement à ce que son nom laisse penser, ne fait pas sens en tant que réseau par rapport à l'expérience que pourrait avoir une la personne qui le parcourt (Libourel 2015 ; Guillemot 2022 ; Sutton 2011). De fait, se demander ce qu'est le RTE-T semble être une question légitime. Comment définir une politique mutante dans laquelle l'écart entre l'image de la politique et sa réalisation sur le terrain semble immense ? Du coup, comment définir une politique qui a vu se succéder plus d'une dizaine de règlements et de directives et qui par ailleurs relie par exemple la politique de fret ferroviaire, la politique de carburant alternatif, l'ERTMS et la protection de l'environnement (Tableau 1) ? Toutes ces politiques sont liées au RTE-T parce que le RTE-T est une politique qui porte sur les infrastructures de façon globale. L'infrastructure est comprise dans le RTE-T dans son ensemble. Le RTE-T, c'est comment faire fonctionner des infrastructures sur le continent européen sur l'ensemble d'un trajet.

Cette politique créée et animée par la Commission européenne concerne d'abord les infrastructures de transport. Le RTE-T supporte, planifie et permet le cofinancement de pratiquement tout ce qui a trait au transport, de l'infrastructure au sens large et très occasionnellement du matériel roulant. Peu importe le mode et quel que soit le pays voire la région en Europe, le RTE-T y est lié. L'infrastructure RTE-T va du projet emblématique comme le tunnel du Lyon-Turin prévu pour traverser les Alpes ou le pont sur l'Øresund reliant la région de Skane en Suède en partant de Malmö, jusqu'à Copenhague au Danemark, au projet de stockage de gaz naturel liquéfié (GNL) ou de point de recharge de voitures électriques (Guillemot, 2022), en passant par le raccordement des ports et des aéroports à des lignes ferroviaires. Cette diversité d'infrastructure rend le RTE-T complexe à analyser, car il devient de fait transversal à plusieurs niveaux. Il traverse les époques. Le pont sur l'Øresund est terminé depuis 1994 et affiché comme l'une des success-stories du RTE-T, tandis que le tunnel alpin du Lyon-Turin est un projet souhaité par les ministres des Transports français et italiens depuis les années 1980 et est aujourd'hui toujours une infrastructure en construction et un objet de controverse. La question du raccordement de hub au ferroviaire est une question ancienne, mais juridiquement prise en charge par le RTE-T seulement depuis 2013. Rentrer par les projets montre comment cette politique met en œuvre un ensemble disparate que le chercheur peut rencontrer par une forme de sérendipité sur le terrain. De façon emblématique, entrez dans une gare ou dans une station-service en Europe et vous verrez peut-être une trace d'un financement CEF (l'outil financier principal des RTE-T) : un petit panneau avec un drapeau de l'Union et une plaque *co-financed by the CEF*. Sans les chercher, nous avons pu voir au cours de cette thèse différents panneaux de cet acabit, sans pour autant les chercher, trois en France et une Espagne. Ces entrées micros locales de l'échelle européenne dans le quotidien des usagers des transports, sont des traces maigres de ce qu'est le RTE-T, mais peut-être une de ses manifestations territoriales les plus directes.

Ces différentes générations de panneaux sont significatives à plus d'un titre. D'abord, ces panneaux en plus de montrer différentes générations de projets sur une même zone, montrent que ces projets réactivent une forme de réenchantement du cycle de projet (Passalaqua, 2024). Ensuite, une question de méthodologie se pose dans cette perspective diachronique : comment faire quand l'information manque ?

Observer le cycle complet de ces panneaux demanderait une observation participante de 2012 à 2023, soit de la pose du premier panneau à la destruction de l'ancienne gare. Le RTE-T est un projet de temps long.

II- Le RTE-T a-t-il une limite ? Relier, intégrer, s'étendre.

Aux Connecting Europe Days (Chapitre 7), nous avions démarré un travail de carte mentale avec les participants à l'évènement. Ce dispositif était avant tout pensé pour un premier contact avec les participants. L'approche reposait sur 5 questions posées dans le même ordre à chaque fois. Le but était de voir la différence entre la situation personnelle et professionnelle par rapport à un cadre géopolitique global. Le but était d'avoir les référentiels spatiaux de plusieurs personnes qui participent à la construction du RTE-T. L'enjeu était pour nous de voir comment plusieurs échelles pouvaient exister à l'esprit des enquêtés. Si le dispositif avait pu aller au bout de la démarche prévue, nous supposions voir de multiples intérêts restreints apparaître pour un cadre politique plus vaste qui changerait en fonction de la position professionnelle. Par ailleurs, nous supposions aussi voir un rattachement à l'hinterland de la plupart des pays qui se perçoivent comme périphériques.
La démarche n'ayant pas abouti du fait d'un faible nombre de répondants (n=5) nous ne pouvons vérifier nos hypothèses. Cependant, nous pensons que l'exercice est prometteur et qu'il mérite d'être mentionné dans cette thèse pour souligner la difficulté d'articulation des échelles, en particulier en ce qui concerne la délimitation du RTE-T.

1. Échantillonnage et contexte

Notre dispositif de carte mentale était interprétatif et avait pour but la délimitation des RTE-T par rapport à un cadre restreint de projet (Didelon et al, 2010 ; Morange et Schmoll, 2025). La démarche était exploratoire pour déterminer la diversité des ancrages territoriaux de projets par rapport à une délimitation des RTE-T. Le fait de délimiter un espace autour de l'échelle continentale n'est pas inédit (Didelon et al, 2010 ; Toureille 2017). La particularité ici, c'est d'évaluer des frontières par rapport à une politique.

Carte 5. Le fond de carte LAEA utilisé pour les cartes mentales[28]



Nous avions choisi une carte en projection Lambert Azimutale Équivalent (LAEA), le but était d'inclure quatre régions : l'Europe, l'Asie Mineur et le Moyen-Orient et une partie de l'Afrique du Nord. C'était aussi de laisser une importante marge d'interprétation pour les limites du RTE-T. Les changements effectués en 2024 avec la dernière révision étendaient les corridors du réseau central à l'Ukraine, à la Moldavie et aux Balkans. Dans les actes législatifs précédents, les RTE-T étaient étendus à un ensemble de régions au titre des connexions avec les pays tiers incluant notamment la Russie, la Biélorussie, l'Ukraine, la Moldavie, la Turquie, les Balkans, la Géorgie (1315/2013). Sur le programme des *Connecting Europe Days* des liens avec l'Afrique, notamment l'Afrique du Nord et l'Asie Mineurs. Par ailleurs, nous avions précédemment pris connaissance de document plus ancien qui montrait une volonté d'extension hors de l'Europe (Noam Greco Monteiro, 2024).

a. Un dispositif de recherche (trop) ambitieux

Au cours des CED 2024, nous avions 3 objectifs pour les 3 jours de l'évènement. Le premier était de réaliser une observation participante du dispositif de l'évènement, assister aux conférences et comprendre le fonctionnement de cet évènement qui était prisé par les chercheurs sur les RTE-T (Libourel 2015 ; Beyer 2014 ; Stephenson, 2010 ; Guillemot, 2022). C'était en tout cas un lieu d'observation et de réseau privilégié. Nous avions ensuite un entretien prévu sur site avec une

[28] Carte réalisée avec Graticule

fonctionnaire de la Commission européenne (Entretien Commission 3, 2024). Enfin, nous avions prévu de réaliser notre dispositif de carte mentale pendant les temps sans conférences (pauses déjeuner et café). Le fait est que le temps de travail demandé pour réaliser l'observation et comprendre le fonctionnement du lieu et les multiples interactions qui s'y jouent a été très chronophage et a amené aux réflexions menées dans les chapitres 7 à 10 sur les arènes. Nos observations ont été effectivement très riches, mais ne nous ont pas permis de travailler comme nous le souhaitions sur le dispositif de cartes mentales.

Par ailleurs, le contexte professionnel de l'évènement n'aidait pas toujours à approcher les participants qui au bout de quelques minutes quittaient notre compagnie pour se rendre à des réunions, aller parler à quelqu'un dont le contact semblait les intéresser ou à un fonctionnaire qui leur était utile, ou se rendre aux conférences suivantes. Le contexte n'était en fait pas aussi propice à nouer des contacts avec les participants que ce que nous avions espéré. Néanmoins, les informations que nous avons pu avoir grâce à ce salon ont été très utiles pour construire notre objet.

En ce qui concerne les cartes mentales, nous pensions que nous aurions au moins la possibilité de continuer à présenter ce dispositif à d'autres moments, en particulier au salon Inno Trans 2024. Cependant, ce salon s'est révélé bien différent en termes de populations présentes par rapport aux *Connecting Europe Days*. Le cadre du premier est l'innovation et s'adresse aux mondes économiques, le second a pour cadre les politiques publiques et s'adresse à un public concerné par les questions de transports en Europe.

b. Échantillons retenus

Nous souhaitions au départ nous concentrer sur les participants aux *Connecting Europe Days* 2024. L'unité de lieu agrégeait une population mue par un évènement commun, qui était la ratification prochaine, par le conseil et le parlement, de la révision du règlement européen 1315/2013 sur les RTE-T. Globalement, les personnes venues à cet évènement avaient un lien avec les RTE-T, les exposants étaient conviés parce qu'ils étaient bénéficiaires du CEF et les participants étaient des gens intéressés par cette politique publique, comme nous l'avons supposé au vu des évènements précédents (voir chapitre 7). Les 3500 participants formaient alors une catégorie en soi, composée de fonctionnaires européens, de représentants locaux (régions, municipalités), de représentants nationaux (agences et ministères), de gestionnaires d'infrastructures et représentants du monde économique, tous liés par leur intérêt pour le RTE-T. Notre but était de faire le tour des stands et d'interroger des participants présents, parce que nous supposions que ces personnes défendaient des intérêts particuliers, mais avaient une connaissance suffisamment précise du RTE-T pour être présentes comme exposant sur l'évènement. Ils étaient donc à priori un groupe privilégié pour tester nos hypothèses. L'idée que nous

avions était de toucher les porteurs de projets et les personnes qui réalisaient la politique, qu'il s'agisse des fonctionnaires ou des personnalités des cabinets de conseil. Les porteurs de projets n'étant pas nécessairement simples à identifier uniquement via LinkedIn ou les organigrammes des sites officiels, nous espérions rencontrer des parties-prenantes des projets financés par le CEF à cette occasion. Nous avions en tête de rencontrer toutes les personnes présentes sur les stands, pour avoir un échantillon cohérent et des groupes de personnes facilement subdivisables en sous-groupes, que ce soit par modes, par pays ou par corridors.

2. Confrontation du dispositif au terrain

Sur 14 personnes sollicitées pendant les *Connecting Europe Days*, 3 l'ont été sur le stand de la ligne ferroviaire du nord Botnie (*Norrbotniabanan*). Deux l'ont été dans le hall central de l'évènement et une seule a bien voulu répondre tandis que l'autre tentait d'échapper à la discussion. À 5 reprises, lors des pauses déjeuner et pauses café des participants, nous avons tenté de les faire dessiner sur les cartes mentales. Les enquêtés nous ont invoqué le manque de temps ou une réunion à venir pour s'éclipser. La seconde journée, nous avons proposé aux personnes de différents stands, en particulier sur la partie destinée au fluvial, de se prêter à l'exercice et c'est là que nous avons eu deux des refus les plus nets d'enquêtés qui ont chacun désigné l'exercice comme enfantin. Enfin, au repas de gala nous avons présenté à 2 personnes notre dispositif dont une a répondu devant nous et l'autre est partie avec la feuille et n'est jamais revenue.

Encadré 6 Norrbotniabanan

Le projet *Norrbotniabanan* est une ligne ferroviaire mixte, avec une composante haute vitesse pour la ligne passagère. Cette ligne est l'extension nord du corridor de Botnie qui est un projet de ligne ferroviaire qui doit relier le sud de la Suède au nord avec un lien par la Finlande. Le stand était présent sur l'évènement parce que c'est un projet soutenu par l'UE via le CEF pour un peu moins de 91 millions d'euros depuis 2013 (Entretiens, Central Sweden, 2024). Depuis 2021, le gouvernement suédois priorise la partie nord de la ligne de Botnie et a souhaité faire intégrer ces projets dans le corridor du réseau central ce qui a été fait dès 2021 par la Commission européenne en ce qui concerne les priorités du CEF dans l'annexe II du règlement concerné (2021/1153), dans le précédent règlement (1316/2013) l'alignement Umeå-Lulea était considéré comme un goulet d'étranglement ferroviaire parmi un ensemble de tronçons considérés comme n'appartenant pas au corridor Scandinavie-

Méditerranée. L'importance prise par ce tronçon les cinq dernières années doit donc être notée. L'importance de cette ligne pour la Suède et son inscription dans le corridor du réseau centrale donnent la légitimité aux membres du corridor pour être présent avec un stand aux *Connecting Europe Days* 2024.

Parmi les enquêtés, deux représentants de municipalité et une représentante du bureau des régions du nord de la Suède appelé *Central Sweden* ont accepté de se prêter à l'exercice. Au départ, nous avions approché seulement deux hommes présents sur le stand, deux pintes aux trois quarts vides, posées sur une table entre eux. L'exercice semble les amuser et ils commencent à dessiner. Après leur opposition franche, ils expriment des opinions relativement fermes par rapport à d'autres pays européens quand vient la question des limites : « Pour moi, le Royaume-Uni ils ne sont pas avec nous », l'autre renchérit « Ouais, eux on ne les aime pas ». Ils tracent des frontières qui excluent l'ile britannique. Puis l'un d'eux se reprend : « en fait on aime bien les Écossais ! Parce que nous avons de bons liens avec eux. Oui, oui, nous avons des collègues parmi les maires là-bas ». Au cours de la discussion, la femme présente sur le stand se rapproche. Elle semble méfiante, mais c'est certainement dû à notre badge couleur verte qui identifie les médias. Peu à peu, elle me prend à part et jette quelques regards suspicieux à ses deux collègues. Je lui explique ma démarche, mon statut de doctorant et lui propose de se prêter à l'exercice. Elle est proactive dans l'échange et nous demande de préciser nos questions qui lui semblent floues. Nous précisons que ce n'est pas une carte ou il y a une bonne ou une mauvaise réponse, mais une certaine liberté pour interpréter et circonscrire le RTE-T et surtout une retranscription de l'expérience et de l'opinion personnelle. La mention d'un protocole de recherche a un peu détendu l'enquêtée qui s'est finalement prêtée à l'exercice. Elle pointe Bruxelles comme son lieu d'habitation, mais est Suédoise. Elle fait partie des employés des régions détachés dans un bureau à Bruxelles. Nous arrivons à la question des limites et elle trace rapidement. La conversation finit par dépasser le simple cadre du dispositif envisagé. Notre enquêtée commence à expliquer plus en détail ce pour quoi elle travaille et son opinion sur les différentes extensions sur le RTE-T, mais elle n'est pas en mesure de me dire pourquoi certains choix d'inclure ou d'exclure la Turquie ou la Géorgie de la carte sont faits. En revanche, elle m'annonce que la plupart de ces décisions concernent plus la « politique ». L'échange étant fructueux, nous prenons rendez-vous pour un entretien semi-directif qui nous permettra de mieux comprendre son point de vue sur le corridor Nord de la Botnie et de remettre en perspective un ensemble d'autres interventions de la délégation suédoise aux CED 2024.

> *« Il existe différentes liaisons ferroviaires au sein du RTE-T que nous souhaitions intégrer dans les cartes de base. […] Et, bien sûr, financer le corridor de Botnie.*

Ensuite, mon collègue a travaillé là-dessus le premier jour, et j'ai pris le relais en 2016, je crois. C'était donc l'une de mes principales priorités : intégrer le corridor de Botnie et l'inclure dans le réseau standard des corridors du RTE-T. Et nous y sommes parvenus en 2018. Nous avons donc convaincu le gouvernement de présenter une demande à la Commission. En quelque sorte... Et ensuite, cela a été intégré à la proposition CEF. Et puis, vous savez, il a fallu près de trois ans pour que la proposition CEF soit finalisée. C'est donc en 2021 que la décision a finalement été prise »[29] Entretien Central Sweden, 2024.

Dans la suite de l'entretien, toute la problématique pour cette enquêtée c'est d'avoir une dimension européenne non pas pour percevoir uniquement les fonds européens, mais parce que c'est une manière selon elle de faire en sorte que les gouvernements investissent dans le RTE-T. La dimension européenne du corridor devient alors un algorithme (Muller, 2019), si nous avons le soutien de l'Union et que nous sommes intégrés dans les corridors prioritaires, alors nous aurons la possibilité de faire financer les projets importants pour nos régions et nous pourrons croitre. Cette logique nous la retrouvons dans d'autres analyses sur le RTE-T et le rapport des régions à cette politique (Libourel, 2015 ; Bairras, 2025 ; Ollivier-Trigalo, 2003). C'est bien ce type de décalage entre l'échelle européenne et des limites parfois très floues et des intérêts pour une ligne restreinte. La question des limites du RTE-T est une question bien plus géopolitique comme notre enquêtée (Entretien Central Sweden, 2024) nous le faisait remarquer.

a. Le RTE-T et ses multiples débordements

Où commence et où s'arrête les RTE-T est une question qui se pose tant ses délimitations sont changeantes en fonction des documents et du contexte géopolitique dans lequel le document est produit. La démarche vient d'une interrogation liée à un ensemble de documents institutionnels et de travaux qui parle des RTE-T et dépasse les limites de l'UE (Noam Greco Monteiro, 2024). De façon générale, le développement des RTE-T vers l'Europe centrale et de l'Est est une représentation récurrente du développement des corridors (voir chapitre 4, chapitre 5 et chapitre 6). Depuis 2022, les corridors du réseau central du RTE-T sont étendus à l'Ukraine. C'est une des représentations les plus spectaculaires de l'extension du RTE-T puisqu'elle est inscrite en droit dans le règlement 2024/1076.

[29] *Traduit avec DeepL.com (version gratuite) : There are different railway connections in the TEN-T that we wanted to include in the core maps. […] And, of course, finance the Bothnian corridor. And then, my colleague he worked on this first day, and I took over 2016, I think. So, that was one of my main priorities. To get to bothnina and Corridor, and to get it in as a part of the standard TEN-T Corridor. And we succeeded in 2018. So, we got the government to actually make an ad to the commission. sort of... And then, it was part of the CEF proposal. And then, you know, the CEF proposal took almost three years to be completed. So, in 2021, it was finally decided.*

C’est un symbole avant tout politique (chapitre 5), mais auparavant, le RTE-T était déjà étendu de façon informelle à l’Ukraine, la Russie et la Biélorussie au titre des connexions dites de derniers kilomètres.

Plus rarement, des mentions de la Turquie, de la Géorgie et de l’Afrique du Nord sont faites. Bon nombre de documents font état de ces connexions. Bien des années plus tôt en 2005, un plan de connexion avec les pays tiers avait été proposé par la Commission européenne. Ce texte avait pour objectif de renforcer les connexions dans un contexte de mondialisation et d’élargissement aux pays d’Europe de l’Est et d’Europe centrale. Pourtant, ces représentations sont ponctuelles, même si les mentions de connexions avec les pays tiers dans le cadre du RTE-T remontent au traité de Maastricht. Du fait de l’existence de ces connexions, du contexte géopolitique, la question des limites externes du RTE-T nous semblait pertinente, notamment parce que nous avons fait l’hypothèse qu’en fonction du moment où les gens ont commencé à travailler sur le RTE-T, la délimitation peut en être largement modifiée.

La première carte que nous avons fait réaliser dans le hall du niveau 1 du Square des *Connecting Europe Days* 2024 l’a été en présence de deux personnes. Quelques mois avant les Connecting Europe Days en décembre 2023, nous avions eu un entretien avec un des membres du cabinet d’étude et de conseil Panteia. Cet entretien revenait sur le travail et la vision de la politique RTE-T de cette enquêtée (Entretien Panteia, 2023). Nous voyons cette enquêtée dans le hall en train de discuter avec un homme grand, en costume et d’un certain âge. Je vais à leur rencontre et propose le dispositif. Mon enquêtée a l’air mal à l’aise et semble sur le point de dire quelque chose sans jamais y parvenir. L’enquêtée ne se prête pas au jeu, mais son collègue a l’air amusé. Il s’appelle Arnaud Burgess, il se présente comme un Teamanager chez Panteia. Nous comprendrons son importance plus tard (chapitre 10), mais pour le moment Panteia doit être compris comme l’un des cabinets de conseil qui travaille sur le RTE-T avec la Commission et qui l’aide à développer ses modèles de flux de transport sur lesquels sont en partie basés les RTE-T.

Carte 6. ***There were other bananas ?***



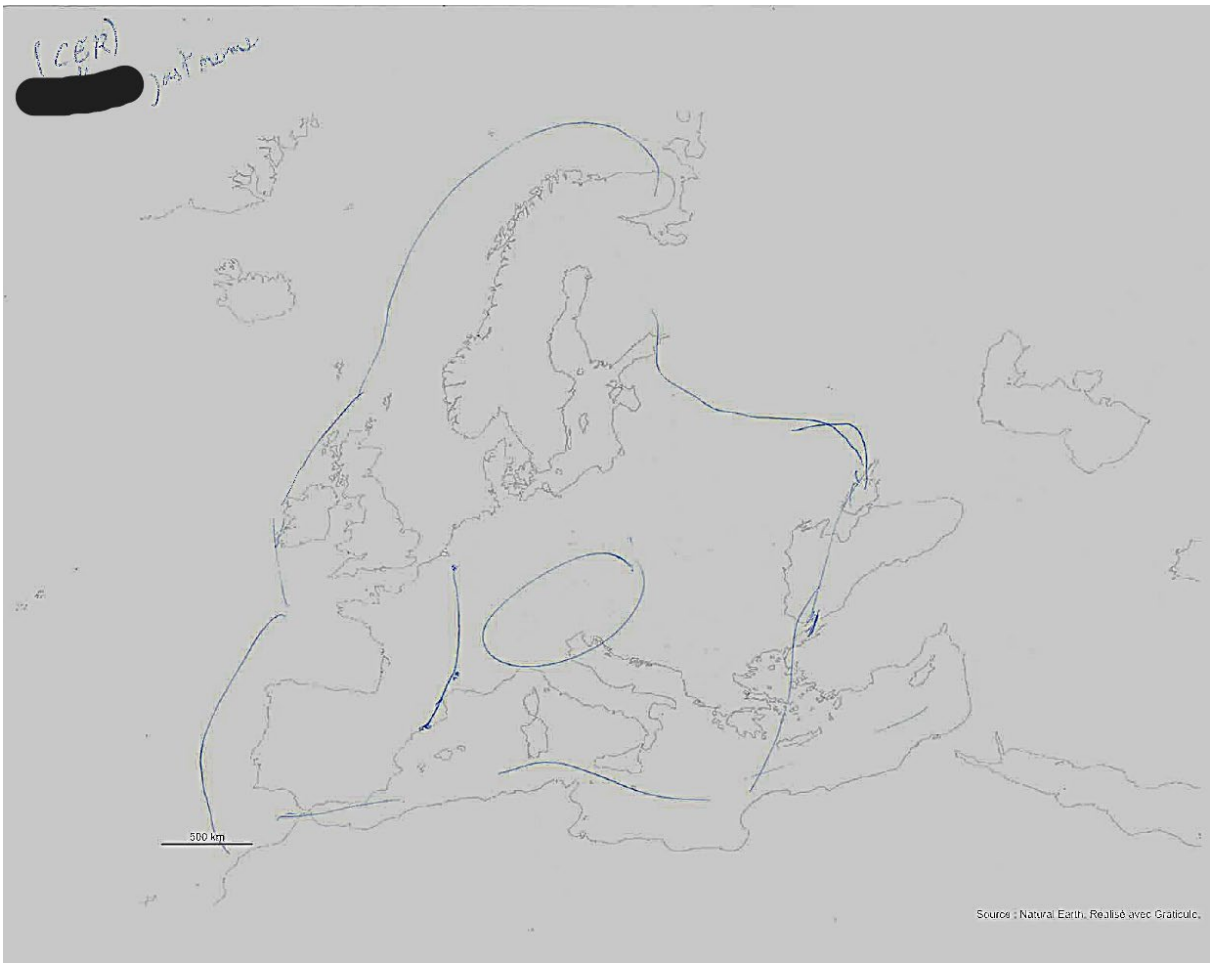
À propos de cette image : *après avoir expliqué ma démarche et mentionné le fait que j'étais doctorant en géographie, l'enquêté commence à expliquer qu'il vient des Pays-Bas, il pointe donc sur la carte un petit endroit. Je lui explique que la localisation exacte n'est pas importante dans ce cadre. Il évoque des études aux USA « il y a longtemps ». À la question du centre économique pour les transports en Europe, il évoque le nord de l'Italie, l'est de la France et la dorsale rhénane. Il explique d'un air entendu que sa vision est plus ou moins celle de la Banane bleue. Puis en souriant, il explique qu'il y a deux bananes, dont une située autour de la République tchèque, qui est « importante pour l'industrie ». Puis, en lui demandant les limites, il m'annonce de façon enjouée qu'il n'y a pas de limite : « Tout est important ! Pour nous les Néerlandais, tout est important ! ». Ici, l'aspect maritime semble primordial pour le récit de l'enquêté qui semble relier le fait d'être Néerlandais à la puissance maritime du pays, comme si la mobilité maritime était une expression d'un intérêt pour le monde entier. Je lui précise que j'aimerai quand même savoir où il met les limites du RTE-T comme politique publique. Toujours souriant, il englobe l'Europe et la première chose qu'il dit est à propos de l'Ukraine « I guess I have to put Ukraine in now ? It's important ». Il trace des limites précises en suivant les frontières autour de la Russie et de l'Ukraine. Il ajoute que maintenant la frontière s'arrête à la Biélorussie. Il fait ici référence aux décisions récentes de l'UE de retirer les liaisons frontalières avec la Russie et la Biélorussie. Il entoure ensuite une partie du Moyen-Orient et la Turquie « parce*

que nous avons des partenariats là-bas ».

Encadré 7 Les questions associées aux cartes mentales.

1- Quel est votre lieu de travail
2- D'où venez-vous ?
3- Quel est l'espace que vous représentez ?
4- Quel est le centre économique pour les transports en Europe ?
5- Selon vous quelles sont les limites du RTE-T ?

Carte 7. *I don't want to get political…*



À propos de cette carte : *cette carte a été faite durant la deuxième soirée des Connecting Europe Days. Nous rencontrons l'enquêté qui travaille pour CER par l'intermédiaire de Philippe Bairras, un collègue doctorant qui travaille sur le corridor Atlantique. Je présente le dispositif à l'enquêté. À la question des limites du RTE-T, il commence à tracer des contours de façon continue. Arrivé à la*

frontière polonaise, il me glisse en anglais « I don't want to get political… » en désignant vaguement l'Ukraine et s'assure d'exclure la Crimée, mais pas les oblasts de l'est occupé par la Russie. Il entoure tout de même la Biélorussie et Kaliningrad sans distinction avec l'Ukraine, mais exclut la Turquie. Son trait devient plus vague alors qu'il mentionne le fait qu'il ne doit pas oublier Chypre. Son intérêt personnel est le fait de relier la Catalogne et Paris. Sans mentionner de chaînons manquants, on retrouve l'idée de réaliser une section transfrontalière franco-espagnole. Malgré ces différences, les tracés des limites ici correspondent aux limites tracées de 2024, qui font suite aux révisions débutées en 2021 et aux conséquences de la guerre en Ukraine en 2022.

b. Discussion des résultats : une géographie centrale, une géographie secondaire et une métagéographie du RTE-T

Sans pouvoir proposer une montée en généralité qui soit suffisamment solide du fait du faible nombre de répondants, nous pouvons tirer quelques enseignements essentiels de ce dispositif. Les enquêtés posent tous la limite Est à la frontière ukrainienne. Ils vont tous la commenter en soulignant soit son aspect politique, qui leur permet de ne pas discuter cette frontière, soit souligner l'importance de mettre l'Ukraine sur la carte. C'est une autre façon de ne pas discuter la question, mais pour le moment l'Ukraine semble faire l'objet d'un consensus mou. Ce consensus ne semble pas moins en rester comme nous le verrons une reconfiguration profonde de l'imaginaire collectif territorial. L'image centrale des corridors même se transforme pour dépasser les frontières de l'UE. Parmi mes enquêtes (au-delà du groupe d'enquêtés, carte mentale), tous font référence à l'Ukraine comme un élément important sans pour autant l'analyser plus profondément. Pourtant aux CED 2024 et à Inno Trans, le sujet ukrainien est central : les liens ferroviaires, les lignes de solidarités et les liens économiques étaient particulièrement mis en avant par les intervenants (voir chapitre 7).

La géographie des RTE-T peut se distinguer en trois catégories. D'abord nous avons la géographie qui pourrait être qualifiée de géographie fondamentale. C'est la carte des corridors ou la carte des grands projets prioritaires. Ce sont des cartes qui sont utilisées dans les communications ou évoquées par les acteurs même hors des institutions européennes (Entretiens région 1, 2022 et Entretiens région 2, 2023) ou dans la presse. C'est l'image centrale. Quand cette image est modifiée en 2022 suite à l'invasion à grande échelle de l'Ukraine par la Russie pour être étendue à l'Ukraine et à la Moldavie, la carte vient médier le rapport des acteurs aux RTE-T qui font alors un commentaire sur la situation en Ukraine, au moment de tracer la limite. La question de la limite du RTE-T se pose par rapport à l'image centrale dans le cas des personnes interrogées sur le dispositif carte mentale.

Cependant, quand la question est posée aux membres de la Commission (Entretien Commission 1,

2023 ; et Entretiens Commission 3, 2024), c'est un autre discours, la question des limites notamment celle avec la Turquie ne m'est pas expliquée, mais les enquêtés me renvoient au texte le plus récent du conseil qui entérine la suspension des négociations sur l'accession (JOIN(2023) 50). En 2019, le parlement vote une résolution (2021/C 23/10) qui suspend l'ensemble des négociations sur l'accession. La violation de la zone économique exclusive de Chypre pour y réaliser des forages d'hydrocarbures a amené le conseil à suspendre le dialogue à haut niveau autour des transports en 2019 :

> *« En ce qui concerne le réseau RTE-T, le non-respect par la Turquie du protocole d'Ankara continue d'entraver la finalisation de l'extension du réseau RTE-T. En 2019, le Conseil a décidé de suspendre pour le moment le dialogue de haut niveau sur les transports »*[30]. JOIN (2023) 50 final p.13

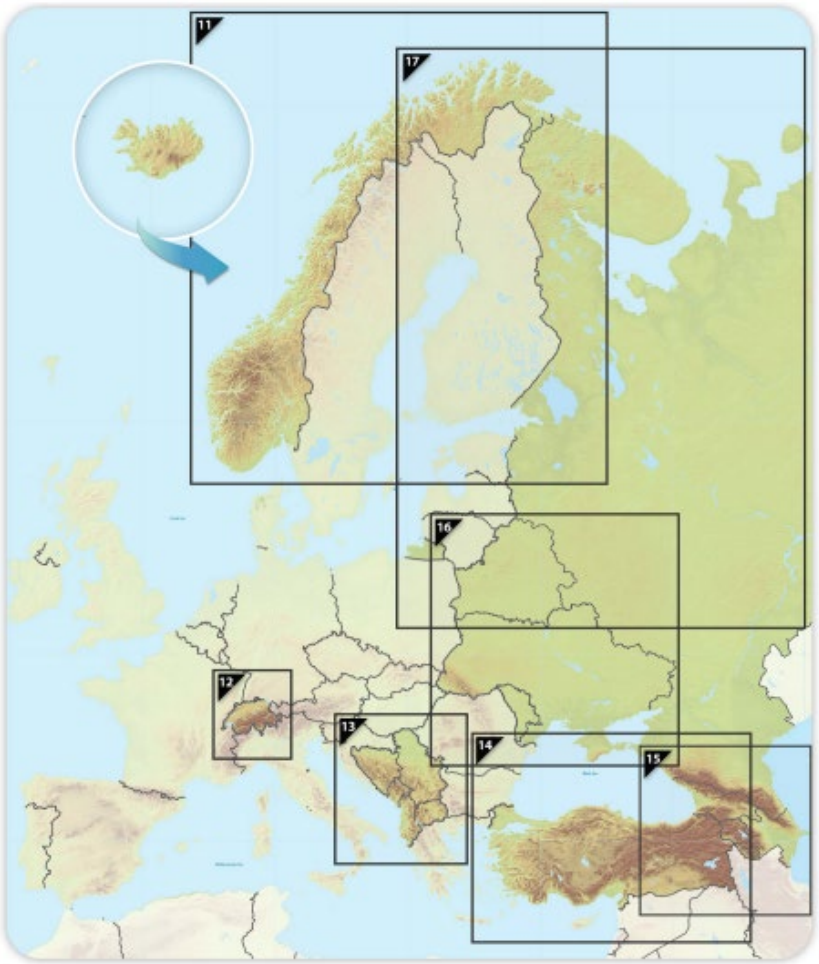
Pourtant, la Turquie est présente sur les cartes en annexe des règlements 1315/2013 et 2024/1679. En effet, les négociations avec la Turquie ont permis avant 2019 de réaliser un certain nombre d'actions. En 2013, la révision du RTE-T aboutit à la révision du réseau central turque, acceptée lors d'une rencontre ministérielle en 2016 à Rotterdam pendant les TEN-T Days de 2016 (voir Chapitre 7). Par exemple, le conseil explique que malgré les divergences avec le gouvernement turc, les transports ont continué de recevoir des fonds ISPA II dans le cadre du programme de pré accession. La présence sur les cartes des annexes, mais pas sur les cartes du réseau central, crée une scission entre ce qui est montré comme étant politiquement important et ce qui fait partie d'un cadre politique plus vaste, mais politiquement secondaire.

En fait, si l'on observe seulement la carte des corridors du réseau centrale présente dans l'annexe III du règlement 1315/2013 tel qu'il est présenté par la Commission en 2014, nous pouvons voir que le RTE-T dépasse largement les frontières de l'UE (carte 8). En 2014, le fait que la Russie et l'Ukraine soient intégrées ensemble dans le RTE-T ne posait pas de problème parce que la situation géopolitique était différente. Le 9 octobre 2013, la Russie, la Biélorussie, la Moldavie, la Géorgie, l'Arménie et l'Azerbaïdjan signent avec l'Union européenne un accord qui débouche sur la modification de l'annexe III du règlement 1315/2013 par l'acte délégué de la Commission européenne 473/2014 parue au journal officiel le 17 janvier 2014. Le 21 novembre 2013, les manifestations Euromaïdan commencent deux semaines après la signature de l'accord sur les RTE-T. Le 22 février, le président Viktor Ianoukovitch est destitué un mois après la parution de l'acte délégué 473/2014. L'intégration des réseaux de pays tiers de l'est de l'Europe se fait dans ce contexte de mutation géopolitique, mais à

[30] Traduit de l'anglais par l'auteur : *Concerning the TENT-T network, Türkiye's lack of compliance with the Ankara protocol continues to hamper the finalization of the TEN-T network extension. In 2019, the Council decided to suspend for the time being the High-Level dialogue on transport.*

ce moment il n'y a pas de représentation de cette nouvelle donne géopolitique sur les cartes des corridors. Les cartes de l'annexe III ne semblent alors pas se construire comme l'image centrale du référentiel du RTE-T. Nous sommes plutôt en présence de carte qui ne donne pas d'indications sur l'actualité politique dans le contexte de 2013 en ce qui concerne les cartes du RTE-T. Le caractère secondaire des annexes par rapport au corridor du réseau central permet d'expliquer une partie des réactions par rapport à l'Ukraine et l'absence de réaction quand les Balkans sont entourés ou la Turquie exclut des limites du RTE-T, alors qu'elle est incluse dans les schémas de réseau depuis 2006.

Carte 8. Extension aux pays voisins du réseau central
Annexe III du règlement 1315/2013



À propos de cette carte : *cette carte issue de l'annexe III du règlement 1315/2013 représente les extensions du réseau central aux pays tiers. En 2014, la Russie, la Norvège, l'Islande, la Biélorussie, l'Ukraine, la Géorgie, la Turquie, les Balkans de l'Ouest et la Suisse sont intégrés au réseau. Chaque quadrilatère est complété dans la suite de l'annexe par une carte cadrée sur chacune des régions où le réseau RTE-T de chaque pays est détaillé.*

Nous faisons l'hypothèse que la géographie des RTE-T se divise en trois types de cartographie, la cartographie centrale correspond aux représentations qui deviennent centrales et qui constituent le cœur de ce qui est identifié comme une priorité politique. Dans le cas des cartes des corridors du réseau central, nous pouvons voir la représentation dominante que met en avant la Commission européenne. Dans les chapitres suivants, nous verrons comment cette représentation dominante est appropriée par les acteurs et peut-être un objet de désir ou de débat.

Ensuite, il y a le réseau qui ne fait pas partie de la représentation dominante et qui est un réseau secondaire. L'exemple de la Turquie est particulièrement criant à ce sujet. Inclus dans le RTE-T depuis 2006, des projets en commun ont été réalisés, des discussions entre les représentants de l'UE et de la Turquie ont abouti au tracé un réseau central. Pourtant il n'y a pas de représentation immédiatement disponible qui permet une interrogation sur la présence de la Turquie, il faut dépasser un texte législatif et deux annexes pour retrouver la carte du réseau de la Turquie et il faut une recherche avancée sur les questions d'intégration et une bonne connaissance de l'acquis communautaire pour pouvoir trouver des sources sur le sujet.

Dans cette optique, il serait intéressant de prolonger ce dispositif de carte mentale et de l'affiner. Une projection cartographique qui permet d'élargir les limites du RTE-T à une partie de l'Afrique serait particulièrement pertinente. En effet, des partenariats sont envisagés autant avec le Maghreb qu'avec l'Afrique subsaharienne (observation CED, 2024 ; Entretiens DG NEAR, 2024). Ainsi, la superposition des limites sur des cartes interprétatives à l'image de ce qui a été fait pour le projet ESPON, pourrait permettre de comprendre quels territoires apparaissent comme les plus inclus dans ces limites ou les moins souvent inclus dans ces limites, quels territoires semblent avoir un futur avec l'Union européenne et lesquels n'en ont pas.

C'est en particulier sur les professionnels, les cols blancs qui réalisent le RTE-T, que l'on devrait se concentrer. Ces groupes de personnes aux intérêts et métiers divers ont une représentation suffisamment précise des RTE-T pour que leur interprétation soit significative dans le cadre de la définition d'un référentiel pour les RTE-T.

Encadré 8. Présentations des cartes dans le manuscrit

L'ensemble des cartes présentes dans cette thèse le sont au titre de l'analyse du référentiel et des stratégies de *spillover* de la Commission dans le cadre de la politique commune des transports. Ces documents sont donc traités comme des archives officielles. Elles ne sont pas déformées ou transformées. Elles sont cependant traduites et retranscrites en note de bas de page par l'auteur si nécessaire.

Discuter de la représentation des RTE-T à travers les cartes des annexes, les cartes utilisées ponctuellement pour un évènement, les cartes produites par la Commission modifiées par une organisation tierce pour les besoins d'une présentation dans la *slide* d'un *PowerPoint* nous semble être une manière de dépasser la représentation centrale pour discuter d'un ensemble de représentations politiques souvent ignorées par rapport aux cartes du corridor du réseau central.

Enfin, la métagéographie des RTE-T que nous décrirons dans les chapitres suivants correspond au cadre global de ce qui est représenté sur la carte. C'est-à-dire les représentations qui organisent les cartes sur le RTE-T (Bliden et Lewis, 1997), leur projection, leur cadrage, l'implicite qu'il y ait dans le fait de nommer certains pays ou certaines villes, mettre les frontières de l'Europe à l'Ouest, mais pas à l'Est. Dans les chapitres suivants, nous reviendrons régulièrement sur cette métagéographie qui depuis 1979 a énormément évolué et s'est trouvée grandement modifiée en fonction des étapes de construction de l'Union européenne et du contexte géopolitique.

III- Comment faire sens de la dimension multiscalaire des RTE-T ? Une réponse interprétative à partir des marges du RTE-T

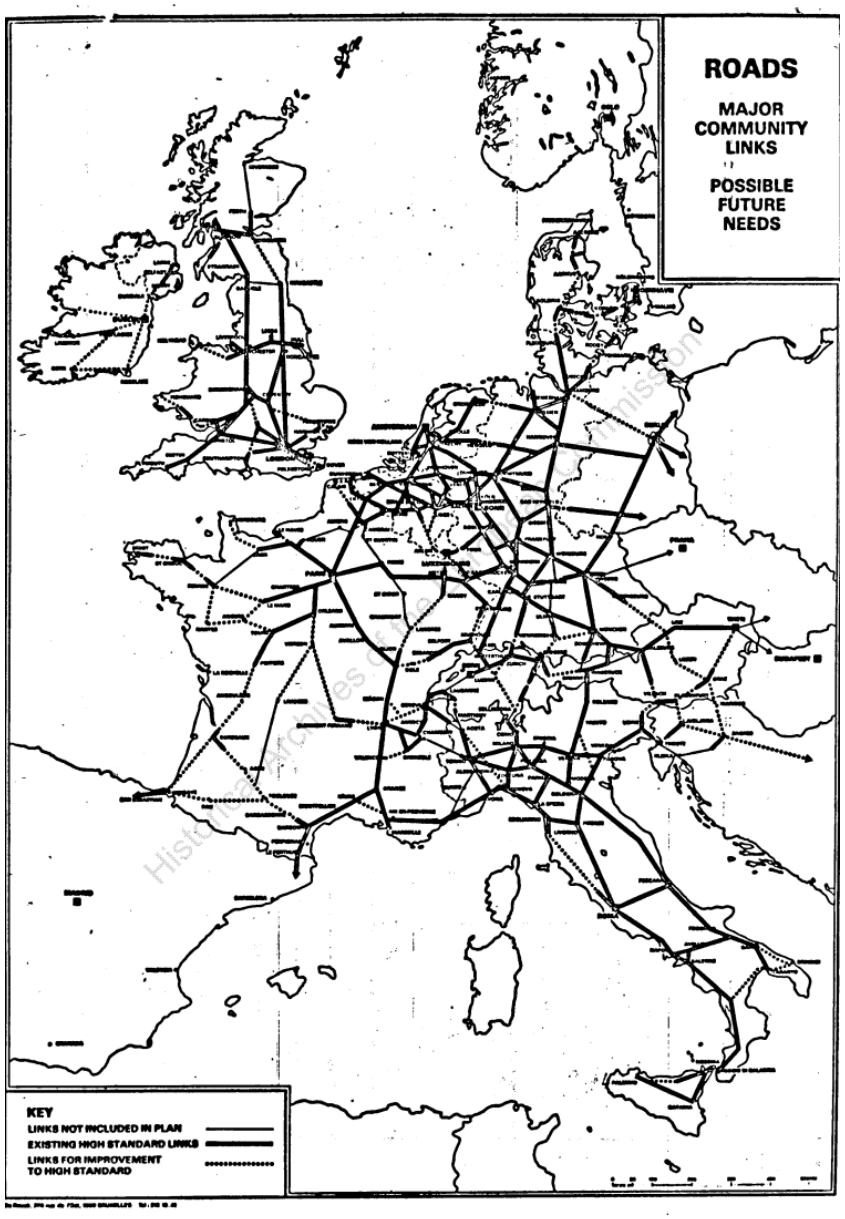
1. La trajectoire des Balkans de l'Ouest : du réseau secondaire au réseau central.

Un cas d'étude nous permet de faire la synthèse des éléments présentés dans ce chapitre en montrant comment les Balkans peuvent être pris comme un cas d'école des évolutions géopolitiques des RTE-T. Avant 1981 et l'intégration de la Grèce, il y a un questionnement sur l'enclavement de ce pays à la veille de son adhésion :

> *« Il importe évidemment, de s'assurer que l'éloignement de la Grèce ne constitue pas un handicap excessif à sa pleine participation à la vie communautaire. Les communications avec la Grèce doivent être aussi satisfaisantes que possible ».* COM (79) 550, 1979 p.12

Dans le mémorandum de 1979(COM (79) 550), relier la Grèce passe par des liaisons terrestres routières avec l'Autriche, mais il n'y a pas de mention de liaison avec la Yougoslavie. Cependant, sur les cartes routières et ferroviaires des liaisons sont dessinées à titre indicatif (carte 9).

Carte 9. Les liaisons envisagées pour un réseau européen ferroviaire[31]



Traduction du titre et de la légende par l'auteur

Titre : Routes Liens majeures de la communauté Possibles Futurs Besoins

Légende (de haut en bas) :
Liens-clés non inclus sur le plan
Liens existants de hauts standards
Liens pour amélioration pour le haut standards

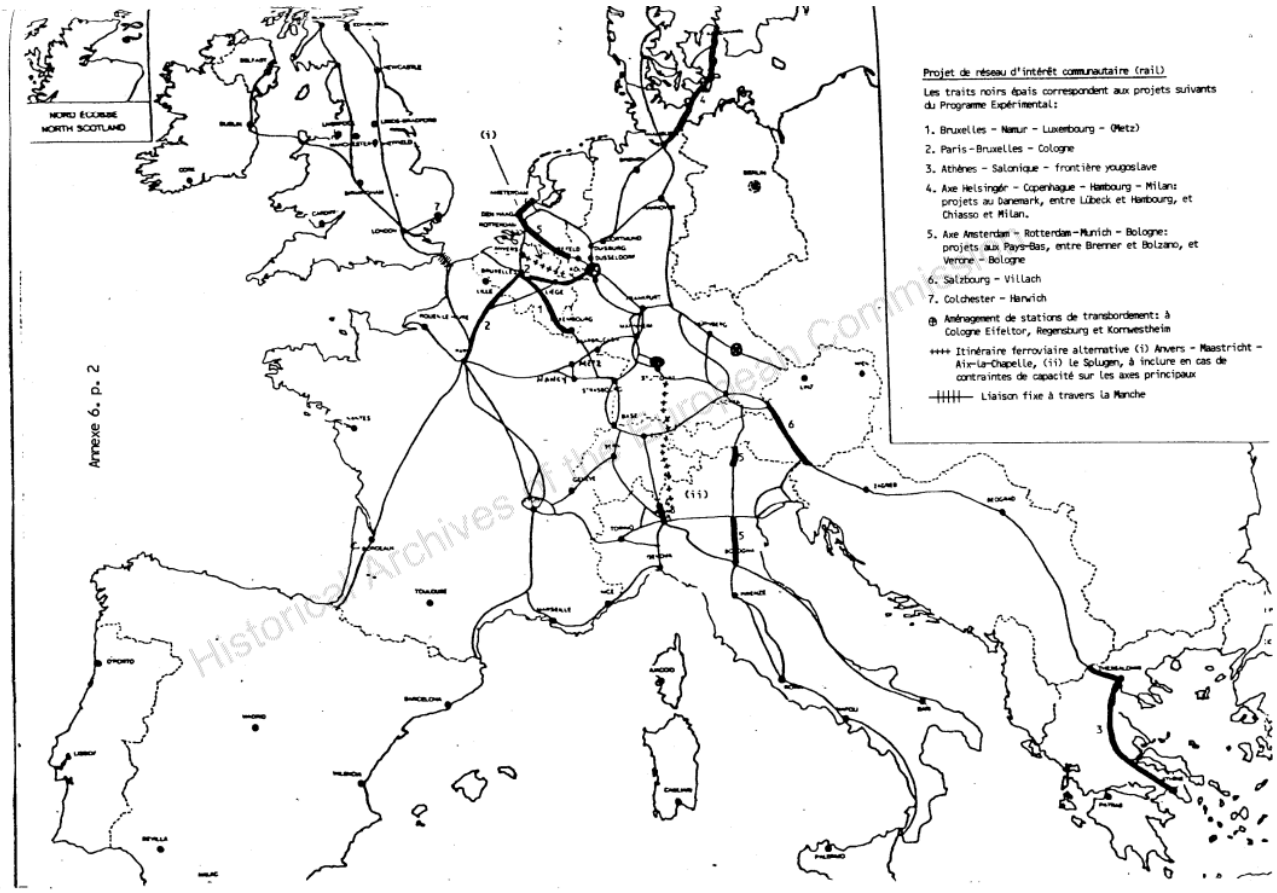
Dans les années 1980, ce que représente les cartes du réseau de transport va voir leur cadre s'élargir avec l'intégration de la Grèce l'Espagne et le Portugal. Cet élargissement du cadre des cartes accompagne l'élargissement de la CEE et fait naître de nouvelles représentations dans un contexte de transformation géopolitique. Ces élargissements s'accompagnent d'un accord de coopération entre la CEE et la Yougoslavie depuis au moins 1983 (DG Transport, 1983). Dans cet accord l'article 8 appelle

[31] COM (79)550, 1979. ANNEXE IV

au développement des infrastructures au bénéfice des deux partis.

Entre 1977 et 1990, la BEI va aider au financement de la *Transyugoslavian Highway* (BEI, 1990). C'est notamment 361 millions d'ECU qui ont été versés pour la construction d'autoroute entre 1959 et 1990 (COM (90)585). L'idée de grandes routes internationales vient de la CEE-ONU. De grands corridors sont proposés dès les années 1970 et intègrent la Yougoslavie.

Carte 10. Les liens ferroviaires en 1984 : Le désenclavement de la Grèce[32]



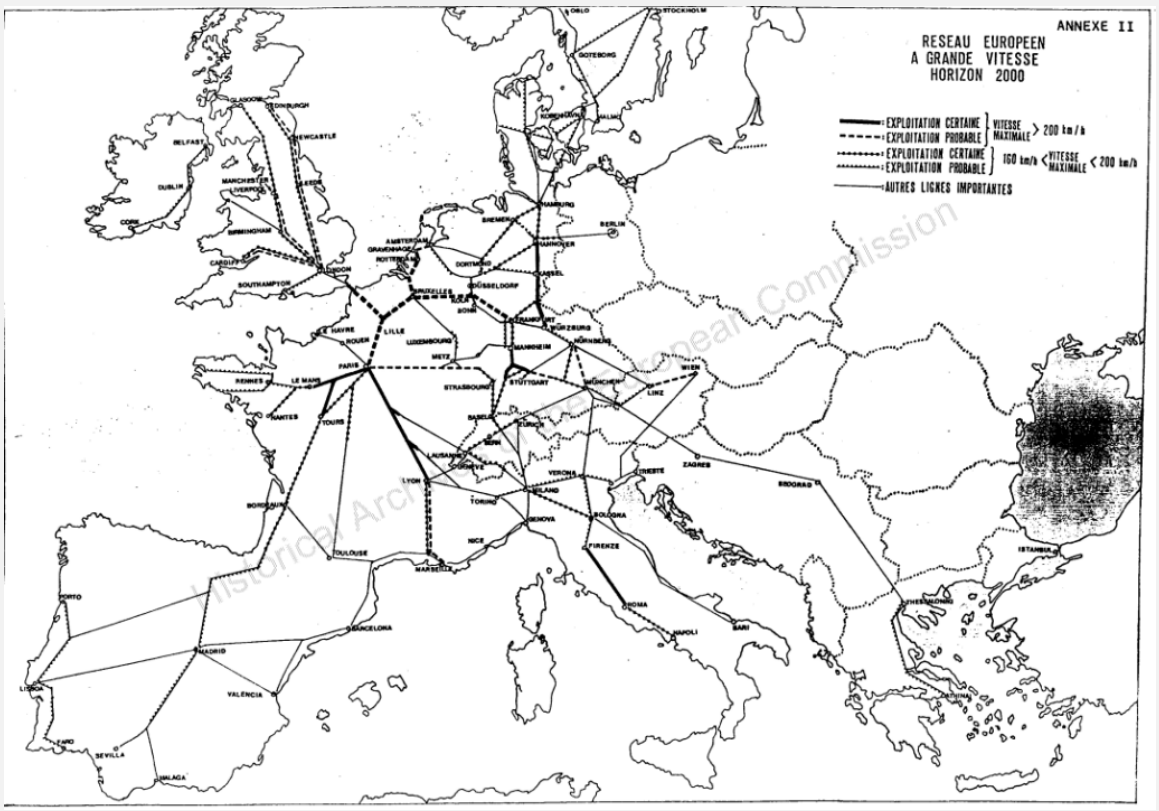
[32] COM (84)709, 1984 ANNEXE 6 p.2

Il va donc y avoir une apparition de la Yougoslavie dans le contexte de l'élargissement. Même si les liens sont antérieurs, la façon de représenter les routes est beaucoup plus directe et les institutions européennes ne montrent plus seulement un lien à la frontière : elles montrent comment le réseau européen pourrait être lié via la Yougoslavie. En 1991, quelques semaines avant le début du conflit, la perspective était alors celle d'un accord autour de grands projets de transport (*Le Monde,* 1991). La guerre des Balkans va impacter de façon très directe les perspectives de coopération dans la région :

> « *En 1991, la Communauté a signé avec l'ex-Yougoslavie un accord de transit qui n'est jamais entré en vigueur. Selon un processus analogue, mais plus approfondi, la Communauté tend à conclure, le cas échéant, des accords de transport avec les nouveaux états issus de la crise yougoslave* ». Commission européenne, 1999 p.24.

Des survivances de ces connexions précédemment envisagées par les institutions européennes ou à l'échelle des institutions internationales se retrouvent alors sur des cartes 1992 et 1993 dans un contexte d'incertitude par rapport à la planification d'un réseau en ex-Yougoslavie. Cette guerre va pousser les législateurs européens à penser un réseau de transport sans les Balkans, jusqu'à ce que la situation se stabilise. Les tracés en annexe des décisions 628/93, 629/93, 630/93 parus au Journal officiel de l'UE du 10 décembre 1993 (L 305) (Communauté européenne, 1993) proposent dans leurs cartes en annexe des découpages des Balkans antérieurs à l'éclatement de la Yougoslavie et des découpages postérieurs aux guerres menant à l'indépendance de la Croatie, de la Slovénie et de la Bosnie-Herzégovine. Avec la dislocation progressive de la Yougoslavie, les liaisons ne disparaissent pas dans un premier temps, mais les institutions européennes prennent en compte la nécessité de renégocier les traités. Sans l'écrire explicitement dans les textes, les cartes indicatives vont finalement se limiter à la Slovénie, dans la décision de 1996, puis en 1997 contourner le cœur des Balkans, probablement du fait de la situation géopolitique encore tendue (COM (97) 172 final). Du côté de la CEMT, les Balkans sont contournés, en 1994 puis en 1997 un dixième corridor dans les Balkans est ajouté. En fonction du contexte géopolitique nous pouvons voir que sans faire partie du cœur des réflexions politiques de la CEE puis de l'UE, la Yougoslavie fait d'abord partie d'un réseau secondaire et ne fait pas entièrement partie de la métagéographie des PCT avant l'élargissement de 1981 et les accords de 1983. Dans les années 1990, sans être complètement laissées de côté, les guerres de Yougoslavie vont grandement ralentir les processus de coopération. Ce ralentissement va amener à la disparition progressive des Balkans du réseau. Sur les cartes de la décision 1692/96, seules de petites flèches aux frontières indiquent un potentiel lien avec les pays hors de la communauté.

Encadré 9. Des cartes avec une dimension géopolitique forte



Carte 11. Le réseau européen de LGV de la Commission en 1986[33]

Par bien des aspects, cette carte est géopolitique et prend un certain nombre de paris. Citons par exemple le lien avec l'Allemagne de l'Est, trois ans avant la chute du mur. Dans le contexte de la guerre froide, un lien avec Berlin suppose de traverser l'espace souverain de l'Allemagne de l'Est et donc les territoires de l'autre côté du rideau de fer. Nous le verrons., l'expression d'un pari sur un territoire n'appartenant pas à la sphère d'influence de l'UE se retrouve avec l'Ukraine (Chapitre 5). Par ailleurs, la liaison avec la Yougoslavie témoigne de la conservation d'un lien permanent avec les Balkans et dans ce cas précis, cette ligne a pour objectif de montrer les possibilités de désenclavement de la Grèce. Cet argument du désenclavement se retrouve dans tous les textes précités ainsi que dans ceux jusqu'en 2004 où la question du désenclavement n'apparaît plus comme un élément structurant de la politique européenne (Décision 884/2004).

Un autre élément de la métagéographie du réseau des lignes à grande vitesse de 1986 est l'absence de représentation de frontières entre les États membres (y compris l'Irlande et

[33] COM (86) 341, 1986 ANNEXE II

l'Irlande du Nord), dans un contexte où la Commission cherche à imposer sa vision. Le cadrage de la carte est également intéressant, puisqu'ils sont communs à beaucoup de cartes des années 1990 qui tendent à cacher l'URSS derrière la légende de la carte. Une autre pratique propre à cette fin de guerre froide consiste à ne pas faire figurer le nom des capitales des pays hors UE. Seules celles de la Yougoslavie, de la Suisse et de la Turquie y sont visibles. Les deux premières sont partenaires de l'UE sur la politique des transports. Quant à la Turquie, nous émettons la possibilité que ce soit principalement en tant que membre de l'OTAN. La Carte 6 montre alors non seulement le réseau, mais aussi l'extension maximale espérée d'ici à l'an 2000 de ce réseau et les possibilités de développement de la CEE dans le contexte de la guerre froide à la fin des années 1980.

Cependant, dès 1993, des accords sont conclus avec la Slovénie en ce qui concerne les transports. Dans le domaine des infrastructures, le guide de l'acquis communautaire des transports définis parmi les objectifs de coopération, la définition des principaux axes à développer pour le routier et le ferroviaire (Commission européenne, 1999). En 1997, c'est au tour de la Macédoine du nord de conclure des accords sur les transports avec la Commission européenne fortement semblables à ceux réalisés avec la Slovénie.

2. Actualité d'un espace des transports hors UE rattaché au RTE-T

Aujourd'hui encore, les branches des corridors dans les Balkans portent le nom des corridors de la CEMT, cette façon de nommer les corridors et cette origine n'est pas tout le temps connue des acteurs eux-mêmes et la question de la dénomination semble véritablement questionner les membres de la DG NEAR en charge du développement des corridors dans les Balkans :

> *« Pour une raison que je ne peux pas vraiment expliquer, nous sommes toujours bloqués avec la dénomination de ça. Euh donc, le corridor 10 vient de cette époque, le corridor 8 vient de l'époque où il s'agissait encore de corridors paneuropéens et le pan... (si vous faites une recherche sur Google), vous trouverez beaucoup d'informations sur la façon dont cela a vu le jour. C'est vrai que c'est déroutant, mais je... je... pense que... ce que nous avons mentionné au début, le nouveau règlement RTE-T tente de donner à tout cela une approche uniforme et, bien sûr, dans le cadre européen, vous avez la numérotation de ces routes, donc normalement... et je posais même la même question... devrions-nous commencer à utiliser les... ces dénominations européennes comme E40, E30, vous savez, celles que vous utilisez partout en Europe, et ne plus faire référence à ce corridor ? Mais*

bien sûr, pour... pour changer mentalement cela et pour... pour commencer à faire référence à l'E40 ou à l'E30 dans les Balkans occidentaux, ce sera difficile, donc tout le monde continue à y faire référence, mais vous avez raison, c'est un peu déroutant lorsqu'il s'agit de discuter de ce sujet avec des personnes extérieures, donc en fait, c'est une réponse très courte à cette question ».[34] Entretien DG NEAR 1, 2024

La nomination des corridors des Balkans semble être une pesanteur du passé aux membres de la DG NEAR, plus une dénomination à force d'habitude que d'un réel ancrage. Pour la Commission ce qui importe avant tout, c'est le système de gouvernance qu'elle met en place et le cadre financier qu'elle propose aux États. Ici nous voyons que l'idée est de changer de dénomination en passant d'un référentiel basé sur les appellations de la CEMT et de la CEE-ONU (Libourel, 2015 ; Siarov, 2003) à une dénomination de la Commission européenne. C'est la pesanteur du référentiel préexistant au RTE-T qui survit de façon discrète à travers les noms des routes et des corridors.

Les années 2000 vont être à nouveau un moment d'élargissement des horizons pour l'UE (Noam Greco Monteiro, 2024).

En 2004, l'UE signe un MoU avec la Bosnie-Herzégovine, la Croatie, la Serbie, le Monténégro, l'ex-République yougoslave de Macédoine et l'Albanie. Il permet de créer un comité de pilotage et un observatoire des transports de l'Europe du Sud-Est (*SEETO*) qui veillent à la coopération des différentes parties-prenantes sur un réseau qui prend initialement pour base les corridors de la CEMT. SEETO a pour mission d'identifier les projets d'intérêts régionaux. Sont identifiés environ 145 projets et une liste plus restreinte de 22 projets d'intérêts régionaux (Tilling, 2006). Dans cette perspective, plusieurs fonds vont être mobilisés pour réaliser des projets d'infrastructure et des actions d'harmonisation (SEETO, 2006), en mobilisant des sources de financement diverses locales, européennes ou internationales. Malgré une activité existante, le partenariat ne fait pas l'objet d'un affichage dans les cartes du réseau central. Elles ne font à ce titre pas parti du cœur de la politique européenne. Ça n'est que ponctuellement que les Balkans de l'Ouest sont intégrés pour des évènements

[34] Traduit de l'anglais par l'auteur : *for some reason which i can't really uh explain we are still stuck with the naming of this. Uh so corridor 10 comes from those times, corridor 8 comes from those times when these were still the pan-European corridors and the pan uh (if you google this) uh you will find a lot of information how this comes to exist. So uh it is it is confusing indeed but I… I… think uh the… the… what we mentioned in the beginning the new TEN-T regulation tries to give to all these a uniform approach and of course in the European uh framework you have the numbering of these roads, so normally uh…and i was even asking the same question - should we start using the… this European denominations like E40 E30, you know the one that you use all over in in Europe, and not refer to this corridor then. But of course, to… to change mentally this and to… to start referring to E40 or E30 in the western Balkans it will be difficult so everybody keeps referring to this but you're right this is a bit confusing when it comes to discuss this topic with the externals as well so actually it's a short answer to this.*

spécifiques en reliant le corridor *Orient-East med* aux Balkans de l'Ouest (Entretiens Commission 3, 2024). Par exemple, dans le cadre des *TEN-T Days* de 2017 au moment de la signature d'un nouveau mémorandum qui vient remplacer le *MoU* de 2004 fondants SEETO.

Ce nouveau *MoU* met en place des outils de gouvernance la « *Balkan Community* » pour encadrer le développement des corridors de transport dans les Balkans.

Encadré 10. Les effets territoriaux de la WBIF

Un outil de financement dédié aux infrastructures dans les Balkans sera mis en place en 2009, le *Western Balkan Investment Framework* (WBIF). Sur la période 2008-2014, elle référence 1400 projets, dont environ 10 % concernent les infrastructures de transports. Sur ces 142 projets, 85 % sont des projets cofinancés par des institutions européennes, 1 projet sur 3 fait référence aux corridors Pan européens et 12 font une mention explicite du RTE-T. Ces derniers ont reçu plus de 1,7 milliard d'euros de prêts et d'aides, dont 60 % sont financés par les banques et institutions européennes. 7 de ces 12 projets concernent des autoroutes. Au regard de ce que nous avons précédemment expliqué sur les guerres de Yougoslavie, il est important de noter que l'un des leviers de financement est la reconstruction des infrastructures en Serbie. Sur les 5 projets en lien avec le RTE-T en Serbie, 3 concernent les infrastructures de la ville de Novi Sad. Cette ville a été durement touchée par les bombardements de l'OTAN en 1999. L'ensemble de ses ponts a été détruit. Deux projets au moins financés dans le cadre de l'instrument d'aide de préadhésion (IAP) servent à la reconstruction de ces infrastructures[35]. L'objectif de reconstruction et de revitalisation de ces pays touchés par les guerres de Yougoslavie est un des éléments structurants de ces politiques. Ce qui sous-tend en partie ces financements est la coopération de pays anciennement ennemis sur des grands projets d'infrastructure de transport permettra l'intégration de la région pour préparer son accession à l'union. La *Peace Higway* entre Pristina (Kosovo) et Niš (Serbie) en est un bon exemple et est présentée comme une extension du corridor Orient-East Med (WBIF, 2023). La problématique de reconstruction après la guerre est instituante pour les Balkans. Il y a dans ce cadre une forme de diplomatie des infrastructures.

[35] L'ensemble des données ont été analysées à partir du tableau Excel téléchargeable à l'adresse suivante https://web.archive.org/web/20141009020821/http://www.wbif.eu/projects (WBIF, 2014)

C'est dans ce cadre que l'UE va désormais exporter ses règles de marché de l'Union et coordonner l'action de développement de la politique des transports européenne dans les Balkans. Pendant cette période, la Serbie va être associée à trois projets du Connecting Europe Facility (CEF) concernant ses infrastructures fluviales au sujet de l'harmonisation des échanges d'information de trafic fluvial entre autorités de gestion. Ce qui est notable ici, c'est la source de financement qui est le CEF, un outil de financement propre au RTE-T, qui concerne à priori plutôt le marché intérieur. C'est seulement en 2024 que la région des Balkans passe entièrement dans les corridors du réseau central, donc la région est propulsée au sein de l'image centrale du référentiel, ce qui est à notre sens un marqueur de l'imaginaire instituant (Debarbieux, 2015) pour les partis prenants du RTE-T.

Cette trajectoire de la Yougoslavie, reléguée au bord des cartes à un pays considéré comme pays de transit avec la Grèce, marqué longtemps par la guerre et cette fois-ci reléguées au gris de la carte, avant d'être réintégré dans une cartographie secondaire pour finir dans l'image centrale du RTE-T, est une trajectoire édifiante pour comprendre comment se construisent les transformations géographiques d'un référentiel de politique publique.

Cependant, ces évolutions ne doivent pas empêcher de nous figurer les problématiques territoriales des infrastructures dans les Balkans. Dans nos entretiens avec la DG NEAR, les problématiques structurelles des transports sont ressorties de façon édifiante. Dans le premier entretien, c'est la question du montage financier avec WBIF qui ressortait. Le but de la WBIF, plateforme créée par le Commission et les Etats-Membres au bénéfice financier des États des Balkans de l'Ouest, est de joindre dans une plateforme unique les investissements de modernisation en lien avec la pré accession, notamment sur les infrastructures de transport. Dans le cadre de cette plateforme, les partenaires sont les banques et les institutions internationales. Pour les deux enquêtés de la DG NEAR (Entretiens DG NEAR 1, 2024 et Entretiens DG NEAR 2, 2024), le but le WBIF est une plateforme qui permet d'orienter correctement les investissements et de les sécuriser, notamment vis-à-vis des banques qui sont intégrées via cette plateforme, ce qui permet un arrangement entre la WBIF avec la Commission et banque tôt dans le processus. Nous pouvons voir à l'œuvre ici une première stratégie de prise d'initiative par la Commission de *Spillover* cultivé où la Commission va créer une plateforme qui représente les États pour faciliter le développement des projets lié au RTE-T. Tout comme dans le RTE-T classique, les États ont leurs priorités et tentent de les faire inclure dans le schéma directeur des RTE-T. Cependant, les priorités sont censées être les infrastructures transfrontalières avec une importante plus-value européenne. Selon nos interlocuteurs, les États viennent parfois proposer des projets qui sont des priorités nationales sans dimension européenne, mais qui sont des priorités nationales (Entretiens DG NEAR 1). Pendant cet entretien ou deux enquêtés étaient présents, un de la DG NEAR et un de la WBIF, la personne employée par la DG NEAR nous explique que les États

négocient, mais que la priorité reste celle du réseau central, cependant notre second interlocuteur propose une interprétation légèrement différente :

> *« Nous avons plusieurs euh... connexions sur le réseau global, mais principalement... le… le… le réseau dans les Balkans occidentaux concerne le central... alors euh... où est... et la raison en est bien sûr que nous accordons vraiment la priorité à ces euh…connexions. Je veux dire, euh, bien sûr, comme [la personne de la DG NEAR] l'a mentionné, les... les... pays aimeraient également bénéficier d'autres euh... investissements et ils euh… viennent vers nous pour soutenir d'autres investissements et euh... parfois, nous le faisons... mais bien sûr, l'accent est principalement mis sur le réseau RTE-T…euh central »*[36]. Entretien DG NEAR 1, 2024.

Il semble donc que les priorités des Etats soient tout de même financées, laissant supposer que leur poids reste important dans les négociations et qu'il y a une forme de marchandage entre le financement des priorités transfrontalières et les priorités des États. Cette situation n'est finalement pas différente de ce qui se passe sur le réseau RTE-T de l'UE, les 14 projets prioritaires ayant par exemple été qualifiés de « Shopping List » et les priorités transfrontalières comme le parent pauvre des plans nationaux (Bairras et Ardaiz, 2025). Ici nous voyons que la définition du corridor des Balkans occidentaux est prise entre l'image définie dans les années 1970 par les institutions internationales et le pouvoir des États, qui souhaitent voir advenir leurs projets qui sont actuellement des priorités politiques. La définition du référentiel devient alors complexe pour la Commission qui est prise entre la représentation qui la précède et les représentations nationales.

Un des éléments spécifiques à l'implémentation des transports dans les Balkans, est que malgré des investissements importants, les niveaux de conformité aux standards européens des infrastructures de transport du réseau central devraient augmenter. Pourtant elles stagnent voire baissent en ce qui concerne l'électrification[37,38,39]. L'explication officiellement fournie dans les documents est différente

---

[36] Traduction de l'auteur : *we have several hu… connections on the comprehensive network but mostly… the… the… the network in the western Balkans it's about core… so uh where is a… and that's the reason for this is because of course we are really prioritizing these uh… connections I mean uh of course as [Commission person] mentioned the… the… countries would like to have other investments as well and they are uh… coming to us to support other investments and uh… occasionally we do that but of course the the main focus is on the core TEN-T hu… network*

[37] Transport Community. (2025). *Sustainable and Smart Mobility Strategy in the Western Balkans – Progress Report*. Transport Community, pp. 34-35.

[38] Transport Community. (2024). *Sustainable and Smart Mobility Strategy – Monitoring Report 2024*. Transport Community pp.45.

[39] Transport Community. (2023). *Sustainable and Smart Mobility Strategy in the Western Balkans – Progress Report*. Transport Community pp.37-38.

de celle que me fournit mon enquêté (DG NEAR 2, 2024) : pour lui les standards tendent à stagner ou baisser faute de main d'œuvre disponible et formée sur le réseau, le problème une fois les infrastructures construites est la maintenance des infrastructures (Entretien DG NEAR 2, 2024). C'est là que semble se dessiner une limite en termes de projet par rapport au RTE-T : une fois que l'infrastructure est faite, il faut des techniciens et des ouvriers qualifiés dans des pays où les ressources financières manquent. C'est là où s'arrête le RTE-T à l'inauguration d'un projet. C'est ce que nous expliquait Anne Guillemot lors d'un entretien autour des projets CORRI-DOOR et UNIT-e (Guillemot, 2022) : une fois les projets qui fondent ses études de cas terminés, ils ne sont pas reconduits et disparaissent complètement (Entretien Guillemot, 2022). Il y a une forme de boite noire du suivi des projets financés par le RTE-T, une forme d'oubli qui sépare le travail administratif européen du travail de terrain de la maintenance. Ici, peut-être une approche par l'ethnographie des infrastructures, une entrée par les objets pourrait permettre de retracer la trajectoire d'objets qui furent financés par les outils financiers européens au nom du RTE-T, pour comprendre leur cycle de vie et leur usage après l'inauguration ou l'abandon d'un projet.

Conclusion : Le RTE-T est-il un bac à sable pour la Commission européenne ?

Le RTE-T réunit des thématiques variées et profondément différentes y compris dans le champ des transports. Cette difficulté à prendre en compte les différences d'échelle met en avant un véritable problème pour le chercheur. Comment prendre en compte les écarts entre l'infrastructure et la représentation de la politique commune des infrastructures de transport ? Maarten Hajer (2000) expliquait que le RTE-T devait être compris comme une itération particulière de l'*Europe of flows*. Sa théorie permettait de comprendre le RTE-T comme réunissant des objectifs et des idées diamétralement opposées que chaque acteur pouvait s'approprier (Mejuto, 2016). Le problème de cette interprétation est qu'elle ne permet pas de saisir la réalité de terrain des projets du RTE-T, ni de comprendre comment la Commission s'insère dans une telle variété de projets. Giovanni Esposito (2018, 2023) donne un premier élément de réponse sur comment la Commission réalise une forme de contrôle à distance dans le cadre du *New Public Management*. Cependant, nous pensons qu'au-delà de ces questions managériales, la Commission anime le RTE-T à travers une certaine représentation de l'Europe des transports. Cette représentation est difficile à saisir à partir de chaque cas de projet individuel. Comme nous l'avons montré, les projets que permet de faire advenir le RTE-T sont largement différents les uns des autres. Pourtant le CEF est censé financer avant tout les priorités du

RTE-T (voir chapitre 4). Donc, il y a un véritable problème à faire sens de ces projets. La difficulté grandit encore quand nous nous penchons sur la représentation des personnes qui réalisent le RTE-T et sur les cartes des annexes. En particulier dans le cas des marges du RTE-T. Nous avons en effet une délimitation instable qui se modifie avec le temps et laisse songeur quant à ce qui fait partie ou non des RTE-T. La Turquie fait-elle véritablement partie du réseau ? L'intégration des Balkans dans la carte des corridors du réseau central sont une annonce politique forte, mais cela ne change pas le travail de la DG NEAR et de WBIF dans la région par rapport à ce qui est mis en place depuis 2017. Alors, il y a un décalage entre l'affichage politique des cartes qui sont l'image centrale du RTE-T, le travail quotidien de la Commission et ses agences et partenaire, l'implémentation des projets au niveau local. Pourtant, le RTE-T fait sens pour les acteurs qui en sont familiers :

> *« Parce que l'un des aspects qui caractérisent le plus la politique RTE-T c'est, en un sens, sa capacité à être un parapluie pour le secteur des transports. Alors dans la politique RTE-T est intégré, la législation pertinente, comme par exemple les spécifications techniques pour l'interopérabilité dans le secteur ferroviaire. Les aspects liés, par exemple, avec les carburants alternatifs. Tout cela s'est intégré dans la politique RTE-T. Et en même temps, le RTE-T, amène une couche physique ou tous les règlements sont applicables et peuvent être testés »*[40]. Entretien TIS, 2023

De ce point de vue, les RTE-T ont une vocation quasiment expérimentale, une vocation qui permet de développer des projets pilotes ou des projets qui ne verraient pas le jour autrement. Par-là, cela rejoint encore une fois l'idée que le RTE-T peut être pensé comme une politique qui assure une forme de médiation politique dans le cadre d'un *spillover* cultivé. Pour ces raisons, la politique européenne des RTE-T peut être vue comme un grand bac à sable, qui permet à la Commission d'apprendre d'erreurs et de succès sur chaque projet. La variété des projets et des représentations permet de penser la politique des RTE-T comme un grand bac à sable pour les transports. Certains de nos enquêtés parlent d'une politique « parapluie » (Entretien TIS, 2023). L'idée est que le RTE-T est la politique qui permet de tester certaines choses qui ne verraient pas le jour dans le monde des transports autrement, et aide à donner un sens à cette politique, dont les ramifications sont immenses et dont les échelles ne rentrent que difficilement en cohérence prises individuellement. **Nous mettons donc une limite géographique**

[40] Traduit de l'anglais par l'auteur : *Because one of the aspects that most characterise the TEN-T policy is, somehow, its capacity to be the umbrella for the transport sector. So, it integrates in the Ten-T policy, the relevant legislation, like, for instance, the technical specifications for interoperability on the rail sector. The aspects related, for instance, with alternative fuels. All of those are integrated in the Ten-T policy. And at the same time, the Ten-T brings the physical layer where all of those regulations are applicable and can be tested.".* Entretien TIS, 2023

aux endroits où la Commission n'agit pas ou peu ou plus. En 2025, le RTE-T s'arrête aux frontières russes et biélorusses, comme elles s'arrêtaient aux frontières de la Yougoslavie au début des années 1990. Cependant, des cas comme la Turquie ou les pays de l'Union de la Méditerranée nous semble être des cas flous, des sortes de « limes ». Enfin, la limite à l'échelle des infrastructures semble être dans le temps du projet. Une fois inaugurée la vie de l'infrastructure semble dépasser le cadre du RTE-T dans le cas par exemple de la maintenance. Un autre enquêté nous expliquait que le RTE-T n'aurait de toute manière pas vraiment de fin puisqu'il y aura toujours quelque chose au menu de l'intégration européenne au-delà l'infrastructure lourde (Entretien Commission 2, 2023). Penser le RTE-T comme ayant une limite n'est que contextuel, puisqu'il doit réaliser le marché unique et que c'est une tâche qui relève d'une certaine manière de l'utopie.

Bibliographie

Banque européenne d'investissement. (1990). Les communications (Série thématique). (ISBN 92-861-0245-3)

Bairras, P. (2025). Le corridor européen atlantique (France, Espagne, Portugal) : Un révélateur des difficultés de territorialisation de la politique européenne des transports [Thèse de doctorat, Université Gustave Eiffel ; Universidade nova de Lisboa]. https://theses.hal.science/tel-05419652

Bairras, P., & Aguas Ardaiz, I. (2025). The slow and difficult implementation of high-speed rail interoperability in Europe : The case of the Atlantic Corridor. *Transportation Research Procedia, 82*, 2546-2558. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2025.03.198

Bernier, X. (2025). Route. Dans GéoXXI (Dir.), Géographies, un dictionnaire (pp. 499–500). CNRS Éditions.

Beyer, A. (2014). La construction d'un espace européen des transports : Du principe de souveraineté nationale aux modalités de son dépassement (Thèse de doctorat, Université Paris IV – Sorbonne). TEL. https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01213860 322p.

Collectif. (2021). *Réseaux transeuropéens de Transport (RTE-T)* [Terme]. École normale supérieure de Lyon. (ISSN : 2492-7775). Géoconfluences. Consulté le 17/03/2026 https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/reseaux-transeuropeens-de-transport-rte-t

Commission des Communautés européennes. (1979). *Le rôle de la Communauté dans le développement des infrastructures de transport (Communication de M. Burke)* (COM (79) 550).

Commission des Communautés européennes. (1986). *Réseau ferroviaire à grande vitesse* (COM (86) 341). Bruxelles.

Commission européenne. (1990). *Towards Trans-European Networks for a Community Action Programme*, Acte juridique No. COM(90) 585, 40p.

Commission des Communautés européennes. (1997, 23 avril). *Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen : Raccordement du réseau d'infrastructures de transport de l'Union avec celui de ses voisins – Vers une politique de réseau de transport paneuropéen en coopération* (COM (97) 172 final). Commission des Communautés européennes. ISBN 92-784-9004-7.

Commission européenne. (2014). *Atlantic corridor : Section Bergara–San Sebastián–Bayonne. Studies and works and services for follow-up works (Phase 1)*. https://ec.europa.eu/assets/cinea/project_fiches/cef/cef_transport/2014-EU-TM-0600-M.pdf

Commission européenne. (2014, 17 janvier). *Commission Delegated Regulation (EU) No 473/2014 amending Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council as regards supplementing Annex III there to with new indicative maps* (OJ L 136, 9 May 2014, pp. 10–18). Journal officiel de l'Union européenne.

Commission Européenne (2024) *Trans-European Transport Network (TEN-T) Mobility and Transport*. Consulté 17 mars 2026, à l'adresse https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

Communautés européennes. (1993, 10 décembre). *Journal officiel des Communautés européennes : Législation* (L 305, 36e année). ISSN 0378-7060.

Conseil des Communautés européennes. (1985). *Coopération CEE-Yougoslavie : Recueil de textes, I, 1er janvier 1983 – 31 décembre 1984*. Office des publications officielles des Communautés européennes. (ISBN 92-824-0278-9)

Debarbieux, B. (2015). *L'espace de l'imaginaire. Essais et détours*. CNRS Éditions. ISBN 978-2-271-08824-6 305 p.

Didelon-Loiseau, C. (2010). Une vision de l'Europe Le tracé de l'Europe des chercheurs impliqués dans ESPON. Annales de géographie, 673 (3), 211-228. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/ag.673.0211.

Direction Générale des Transports [DG TREN]. (1999). *Guide de l'acquis communautaire des transports*. Commission européenne.

Esposito, G. (2018). New Public Management and Strategic Change in the European Railways - A critical study on the EU governance of megaprojects [Doctoral thesis, ULiège - Université de Liège]. ORBi-University of Liège. https://orbi.uliege.be/handle/2268/226428

Esposito, G., & Terlizzi, A. (2023). Governing wickedness in megaprojects: Discursive and institutional perspectives. *Policy and Society, 42*(2), 131–147. https://doi.org/10.1093/polsoc/puad002

Fichter, M. (2019, 13 novembre). *Système de sécurité ERTMS sur la ligne Metz-Luxembourg : « la SNCF n'est pas du tout prête », dénonce la CGT*. France Bleu Lorraine Nord. Consulté le 28 août 2025, sur https://www.francebleu.fr/infos/transports/systeme-de-securite-ertms-sur-la-ligne-metz-luxembourg-la-sncf-n-est-pas-du-tout-prete-denonce-la-1573629487

Guillemot, A. (2022). *Expérimenter la vraie vie : le cas de la recharge des véhicules électriques à l'échelle de l'Union européenne* [Thèse de doctorat, École des Ponts ParisTech]. HAL. https://theses.hal.science/tel-03700823 500p.

Hajer, M. A. (2000). Transnational networks as transnational policy discourse: Some observations on the politics of spatial development in Europe. Dans W. Salet & A. Faludi (Éds.), *The revival of strategic spatial planning* (pp. 135-142). Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen.

Haut Représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité. (2023, 29 novembre). *Communication conjointe au Conseil européen : État des relations entre l'UE et la dans les domaines politique, économique et commercial* (JOIN(2023) 50 final).

Le Monde, 1991, 3 novembre. La première conférence paneuropéenne sur les transports L'Ouest plaide pour le rail, l'Est choisit l'autoroute. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/archives/article/1991/11/03/la-premiere-conference-paneuropeenne-sur-les-transports-l-ouest-plaide-pour-le-rail-l-est-choisit-l-autoroute_4031931_1819218.html

Lewis Martin W. & Wigen Kären E. (1997), The Myth of Continents: A Critique of Metageography, University of California Press, Berkeley & Los Angeles.

Libourel, É. (2015). Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et

territorialisation d'un projet d'aménagement (Thèse de doctorat, Université Paris-Est). https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01362229 641p.

Mejuto, D. (2016). A Europe of multiple flows: Contested discursive integration in trans-European transport infrastructure policy-making. *European Urban and Regional Studies*, *24*(4), 425-441. https://doi.org/10.1177/0969776416663809

Monteiro, N. G. (2024). Imaginaire de crise dans la planification du RTE-T UE. *EchoGéo*, (68). https://doi.org/10.4000/12qul

Morange, M., Schmoll, C., Avec la collaboration de Toureille, É. (2025). Les outils qualitatifs en géographie : Méthodes et applications. Armand Colin. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/arco.range.2016.01.

Muller, P. (2019). Référentiel. Dans Boussaguet, L., Jacquot, S., & Ravinet, P. (Dir.). *Dictionnaire des politiques publiques* (5e éd.). Presses de Sciences Po.

Ollivier-Trigalo, M. (2003). *Chapter 11. Major Infrastructure Transport Projects Decision-Making Process: Interactions between Outputs and Outcomes as a Contemporary Public Action Issue*, in Nellthorp, J., & Mackie, P. Transport Projects, Programmes and Policies. Taylor & Francis. https://bookshelf.vitalsource.com/books/9781351773317

Offner, J.-M. (1993). Les « effets structurants » du transport : Mythe politique, mystification scientifique. *L'Espace géographique*, 22 (3), 233–242. https://doi.org/10.3406/spgeo.1993.3209

Parlement européen & Conseil de l'Union européenne. (2021, 7 juillet). *Règlement (UE) 2021/1153 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014* (JO L 249, 14 juillet 2021, pp. 38–81). Journal officiel de l'Union européenne.

Parlement européen & Conseil de l'Union européenne. (2013, 11 décembre). *Règlement (UE) n° 1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE* (JO L 348, 20 décembre 2013). Journal officiel de l'Union européenne.

Parlement européen & Conseil de l'Union européenne. (2021, 7 juillet). *Règlement (UE) 2021/1153 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014* (JO L 249, 14 juillet 2021, pp. 38–81). Journal officiel de l'Union européenne.

Parlement européen & Conseil de l'Union européenne. (2024, 13 juin). *Règlement (UE) 2024/1679 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013* (JO L, 2024/1679, 28 juin 2024). http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

Passalacqua, A. (2024). Temps court et temps long en histoire des mobilités. *Artefact*, (21). https://doi.org/10.4000/12o3u

van der Valk, T. (s. d.). (2024). *Aire du Pays de Brive (Corrèze), photographie publiée dans un avis Google Maps* [Photographie]. Google Maps.

https://www.google.com/maps/place/AIRE+DU+PAYS+DE+BRIVE

Photos de Tim van der Valk prise en Aout 2024, il laisse 5 étoiles sur Google Maps à la station de recharge Ionity.

Rohann. (2025). *Borne de recharge IONITY sur l'aire du Pays de Brive (Corrèze), photographie publiée dans un avis Google Maps* [Photographie]. Google Maps. https://www.google.com/maps/place/Borne+de+recharge+IONITY/

Richardson, T. (1999). *Environmental integration in infrastructure planning: A Foucauldian discourse analysis of the trans-European transport network* (Thèse de doctorat, Sheffield Hallam University). EThOS. https://ethos.bl.uk/OrderDetails.do?uin=uk.bl.ethos.324645

SEETO (South-East Europe Transport Observatory). (2006, novembre). *South-East Europe core regional transport network development plan: Five year multi annual plan 2007–2011. Volume 1: Common problems – Sharing solutions*. SEETO.

Siarov, V. (2003). *Évaluation* stratégique *des projets d'infrastructure de transport : Le corridor paneuropéen N° 10 « Salzburg – Thessalonique »*. Thèse de doctorat, Institut d'études européennes, Université Paris 8 Vincennes - Saint-Denis.

Star, S. L. (2018). L'ethnographie des infrastructures (T. Beltrame & A. Peerbaye, Trad.). *Tracés. Revue de sciences humaines*, (35), 187–206. https://doi.org/10.4000/traces.8455

Tilling, C. (2006). The EU common transport policy for south-east Europe – What makes it a factor of cohesion and sustainability? *SEER: South-East Europe Review for Labour and Social Affairs*, (1), 7–14.

Toureille, É. (2017). *La Turquie en Europe, la Turquie dans le Monde : Analyse d'une catégorie macro-régionale au regard d'une géographie des représentations de l'Europe et du Monde turco-centrée* [Thèse de doctorat, Paris Diderot – Paris 7]. http://www.theses.fr/2017USPCC211/document

Réseau transeuropéen de transport. (2025). In *Wikipédia*. https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=R%C3%A9seau_transeurop%C3%A9en_de_transport&oldid=229089718

Stephenson, P. J. (2010). Let's get physical: the European Commission and cultivated spillover in completing the single market's transport infrastructure. *Journal of European Public Policy*, *17*(7), 1039–1057. https://doi.org/10.1080/13501763.2010.499247

Stephenson, P. J. (2012). Image and venue as factors mediating latent spillover pressure for agenda-setting change. *Journal of European Public Policy*, *19*(6), 796–816. https://doi.org/10.1080/13501763.2011.614141

Sutton, K. (2011). *Les Nouvelles Traversées Alpines : Entre co-spatialité de systèmes nationaux et recherche d'interspatialité, une géopolitique circulatoire* [Thèse de doctorat, Université de Grenoble]. https://theses.hal.science/tel-00689249 578p.

Système de signalisation ERTMS pour les TER Thionville-Luxembourg : On vous explique tout - La Semaine. (2025, octobre 9). https://lasemaine.cosavostra.com/non-classe/systeme-signalisation-ertms-ter-thionville-luxembourg-david-valence-on-vous-explique-tout/

Transport Community. (2023). *Sustainable and Smart Mobility Strategy in the Western Balkans – Progress Report*. Transport Community 46p. https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2023/12/Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy-Report_designed.pdf

Transport Community. (2024). *Sustainable and Smart Mobility Strategy – Monitoring Report 2024*. Transport Community 53p. https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2024/12/2024-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy-monitoring-report.pdf

Transport Community. (2025). *Sustainable and Smart Mobility Strategy in the Western Balkans – Progress Report*. Transport Community 40p. https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2025/12/Smart-and-Sustainable-Strategy-2025_Progress_report_FINAL.pdf

Western Balkans Investment Framework (WBIF). (2014). *Investment projects database*. https://web.archive.org/web/20141009020821/http://www.wbif.eu/projects

Western Balkans Investment Framework (WBIF). (2023, juillet). *Peace Highway : Niš – Merdare – Pristina*. Commission européenne. https://www.wbif.eu/storage/app/media/Library/FactSheets/Factsheets%202023/1-Peace%20Highway%20Factsheet_230726.pdf

Chapitre 2. La gestation du référentiel du RTE-T : La compression de l'espace-temps des transports (1979-1995)

> *For a rather short but influential period, prophesies of "borderless worlds" abounded in which global technologies, cyberspace, capital flows, East-West political convergence and interstate integration would make political borders obsolete.*[41]

I- Introduction : la chronologie du RTE-T du tournant discursif des années 1980 à l'implémentation d'une politique durant les années 1990

L'histoire brossée à grands traits du RTE-T a été faite par d'autres. En 2016, Antoine Beyer cite le rapport du sénateur Gilles Savary, lui-même pendant 2 ans coordinateur d'un projet prioritaire, il découpe ainsi l'histoire du RTE-T :

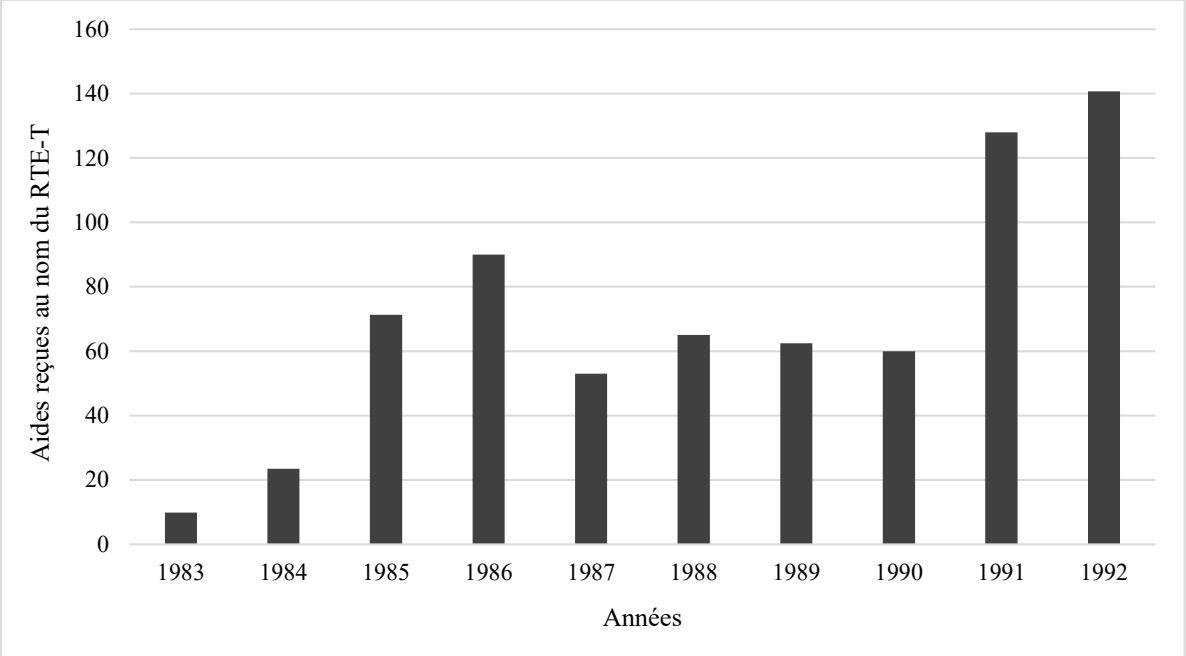
> *« A la suite de Gilles Savary (2013), on peut distinguer plus précisément la maturation de la politique des RTE-T selon trois étapes successives :*
> *- La lente définition d'une politique commune des infrastructures (TEN-T Guidelines), 1992 – 2004 ;*
> *- La première révision de 2004 et le renforcement des projets prioritaires (les propositions du groupe van Miert), 2004 - 2013 ;*
> *- L'approfondissement d'un réseau central par la stratégie des corridors (Connecting European Facility), depuis 2013. »* (Beyer, 2014 p.214)

Cette approche chronologique suit la parution des actes législatifs du RTE-T. Pourtant, le RTE-T et

[41]« Pendant une période relativement courte mais influente, les prophéties d'un "monde sans frontière" abondaient, dans lesquels la technologie globalisée, le cyberspace, le flux des capitaux, la convergence Est-Ouest et l'intégration interétatique rendrait les frontières politiques obsolète » Traduction par l'auteur d'après Kolossov, V., & Scott, J. (2013). Selected conceptual issues in border studies. *Belgeo. Revue belge de géographie*, 1 | 2013. https://doi.org/10.4000/belgeo.10532

son idée existent avant son implémentation et en dehors des actes législatifs. En effet, si Beyer (2014) sait que le RTE-T est en gestation depuis les années 1980, il qualifie les plans et les projets « d'incantatoires » faute de moyens financiers pour les soutenir (Beyer, 2014 p.214). Nous pensons que cette affirmation ignore deux choses. D'une part, des financements communautaires, bien que faibles, sont disponibles avant le traité de Maastricht (figure 5).

Figure 3. Les aides allouées aux RTE-T entre 1983-1992[42]



Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2026 d'après Commission européenne

D'autre part, c'est un moment de la construction du référentiel des RTE-T et donc un moment de débats, de rapport de force entre les acteurs avant que la sélection d'options se fasse avec l'implémentation dans le traité de Maastricht.

D'autres chronologies se font l'écho des débats et stratégies d'acteurs de cette période de pré implémentation des RTE-T. Certaines sont plus centrées sur un espace, que ce soit une région comme les Balkans (Siarov, 2003), un espace particulier comme un corridor (Libourel 2015 ; Bairras, 2025) ou un mode, voire un système de transport, comme les LGV (Audikana, 2015). Un article a, à notre connaissance, souligné que les années 1980 sont un moment charnière, en identifiant trois acteurs centraux : la Cour de justice européenne, l'ERT et le commissaire Jacques Delors, comme les

[42] European Commission. (2005). *TEN-T supported actions 1983-2004*. https://ec.europa.eu/ten/transport/actions/doc/1983_2004_supported_actions_en.pdf

médiateurs de la construction des RTE-T. Marco Brömmelstroet et Tobias Nowak (2008) écrivent cet article dans la perspective de montrer le glissement d'une gouvernance intergouvernementale vers une gouvernance supranationale. D'autres chercheurs se sont fait l'écho de période plus vaste : Paul J. Stephenson (2012) étudie la construction du RTE-T entre 1945 et 1996 en utilisant les concepts d'image et de *venue shoppings* issus des théories de mises sur agenda (Baumgartner et Jones, 1991), dans une perspective néofonctionaliste. Thimoty Kevin Richardson (1999) propose d'analyser avec une perspective foucaldienne le discours sur l'écologie du RTE-T, la question étant l'intégration des questions environnementales au RTE-T, pour la période 1992-1996. Plus tard, le même auteur élargira son analyse du discours de l'Europe des transports sur l'aménagement du territoire dans une perspective critique (Jensen et Richardson, 2004). À notre connaissance, seule l'hagiographie des chercheurs en sciences économiques Debra Johnson et Colin Turner (2007) propose un panorama relativement complet de l'histoire politique du RTE-T entre le traité de Rome (1957) et le traité de Lisbonne (2007). Les publications que nous avons citées permettent d'établir un récit relativement complet de la construction du référentiel paru dans les années 1980. Par exemple, l'influence de la CEMT sur la construction des corridors (Libourel, 2015 ; Siarov, 2003) de Jacques Delors ou de l'action de la CJUE en faveur du Parlement en ce qui concerne la relance de la politique des transports en 1985, ne semblent plus à prouver (Brömmelstroet Nowak, 2008).

Par rapport à cette courte revue de littérature sur le RTE-T, notre apport est un ensemble de cartes et de documents produit par les services de la Commission européenne entre 1979 et 1995. Notre choix s'arrête sur l'année 1979, puisque c'est une année charnière en termes de production d'idée sur les infrastructures de transport par la Commission, avec la parution et la diffusion du livre vert sur le rôle de la communauté dans le développement des infrastructures de transport (COM (79)550). Perçu comme un infléchissement de l'attitude la Commission des communautés européennes envers la politique des transports (Stephenson 2011 p.807), c'est un document qui contient les premières graines des RTE (Debra Johnson et Colin Turner, 2008 p.57). Dans ce document sont contenus un ensemble d'idées qui seront reprises et modifiées au fil du temps. Nous arrêtons ce chapitre en 1995. Ce choix se justifie parce que c'est l'année qui précède l'adoption des premières lignes directrices sur les RTE-T (1692/96). Elles correspondent à un premier choix, une première sélection d'options issues de différents forums dans les arènes des politiques publiques.

Notre hypothèse est qu'il existe une définition progressive du référentiel des infrastructures de transport pour les institutions européennes, que la construction de ce référentiel connaît une véritable avancée dans les années 1980 et qu'une partie des idées qui sont alors énoncées perdurent jusqu'à aujourd'hui sous diverses formes.

1. Le RTE-T au-delà de ses représentations cartographiques : Le changement de paradigme a-t-il eu lieu ?

a. Du patchwork au network, une expression « à la mode » depuis 2013

Dans l'article de vulgarisation de Géoconfluences (2020) intitulé « Introduction. Pour une lecture territoriale des corridors de transport en Europe », Antoine Beyer titre l'une de ses parties « Du *Patchwork* au *Network* », les étapes de la mise en place d'une politique des RTE-T ». Après un rapide passage en revue des étapes qui mènent de l'État de patchwork à l'État de network, détaillées plus longuement dans son HDR (Beyer, 2014), il explique :

> « *Diverses cartes peuvent ici servir de marqueurs pour rendre compte de cette maturation qui se lit aussi comme une progressive émancipation d'un schéma communautaire (network) issu de l'addition d'approches nationales (patchwork).* »
> Beyer, 2020.

Ce que désigne donc cette expression c'est le passage d'une addition de projets prioritaires, qui sont avant tout analysés dans cet article comme des priorités nationales à un schéma communautaire cohérent. Cet élément de langage a été créé et diffusé par la DG MOVE, pour la révision de l'acte juridique de 2013 (Entretien Commission 1, 2023). En tant qu'élément de communication, il convient de questionner la pertinence de cette expression. Devons-nous souscrire à cet élément de langage et au récit produit par la Commission européenne sur sa propre politique ? En effet, si nous considérons le fronton de la politique RTE-T – ce qui est au premier plan dans la communication institutionnelle autour du RTE-T – nous avons effectivement un passage visuel du patchwork au network (Carte 1 et Carte 3). Pourtant, ce passage d'un État à l'autre s'ancre dans une transformation plus incrémentale, moins révolutionnaire que ce que laisse penser l'opposition entre les deux cartes.

b. Une expression pourtant ancienne

Commençons par dire que l'expression est ancienne. L'utilisation « du *patchwork* au *network »* n'est d'ailleurs pas unique dans la littérature (Jensen et Richardson, 2003 ; Hajer, 2000). Cependant, à notre connaissance, seul Maarten Hajer (2000) analyse l'expression. Il fait remonter sa parenté à une brochure de la Banque européenne d'investissement (BEI) de 1998 (Hajer, 2000). Hajer propose une

analyse critique de l'expression, argüant que le terme flou de « *network* » se rapporte plus à une narration qu'un concept d'aménagement à visée politique. En effet, le RTE des transports est une politique réunissant un certain nombre d'acteurs qui ne partagent pas de croyance ou d'engagement normatif commun, mais qui peuvent s'identifier à la métaphore vague d'un passage du *Patchwork* au *Network* et donc l'instrumentaliser (Hajer, 2000 p.140). Pire encore, l'expression permet, selon lui, d'effacer les contradictions qu'il y aurait à énoncer des objectifs contradictoires en opposant l'efficacité économique à la cohésion, par exemple. Pour Hajer, il semble nécessaire de se passer du mot *network,* puisque ce mot est un mythe organisationnel qui permet d'éviter de discuter la création d'inégalité par le plan des RTE transport, en se posant immédiatement comme son dépassement (Hajer, 2000 pp. 141-142).

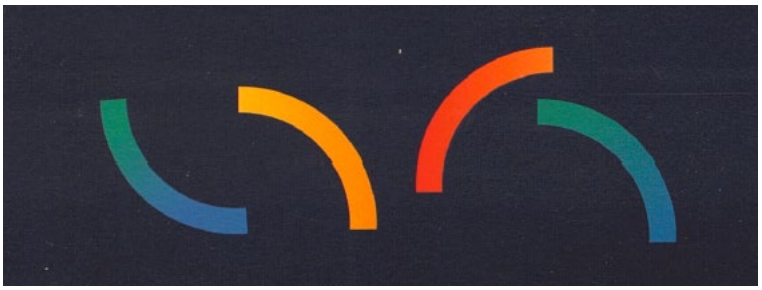
Le contexte de la fin des années 1990 et du début des années 2000 est, d'une part, celui des 14 projets prioritaires issus de la liste d'Essen (sur lesquels nous reviendrons dans le chapitre 2, le chapitre 3 et le chapitre 4). D'autre part, les cartes du réseau qui ressortent dans les actes législatifs en 1990 comprennent de larges pans des réseaux nationaux de chaque pays. Cet état de fait a pu être rétrospectivement pointé du doigt par le haut fonctionnaire européen Mattias Ruete (TESPA, 2022) en attribuant cette attitude aux États membres qui souhaitaient voir intégrer tout leur réseau. C'est donc dans le contexte de l'implémentation des lignes directrices du RTE (1692/96) que Maarten Hajer produit son analyse.

Pourtant, l'expression est plus ancienne que la brochure du BEI de 1998 citée par Marten Haajer (2000). Une brochure de l'UE parue en 1995 et intitulée « *The trans-European transport network transforming a patchwork into a network* » (Commission européenne, 1995 a), permet une autre lecture de cette expression. Ironie de l'histoire ou mouvement calculé de la Commission, l'expression du « *patchwork* au *network* » a été créée précisément au moment où l'approche par grands projets prioritaires a été formulée, soit au moment même où le RTE-T devient cette addition de priorités nationales qui sera désignée, quasiment 20 ans plus tard, comme « le *patchwork* des priorités nationales » (voir chapitre 4) par la Commission elle-même. Que recouvrait alors le passage d'un *patchwork* à un réseau, en 1995, au lendemain des conclusions d'Essen (1994) ?

c. Un premier algorithme derrière l'expression du Patchwork au network

La brochure intitulée « *The trans-European transport network transforming a patchwork into a network* » (1995 a) se présente avec une couverture bleu marine où se trouvent plusieurs lignes de différentes couleurs. Chacune représente des systèmes différents qui ne se rejoignent pas et sont orientés dans des directions opposées (voir annexe).

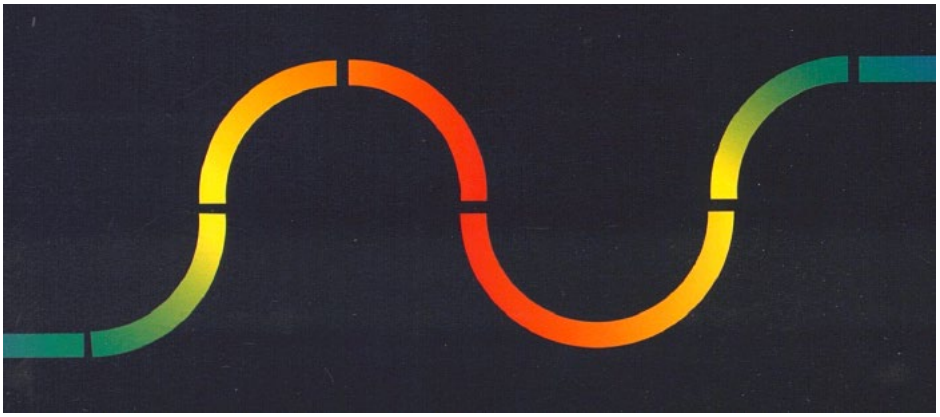
Figure 4. La métaphore du patchwork[43]



Commission européenne, 1995a. Couverture découpée.

En revanche, la seconde partie de la couverture montre des lignes qui sont jointes et forment un spectre de couleurs qui semble se diriger dans la même direction. Ces deux éléments pris séparément semblent mettre en image la métaphore et la préciser. Le Patchwork est un ensemble de lignes (les infrastructures nationales), qui doivent être reliées et former un ensemble cohérent. Dès la couverture de cette brochure, nous pouvons comprendre l'intention de la Commission.

Figure 5. Le network comme métaphore de l'unité[44]



Commission européenne, 1995a. Couverture découpée.

[43] Commission Européenne. (1995a). *The trans-European transport network: Transforming a patchwork into a network*. Office for Official Publications of the European Communities.
[44] *Ibid*

Les deux premières pages de textes circonscrivent plus précisément la métaphore. La métaphore est déjà en sous-titre plus explicite puisqu'il s'agit d'une transformation. Nous argüons ici que plus qu'une expression, le texte est un algorithme (Fouilleux, 2000) avec une dimension spatiale importante. Ce premier algorithme va nous permettre d'interpréter une partie du référentiel des RTE-T tels qu'il est formulé en 1995 dans le contexte que nous avons décrit plus haut.

Les auteurs de la brochure présentent les réussites, mais surtout les difficultés dans l'avancée des grands projets prioritaires des RTE-T, en visant de façon assez directe les États membres concernant « leur manque de synchronisation, leur manque de communication et leur priorité différenciée en ce qui concerne les projets », ces trois problèmes mènent à une ligne d'argumentation s'appuyant sur la prise de retard dans le processus de décision et d'implémentation » (Commission européenne, 1995a p.17). À la fin de ce point, ils synthétisent :

> *« Deux ou plusieurs approches nationales de part et d'autre d'une frontière sont souvent une recette pour l'inertie du projet plutôt que pour son développement. Les intérêts nationaux l'emportent facilement sur l'intérêt commun et découragent les efforts visant à réunir des partenaires publics et privés dans le cadre de grands projets multinationaux. »*[45] Commission européenne, 1995 a pp.17-18.

Nous pouvons analyser ce passage comme l'aveu par la Commission d'une imposition par les États de leur priorité (Banister et al, 1995). Ce qui permet à la Commission de critiquer aussi frontalement les manquements dans l'avancement des projets prioritaires se fonde dans la brochure sur la présentation de la situation des transports en 1995. L'argumentaire de la Commission est déroulé de la façon suivante : le volume de fret et le nombre de passagers augmentent. Cette augmentation du trafic est décrite à travers deux graphiques (Commission européenne, 1995a p.3). Ils s'étendent sur la période 1970 à 1993 et sont exprimés en tonne par kilomètre et passager par kilomètre. Les deux graphiques montrent une augmentation globale du trafic avec une augmentation particulièrement importante pour la route. Cette idée de l'augmentation du trafic est exprimée dans l'avant-propos du Commissaire au transport Neil Kinock, puis dans le graphique et en conclusion du point 1 :

> *« L'Europe doit investir d'urgence et rapidement pour créer ce réseau de transport face au doublement prévu des volumes de transport d'ici 2010 ».* Commission européenne, 1995 p.8.

[45] *Two or more national approaches on either side of a border are frequently a recipe for project inertia rather than project development. National interests easily prevail over the common interest and discourage efforts to bring together public and private partners on large multinational projects.*

La prémisse de cette brochure est que nous communiquons de plus en plus dans une Union européenne à 15, que ce soit dans le cadre du loisir ou du commerce (Commission européenne, 1995 a p.3). S'ajoute à cette première affirmation, l'idée qu'« au cours des dix dernières années, des efforts considérables ont été déployés pour éliminer les obstacles qui entravent la libre circulation des personnes, des capitaux, des biens et des services entre les États membres de l'Union européenne » (Commission européenne, 1995 a p.3). Ces deux idées conjointes sont des premiers indices d'une logique, d'un algorithme (si… alors… donc…). La conclusion de la brochure est qu'il faut que l'UE se donne les moyens de réaliser cet espace de libre circulation pour écouler les biens et amener les personnes à se déplacer librement. Il devient alors nécessaire de faire de 15 systèmes distincts un système cohérent : passer du patchwork au network. Que désigne le patchwork dans la brochure ?

> *« C'est un patchwork qui comporte des trous, car il manque de nombreuses liaisons ferroviaires, routières et fluviales. Construit à une époque où les pays ne regardaient pas très loin au-delà de leurs frontières nationales pour le commerce et les voyages, le réseau de transport européen comprend des autoroutes qui s'arrêtent brusquement aux frontières, des chemins de fer avec des systèmes d'alimentation et de signalisation incompatibles, et des services aériens gérés par 52 centres de contrôle du trafic aérien avec 20 systèmes d'exploitation différents et 70 langages de programmation informatiques ».* Commission européenne, 1995.

Trois éléments sont à retenir pour comprendre le référentiel des RTE-T. Le premier est celui d'une infrastructure *soft* (langue, système d'exploitation, programmation informatique). Le second élément concerne le dépassement des frontières nationales et l'idée que les États ne regardaient pas au-delà de leurs frontières. Enfin, le troisième élément est celui de la liaison manquante, qui ne s'illustre ici que comme un élément d'introduction à ce paragraphe (les trous). Pourtant, le terme de liaison manquante est un des éléments essentiels qui permet de comprendre ce sur quoi s'est fondé le référentiel du RTE-T.

Pour faire le network, il faut donc compléter ces trous et harmoniser les normes, avec la création d'un réseau construit autour de 14 projets prioritaires, qui doit permettre de développer économiquement le territoire, de rendre le réseau plus sûr, le décongestionner, donner plus de choix aux voyageurs et réduire le temps de trajet ainsi que réduire la pollution de l'air, mais aussi sonore et visuelle.

La construction de l'expression du Patchwork au network tel qu'elle est synthétisée par cette logique dans la brochure que nous venons de synthétiser, résulte d'une construction particulière. Chaque élément que nous venons de présenter est le fruit de la gouvernance des RTE-T et de l'intégration de divers éléments produits par des acteurs aux intérêts parfois diamétralement opposés. Nous avons pris

un point dans l'histoire du RTE-T à partir de l'expression du *Patchwork* au *network*. Nous commençons cette histoire en 2013, là où nous avons pu voir les occurrences de cette expression. Pourtant, elle est plus ancienne, datant au moins 1995. Le contenu de l'expression en 2013 et en 1995 ne sont pas les mêmes nous le verrons. Pour le moment, il est important de retenir que cette métaphore sur le RTE-T recouvre une profondeur programmatique plus large qu'un simple slogan. Nous allons maintenant tenter de comprendre comment la synthèse réalisée dans cette brochure est le produit de la construction des RTE-T avant leur implémentation entre 1979 et 1994.

En 2022, le haut fonctionnaire européen Mattias Ruete expliquait dans une interview au média TESPA :

> *« En réalité, il y avait ce discours sur les chainons manquants. On se disait : "D'accord, nous élaborons toute une législation, mais si nous disposons de cette législation et que toutes les marchandises peuvent circuler librement au sein du marché intérieur, comment allons-nous faire circuler ces biens ? Nous devons nous pencher sur les chainons manquants". Dans le même temps, le train à grande vitesse connaissait un grand succès et, dans une certaine mesure, ils se sont retrouvés ensemble au cœur du débat sur l'élaboration d'une politique de réseau transeuropéen ».*[46] TESPA, 2022

Ces deux éléments - liens manquants et LGV- sont essentiels pour comprendre la construction du référentiel des RTE-T dans les années 1980, résumé par l'expression *from patchwork to network*. Mais la citation ne permet pas de comprendre qui pensait à mettre en place les liens manquants ni qui pensait que le train à grande vitesse devait se retrouver dans le RTE-T du fait de son succès. Bien sûr, la politique RTE-T telle que visible dans sa formulation synthétique, est effectivement large. Comme le remarque Hajer, les éléments associés au discours sur les RTE-T, au moment où il écrit, plaident à la fois pour le libre marché néolibéral, la cohésion sociale et la durabilité environnementale. Le discours sur le RTE-T devient sous sa plume un interdiscours (« *inter-discourse* ») qui lie un ensemble de connaissances sans lien et hétérogènes (Hajer, 2000 p. 140). Cependant, ces connaissances ne nous paraissent pas déliées : elles sont le fruit d'un processus politique qui confronte des intérêts différents, qui coconstruisent le référentiel commun des RTE-T.

[46] Traduit de l'anglais par l'auteur: *In reality, there was this discourse on missing links. Saying okay, we are doing a whole legislation but if we have the legislation in place and all the goods can actually freely circulate inside the internal market, how are we going to have theme circulate? we need to deal with the missing link. At the same time you had a situation where high speed rail was becoming very popular and to a certain extent came together in the debate in terms of trying to develop a Trans-European Network Policy*

2. Grande vitesse et liens manquants ou industrie ferroviaire et industrielles européennes (1979-1990)

Avant le RTE-T, les infrastructures de transport sont considérées dès le Traité de Rome (Beyer, 2014). Dans les années 1960 dans le cadre de la politique commune des transports (CPT), des premières cartes des grandes artères européennes sont esquissées en partenariat avec les États membres (Johnson et Turner, 2007 p.29). Puis dans les années 1970, la Commission va esquisser un premier mouvement d'émancipation vis-à-vis des États membres, en particulier avec un premier ensemble de mesures à prendre avec le Memorandum *The role of the Community in the development of transport infrastructure* (Johnson et Turner, 2007 p.30). Cependant, les capacités de la Commission restent limitées par rapport à la puissance des États :

> *« Tout ce que pouvait chercher à faire la Commission européenne était de créer un forum au sein duquel chaque État pouvait se rencontrer et chercher à coordonner les systèmes de transport que chacun contrôle*[47]*»* (Johnson et Turner, 2007 p.30)

Malgré cette absence de pouvoir propre pour l'aménagement d'un réseau, ces premiers moments sont en fait déterminants pour les années 1980 et au-delà. Il faut lire la création de ce forum comme un élément participant d'une stratégie du *spillover* cultivé dans le sens ou la Commission des communautés européennes joue alors son rôle de médiateur politique, d'intermédiaire qui permet d'améliorer l'intérêt commun en tentant de favoriser la discussion et l'émergence de position commune sur les transports.

Dans le mémorandum de 1979 (COM (79)550), la Commission des communautés européennes part de plusieurs prémisses, d'abord les États membres poursuivent leurs propres objectifs sans coordination, ce qui amène à la stagnation de l'intégration dans le domaine des transports. Ensuite, la constatation d'une augmentation du trafic international et un rôle clé de cette augmentation dans la création de richesse et de croissance. Ces constatations du mémorandum (COM (79)550) sont une première étape pour pointer un certain nombre de problèmes, notamment les goulets d'étranglement liés à l'augmentation du trafic sur les grands axes internationaux (COM (79)550 p.2). La Commission se fixe un objectif de long terme, l'identification de grands axes internationaux, un objectif de court terme qui est la détermination des goulets d'étranglement et enfin l'identification de projets communautaires (COM (79)550 p.21). Trois idées qui sont, nous le verrons, structurantes pour définir le référentiel des politiques publiques des RTE-T. Dans ce document, il n'est pas fait mention des liens manquants, mais des infrastructures transfrontalières. La CCE souhaite financer les

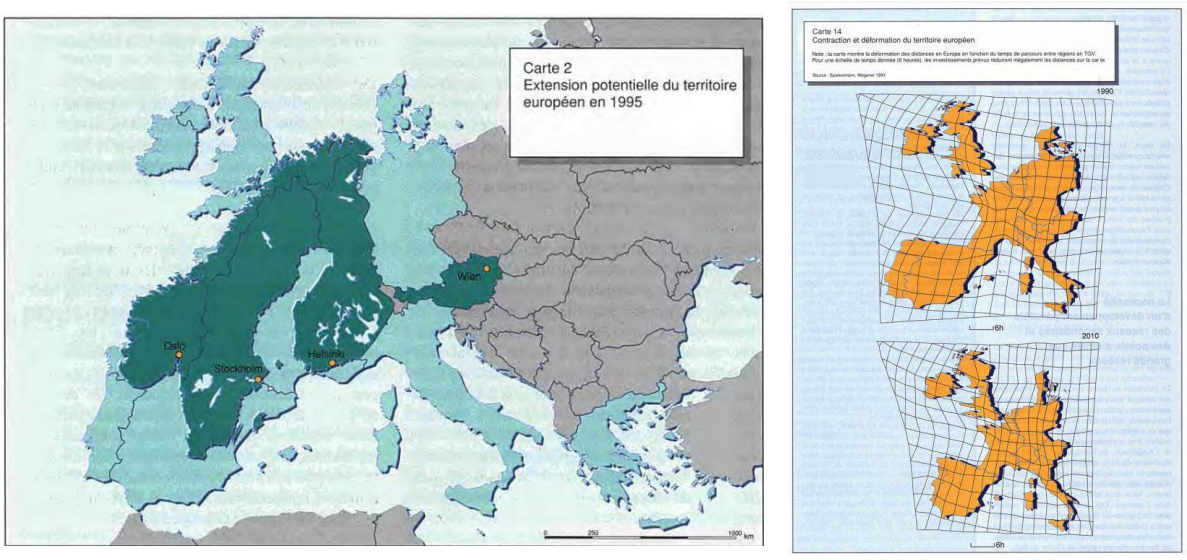
[47] Traduction de l'anglais par l'auteur : *All the European Commission could seek to do was create a forum in which the respective states could meet and seek to co-ordinate the transport systems that they each controlled*

infrastructures transfrontalières car délaissées par les États, si elles sont susceptibles de développer les liens économiques entre deux régions (COM (79)550 p.22). L'argumentaire repose alors sur le fait que le trafic entre les États membres s'accroit plus vite que le trafic intra national, ce qui justifie l'existence d'infrastructures transfrontalières. Cette ligne d'argumentation nous semble renvoyer à la question du *spillover*. Dans le sens ou le mémorandum de la Commission est une tentative d'améliorer l'intérêt commun en nommant les problèmes et en proposant des solutions, elle joue par là son rôle d'entrepreneur politique et de médiateur (Tranholm-Mikkelsen, 1991). Malgré ces avancées, la politique finit par stagner et les États ne montrent pas de volonté de faire avance la Politique commune des Transports (Johnson et Turner, 2007 ; Brömmelstroet et Nowak, 2008), renvoyant alors les stratégies mises en place par la Commission européenne au second plan par rapport à l'inaction des États.

a. Le tournant discursif des années 1980 : le rétrécissement de l'espace-temps

Cette forme de préhistoire du RTE-T montre que certaines lignes d'argumentations sont en place depuis la fin des années 1970 et que le problème est alors centré sur la croissance du trafic international. C'est l'argument racine qui permet de justifier l'ensemble des mesures que propose la CCE.

Carte 12 et 11 bis. L'Europe s'étend, il faut donc la réduire... Une réflexion européenne[48][49]



[48] Commission européenne. (1994). *Europe 2000+* : Coopération pour l'aménagement du territoire européen. Office des publications officielles des Communautés européennes. Voir les cartes aux p.13 et p.66.

[49] Retranscription de l'encart de la figure 11bis : Carte 14. Contraction et déformation du territoire européen
Note : la carte montre la déformation des distances en Europe en fonction du temps de parcours entre régions en TGV. Pour une échelle de temps donnée (6 heures), les investissements prévus réduiront inégalement les distances sur la carte.

À propos de cette image (Carte 11bis) : *Ces cartes sont tirées du document Europe 2000+, document qui fait suite à plusieurs réunions des ministres de l'Aménagement, initié en 1989 (Faludi, 2010 p.117). Ce cycle de discussion va amener la Commission européenne à préparer un document préliminaire ou elle identifie la structure du territoire européen c'est le document Europe 2000 (COM (90) 544). Ce document va être complété trois années plus tard par le document Europe 2000+ (1994)*[50]*. Il est une présentation des défis et de la structure du territoire européen du point de vue de la Commission et n'est pas une synthèse de la position des États. Ces documents font partie d'un contexte plus large celui de l'élargissement européen, dont d'autres documents se font l'écho (COM (97) 2000 ; Commission européenne, 1999). Dans ce contexte une place va être donnée au RTE-T qui fait partie des politiques impactées par l'élargissement. La carte 11bis se trouve à la page 66 du document 2000+ au titre de « La nécessité d'un développement parallèle des réseaux secondaires et des points d'accès aux grands réseaux ». Dans cette partie, la Commission présente l'idée d'une abolition des distances permise par l'accélération des vitesses, mais présente une forme de critique de cette idée dans la mesure où les LGV favorisent des régions déjà dynamiques et défavorise les régions périphériques (Commission européenne, 1994 pp.65-68). Elle reprend par ailleurs l'image à un article scientifique de 1993 relativement influent (Spiekermann et Wegener 1993), qui modélise de façon originale la relation temps-distance induite par la création de LGV en Europe et en France. L'article arrive aux mêmes conclusions que la feuille de route de la Commission européenne (1994). Ces deux scientifiques font à ce titre partie d'un autre type de forum, le forum scientifique. Presque 10 ans plus tard, ils vont perpétuer leurs travaux sur l'accessibilité dans le cadre d'ESPON, traduisant ainsi leurs idées sur l'accessibilité au sein d'un forum hybride entre la science et les institutions. Ce cadre va leur permettre de développer un indice sur l'accessibilité qui tend à être vu comme incomplet (L'Hostis et Leysens, 2012). Le choix de la représentation de ces travaux montre comment les forums scientifiques des transports et certains forums des politiques publiques interagissent et s'alimentent. La construction de la rationalité scientifique est utilisée par les acteurs de la politique européenne pour cimenter une proposition politique à destination des États. La tentative de la Commission repose sur l'idée qu'en exposant les problèmes partagés par les États, une forme d'amélioration de l'intérêt commun est possible. Dans les années 1990, la réflexion sur l'aménagement de l'espace par les*

Source : Spiekermann. Wegener 1993

[50] Andreas Faludi (2010) fait remarquer que l'expert français à l'origine de l'initiative de 1989 sur un programme de planification commun est parti travailler sur les documents Europe 2000 et 2000+ auprès de la Commission et aurait insisté pour son collègue néerlandais l'accompagne comme Seconded national expert. De ce point de vue l'influence des fonctionnaires des États membres est palpable, mais la question de la loyauté et de la vision que ces deux personnes ont portées dans ces documents reste entière.

institutions européennes amène à la création de l'ESDP par le conseil des ministres. L'ESDP est un document stratégique conçu dans le cadre d'un consensus entre les Etats-Membres. L'ESDP reprend des éléments d'Europe 2000 et 2000+, notamment les questions d'accessibilité, mais abandonne la question des LGV et des autoroutes pour celle des corridors de développement. Ainsi en quelques années, d'un découpage par mode les institutions européennes commencent à réfléchir à une représentation plus englobante de l'ensemble des modes. Pour Andreas Faludi (2010), l'ESDP remplit sa fonction à partir du moment où il permet de choisir des options et de proposer des idées aux acteurs. Il va à ce titre remplir son rôle (Faludi, 2010). Par conséquent nous pouvons qualifier la confection de l'ESDP de forum. La traduction dans les territoires nationaux est une autre question du décodage des propositions européennes au sein des arènes nationales. La question cependant que pose ce forum est comment les institutions européennes en partant des LGV en arrivent à la question de l'équilibre territorial et de l'intégration modale.

Les années 1980 vont marquer un tournant, tant d'un point de vue institutionnel que du point de vue des transports. Dans le cadre institutionnel, le Parlement européen amène en 1983 le Conseil devant la Cour de justice européenne pour inaction dans la mise en place de la PCT. En 1985, la CJE juge en faveur du Parlement en reconnaissant l'échec du Conseil dans la mise en place d'une politique commune des transports (Brömmelstroet et Nowak, 2008 ; Stephenson, 2012). Dans le même temps, Jacque Delors va favoriser la politique des transports dans le cadre de la libéralisation du marché européen et de son harmonisation (Stephenson, 2012 p.208). Delors favorisait la politique des transports parce qu'il la voyait comme une façon de compléter le marché unique et de favoriser directement et indirectement l'emploi (Brömmelstroet et Nowak, 2008 p.41) dans le contexte de l'Acte Unique (1985).

Suite au mémorandum de 1979 (COM(79) 550), la communauté va définir un ensemble de critères sur ce qui pourrait être finançable ou non par les fonds communautaires. Les réflexions de cette première moitié des années 1980 vont culminer dans le programme d'actions à moyen terme dans le domaine des infrastructures de transport de 1984 (COM(84) 709). En 1980, la Commission répond à la demande du Conseil en rendant un rapport sur les goulets d'étranglement, qui va révéler de véritables difficultés de dialogue avec les États membres qui semblent réticents à harmoniser les critères de sélection des goulets d'étranglement et veulent uniquement décrire ce qu'ils considèrent comme un goulet d'étranglement (COM(80) 323 p.10). Ce qui suppose une collection de priorités nationales plus qu'une véritable amélioration de l'intérêt communautaire. Ici, nous pouvons voir une des grandes limites du Comité des infrastructures, même si l'inventaire des États membres est vu comme une approximation suffisante qui ne souffre pas de différence majeure entre chaque pays (COM (80) 323 pp.11-14).

Gardons en tête que le réseau ne s'applique alors qu'à la route au rail et au fluvial et que certains États incluent les ports et aéroports dans leur résultat, poussant alors à une intégration modale plus représentative de leurs priorités (COM(80) 323 p.11). La Commission conclut à la poursuite de son action et à une première indication pour définir de façon uniforme les goulets d'étranglement (COM (80) 323 p.28). Ce premier pas dans la définition des goulets d'étranglement répond au problème de la saturation d'une route (peu importe le mode) et est donc une recherche d'accélération du trafic.

La Commission va également tenter de définir des critères pour le financement des infrastructures. Ils ne correspondent pas à des critères quantifiés et stricts, mais à un éclairage. L'idée est que les infrastructures doivent améliorer l'intérêt communautaire en bénéficiant à plusieurs États membres ou en créant une liaison transfrontalière. Les critères ont pour but de créer une orientation pour les fonds communautaires et de corriger l'inaction des Etats dans le domaine sur des liaisons qui pourraient avoir un intérêt communautaire (COM (81)507 p.4). Ces critères sont l'amélioration du trafic intracommunautaire, la suppression d'un goulet d'étranglement, la création d'une liaison transfrontalière et la réduction des disparités technique entre deux pays. Ces critères sont des critères propres au transport, mais un second groupe de critères est mentionné, qui ont trait aux effets sur la politique régionale et la réduction de la consommation d'énergie, critère lié au contexte de raréfaction des ressources dans les années 1970 puis au début des années 1980 (Piram, 2025). Notons que la Communauté explique que l'évaluation économique est importante, mais qu'elle ne fait pas l'ensemble des critères.

En 1982 (COM (82) 807), la Commission rend un rapport sur ce qui a pu être expérimenté à partir de ces premiers critères. La méthode proposée en 1981 va être testée sur trois projets déjà en cours d'évaluation :

- Une liaison fixe à travers la Manche entre la France et le Royaume-Uni (les travaux du tunnel sous la manche ne commenceront qu'en 1987, mais une étude est financée par la Commission dès 1983 avec un apport de 400 000 MECU de la CEE[51]).
- Une liaison fixe entre la Sicile et le continent italien (le projet est une antienne remise au gout du jour par Berlusconi dans les années 2000, puis par Melloni dans les années 2020).
- Un nouveau tunnel ferroviaire à travers les Alpes (sont explicitement visés le Gothard, le Splügen et le Brenner).

Appliquée à ces projets, une série de 7 questions qui demandent de justifier l'intérêt économique, mais

[51] Voir European Commission. (2005). *TEN-T supported actions 1983-2004*. https://ec.europa.eu/ten/transport/actions/doc/1983_2004_supported_actions_en.pdf

aussi communautaire de ces projets. Après revue des critères par la Commission, cette dernière estime que seul le tunnel alpin pourrait potentiellement bénéficier d'une aide communautaire, le tunnel sous la manche ne semble pas avoir besoin de l'aide communautaire et la liaison du détroit de Messine répond à des besoins régionaux et non communautaires (*ibid* p.13).

En 1984, la Commission fait paraître un rapport qui est un premier brouillon pour un programme. Ce rapport vise donc à trouver un ensemble de critères qui permette de déterminer les infrastructures finançables par les ressources communautaires et qui sont une priorité pour la CEE en matière d'aménagement. Ce rapport organise un certain nombre d'éléments qui sont dans la lignée directe du mémorandum de 1979. Ces éléments sont à mettre au titre des normes puisque la Commission cherche à mettre en place un ensemble de « critères objectifs à appliquer par le Comité des Infrastructures en liaison avec les priorités retenues par les États concernés », les priorités sont un ensemble de « projets significatifs d'infrastructures de transport d'intérêt communautaire réalisable à moyen terme » (COM (84)709 p.1). Le RTE-T n'est, nous pouvons le lire, pas encore le bac à sable du spillover cultivé. Nous sommes plutôt face à un resserrement des priorités autour d'un réseau qui est limité en accord avec les priorités des États et qui a une dimension consensuelle (COM (84)709 p.3). Pourtant, encore une fois la reconnaissance de l'intégration modale est faite en page 9 (COM (84)709).

Le rapport va également avancer une nouvelle norme pour les critères de sélection des projets dans son annexe 7 (COM (84)709, pp.1-4 annexe 7). Il est important de retenir de cette annexe que la CCE produit un système d'évaluation dont le cadre est à l'échelle d'un réseau européen, ce qui est dit c'est que le but est de limiter le nombre de projets pour tirer le meilleur parti des flux de transport et de leurs projections futures. Dans ce cadre un système informatique, le Système TASC, aide à cette évaluation notamment en modélisant les flux, ce qui est alors une nouveauté pour l'UE. Ce système d'évaluation repose sur des rapports de la Commission des communautés européennes en 1981 (COM (81) 507) et leur évaluation en 1982. Ce système permet d'appliquer des scénarios futurs de flux de trafic à partir des changements induits par la construction d'une infrastructure de transport (COM (81) 507 p.10) :

> « *Il se prête donc à des évaluations de programmes alternatifs d'aménagement des réseaux d'intérêt communautaire que les États membres et la Commission souhaiteraient comparer* ». COM (81) 507 p.10

Il convient de noter également que c'est une première forme d'émancipation des schémas de réseau préexistant puisque la Commission ne fait plus que reprendre les grands axes des routes E et les corridors ferroviaires de la CEMT. Même si elle les prend pour base, elle en réalise son interprétation et tente de rationaliser les choix faits sur son réseau à travers une méthodologie et une modélisation qui lui est propre.

Toutes ces communications de la Commission s'inscrivent dans ce tournant discursif en tant que leur concentration sur la rapidité des flux de transport et le dépassement des frontières naturelles sont des éléments structurant de l'action communautaire. Ce tournant est accompagné par un changement de discours qui porte sur une nouvelle façon de voir et de présenter l'espace (Jensen et Richardson 2004) :

> « *Dans les années 1980, un nouveau discours sur l'espace européen est apparu, associant des idées sur la mobilité et le transport à l'intégration politique de l'Europe et à l'achèvement du marché unique. La construction de ce discours a fait émerger de nouveaux modes de pensée, de nouvelles formes de connaissance et de nouvelles pratiques, qui ont façonné de manière significative l'agenda politique de l'UE et créé les conditions pour que les réseaux transeuropéens deviennent un axe prioritaire de la politique de l'UE dans les années 1990* »[52]. Jensen et Richardson 2004 p.9

La politique des transports, avant 1992 et le traité de Maastricht, en ce qui concerne les infrastructures de transport, fait partie de ce que des chercheurs, dans le champ de l'aménagement du territoire, ont identifié comme un tournant discursif (Faludi, 2010 ; Hajer, 2000 ; Allmendinger et Haughton, 2009 ; Jensen et Richardson, 2003 ; Kunzmann et Wegener, 1991). Ce tournant spatial doit être relié au tournant néolibéral des années 1980 en Europe (Jobert, 1994). Certains chercheurs ont pu qualifier dans les transports cette transformation d'*Europe of flows* (Hajer 2000 ; Hajer, 1995) ou de monotopie en ce qui concerne la CEE (Jensen et Richardson, 2003), dont l'analyse et la discussion ont déjà été produites ailleurs (Mejuto, 2016).

Dans ce cadre, résumer la métaphore peut être fait avec deux cartes (Carte 11) et une formule par laquelle nous pouvons résumer l'idée sous-jacente de la CEE et de l'UE : *Shrinking Europe* utilisé sous la deuxième carte qui peut être traduit par le rétrécissement de l'Europe. En 1981, la CEE intègre la Grèce puis en 1986, l'Espagne et le Portugal. L'image que nous prenons est une image datée de 1994 dans l'agenda 2000+ et marque plus la remise en question de cette logique, mais l'idée est la même. Ce tournant spatial va se construire dans les politiques de transports européens autour de deux éléments, le développement de la LGV que nous pouvons voir sur la carte 11 et l'abaissement des barrières douanières.

[52] Traduction de l'anglais par l'auteur : *In the 1980s, a new discourse of European space emerged, combining ideas about mobility and transport with the political integration of Europe, and the completion of the Single Market. In the construction of this discourse, new modes of thought, forms of knowledge and practices emerged, which significantly shaped the EU policy agenda, and created the conditions for trans-European networks to become a priority focus of EU policy in the 1990s.* Jensen et Richardson 2003 p.9

b. Le réseau de lignes à grande vitesse : L'européanisation par la grande vitesse

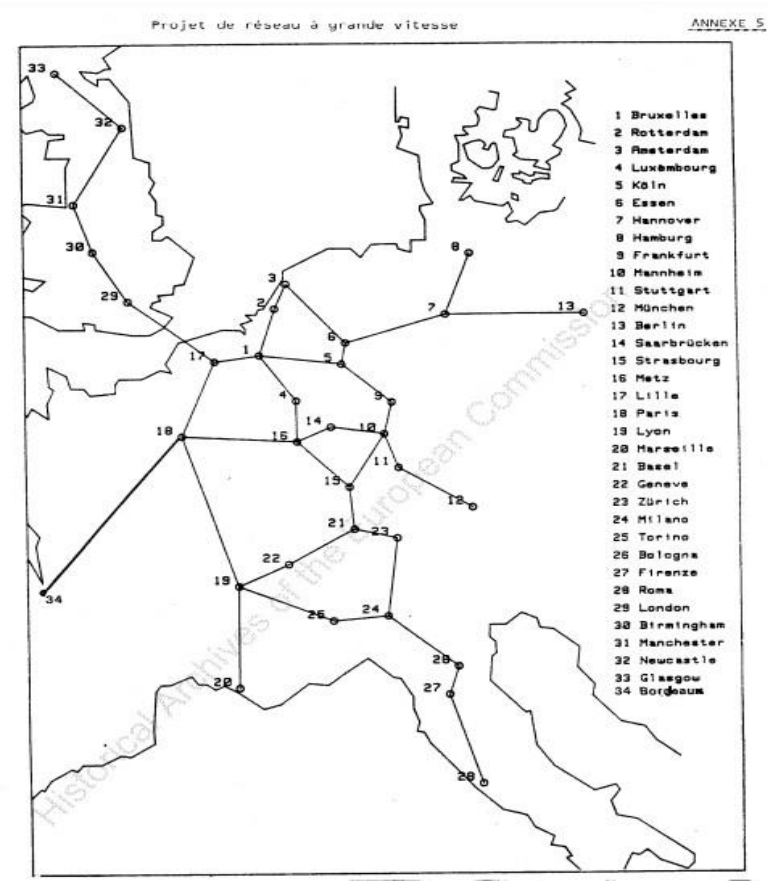
Dans ce cadre, la Commission va travailler dès le milieu des années 1980 sur un schéma directeur qui concerne la grande vitesse ferroviaire en Europe :

> *« La redécouverte par la CE [Commission européenne] de la politique ferroviaire depuis les années 1980 a été menée par la nouvelle intention de la Commission d'assumer un rôle bien plus actif et multiforme dans la planification, le développement et le financement des TGV »* [53] Ross, 1994 p.193.

Jensen et Richardson (2003) mentionnent la grande vitesse ferroviaire parmi leurs réflexions sur les politiques de mobilité en Europe (Jensen et Richardson 2004 p.103). Ils ne l'articulent pas à la métaphore sur la dilatation de l'espace-temps, par le développement des infrastructures de transport, ou à leur concept de monotopie. Pourtant, le rapport entre la LGV qui permet de se déplacer plus vite que le train classique semble répondre à ce développement. Dans ce contexte la Commission cherche à créer un « réseau » de la grande vitesse (COM (84) 709) avant de chercher à créer un « réseau » sur le réseau ferroviaire de façon générale. Cela peut être expliqué par un contexte historiquement favorable où plusieurs États européens développent des lignes LGV : la France en 1981, avec la mise en service de la ligne Paris-Lyon, en est l'exemple le plus notable. D'autres États souhaitent développer leur réseau comme l'Espagne (voir encadré 11). Dès 1984 (COM (84) 709), la Commission souhaite définir ce réseau ferroviaire à grande vitesse entre les grands centres urbains (Carte 11).
Un ensemble de facteurs permet ce développement à l'échelle de la Communauté européenne dans un jeu de gouvernance intégrant les compagnies des transports ferroviaires à travers la *Community of European Railway* (CER), représentant des compagnies des 12 membres ainsi que l'Autriche et la Suisse. De plus, les États membres sont favorables au développement de la grande vitesse, comme les institutions européennes, qui y voient une opportunité de croissance économique et un moyen de renforcer l'intégration et la cohésion (Ross, 1994 p.195).

[53] Traduction depuis l'anglais par l'auteur : *The EC's 'rediscovery' of rail policy since the mid-1980s has been led by a Commission newly intent on assuming a much more activist and multifaceted role in HST planning development and funding.*

Carte 13. Le réseau ferroviaire à grande vitesse en 1984[54]



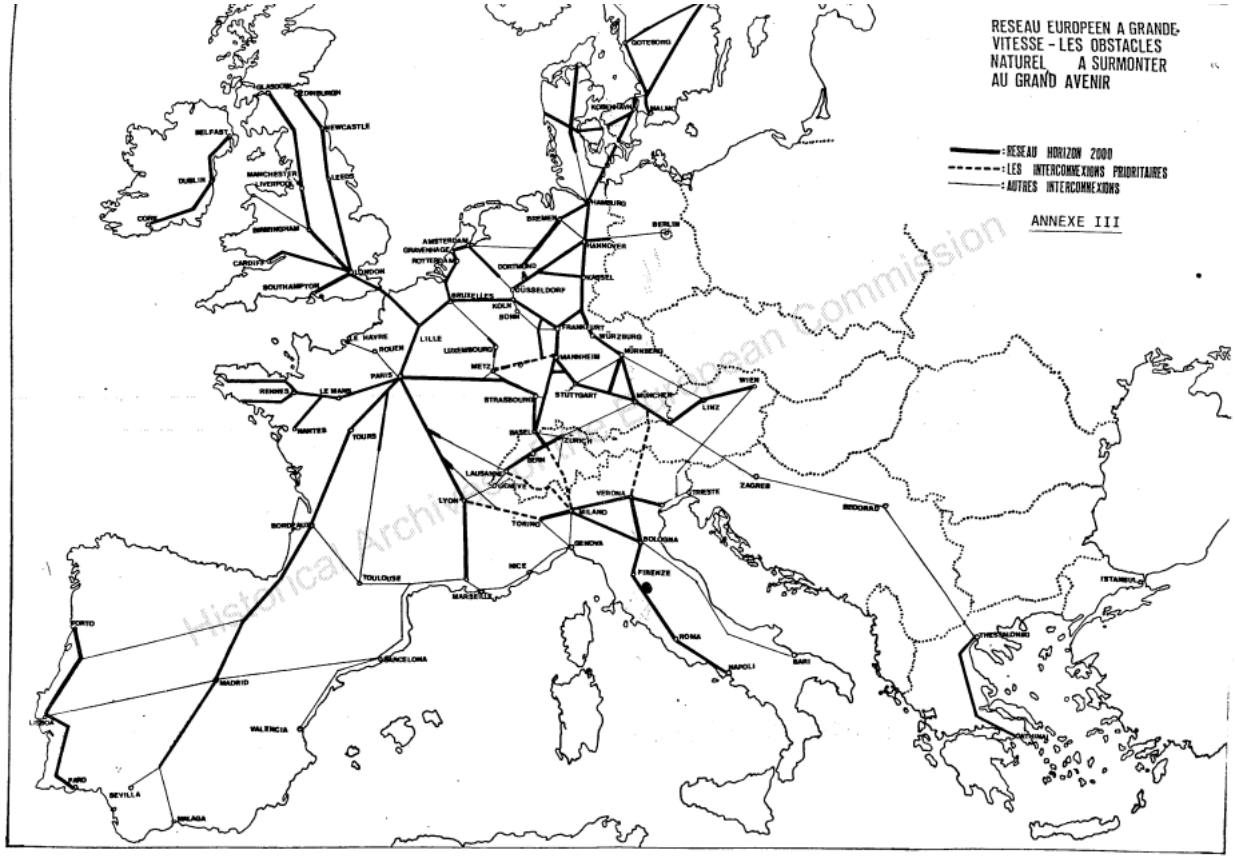
Retranscription du titre et de la légende par l'auteur de la thèse.

Titre : Projet de réseau à grande vitesse
Légende :
1. Bruxelles
2. Rotterdam
3. Amsterdam
4. Luxembourg
5. Cologne
6. Essen
7. Hanovre
8. Hambourg
9. Francfort
10. Manheim
11. Stuttgart
12. Munich
13. Berlin
14. Sarrebruck
15. Strasbourg
16. Metz
17. Lille
18. Paris
19. Lyon
20. Marseille
21. Basel
22. Genève
23. Zurich
24. Milan
25. Turin
26. Bologne
27. Florence
28. Rome
29. Londres
30. Birmingham
31. Manchester
32. Newcastle
33. Glasgow
34. Bordeaux

En 1986, la CCE va poursuivre son action à destination de la grande vitesse européenne avec un premier rapport (COM (86) 341). Dans ce rapport, la création d'un réseau de LGV est souhaitable d'abord parce qu'il est vu comme rentable, la Commission va même jusqu'à espérer l'assainissement des finances des entreprises publiques ferroviaires par la construction de LGV (COM (86) 341 p.2). Ensuite, le TGV est vu comme une avancée technologique qui garantit une forme de compétitivité sur le marché mondial (COM (86) 341 p.3). Les LGV sont vues comme des alternatives à la voiture et à l'avion sur les trajets de 200 à 800 km, plus économes en énergie et vertueuses pour l'environnement (COM (86) 341 p.6). Excepté son coût, il semble que la CCE perçoive la LGV comme une solution d'avenir largement généralisable à l'entière CEE. Sans aller jusqu'à dire que c'est une solution miracle, elle semble avoir tous les avantages. La CCE propose donc deux grandes cartes de réseaux assez extensifs pour la LGV, l'un à l'horizon 2000 et l'autre à l'horizon du « grand avenir ». Ces liaisons se veulent un véritable réseau communautaire, qui soit plus que la juxtaposition de plusieurs priorités nationales (COM (86) 341 p.9).

[54] Commission des Communautés européennes (COM (84)709), 1984. ANNEXE V

Carte 14. Le réseau de LGV extensif de la CCE : une vision du futur reposant sur l'avancée technique[55,56]



Sur la carte 12, nous pouvons voir comment ce réseau se matérialise selon la vision de CCE dans l'avenir. Plusieurs remarques peuvent être faites. D'abord, cette annexe est précédée par une autre carte qui classe les liaisons. D'une part, celles faites pour le plus de 200km/h et d'autre part celles dont la vitesse d'exploitation sera comprise entre 160km/h et 200km/h. Elles sont ensuite classées sur une exploitation allant de certaine à probable. Contrairement à la carte que nous avons choisi de montrer dans cette thèse, la carte de l'annexe II n'envisage, en fait, que l'aménagement de la liaison Paris-Amsterdam-Cologne (Koln)-Bruxelles-Londres (PAKBL) via Lille, Paris-Strasbourg, Cologne-Francfort, Lyon-Marseille, Nuremberg-Munich, Linz-Vienne et enfin en Angleterre trois lignes au départ de Londres vers Cardiff/Manchester/Édimbourg. Toutes les autres lignes ont été classées comme autre lien important (y compris celles entre l'Espagne et la France qui rappellent les corridors méditerranéens et Atlantique), et classées comme exploitées sous les 200km/h. La carte 1 de l'annexe II représente donc autant les futures LGV que les lignes dont la vitesse d'exploitation sera améliorée. L'annexe III (carte 14), elle, se projette dans un avenir lointain et est titrée « RESEAU

[55] Légende (retranscription par l'auteur) : Réseau horizon 2000/ Les interconnexions prioritaires/ Autres interconnexions.
[56] Commission Européenne, COM (86) 341, 1986. ANNEXE III

EUROPEEN À GRANDE VITESSE - LES OBSTACLES NATURELS À SURMONTER AU GRAND AVENIR ». **Le titre est révélateur d'une vision de l'Europe des transports et de l'environnement, car si nous observons la carte ce sont les Alpes qui sont perçues comme des obstacles à surmonter.** Surmonter ces obstacles suppose la construction de trois tunnels de base, dont le Brenner et le tunnel sous le Mont Cenis (liaison Lyon-Turin). Aucun questionnement sur les dégâts potentiels de ces tunnels ou sur les externalités ne semble alors se poser. La vision alors proposée est celle d'une domination sociotechnique sur la nature, puisque cette priorité est vue comme la priorité centrale de cette annexe. Cette forme de priorisation de la traversée des Alpes a été critiquée ailleurs (Esposito, 2018 ; Laszczkowski, 2023) et relativement tôt en ce qui concerne la littérature sur les RTE-T (Richardson, 1999), nous ajoutons seulement à cette littérature que le référentiel des RTE-T se construit sur cette idée que le TGV permet de dépasser les barrières naturelles tout en respectant l'environnement du point de vue des émissions de carbonées. Cette inscription précoce de la question des tunnels de base dans les plans de la CCE montre un point de vue sur des éléments géologiques vus comme des obstacles au développement et la solution est une solution technique, un tunnel dans lequel passe un TGV. La construction du référentiel passe par une domination sociotechnique de la nature et n'est pas seulement une image, mais un algorithme : si les montagnes font obstacle à la croissance dans les transports, alors il convient de les traverser. Cette traversée se fait par des tunnels de base dans lesquels passeront des TGV qui permettront de réduire les externalités liées au transport routier dans les montagnes et développeront la croissance des échanges internationaux. C'est ce que pourrait être l'argument de la Commission synthétisé en une phrase.

En septembre 1987, le Parlement va adopter les propositions de la Commission et exprimer sa détermination à créer un Réseau de LGV (Hazel, 1994). La Commission va poursuivre son action dans les années suivantes :

> *« En 1988, la Commission appelle à un programme d'action pour les transports incluant les trains à grande vitesse, conçu pour éliminer les goulets d'étranglement, améliorer les liens entre les villes et intégrer les régions périphériques de la CE, et suggérant (art.2) un nouvel instrument pour fournir des fonds communautaires pour les infrastructures ferroviaires »*[57] Ross, 1994.

[57] *In 1988 the Commission called for a transport action programme including high-speed trains, designed to eliminate bottlenecks, improve intercity links and integrate peripheral EC regions and suggesting (Art. 2) a new instrument for providing Community funds for rail infrastructure projects (CEC, 1988). Ross, 1994*

En 1990, l'ancien Commissaire à la concurrence Karel Van Miert, mandaté par la Commission fait paraître un rapport (SEC (90) 2402).

Si nous pouvons tirer une synthèse de ce document, il est plus complexe d'expliquer par quels canaux vient chaque idée. Comment chaque acteur a influencé ou non ce document. Cependant, nous pouvons dire avec Vickerman que le retour positif de l'expérience française semble avoir largement influencé la représentation des LGV comme une solution pour les systèmes de transport (Vickerman, 1997). Par ailleurs, il note que l'Allemagne propose le TGV comme une solution de report modale pour concurrencer la route et l'aérien (Vickerman, 1997 p.29). Cette concurrence, la politique allemande des transports l'a identifiée comme la nécessité d'opérer un transfert modal, de sorte que les hausses proposées des prix du carburant seront utilisées pour maintenir des niveaux d'investissement élevés (Vickerman, 1997 p.29). L'approche du groupe Van Miert n'est pas tout à fait celle de la politique allemande citée par Vickermann (1997). La complémentarité entre les modes semble plus être l'apanage du rapport que la stratégie de report modal par le mécanisme de réinvestissement des externalités. D'ailleurs, Vickerman juge l'approche allemande comme ayant des faiblesses :

> *« Cependant, l'utilité de continuer à investir dans le train à grande vitesse uniquement pour concurrencer le transport routier et aérien est remise en question. Cette solution est considérée comme couteuse et susceptible de ne pas apporter les gains environnementaux qui pourraient être obtenus avec une approche plus restrictive du transport routier ».* Vickerman, 1997 p.29

Karel Van Miert va diriger un groupe de haut niveau composé des administrations nationales des États membres, la Communauté des chemins de fer européens, les principaux constructeurs de matériel ferroviaire ainsi qu'Eurotunnel, la table ronde des industriels et en tant qu'observateurs les représentants de l'Autriche, de la Suisse et de la Yougoslavie (SEC (90)2402 p.3). Ce rapport va présenter 14 projets prioritaires, désignés comme maillons clés, qui sont pour la plupart transfrontaliers, et un schéma directeur et un ensemble de mesure d'interopérabilité (SEC (90)2402 pp.3-4). Le groupe considère d'ailleurs la haute vitesse comme un mode à part qui a les qualités décrites dans le rapport de 1986 (SEC (90)2402 p.4). Le réseau doit rattacher les périphéries au centre de la CEE et améliorer les mouvements des principaux flux de transport européen. Les nouveautés principales viennent plutôt de l'intégration de l'Espagne et du Portugal dans les liaisons prioritaires et dans le ton donné au document :

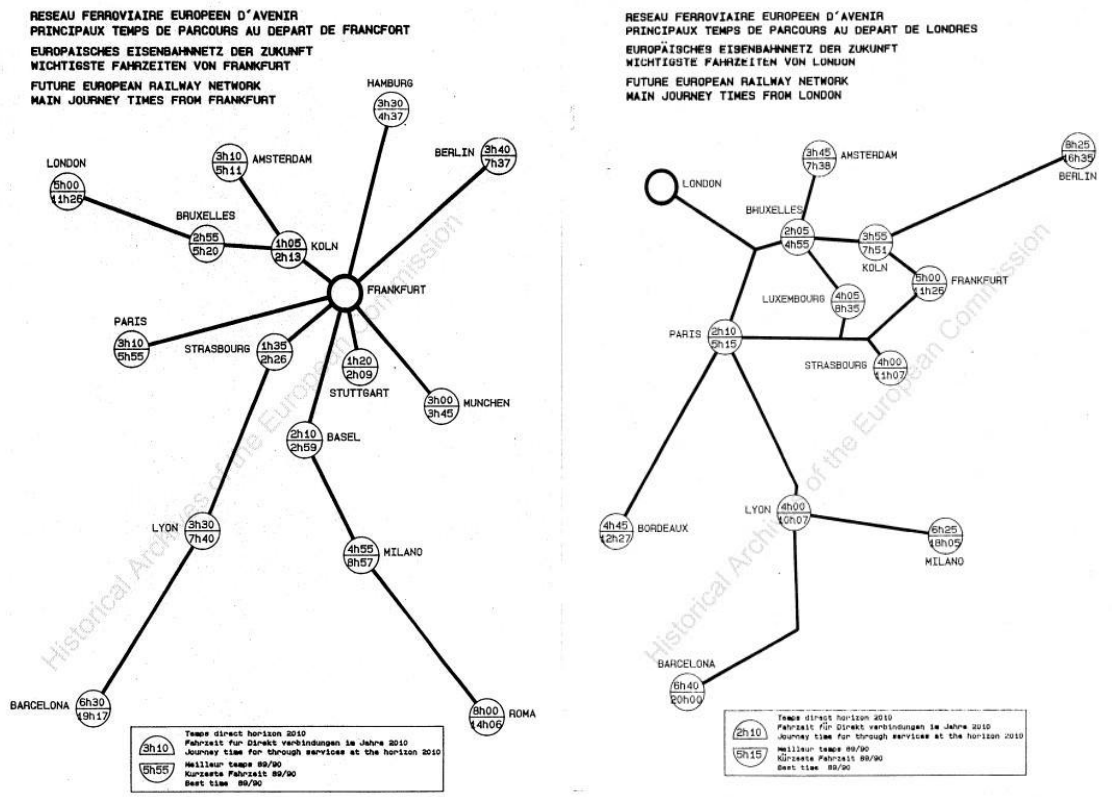
> *« Chaque jour davantage, les hommes aspirent à se déplacer, pour débattre, commercer, se cultiver, se distraire ou simplement se rencontrer. Cette tendance à*

> *la mobilité, que les crises ralentissent â peine, progresse plus rapidement que l'économie ».* SEC (90) 2402 p.2

La mobilité individuelle devient l'une des clés de la justification de la construction et de la planification des infrastructures. Dans le rapport la croissance des mobilités individuelles fait justifier la planification des LGV européennes comme une politique de l'offre (SEC (90)2402 p.2). Le texte parle même de besoin de nomadisme que l'évolution des télécommunications ne va pas changer : il y a une vision de la mobilité comme une nécessité à l'échelle individuelle, quasiment un appel à la nature humaine, du moins une tendance observable. Dans le contexte du TGV et de la grande vitesse il semble que les preuves de l'inégalité sociale, de genre, d'âge, de revenus (Dobruszkes et al, 2022) donne tort aux discours de ce document. Point de vue situé d'un haut fonctionnaire ou simplement discours d'une époque sur les LGV, il semble que cette vision idéaliste des solutions apportées par la LGV soit pour le moins dépassée.

Nous pouvons retrouver le motif d'une liste de 14 grands projets prioritaires appelés corridor. En plus de ces liens transfrontaliers de LGV, une réflexion est menée par le groupe sur l'interopérabilité des systèmes techniques. Nous retrouvons à nouveau la métaphore de la dilatation de l'espace-temps en annexe à travers des graphes (Figure 8 et 8 bis.). Le but est la mise en regard du temps de trajet sur réseau, présent par rapport au réseau futur via deux demi-cercles opposés représentant le temps actuel contre le temps projeté dans le futur. Avec la représentation sous forme de graphe, nous perdons la notion de distance, au profit de la notion de temps. Cette idée est exprimée de façon à peine métaphorique dans le rapport de 1990 : « Le train à grande vitesse, en réduisant les temps de parcours, réduit les distances » (SEC (90) 2402 p.8). Par ailleurs, dans le contexte de la libéralisation du rail promu par la CEE, le groupe de haut niveau voit le TGV comme ayant un potentiel correcteur pour le déclin relatif du rail et pour soulager la saturation sur les autres modes (SEC (90) 2402 pp.23-26). La protection de l'environnement est prise en compte dans le chapitre 4 du rapport. Vu comme un mode plutôt vertueux, le groupe de haut niveau reste conscient des dégâts sur l'environnement (faune, flore, morcèlement des habitats et du paysage). Le dernier chapitre de ce rapport (Chapitre 9) présente le réseau qui, bien que devant rester évolutif, présente 14 liaisons prioritaires sous la forme d'un choix visuel original de graphes qui viennent encore renforcer l'idée d'un référentiel construit autour de l'image du rétrécissement de l'Europe.

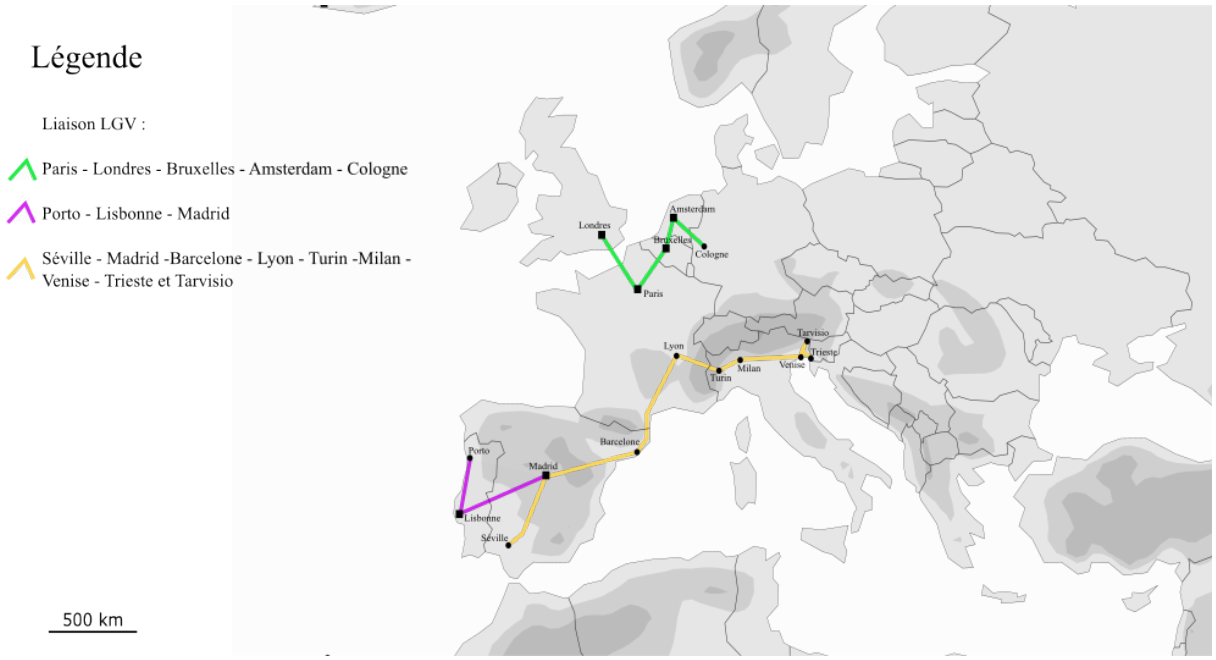
Figure 6 et 8 bis. Le Graphe du réseau LGV à l'horizon 2010 : Les temps de trajet depuis les grandes villes européennes[58]



Nous retrouvons ici certaines liaisons qui deviendront des projets prioritaires dès 1994 au sommet d'Essen. On compte parmi elles la liaison ferroviaire du PALBK, l'intégration ferroviaire du réseau ibérique et la liaison du Lyon-Turin (Carte 15). Dans ce rapport, va également être utilisé dans le cadre de projets prioritaires le terme de corridor. Par ailleurs, les projets prioritaires (Figure 3 et Figure 4) sont des projets que les États ne peuvent réaliser, mais qui ont une forte dimension européenne, c'est-à-dire des projets transfrontaliers. Nous pouvons lire dans le rapport que le problème des corridors 9 et 10 est leur raccordement à la France et au reste du continent, du fait de ce que la Commission appelle « le problème d'écartement ». En effet, la réalisation en simultané de projets transfrontaliers est encore aujourd'hui pointée du doigt comme le problème principal par certains fonctionnaires de la Commission (Entretien Commission 1, 2023).

[58] SEC (90)2402, 1990. Annexe du chapitre 10.

Carte 15. Le réseau LGV des RTE avant Maastricht : Un réseau embryonnaire



Conception et réalisation Noam Greco Monteiro (source règlement 3359/90)

Les projets contenus dans ce rapport ne se traduisent pas spécialement par un programme d'action communautaire. La *décision du conseil relatif à la mise en œuvre d'un programme d'action dans le domaine de l'infrastructure de transport, en vue de la réalisation du marché intégré des transports en 1992* (3359/90, 1990), reprend en partie les conseils du rapport, mais dans une acception limitée (Carte 15). La carte du réseau de LGV réalisée à partir de la décision 3359/90 ne retient que trois lignes et le passage sous le Brenner, sans parler de grande vitesse pour cet axe. Dans ce règlement, même si une légère priorité est donnée à la grande vitesse, les projets se partagent de façon assez équilibrée entre rail et route.

Encadré 11 Les facteurs politiques de la concentration du réseau ferroviaire communautaire autour de la grande vitesse espagnole

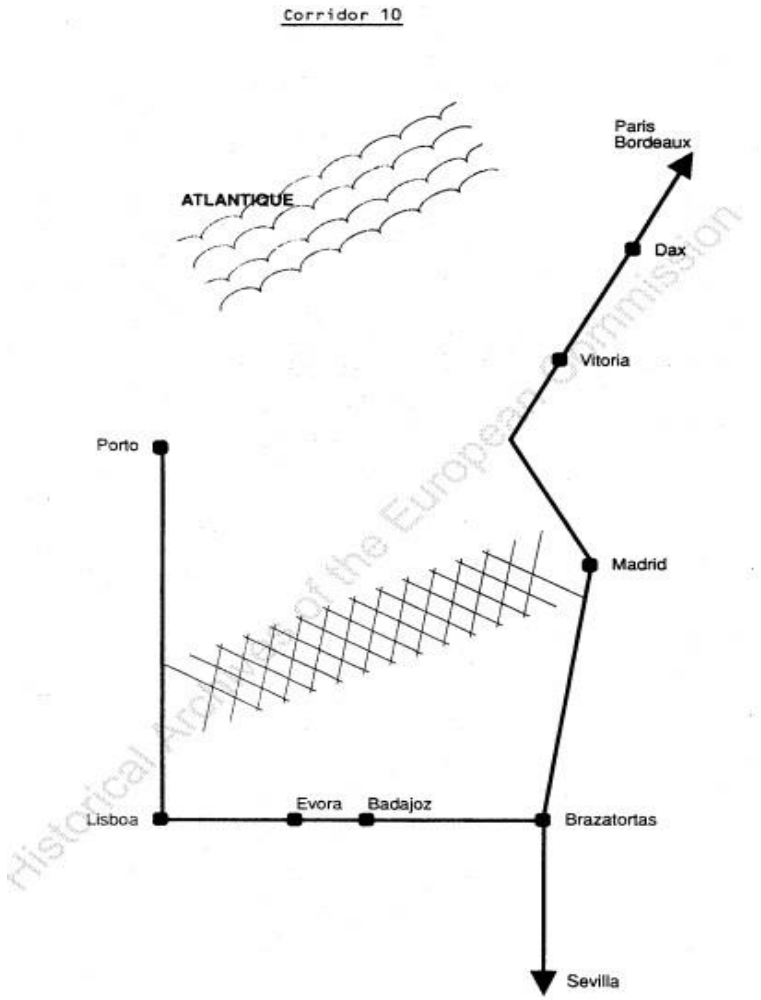
Sur la carte 3, nous pouvons voir que l'actuel corridor méditerranéen est déjà plus ou moins planifié. En revanche, les tracés vont changer, en témoignent la suppression de l'axe LGV Séville-Madrid entre juins 1992 (COM (92) 231) et le règlement CEE de juin 1993 (1738/93). Cette disparition est due à l'inauguration de la ligne à l'occasion de l'exposition universelle de 1992 à Séville. Première LGV espagnole, cette ligne est une priorité du gouvernement central espagnol basé à Madrid depuis les années 1980, dans un contexte de concurrence entre capitales régionales

(Masson et Djigo, 2015) et, de ce fait, entre corridor central et méditerranéen (Libourel, 2015). Le but pour Madrid est d'assoir sa puissance en tant que capitale fédérale au détriment de la liaison Madrid-Barcelone.

La concentration du réseau ferroviaire à grande vitesse sur l'Espagne s'explique par plusieurs facteurs politiques. Tout d'abord le contexte de l'intégration espagnole à la CEE. En effet, la fin de dictature espagnole de Franco en 1975 va mener, en 1977, au dépôt officiel d'une demande d'adhésion à la Communauté européenne, qui aboutira en 1986. Parallèlement la France, la France crée la première ligne de TGV Paris-Lyon. L'Espagne s'inspirer de ce premier projet (Audikana, 2015). La constitution de 1978 met en place un État composé par des régions autonomes (Trépier, 2013), l'une de leurs compétences concerne la gestion d'infrastructures de transport. Les régions autonomes vont très rapidement envoyer des représentations officielles à Bruxelles. Dès 1986, la Catalogne va faire entendre sa voix à Bruxelles via un consortium patronal créé en 1982, qui lui sert alors de représentation officielle. Cette forte activité de lobbying des régions va créer un contexte favorable pour le développement des infrastructures en Espagne. L'idée d'un réseau de LGV en Espagne va faire l'objet d'un consensus entre l'État et les communautés autonomes (CA), d'autant que la disponibilité des fonds communautaires à travers le fond de cohésion est un levier important pour le financement des infrastructures (González et Otón, 2015 ; Audikana, 2012). Nous pouvons donc dire que l'activité paradiplomatique des communautés autonomes (CA), le consensus autour des infrastructures entre État et CA et le contexte favorable à la grande vitesse en Europe et dans l'Union expliquent probablement l'intégration de l'Espagne de façon extensive dans les priorités des institutions européennes.

Dans le rapport de 1990 (SEC (90) 2402), nous pouvons voir apparaître des schémas de corridors pour chacun des projets prioritaires. Ces corridors pour les projets prioritaires des LGV montrent que très tôt la Commission pense un certain nombre d'éléments pour constituer un réseau à travers des images fortes, pour créer une forme de markéting des projets prioritaires avec une structure en corridors. Sur ces schémas de corridors, différents obstacles sont visibles comme les Alpes, les Pyrénées ou les bras de mer et les frontières externes. Le document montre systématiquement un moyen futur pour traverser les mers ou les montagnes, que ce soit par des tunnels sous-marins, des ferrys, des ponts ou des tunnels de base (SEC (90) 2402 pp.51-69).

Figure 7. Corridor 9 - France/Méditerranée-Espagne/Portugal[59]



Les choix graphiques, même s'ils ne connaissent pas d'héritage immédiat, montrent que le motif du corridor est un motif structurant dans les documents de la Commission européenne, autant que le motif des projets prioritaires.

En 1995, un nouveau rapport de la Commission paraît (Commission européenne, 1995b). Cette fois, le réseau transeuropéen est devenu un objectif central de la politique européenne après le traité de Maastricht en 1992. Dès le mot d'introduction, le Commissaire au transport Neil Kinnock relie le RTE-T et le réseau de LGV de façon claire. Nous retrouvons l'idée que l'accélération et le déplacement sur des distances de plus en plus grandes sont un besoin naturel (Commission européenne, 1995b p.2). La Commission européenne justifie donc la grande vitesse comme une réponse à un besoin naturel d'accélération. Ces affirmations rappellent la réflexion sur l'accélération et la modernité de Kevin Sutton (2011), qu'il présente comme une forme de mythe de la modernité dans le cas des traversées

[59] SEC (90)2402, 1990. Annexe du chapitre 10.

alpines où le ferroviaire est support et vecteur d'une écriture auto alimentée du progrès (Sutton, 2011 pp.200-209).

Le groupe de haut niveau se place dans un contexte qui a en cinq ans évolué très rapidement avec le développement des RTE-T comme politique publique. Une grande partie de ce à quoi fait référence le rapport est cette actualité de la politique européenne et des transports. Notamment, la référence à l'emploi créé et au chômage est une nouveauté qui peut être attribuée à la vision politique de Jacques Delors (Brömmelstroet et Nowak, 2008).

En ce qui concerne le TGV dans le système de transport européen, le rapport tend à considérer la grande vitesse comme une occasion de rééquilibrer le partage modal vers le rail pour les voyageurs, mais également un moyen qui peut être complémentaire avec l'aérien sur certains trajets si les LGV son correctement raccordées.

Le groupe de haut niveau de 1995 va utiliser dans son rapport (Commission européenne, 1995b), un quasi copié-collé de la méthodologie du rapport de 1990. En cinq ans, la différence vient d'abord de l'ajout de nouveaux projets régis par des accords européens *« le projet PBKAL […], l'axe Amsterdam - Rhénanie ; le projet PES/POS (Paris-Est de la France - Allemagne du Sud via Strasbourg ou Sarrebruck), les projets transalpins de Lyon à Turin, de Bâle à Milan via la Suisse et de Munich à Vérone via l'Autriche ainsi que les deux connexions entre l'Espagne et la France (Barcelone-Perpignan et Vitoria- Dax) »*, et enfin, l'extension vers l'Europe centrale et orientale (Commission européenne, 1995b). Or, ces projets sont déjà présents en tant que priorité nationale dans le rapport de 1990. Il y a donc du point de vue institutionnel une forme d'européanisation de liaisons préexistante. Cependant l'approche est un peu différente puisque cette fois-ci, le rapport affirme réaliser un schéma directeur sur la base des plans transnationaux par rapport à 1990, qui se voulait plus que cela. L'idée de corridor est de nouveau proposée pour les projets prioritaires sur la base des travaux dus qui ont été réalisés après 1990.

Si la LGV est une politique qui se détache au départ par son originalité, notamment sur la structure en corridor et sur l'aspect quasiment providentiel de cette technologie, elle finit cependant par être intégrée à un système plus vaste en ce qui concerne les infrastructures et perd de sa spécificité. Cependant, nous pouvons voir que le schéma directeur et certains thèmes comme les goulets d'étranglement, l'interopérabilité technique, les systèmes de signalisation ou projets transfrontaliers qui ont été développés en partie à travers ces rapports, vont constituer une partie du référentiel des RTE-T.

c. L'influence de l'ERT dans la construction du référentiel des RTE-T

L'ERT est un groupe de PDG de l'industrie qui va influencer la politique européenne des transports dans les années 1980 et va défendre en particulier l'idée d'un réseau transeuropéen de transport (Stephenson, 2012 ; Brömmelstroet et Nowak, 2008 ; Beyer, 2014). Ce lobby, créé par les PDG de Philipps, Volvo et Fiat, va dès 1984 réunir la *European round table of industrialst* (ERT), et va proposer un ensemble de thèmes et d'expressions que la Commission va reprendre à son compte (Jensen et Richardson 2003 ; Beyer 2016 ; Hajer 2000) afin de lui permettre de construire la politique des transports. Les trois PDG fondateurs sont de tendance sociale libérale pro ouverture au marché et pro-Européens[60]Umberto Agnelli[61]Pehr Gyllenhammar (Volvo) ont eu des carrières politiques dans des partis centristes en Italie et en Suède, respectivement comme sénateur et député, l'affiliation de Wisse Dekker (Philips) est moins évidente, mais des traces claires d'une volonté de libéralisation des échanges en Europe [62]existent.

L'existence d'un groupe comme l'ERT doit être remise en perspective avec le contexte du lobbying des années 1980. Cette approche n'est pas propre à ce groupe, c'est une approche qui apparaît dans le milieu des années 1980, après deux séquences l'arrangement corporatiste des années 1970, ou la surcharge du lobbying direct à la fin année 1980 (Coen, 1997 p.20). David Coen (1997) explique à partir d'une enquête auprès des groupes de lobbying que la Commission va tendre à sélectionner de façon plus restrictive ses interlocuteurs, ce qui va amener à la création de différentes corporations dont l'ERT est une des manifestations. La stratégie de la Commission est alors de sélectionner pour créer une concurrence sur le marché de l'accès direct à ses membres, menant ainsi à une européanisation des grandes firmes industrielles (Coen, 1997). Cette stratégie d'européanisation est à notre sens interprétable comme une manifestation du *spillover* cultivé : en opérant une sélection dans ses forums, la Commission pousse les acteurs à adapter une partie de leur discours.

Dans le milieu des années 1980 la *European Round table of industrialists* va produire plusieurs rapports qui vont influencer la Commission européenne en mettant à l'agenda un certain nombre de thèmes auprès de l'administration européenne (Beyer, 2014 ; Stephenson, 2012 ; Jensen et Richardson,

---

[60] Buttington, I. (2020). Quando Gianni Agnelli fu costretto a rinunciare al Partito Repubblicano. *Totalità.it*. https://www.totalita.it/

[61] *Le Monde*. (1990, 3 mars). *Patron de Volvo Pehr G. Gyllenhammar le tout-puissant*. https://www.lemonde.fr/archives/article/1990/03/03/patron-de-volvo-pehr-g-gyllenhammar-le-tout-puissant_3961287_1819218.html

[62] *Le Monde*. (1987, 31 octobre). *Wisse Dekker, président du conseil de surveillance de Philips : Donnons à Gorbatchev le bénéfice du doute*. https://www.lemonde.fr/archives/article/1987/10/31/wisse-dekker-president-du-conseil-de-surveillance-de-philips-donnons-a-gorbatchev-le-benefice-du-doute_4079554_1819218.html

2004). Un certain nombre d'idées et de réflexions vont être mises à l'agenda de la Commission européenne via un lobbying auprès de la Commission et des chefs d'État européens, et plusieurs campagnes de presse (Cowles, 1995). Le but de ces grands patrons est d'être compétitifs par rapport aux autres grandes puissances de l'ouest, nommément les USA et le Japon (ERT, 1985). Ils souhaitent voir advenir un marché unique compétitif et sans frontières (ERT, 1985). Nous pouvons dire que quatre éléments de discours de l'ERT ont été repris et adaptés par la Commission dans le cadre des RTE-T :

- Les liens manquants (ERT, 1984).
- Le rétrécissement de l'Europe grâce au réseau TGV (ERT, 1985).
- L'accélération grâce à l'abaissement des barrières douanières (1991).

Ils vont donc proposer l'idée de « liens manquants » dans les infrastructures de transport, pour compléter ce marché unique. Ces infrastructures sont un lien avec la Yougoslavie, un lien transalpin, le tunnel sous la manche et un lien sur l'Øresund.

Jensen et Richardson (2003) montrent que les propositions de l'ERT vont être incluses dans la politique de réseau transeuropéen de transport, en particulier la question des « liens manquants ». Ils ajoutent à ces métaphores de l'ERT celle du rétrécissement de l'Europe (Figure 10) :

> *« Le passage d'un problème de friction à une solution de libre circulation, visible dans le discours politique émergent, s'articule puissamment autour d'une autre métaphore spatiale importante : le « rétrécissement de l'Europe »*. Jensen et Richardson 2004 p.102

La métaphore du rétrécissement de l'espace existe dans le *scrapebook* de l'ERT dès 1987. Peut-être que l'expression a une antériorité, mais nous n'en avons pas trouvé de trace explicite dans les textes de la Commission avant 1987. Nous pouvons donc supposer que cette idée a été mise à l'agenda de la Commission par l'ERT.

D'un point de vue théorique, la place de l'ERT dans la grande théorie de l'UE est assez débattue et les interprétations diffèrent. Antoine Beyer n'interprète leur action que comme limité (2014) tandis que Brömmelstroet et Nowak (2008) incluent l'action de l'ERT dans une dynamique d'intégration supranationale différente des modèles intergouvernementaux et néofonctionalistes. Ce dernier voit néanmoins le moment de l'accélération de l'intégration supranationale de la politique des transports (débuté en 1985) comme étant amené à stagner du fait de l'opposition des États et de l'opposition des citoyens aux grands projets d'aménagement. Cowles (1995) interprète également l'action de l'ERT comme singulière et déjouant les modèles intergouvernementaliste et néofonctionaliste. Paul Stephenson (2012), quant à lui, considère que l'ERT rentre dans un cadre néofonctionaliste, en tant

que la Commission européenne est réceptive aux propositions de l'ERT dans le cadre du *spillover* cultivé. De notre point de vue, l'existence d'un discours commun sur un certain nombre de métaphores laisse penser que l'influence sur le RTE-T est loin d'être marginale en ce qui concerne la formulation de la politique publique. L'action de l'ERT s'arrête brutalement dans les années 1990 (Beyer, 2014). Même si leurs lobbyings s'arrêtent, une certaine continuité de leur action et de leurs idées sera reprise et animée par la Commission et certains de leurs membres vont exercer une influence non négligeable sur des projets majeurs des RTE-T, en tant qu'entrepreneurs politiques ou en tant que coordinateurs de projets prioritaires.

Figure 8. Le rétrécissement de l'Europe version ERT[63,64]



[63] Titre (traduit de l'anglais par l'auteur) : Comment les trains à grande vitesse pourraient-ils créer une plus petite Europe ? Légende (traduit de l'anglais par l'auteur) : Temps de voyage actuel (heures) depuis Milan/ Temps de voyage futur avec un réseau intégré de train à grande vitesse. Source (traduit de l'italien par l'auteur) : Fabio Semenza Modèle d'un système ferroviaire rapide en Europe Milan 2 avril, 84.

[64] European Round Table of Industrialists. (1985). Changing scales. Bruxelles. p.24

En effet, comme l'explique Marianne Ollivier-Trigalo (2000), les patrons de Volvo et Philips vont adopter un discours adapté au registre européen destiné aux gouvernements suédois et danois, dans le cadre de l'ERT. C'est Pehr Gyllenhammer qui va en particulier mener une coalition qui défend une vision particulière du projet de pont sur l'Øresund. Cette vision est celle du *Scandinavian Consortium Link* (intégration européenne), qui défend l'idée d'une solution mixte (marchandise et voyageur). Cette solution sera préférée à celle du consortium danois (intégration régionale) qui est une solution de pont uniquement voyageur (Ollivier-Trigalo, 2000 pp.13-19).

Étienne Davignon, membre de l'ERT et ministre des Transports belges, va avoir des liens étroits avec la fondation de l'ERT (Cowles, 1995). Il va devenir l'un des premiers coordinateurs des projets prioritaires sur l'axe sud-Ouest en 2006[65] qui correspond aux projets prioritaires espagnols et portugais. Il y a donc une continuité des actions de l'ERT parce qu'il y a un lien entre le réseau d'acteurs mobilisé par la Commission et celui de l'ERT. Ce sont d'ailleurs pour la plupart des personnalités sociales- libérales centristes qui ont participé à la dynamique néolibérale des années 1980. Nous penchons donc plutôt pour une intégration des idées et des personnes dans les plans européens du RTE-T. L'ERT participe à définir le référentiel. Ses idées et ses membres finissent par s'hybrider ou se dissoudre dans d'autres débats animés par la Commission. L'ERT est, en quelque sorte, une forme de développement singulier de l'entreprise néolibérale qui sert les stratégies de *spillover* cultivé de Jacques Delors, et dont les idées finissent par s'intégrer au sein du référentiel des politiques publiques du RTE-T.

3. Après le tournant discursif : La synthèse des années 1990 et une première esquisse d'un réseau intégré

De façon embryonnaire, le RTE-T apparaît en décembre 1990 (COM (90) 585) sous la forme d'une communication où la Commission adopte le principe d'un système de transport commun (Libourel, 2015 p.121). Puis il est entériné à la fondation de l'UE avec le traité de Maastricht en 1992. Au début des années 1990, le rapport entre Conseil européen et Commission européenne est caractérisé par de mauvaises relations, ainsi le conseil met la plupart des initiatives de la Commission de côté (Richardson, 1999 p.116). Cela semble confirmé par la communication de la Commission du Conseil et du Parlement *Towards Trans-European Network* en son point 6.1.1 (COM (90) 585 p.18). Ces activités vont mener à plusieurs textes dont un acte législatif paru en novembre 1990, intitulé règlement :

[65] https://ec.europa.eu/ten/transport/priority_projects_minisite/PP03FR.pdf

« *relatif à la mise en œuvre d'un programme d'action dans le domaine de l'infrastructure de transport, en vue de la réalisation du marché intégré des transports en 1992 »* Règlement UE 3359/90.

Nous pouvons le lire, le titre ne fait pas encore mention d'un réseau dans le cadre des transports. Cependant, cet acte mentionne le terme réseau à trois reprises pour décrire deux réseaux qui semblent disjoints, d'abord avec la mention de projet contribuant « au réseau ferroviaire à grande vitesse » (règlement UE 3359/90), puis avec la mention d'un « réseau communautaire de transport combiné » (règlement UE 3359/90). Il y a donc l'idée d'un réseau communautaire, mais pas d'un réseau intégré. En ce sens plusieurs textes avant 1992 vont porter sur des réseaux modaux.

a. Comprendre le projet européen des RTE-T via la politique RTE de transport combiné

Le 5 juin 1991 paraît un rapport sur le transport combiné, produit par un autre groupe de haut niveau (SEC (91) 1086). Ce document nous apprend que, depuis 1990 au moins, la Commission souhaite élaborer un plan d'ensemble pour le transport combiné railroute et fluvial (SEC (91) 1086). L'enjeu est double : définir les priorités et le réseau, mais également ce que recouvre le transport combiné.
En fait, il y a deux problèmes principaux pour ce qui est du tracé du réseau : l'inclusion du maritime et la connexion avec les pays périphériques et de transit, très présente dans le texte. En effet, le rapport du groupe de haut niveau mentionne que le terme transport combiné lui- même n'est pas défini de la même manière dans les différents pays. En réalité, ce rapport vise surtout l'intermodalité entre le rail, la route et la voie fluviale. Nous voyons une première proposition de normes techniques communes définies par les acteurs industriels, les États membres et la Commission européenne. Une partie de ces normes sera définie dans les actes législatifs suivants.
En ce qui concerne le ferroviaire, les normes sont les suivantes : « vitesses maximales, tonnage brut remorqué des trains, longueurs maximales, charges par essieu, gradients des lignes, gabarits ferroviaires » (SEC (91) 1086 p.17). Pour la route, cela concerne le poids, la vitesse et la dimension. Cette harmonisation des normes est, à notre sens, au cœur des projets européens, tout autant que la définition du tracé du réseau. Comme la politique de LGV européenne, le transport combiné propose une convergence des normes entre les États membres à travers des groupes de réflexions où sont présents les représentants des différents acteurs du transport combiné.
Ce document met aussi en avant le tracé du réseau dans les pays périphériques. Ce que ce rapport permet, c'est de désigner précisément ce que sont ces périphéries : « Le Danemark, le sud de l'Italie, le sud-ouest de l'Espagne, l'Irlande, la Grèce, avec une attention plus soutenue à ces trois derniers

Etats » (SEC (91) 1086 p.19). Ces trois pays (qui seront tous bénéficiaires des fonds de cohésion en 1994) ont une forte dimension maritime. Il n'est donc pas étonnant qu'il soit fait mention de l'intégration du transport maritime dans ce réseau de transport combiné comme l'un des éléments qui devraient être intégrés à cette politique. Nous pouvons en particulier le voir dans les comptes rendus des ateliers sur les pays périphériques auxquels participent les professionnels du transport y compris maritime, et les États membres. Au vu de ce rapport, nous pouvons donc penser que la question des ports y est abordée, car ce sont ces pays qui ont mis en avant leurs situations périphériques en raison de motivations géographiques (Espagne, Irlande, Portugal, Grèce) ou industrielles (Danemark) dans le but de raccorder leurs interfaces maritimes au continent.

Dans le rapport de 1990 (SEC (91) 1086), il n'est pas fait mention de « corridor », mais d' « axe de transport combiné ». Ces axes avaient pour fonction d'être des projets pilotes « choisis pour leur fort potentiel de trafic et leur intérêt européen » (SEC (91) 1086, p.3). Ils étaient souhaités comme sans arrêt aux frontières, efficaces et optimisés économiquement (SEC (91) 1086, p.11). Dans le rapport d'étape de mai 1991, le chapitre qui rend compte de l'atelier sur la compatibilité technique, inclus dans la communication, propose une vision du territoire particulière qui se distingue de celle proposée par le rapport du groupe de haut niveau sur la grande vitesse ferroviaire.

En effet, dans le rapport du groupe de haut niveau, le but des corridors est de relier les grands pôles démographiques européens entre eux, ce qui est propre au transport de voyageurs en LGV (SEC (90)2402). Tandis que les axes railroutes devraient relier les « pôles économiques régionaux constitués par les bassins industriels, les bassins portuaires, les zones à forte urbanisation, les centres agricoles » (SEC (91) 1086, p.15). Il est intéressant de noter comment la CEE propose deux visions économiques différentes de l'Europe, faites d'un côté par les populations des pôles urbains et de l'autre les éléments économiques régionaux, d'une part les personnes et de l'autre le paysage associé au transport de marchandises. Cette vision séparant deux types de pôles constitue deux représentations du territoire européen des transports qui, sans s'opposer, sont totalement différentes. Ainsi, la stratégie de réunion des acteurs autour de la question du transport combiné résulte en une représentation différente de celle du groupe de haut niveau sur les LGV. Il n'y a pas à ce moment-là une inclusion dans un plan commun de ces deux représentations. Il existe deux référentiels aux politiques publiques qui découlent de la réunion de différents référentiels sectoriels.

La politique de transport combiné connaît deux évolutions distinctes. D'une part, une partie du RTE-T va prendre en charge l'aspect infrastructurel du transport combiné dès 1996, avec les premières lignes directrices concernant les orientations du RTE-T (1692/96). D'autre part, le transport combiné va avoir son propre programme qui se dissocie de la politique d'infrastructure de l'UE. En 1992, la commission crée, à partir du travail du groupe travaillant sur le transport combiné, le programme

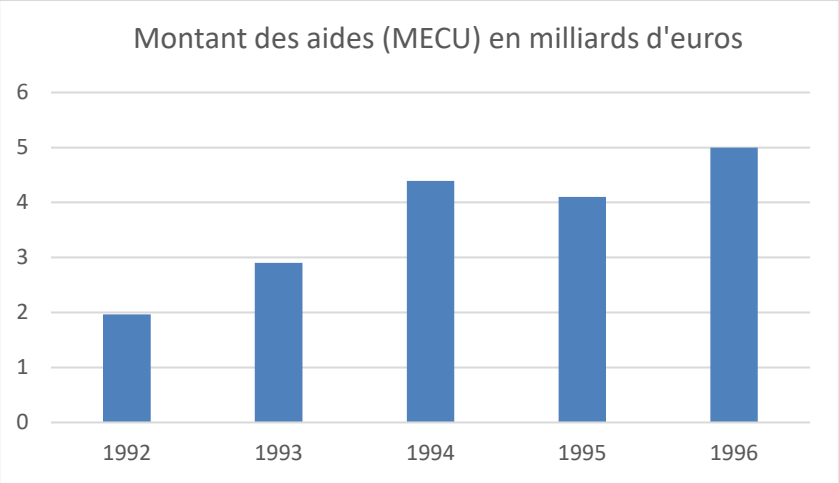
d'Action Pilote Concernant le Transport Combiné ou *PACT*. Le programme *PACT* concerne avant tout l'innovation, la recherche et développement (R&D) d'un point de vue organisationnel, dans le cadre du transport combiné[66]. Si le *PACT* est éloigné du RTE-T par son aspect non infrastructurel, le programme est cependant très lié à celui des RTE-T (COM (96) 335 p.8, p.15, p19) : il est cité un programme permettant d'amorcer des actions sur le réseau. En 1992, ce programme était :

> *« Destiné à démontrer que, dans les conditions économiques et règlementaires actuelles, le transport combiné pouvait être concurrentiel et dévier le trafic de la voie routière vers d'autres modes de manière économiquement rentable et avec des bénéfices sur le plan de la sécurité et de l'environnement ».* COM (96) 335 *p.3*

Cette orientation est cependant moins marquée dans l'acte législatif originel cité dans le rapport (COM (92) 230). C'est plutôt la complémentarité entre les modes qui est prônée. La Commission ne vise pas de façon directe la route, mais insiste sur trois points : compléter le marché unique, relier les pays périphériques au reste de l'UE et « stabiliser » les émissions de CO2 à l'horizon 2000 au niveau des émissions de 1990[67]. Par ailleurs, c'est particulièrement le transport de conteneurs qui est visé par la Commission, ce qui limite grandement l'application de la Décision du conseil. La question du report modal n'est pas directement abordée, mais la philosophie du texte semble prendre cette direction. Ce texte est accompagné d'une décision de la Commission de décembre 1992 (93/45/CEE). Cette décision permet de financer les projets et études portant sur le transport Combiné. La Commission finançait alors les actions pilotes jusqu'à 100 % pour une étude préliminaire, jusqu'à 50 % pour une étude de faisabilité, jusqu'à 30 % pour les actions innovantes (93/45/CEE).

[66] La politique de transport combiné ne concerne pas les infrastructures de transport ou les innovations technologiques
[67] « considérant qu'il est nécessaire de stabiliser en l'an 2000 les émissions de CO2 et autres gaz à effet de serre au niveau atteint en 1990 et qu'il faudra pour ce faire réduire au maximum les émissions des moyens de transport » COM(92) 230

Figure 9. Montant des aides pour le programme PACT (1992-1995) : un programme expérimental pour le Réseau des RTE-T



Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2024 à partir de Commission européenne COM (96) 335. p.4

L'évolution des montants entre 1992 et 1995 témoigne d'une politique encore balbutiante du fait de faibles montants. Cependant, l'existence d'aides laisse penser que le programme PACT cherchait à réellement coproduire l'aménagement du territoire européen et proposer une vision plus multimodale des transports.

b. Les corridors, le réseau, deux notions opposées pour la Commission européenne ?

Comme le remarque Antoine Beyer (2014), le terme de réseau est présent dès les premières directives européennes. Dans son HDR, il oppose, dans le contexte spécifique des années 1990 et 2000 (1992-2004), le terme de réseau qu'il associe à la Communauté européenne et les corridors, qu'il associe aux corridors Pan européens de l'UNECE et la CEE-ONU. Le premier correspond au maillage fin et le second aux grands corridors de transport, qui sont des axes prioritaires de développement (Beyer, 2014). Sur un registre un peu différent, Jean Debrie et Claude Comtois (2010) voient les corridors paneuropéens comme complémentaires au RTE-T : pour eux, ce sont des outils politiques et de gouvernance plus que des réalités matérielles bien que leur existence soit basée sur une réalité économique (Debrie et Comtois, 2010 pp.133-135). Dans le même article, Jean-Debrie et Claude Comtois (2010) expliquent que la lecture croisée des travaux académiques et de la littérature institutionnelle montre que l'évolution du concept de corridor peut être résumée en quelques mots : intermodalité, durabilité, gestion intégrée, partenariat public-privé (Debrie et Comtois 2010 p.133). Cet article est écrit en 2010, à un moment où la Commission remet au gout du jour le concept de corridor et où les corridors de fret sont devenus un élément important de la politique des RTE-T. Les corridors sont alors en passe de devenir des outils de gouvernance intégrés. Mais dans un moment où

la notion de corridor n'est pas structurante pour les politiques d'infrastructure de transport dans les années 1980 et 1990, comment la Commission s'est-elle emparée du concept ?

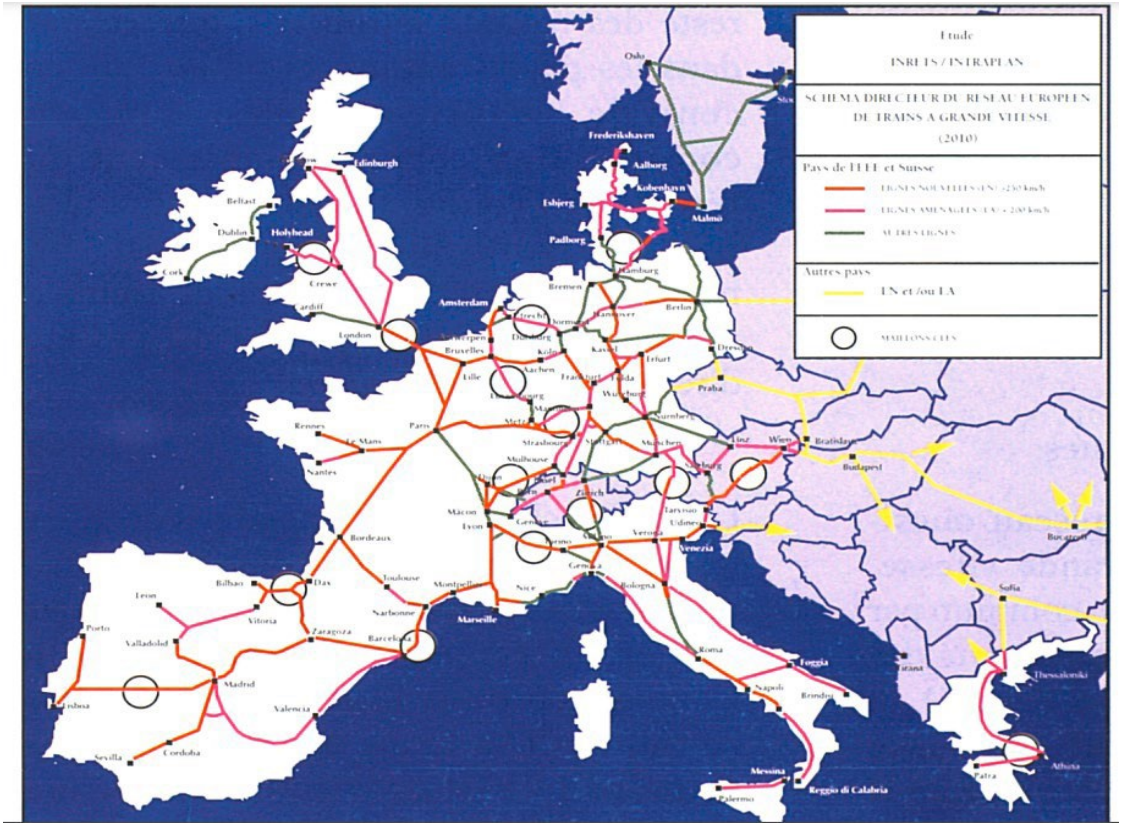
c. Les corridors, un terme utilisé de façon récurrente sans définition ?

En effet, s'il y a effectivement distinction faite à l'échelle du continent entre corridors paneuropéens à l'est de l'Europe et réseau transeuropéen de transport côté UE, cela ne doit pas occulter le fait que le terme de « corridors » est utilisé de façon régulière dans les communications de la Commission. Déjà en 1984 (COM (84) 709) la Commission souhaite :

« *identifier [les objectifs prioritaires] par rapport à un niveau de service moyen, des axes ou corridors sur lesquels le niveau global est manifestement insuffisant* » COM (84) 709 p.5.

Ici Axe et Corridor ne sont pas vraiment différenciés et seule la liaison appelée « continent – Grande-Bretagne – Irlande » est appelée « corridor ». En termes de sémiologie, une seule carte rappelle les corridors tels qu'ils seront dessinés en 2013 (Carte 1) : avec des lignes rattachées à des nœuds rappelant des graphes. Toutefois, l'approche par projets prioritaires rappelle plutôt celle des listes de Christophersen (1991) et du sommet d'Essen (1994).

Carte 16. Le réseau ferroviaire à grande vitesse une logique de corridor ?[68,69]

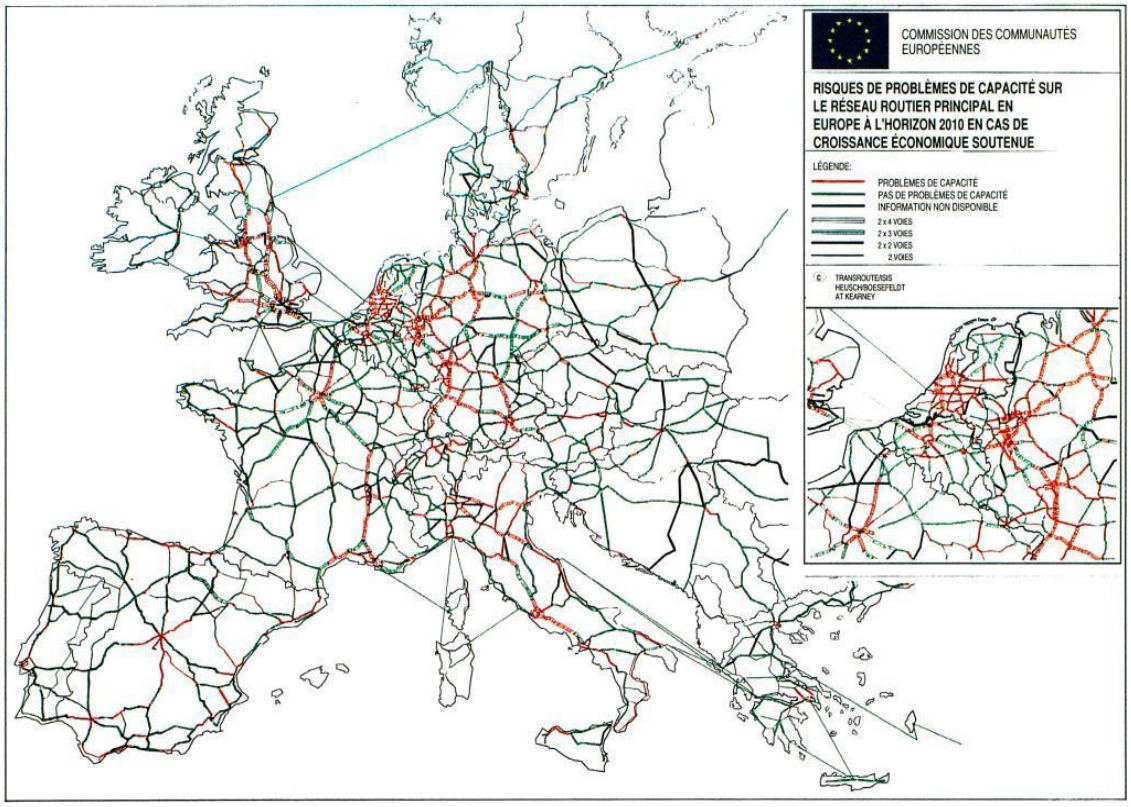


Au début des années 1990, la Commission utilise le terme de corridor de façon assez générale (COM (92) 231), Siarov (2003) qualifie ce type d'approche « d'intuitive ». Dans le cas du routier, les corridors désignent des routes nord-sud, menacées par la congestion (SEC (93)354), sans que soit précisé ailleurs ce que sont ces corridors nord-sud. Dans ce début des années 1990, la congestion est l'une des inquiétudes. Le réseau est perçu comme « *menacé […] par la forte croissance des trafics, notamment du trafic international qui s'accroit à un rythme plus rapide que les trafics nationaux* » (COM (92) 231). Dans le cas de la SEC (93) 354, le terme de corridor prend une dimension prospective. Les corridors nord-sud deviennent alors les routes et autoroutes qui partent des pays du nord de la Communauté européenne vers le sud de la Communauté, c'est-à-dire les routes qui partent de la France, du Benelux et de l'Allemagne vers l'Espagne et l'Italie dans une moindre mesure la Grèce. Nous supposons que ces corridors correspondent aux grands axes structurants de flux, comme nous pouvons le voir sur la carte 16.

[68] Retranscription du titre et de la légende (retranscription par l'auteur). Source : Étude INRETS/INTRAPLAN. Titre : Schéma directeur du réseau européen de train à grande vitesse (2010). Légende : Pays de l'EEE et de Suisse. Lignes nouvelles au dessus de 250km/h / Lignes aménagées + 200km/h / Autres ligne. Autres Pays LN ou LA. Maillons clés.

[69] Commission européenne. (1995). *L'Europe à grande vitesse*. Office des publications officielles des Communautés européennes. (ISBN 92-827-4696-8). *p.42*

Carte 17. Les capacités routières à l'horizon 2010[70]



Considérant que l'un des buts premiers de la Commission à propos des infrastructures routières est de « *Réduire la congestion routière* », définie comme un :

> « *phénomène de nature récurrente et de durée variable, due à un déséquilibre entre l'offre et la demande de capacité d'infrastructures [et qui] semble constituer un défi d'une importance exceptionnelle au sein des politiques de transport* » SEC (93) 354 p.73.

Dans un contexte où la CEE prévoyait un accroissement de la demande et donc une saturation des réseaux en particulier *« en milieu urbain ou périurbain et sur les grandes liaisons transeuropéennes »* (SEC (93)354 p.73) et où elle voyait l'intégration communautaire *« des régions périphériques en retard de développement »* (SEC (93)354 p.73*)* comme impliquant « *nécessairement une croissance de la mobilité routière, au moins sur les grandes infrastructures interurbaines* » (SEC (93)354 p.73), les corridors routiers nord-sud peuvent être considérés comme les liaisons saturées partant du nord de l'Europe vers l'Espagne et l'Italie (Carte 17). Les corridors sont ici prospectifs et internationaux :

[70] Commission des Communautés européennes, Direction générale des transports. (1993). *Réseaux transeuropéens – Vers un schéma directeur du réseau routier et de la circulation routière – Rapport du groupe de travail « Autoroutes »*. Bruxelles – Luxembourg p.26.

> « *[Sur] Les axes internationaux les plus chargés, la réalisation de nouvelles infrastructures dans le but de faire face à la congestion sera nécessairement limitée. Dans les principaux corridors européens, l'espace disponible est en effet devenu rare ; de plus en plus difficilement, des élargissements de capacité pourront être entrepris pour différer la saturation. Mais une capacité supplémentaire de 10 000 à 15 000 véhicules par jour n'offrira qu'un répit si le trafic s'accroit régulièrement*[71]»SEC (93) 354 p.74.SEC (93) 354 p.74

La vision de la Direction générale des transports est celle d'une croissance des flux sur la route. La DG Transport offre une vision univoque des possibilités de croissance de mobilité routière, qui va nécessairement croitre au moins dans les centres urbains. Ici, aucune alternative ne semble être pensée en balance d'un développement conçu comme un effet mécanique. Alors même que la Direction générale semble consciente des limites propres du développement routier[72]. Dans ce début des années 1990, nous pouvons donc avancer qu'en ce qui concerne le déploiement du réseau, un référentiel basé sur la croissance et le développement prévaut sur la protection de l'environnement. La protection de l'environnement est pourtant prise en compte dans l'ensemble des textes sur le développement des infrastructures routières (*Ibid* pp.93-95). Le mode routier est vu comme celui qui produit le plus d'externalité par rapport aux objectifs de protection de l'environnement.

Dans le document, le concept de corridor semble surtout désigner douze grands axes autoroutiers entre deux villes, où sont appliquées des initiatives pilotes qui concernent les stratégies de régulation du trafic, parfois entre plusieurs pays européens (*Ibid* pp.110-111).

En fait, c'est plutôt du côté des LGV qu'il faut regarder pour trouver les traces de corridors comme projet politique. Ces corridors représentent ainsi des projets prioritaires transeuropéens considérés comme des maillons clés du schéma directeur des LGV dès 1990 (SEC (90)2402 p.5). La même acception des corridors sera proposée en 1995 (Commission européenne, 1995b).

Nous avons donc, comme le remarquent Jean Debrie et Claude Comtoises (2010), des corridors qui

---

[71] Conseil de l'Union européenne. (1993). *Règlement (CEE) n° 1738/93 du Conseil du 25 juin 1993 relatif à la mise en œuvre d'un programme d'action dans le domaine de l'infrastructure de transport en vue de la réalisation du marché intégré des transports*.

[72] *Une meilleure utilisation des capacités routières devrait être possible d'ici à la fin du siècle, grâce au développement de systèmes de gestion du trafic sur grande échelle. En effet, une gestion dynamique des grands itinéraires européens, notamment des axes nord-sud, en vue de constituer à terme de véritables itinéraires alternatifs, permettra de maximaliser les effets du maillage du réseau européen. […]il faut, notamment, s'employer à optimiser la circulation sur le réseau, à favoriser un report du trafic sur d'autres modes complémentaires, à prévoir de nouvelles infrastructures si le réseau est réellement inachevé et, surtout, inviter les usagers à supporter directement les coûts réels — directs et indirects — d'usage du réseau.* SEC (93)354 p.74

sont au départ unimodaux. Ces corridors sont rattachés à des flux de transport majeurs dans le cas de la route et à des projets transeuropéens prioritaires dans le cas des LGV. Dans un cas les corridors sont prospectifs, dans l'autre ils sont politiques. Ces corridors tiennent alors plus d'éléments physiques que de structures de gouvernance. Pourtant cette façon de structurer l'espace dans le cas du RTE-T va changer dans sa formulation entre 1993 et 1995.

4. Différentes approches de l'UE pour cartographier et hiérarchiser le RTE, entre héritage des années 1980 et mutation (1993-1995).

Le RTE transport apparaît officiellement comme une politique européenne dans le traité de Maastricht (1992). Puis avec le rapport du groupe Christophersen [73](1993) qui suit le conseil de Corfou (24 et 25 juin 1994), le RTE se structure autour de onze grands projets prioritaires d'intérêts communs. Ils seront portés à 14 projets prioritaires quelques mois plus tard au conseil d'Essen (1994). Les conclusions du conseil d'Essen entérinent une approche structurée autour de projets porte-étendards transnationaux. Concomitamment aux grands projets prioritaires, dans le cadre de l'initiative *Transport Infrastructure Need Asessment* (1995), les corridors sont devenus des objets à part entière dans la politique transeuropéenne de transport, mais limités à l'Europe de l'Est et aux pays en voie d'accession. Nous pouvons tirer deux évolutions distinctes qui vont finir par s'adjoindre en 2004 avec le *corrigendum* 884/2004 appliqué aux lignes directrices de 1996. Ces deux évolutions sont marquées par des logique*s* distinctes de l'idéal structurant de l'Union européenne. Nous voyons donc deux logique*s* centrales, celle des projets prioritaires et celle des corridors. Cependant, ces deux logiques qui diffèrent dans leur approche et leur philosophie ne doivent pas éclipser la constance de l'existence d'un réseau de base.

a. La logique du réseau de base

En effet, dans le livre vert de 2009, la Commission, après consultation des acteurs du transport, souligne que le RTE-T dans les lignes directrices de 1996 comprend :

> *« Deux niveaux de planification : le premier niveau concerne le réseau global (schémas de réseau pour les voies ferrées, les routes, les voies navigables, le transport combiné, les aéroports et les ports), le deuxième comporte 30 projets prioritaires ».* COM (2009) 44 final p.5.

Cette structure sur deux niveaux avec au premier niveau un réseau de base et au second niveau les priorités, est commune à l'approche de 1996 au TINA et aux RTE-T de 2013 et à plusieurs textes du

[73] Commission des Communautés européennes. (1993). *Croissance, compétitivité, emploi : Les défis et les pistes pour entrer dans le XXIe siècle* (COM (93) 700 final). *Bulletin des Communautés européennes*, Supplément 6/93. Office des publications officielles des Communautés européennes.

milieu des années 1980 et du début des années 1990 sur la politique commune des infrastructures de transports (COM (84) 709 ; SEC (91) 1086 ; COM (92) 231). Cette structure commune formée sur la base d'un réseau étendu reste l'un des aspects méthodologiques fondamentaux du RTE-T.
Il faut donc distinguer la partie considérée comme une priorité politique qui a une structure restreinte en corridor, ou en axe, ou en projet prioritaire, et le réseau de base qui lui ne change finalement pas dans son approche : un réseau extensif, qui réunit les principaux axes de transports des réseaux nationaux. C'est la partie restreinte qui fait office de priorité et focalise l'attention politique. Le premier niveau d'un réseau plus vaste des politiques de transport européennes est intéressant parce qu'il conserve une constance dans le temps. Depuis 1996, le réseau de base est une constante méthodologique. Les rapports et actes législatifs sur le transport combiné (COM (92) 230) et les rapports et actes législatifs sur les LGV montrent que le réseau de base n'existe pas toujours avant 1996.

b. Corridor, réseau et projets prioritaires : Un ensemble de logiques qui coexistent en 1993

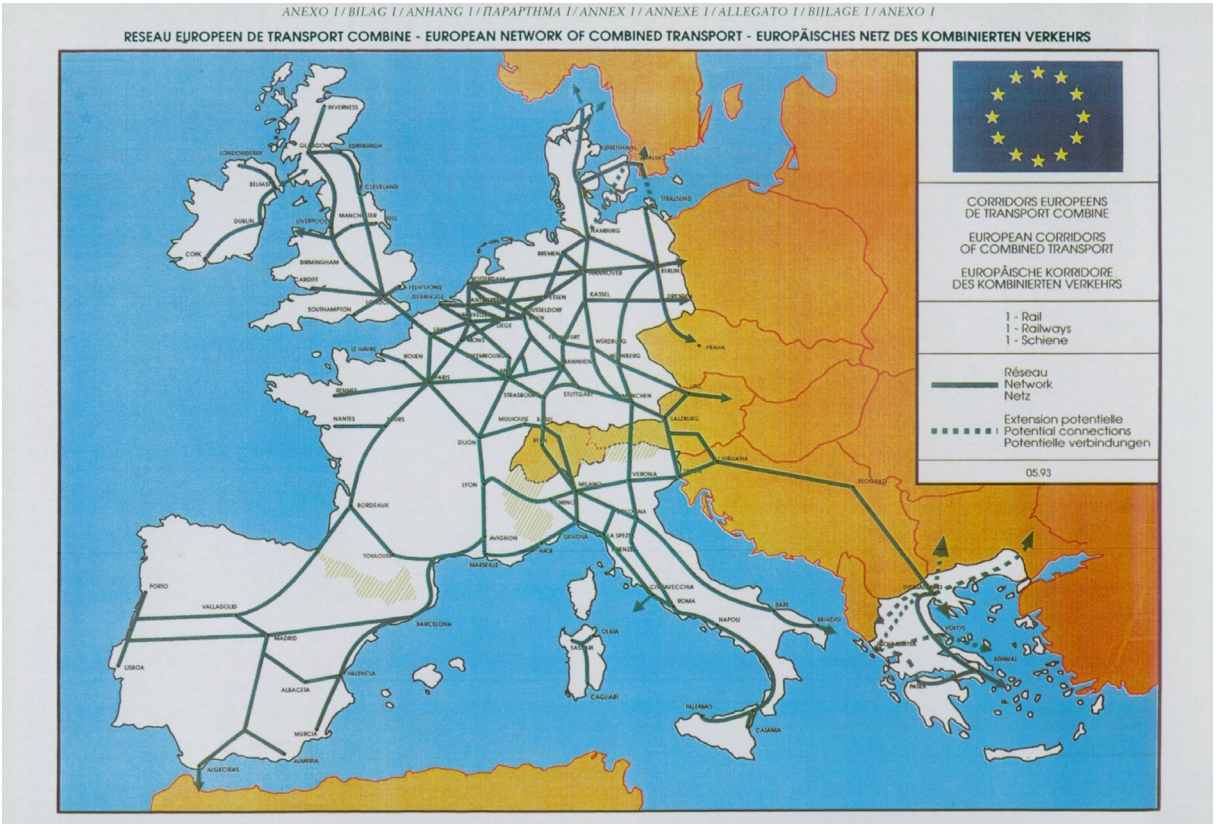
En 1993, trois décisions du Conseil paraissent au journal officiel du 10/12/1993. Ces trois actes législatifs concernent le transport combiné (93/628), le réseau fluvial (93/630) et la route (93/629). Ils ont tous trois pour but d'établir un réseau transeuropéen. Ces actes législatifs qui émanent du Conseil européen sont soumis à condition en ce qui concerne leur application. C'est-à-dire que les États doivent attendre les conclusions des groupes de haut niveau sur chacun des modes pour que les actes du Conseil prennent effet. En 1993, le RTE-T n'existe pas dans une version intégrée, mais dans un ensemble d'éléments législatifs qui existent pour chaque mode : il n'y a pas de schéma directeur global. L'initiative part ici du Conseil qui donne sa vision pour les réseaux transeuropéens.
Bien que le RTE-T ne soit pas à ce stade une politique multimodale, nous pouvons observer comment ont été tracés ces réseaux pour comprendre que chaque mode a une logique différenciée.
L'acte législatif 93/628 utilise comme base pour son réseau des lignes ferroviaires et de liaisons fluviales. Dans les annexes du texte 93/628 les liens de transport combinés sont nommés de façon différente. Sur la carte qui constitue l'annexe I, elles sont nommées « corridors » et dans l'annexe III elles sont nommées « projets pilotes ». Dans sa dimension iconographique, le transport combiné (acte législatif 93/628) tend vers une logique de corridor (carte 1). En revanche, dans le texte (93/628) l'UE souhaite régler un problème technique. C'est-à-dire adapter un ensemble de liaisons ferroviaires au transport de conteneurs et caisses mobiles de 40 pieds. La préoccupation de l'UE est ici l'amélioration de la capacité pour le conteneur. Nous pouvons analyser cette décision de l'UE à partir du cadre posé par le groupe de haut niveau sur le transport combiné (SEC (91) 1086) et du contexte des transports

des années 1980 et 1990, caractérisé par une évolution rapide de la conteneurisation (Libourel et al, 2024).

Comme nous pouvons le voir (carte x), plusieurs liaisons ferroviaires débouchent sur de grands ports européens de la rangée nord et sur des ports méditerranéens. Sont également représentés des ports considérés comme en situation de périphérie de l'Union. La présence de ports maritimes débouchant sur un hinterland national ou européen peut être interprétée comme le résultat du travail fait durant les réunions du groupe de haut niveau que nous avons vu dans le chapitre 2. En plus d'intégrer les ports maritimes au transport combiné, le rapport du groupe de haut niveau proposait de relier les périphéries au centre de l'Europe (SEC (91) 1086). Cette idée deviendra centrale dans le règlement de 1996, puisqu'elle figure au titre des objectifs communautaires de lignes directrices 1692/96.

Les corridors de l'annexe I et III ont tous la même couleur. Il n'y a pas de hiérarchisation entre différents corridors qui sont dessinés sous forme de grands liens ou de petits symboles sagittaux sont tracés vers les pays tiers aux frontières de l'UE (Carte 18). Les pays voisins présents comme observateurs au sein du groupe de haut niveau (SEC (91) 1086) sont concernés par des liaisons de transport combiné dans l'annexe I et III du texte 93/628.

Carte 18. Un réseau structuré par des corridors dans le schéma communautaire de 1993[74]



[74] Conseil des Communautés européennes. (1993, 29 octobre). *Décision 93/629/CEE concernant l'établissement d'un réseau routier transeuropéen* (JO L 305, 10 décembre 1993). Journal officiel des Communautés européennes.

Excepté les pays observateurs sur le groupe de haut niveau, les liaisons à l'intérieur des pays tiers ne sont pas tracées, seules des indications de liens jusqu'aux frontières des pays tiers ou des pays candidats sont signalées. En ce qui concerne l'étendue du réseau, le maillage autour d'un espace que nous pourrions identifier comme la dorsale rhénane est celui qui compte le plus de nœuds et de liens. L'Italie du Nord et le Benelux sont particulièrement denses. Le lien avec les périphéries de l'Europe est un des aspects qui est mis en valeur dans le réseau, conformément au travail préliminaire du groupe de haut niveau (SEC (91)1086) notamment en ce qui concerne le sud de l'Italie, y compris des liaisons avec la Sardaigne. S'ajoutent des liaisons avec la Grèce, le Danemark et le Portugal. Nous revenons dans ce sens aux rapports du groupe de haut niveau de 1990 (SEC (91)1086) qui identifiait ces régions et pays comme périphériques. Si nous reprenons la classification des corridors, nous pouvons identifier un corridor « épine dorsale » autour de la rangée nord. Sans arguer que le corridor devient une notion dans l'acte législatif 93/628, nous pensons que la logique de corridor est structurante pour ce texte.
Dans la communication 629/93, le réseau routier est plus étendu et plus maillé. Tous les grands projets planifiés et les grands axes sont pris en compte. Nous retrouvons une logique de priorisation avec des études sur certains tronçons symbolisée par de petits cercles, mais pas une logique de projets prioritaires. Pour ce qui est des routes, c'est plutôt la logique des projets d'intérêt communautaire qui domine l'approche des groupes de travail (Commission européenne, 1993). Le groupe de haut niveau tend même à s'opposer au principe de corridor :

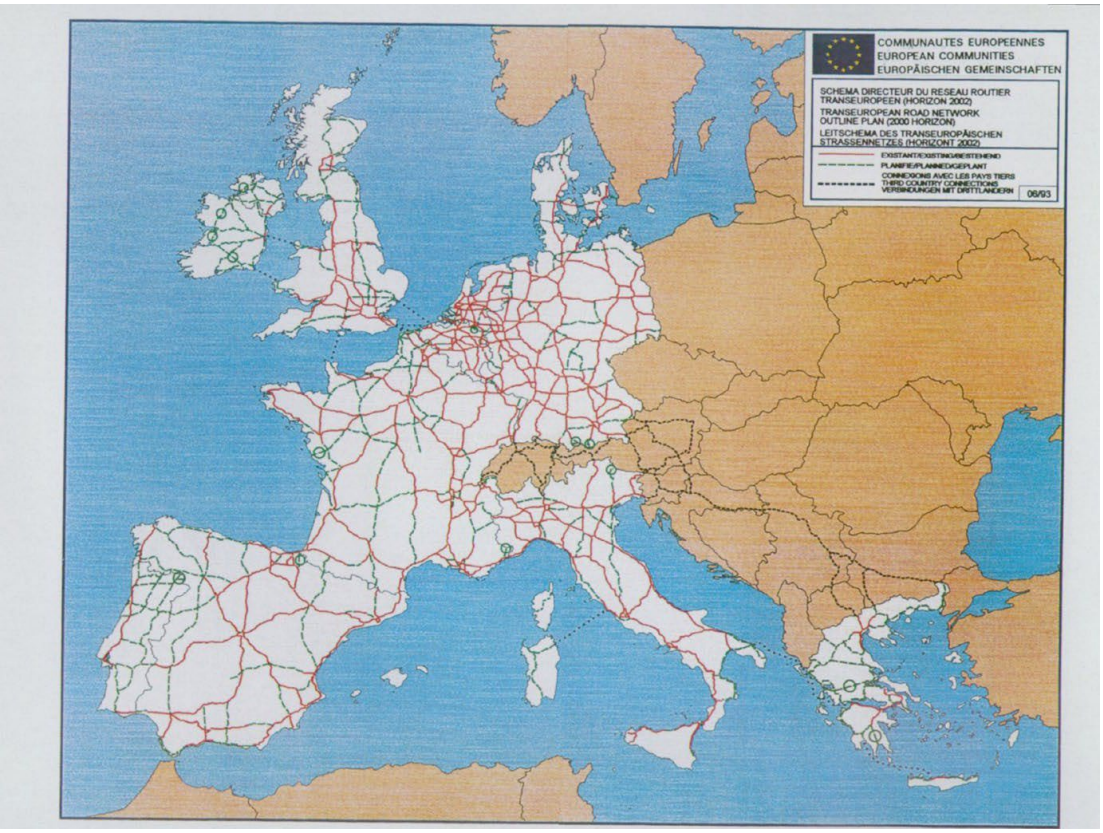
> *« L'évaluation de l'intérêt communautaire des projets inscrits dans les plans et schémas nationaux s'est faite sur la base de critères traditionnels :*
> *- la contribution à la réalisation de grands axes ;*
> *- l'importance du trafic international (trafic de transit inclus) ;*
> *- l'élimination des goulets d'étranglement ;*
> *- l'intégration des régions enclavées ou situées à la périphérie ;*
> *- l'amélioration dans les couloirs terre-mer.*
> *En définitive, compte tenu du rôle particulier du réseau autoroutier dans l'économie des transports (décrit dans les chapitres précédents), il n'est pas surprenant que : la majeure partie du réseau d'autoroutes ou de voies express — existant ou programmé — soit inscrite au schéma directeur ; le réseau routier transeuropéen soit plus dense que d'autres schémas de réseaux européens proposant un nombre limité de corridors*. » Commission européenne, 1993 p.32

Dans ce court passage, nous voyons réapparaître les différentes priorités déjà identifiées précédemment, le terme d'axe, qui semble être en fait les routes principales, est un critère de la

construction du schéma directeur. Il est intéressant qu'après les années 1980 et l'ensemble des textes que nous avons déjà analysés, les critères traditionnels soient considérés comme les axes structurants : le trafic international, l'élimination des goulets d'étranglement, l'intégration des régions enclavées qui se rapportent au politique d'intégration régionale de l'UE et l'amélioration des couloirs terre-mers qui est, elle, une nouveauté qui pourrait se rapporter aux politiques des autoroutes de la mer.

L'idée sous-jacente est que le réseau routier étant plus étendu, il ne peut être limité à des corridors. Nous pensons que cette affirmation est une stratégie pour expliquer le besoin du secteur routier d'intégrer les plus larges parts du réseau dans le RTE-T. Notre supposition est que sans les nommer, le groupe de haut niveau vise les corridors des LGV. Que le groupe de haut niveau souhaite au maximum se différencier des LGV et ainsi pouvoir percevoir le plus de financements possibles pour l'ensemble des projets nationaux. C'est une approche maximaliste.

Carte 19. Un réseau extensif, le réseau de base[75]

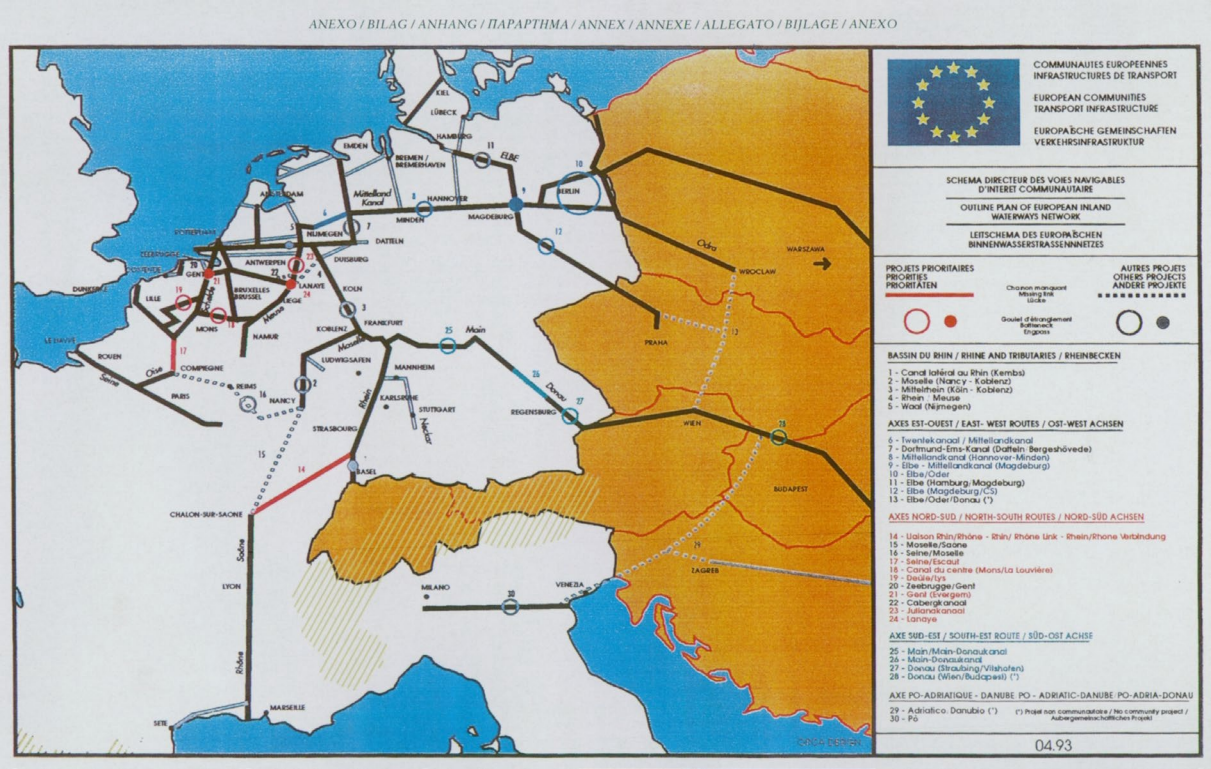


En ce qui concerne le fluvial dans l'acte législatif 630/93, il est cette fois-ci basé sur des projets prioritaires et un réseau de base. Cependant, du fait de la nature plus restreinte du réseau fluvial, le

[75] Décision du Conseil 93/629, 1993. ANNEXE.

réseau de base reste limité (carte 20). Nous pouvons remarquer que parmi les projets prioritaires qui structurent le réseau fluvial, le canal Seine-nord Europe (Seine-Escaut) est déjà présent comme une priorité. En 2004, il devient l'un des trente projets prioritaires du RTE-T, et est encore aujourd'hui une des priorités de l'Union européenne et un des maillons essentiels du réseau central.

Carte 20. Le réseau de base et les projets prioritaires[76]



Le Conseil propose donc trois logiques distinctes dans les trois décisions que nous venons de décrire. Nous avons une logique de corridors pour le transport combiné, mais qui correspondent à un ensemble de lignes qui doivent être capables d'accueillir des conteneurs. Pour la route, nous avons une logique de réseau extensif rappelant les réseaux de base. Enfin, nous rapprochons la logique appliquée par la commission et le conseil au fluvial de réseau de base couplé à des projets prioritaires.

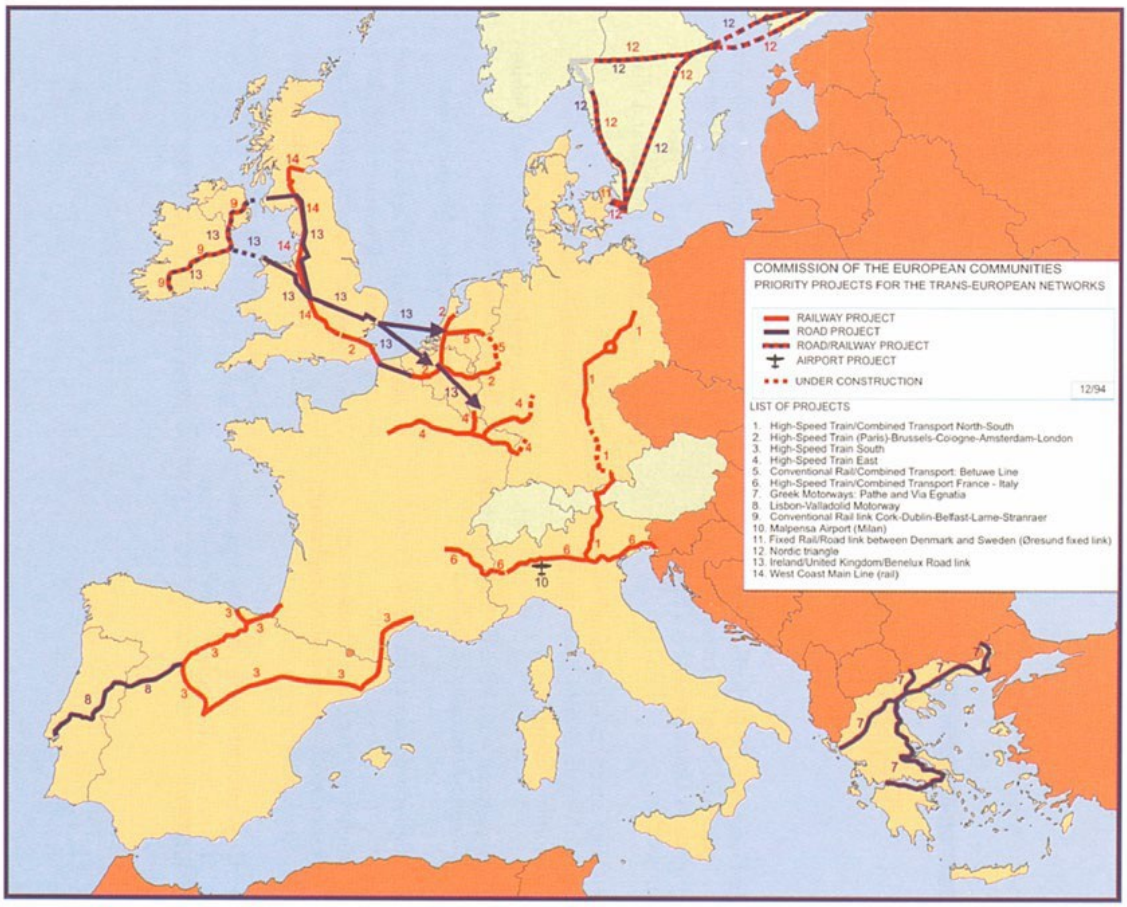
c. L'imposition de la logique des projets prioritaire

En 1993, le livre blanc Croissance, Compétitivité, Emploi (COM (93) 700) est un des éléments de développement du référentiel du RTE-T. La logique qui prime au sein de ce livre en ce qui concerne le transport est celle des projets prioritaires. La Commission souhaite concentrer ses efforts financiers sur une liste de vingt-six projets prioritaires, dans un contexte de raréfaction des ressources allouées aux

[76] Décision du Conseil 93/630, 1993. ANNEXE.

infrastructures par les États (COM (93) 700 p.80). Les grands projets prioritaires multimodaux commencent à être discutés avec le livre blanc de 1993 (Commission européenne, 1993) puis sont entérinés par le travail du groupe Christophersen (S. 2/94).

Carte 21. Les 14 projets prioritaires en 1995[77,78]



Le rapport intérimaire du groupe Christophersen sur les réseaux transeuropéens, traite des infrastructures d'énergie et de transport. Ce rapport est publié en 1994 dans le Bulletin de l'Union européenne dans le supplément 2. /94. Ce supplément agrège trois rapports à la suite du Conseil de Corfou qui entérine l'intégration de l'Autriche, la Finlande et la Suède. Ces rapports portent sur la

[77] European Commission. (1995). *The trans-European transport network: Transforming a patchwork into a network*. Office for Official Publications of the European Communities. P.24

[78] Traduit de l'anglais par l'auteur : COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES, PROJETS PRIORITAIRES POUR LES RÉSEAUX TRANSEUROPÉENS /Types de projets : Projet ferroviaire/ Projet routier / Projet combiné route/rail / Projet aéroportuaire / En construction/ Liste des projets : Train à grande vitesse / Transport combiné Nord–Sud/ Train à grande vitesse Paris–Bruxelles–Cologne–Amsterdam–Londres/ Train à grande vitesse Sud Train à grande vitesse Est/ Transport combiné Lyon–Turin–Trieste/ Autoroutes grecques : Pathe et Via Egnatia/Autoroute Lisbonne–Valladolid/ Liaison routière Cork–Dublin–Belfast–Stranraer/ Aéroport de Malpensa (Milan)/ Liaison fixe rail/route entre le Danemark et la Suède (liaison fixe de l'Øresund) / Triangle nordique (rail/route) / Liaison routière Irlande – Royaume-Uni – Benelux/ Ligne principale de la côte Ouest (rail).

société de l'information planétaire, les réseaux transeuropéens et l'emploi. Le rapport sur la société de l'information planétaire montre que construire l'Europe autour de réseaux transeuropéens pour différentes politiques publiques est au cœur des préoccupations de l'UE à ce moment-là. Même si ces éléments du référentiel n'ont pas fait date, la question des réseaux au-delà des seuls transports et de l'énergie était un élément central. Le but est alors de développer nommément un réseau transeuropéen des administrations publiques, un réseau de santé, un réseau entre les universités et les centres de recherche. Il y a, à l'échelle des institutions européennes, une réflexion autour de la création de réseau d'une nature autre que matérielle et c'est dans ce cadre que le rapport sur la société de l'information planétaire croise la politique des réseaux transeuropéens.

Le groupe Christophersen représente la Commission, il avait pour objectif l'identification de projets prioritaires d'intérêts communs. Connus comme une liste de onze projets prioritaires (Beyer, 2014 p.2017 ; Beyer, 2015) ou 14 (Libourel, 2015 p.123), les projets sont en fait plus nombreux. Les onze projets sont catégorisés comme les projets les plus aboutis dans le rapport Christophersen (S.2/94 p.52). Si nous nous référons à la décision du Parlement et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, présentée par la Commission en avril 1994 (COM (94) 106), le spectre des priorités est plus large. Finalement, nous nous retrouvons peu ou prou avec des listes par modes qui joignent l'ensemble des textes du Conseil que nous évoquions dans le point précédent, sur les LGV, le transport combiné, le fluvial et ferroviaire. Nous retrouvons les mêmes cartes en annexe du document (COM (94) 106) que celle que nous avons déjà montrée avant pour l'année 1993. Antérieurement aux résultats du rapport du Groupe Christophersen, le Conseil propose donc une approche qui est un collage de différents documents.

Les objectifs et priorités changent assez vite entre le livre blanc (1993) et l'annexe I du conseil d'Essen en 1994. Dans un premier temps, le groupe Christophersen va réduire la liste, mais plus que de proposer onze projets, il va hiérarchiser une trentaine de projets prioritaire.

Le groupe Christophersen s'organise en ateliers et séminaires et réunit les acteurs pertinents, pour définir ces projets prioritaires. Ces acteurs sont les États et la BEI. S'ajoutent à ces acteurs majeurs :

> *« Un large éventail de représentants d'organismes financiers internationaux et privés ainsi que de grands dirigeants d'entreprises industrielles ».* Croissance, compétitivité, emploi S.94, 1994 p.51

Comme le remarque David Cohen (1997), le groupe Christophersen montre que la Commission a besoin des patrons de l'industrie pour créer une alliance avec les milieux économiques et influencer de façon indirecte les politiques nationales. De leur côté, les industriels ont besoin de l'accès à ces

forums et ces discussions pour utiliser la reconnaissance officielle que ces négociations leur procuraient pour promouvoir des questions spécifiques à leurs entreprises (Coen, 1997).

L'approche particulière de ces groupes est ce que l'on peut désigner par l'appellation consensus par les forums. Le but est de proposer une prise de décision via le consensus, mais à travers l'ouverture d'un forum dont l'accès est limité (Coen, 2002 p.316). Le récit des projets prioritaires comme étant une liste de course des États s'imposent (Beyer, 2014 ; Stephenson 2010), et sont d'ailleurs relayés par au moins un haut fonctionnaire européen (TESPA, 2022). Par ailleurs, la presse généraliste française entre 1993 et 1994 va traiter le sujet avec un cadrage qui fait la part belle au marchandage entre les États. Avec un échantillon représentatif d'articles sur le sujet (n=29), les États sont systématiquement mis en scène comme opposés ou en dispute, tandis que les industriels travaillants avec le groupe Christophersen ne sont jamais mentionnés. Il nous semble complexe au regard de cette absence de preuve de décrire les options qui étaient envisagées pendant ces forums : nous sommes jusqu'à preuve du contraire face à une boite noire en ce qui concerne les intérêts représentés dans ces réunions.

Ce discours sur le marchandage entre États ne doit cependant pas masquer le fait que le groupe Christophersen avait mis en place un certain nombre de critères en vue du sommet de Corfou, qui permettait de déterminer la pertinence des projets dans le domaine des transports. D'abord, il y a une logique qui est celle d'apporter une réflexion différente des travaux du Conseil (S.2/94 p.51). Les buts affichés sont clairement dans la logique libérale de l'ouverture du marché unique avec l'accélération des procédures administratives et l'idée de « s'attaquer aux problèmes de caractère horizontal qui entravent la mise en œuvre des RTE en termes de cadre règlementaire et de financement » (S.2/94 p.51). Enfin, le gros des travaux du groupe Christophersen est d'identifier les projets prioritaires et de faciliter les travaux ultérieurs dans le cadre de séminaires spécifiques. Les deux premiers de ces critères sont une « dimension exceptionnelle » dans la taille et la nature du projet qui doit de surcroit avoir une dimension européenne ou transnationale (S.2/94 p.52). Le projet européen est cadré par des critères limités, mais qui correspondent à un cadre mental de ce que doit être le projet, grand et transfrontalier. C'est l'image qui est peu à peu devenue dominante avec les travaux du groupe Christophersen.

Conclusion : une première étape dans la définition du référentiel

Les années 1980 vont être une première étape dans la définition du RTE-T. Des motifs visuels, des slogans, une logique interne, une rationalité, tous produit dans la décennie 1980, fondent ce que le RTE-T va devenir. En ce qui concerne les cartes et l'organisation spatiale, l'Europe à cette période passe du contexte de la fin de la guerre froide à un contexte d'élargissement de l'UE. Peu à peu, les cartes vont intégrer certaines parties de l'est de l'Europe et une partie des pays nordiques. Plusieurs

chercheurs, nous l'avons vu, mettent en avant l'action de groupe comme l'*ERT*. Peut-être, les idées les plus saillantes que nous pouvons tirer de ce moment sont, la création d'un réseau de LGV et la création de liens manquants. Les liens manquants de l'*ERT* et le RTE de la Commission européenne se fondent tous deux sur une observation des conditions du transport. La croissance attendue du trafic fonde cette part du référentiel. L'observation d'une augmentation du trafic international est au fondement de la justification technique d'où découlent initialement les projets prioritaires et l'idée du passage d'un Patchwork à un network. À partir de la proposition du réseau de LGV, se développe l'idée d'une Europe rétrécie. L'imaginaire qui entoure la LGV comme permettant l'abolition de l'espace se fonde sur une forme de rationalité scientifique. Dans les années 1980, le théorème de Zahavy (1979) ou les idées de Paul Virilio (1977), pour ne citer qu'eux, participent à construire l'idée d'un monde en accélération et à construire l'idée d'une forme d'abolition de l'espace par les mobilités. La traduction de ces idées dans le secteur des transports puis dans les RTE, amène à l'abolition de l'espace par le TGV. Pourtant si cette proposition de l'ERT va avoir une résonnance dans les années 1980, elle va rapidement être discutée par une autre idée dans le cadre de l'ESDP, qui est celle de l'équilibre territorial alors que l'UE s'élargit. Ici, la transformation du référentiel global avec la fin de la guerre froide transforme le référentiel des politiques publiques des RTE-T qui deviennent dans les années 1990 un des véhicules de l'intégration. La prépondérance des États dans la construction de l'ESDP et des RTE pour faire avancer leur propre priorité est alors centrale. Le référentiel de la politique publique RTE évolue alors à partir des problèmes communs de congestion et de l'idée d'une solution à ces problèmes notamment à travers les LGV et le transport combiné. La construction des RTE-T au début des années 1990 passe d'une gestion différenciée par mode à une gestion intégrée. Avant les premières lignes directrices, le travail de la Commission va être de faire avancer les RTE-T pour éviter une situation de blocage (Stephenson, 2010b), c'est ce que la Commission cherche à produire et perpétuer à travers un ensemble de groupe de travail entre 1993 et 1996 (Stephenson, 2010b). Cette stratégie va permettre aux priorités des États de s'imposer et ainsi produire une image dominante des RTE-T comme structurés par de grands projets prioritaires. La question d'un réseau de LGV ou d'un réseau de transport combiné commencent alors à devenir des éléments secondaires.

Bibliographie

Audikana, A. (2015). « L'Europe fait la grande vitesse, la grande vitesse fait l'Europe » : l'influence européenne sur le développement de la grande vitesse espagnole. Revue Géographique de l'est, 55 (3-4). https://doi.org/10.4000/rge.5533

Banister, D., Capello, R. and Nijkamp, P. (1995) 'European Transport and Communications: lessons for the future', in B.D., C.R. and N.P. (eds) European Transport and Communications Networks: Policy evolution and change, pp. 333–342, Chichester: John Wiley and Sons.

Beyer, A. (2014). La construction d'un espace européen des transports : Du principe de souveraineté nationale aux modalités de son dépassement (Thèse de doctorat, Université Paris IV – Sorbonne). TEL. https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01213860 322p.

Baumgartner, F. R., & Jones, B. D. (1991). Agenda Dynamics and Policy Subsystems. The Journal of Politics, 53(4), 1044–1074. https://doi.org/10.2307/2131866

Beyer, A. (2020, 10 septembre). Introduction. Pour une lecture territoriale des corridors de transport en Europe. *Géoconfluences*. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations- scientifiques/dossiers-regionaux/territoires-europeens-regions-etats-union/rte-t/introduction

Brömmelstroet, M., & Nowak, T. (2008). How a court, a commissioner and a lobby group brought European transport policy to life in 1985. *GeoJournal*, *72*(1), 33-44. https://doi.org/10.1007/s10708-008-9163-7

Coen, D. (1997). The European business lobby. *Business Strategy Review*, 8(4), 17–25. https://doi.org/10.1111/1467-8616.00044

Coen, D. (2002). Chapitre 5. Business Interests and European Integration. Dans R. Balme, D. Chabanet et V. Wright L'action collective en Europe : Collective Action in Europe (p. 255-277). Presses de Sciences Po. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/scpo.balme.2002.01.0255.

Commission des Communautés européennes. (1979). *Le rôle de la Communauté dans le développement des infrastructures de transport (Communication de M. Burke)* (COM (79) 550).

Commission des Communautés européennes. (1980, 20 juin). *Rapport sur les goulets d'étranglement et les différentes modalités d'intervention envisageables (présenté par la Commission au Conseil)* (COM (80) 323). Commission des Communautés européennes.

Commission des Communautés européennes. (1981, 16 septembre). *Aide de la Communauté en faveur des infrastructures de transport : L'évaluation de l'« intérêt communautaire » en vue de la prise de décision* (COM (81) 507 final). Commission des Communautés européennes.

Commission des Communautés européennes. (1982, 7 décembre). *Intérêt communautaire des investissements en matière d'infrastructure de transport : Mise en pratique de la méthode d'évaluation* (COM (82) 807 final). Commission des Communautés européennes.

Commission des Communautés européennes. (1984). *Rapport du groupe de travail à haut niveau – Transport combiné* (COM (84) 709). Bruxelles.

Commission des Communautés européennes. (1984, 3 décembre). *Infrastructure de transports – Orientations à moyen terme : Note pour MM. les membres de la Commission* (COM (84) 709). Commission des Communautés européennes.

Commission des Communautés européennes. (1986). *Réseau ferroviaire à grande vitesse* (COM (86) 341). Bruxelles.

Commission des Communautés européennes. (1988). *Proposition de règlement (CEE) du Conseil relatif à la mise en œuvre d'un programme d'action dans le domaine de l'infrastructure en vue de la réalisation du marché intégré des transports de 1992* (COM (88) 340 final). Bruxelles.

Commission des Communautés européennes. (1990). *Projet de communication de la Commission au Conseil relative au réseau européen de trains à grande vitesse* (SEC (90)2402/2). Bruxelles.

Commission des Communautés européennes. (1990). *Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen – Europe 2000: Outlook for the development of the Community's territory* (COM(90) 544 final). Bruxelles.

Commission des Communautés européennes. (1991). *Rapport d'exécution relatif au règlement (CEE) n° 3359/90 (article 11)*. Bruxelles.

Commission des Communautés européennes. (1991). *Communication de la Commission et Proposition de décision du Conseil relative au développement d'un réseau européen de voies navigables*.

Commission des Communautés européennes. (1991). *Communication de la Commission et Proposition de décision du Conseil relative à l'établissement d'un réseau routier transeuropéen* (SEC (91) 1086). Bruxelles.

Commission des Communautés européennes. (1992). *Communication de la Commission « Infrastructure de transport » – Proposition de règlement (CEE) du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 3359/90 relatif à la mise en œuvre d'un programme d'action dans le domaine de l'infrastructure de transport en vue de la réalisation d'un marché intégré des transports en 1992* (COM (92) 231 final). Bruxelles.

Commission des Communautés européennes. (1992, 2 juillet). *Proposition de décision du Conseil concernant l'établissement d'un réseau de transport combiné dans la Communauté* (COM (92) 230 final ; 92/C 282/05). *Journal officiel des Communautés européennes*, C 282, 12.

Commission des Communautés européennes. (1992, 22 décembre). *Décision relative à l'octroi de soutiens financiers à des actions pilotes en faveur du transport combiné* (93/45/CEE). *Journal officiel des Communautés européennes*, L 16, 55. (25 janvier 1993).

Commission des Communautés européennes. (1992). *Communication de la Commission « Infrastructure de transport »* (COM (92) 230 final). Bruxelles.

Commission des Communautés européennes. (1992). *Proposition de décision du Conseil concernant l'établissement d'un réseau de transport combiné dans la Communauté* (COM (92) 231 final, 92/C 282/05). Bruxelles.

Commission des Communautés européennes. (1993). *Croissance, compétitivité, emploi : Les défis et les pistes pour entrer dans le XXIe siècle* (COM (93) 700 final). *Bulletin des Communautés européennes*, Supplément 6/93. Office des publications officielles des Communautés européennes.

Commission des Communautés européennes, Direction générale des transports. (1993). *Réseaux transeuropéens – Vers un schéma directeur du réseau routier et de la circulation routière – Rapport du groupe de travail « Autoroutes »*. Bruxelles - Luxembourg.

Commission des Communautés européennes. (1993, 25 juin). *Réseaux transeuropéens : Vers un schéma directeur du réseau routier et de la circulation routière. Rapport du groupe de travail « autoroutes »* (SEC (93) 354). Commission des Communautés européennes.

Commission des Communautés européennes. (1994, 7 avril). *Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport* (COM (94) 106 final). Office des publications officielles des Communautés européennes, Luxembourg.

Commission des Communautés européennes. (1996, 24 juillet). *Communication de la Commission concernant un programme d'action en faveur du transport combiné de marchandises : Proposition de règlement (CE) du Conseil relatif à l'octroi de soutiens financiers communautaires à des actions en faveur du transport combiné de marchandises* (COM (96) 335 final). Commission des Communautés européennes.

Commission européenne. (1990). *Towards Trans-European Networks for a Community Action Programme*, Acte juridique No. COM (90) 585, 40p.

Commission européenne. (1994). *Croissance, compétitivité, emploi : Suivi du livre blanc – Rapport sur l'Europe et la société de l'information planétaire, rapport intérimaire sur les réseaux transeuropéens, rapport intérimaire sur l'emploi, extraits des conclusions de la présidence du Conseil européen de Corfou* (Bulletin de l'Union européenne, Supplément 2/94). Office des publications officielles des Communautés européennes.

Commission européenne. (1994). *Coopération pour l'aménagement du territoire européen 2000+*. Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes.

Commission européenne. (1994). *Europe 2000+* : Coopération pour l'aménagement du territoire européen. Office des publications officielles des Communautés européennes.

Commission européenne. (1995a). *The trans-European transport network: Transforming a patchwork into a network*. Bruxelles - Luxembourg.

Commission européenne. (1995b). *L'Europe à grande vitesse*. Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes. ISBN 92-827-4696-8

Commission européenne. (1997). *Agenda 2000: For a stronger and wider Union* (Bulletin of the European Union, Supplement 5/97; COM(97) 2000 final). Office for Official Publications of the European Communities.

Commission européenne. (1999). *European spatial development perspective: Towards balanced and sustainable development of the territory of the European Union*. Office for Official Publications of the

European Communities. https://territorialagenda.eu/wp-content/uploads/ESDP.pdf

Commission européenne. (2005). *TEN-T supported actions 1983-2004*. https://ec.europa.eu/ten/transport/actions/doc/1983_2004_supported_actions_en.pdf

Commission européenne. (2009, 4 février). *RTE-T : Un réexamen des politiques – Vers une meilleure intégration du réseau transeuropéen de transport au service de la politique commune des transports* (Livre vert, COM (2009) 44 final).

Commission des Communautés européennes, Direction générale des transports. (1993). *Réseaux transeuropéens – Vers un schéma directeur du réseau routier et de la circulation routière – Rapport du groupe de travail « Autoroutes »*. Bruxelles - Luxembourg.

Conseil de l'Union européenne. (1991). *Directive du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires* (91/440/CEE).

Conseil de l'Union européenne. (1990). *Résolution du Conseil du 17 décembre 1990 concernant le développement du réseau européen de trains à grande vitesse* (91/C 33/01).

Conseil de l'Union européenne. (1991). *Directive du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires* (91/440/CEE).

Conseil de l'Union européenne. (1993). *Décision du Conseil du 29 octobre 1993 concernant l'établissement d'un réseau transeuropéen de transport combiné* (93/628/CEE).

Conseil de l'Union européenne. (1993). *Décision du Conseil du 29 octobre 1993 sur la création d'un réseau transeuropéen de voies navigables* (93/630/CEE).

Conseil de l'Union européenne. (1993). *Règlement (CEE) n° 1738/93 du Conseil du 25 juin 1993 relatif à la mise en œuvre d'un programme d'action dans le domaine de l'infrastructure de transport en vue de la réalisation du marché intégré des transports*.

Cour des comptes européenne. (2006). *Rapport spécial n° 6/2005 relatif au Réseau transeuropéen de transport (RTE-T), accompagné des réponses de la Commission (2006/C 94/01)*. Journal officiel de l'Union européenne.

Cowles, M.G. (1995), Setting the Agenda for a New Europe: The ERT and EC 1992. JCMS : Journal of Common Market Studies, 33: 501-526. https://doi.org/10.1111/j.1468-5965.1995.tb00548.x Debarbieux, B. (2015). *L'espace de l'imaginaire. Essais et détours*. CNRS Éditions. ISBN 978-2-271-08824-6 305 p.

Debrie J., Comtois C., 2010. Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe/Amérique du Nord. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 58, p. 127-144. https://cst.episciences.org/12103/pdf

Didelon-Loiseau, C., Emsellem, K., & De Ruffray, S. (2019). Apport des cartes mentales dans l'analyse des sentiments d'appartenance à l'Union européenne. In *Prolifération des territoires et représentations territoriales de l'Union européenne* (pp. 141–159). Presses universitaires de Rouen et du Havre. https://books.openedition.org/purh/17700?lang=frhttps://shs.cairn.info/carte-d-identites--9791037001535 -page-175?lang=fr

Djigo, A., & Masson, S. (2015). La coopération de proximité à travers les réseaux interrégionaux : la LGV franco-espagnole, outil de l'émergence d'une gouvernance transfrontalière ? *Revue Géographique de L Est*, *55* (3-4). https://doi.org/10.4000/rge.5625

Dobruszkes, F., Chen, C.-L., Moyano, A., Pagliara, F., & Endemann, P. (2022). Is high-speed rail socially exclusive? An evidence-based worldwide analysis. Travel Behaviour and Society, 26, 96–107. https://doi.org/10.1016/j.tbs.2021.09.009

European Commission. (2005). *TEN-T supported actions 1983-2004*. https://ec.europa.eu/ten/transport/actions/doc/1983_2004_supported_actions_en.pdf

European Round Table of Industrialists (ERT). (1984). *Missing links: Upgrading Europe's transborder ground transport infrastructure*. European Round Table of Industrialists. https://web.archive.org/web/20070104070030/http://www.ert.eu/doc/0062.pdf

European Round Table of Industrialists (1985, juin). *Changing scales: A review prepared for the Roundtable of European Industrialists*. Paris. https://web.archive.org/web/20070104070341/http://www.ert.eu/doc/0056.pdf

European Round Table of Industrialists (ERT). (1986). *Promoting and financing large scale infrastructure projects in Europe*. European Round Table of Industrialists. https://web.archive.org/web/20070104071157/http://www.ert.eu/doc/0134.pdf

European transport policy to life in 1985. *GeoJournal*, 72(1–2), 33–44. https://www.jstor.org/stable/41148263

Esposito, G. (2018). New Public Management and Strategic Change in the European Railways - A critical study on the EU governance of megaprojects [Doctoral thesis, ULiège - Université de Liège]. ORBi-University of Liège. https://orbi.uliege.be/handle/2268/226428

Faludi, A. (2010). *Cohesion, coherence, co-operation: European spatial planning coming of age?* Routledge. (ISBN 978-0-203-84232-4)

Fouilleux, È. (2000). Entre production et institutionnalisation des idées : La réforme de la politique agricole commune. *Revue française de science politique*, 50 (2), 277–306. https://doi.org/10.3406/rfsp.2000.395468

González, R. C. L., & Otón, M. P. (2015). Logiques urbaines et politiques de transport en Espagne : du consensus au conflit. *Sud-Ouest Européen*, *40* (40), 85-99. https://doi.org/10.4000/soe.2190

Haughton, G., Allmendinger, P., Counsell, D., & Vigar, G. (2010). *The new spatial planning: Territorial management with soft spaces and fuzzy boundaries*. Routledge. (ISBN 978-0-203-86442-5)

Hazel, A. B. (1994). Recent developments in European high-speed rail. *American Railway Engineering Association Proceedings*. https://doi.org/10.1109/RRCON.1994.289028

Hajer, M. A. (2000). Transnational networks as transnational policy discourse: Some observations on the politics of spatial development in Europe. Dans W. Salet & A. Faludi (Éds.), *The revival of strategic spatial planning* (pp. 135-142). Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen.

Hoerber, T., & Stephenson, P. (Eds.). (2015). *European Space Policy: European Integration and the Final Frontier*. Routledge. https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14650040500343975

Jensen, O. B., & Richardson, T. (2004). *Making European space: Mobility, power and territorial identity* [Adobe Digital Editions version]. Routledge. ISBN 0-203-40839-X. 287p.

Jobert, B. (1994). *Le tournant néo-libéral en Europe*. L'Harmattan. (ISBN 2-7384-2762-6)

Johnson, D., & Turner, C. (2007). *Strategy and policy for trans-European networks*. Palgrave Macmillan, London. https://doi.org/10.1057/9780230210660

Kolossov, V., & Scott, J. (2013). Selected conceptual issues in border studies. *Belgeo. Revue belge de géographie*, 1 | 2013. https://doi.org/10.4000/belgeo.10532

Kunzmann KR, Wegener M. The pattern of urbanization in Western Europe. Ekistics. 1991 Sep-Dec;58(350-351):282-91. PMID: 12317364.

Laszczkowski, M. (2025). The Big, the Small, and the Ugly: The Politics of Scale-Making in a Contested Railway Project in Italy. *Ethnos*, *90* (2), 247–264. https://doi.org/10.1080/00141844.2023.2240541

Libourel, É., Schorung, M. et Zembri, P. (2022). Chapitre 1. Qu'est-ce que la géographie des transports ? Géographie des transports : Territoires, échelles, acteurs (p. 9-44). Armand Colin. https://shs-cairn-info.accesdistant.sorbonne-universite.fr/geographie-des-transports--9782200631543-page-9?lang=fr.

L'Hostis, A., & Leysens, T. (2012). *Les méthodes de mesure et de représentation de l'accessibilité dans les méthodes d'évaluation des projets de transport interurbains et périurbains de voyageurs : Méthode, indicateurs, applications et limites de la contactabilité*. HAL. https://hal.science/hal-00734212

Le Monde. (1990, 3 mars). *Patron de Volvo Pehr G. Gyllenhammar le tout-puissant*. https://www.lemonde.fr/archives/article/1990/03/03/patron-de-volvo-pehr-g-gyllenhammar-le-tout-puissant_3961287_1819218.html

Le Monde. (1987, 31 octobre). *Wisse Dekker, président du conseil de surveillance de Philips : Donnons à Gorbatchev le bénéfice du doute*. https://www.lemonde.fr/archives/article/1987/10/31/wisse-dekker-president-du-conseil-de-surveillance-de-philips-donnons-a-gorbatchev-le-benefice-du-doute_4079554_1819218.html

Libourel, É. (2015). Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement (Thèse de doctorat, Université Paris-Est). https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01362229 641p.

Loyer, B. (2020). La relation entre la politique des transports et les mouvements nationalistes de la côte est de l'Espagne : le cas du corridor méditerranéen d'infrastructures. Géocarrefour,

94 (3). https://doi.org/10.4000/geocarrefour.16038

Mejuto, D. (2016). A Europe of multiple flows: Contested discursive integration in trans-European transport infrastructure policy-making. *European Urban and Regional Studies*, *24*(4), 425-441.

https://doi.org/10.1177/0969776416663809

Mejuto, D. (2015). *Towards a 'Europe of flows'? Discourse, power and space in the development of a transnational high-speed rail line in the European Union* (Doctoral dissertation, University College London).

Monod, J., Gyllenhammar, P. G., & Dekker, W (ERT). (1991). *Reshaping Europe: A report from the European Round Table of Industrialists*. European Round Table of Industrialists. https://web.archive.org/web/20070104071037/http://www.ert.eu/doc/0128.pdf

Öberg, M. (2014). *Governance structure for transport corridors* (Doctoral thesis). Luleå University of Technology, Department of Civil, Environmental and Natural Resources Engineering, Division of Architecture and Water. ISBN 978-91-7439-985-1 (PDF).

Ollivier-Trigalo, M. (2000). Les grands projets de transport transeuropéens : Multiplicité des acteurs, conflits et coordination de l'action. *Les Cahiers scientifiques du transport / Scientific Papers in Transportation*, (37), 3–30. https://doi.org/10.46298/cst.11980

Parlement européen & Conseil de l'Union européenne. (1996, 23 juillet). *Décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport* (JO L 228 du 9.9.1996, p. 1–104). https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX:31996D1692

Piram, K. (2025). 15. Comment se sont produits les chocs pétroliers ? Le pétrole en 30 questions (p. 52-53). La Documentation française. https://shs-cairn-info.accesdistant.sorbonne-universite.fr/le-petrole-en-30-questions--9782111740396-page-52?lang=fr.

Règlement (CEE) n° 3359/90 du Conseil du 20 novembre 1990 relatif à la mise en oeuvre d'un programme d'action dans le domaine de l'infrastructure de transport, en vue de la réalisation du marché intégré des transports en 1992, 326 OJ L (1990). http://data.europa.eu/eli/reg/1990/3359/oj

Richardson, T. (1999). *Environmental integration in infrastructure planning: A Foucauldian discourse analysis of the trans-European transport network* (Thèse de doctorat, Sheffield Hallam University). EThOS. https://ethos.bl.uk/OrderDetails.do?uin=uk.bl.ethos.324645

Ross, J. F. L. (1994). High-speed rail: Catalyst for European integration? *Journal of Common Market Studies, 32*(2), 475-488. https://doi.org/10.1111/j.1468-5965.1994.tb00493.x

Scholl, B., Perić, A., & Niedermaier, M. (Éds.). (2019). *Spatial and transport infrastructure development in Europe: Example of the Orient/East-Med Corridor* (Forschungsberichte der ARL, No. 12). Verlag der ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung. https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-09529

Siarov, V., 2003. *Évaluation* stratégique *des projets d'infrastructure de transport : Le corridor paneuropéen N° 10 « Salzburg – Thessalonique »*. Thèse de doctorat, Institut d'études européennes, Université Paris 8 Vincennes - Saint-Denis.

Spiekermann, K., & Wegener, M. (1994). The Shrinking Continent: New Time—Space Maps of Europe. *Environment and Planning B: Planning and Design*, *21*(6), 653-673.

https://doi.org/10.1068/b210653 (Original work published 1994)

Stephenson, P. J. (2010). Let's get physical: the European Commission and cultivated spillover in completing the single market's transport infrastructure. *Journal of European Public Policy*, *17*(7), 1039–1057. https://doi.org/10.1080/13501763.2010.499247

Stephenson, P. J. (2012). Image and venue as factors mediating latent spillover pressure for agenda-setting change. *Journal of European Public Policy*, *19*(6), 796–816. https://doi.org/10.1080/13501763.2011.614141

The Trans European Policy Studies Association. (2022, octobre 20). *Why Trans-European Networks are so Important – Discussion with Matthias Ruete – TEPSA* [Information]. TESPA. https://tepsa.eu/tepsa-videos/why-trans-european-networks-are-so-important-discussion-with-matthias-ruete/

Tranholm-Mikkelsen, J. (1991). Neo-functionalism: Obstinate or obsolete? A reappraisal in the light of the new dynamism of the EC. *Millennium: Journal of International Studies*, 20(1), 1–22. https://doi.org/10.1177/03058298910200010201

Trépier, C. (2013). L'indépendance de la Catalogne, un débat européen d'abord politique. L'Espace Politique, 21. https://doi.org/10.4000/espacepolitique.2828

Vickerman, R. (1997). High-speed rail in Europe: Experience and issues for future development. *The Annals of Regional Science*, *31*(1), 21-38. https://doi.org/10.1007/s001680050037

Virilio, P. (1977). *Vitesse et politique*. Éditions Galilée, Paris. (ISBN 2-7186-0079-9)

Zahavi, Yacov (1979) "UMOT" Project. Prepared for U.S. Department of Transportation, Washington, D. C. and Ministry of Transport, Federal Republic of Germany, Bonn. Rept. DOTRSPA-DPB-20-79-3, August.

Chapitre 3. Sur quelles bases sommes-nous passés des projets prioritaires aux Corridors du réseau central ?

Sur l'ensemble des cartes des plans de transports que nous avons pu mettre en avant dans le chapitre précédent, nous pouvons observer que les années 1980 et la métagéographie de la guerre froide laissent place à la métagéographie de l'élargissement. Les cartes prennent un cadre plus large qui laisse apparaître le plus souvent Ukraine et Biélorussie, parfois même le nord des pays scandinaves. Le changement est non seulement métagéographique du fait du contexte géopolitique (la fin de la guerre froide permet l'élargissement de l'UE), mais il se joue également à l'échelle de l'UE et finalement à l'échelle du RTE-T.

Pour remettre le RTE-T dans un cadre plus large en ce qui concerne le contexte institutionnel, nous passons du contexte de l'Acte unique de 1986 à celui du traité de Maastricht (1992) puis d'Amsterdam (1997). En ce qui concerne le RTE-T, l'énonciation du principe du marché unique présidait à l'Acte unique. Ce qui préside au traité de Maastricht 1992 c'est son application et sa mise en place effective (Roth, 2007). Le RTE-T est l'un des outils de cette mise en place physique. Le marché unique est une des justifications qui permet de fonder le RTE-T en droit et de justifier sa mise en place. En 1985, l'arrêt de la Cour de justice européenne contre le Conseil met en demeure les États pour inaction dans l'avancement de la politique commune des transports et déclare que le marché intérieur doit, dans le domaine des transports de marchandises et de voyageurs, être accessible à toutes les entreprises communautaires, sans distinction de nationalité ou de lieu d'établissement (S. 3/93).

À l'échelle de la Commission, le Luxembourgeois Jacques Santer succède à Jacques Delors en janvier 1995. C'est le Commissaire Neil Kinock qui prend la tête de la DG VII et sa priorité sur le cargo rompt avec celle de son prédécesseur Karel Van Miert, qui depuis 1989 mettait l'accent sur le transport voyageur, en particulier les LGV (Stephenson, 2010). Nous soulignons un autre changement dans la continuité du Chapitre 2 : le rapport de force favorable aux États dans les négociations autour du RTE-T qui en fait une politique des transports structurée autour de grands projets qui sont des priorités certes

transfrontalières, mais pas un projet de planification globale des RTE-T (Beyer, 2014 ; Stephenson, 2012). Le nombre de projets prioritaires augmente avec les élargissements, de onze, ils vont passer à quatorze en 1995, puis trente en 2004. Parallèlement, **l'UE va proposer un nouveau groupe de travail appelé *Transport Infrastructure Need Assessment* (TINA). L'initiative TINA, lancée en 1995, porte sur le développement d'un schéma directeur pour les RTE-T dans les pays en voie d'accession dans l'Europe centrale et orientale.**

Nous sommes encore dans la période précédant le RTE-T, tel que nous le connaissons, c'est-à-dire structuré autour de grands corridors qui couturent l'Europe. En 1996, nous avons des grands projets prioritaires qui sont en fait des axes de transport ferroviaires, routiers, fluviaux ou multimodaux, priorités par rapport au réseau de base. Ce fonctionnement concerne l'Europe de l'Ouest. Cette logique commencée en 1994 avec le sommet d'Essen n'est frontalement remise en cause qu'à partir de 2008, avant d'officiellement disparaître des lignes directrices de 2013. Du côté de l'Europe de l'Est, les pays en voie d'accession à l'UE sont structurés autour de grands corridors paneuropéens soutenus par les institutions internationales, que sont la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) et la Communauté économique européenne de l'Organisation des Nations unies (CEE-ONU). Leur influence sur le RTE-T remonte aux années 1970 (Libourel, 2015).

Nous avons donc deux grandes logiques qui président au référentiel du RTE-T. D'une part, une logique tournée autour de grands projets prioritaires et d'autre part une logique de corridor dans les pays en voie d'accession avec l'initiative TINA. Les grands projets prioritaires comme les corridors du TINA fonctionnent comme des images, mais recouvrent en vérité un ensemble de normes et une rationalité particulière qui sont contenus dans ces images.

Nous explorerons dans cette partie la méthode et les approches successives mises en place par l'UE pour justifier la structure de son réseau, en nous attachant particulièrement à en décrire les évolutions. Nous proposerons une analyse de la période 1996-2004. 1996 marque la parution du premier acte législatif structurant pour les RTE-T. 2004 est l'année de l'élargissement vers l'Europe centrale qui marque la fin d'une approche différenciée entre l'est de l'Europe et l'ouest de l'Europe en ce qui concerne le RTE-T.

1. La décision 1692/96 : quelles étaient les valeurs et les normes du premier acte législatif structurant sur les RTE-T ?

Le préambule de la décision 1692/96 du Parlement et du Conseil met en avant les valeurs fondamentales auxquelles contribue le RTE-T. Le RTE-T doit renforcer le marché intérieur et la cohésion économique et sociale. Il y a donc d'un côté la question du renforcement d'un marché sans

barrières économiques et de l'autre une vision qui tient à la solidarité et l'unité européenne. Pour compléter ces deux premières valeurs, s'ajoute l'idée d'une mobilité durable des personnes et des biens. Dans ce contexte, la mobilité durable doit se réaliser dans « les meilleures conditions sociales, environnementales et de sécurité possible et d'intégrer l'ensemble des modes de transport en tenant compte de leurs avantages comparatifs » (1692/96). Extirper une cohérence à cet ensemble d'éléments disparates n'est pas simple puisque la protection de l'environnement est une valeur, la sécurité routière est un ensemble de normes qui est un problème public (Cefai, 1996) et l'intégration des modes de transport entre eux est aussi une norme.

La décision 1692/96 porte dans tous les cas deux valeurs qui vont compléter le marché unique et améliorer la cohésion économique et sociale. La question de la protection de l'environnement est une notion en débat. La protection de l'environnement défendue par les ONG environnementales n'a pas été intégrée sans un vif débat pendant les années 1990 (Richardson, 1999). Il y a donc 2 valeurs fondamentales qui sont associées au début des années 1990 au projet européen, la solidarité européenne et l'amélioration des conditions économiques du transport et donc *in fine* de la croissance.

a. La dimension environnementale du RTE-T : une valeur issue d'un débat sur la superposition de deux maillages territoriaux

Dans les années 1990, un débat sur les dégâts sur l'environnement produits par les infrastructures réalisées au nom du RTE-T va s'organiser. Vers l'automne 1992, à la suite du sommet de Rio (1992), l'UE s'engage sur la voie du développement durable. Un livre vert et commandé, intitulé *L'impact des transports sur l'environnement* (COM (92) 46 final), intègre une politique des transports durables à entendre au sens de développement durable. Les questions environnementales sont alors la question de la pollution atmosphérique, la congestion, les risques liés au transport de matières dangereuses, l'occupation des sols et la pollution visuelle. Ce document intègre le point de vue de la société civile, mais à ce moment-là, la question de la biodiversité et l'impact des transports sur cette dernière n'apparaît pas dans le livre vert. Pourtant le débat qui va opposer des Organisations non gouvernementales environnementales (ONGE) et la Commission européenne à Bruxelles va se concentrer sur cette question. Dans le cas du RTE-T le débat vient de la superposition entre le maillage territorial du RTE-T et le maillage territorial des zones « Natura 2000 » ou les zones dites *Important Bird Area* ou IBA. Ces zonages aux intérêts opposés rentrent en concurrence (Van der Heijden, 2010). Au début des années 1990, deux associations chapeautent des mouvements de protection de l'environnement s'occupent quasiment exclusivement des transports TENGO et ASEED. ASEED mène principalement sa lutte en informant des groupes locaux sur l'appartenance de projets routiers au RTE-T tandis que TENG, puis son successeur Transport & Environnement (T & E), coordonnent

l'action des grandes ONGE (Friends of the Earth, Birdlife, WWF…) à Bruxelles (Van der Heijden, pp.150-151) : voilà alors les forces en présence.

En 1995, alors que le processus d'élaboration des premières guidelines est déjà entamé et ne débouchera qu'un an après sur la décision 1692/96, deux documents vont paraître : un premier document en janvier 1995, dont le premier brouillon est terminé en décembre 1994 (Birdlife International et al. 1995). Ce document pointe la superposition d'espaces naturels protégés qui sont mis en danger par la réalisation du RTE-T :

> « *Un document de lobbying de 1995, produit conjointement par Birdlife international, Greenpeace et T & E, annonce que plus de 12 % des Zones importantes pour la conservation des oiseaux et 34 % des zones nationales de protection sont à 10 km de route ou de chemin de fer inclus dans le schéma RTE (Birdlife International et al. 1995) »*[79] Van der Heijden, 2010 p.155

Le document de Birdlife (Birdlife International et al. 1995) va être fait dans un contexte favorable à la protection de l'environnement. Depuis les années 1970, la CEE puis l'UE ont fait voter des textes de protection de l'environnement. Deux sont particulièrement importants dans notre cas, la directive habitats et la directive sur la protection des oiseaux. D'autres législations environnementales apparaissent au même moment, notamment la directive *Environmental Impact Assessement* (EIA) en 1992. Puis, en 1994, a lieu le sommet Rio qui débouche sur la convention sur la biodiversité. Dans ce contexte, la *Royal Society of Protection of Birds* (RSPB) est une des plus importantes ONG en Angleterre et démarre une étude qui vise spécifiquement le RTE-T. La chercheuse Olivia Bina, qui travaillait alors pour RSPB explique :

> *« Ainsi, en 1994, la RSPB au Royaume-Uni était l'une des principales ONG dans le monde à promouvoir les plans nationaux en faveur de la biodiversité. Elle a donc modifié son discours, ses priorités et ses tactiques de négociation pour s'aligner sur ceux de la Convention sur la biodiversité. Elle a utilisé cette approche à l'échelle mondiale et s'est appuyée sur la législation européenne, qui est très stricte, à savoir les deux directives, la directive « Oiseaux » et la directive « Habitats ». Oui, ce sont ces deux directives. La question que nous avons simplement posée était la suivante : le RTE-T est-il conforme aux directives « Oiseaux » et « Habitats » ? […] C'était*

[79] Traduit de l'anglais par l'auteur*: A 1995 lobbying document, jointly produced by Birdlife International, Greenpeace and T&E, stated that more than 12 per cent of important bird areas, and 34 per cent of nationally designated protection areas are within 10 km of a road or rail TEN scheme (Birdlife International et al. 1995).*

tout ».[80] Entretien, Olivia Bina, 2022.

En partenariat avec les ONGE citées plus haut et le WCMC, RSPB va développer une méthodologie mixte qui allie une analyse quantitative par SIG réalisée par le WCMC et des études de cas réalisées par entretien via le réseau de la RSPB :

> *« Et la réponse, avons-nous dit, basée sur notre analyse, et cette analyse, ces cartes de l'Europe, avec les limites autour des zones protégées, n'est-ce pas ? […] Je réfléchissais à la gouvernance environnementale et, en tant que géographe, j'ai bien sûr utilisé des cartes comme technique pour comprendre les implications spatiales. Puis j'ai simplement discuté avec des écologistes, à la fois en interne, car la RSPB et BirdLife comptent des écologistes exceptionnels, et avec le WCMC, qui dispose d'un personnel tout aussi exceptionnel. Et nous avons simplement proposé les zones tampons comme techniques pour essayer de répondre, au moins de manière préliminaire et générale, à la question. Et la réponse était que cela allait toucher un nombre énorme, je ne me souviens plus des données, mais elles figurent dans le rapport, un nombre très important de zones protégées »*[81]. Entretien, Olivia Bina, 2022.

Les buffers étaient utilisés par Birdlife sur les zones ou passaient les lignes du RTE-T. Ces buffers étaient de deux catégories. La première était de deux kilomètres de chaque côté d'une route et la seconde de dix kilomètres de chaque côté d'une route (Birdlife international et al., 1995 pp 36-38). Le but était d'avoir une idée de l'impact à différentes échelles du RTE-T sur les zones protégées désignées sous le terme *IBA* (*Important birds area* ou ZICO en français). Les IBA recouvrent des réalités variées en ce qui concerne la conservation de l'environnement (Sites Ramsar, Sites du patrimoine mondial,

[80] Traduit de l'anglais par l'auteur: *So, by 1994, RSPB in the UK was one of the lead NGOs in the world to push for biodiversity national plans. So, they switched the language and focus and negotiation tactics to speak the language of the Biodiversity Convention. And they used that globally, and they used European legislation, which is very strong, the two directives, the Birds Protection Directive, and the Habitats Directive, yeah? Those were the two. And the question that we simply asked was, is the TEN-T consistent with the Birds and Habitats Directives? […] That was it.*

[81] Traduit de l'anglais par l'auteur: *And the answer, we said, based on our analysis, and that analysis, those maps of Europe, with the boundaries around the protected areas, yeah? […] I was thinking about environmental governance, and as a geographer, of course, I worked with maps as a technique to understand spatial implications. And then I just talked to ecologists, both within the house, because RSPB and BirdLife have stellar ecologists, and we spoke with WCMC, who has equally stellar staff. And we just came up with buffers as a technique to try and answer, at least as a preliminary, broad-based answer on question. And the answer was, this is going to hit an enormous amount, I can't remember the data, but it's in the report, a very significant amount of protected areas.*

zones de protection spéciale, zones spéciales de conservation proposées, zones protégées au niveau national), mais d'un point de vue global le but reste le même, montrer l'impact du RTE-T sur l'environnement et de ce fait la nécessité de légiférer sur le sujet.

L'autre document important de cette période est un rapport du conseil dont le premier brouillon est terminé en 1994, mais qui paraît en 1995. Ce document présente un élément majeur qui supporte le rapport de *Birdlife*. La formulation varie, mais le principe est le respect du droit européen en ce qui concerne la construction des projets d'infrastructure prioritaires. La parution de ces deux documents renforce l'idée que la protection de l'environnement doit être intégrée à l'acte juridique à venir.

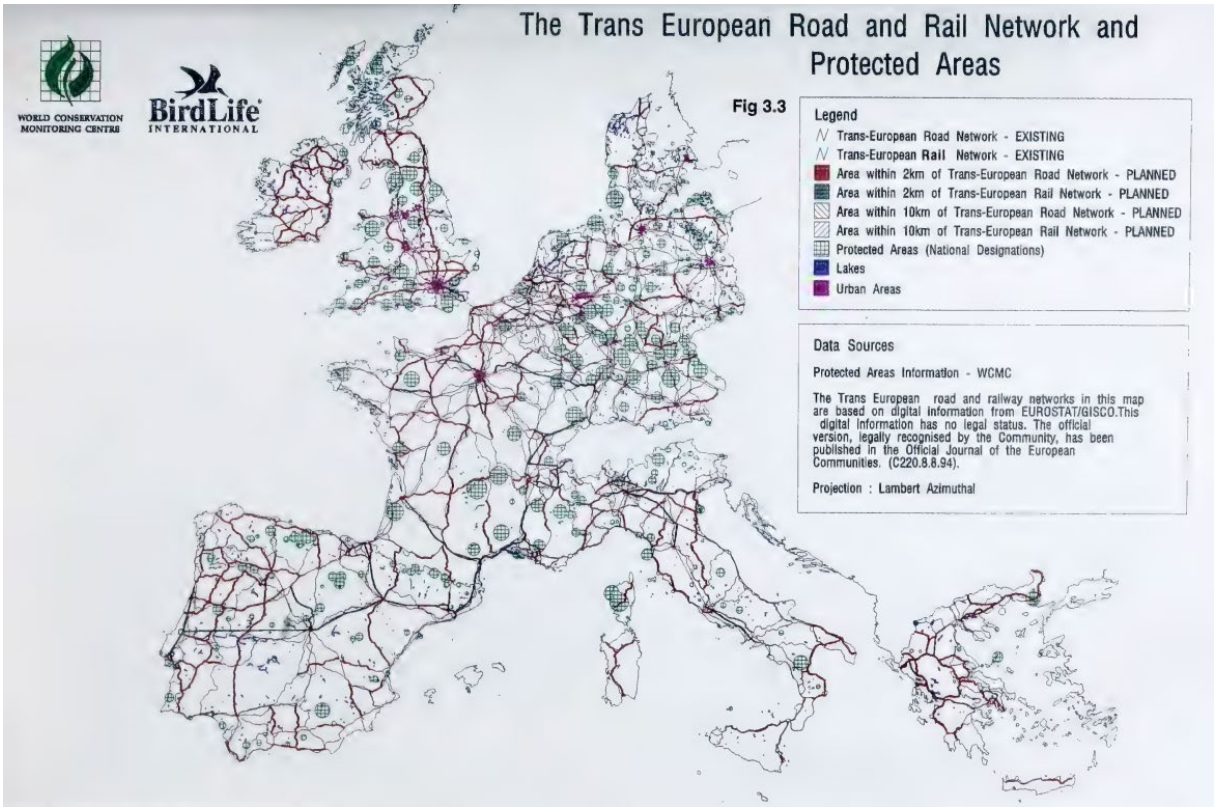
Dans la thèse de Thimothy Kevin Richardson (1999), nous pouvons comprendre que les négociations au moment de la création de ces textes entre les ONGE et les institutions européennes n'ont pas été nécessairement fructueuses pour les ONGE, en particulier avec la Commission européenne. C'est le Conseil qui va apparemment être à l'initiative d'une mention du respect du droit communautaire. La façon dont le Conseil traite le débat à la suite de la parution du document de *Birdlife* (*Birdlife* et al, 1995*)* semble rétrospectivement surprenant aux auteurs du rapport :

> *« Mais il existe une résolution du Conseil qui stipule quelque chose d'assez embarrassant pour la Commission je pense, à savoir que le Conseil déclare que les réseaux transeuropéens... Les réseaux transeuropéens de transport doivent appliquer ou respecter (il faut vérifier la formulation exacte, qui n'est pas très impressionnante dans les deux cas). Donc, la législation européenne, dans ce cas, pour la conservation de la nature, c'est-à-dire les deux directives, n'est-ce pas ? Ce qui est, vous le savez, tout à fait incongru, en termes juridiques. Le Conseil européen n'a pas besoin de déclarer que la loi est pertinente. Mais je pense qu'ils ont été surpris au point de ne pas trop savoir quoi faire. Et en raison de la puissance de cette image et de la façon dont elle a été exploitée, cela a eu cet effet. Donc, à ce jour, c'est l'un des travaux les plus efficaces que j'ai jamais réalisés »*[82]. Entretien Olivia Bina, 2022

[82] Traduit de l'anglais par l'auteur : *But there is a council resolution, which states something which is quite embarrassing for the commission, I think, which is basically, the council declares that the European… trans-European… The trans-European transport networks must apply or respect (you need to check the exact language, either of which are not very impressive) So, European legislation, in this case, for nature conservation, meaning the two directives, yeah? Which is, you know, is so incongruous, in legal terms. There is no need for the European Council to declare that law is relevant. But it was, I think they were surprised to the point that they didn't quite know. And because of the power of that image and how it was played out, it had that effect. So, to this day, this is one of the most effective pieces of work I've ever produced.*

La chercheuse Olivia Bina, l'une des autrices du rapport *Birdlife* en 1995, montre que la situation était suffisamment surprenante pour que le conseil notifie cette contradiction entre les différents actes qui concernent le transport et ceux qui concernent la protection de l'environnement.

Carte 22. Concurrence des RTE-T avec les zones protégées selon Birdlife[83,84]



Le débat de l'époque se cristallise autour de la protection de l'environnement. La façon dont est présenté ce débat, c'est la nécessité de l'inclusion d'une évaluation de l'impact environnemental de l'infrastructure qui doit être attachée à la demande de projet. Le *Strategic Environnemental Assessment* (SEA) est un des éléments au cœur du débat. Le SEA pose la question de l'intégration de la protection de l'environnement à l'échelle des plans, projet et programmes (PPP), contrairement à l'EIA (déjà intégré par l'UE) qui se fait à l'échelle des projets. Le SEA est alors la solution défendue dans le rapport de *Birdlife international* (1995). Elle n'est pas intégrée immédiatement à la décision 1692/96 sur les RTE-T, mais elle va contribuer à l'élaboration de la directive SEA (2001/42/CE) adoptée en 2001. La décision 1692/96 ne fait mention dans ses objectifs que du respect du droit déjà en vigueur à propos de la protection de l'environnement.

[83] Birdlife International. (1995, January). *The impact of Trans-European Networks on nature conservation: A pilot project*. RSPB ; World Conservation Monitoring Centre. p.45.

[84] Traduction du titre : Le réseau transeuropéen route et rail et les zones protégées

b. La cohésion économique et sociale pour les RTE-T : la convergence économique et le désenclavement comme priorités pour les transports

Depuis 1986 et l'Acte unique européen (AUE), la cohésion économique et sociale est un objectif central pour la CEE. En 1992, le Traité de Maastricht vient renforcer cet objectif. En 1986 l'AUE se concentre principalement sur les régions (article 130 A de l'AUE). Comme dans l'article 130 A du TUE, le but est alors la convergence économique des régions et des territoires. Les deux outils financiers en 1992 sont le Fond de cohésion (1993) et le Fond européen de Développement Régional ou FEDER, destiné depuis 1975 à des projets régionaux. Dans le premier cas, le titre XII à l'article 129 C du TUE spécifie que les fonds de cohésions peuvent être fléchés par la Commission vers les projets des RTE-T notamment dans le domaine des transports.

En 1991, le document *Europe 2000* (COM (90) 544) créé par la Commission pour préparer un Conseil des ministres de l'Aménagement du territoire à Turin les 23 et 24 novembre 1990, précise le rôle du FEDER en ce qui concerne les transports et indique que, pour la période 1988-1993, 5900 millions d'écus sont disponibles pour des projets de transport qui visent à désenclaver certaines régions (COM (90) 544 p.14). S'ajoute à ces deux programmes, le programme Interreg qui permet de développer des projets de coopération transfrontalière.

Les trois problématiques de l'UE sont la périphéricité des régions, les disparités économiques et l'exclusion sociale (Commission européenne, 1994 p.19). Dans l'agenda 2000+, la question de la périphicité vise des régions spécifiques (Commission européenne, 1994). En ce qui concerne l'intégration et la convergence, ce sont les régions portugaises grecques, espagnoles et celles du Mezzogiorno (Italie) qui sont concernées. L'idée est de créer des axes de coopération méditerranéen et atlantique ainsi qu'un axe central (Commission européenne, 1994 p.21). Le franchissement des Pyrénées est l'une des mesures envisagées pour raccorder ces régions au reste de l'Europe. S'ajoutent à ces zones prioritaires, des zones décrites comme trop encombrées où il convient de promouvoir le transport combiné, comme sur l'arc alpin en particulier avec l'axe Lyon-Turin (Commission européenne, 1994 p.21).

La décision 1692/96 en ce qui concerne la cohésion est un produit de cette façon de penser la solidarité européenne. En ce qui concerne les transports, elle est réalisée et pensée à l'échelle régionale avec pour but de favoriser le développement économique. La valeur est donc le développement économique. La norme, c'est l'action à l'échelle des régions, notamment avec la création d'infrastructures transnationales qui favorisent alors la coopération entre les régions. De fait, la décision 1692/96 a pour objectif de :

« *Couvrir l'ensemble du territoire des États membres de la Communauté, de manière à faciliter l'accès en général, à raccorder les régions insulaires ou périphériques et les régions enclavées aux régions centrales et à relier entre elles les grandes zones urbaines et les régions de la Communauté sans goulets d'étranglement* » Décision 1692/96.

Cette façon de penser une forme d'équilibre territorial est issue de la politique régionale et nous pouvons voir comment la question régionale fait advenir la dimension territoriale du RTE-T. Cependant, y compris dans l'agenda 2000+, la dimension régionale des RTE-T ne ressort pas dans le passage qui concerne le réseau transeuropéen, la description des actions concerne le « décloisonnement » des réseaux nationaux (Commission européenne, 1994 pp.54-57). La dimension régionale est donc un aspect secondaire par rapport aux questions transfrontalières entre les États.

c. La dimension économique : Les goulets d'étranglement, dimension centrale

La dimension économique est la dimension qui préside au RTE-T en 1996. Le RTE-T a pour objectif de compléter le marché unique (voir chapitre 2). L'idée centrale dans le RTE-T est de rendre le marché commun fonctionnel. L'infrastructure accompagne la création de ce marché en dépassant le simple cadre règlementaire de la politique commune des transports, en apportant une dimension spatiale à travers les infrastructures (Peters, 2003 p.320).
Les priorités règlementaires de la décision 1692/96 sont au nombre de 4 (figure 12) en ce qui concerne sa dimension économique (en dehors des lignes d'action de la communauté). Ces éléments concernent :

« La création et le développement de liaisons, de maillons clés et d'interconnexions permettant de supprimer les goulets d'étranglement, d'achever les tronçons manquants et de compléter les grands axes » article 5, point a de la décision 1692/96.

Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, le terme « lien manquant » est présent dans la définition des RTE-T depuis le lobbying de *l'ERT*. D'autres termes comme « maillons clés » et « tronçons manquants » existent pour désigner la même idée. Dans la littérature, plusieurs chercheurs associent l'expression « lien manquant » et l'expression « goulet d'étranglement » à la liste des 14 projets d'Essen (Schmidt et Giorgi, 2001). Jensen et Richardson (2004) défendent quant à eux l'idée que l'UE manque de réflexion scalaire, puisque les liens manquants sont parfois désignés comme des goulets d'étranglement dans les plans nationaux (Jensen et Richardson, 2004 p.74). Le récit sur les

goulets d'étranglement est perçu par une chercheuse (Peters, 2003) comme une variation du récit sur les « liens manquants ». En effet, les goulets d'étranglement sont mentionnés par l'*ERT* dans « *Changing scale* » (*ERT*, 1985 p.10, p.11, p.24). Sans être défini, le terme goulet d'étranglement fait référence à des liaisons de trafic routier, notamment entre la Yougoslavie et l'Autriche (*ERT*, 1985 p.24). De plus, le texte insiste aussi sur les liaisons longue distance : le texte insiste sur la suppression d'un goulet d'étranglement à Bordeaux grâce à la création d'une infrastructure routière entre l'Espagne et le Portugal (*ERT*, 1985 p.11). Ainsi le récit de l'*ERT* sur les goulets d'étranglement est le suivant :

> *« Changer l'échelle de la réflexion européenne en matière de transport signifie replacer les projets conçus et promus localement dans leur contexte international ». ERT*, 1985 p.11.

Peters fait des goulets d'étranglement l'une des lignes d'argumentation la plus récemment (re) prise en charge par les institutions européennes au moment où est écrit l'article (Peters, 2003). L'auteur avance que c'est depuis le livre blanc de 2001 (COM (2001) 370) que le sujet prend en importance et qu'il se retrouve au cœur des priorités de l'agenda de l'UE. Elle ajoute que l'industrie est encore une fois en avance sur les institutions en mentionnant la parution de rapport en 1996 et 1999 :

> *« Et encore une fois, l'industrie est en avance sur la Commission en termes qui concernent la mise en place d'éléments de langage. Du milieu à la fin des années 1990, le surnommé Centre pour l'étude des infrastructures à Rotterdam a publié deux études majeures sur « l'état des infrastructures en Europe » (ECIS, 1996) et sur les « goulets d'étranglement dans les réseaux de transport européen » (ECIS, 1999) »*[85]. Peters, 2003 p.331

Nous ne pouvons que supposer que ECIS a participé à transformer les priorités de la Commission, si nous suivons Peters. Cependant, le fait que l'industrie soit désignée comme en avance sur la Commission pose un problème en tant que la présence de l'expression « goulet d'étranglement » peut être attestée dans différents contextes dans plusieurs documents institutionnels, bien avant 1996. En revanche, le terme de « goulet d'étranglement », que Deike Peters (2003) qualifie de « Cri qui ne dit pas son nom pour une extension des infrastructures », nous semble bien résumer le problème que Jensen et Richardson ont identifié de la même façon (Jensen et Richardson, 2004 pp.73-75).

[85]Traduit de l'anglais par l'auteur: *And again, the industry is ahead of the Commission in terms of setting the stage for the ensuing rhetoric. In the mid- to late-1990s, the so-called European Centre for Infrastructural Studies (ECIS) in Rotterdam published two major studies on the "State of European Infrastructure" (ECIS, 1996) and on "Bottlenecks in the European Transport Networks" (ECIS, 1999).*

Dès 1979, le mémorandum de la Commission met en avant la place importante de la question des goulets d'étranglement, et nous revenons bien à un problème de capacité et de sous dimensionnement des infrastructures. Dans l'annexe IV du mémorandum (COM (79) 550), au point qui concerne les critères de sélection pour les liaisons routières, ferroviaires et fluviales, la Commission indique que l'un des critères de sélection devrait être le « taux de saturation » des principales liaisons intracommunautaires actuelles et prévisibles. Dans le corps du texte le rapporteur explique que le premier des objectifs à court terme est :

> « [La] *détermination goulets d'étranglement susceptibles d'entraver le trafic d'échanges entre les États membres. Il s'agit d'une priorité évidente. Ce travail a été demandé par le Conseil lui-même en novembre 1978. Il sera accompli grâce à l'étude entreprise par la Commission, dont il a été fait mention précédemment ainsi qu'au concours du Comité des infrastructures de transport* ». COM (79) 550 p.21

Ce qui suppose donc une volonté du Conseil qui souhaite voir ce sujet être examiné, et la poursuite d'étude sur le transport en 1979 ou 1980. Cette étude est introuvable sur le site des publications de l'UE, du moins les recherches que nous avons réalisées n'ont pas porté leurs fruits. Cependant, cette étude, si l'on en croit le rapport de 1986 de Carlo degli Abbati, *Transport and European integration*, a bien été réalisée et est parue en 1980 (Degli Abbati, 1987 p.139). Dans ce rapport, les goulets d'étranglement sont réitérés comme une priorité par le parlement entre 1983 et 1984, qui souhaite alors se concentrer sur les liaisons ferroviaires en particulier le transport combiné (Degli Abbati, 1987 p.141).

Côté Conseil, le règlement 36/2084 dispose que la communauté accorde son soutien à la suppression des goulets d'étranglement notoires. Deux ans plus tard, le règlement 4059/86 réitère son soutien à des projets qui visent à supprimer des goulets d'étranglement. Deux projets concernent nommément l'augmentation des capacités routières dans la région de Cologne et dans la région basque côté français. Dans le règlement d'autres projets peuvent être associés aux projets qui visent à supprimer les goulets d'étranglement : les contournements routiers (n=2, UK=1; ES= 1).

Entre 1986 et 1996, les goulets d'étranglement ne disparaissent pas, mais leur signification est légèrement reformulée. Plusieurs textes des institutions européennes vont insister sur la dimension routière et fluviale. Par exemple dans la COM (92) 231. Cette communication réunit un premier brouillon de décision du conseil, deux propositions de décision et deux rapports sur un réseau routier transeuropéen et un réseau fluvial transeuropéen. La communication sur le réseau routier met en avant les goulets d'étranglement comme un des critères qui justifient le financement communautaire (COM (92) 231 p.45). La suppression des goulets d'étranglement est censée répondre à deux problèmes

décrits dans cette communication de la Commission : achever les parts du réseau « inachevé » dans les pays et régions périphériques ; dans les régions les plus dynamiques, la suppression des goulets d'étranglement permettra de réduire la congestion sur les tronçons « menacés par la forte croissance du trafic international » (COM (92) 231 p.40). Cette description du réseau justifie à la fois la complétion des chaînons manquants et la suppression des goulets d'étranglement. La suppression des goulets d'étranglement est envisagée comme une solution avec l'interopérabilité entre modes et le report modal.

En 1993 paraît un rapport sur le réseau transeuropéen routier. Ce rapport identifie encore une fois l'augmentation du trafic routier comme créant une problématique majeure en termes de sécurité, d'harmonisation du réseau et de congestion. Ici, la congestion est très directement reliée aux goulets d'étranglement, dans un lien de cause à effet (Commission européenne, 1993 p.23).

Pour le réseau fluvial, la façon de penser est la même, puisque le rail et la route sont considérés comme ayant atteint le maximum de capacité à « maints endroits » (COM (92) 231 p.66).

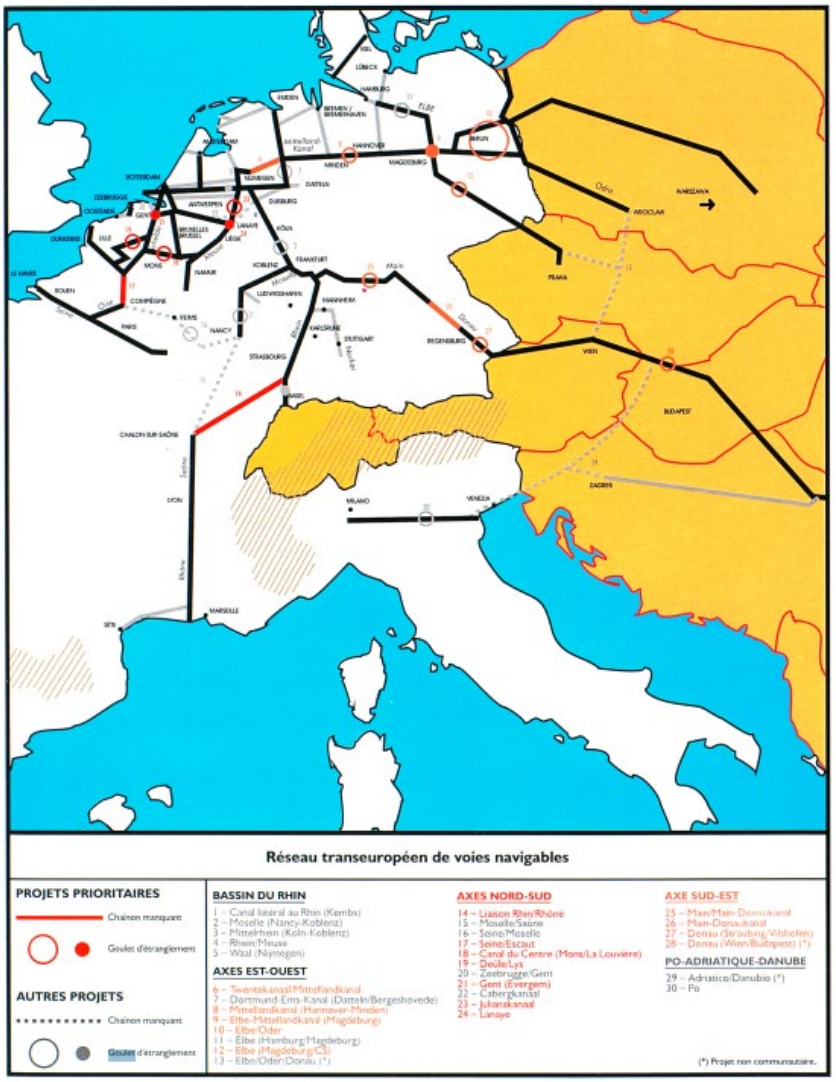
> *Il semble difficile d'envisager des solutions uniquement dans le développement et l'optimisation du transport par route ou la création de nouvelles lignes de chemin de fer. Des tentatives en vue de renforcer le rôle du transport par navigation intérieure apparaissent en fait inévitables, ce qui signifie promouvoir l'usage d'une technique à faible cout, avec un faible impact sur l'environnaient, faible consommatrice d'énergie, et disposant de capacité de réserve tant en infrastructure qu'en matériel de transport.* (COM (92) 231 p.66)

Le fluvial semble alors dans cette logique une alternative aux autres réseaux terrestre. Les réunions informelles des ministres des Infrastructures et des Transports européens mettent à l'agenda les goulets d'étranglement sur le réseau, en particulier en ce qui concerne les liaisons avec l'Europe de l'Est. Cette logique se ressent dans les priorités sur chaque projet mentionné. C'est en particulier l'approfondissement des chenaux et l'amélioration des courbes des canaux qui est visée.

En 1994, le rapport du groupe Christophersen présente les goulets d'étranglement comme l'un des problèmes majeurs dans le développement des projets prioritaires fluviaux au côté des chaînons manquants (carte 23).

Loin de n'avoir jamais été une priorité formalisée, les goulets d'étranglement sont au contraire un élément intégré depuis longtemps et demandé par les États membres de l'Union dès 1978 de façon continue. La diffusion des goulets d'étranglement comme problème par des lobbys industriels à la fin des années 1990 est probable, mais dire que les lobbys sont en avance sur les institutions nous semble discutable.

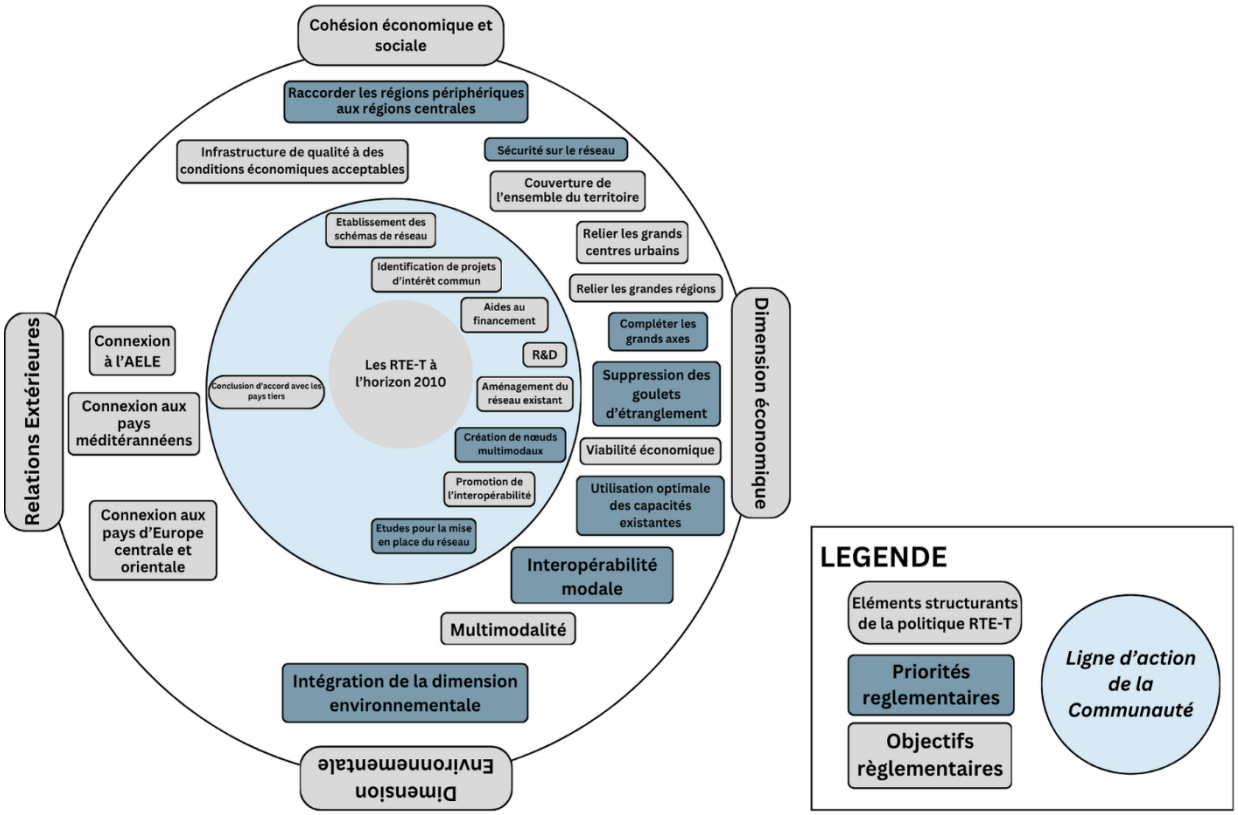
Carte 23. Les goulets d'étranglement comme priorité pour le fluvial[86]



Cette priorité semble plutôt venir des États, qui identifient les endroits où les infrastructures sont perçues comme sous-dimensionnées. En fait, la suppression des goulets d'étranglement est une façon d'augmenter la capacité, parce que l'une des valeurs que défend l'Union européenne, depuis le traité de Maastricht, comme nous l'avons vu dans le chapitre 2, est la libre circulation des biens et des personnes, parce que la libre circulation d'un plus gros volume de marchandises favorise la croissance. La construction de la décision 1692/96 est la résultante de toutes ces dynamiques (figure 12).

[86] Commission européenne. (1995). *Réseaux transeuropéens: Rapport du groupe des représentants personnels des chefs d'État ou de gouvernement*. Office des publications officielles des Communautés européennes. ISBN 92-826-8996-4. Annexes p.103

Figure 10. La décision 1692/96 : Des objectifs avant tout économiques



Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, d'après décision 1692/96, 2023.

Une part centrale du référentiel, en ce qui concerne le RTE-T, tel qu'il est formulé par la décision 1692/96, repose alors sur la capacité de l'UE à réaliser 14 grands projets transeuropéens d'infrastructures transfrontalières.

1. Projets prioritaires : Une liste instable ? 1993-2004

Les projets prioritaires sont des priorités politiques et budgétaires, qui viennent en partie des États. 11 projets prioritaires sont proposés par le groupe Christophersen, 14 projets prioritaires pour le Conseil d'Essen. Comme nous l'avons fait remarquer dans la partie précédente, d'autres projets prioritaires existent dès 1993, notamment en ce qui concerne le fluvial et les LGV, ainsi que le livre blanc de 1993, établis sur des bases distinctes. De fait, le lecteur peut être perdu entre les différentes listes qui mutent quasiment tous les ans avant 1996, avant de se stabiliser avec les lignes directrices de 1996 jusqu'en 2004 où la liste s'élargit officiellement aux pays de l'Est. Nous allons tenter dans cette sous-partie de décrire ces évolutions en essayant de dégager le cœur du discours qui fonde la logique de la politique

européenne à propos de ses grands projets prioritaires. Nous utiliserons différents documents pour analyser les évolutions entre 1993 et 1996.

a. La liste d'Essen : des Mégaprojets ?

Le narratif contemporain de la parution de la liste d'Essen est assez explicite sur le but et la nature des grands projets. Dans le chapitre 4 de la brochure de 1995 de la Commission, *Transforming patchwork to network* (Commission européenne, 1995), les critères des grands projets sont assez bien résumés :

> « *Les choix du groupe ont été déterminés par la taille des projets (ils devaient être de grande envergure), leur viabilité économique, leur attrait potentiel pour les investisseurs privés et la possibilité de les lancer dans un délai de deux ans. Les projets reflètent clairement la priorité accordée au renforcement des alternatives au transport routier »*[87] Commission européenne, 1995.

Le RTE-T, dans cette perspective, rejoint les recherches sur les mégaprojets. L'appellation mégaprojets vient de travaux critiques de géographie et d'aménagement. Ils sont considérés comme des projets complexes et de grande taille (Rothengatter, 2019), longs à implémenter et qui impliquent de nombreux acteurs (Esposito et Terlizzi, 2023). Les mégaprojets sont considérés comme des projets où les relations de pouvoir verticales sont prépondérantes, la raison avancée est que ce sont des enjeux politiques pour les États (Flyjberg et al, 2014). Dans les différentes listes de projets prioritaires, plusieurs projets sont cités par Flyjberg et ses collègues (2014) comme étant des mégaprojets :

> *« Le tunnel sous la Manche, le pont d'Øresund entre le Danemark et la Suède, le pont Vasco da Gama au Portugal, le train allemand MAGLEV entre Berlin et Hambourg, la création d'un réseau ferroviaire à grande vitesse interconnecté pour toute l'Europe, les systèmes autoroutiers transnationaux, les tunnels des Alpes, le lien fixe à travers la mer Baltique entre l'Allemagne et le Danemark, les projets pour que les aéroports deviennent des portes d'entrée de l'Europe » Flyjberg, 2014 p.11.*

Bien qu'il y ait un lien entre les mégaprojets et les listes de projets prioritaires, de légères nuances doivent être formulées quant à la dimension principalement étatique des projets prioritaires. En effet, ces projets répondent à des logiques qui dépassent le simple cadre

[87] Traduit de l'anglais par l'auteur: *The group's choices were determined by the size of the projects (they had to be large scale), their economic viability, their potential attractiveness to private investors and whether they could be launched within two years. The projects clearly reflects the priority attached to strengthening alternatives to road transport.*

étatique. De façon emblématique, le pont sur l'Øresund est l'un des projets qui ont bénéficié d'une partie du soutien des Etats danois et suédois, mais ce soutien ne saurait être réduit à cette simple dimension.

Tableau 2. Comparatif des projets prioritaires dans le secteur des transports dans différents documents produits par les institutions européennes

Projet	Croissance, compétitivité, emploi Les défis et les pistes pour le XXIe siècle (Livre blanc, 1993)	Groupe Christophersen (1994)	Annexe I Conseil européen de Corfou (24-25 juin 1994)	Annexe I Conseil européen d'Essen (9-10 décembre 1994)	Le groupe des représentants personnels des chefs d'État ou de gouvernement (1995)
Ligne principale côte occidentale (UK)	Non	Non	Non	Oui	Oui
TGV Berlin-Varsovie-Moscou	Oui	Oui	Non	Non	Non
Canal Rhin-Rhône	Oui	Oui	Non	Non	Non
Canal Seine-Escaut	Oui	Oui	Non	Non	Non
Canal Elbe-Oder	Oui	Oui	Non	Non	Non
Danube (Straubing-Vilshofen, amélioration)	Oui	Oui	Non	Non	Non
Fehmarn Belt Crossing (Danemark-Allemagne)	Oui	Oui	Non	Non	Non
Train à sustentation magnétique (Transrapid)	Non	Oui	Non	Non	Non
TGV Nord-Sud (Brenner, Vérone-Berlin)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
PBKAL (Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam-Londres)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
TGV Sud (Madrid-Perpignan-Montpellier, Madrid-Dax)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
TGV Est (Paris-Strasbourg, Metz-Luxembourg)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui

Ligne de la Betuwe (Rotterdam-Rhin/Ruhr)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
TGV France-Italie (Lyon-Turin, Turin-Trieste)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui (Turin-Trieste ajouté)
Autoroute Patras-frontière GR/BG	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui (Patras-Athènes étendu)
Autoroute Lisbonne-Valladolid	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Liaison ferroviaire Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Aéroport de Malpensa (Milan)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Liaison fixe Øresund (Danemark-Suède)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Triangle nordique (rail/route)	Oui	Non	Non	Oui	Oui
Liaison routière Irlande	Oui	Oui	Non	Oui	Oui

Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2024 d'après Commission européenne.

b. Définir la liste des grands projets prioritaires : un débat multiscalaire

Le projet dans sa phase de définition va être l'objet d'une dispute. Les régions et une partie de la société civile vont souhaiter une liaison ferroviaire, tandis que le patron de Volvo et le bureau de l'ERT qu'il dirige en Suède défendent, au côté du parti social-démocrate suédois, une liaison mixte railroute (Ollivier-Trigalo, 2000). Cette solution va être retenue contre celle du rail parce que les régions danoises vont céder sous la pression de leurs homologues suédois, par peur de voir le projet échouer (Ollivier-Trigalo, 2000). De fait, la question du pont de l'Øresund dépasse largement le simple jeu des États, mais concerne des coalitions d'acteurs complexes qui agissent localement, mais aussi à l'échelle européenne.

Le débat va venir en ce qui concerne les institutions, du Parlement européen (Piodi, 1997) qui accusent les États de mettre le Parlement devant le fait accompli en imposant la liste d'Essen. Il faut comprendre

que les 14 projets de la liste d'Essen ne font pas partie du processus de Trilogue sur la décision 1692/96. Elle est donc perçue par le Parlement comme une imposition de la volonté des États membres au Parlement démocratiquement élu (Piodi, 1997). Cette opposition initiale va mener à un débat sur la place des projets dans le texte. Le Parlement souhaite que les projets soient inscrits en annexe parce qu'il fixe les orientations des financements communautaires et permet de respecter les instances démocratiques en évitant que la liste soit une simple décision administrative. Le Conseil, lui, souhaite que la décision ne soit pas inscrite en Annexe et va même, en relecture de l'Acte, supprimer l'Annexe III. Le Conseil souhaite que la liste d'Essen reste hors de l'Acte afin de garder une capacité d'action sur cette liste, qui serait alors laissée à la discrétion des États via un suivi administratif (Piodi, 1997). La Commission souhaite voir l'Acte inscrit dans le texte, mais se pose en médiateur en prenant en compte la volonté de flexibilité souhaitée par les États (Piodi, 1997).

Le compromis trouvé est alors de mettre la liste d'Essen en annexe, mais seulement à titre indicatif. Le but est de ne pas figer la liste, ce qui empêche le Parlement de porter sa voix au débat, mais permet de financer d'autres priorités qui ne sont inscrites que dans l'annexe I et II (1692/96). La liste des projets prioritaires, si elle s'impose comme une des images marquantes du RTE-T, n'a jamais complètement fait consensus. Dans ce contexte l'approche par grands projets prioritaires va évoluer avec les élargissements de 2004, en passant finalement de 14 à 30 projets prioritaires.

c. La discrète remise en cause de l'approche par projet prioritaire et l'émergence des corridors

Cependant, dès 1995, un ensemble d'éléments semble remettre en cause l'approche par grands projets prioritaires. Le poste de coordinateur semble être l'un des rôles clés proposés pour faire avancer un *éthos* de corridor. Dès 1995, l'idée d'un coordinateur européen semble exister à l'esprit de la Commission :

> *« Soucieuse d'élaborer une nouvelle approche, la Commission poursuit le concept d'« autorités de projet » ou d'« autorités de corridor »*[88]. Commission européenne, 1995 pp.17-18

Ces autorités de projet ne sont pas sans rappeler la création du poste de "coordonnateur européen" créé à la suite du *Corrigendum* de 2004 (art 17 bis, 884/2004) modifiant l'orientation des réseaux transeuropéens de transport qui a vu peu d'actualisation depuis1996. La modification du texte permet

[88] Traduit de l'anglais par l'auteur: *Two or more national approaches on either side of a border are frequently a recipe for project inertia rather than project development. National interests easily prevail over the common interest and discourage efforts to bring together public and private partners on large multinational projects. Anxious to forge a new approach, the Commission is pursuing the concept of 'project authorities', or 'corridor authorities'.*

à la Commission de désigner, en accord avec le Parlement et les États membres, un fonctionnaire européen au service de la Commission, pour veiller au bon avancement des trente projets prioritaires. Leur rôle reste un rôle de consultation (Stephenson, 2022). En 2008, la fonction de coordinateur européen devient plus claire. Cette fois-ci, c'est son rôle dans la stimulation économique des projets prioritaires qui est mise en avant. Il semble que les coordinateurs sont ici non seulement un organe de diffusion de l'information auprès des parties prenantes au sein des États membres, mais aussi une interface entre la Commission et les porteurs de projets prioritaires.

> « *La nomination des coordinateurs a été une expérience positive qui a permis de stimuler les projets prioritaires concernés. Leur action a apporté une transparence sur l'état d'avancement de ces corridors qui représente une garantie supplémentaire pour la Commission en lui permettant de s'engager financièrement en toute connaissance de cause* »[89]. Commission européenne, 2008 p.11.

Nous remarquerons qu'ici le mot corridor est utilisé pour les grands projets prioritaires, qui ont un coordinateur. Les projets concernés sont des projets ferroviaires, un coordinateur pour l'ERTMS, et les quatre autres pour quatre projets de lignes ferroviaires transeuropéennes. Cette ambigüité terminologique entre le mot projet et corridor est renforcée dans les pages suivantes :

> « *Les projets/corridors dépendent dans une large mesure du soutien de la Communauté, car certains tronçons sont avant tout d'intérêt communautaire* »[90]. Commission européenne, 2008 p.11.

L'idée que certains projets prioritaires sont des corridors est une idée qui n'est compréhensible qu'à la lecture des rapports des différents coordinateurs de projets. Dans les rapports sur l'avancement des projets pour l'année 2005-2006, tous les coordinateurs de lignes ferroviaires mentionnent la notion de corridor de façon directe pour nommer le projet dont ils ont la charge. C'est une nouveauté puisque ces projets, comme la majorité des projets, sont nommés axes ferroviaires dans les brochures et sur les cartes des projets prioritaires. Dès lors, nous pouvons affirmer de façon plus certaine que ces projets prioritaires avec un coordinateur, qui deviennent sous la plume de ces derniers des corridors, relèvent bien d'une stratégie de test pour la Commission, une première expérimentation avant la révision du

[89] *the appointment of coordinators has been a positive experience which has made it possible to stimulate the priority projects concerned. Their action has brought transparency concerning the progress with these corridors which represents an additional safeguard for the Commission in enabling it to enter into financial commitments with a full knowledge of the facts. Ibid*

[90] *projects/corridors are to a large extent dependent on support from the Community since certain sections are above all of Community interest*

RTE-T qui démarrera en 2008.
Si nous regardons dans chacun des rapports de 2006 des coordinateurs sur les projets prioritaires, nous pouvons voir que le mot corridor n'est pas tout à fait utilisé pour les mêmes raisons. En ce qui concerne le projet prioritaire n° 3, la confusion entre axe et corridor semble être entretenue.

« *Bien que la mise en œuvre de cet axe présente probablement moins de difficultés par rapport à d'autres corridors pour lesquels un coordonnateur européen a été nommé, celui-ci comprend néanmoins trois sections transfrontalières* » Davignon, 2006 p.3.

Chez Karel Van Miert, pour le projet prioritaire numéro 1, il n'y a aucune confusion entretenue. Le rapport du coordinateur utilise peu le mot corridor, en revanche il titre une des sous-parties de son rapport « Sur le futur de la gestion du corridor »[91], ce qui ne laisse aucune équivoque sur la manière dont le haut fonctionnaire européen perçoit le projet. Le coordinateur demande que le projet soit entièrement interopérable et dirigé par une seule compagnie européenne dans le futur. Nous pouvons penser que cette vision est une partie de la vision idéale du haut fonctionnaire : voir les grandes infrastructures de transports européennes managées par une entité privée unique. Un rêve qui joint à la fois l'économie de marché et l'européanisation des transports. Plus direct encore, nous voyons même certains noms et problématiques déjà exposés autour de certains corridors, comme le corridor atlantique et le tronçon Vitoria- Vergara - Irún - Bayonne – Dax.

> *« Il s'agit sans conteste du tronçon sur la totalité du corridor atlantique qui présente la plus forte valeur ajoutée européenne, puisqu'il permettra de faire sauter le « verrou » de l'écartement entre les deux réseaux et à ce titre, il devrait bénéficier de la plus grande priorité pour le financement des études qui sont prévues au cours de la période 2007-2013 »* Davignon, 2006 p.6

La problématique et la lente mise en place du Corridor atlantique a déjà été exposée ailleurs (Bairras, & Agua Ardaiz, 2025 ; Bairras, 2025), retenons ici que l'appellation Corridor atlantique existe bien avant que l'axe multimodal advienne comme corridor du réseau central à l'échelle du RTE-T.
Ainsi il semble que rien dans la décision 1692/96 ne puisse être perçu comme une évidence. Chaque objectif est le fruit d'un arbitrage ou d'une controverse. L'image centrale des projets prioritaires est loin d'être une évidence et la construction des RTE-T met en avant les points de vue contradictoires entre les Êtas membres, la Commission et le Parlement européen qui ne souhaitent pas la même priorisation des objectifs. Ajoutons que la société civile, en particulier les grandes ONGE, défendent une autre dimension du RTE-T construite autour du respect des traités sur la protection de

[91] *On the future management of the corridor*

l'environnement. Loin d'être consensuel, le RTE-T de la fin des années 1990 repose sur des visions opposées qui vont mettre en débat le modèle souhaité, de ce que les transports doivent défendre. Il est à ce titre révélateur que le rapport Piodi pour le Parlement européen de 1997 (Piodi, 1997) met en avant une forme de regret à propos de la focalisation de l'agenda sur les projets prioritaires plutôt que ce qui est perçu comme l'un des éléments novateurs par l'auteur, c'est-à-dire l'interopérabilité (Piodi, 1997 p.33). C'est là que l'agenda des États membres possède la primauté sur les autres agendas. La primauté de l'agenda des États membres va peser sur le référentiel des RTE-T puisqu'il va représenter l'image centrale de l'aménagement des RTE-T qui va pourtant peu à peu être remise en cause. Cette remise en cause commence à notre sens avec la création du poste de coordinateur européen par la Commission, qui agit comme un entrepreneur politique (Jobert et Muller, 1987) au nom de la Commission. Sa mission nous semble être de changer le cadre de pensée des parties prenantes du RTE-T.

2. Les corridors, une approche commune pour l'est de l'Europe

a. Transport Infrastructure Need Assessment (TINA), un espace d'expérimentation de la Commission européenne pour contrer les États ?

Pour Timothy Kevin Richardson (1999), le premier rapport *Transport Infrastructure Need Assessment* de 1998 (document non disponible lors de l'écriture de cette thèse) est un miroir de la politique du RTE-T par son approche. En effet, le groupe de haut niveau identifie « un réseau de base existant de 13 430 kilomètres de voies ferrées et de 11 890 kilomètres de routes et a recommandé de nouveaux projets qui permettraient d'étendre le réseau routier à 1 830 km et le réseau ferroviaire à 2 290 km » (Richardson, 1999 p.189) et requiert que ce réseau soit développé par des financements étatiques et communautaires (Richardson, 1999 p.189). Nous sommes en 1996 lorsque le rapport TINA rentre en production, la liste de Christophersen, devenue liste d'Essen sur les projets prioritaires, a fait passer le RTE-T à une autre étape de son développement (Richardson, 1999 pp.115-125).

Suite à une discussion interinstitutionnelle du 28 septembre 1995 (COM (97) 172, p.3 et COM (96) 645, p.23), la commission lance le processus pour un *Transport Infrastructure Need Assessment* (TINA). Avec la création du groupe TINA, la Commission « a tiré les leçons du RTE et a cherché une seconde chance de développer un *éthos* de réseau plus "vrai" (plutôt que de simplement mettre en commun les priorités nationales existantes) » (Stephenson, 2010). Ici, nous avons donc une inflexion de la doctrine, dont le point de départ est le futur élargissement vers les pays d'Europe centrale et orientale, alors à peine indépendants à la suite de l'explosion du bloc communiste (Beyer, 2014).

Si l'on se réfère à Paul Stephenson (2010) et Antoine Beyer (2014), il nous semble que nous pouvons

comprendre qu'à partir du programme TINA, la Commission va développer une méthodologie et une approche plus en phase avec sa vision, à destination des pays de l'Europe centrale et orientale. Paul Stephenson (2010) comprend le TINA comme une stratégie de la « seconde chance » permettant de concrétiser ses intentions. Une fois les pays de l'ex-bloc communiste intégrés à l'UE, avec un RTE-T déjà avancé, il y aurait nécessité à poursuivre la transformation de ce dernier. Le *Transport Infrastructure Need Assessment* (TINA) initié en 1995 concerne les pays en voie d'accession :

> « *Quant aux pays candidats, la Commission, en réponse à la recommandation du dialogue structuré entre le Conseil et les ministres des Transports des PEC le 28 septembre 1995, a mis sur pied un processus - l'évaluation des besoins en infrastructures de transport (TINA) - visant à mettre en évidence les grandes lignes des mesures nécessaires en ce qui concerne les RTE dans les pays candidats, et à identifier les priorités et les projets d'intérêt commun* ». (COM (97) 172 final, p.4)

Le but de l'évaluation est d'identifier les besoins de ces pays en termes d'infrastructures de transport (Siarov, 2003). Le TINA se rapporte de façon équivoque à la politique des transports et du RTE qui possède une dimension internationale depuis au moins 1992 avec le traité de Maastricht. Il est prévu que le Réseau identifié par le TINA soit identifié par le programme PHARE dans le cadre de la stratégie de pré accession :

> *« Le programme PHARE qui a vu le jour en 1989 initialement en tant qu'outil de soutien aux réformes économiques et sociales appliquées en Pologne et en Hongrie, a entretemps été étendu à la République tchèque, la Slovaquie, la Bulgarie, la Roumanie, aux trois États baltes, à l'Albanie et à quelques États de l'ex-Yougoslavie […]. Le budget a été augmenté, atteignant 6,693 milliards d'écus pour la période 1995-1999. 3 milliards d'écus ont été affectés à la seule période 1998/1999 »* Secrétariats du Parlement européen, 1999.

Apparenté au corridor paneuropéen de la CEE-ONU, qui eux s'étendent aux pays de l'ex-Union soviétique, retracer l'évolution du design et la gouvernance des corridors paneuropéens et du TINA nous permettra de mieux comprendre ce que tentait d'évaluer la Commission européenne avec cette initiative. Ainsi, nous comprenons le TINA comme une stratégie de la Commission pour imposer son référentiel en ce qui concerne le RTE-T.

b. L'étendue du TINA et des corridors paneuropéens

Le TINA spécifiait des liens à titre indicatif avec les pays tiers. Dans le rapport de 1998 (Commission

européenne, 1998), les connexions à titre indicatif sont étendues à la Russie, la Biélorussie et l'Ukraine. Antérieurement au rapport TINA, sont spécifiquement désignés, dans le traité de Maastricht par exemple, l'AELE, les PECO et les pays méditerranéens. Le RTE, sur l'ensemble de la période 1990 à 1995, avant le TINA, discute la possibilité de lien entre les infrastructures de transport européen et celles de la méditerranée et des pays de l'Europe centrale en particulier. La communication de la Commission au Conseil et Parlement européens : « Raccordement du réseau d'infrastructures de transport de l'Union avec celui de ses voisins » (COM (97) 172), revient sur ces différentes politiques de voisinage. La communication couvre un cadre plus large que celui de l'Europe centrale et orientale propre au TINA et inclut l'ensemble des aires régionales susmentionnées (COM (97) 172). Le TINA doit être considéré comme une étude différente, car il dépasse la simple position d'une diplomatie des infrastructures par sa méthodologie.

Le TINA couvre les dix corridors pan européens de la CEE-ONU (carte 25) routière et ferroviaire dont les nœuds sont des ports, aéroports et aires urbaines. Les corridors prennent dans la communication une dimension multimodale (COM (97) 172) qui n'était pas inhérente aux corridors paneuropéens, qui eux ne couvraient que le rail et la route et occasionnellement le fluvial avec l'aménagement du Danube. Le rapport TINA de 1998 (Commission européenne, 1998) superpose les corridors d'Helsinki de la CEMT et les corridors du TINA. Cette approche non limitée aux pays en voie d'accession reprend en partie les travaux de la CEMT et la CEE-ONU. Cependant, dès le rapport de 1998, le rapport limite l'analyse des données du trafic aux pays en voie d'accession, même s'il englobe les pays tiers dans le design des corridors. Sur cette période (1997-1998), l'approche pour aménager les corridors se base sur des mémorandums d'entente entre les pays participants (COM (97) l72 final). Les mémorandums d'entente sont des traités internationaux qui ont une valeur non contraignante entre plusieurs parties. Le cadre général pour la mise en place des corridors est celui du Groupe des 24 (G24), qui a « accompagné les efforts pour transformer les corridors en réalité » (COM (97) l 72 final, p.2)[92]. Ce groupe, créé en 1989 à la suite d'une réunion du G7, représente les 24 pays (l'Europe des 15 et le Japon, les USA, la Turquie Canada, Suisse, Norvège, Islande, Australie, la Nouvelle-Zélande et des institutions internationales financières) qui financent la transition vers l'économie de marché des pays d'Europe centrale et orientale avec la Commission européenne comme coordinateur. Il nous semble que le rôle déjà prépondérant de la Commission dans le développement de ces corridors paneuropéens éclaire autrement l'influence des institutions internationales sur ces corridors[93]. La gouvernance de ces

[92] Traduit de l'anglais par l'auteur: *have supported efforts to turn the corridors into reality.*
[93] Commission Européenne. (1995, 9 mars). *G24 aid to Central and Eastern Europe* (MEMO/95/33). https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/memo_95_33

corridors est depuis 1989 sensiblement plus européenne qu'internationale.

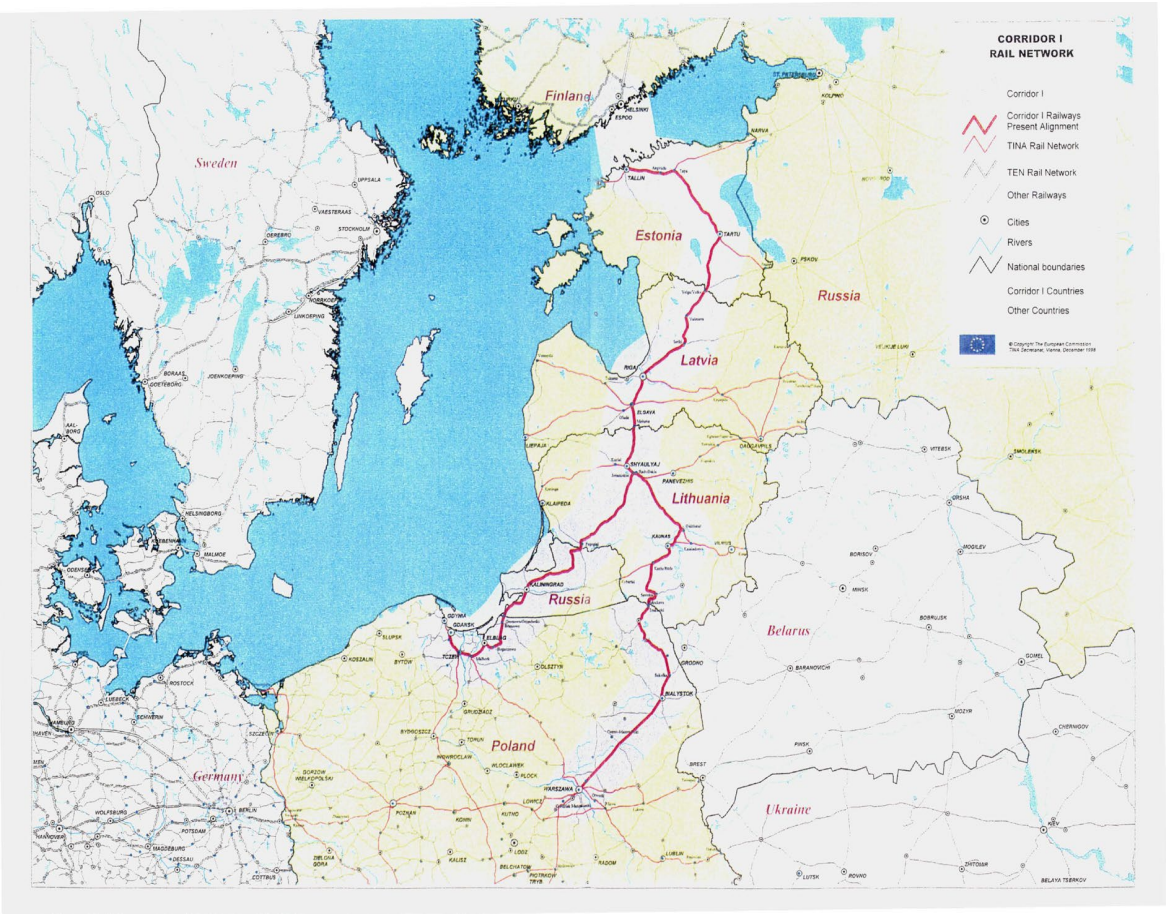
Dans le cadre de cette approche, le rapport de 1998 mentionne les *Pan European Transport Areas,* qui sont l'équivalent des corridors pan européens sur des zones maritimes, en précisant que les données techniques ne concerneront pas cette partie (Commission européenne, 1998). Le rapport préliminaire de 1999 ne fait d'ailleurs plus référence à cette politique. L'autre différence majeure dans l'étendue du TINA entre le rapport de 1998 et le rapport de 1999, c'est la limitation du schéma directeur aux pays en voie d'accession. Les pays de l'ex-Union soviétique, ou pays nouvellement indépendants, ne font alors plus partie du réseau. Cette couverture restreinte transforme la dynamique avec laquelle nous passons d'un objet de planification des instances internationales à un outil de planification européenne. Le TINA couvre, comme nous allons le voir, avant tout des lignes routières et ferroviaires dans les pays en voie d'accession dans le cadre de la stratégie de préaccession.

La superposition des corridors d'Helsinki et du TINA est donc limitée. Parallèlement, nous pouvons noter que le design initial se recoupe avec des priorités que nous avons déjà évoquées auparavant dans le cadre des projets prioritaires et des corridors de 2013 et 2024, que nous analyserons plus loin. Si nous prenons le corridor I (Carte 24), entre juin 1997 et décembre 1998 il est encore question du lien avec la Russie en passant par l'enclave de Kaliningrad. La brochure de 1997 fait même part d'une vision possible d'un marché ouvert commun à l'UE et à la région Russe « Près de Sovietsk, à la frontière avec la Lituanie, le passage de la frontière est désormais possible 24 heures/24 pour les voyageurs et les marchandises » (Commission européenne, juin 1997). Le rapport de décembre 1998 du TINA apparaît comme moins optimiste quant aux connexions possibles avec la Russie via l'enclave de Kaliningrad, pointant sont développement moins avancé (Commission européenne, 1998 p.7).

En ce qui concerne les pays en voie d'accession, nous retrouvons une priorité qui concerne l'approche par grand projet, la Via Baltica et le projet Rail Baltica, qui est une priorité depuis 2005 et ce malgré les transformations de la donne géopolitique et la détérioration progressive des relations avec laRussie[94].

[94] Sur le sujet, voir par exemple : Lukyanov F., 2008. Russia-EU: The Partnership That Went Astray. *Europe-Asia Studies*, vol. 60, n° 6, p. 1107-1119. Et Medvedev S., 2008. The Stalemate in EU-Russia Relations: Between "Sovereignty" and "Europeanization". *In* Hopf T. (Ed.), *Russia's European choice*. Palgrave Macmillan, p. 215-231

Carte 24. Le Corridor I, une vision d'un espace connecté après la fin de la guerre froide[95]



c. Le TINA, stratégie pour une transformation du référentiel des RTE-T

Nous écrivions dans le chapitre précédent que nous devions nuancer la différence entre approche par corridor et approche par réseau proposé par Beyer (2014). Pourtant, dans le contexte du rapport TINA, cette distinction prend sens. En effet, le rapport préliminaire de 1999 (Commission européenne, 1999), dans le but d'identifier et de générer une « liste dynamique de projet » (Commission européenne, 1999 p.12), sera inclus après l'intégration dans le RTE-T, afin que certains de ces projets deviennent éventuellement des projets d'intérêts communs (Commission européenne, 1999 p.12). Le rapport détaille le processus menant à l'identification de cette liste et au point « C » de la méthodologie il est écrit que l'une des étapes était :

> *« D'identifier les composants additionnels du réseau (liens (rail, route, voies navigables) et nœuds (aéroports, ports et terminales), qui sont nécessaires pour transformer l'approche par corridors d'Helsinki en un réel réseau de transport avec*

[95] European Commission, Directorate-General VII (Transport), TINA Office. (1998, December). *Transport infrastructure needs assessment: Status of the Pan-European transport corridors and transport areas*. TINA Office. ANNEXES

des attributs similaires à ceux décrits dans la décision n° 1692/96/EC pour les RTE » Commission européenne, 1999 p.12[96].

Si ce qui est décrit dans le rapport TINA confirme en partie ce qu'explique Antoine Beyer à propos de la différence entre réseau et corridor avant 2013, il y a une opposition entre corridors, qui sont l'approche dont la parenté revient aux institutions internationales que sont la CEMT et la CEE-ONU, et le réseau, qui est l'approche règlementaire européenne. Cette opposition s'inscrit cependant dans un continuum démonstratif dont le point que nous venons de citer n'est qu'un élément parmi sept.

En effet, après une première étape sur les règles selon lesquels le réseau devrait être construit, le groupe TINA propose en son point « b », « d'identifier la colonne vertébrale d'un réseau multimodal en utilisant des critères globaux » (*ibid,* p.12), selon la même méthode que celle qui a permis de définir les corridors des Conférences de Crête et d'Helsinki.

Il y a donc une structure à deux niveaux avec un réseau de corridors prioritaire et un réseau additionnel. Le réseau central a été proposé par la Commission européenne et est « identique avec les liens et les nœuds des dix corridors de transport multimodaux d'Helsinki » (Commission européenne, 1999 p.24). Il est intéressant de noter que cette approche sur deux niveaux rappelle celle instituée en 2013, avec les corridors du réseau central et les corridors du réseau global. Ce rapprochement entre les deux approches laisse penser que le changement d'approche est en fait une extension de l'approche TINA à l'ensemble de l'Europe après le relatif échec de l'approche par grand projet prioritaire.

Cette structure en deux niveaux du TINA est destinée à être intégrée dans le RTE-T, et le réseau central devrait être intégré dans le RTE-T en ayant un plus haut degré de priorité (Commission européenne, 1999 p.14).

Les points « d », « e », « f », concernent respectivement les sources d'investissement probable sur le réseau identifié, des rapports de développement sur les années 2000, 2005, 2010 et 2015, et une analyse géographique de l'économie et du trafic par des SIG. Ce dernier point nous semble crucial puisqu'il permet à la Commission de développer une connaissance des territoires par son expertise technologique, rappelant ainsi la domination par la norme technique (Laïdi, 2008). De plus, en développant un outil de prédiction du trafic, la Commission légitime sa position par rapport aux États en apportant un soutien technique.

Au vu de la nature administrative de l'UE, il est possible que ces deux phénomènes n'aient pas été pensés comme une stratégie. Cependant, nous pensons que l'utilisation récurrente du terme de corridor depuis 1985 nous permet de dire que l'idée de structurer le RTE-T autour de grand corridor est à minima

[96] Traduit de l'anglais par l'auteur: to identify those additional network components (i.e. links (rail, road, inland waterways) and nodes (airports, ports, terminals)), which are necessary to transform the Helsinki's "Corridor approach" into a real transport network, with similar attributes to those described in the Decision No 1692/96/EC for the TENs

le fruit d'une congruence sémantique propre aux institutions internationales et européennes. En effet, depuis 1977 la CEE et la CEMT ont travaillé sur un système de corridor de transport, qui doit desservir les zones les plus dynamiques de l'Europe (Éloise Libourel, 2015).

Éloise Libourel décrit l'évolution de la notion de corridor telle que formulée par la CEE et la CEMT. Le lien avec les RTE-T est à ce titre évident et de nombreux travaux communs et références communes existent entre les institutions européennes, la CEE-ONU et la CEMT sont. Par exemple, en 1997, une brochure annonce dans son ouverture par le mot du commissaire d'alors, Neil Kinnock, que :

> *« Lors de la deuxième conférence paneuropéenne sur les transports, qui s'est tenue en Crète en 1994, les pays d'Europe occidentale, centrale et orientale ont identifié neuf corridors de transport à longue distance comme prioritaires pour le développement des infrastructures. Ces "corridors de Crète" représentent environ 18 000 km de voies ferrées et de routes, ainsi que le Danube »*[97]. Commission européenne, 1997 p.1

La brochure est probablement antérieure à la conférence d'Helsinki, puisque, comme nous le voyons sur la carte ci-dessous, le corridor X, qui permettait de réintégrer les pays d'ex-Yougoslavie après les accords de Dayton en 1996 et le processus de paix, n'a pas encore été entériné (Siarov, 2003). Au vu de ces liens, nous pouvons penser que l'utilisation du terme corridor se structure à partir de l'approche des corridors Pan européens (1977) et de l'approche issue des travaux du groupe de haut niveau sur la LGV de 1985. La superposition entre le TINA et les corridors Pan européens est issue du travail du TINA. En ce qui concerne le tracé du réseau, le rapport préliminaire explique avoir réalisé un travail conjoint avec les institutions travaillant sur les corridors d'Helsinki (Commission européenne, 1999 p.13).

3. La norme technique, outil de domination et norme internationale technocratique

En ce qui concerne le rôle des États qui est mentionné, leur importance semble beaucoup moins

---

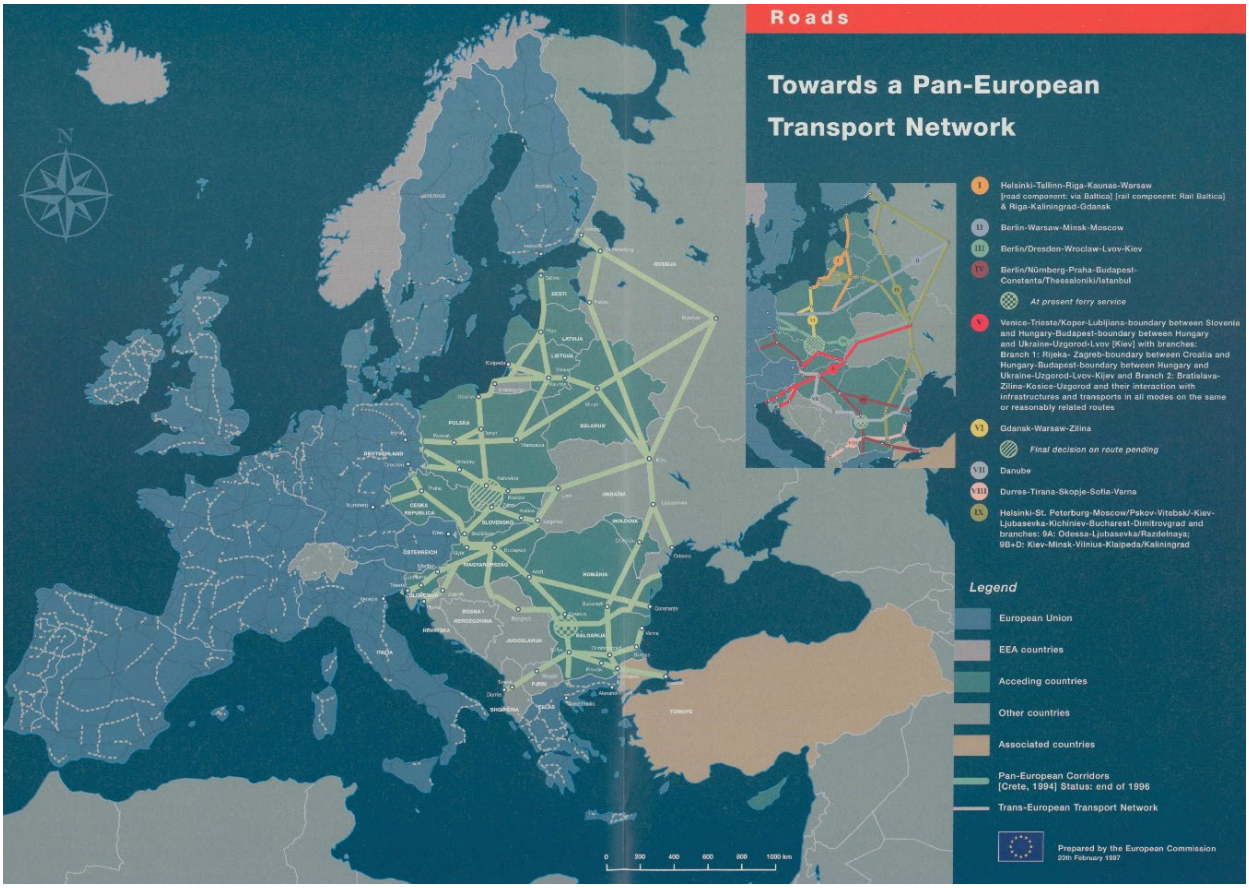
[97] Traduit de l'anglais par l'auteur: *At the Second Pan-European Transport Conference, in Crete in 1994, the countries of western, central and eastern Europe identified nine long-distance transport corridors as priorities for infrastructure development. These "Crete corridors" run to about 18.000 km each of railways and roads, as well as the river Danube.* Commission européenne, Direction générale des Transports. (1997, juin). *Vers une politique commune pour un réseau paneuropéen de transport.* Commission européenne. ISBN 92-827-437B-X. p.1

prépondérante que dans la littérature sur l'approche par grands projets à l'ouest. La structure du TINA, très liée à des accords internationaux, permet de développer une méthodologie autour de corridors puisque ces accords engagent les États : c'est d'ailleurs un argument utilisé dans le cas des financements commun dans le rapport de 1999 (Commission européenne, 1999 p.15). Dans le rapport préliminaire, il est écrit dans une langue technocratique que les États sont libres de réaliser les aménagements avec les « normes et les caractéristiques techniques qui convient à leurs souhaits » (Commission européenne, 1999 p.15), jusqu'au moment où l'UE cofinance leur projet en particulier dans le cadre du programme PHARE où ils doivent respecter les exigences du programme. Dans ce cas, les États concernés devraient s'aligner sur les prévisions de trafic faites par la CEE-ONU qui travaille sur les tendances et l'économie des transports. Donc dans un premier temps l'UE demande aux États en voie d'accession d'adapter leurs normes techniques sur leurs futurs travaux par rapport aux prévisions faites par les institutions internationales. Les auteurs du rapport (Commission européenne, 1999) ajoutent que les États devront par ailleurs ajuster cet alignement sur les résultats du rapport final qui est basé sur l'étude *Updating unit costs in Accceding Countries*, réalisé par le cabinet de conseil COWI pour la Commission dans le cadre de l'outil financement PHARE. Autrement dit, l'UE par la voie de l'initiative TINA demande aux États de réaliser leurs infrastructures à partir de ses prévisions de trafic, pour sécuriser ses investissements. Ici, nous voyons comment la domination par la norme internationale technique s'impose dans le cadre du rapport de force entre les pays d'Europe centrale en voie d'accession et l'UE qui souhaite réduire le risque en termes d'investissement. La vision territoriale se fait à partir d'un choix sur le futur incarné par des scénarios de demande de trafic. Cette vision de l'aménagement, bien qu'elle se base sur une vision technique, permet de comprendre ce qui inquiète la Commission européenne pour l'intégration des réseaux de transport des pays en voie d'accession. Nous pensons que les scénarios de demande forment *« des récits que les parties prenantes peuvent comparer pour saisir la signification et l'importance des changements qui hantent actuellement leur avenir imaginé, même si c'est de manière abstraite et insaisissable »* (Hoch, 2014 p.17). Ainsi, la façon dont les scénarios sont construits dans le cas du TINA permet de définir une partie du référentiel des RTE-T en vue de l'intégration. En l'occurrence, ce qui traverse l'ensemble du rapport de 1999, c'est la crainte de l'argent mal investi, du fait de l'inadéquation des normes avec la demande. Cette peur est en fait profonde puisque l'utopie de l'UE repose sur la compétitivité de ses infrastructures qui permet la croissance économique. La crainte en ce qui concerne les transports est de ne pas intégrer des marchés de transport matures. D'où l'insistance des auteurs du rapport sur la capacité à trouver où sont les infrastructures les plus matures économiquement, qui apporteront des bénéfices à l'ensemble de l'UE.

Dans ce sens l'UE prévoit des scénarios de trafic à l'horizon 2005, 2010 et 2015 en ce qui concerne

les goulets d'étranglement. Ces goulets d'étranglement forment un « réseau minimum » que permettront de réaliser les travaux sur le TINA à l'horizon 2015. Le résultat de ces scénarios montre qu'en ce qui concerne le rail, trois sections (Bratislava – Hegyeshalom, Sofia – Radomir, Pustzaszabolcs – Pecs) ont des problèmes de capacité. En revanche, pour la route, le groupe TINA annonce qu'il y a une nécessité d'une intervention « radicale » (Commission européenne, 1999 p.75) sur le réseau. Nous pouvons noter une différence de gradation entre l'intervention sur trois lignes qui risquent d'avoir des problèmes de capacité de 1999 à 2015, et un réseau routier qui nécessite une intervention radicale. Le scénario, ici, sert d'argument pour la mise en œuvre du réseau routier.

Carte 25. Les corridors du réseau transeuropéen de transport, une aire d'influence élargie ?[98,99]



[98] Commission européenne, Direction générale des transports. (1997). *Towards a common pan-European transport policy*.

[99] Traduction de la légende par l'auteur. Titre : Route vers un réseau pan européen de transport. Légende : I Helsinki-Tallin-Riga-Kaunas-Varsovie [composante routière Via Baltica] [composante ferroviaire: Rail Baltica] & Riga-Kaliningrad-Gdansk. II Berlin-Varsovie-Minsk-Moscou. III Berlin/Dresden-Wroclaw-Lviv-Kyiv. IV Berlin/Nuremberg-Prague-Budapest-Constança/Thessalonique/Istanbul. Actuellement service de ferry. V Venise-Triest/Koper-Lubljana-frontière entre la Hongrie et Ukraine – Oujhorod – Lviv – Kviv et branche 2 : Bratislava – Zilina – Kosice – Oujhorod et leur interaction avec les infrastructures de transports sur tous les modes sur les mêmes routes ou les routes raisonnablement reliées. VI Gdansk – Varsovie – Zilina. Décision finale sur route en attente. VII Danube. VIII Duress Tirana – Skopje – Varna. IX Helsinki – St-Petersbourg – Moscou / Pskov – Vitebsk/ - Kviv – Ljubaseveka – Kichiniev – Bucarest – Dimitrovgrad branches : 9A : Odessa – Ljubaseveka/ Rozdilna ; 9B+D : Kviv – Minsk – Vilnius – Klaipeida/Kaliningrad.

Nous avancions tout à l'heure que les prévisions de trafic et la cartographie des routes sont des formes de domination technique, mais la norme technique issue des institutions européennes n'est à ce moment pas encore créée. Le secrétariat TINA se limite donc à la proposition de norme technique issue des normes internationales. Cependant, en 1997 le même genre de remarque était fait par la Commission aux États. L'ensemble des États n'avait pas ratifié les textes normatifs sur les normes du transport routier, ferroviaire et fluvial. Pour cette raison, la Commission invitait les États « à ratifier les accords dans les plus brefs délais » (COM (97) 172 p.4). Encore une fois, nous pouvons voir la Commission européenne à la manœuvre pour tenter d'imposer les normes qu'elle souhaite pouvoir développer à l'échelle de continent.

Conclusion : deux logiques et une vision commune ?

Quand nous parlons de corridor avant 2013, il est donc nécessaire d'avoir une chronologie précise en tête, le contexte des années 1990 évolue en effet très vite. D'une Europe divisée par la guerre froide, nous passons à l'extension de l'UE vers les pays de l'Est. Dans cette extension il convient, en ce qui concerne le contexte institutionnel des RTE-T, de diviser les années 1990 en deux périodes. Une première période de définition des RTE-T de 1992 à 1996, puis une période de développement jusqu'en 2004, qui suit l'intégration avant une période de relative accalmie institutionnelle et qui se terminera en 2008 avec le début de la révision du RTE-T. De l'autre côté, l'initiative TINA permet de créer un scénario de flux et de trafic pour identifier les éléments prioritaires et secondaires d'un réseau dans les pays en voie d'accession. Là où l'Ouest semble être organisé autour d'un rapport de force autour des projets prioritaires avec les États membres, l'Est semble être le terrain pour développer une approche qui correspond à celle de la Commission européenne, autour d'un réseau et de corridors. Visible sur la carte 23, le réseau à l'ouest est dessiné comme morcelé tandis que de grands corridors paneuropéens couturent l'Europe de l'Est. Pourtant, aucun des deux réseaux n'est une représentation fidèle d'une réalité de terrain, mais plus une opposition entre deux logiques de représentation de la planification de réseaux européens.

Plusieurs logiques cohabitent dans les années 1990. Une logique domine du milieu de 1994 jusqu'en 2004 en Europe, c'est l'approche par grands projets d'infrastructures. L'autre logique, celle des corridors, ne s'impose pas mais se transforme et passe d'un terme descriptif à une notion méthodologique. Le corridor, s'il ne s'impose pas sur cette période, ne cesse d'apparaître sous des

Légende Union européenne. EEE. Pays en voie d'accession. Autres pays. Pays associés. Corridors paneuropéens [Crète, 1994] Statut : fin 1996. Réseau Transeuropéen de transports. Source : Préparé par la Commission européenne le 20 février 1997. Note de l'auteur : il existe une seconde carte sur le ferroviaire dans le même document non reproduit dans cette thèse.

formes variées. En Europe de l'Est avec l'initiative TINA, il acquiert une profondeur de méthode planificatrice avec un réseau en deux niveaux qui rappelle le RTE-T de 2013. Malgré son lien de parenté et sa superposition avec les corridors Pan européens, il reste un outil de planification européenne soutenu par le programme PHARE. Le TINA sert de plan pour la transformation des projets du réseau à l'est. Pourtant, ces corridors disparaissent avec la fin du TINA et l'accession des pays de l'Europe centrale à l'UE. Cependant, la notion de corridor ne disparaît pas et devient un outil de gouvernance sur cinq des trente projets prioritaires. Ils forment des espaces de test pour une gouvernance qui deviendra la norme neuf ans plus tard dans le cadre de la révision du RTE-T de 2013. La structure à double niveau de corridors du TINA et la méthode de gouvernance par les coordinateurs de corridors forment deux aspects qui deviendront centraux dans la méthode de 2013. Cette forme de stratégie d'expérimentation par la Commission européenne permet de faire avancer sa vision du RTE-T à partir d'espaces test.

Bibliographie

Balázs, P. (2006). *Rapport annuel d'activité du coordinateur européen – Projet prioritaire n° 17 : Axe ferroviaire Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava*. Bruxelles. https://web.archive.org/web/20091121001900/http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/doc/2006_07_pp17_fr.pdf

Balme, Richard. *L'action collective en Europe. Collective Action in Europe* Presses de Sciences Po. Édition du Kindle

Bairras, P., & Aguas Ardaiz, I. (2025). The slow and difficult implementation of high-speed rail interoperability in Europe : The case of the Atlantic Corridor. *Transportation Research Procedia, 82*, 2546-2558. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2025.03.198

Bernier, X. (2023). Atlas des mobilités et des transports : Pratiques, flux et échanges. Autrement. https://shs-cairn-info.accesdistant.sorbonne-universite.fr/atlas-des-mobilites-et-des-transports--9782080296252?lang=fr.

Birdlife International. (1995, January). *The impact of Transeuropean Networks on nature conservation: A pilot project*. RSPB ; World Conservation Monitoring Centre. p.45.

Cefaï, D. (1996). La construction des problèmes publics. Définitions de situations dans des arènes publiques. Réseaux, 75 (1), 43-66. https://shs-cairn-info.accesdistant.sorbonne-universite.fr/revue-reseaux1-1996-1-page-43?lang=fr.

Coen, D. (2002). Chapitre 5. *Business Interests and European Integration*. Dans Balme, R., Chabanet, D. et Wright, V. (dir.), L'action collective en Europe Collective Action in Europe. (p. 255 -277). Presses de Sciences Po. https://doi.org/10.3917/scpo.balme.2002.01.0255.

Commission des Communautés européennes. (1979). *Le rôle de la Communauté dans le développement des infrastructures de transport (Communication de M. Burke)* (COM (79) 550).

Commission des Communautés européennes. (1990). *Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen – Europe 2000 : Outlook for the development of the Community's territory* (COM (90) 544 final). Bruxelles.

Commission des Communautés européennes. (1992). *Communication de la Commission "Infrastructure de transport" – Proposition de règlement (CEE) du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 3359/90 relatif à la mise en œuvre d'un programme d'action dans le domaine de l'infrastructure de transport en vue de la réalisation d'un marché intégré des transports en 1992* (COM (92) 231 final). Bruxelles.

Commission des Communautés européennes. (1992, 20 février). *Livre vert relatif à l'impact des transports sur l'environnement : Une stratégie communautaire pour un développement des transports respectueux de l'environnement* (COM (92) 46 final). Commission des Communautés européennes.

Commission des Communautés européennes. (1996, 6 décembre). *Réseaux transeuropéens : Rapport annuel 1996. Communication de la Commission au Conseil européen, au Conseil et au Parlement européen* (COM (96) 645 final). Office des publications officielles des Communautés européennes. (ISBN 92-78-13087-7)

Commission des Communautés européennes. (1997). *Communication de la Commission au Conseil et*

au Parlement européen : Raccordement du réseau d'infrastructures de transport de l'Union avec celui de ses voisins – Vers une politique de réseau de transport paneuropéen en coopération (COM (97) 172 final).

Commission des Communautés européennes. (2001, 12 septembre). *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : L'heure des choix* (COM (2001) 370 final). Office des publications officielles des Communautés européennes, Luxembourg.

Commission européenne. (1994). *Europe 2000+* : Coopération pour l'aménagement du territoire européen. Office des publications officielles des Communautés européennes.

Commission européenne. (1994). *Réseaux transeuropéens : Rapport intérimaire du président du groupe des représentants personnels des chefs d'État ou de gouvernement au Conseil européen de Corfou (groupe Christophersen)*. *Supplément 2/94 au Bulletin de l'Union européenne*. Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes. ISBN 92-826-8548-9.

Commission européenne. (1995a). *The trans-European transport network : Transforming a patchwork into a network*. Bruxelles - Luxembourg.

Commission européenne. (1995). *L'Europe à grande vitesse*. Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes. ISBN 92-827-4696-8

Commission européenne. (1995, 9 mars). *G24 aid to Central and Eastern Europe* (MEMO/95/33). https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/memo_95_33

Commission européenne, Direction générale des transports. (1997). *Towards a common pan-European transport policy*. Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes. ISBN 15-027-4355-1

Commission européenne, Direction générale des Transports. (1997, juin). *Vers une politique commune pour un réseau paneuropéen de transport*. Commission européenne. ISBN 92-827-437B-X.

Commission européenne. (1999). *European spatial development perspective : Towards balanced and sustainable development of the territory of the European Union*. Office for Official Publications of the European Communities. https://territorialagenda.eu/wp-content/uploads/ESDP.pdf

Commission européenne. (2004). *Réseau transeuropéen de transport – Propositions modifiées des orientations et des règles financières*. Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes. ISBN 92-894-6677-4

Commission européenne. (2008). *Key issues on the implementation of TEN-T priority projects*. Informal Transport Council, 6 mai 2008.

Commission européenne. (2009). *Livre vert : Vers un meilleur encadrement des droits des passagers dans l'Union européenne* (COM (2009) 44 final). https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009DC0044

Communautés européennes. (1993). *Le développement futur de la politique commune des transports – Construction d'un cadre communautaire garant d'une mobilité durable* (Supplément 3/93 au Bulletin des CE). Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes. ISBN 92-826-5912-7.

Conseil des Communautés européennes. (1986, 22 décembre). *Règlement (CEE) n° 4059/86 concernant l'octroi d'un soutien financier à des projets d'infrastructures de transport* (Journal officiel L 378, 31 décembre 1986). Journal officiel des Communautés européennes.

Davignon, E. (2006). *Rapport annuel d'activité du coordinateur européen – Projet prioritaire n° 3 : Axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe*. Bruxelles. https://web.archive.org/web/20091121002226/http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/doc/2006_07_pp03_fr.pdf

Davignon, E. (2008). *Rapport annuel d'activité du coordinateur européen – Projet prioritaire n° 3 : Axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe*. Bruxelles. https://web.archive.org/web/20091121002226/http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/doc/2006_07_pp03_fr.pdf

De Palacio, L. (2006). *Rapport annuel d'activité du coordinateur européen – Projet prioritaire n° 6 : Lyon-Torino-Milano-Trieste-Ljubljana-Budapest*. Bruxelles. https://web.archive.org/web/20091121001828/http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/doc/2006_07_pp06_fr.pdf

Degli Abbati, C. (1987). *Transport and European integration*. Office for Official Publications of the European Communities. (ISBN 92-825-6199-2)

Esposito, G. (2018). New Public Management and Strategic Change in the European Railways - A critical study on the EU governance of megaprojects [Doctoral thesis, ULiège - Université de Liège]. ORBi-University of Liège. https://orbi.uliege.be/handle/2268/226428

Esposito, G., & Terlizzi, A. (2023). Governing wickedness in megaprojects : Discursive and institutional perspectives. *Policy and Society, 42*(2), 131–147. https://doi.org/10.1093/polsoc/puad002

Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., & Rothengatter, W. (2003). *Megaprojects and risk : An anatomy of ambition*. Cambridge University Press. https://doi.org/10.1017/CBO9781107050891

Groupe des représentants personnels des chefs d'État ou de gouvernement. (1995). *Réseaux transeuropéens* (Manuscrit terminé en novembre 1994). Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes. ISBN 92-826-8996-4

Hoch, Charles. (2014). Utopia, scenario and plan : A pragmatic integration. Planning Theory. 15. 10.1177/1473095213518641.

Laïdi, Z. (2008). La préférence européenne pour la norme. In A.-M. Dillens (éd.), *Mondialisation : utopie, fatalité, alternatives ?* Bruxelles : Presses universitaires Saint-Louis Bruxelles. https://doi.org/10.4000/books.pusl.22960

Laszczkowski, M. (2023). The Big, the Small, and the Ugly : The Politics of Scale-Making in a Contested Railway Project in Italy. *Ethnos*, 1–18. https://doi.org/10.1080/00141844.2023.2240541

Magnette, P. (2017). Le régime politique de l'Union européenne. (4e éd). Presses de Sciences Po. https://doi.org/10.3917/scpo.magne.2017.01.

Parlement européen & Conseil de l'Union européenne. (1996, 23 juillet). *Décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport* (Journal officiel L 228 du 9.9.1996, p. 1–104). https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX:31996D1692

Parlement européen & Conseil de l'Union européenne. (2001, 27 juin). *Directive 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement* (Journal officiel L 197, 21 juillet 2001, pp. 30–37). http://data.europa.eu/eli/dir/2001/42/oj

Peters, D. (2003). Cohesion, Polycentricity, Missing Links and Bottlenecks: Conflicting Spatial Storylines for Pan-European Transport Investments. *European Planning Studies*, *11*(3), 317–339.

https://doi.org/10.1080/09654310303638

Piodi, F. (1997). *The financing of trans-European transport networks : working papers*. Parlement européen. https://www.europarl.europa.eu/workingpapers/tran/e4/fulltext_en.htm

Richardson, T. (1999). *Environmental integration in infrastructure planning: A Foucauldian discourse analysis of the trans-European transport network* (Thèse de doctorat, Sheffield Hallam University). EThOS. https://ethos.bl.uk/OrderDetails.do?uin=uk.bl.ethos.324645

Roth F., L'invention de l'Europe (2e éd.).Armand Colin, coll. Cursus. 2007. 210p.

Rothengatter, W. (2019). Megaprojects in transportation networks. *Transport Policy, 75*, A1-A15. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.12.017

Saurugger, S. (2009). *Théories et concepts de l'intégration européenne*. Presses de Sciences Po.

Siarov, V., 2003. *Évaluation stratégique des projets d'infrastructure de transport : Le corridor paneuropéen N° 10 "Salzburg – Thessalonique"*. Thèse de doctorat, Institut d'études européennes, Université Paris 8 Vincennes - Saint-Denis.

Sutton, K. (2011). *Les Nouvelles Traversées Alpines : Entre co-spatialité de systèmes nationaux et recherche d'interspatialité, une géopolitique circulatoire* [Thèse de doctorat, Université de Grenoble]. https://theses.hal.science/tel-00689249 578p.

Commission européenne, TINA Office, Direction générale VII. (1998, décembre). *Transport infrastructure needs assessment : Status of the Pan-European transport corridors and transport areas*.

Commission européenne, TINA Secretariat, Direction générale des Transports. (1999, juin). *Draft TINA final report : A common transport infrastructure needs assessment in the candidate countries for accession*.

Conseil des Communautés européennes. (1993). *Décision 93/628/CEE relative au transport transeuropéen combiné, Décision 93/629/CEE relative au transport transeuropéen routier, et Décision 93/630/CEE relative aux voies navigables transeuropéennes*. *Journal officiel des Communautés européennes*, L 305, 36, décembre 1993.

Ollivier-Trigalo, M. (2000). Les grands projets de transport transeuropéens : Multiplicité des acteurs, conflits et coordination de l'action. *Les Cahiers scientifiques du transport / Scientific Papers in Transportation*, (37), 3–30. https://doi.org/10.46298/cst.11980

Secrétariat du Parlement européen. (1999). *Politique des transports et élargissement de l'Union européenne* (Fiche thématique nº 44). Parlement européen. https://www.europarl.europa.eu/enlargement/brie fi ngs/44a3_fr.htm#7

Schmidt, M., & Giorgi, L. (2001). Successes, Failures and Prospects for the Common Transport Policy. *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, *14*(4), 293–313. https://doi.org/10.1080/13511610120106110

Stephenson, P. J. (2010). Let's get physical : the European Commission and cultivated spillover in completing the single market's transport infrastructure. *Journal of European Public Policy*, *17*(7), 1039–1057. https://doi.org/10.1080/13501763.2010.499247

Stephenson, P. J. (2012). Image and venue as factors mediating latent spillover pressure for agenda-setting change. *Journal of European Public Policy*, *19*(6), 796–816. https://doi.org/10.1080/13501763.2011.614141

Telička, P. (2006). *Annual activity report – July 2005 to July 2006 : Priority Project No. 27 "Rail Baltica" (Warsaw-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki)*. Brussels. https://web.archive.org/web/20091121001921/http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/doc/2006_07_pp27_en.pdf

Van der Heijden, H.-A. (2010). *Social movements, public spheres and the European politics of the environment : Green power Europe ?* Palgrave Macmillan.

Van Miert, K. (2006). *Annual activity report by the coordinator – Priority Project 1 : Berlin-Verona/Milan-Bologna-Naples-Messina-Palermo rail link*. Brussels. https://web.archive.org/web/20091121002351/http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/doc/2006_07_pp01_en.pdf

Chapitre 4. De la doctrine des grands projets prioritaires à leur remise en cause (2004-2011)

Introduction : les évolutions législatives de 2001, une révision mineure pour s'adapter aux évolutions politiques

En 2001, des ajustements liés à l'élargissement et aux recommandations du livre blanc qui suit les accords de Kyoto (1997) vont être implémentés. D'abord, l'aspect multimodal va véritablement être appuyé par une révision en 2001 (1346/2001). Cette révision inclut officiellement les ports maritimes et intérieurs aux RTE-T. Les critères d'inclusion, en tonnage et en passagers, répondent à des critères d'abord marchands (Tableau 1). Vient ensuite un critère administratif de rattachement à la partie terrestre du RTE-T. Enfin, les ports de catégorie A sont les ports considérés comme périphériques et qui doivent être rattachés aux régions centrales de l'UE. Cette dimension qui se rapporte à la cohésion, déjà présente pour les autres modes, est à nouveau située à l'échelle des régions. L'idée sous-jacente en ce qui concerne les ports de catégorie C, est que les ports des régions les moins connectées peuvent être connectés au cœur du marché unique par le maritime.

En suivant ce que nous avions vu à propos du transport combiné dans les années 1990, il faut nous souvenir que les régions périphériques étaient alors les régions du sud de l'Italie de la Grèce, de l'Irlande, du Portugal et du Danemark (Chapitre 2). Ici, il est probable que les ports concernés par cette catégorie soient sensiblement dans les mêmes régions. Si nous prenons en compte les élargissements à venir, il est également probable que cette catégorisation ait également été prévue pour favoriser les ports de la mer Baltique et de l'Europe centrale. Cette révision apporte une place bien plus centrale aux ports et approfondit la dimension multimodale, élargissant ainsi les prérogatives du RTE-T.

Tableau 3. Les critères pour l'inclusion des ports maritimes aux RTE-T en 2001

Type de port maritime	Voyageurs (milliers)	Frets (Millions de tonnes)	Situation géographique
Catégorie A	200 000	1,5	Sont connecté aux éléments terrestres du réseau transeuropéen de transport et jouent donc un rôle

			majeur dans le transport maritime international
Catégorie B	Entre100 000 et 199 999	0,5	Sont connectées aux éléments terrestres du réseau transeuropéen de transport et sont équipées des installations de transbordement nécessaires pour le transport maritime à courte distance
Catégorie C	-	-	Sont situées dans des régions insulaires, périphériques ou ultrapériphériques, reliant ces régions par voie maritime et/ou les reliant aux régions centrales de la Communauté.

Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2024, d'après la révision 1346/2001

D'autres transformations se jouent au sein des RTE-T et nous allons analyser ici un processus de transformation de l'image du RTE-T entre 2004 et 2011.

Nous nous demanderons dans cette partie comment la Commission implémente une forme de transformation des RTE-T, à travers un ensemble de modifications qui permettent l'implémentation d'un nouvel agenda. Cet agenda est caractérisé par le travail des coordinateurs, un élargissement des prérogatives des RTE-T et la création d'une agence exécutive qui sont un ensemble d'éléments qui permettent la transformation des priorités des RTE-T.

I- Renforcement des logiques de grands projets prioritaires et d'intermodalités

1. Le rapport du groupe de haut niveau I de Karel Van Miert : La préparation à un changement de système et de la métagéographie

En parallèle de la révision de 2001, le groupe de haut niveau I de Karel Van Miert (2003) rend ses recommandations sur les projets prioritaires qui devaient être réalisés à l'horizon 2010 dans la liste d'Essen et le règlement 1692/96. Ce rapport, fait en une année seulement, est dense et avance de nombreuses idées qui seront reprises dix ans plus tard dans la révision de 2013. D'autres propositions de ce rapport vont avoir des effets quasiment immédiats comme les propositions concernant une coordination renforcée. Le rapport va nous permettre ici de voir quel bilan tire le nouveau groupe de haut niveau tire de la précédente législature. Ensuite, le rapport permet de mieux nous figurer les lentes évolutions du Réseau transeuropéen de transport et la profondeur des changements opérés par l'élargissement.

a. Une première définition des nouvelles priorités

À partir de novembre 2004, Loyola Palacio devient Commissaire au transport et l'entrée imminente de dix nouveaux pays font passer la liste des projets prioritaires de 14 à 30. Les propositions du Groupe Van Miert sont souvent jugées comme ayant proposé ces 30 projets prioritaires (Beyer, 2014 ; Libourel, 2015). Le rapport perpétue et étend le *leitmotiv* des projets prioritaires, mais transforme leur signification et fait des propositions qui vont dans le sens d'une évolution plus importante que celle qui sera finalement entérinée en 2004.

Pourtant, si nous revenons au mandat du groupe, l'exercice est sensiblement le même que pour le rapport Christophersen : identifier, en accord avec les objectifs et principes des politiques de transport européennes, un nombre limité de projets d'infrastructure *« situées sur les corridors majeurs qui transporteront un trafic important entre les États de l'Union élargie »* (Groupe de haut niveau, 2003 p.18). Comme nous allons le voir, les propositions du Groupe Van Miert, sans dépasser le cadre de leur mandat, proposent une vision plus large qu'une simple addition de projet.

Ce que nous simplifions souvent par l'appellation de trente projets prioritaires est en fait plus complexe. Les trente projets prioritaires semblent plutôt une invention du *corrigendum* de 2004 (884/2004) qu'une reprise des éléments du rapport Van Miert (Groupe de haut niveau, 2003). Ce qui suppose une négociation favorable au Conseil et donc aux États, plutôt qu'aux propositions de la Commission européenne.

Le rapport produit 4 listes de projets prioritaires, établies selon des critères plus stricts que le rapport Christophersen. Cent projets ont été évalués. La liste 0 concerne les projets prioritaires qui ont été complétés ou seront complétés avant 2007 (Carte 26). Ces projets sont aux nombres de 5. La liste 1 correspond aux projets avancés et que le Groupe de haut niveau espère compléter avant 2010 (Carte 26). Ces projets sont au nombre de 18. La liste 2 concerne les projets de long terme qui sont au nombre de 4 (Carte 26). Enfin, une troisième liste est établie pour les projets qui ne correspondent pas aux critères économiques, mais sont importants pour le développement du marché intérieur et pour la cohésion. C'est cette troisième liste que nous retrouvons les éléments qui concernent les sections transfrontalières et les sections qui doivent répondre aux critères d'accessibilité. Les projets sont au nombre de 15. Il y a donc 42 projets mentionnés dans le rapport. Soit 12 de plus que les 30 projets associés au rapport Van Miert. Ces 42 projets évalués par le Groupe Van Miert ne doivent pas être pris pour une liste fixe et sont amenés à évoluer et d'autres projets peuvent rentrer ou sortir des listes.
Le Groupe Van Miert tente une typologie des projets prioritaires à partir de deux critères, l'horizon de réalisation des projets, et de leur utilité pour remplir les objectifs de cohésion nécessaire avec l'élargissement vers l'Europe centrale. Par ailleurs, le rapport considère le terme de projet prioritaire comme une sorte de « label européen » qui permet de concentrer les investissements européens et les prêts de la BEI. Le groupe de haut niveau espère par ailleurs attirer les investisseurs privés avec ce label (Groupe de haut niveau, 2003 p.5 et p.19). Nous sommes assez éloignés d'une méthodologie intégrée de planification. Nous retrouvons ici un discours qui est diffusé par la Commission depuis les années 1990 (voir Chapitre 2). Le rapport transforme les priorités des lignes directrices de 1996 à propos du RTE-T. Cet aspect est exprimé particulièrement clairement dans le Mémo de 2003, qui résume le rapport du Groupe Van Miert (Commission européenne, 2003) :

> *« En tant que partie du réseau RTE-T, les nouvelles priorités sont essentielles pour la compétitivité de l'Union élargie, le fonctionnement du marché intérieur et pour renforcer la cohésion économique et sociale dans l'Union étendue »*[100] Commission européenne p.1, 2003

Nous retrouvons les dimensions liées à la compétitivité et l'élargissement avec un lien fait entre les deux en mentionnant « La compétitivité de l'Union élargie ». Le reste de la phrase accole deux autres buts à ces projets, qui sont le fonctionnement du marché unique qui se rapporte aux objectifs fixés depuis

[100] Traduit de l'anglais par l'auteur: *As part of the TEN-T network, the new priority projects are essential for the competitiveness of the enlarged Union, the functioning of the internal market and to reinforce economic and social cohesion in the expanded Union*

1992, et « *le renforcement de la cohésion économique et sociale dans l'Union étendue* ».

Carte 26. Les trois listes de projets prioritaires recommandés par le groupe Van Miert[101]



Nous voyons ici la dichotomie des objectifs fixés par l'UE entre d'une part, la cohésion et d'autre part, la compétitivité. La référence à l'élargissement montre que la préoccupation en ce qui concerne les réseaux transeuropéens est le rattrapage économique des nouveaux entrants pour le développement des

[101] Groupe de haut niveau sur le réseau transeuropéen de transport. (2003, 30 juin). *High Level Group report on the trans-European transport network : Recommended priority projects* (rapport du groupe à haut niveau présidé par Karel Van Miert). https://web.archive.org/web/20180114024129/http://ec.europa.eu/ten/transport/revision/hlg/2003_06_30_recommended_projects.pdf

infrastructures. Ici, la solidarité est un moyen de permettre la compétitivité au sein du marché unique.

b. La méthodologie de sélection proposée par le Groupe Van Miert : des critères plus stricts après l'approche du groupe Christophersen ?

Le rapport du Groupe de haut niveau I reprend l'historique du RTE-T et impute au choix politique passé le mauvais développement des infrastructures de transport européennes intracommunautaire. En particulier, le rapport vise les logiques nationales qui poussent, selon les auteurs, au développement d'un réseau radial et qui a favorisé certains modes par rapport à d'autres, créant des disparités dans l'achèvement de certains projets (Groupe de haut niveau, 2003 p.21).

Le rapport identifie deux types de problèmes politiques, les différences d'agenda politiques entre les États semblent particulièrement inquiéter les auteurs du rapport qui en font l'un des arguments principaux du manque d'avancées et des oppositions locales aux projets RTE-T (Groupe de haut niveau, 2003 pp.22-24). Ensuite, les oppositions locales que nous avions évoquées plus tôt pour des motifs environnementaux sont mentionnées. Nous pouvons, ici encore, subdiviser les oppositions entre le conflit zonal entre le tracé RTE-T et les zones Natura 2000 et le « syndrome NIMBY », qui est mentionné comme un facteur bloquant pour la bonne mise en œuvre des projets (Groupe de haut niveau, 2003 p.23). Il y a donc deux échelles de blocage politique : l'échelle des négociations bilatérales et l'échelle des politiques locales, des champs d'action où l'UE a peu de prises.

Les arguments avancés pour convaincre les institutions européennes et surtout les États membres se jouent sur les prévisions faites sur le trafic, qui sont celles d'une forte augmentation, en particulier dans les pays de l'Est. Encore une fois, la congestion est un des critères essentiels pris en compte pour la création du futur réseau transeuropéen (Groupe de haut niveau, 2003 p.22).

Le rapport passe ensuite à un stade plus critique des choix propres à l'UE :

> *« L'examen de l'ensemble des projets prioritaires retenus par le groupe Christophersen peut donner l'impression qu'ils ne présentent pas une parfaite cohérence. [...] Certains des projets d'Essen reflètent une volonté d'aménagement national qui ne présente pas de synergie forte avec le reste du réseau transeuropéen. D'autres prennent la forme de paquets comprenant de nombreux projets disparates. Cependant, les projets prioritaires ont vocation à compléter les grands axes transeuropéens dont l'utilité et la valeur ajoutée européenne sont indéniables au niveau communautaire »*[102] Groupe de haut niveau, 2003 p.24.

[102] Traduit de l'anglais par l'auteur: *An examination of all the priority projects selected by the Christophersen Group might*

Dans ce paragraphe, le groupe Van Miert se montre critique du rôle des États qui ont imposé leur priorité nationale plutôt que de faire avancer des projets européens. Nous retrouvons l'argument de Mattias Ruete cité précédemment à propos d'un fonctionnement dictatorial et anarchique. Plutôt que de juger de la véracité de cet argument, nous pouvons en tout cas analyser un changement de posture des fonctionnaires européens qui choisissent d'avoir une position plus critique dans le cadre du rapport Van Miert. Pour éviter ces problèmes, le Groupe de haut niveau I propose une méthodologie qu'il fait fonctionner en deux étapes : une présélection et une évaluation des projets par des critères plus stricts que ceux établis précédemment par le Groupe Christophersen (Tableau 4). Ces critères étendent le cadre des projets tout en limitant par certains critères plus stricts leur sélection. Par exemple, l'engagement clair des États est l'un des critères que souhaite appliquer le Groupe de haut niveau.
Nous résumons dans le tableau ci-dessous les critères proposés par le Groupe de haut niveau. Pris de façon globale les critères de sélection sont faits pour limiter au maximum les projets qui seraient des projets uniquement soutenus par une logique nationale. La conclusion du rapport est par ailleurs assez claire sur ce point *«* L'approche *Bottom up* [États vers l'UE] *n'est plus suffisante »* (Groupe de haut niveau, 2003 p.70). Le Groupe de haut niveau conclut que les États ne peuvent plus imposer de priorité du fait de la taille de l'UE.

Tableau 4. Des critères excluants pour la sélection des projets prioritaires

Étape	Catégorie de critère	Critère détaillé	Objectif visé
Présélection	1. Insertion territoriale	Projet situé sur un axe principal du réseau transeuropéen élargi, notamment s'il • Traverse des - barrières naturelles, Résout un goulet • Comble un chaînon manquant	Assurer une pertinence stratégique à l'échelle continentale. Réutilisation des sujets mise à l'agenda par l'ERT

give the impression that they do not have a perfect coherence. […] Some of the Essen projects reflect a national planning desire which does not show any strong synergy with the remainder of the trans-European network. Others take the form of packages including many disparate projects. However, the priority projects have a role in completing major trans-European axes whose usefulness and European added value is undeniable at the level of the Community

	2. Seuil financier	Coût total de l'infrastructure ≥ 500 millions d'euros	Écarter les projets de portée trop locale ou marginale en posant un seuil, changement clair par rapport au rapport Christophersen
	3. Maturité et engagement	Présence de bénéfices • Économiques • Socio- environnementaux • Engagement clair des États membres à réaliser les études dans les délais requis	Retenir uniquement les projets mûrs et qui peuvent être défendus politiquement
Évaluation	A. Valeur ajoutée européenne	Mesurée par : • Pourcentage de trafic entre États membres et/ou en pourcentage total sur la route visée • Gain de capacité nette sur la route visée • Interopérabilité accrue mesurée par la longueur du réseau interopérable	Le gain de capacité doit être mis en relation avec la crainte de la congestion présente dans les pays d'Europe de l'Est, qui est comme nous l'avons vu un thème récurrent au sein des politiques de transport européennes.
	B. Cohésion territoriale	Mesuré par : population desservie dans des zones périphériques ou isolées Heures ou coûts gagnés	Favoriser la Cohésion
	C. Développement durable	Mesurée par : • Transfert modal vers le rail, le fluvial, le maritime • Réduction des impacts environnementaux	Soutenir les objectifs de durabilité du Livre blanc de 2001

Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2024. D'après Groupe de haut niveau, 2003.

Aucun État ne peut prétendre capturer *« la photo générale des besoins de transport à l'échelle de l'Union élargie »* (Groupe de haut niveau, 2003 p.70). Cette affirmation est formée de mise à l'échelle continentale du problème des transports. Cette mise à l'échelle n'est pas sans rappeler les stratégies mises à jour par d'autres chercheurs à ce propos (Laszczkowski, 2023 ; Esposito, 2018). De ce fait, le groupe propose de créer un observatoire du trafic pour identifier les priorités. Cette pression par la méthodologie au sein des conclusions semble faire partie d'une stratégie de *spillover* cultivé (Stephenson, 2012). Plus précisément, la Commission semble appliquer les leçons apprises avec les précédentes approches et resserrer, par sa méthodologie, la façon de rationaliser les projets. Nous

pensons ici que l'UE se place dans une stratégie qui sécurise sa crédibilité en construisant sa capacité d'action en créant le groupe de haut niveau, en établissant son autorité en révisant les conclusions du rapport Christophersen, et en identifiant un socle commun pour définir un modèle européen.
Cette approche se fait sur du moyen terme, mais si nous reprenons le travail du Groupe Van Miert avec ce que nous avons établi dans les chapitres précédents, la pression pour un changement des RTE-T se joue sur le long terme avec l'élargissement et l'évolution de la métagéographie de l'UE.

c. Une transformation de la métagéographie liée à l'élargissement de l'Union

Dans le rapport du Groupe de haut niveau, la question de la mise en place d'infrastructures dans les pays candidats est posée plus directement. Après une remise en contexte des futurs élargissements attendus comme l'expansion la plus large de l'Union européenne (Commission européenne, 2003), le rapport du groupe de haut niveau détaille :

> *« Cette perspective souligne la nécessité d'améliorer ou de créer des infrastructures sur les corridors desservant ces pays afin de les relier efficacement au réseau transeuropéen des 15 États membres actuels. Il est également nécessaire d'améliorer les connexions entre ces pays eux-mêmes. Un nouveau réseau d'infrastructures doit donc être développé d'est en ouest, mais aussi du nord au sud ».* Groupe de haut niveau, 2003 p.16.

Le changement d'échelle semble dominer le cadre des évolutions du RTE-T. L'extension vers l'est est un élément important de ce changement d'échelle et de cadre de travail. Cependant, la référence à un « nouveau réseau d'infrastructure » qui doit « être développé d'est en ouest, mais aussi du nord au sud » est, à notre sens, l'expression d'une idée déjà présente dans les communications du début des années 1990 à l'échelle de la CEE, en ce qui concerne par exemple la grande vitesse ou le fluvial, qui proposent d'intégrer ces dimensions cardinales. La proposition du Conseil pour le développement d'un plan pour la grande vitesse met en scène dans des cartes à l'échelle continentale, des flux nord-sud, est-ouest pour montrer la pertinence de créer des LGV d'échelle continentale (SEC (90) 2402). Pour les politiques d'infrastructure fluviale, l'idée de créer des liaisons nord-sud et est-ouest est présente, mais limitée dans ce cas aux nouveaux lands et à la Tchécoslovaquie (COM (92) 231, p.75).
Dans le cadre du rapport du Groupe à haut niveau, la construction de ce nouveau réseau d'infrastructures concerne d'abord les nouveaux entrants, ce qui déplace le cadre de la métagéographie de l'UE vers l'est. Nous sommes face à un bouleversement géopolitique majeur, mais les idées que souhaitent appliquer les fonctionnaires européens sont sensiblement les mêmes que 10 ans auparavant.

Seulement, si les idées portées persistent, la conscience des écarts économiques et les retards concernant le RTE-T sont aussi des facteurs de changement. Dans ce cadre, les outils de cohésion semblent prendre une importance particulière.

Karel Van Miert semble être l'une des pièces essentielles du RTE-T. En effet, nous retrouvons son nom à propos des rapports sur la grande vitesse en 1984 (voir Chapitre 1) et jusqu'en 1992, il tient le rôle de commissaire aux transports. C'est donc le 2e rapport pour un Groupe de haut niveau pour lequel il est mandaté. Nous pouvons donc décemment penser qu'une partie de ses idées et propositions ont influencé la façon de produire les politiques des transports européens en particulier le RTE-T. Dans le rapport de 2005 (Jaakko Pöyry Infra, VTT-Technical Research Centre of Finland et ANSERI-Consultants Ltd, 2005) sur les corridors pan européen commandité par la Commission, il est fait référence au lien entre le groupe TINA et le rapport de Karel Van Miert. Le rapport du groupe Van Miert s'appuie sur les conclusions du TINA pour rendre ses conclusions (Jaakko Pöyry Infra, VTT-Technical Research Centre of Finland et ANSERI- Consultants Ltd, 2005 p.194). Un lien existe donc entre le rapport de la grande vitesse, le TINA, les corridors paneuropéens de transport et le rapport du Groupe Van Miert. Les trois premiers ont en commun de proposer comme élément structurant des corridors de transport. Si le rapport du Groupe Van Miert ne propose pas de corridors, plusieurs éléments peuvent nous laisser penser que c'est une des formes de révision des RTE-T qu'entrevoit à terme le groupe.

En ce qui concerne la transformation vers des corridors, plusieurs éléments semblent indiquer une mue processuelle plutôt qu'une rupture. En effet, Karel Van Miert, avance plusieurs éléments qui montrent l'évolution progressive des axes vers les corridors. Page 9 par exemple, une note de bas de page clarifie l'usage du terme « axes ». Dans le contexte de ce rapport le terme « axes » est décrit comme suit « Le *wording axes* est utilisé dans le but d'éviter la confusion avec les corridors paneuropéens identifiés par les conférences de Crête et d'Helsinki sous l'auspice de la CEMT » (Groupe de haut niveau, 2003 p.9). Ce qui veut dire que dans l'esprit du rapport le terme d'axe est un synonyme de la notion de corridor. Le rapport ne veut pas se différencier de l'approche par corridors, mais distinguer deux typologies d'un objet semblable issu de deux institutions différentes. Au-delà du simple aspect de distinction entre le mot corridor et le mot axe, le mot axe prend une place dans le rapport qu'il convient d'analyser. En effet, en plus d'une méthodologie plus stricte, le groupe de haut niveau souhaite :

> *« avoir à l'esprit le concept de grands axes transeuropéens - comme celui de corridor paneuropéen développé par les conférences paneuropéennes sur les infrastructures de transport entre les pays d'Europe centrale et de l'Est - afin de garder à l'esprit la nécessité d'inscrire les projets prioritaires dans un schéma et*

une hiérarchie d'ensemble cohérent avec le réseau transeuropéen ». Groupe de haut niveau, 2003 p.24

Il semble donc que dès 2003 la Commission, par la voix de son groupe de haut niveau, souhaite faire avancer un schéma général qui dépasse la doctrine des projets prioritaires. Plus loin, à propos des corridors paneuropéens, les auteurs ajoutent :

« Cette approche de planification s'est avérée prometteuse pour coordonner les investissements, car les corridors paneuropéens sont désormais largement utilisés par les administrations nationales des pays adhérents et par la Commission elle-même, non seulement pour programmer l'aide financière, mais aussi pour maintenir la coordination au niveau politique ». Groupe de haut niveau, 2003 p.24.

Ici, le rapport vise non seulement les rapports de la CEMT, mais aussi le travail du TINA (voir Chapitre 3) et l'utilisation de l'ISPA et du PHARE sur la base des corridors identifiés par le bureau TINA et la CEMT. Dans un cadre d'une stratégie de transformation de la politique de l'UE, et donc de transformation de l'agenda de la politique européenne des transports, le fait de proposer des pratiques existantes et de l'ériger en modèle en formant une image de la politique RTE-T autour des corridors est une manière de se poser en autorités sur la question. Le but de la Commission est de dire que le modèle est déjà existant et qu'il devrait être étendu.

Comme pour le TINA, l'identification des corridors permet la création d'un réseau central (Groupe de haut niveau, 2003 p.49). Par ailleurs, le rapport fait remarquer que le terme est de plus en plus utilisé dans le cadre national et par les gestionnaires d'infrastructures (Groupe de haut niveau, 2003 p.49). Cette remarque correspond à ce que remarquait déjà Éloise Libourel dans sa thèse (2015). Nous avons un élément de plus qui montre finalement l'évolution lente des RTE- T vers des corridors.

Soulignant plusieurs fois le manque de temps qui lui a été laissé pour réaliser son étude, le groupe de haut niveau avance que l'approche par identification des principaux axes de transports est une des clés pour les futures révisions. Ce discours sous-entend à notre avis que le Groupe de haut niveau sait que sa proposition n'aboutira pas pour la prochaine révision.

2. Une transformation du cadre législatif

a. La Décision 884/2004 continuité des projets prioritaires et prise en compte partielle des recommandations du groupe Van Miert

En 2004, le choix de doctrine n'est pas celui des corridors. Les projets prioritaires dominent les communications européennes (Carte 27). La décision numéro 884/2004 qui modifie le règlement de 1996, marque dès le paragraphe 1, à l'exposé des motifs, l'engagement de l'UE en ce qui concerne la priorité donnée aux projets d'intérêt commun[103]. Le règlement, dans l'exposé de ses motifs, prend en compte la nouvelle donne géopolitique liée à l'élargissement[104] et au contexte environnemental du développement durable[105] que l'UE accepte comme une philosophie appliquée aux infrastructures de transport.

Par rapport aux conclusions du Groupe Van Miert, la structure en trois niveaux des projets prioritaires est simplifiée en une liste de projets prioritaires. Le terme d'axe est conservé et à quelques exceptions près les listes 0 et 1 constituent les projets prioritaires. La différence majeure, c'est le projet 29. Refusé dans un premier temps par le Groupe Van Miert (Groupe de haut niveau, 2003), il est finalement présent dans la liste des projets prioritaires (Carte 27). Ce qui laisse supposer que la Grèce a eu gain de cause et un rapport de force favorable aux États. Par ailleurs, les projets de la liste 2 et 3 ne rentrent pas dans les priorités européennes. Les propositions méthodologiques du Groupe de haut niveau sont règlementairement laissées de côté.

En ce qui concerne les modes, les évolutions sont plus claires. En effet, si l'orientation vers le ferroviaire n'était alors pas une doctrine dans les années 1990, elle l'est plus clairement dans la décision 884/2004. En effet, les institutions européennes suivent les orientations du livre blanc (2001) et du conseil de Göteborg (2001). La priorité est donnée dans le texte au fret ferroviaire avec un objectif clair

---

[103] *La décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil1 a établi les orientations communautaires dans le domaine du réseau transeuropéen de transport, en identifiant les projets d'intérêt commun destinés à contribuer au développement de ce réseau et en énumérant dans son annexe III les projets spécifiques auxquels le Conseil européen, lors de ses réunions d'Essen en 1994 et de Dublin en 1996, a attribué une importance particulière.*

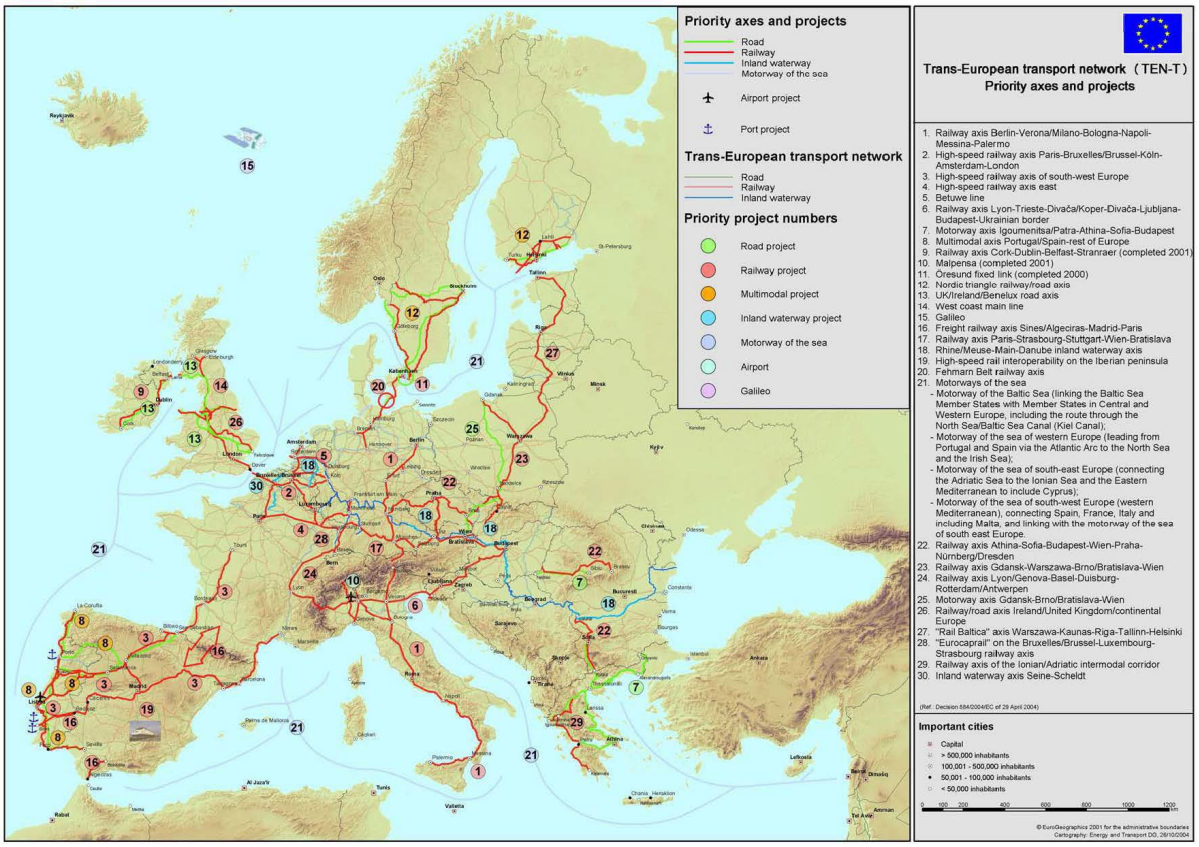
Parlement européen & Conseil de l'Union européenne. (2004). *Décision n° 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport*. Journal officiel de l'Union européenne, L 167, 1-38.

[104] *« Le Conseil européen de Bruxelles en décembre 2003 a souligné que les projets prioritaires définis par les orientations sont des éléments essentiels pour renforcer la cohésion du marché intérieur, notamment dans la perspective de l'élargissement imminent de l'Union et eu égard à la nécessité d'éliminer les goulets d'étranglement et/ou d'ajouter les chaînons manquants dans la circulation des marchandises (transit) lors du franchissement des barrières naturelles ou autres ou des frontières ». Ibid.*

[105] *« Il convient de mettre en œuvre l'objectif primordial consistant à découpler les effets négatifs de la croissance des transports de la croissance du produit intérieur brut, comme l'a proposé la Commission dans sa communication sur la stratégie de l'Union européenne en faveur du développement durable ». Ibid*

de report modal[106]. Cette focalisation sur le fret ferroviaire et en particulier sur le trafic international pour faire concurrence, dans ce cadre spécifique, à la route, est un choix qui s'inscrit dans la stratégie de développement durable de l'UE et est approfondi depuis la signature des accords de Kyoto (1997).

Carte 27. Les projets prioritaires après 2004 : une liste par axes[107]



Rétrospectivement ces évolutions ne paraissent pas comme des changements majeurs du RTE- T. Dans les différents entretiens, seul le changement de 2013 et de 2024 (Entretien Parlement 1, 2023 ; Entretien Commission 1, 2023) apparaissent comme tels. Les transformations de 2004 et de 2010 des règlements sont effectivement des correctifs et pas des révisions profondes des actes législatifs qui les précèdent. Le moment de la prise de fonction des enquêtés au sein des institutions européennes qui les séparent des évolutions législatives ont pu faire percevoir comme moins importantes les transformations qu'implique le corrigendum 884/2004. Nous supposons aussi les corrections induites

[106] « *Il convient de considérer les lignes de ce réseau transeuropéen de fret ferroviaire comme faisant partie du réseau ferroviaire défini dans les orientations fixées par la décision no 1692/96/CE, afin qu'elles puissent bénéficier d'investissements et attirer une partie du trafic routier* ». *Ibid.*

[107] Commission européenne, Direction générale de l'énergie et des transports. (2005). *Trans-European transport network: TEN-T priority axes and projects*. Office for Official Publications of the European Communities. https://web.archive.org/web/20101011185310/http://ec.europa.eu/ten/transport/maps/doc/axes/pp00.pdf

par les transformations du contexte géopolitique, qui ne sont pas des révisions complètes, expliquent la différence de traitement entre les évolutions de 2004 et de 2013 par les enquêtés. Enfin, la façon de poser nos questions a pu influencer ces jugements. Nous essayons de prendre la mesure du changement par rapport aux évolutions législatives précédentes pour les RTE-T, par rapport à la révision de 2024. Le fait de concentrer notre question sur le RTE-T sans au préalable installer le contexte global avec l'enquêté peut jouer sur les différences de jugement portées sur les différentes révisions. Malgré la relégation de cette transformation par les enquêtés à une évolution mineure du règlement sur les orientations politiques du RTE-T, nous voyons cette correction comme l'affirmation d'une doctrine orientée vers les projets prioritaires, le report modal de la route vers les autres modes de transport et le développement durable et enfin, l'adaptation au contexte géopolitique lié à l'élargissement.

Dans ce contexte, le changement d'horizon temporel pour la réalisation des RTE-T passe de 2010 à 2020[108]. Cette évolution temporelle correspond à la fois à la révision des objectifs et à l'élargissement, mais aussi une adaptation contextuelle liée à la lenteur de la réalisation du réseau transeuropéen (Groupe de haut niveau, 2003). L'expression de ce changement d'horizon temporel est exprimée de façon plus précise dans le rapport Van Miert. Cinq projets sont prévus pour être finis avant 2010 et 22 nouveaux projets sont prévus pour 2020 (Groupe de haut niveau, 2003).

Le renforcement des projets prioritaires passe entre autres par la création du poste de coordonnateur européen à l'article 17 bis de la décision 884/2004, qui sera désigné par la Commission en 2005-2006. Comme nous l'avons dit dans le chapitre précédent, ce poste préfigure le rôle de plus en plus important que prendront les coordinateurs de corridors. Limités à six projets (Bairras et Ardaiz, 2025), nous pouvons comprendre pourquoi le nombre de projets prioritaires dont les coordinateurs ont la charge est réduit et ne couvre pas les trente projets prioritaires. En effet, le la décision de 2004, rajoute des critères pour la mise en place des projets prioritaires (Tableau 5)

[108] *« La décision n° 1692/96/CE est modifiée comme suit : 1) À l'article 2, paragraphe 1, la date "2010" est remplacée par "2020"». Ibid.*

Tableau 5. Les projets prioritaires, création de critères ou empilement des intérêts ?

Réminiscence des éléments vus précédemment	**Texte de l'article 19**
Reprise des éléments de l'ERT Le terme d'axe majeur devient central pour identifier un projet prioritaire Reprise du thème des traversées des chaînes de montagnes	Visent à résorber un goulet d'étranglement ou à compléter un chaînon manquant sur un axe majeur du réseau transeuropéen, en particulier les projets transfrontaliers, les projets franchissant des obstacles naturels ou les projets comportant un tronçon transfrontalier.
Aspect de gigantisme, un critère hérité du groupe Christophersen.	Sont d'une dimension telle qu'une planification à long terme et au niveau européen apporte une valeur ajoutée importante.
Dimension sociale (création d'emplois)	Présentent, globalement [un] potentiels avantages nets socioéconomiques et d'autres avantages du même type.
Complétion effective du marché unique Création de normes communes européennes	Améliorent de manière significative la mobilité des biens et des personnes entre États membres, et contribuent donc également à l'interopérabilité des réseaux nationaux.
Solidarité européenne territoriale (cohésion) Intégration européenne des pays d'Europe centrale Solidarité avec les périphéries de l'UE	Contribuent à la cohésion territoriale de l'Union européenne en intégrant les réseaux des nouveaux États membres et en améliorant les connexions avec les régions périphériques et insulaires.
Respect des accords du protocole du Kyoto Respect des principes de protection de l'environnement Transfert modal	Contribuent au développement durable des transports en améliorant la sécurité et en réduisant les dommages causés à l'environnement par les transports, notamment en promouvant un transfert modal vers le chemin de fer, le transport intermodal, la navigation intérieure et le transport maritime.

Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2025, d'après Groupe de haut niveau, 2003

b. La fin du programme PACT et la succession par le Programme Marco Polo : Un programme secondaire en lien avec les RTE-T

En 2003, les changements de législation ne concernent pas que le RTE-T : PACT termine sa deuxième programmation budgétaire en 2003 et est remplacé par le programme Marco Polo. Une politique qui concerne le transport combiné, mais dans un spectre plus vaste. PACT visait des actions expérimentales orientées principalement vers le déplacement du trafic routier vers le rail et le fluvial. Le programme Marco Polo lui est tourné vers le cabotage et l'interopérabilité des ports vers le rail et des ports vers le fluvial. Le traitement concerne avant tout des chaînes logistiques. La justification concerne la réduction des GES, mais également autour de la réduction de la congestion routière[109]. Nous retrouvons ainsi deux éléments que nous avons déjà pu rencontrer précédemment. La baisse des GES est un objectif central pour l'UE depuis les accords de Kyoto en 1997, et dans les transports depuis le livre blanc de 2001 et la baisse de la congestion routière qui est un objectif depuis les années 1990. Là encore, la rupture est organisationnelle et les moyens financiers plus importants, mais les objectifs de fonds sont les mêmes.

Le nom du célèbre explorateur évoque la possibilité multimodale par la mer et la route et l'ouverture de nouvelles routes commerciales. Le programme n'a rien à voir avec l'Asie, il y a donc une dimension symbolique plus qu'une dimension effective du nom. Le programme Marco Polo remplace donc à la fois l'ancien programme PACT et les autoroutes de la mer.

L'évaluation du programme pour la Commission européenne par le cabinet de consultant Cordys, insiste à plusieurs reprises, notamment dans sa conclusion, sur le fait que le RTE-T et Marco Polo sont complémentaires, en particulier en ce qui concerne les autoroutes de la mer. Cette complémentarité est précisée dans les rapports des coordinateurs sur les Autoroutes de la Mer (*MoS*). Dès 2003, la question des chaînes logistiques semble être une priorité dans le cadre du RTE-T :

> « *Le succès des autoroutes de la mer dépend essentiellement de l'amélioration des chaînes logistiques, la simplification et l'automatisation des procédures administratives et douanières et l'introduction d'un système commun de gestion du trafic* »[110]. Groupe de haut niveau, 2003 p.6

[109] https://web.archive.org/web/20150806084118/http://ec.europa.eu:80/inea/en/marco-polo

[110] *The success of the motorways of the sea depends notably on improving logistics chains, the simplification and automation of administrative and customs procedures and the introduction of common traffic management systems*

En 2011, nous pouvons voir que le programme Marco Polo et le RTE-T commencent à avoir des préoccupations communes et des problématiques politiques qui se chevauchent[111], avec un mécanisme particulier d'Éco Bonus testé en Italie (Danesi et al, 2008) qui permet aux routiers d'opter pour l'option du cabotage avec une aide correspondant à 30 % du coût du ticket. Cette option répond, entre autres, à des préoccupations de congestion à l'échelle nationale (Danesi et al, 2008). Le discours qui entoure les *MoS* et Marco Polo contient une part de logique vertueuse écologiquement, puisque son objectif est le report modal pour aider à la baisse des GES. Mais les arguments contiennent également d'autres justifications en fonction des acteurs des préoccupations nationales. En ce qui concerne l'État italien et pour le coordinateur européen, ce type d'aides répond à une aide dans le cadre d'une concurrence libre et non faussée au sein du marché unique et l'émergence d'un marché maritime européen unique.

> *« Son principal avantage* [celui de l'écobonus] *serait lié à l'émergence d'entreprises de logistique multimodale s'appuyant sur un réseau de petits chargeurs et de prestataires de services logistiques. Cela ouvrirait la voie à l'émergence d'un marché maritime européen unique »*[112]. Valente de Oliveira, 2011 p.35.

Ici, nous voyons une expression discursive de la théorie néofonctionaliste de l'engrenage *(spillover)* appliqué à l'Europe des transports dans le cadre du *MoS*. Le raisonnement qui consiste à expliquer que l'émergence d'un marché européen serait liée à la distribution d'aides et à l'organisation de chaînes logistiques par l'UE, et que cela entrainerait l'émergence d'acteurs intermédiaires pour organiser le marché à l'échelle européenne, ressemble fortement à la description de l'effet d'engrenage. D'autant plus que le *spillover* est perçu par certains chercheurs comme venant plutôt des acteurs privés que de l'action des États membres (Sabine Sauruger, 2009, p.77 citant l'ouvrage de Simon Hix, 1999 p.15). Nous associons cette affirmation, qui se base sur la mise en réseau des acteurs économiques en partant de la demande de prestation logistique des petits chargeurs, à une culture politique *d'engrenage cultivé* y compris dans le discours (Stephenson, 2010). Dans le sillage de la littérature sur *l'engrenage cultivé* et le *social spillover* (Niemann, 2006), nous pensons que la période qui précède la révision de 2013 est une période qui se divise en deux sous-sections, un moment de transformation

[111] « *La Commission pourrait également intégrer ce produit d'ingénierie financière dans un système de financement tel que Marco Polo ou des opérations de "démarrage" dans les MoS/TEN-T, auquel cas les candidats, par exemple un port, demanderaient par exemple un soutien financier pour appliquer une compensation de type "Eco-bonus"* [...]. Valente de Oliveira, L. (2011). *TEN-T Trans-European Transport Networks: Annual Activity Report 2010-2011 for PP21 – Motorways of the Sea. A sustainable maritime vision for Europe. Building on Europe's maritime legacy and looking beyond global trade.* European Commission.

[112] Traduit de l'anglais par l'auteur: *Its main advantage would relate to the emergence of multimodal logistics companies building on a network of small shippers and logistics services providers. This would pave the way to the emergence of a single maritime European market.*

organisationnelle après la révision de 2004 et une transformation institutionnelle à partir de 2008.

Les autres transformations législatives autour du RTE-T : un cadre d'action de plus en plus large

Si comme le fait remarquer Paul Stephenson (2010) les publications sous la direction de Loyola de Palacio sont dirigées vers le ciel unique, un ensemble d'autres approfondissements sont à l'œuvre si nous en croyons l'analyse des publications référencées sur le site de DG TREN[113] entre 2002 et 2008. Nous parlons ici des publications officielles de l'UE (34) qui sont majoritairement des brochures qui concernent la sureté (6), les systèmes de navigation (4), l'intermodalité (4) et les projets prioritaires des transports. Sans analyse en profondeur de ce corpus, ces informations sont précieuses pour remettre en perspective les RTE-T dans un contexte plus large. Dans ce cadre, nous pouvons voir que le RTE-T prend une place importante puisque les systèmes de navigation et les projets prioritaires qui relèvent des RTE-T forment près d'un tiers des publications. Ces transformations et le lien de plus en plus prégnant entre les différents éléments des politiques de transport, ainsi que les liens avec l'ERDF et la politique de cohésion, permettent de transformer l'image de la politique des RTE-T (Stephenson, 2012).

3. La transformation organisationnelle des RTE-T : vers une coordination transcontinentale ?

La transformation des RTE-T va organiser une refonte institutionnelle avec une extériorisation de la gestion de la coordination des projets et des fonds européens. La Commission européenne va créer en 2006 une agence exécutive la TEN-EA, principalement pour la gestion des aides européennes et le poste de coordinateur européen. Le coordinateur est directement rattaché à la Commission et va permettre la coordination de grands projets. En 2007, la Commission va proposer des évènements pour réunir les partis intéressés autour de conférences et d'ateliers, les *TEN-T Days*. Ces journées vont permettre de réunir les acteurs alors que leur nombre grandit et que le nombre d'institutions en charge de la gestion des RTE-T est extériorisé (voir chapitre 6). Parallèlement, la Commission va mettre en place et financer des études pour légitimer sa politique (Chapitre 8 et 9). Cette légitimation nous intéresse ici parce qu'elle structure l'espace, pas seulement à partir des projets prioritaires, mais avec des corridors dès 2004.

[113] European Commission, Directorate-General for Energy and Transport. (2006). *Transport policy*. https://web.archive.org/web/20061117044104/http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/publication/transport_policy_en.htm

a. Les corridors dans les études TEN-STAC

L'étude TEN-STAC est une prévision des flux de marchandise et de voyageurs, elle est réalisée par un consortium de plusieurs cabinets d'étude[114]. Le but de ces études est d'évaluer l'impact des grands projets prioritaires sur le trafic en Europe. L'impact est mesuré à partir de différents scénarios d'investissement à l'horizon 2020. La façon dont est conçu le rapport est alignée sur la vision de la Commission, qui est l'institution cliente du consortium (NEA et al, 2004 p.15). Le but va être, non seulement, de définir des projets prioritaires européens, mais également de les définir comme des éléments de corridors européens. Ainsi, les études TEN-STAC vont permettre de passer d'une liste de projet prioritaire à des axes en 2004, mais nous pouvons comprendre que les corridors sont déjà en marche et que ces études participent à légitimer l'approche de la Commission par corridors.

b. Les coordinateurs européens et la continuité du terme corridors

Du fait des retards pris sur les projets, la coordination à l'échelle de plusieurs États pour les axes est l'une des préoccupations du Groupe de haut niveau de Karel Van Miert et par extension de la Commission. Comme nous le faisions remarquer au début de ce chapitre seul, cinq projets sont arrivés à leur terme depuis 1994. Le Groupe de haut niveau soulignait :

> *« Le Groupe estime qu'il est nécessaire de renforcer et d'institutionnaliser la coordination - non seulement financière, mais aussi opérationnelle - entre les États concernés par les projets d'un même axe. À cette fin, une équipe de coordination sous l'égide de la Communauté, dirigée par une personnalité reconnue et acceptée par tous les États concernés, devrait être mise en place pour stimuler la réalisation des projets sur les grands axes et pour démarcher les investisseurs privés et institutionnels. À terme, ces équipes pourraient évoluer vers des structures communes de gestion assurant la coordination des différentes interventions communautaires ».* (Groupe de haut niveau, 2003 p.9)

L'idée du coordinateur européen est finalement reprise telle quelle par la Commission européenne, qui place les coordinateurs à la tête d'axes prioritaires. Entre 2006 et 2011 (Tableau 6), les coordinateurs passent de cinq à neuf. Quatre projets s'ajoutent par rapport aux cinq initiaux choisis. Comme expliqué dans le chapitre précédent, ces coordinateurs vont permettre d'approfondir et de mettre en pratique les propositions du Groupe Van Miert.

[114] Les auteurs du rapport mandatés par la Commission européenne sont COWI, IWW, NESTEAR, PWC, TINA, IVT, HERRY, MKmetric

Tableau 6. Les coordinateurs des projets prioritaires 2006 et 2011

Projet prioritaire	**Intitulé du projet**	**Coordinateur (2011)**
PP1	Berlin–Verona/Milan–Bologne–Naples–Messine–Palerme	Pat Cox
PP3	Ligne à grande vitesse sud-ouest Europe	Carlo Secchi
PP6	Lyon–Trieste–Divaca/KoperLjubljana–Budapest–Frontière ukrainienne	Laurens Jan Brinkhorst
PP17	Paris–Strasbourg–Stuttgart–Vienne–Bratislava	Péter Balázs
PP18	Rhin/Meuse–Main–Danube	Karla Peijs
PP19	Interopérabilité LGV dans la péninsule Ibérique	Carlo Secchi
PP21	Autoroutes de la mer (MoS)	Luis Valente de Oliveira
PP22	Athènes–Sofia–Budapest–Vienne–Prague–Nürnberg/Dresde	Gilles Savary
PP27	Rail Baltica	Pavel Telička
Projet horizontal	ERTMS (système européen de gestion du trafic ferroviaire)	Karel Vinck
Projet prioritaire	**Intitulé du projet**	**Coordinateur 2006**
PP1	Axe ferroviaire Berlin–Verona/Milan–Bologne–Naples–Messine–Palerme	Karel Van Miert
PP3	Axe ferroviaire du sud-ouest de l'Europe	Étienne Davignon
PP6	Axe ferroviaire Lyon–Trieste–Divaca/Koper–Ljubljana–Budapest–Frontière ukrainienne	Loyola de Palacio
PP17	Axe ferroviaire Paris–Strasbourg–Stuttgart–Vienne–Bratislava	Péter Balázs
PP27	Axe ferroviaire Rail Baltica (Varsovie–Kaunas– Riga–Tallinn–Helsinki)	Pavel Telička
Projet horizontal	Déploiement de l'ERTMS	Karel Vinck

Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2025 d'après Commission européenne, 2006-2011

c. L'agence exécutive TEN-EA : une stratégie de délégation

En 2006, la Commission crée la TEN-EA pour *Transeuropean Network Executive Agency*. Basée à Bruxelles, elle est au départ composé de 99 membres qui offrent un support technique à la Commission pour gérer les fonds RTE-T et s'occuper des appels à projets[115]. La TEN-EA est dirigée par un comité de pilotage nommé par la Commission et elle travaille de façon étroite avec les coordinateurs (qui, eux, ont une fonction politique) et la Commission (2007/60/EC).

[115] European Commission. (2007). *Trans-European transport network executive agency*. https://web.archive.org/web/20070914071350/http://ec.europa.eu/ten/transport/agency/index_en.htm

Le rôle de la TEN-EA est l'implémentation des projets et la gestion du portefeuille des aides dévolues au RTE-T entre 2007 et 2013[116]. Cette agence permet de suivre les projets via les fonds distribués et donc de renforcer le contrôle de la Commission sur l'avancement du RTE-T (2007/60/EC). Elle offre aux candidats aux fonds européens un véritable suivi pour la mise en place des projets (2007/60/EC) ce qui permet à la Commission d'asseoir l'un de ses organes comme une référence administrative pour les acteurs du monde économique et les gestionnaires d'infrastructures de transport. Bien que dans un rôle technique et administratif, la TEN-EA doit réaliser un ensemble de tâches qui visent autant à simplifier les procédures administratives qu'à améliorer les connaissances de la Commission européenne à propos des projets financés (C (2009) 1394). La stratégie de *spillover* passe par l'amélioration des connaissances de la Commission et l'accélération des procédures par projet.
La TEN-EA va produire une documentation qui nous permet d'en savoir plus sur l'avancée des projets et leurs financements.

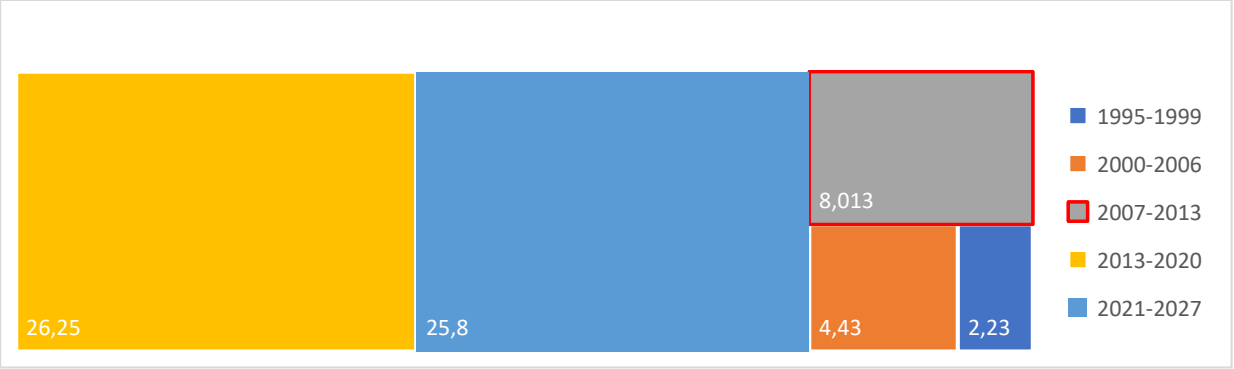
d. Les dernières brochures du TEN-EA, un bilan au-delà des grands projets prioritaires

Les transformations liées aux ressources budgétaires avec l'arrivée du CEF amènent à une transformation institutionnelle interne. La fin de l'agence exécutive TEN-EA en 2013, va voir l'émergence d'une nouvelle agence exécutive : l'Innovation Network Executive agency.
Dans ses dernières années, la TEN-EA produit trois brochures similaires entre 2011 et 2013, présentant le RTE-T comme une *success-story*. Cette appellation n'est pas propre au RTE-T, mais plutôt au monde économique quand il s'agit de faire le bilan après plusieurs années de fonctionnement. La *success-story* du RTE-T est racontée à travers 30 projets (10 par brochures), sur les plus de 700 qu'ont financé les 7,9 milliards d'aides procurés par la TEN-EA[117]. Ces 3 brochures permettent de voir l'étendue de ce qui est financé dans le cadre du RTE-T. Les financements alloués ne recouvrent pas tous des projets prioritaires. Un accent est mis sur la durabilité et les avantages socioéconomiques de ces projets.
En ce qui concerne les corridors, le terme devient associé aux projets prioritaires dans les communications tardives de l'agence, ce qui montre que l'utilisation du terme n'est pas limitée aux rapports des coordinateurs, mais est pris en compte par l'ensemble des organes de la Commission.

[116] *Ibid*
[117] La source pour trouver les trois brochures est la suivante : Commission européenne. (2013, 31 octobre). *TEN-T project implementation successes*. Agence exécutive du réseau transeuropéen de transport. https://web.archive.org/web/20131031074938/http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_implementation_successes/project_implementation_successes.htm

Figure 11. Montant des fonds dédiés aux projets RTE-T par exercice financier, exprimés en milliards d'euros

À propos de cette figure : *Les données compilées ici ne correspondent pas tout à fait au montant donné dans le corps de la démonstration qui sont des montants officiels. Le recalcul des montants par l'agrégat de projets amène à un écart d'une centaine de milliers d'euros. La période en rouge est la période traitée dans cette sous-partie.*



Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2023 d'après Commission européenne 2000-2021

II- À l'aube de la révision du RTE-T : la relecture du *patchwork* au *network*

1. Du Patchowork au network (2008-2011)

En avril 2008, un document de travail de la Commission européenne produit en vue d'un conseil des Ministres informel le 6 mai de la même année, indique une transformation des RTE-T et les modalités de la transition entre une logique de projets prioritaires et une logique de corridor. Dans sa conclusion, le texte pose la question suivante à l'adresse des ministres des Transports :

« Dans quelle mesure l'approche intégrée des corridors peut-elle être étendue à tous les projets prioritaires ? En particulier, faut-il mettre en place des structures de corridor ? Comment ces structures doivent-elles être gérées ? Quel est le rôle de l'UE ?»[118]. Commission européenne, 2008 p.13.

En 2008, la structure en corridor émerge dans un contexte de vives critiques des grands projets prioritaires. La ligne de la Betuwe, ou le tunnel du Somport ont par exemple été critiqués pour leur

[118] Traduit de l'anglais par l'auteur: *How far can the integrated corridor approach be extended to all Priority Projects? In particular, should corridor structures be set-up? How should these structures be managed? What is the role of the EU?*

impact environnemental (Van der Heijden, 2010). Des oppositions, y compris violentes, se sont mobilisées contre les deux projets (Van der Heijden, 2010 pp.31-34). À cette même période, deux projets prioritaires italiens sont également l'objet de débats : le pont de Messine et le tunnel du Lyon Turin dans le val de Suze (Sutton, 2011 ; Laszczkowski, 2023 ; Della Porta et Piazza, 2007).

La Commission ne mentionne pas l'opposition politique dans le document et propose plutôt une explication liée à la temporalité des projets pour expliquer la nécessité d'évolution du RTE-T :

> « *Il est devenu évident que les dates figurant dans la liste de projets incluse dans les orientations RTE-T […] étaient très certainement des vœux pieux plutôt que réalistes et objectivement fondés. Avec des périodes de construction de 10 ans ou plus, les grands projets ne devaient jamais être réalisés d'ici à 2012, 2015 ou 2015/17. Ces déclarations trop ambitieuses affaiblissent l'image d'une bonne mise en œuvre du réseau RTE-T* »[119]. *Ibid*

Ici nous avons un premier ajustement qui est celui de la variable temps qui, comme nous allons le voir dans le chapitre suivant, va devenir déterminant dans la communication à propos du RTE-T.

Comme nous l'avons vu plus tôt, « *Du patchwork au network* » est une formulation que nous avons identifiée dans trois brochures qui correspondent à la Commission Kinock (Chapitre 1). Dans un contexte académique, l'une des raisons de son utilisation plus tardive par Beyer (2015 ; 2020) dans les années 2010 est, à notre avis, fortement reliée à son utilisation plus extensive à partir de 2008 et de la révision du RTE-T. La mobilisation de l'expression en 2020 (Beyer, 2020), où l'expression a été largement diffusée et expliquée par la Commission dans le contexte de la révision de 2008 à 2013, permet d'expliquer l'utilisation de l'expression comme adaptée au passage de la logique des grandes infrastructures aux corridors. Nous allons expliquer dans les pages qui suivent comment cette expression prend une nouvelle dimension dans le cadre de la révision entre 2010 et 2013.

Nous verrons que le livre vert est une première étape vers la transformation politique des RTE-T. Ensuite, en 2010 et 2011, ce sont une révision mineure et le livre blanc qui vont tous deux transformer le RTE-T. Là où la révision des lignes directrices est une révision qui adapte la doctrine des grands projets à une Europe élargie, le Livre blanc, lui, propose une transformation plus profonde des RTE-T, avec la doctrine des corridors dans la continuité du livre vert. Enfin, nous discuterons de la diffusion des éléments de langage de la Commission européenne aux acteurs du RTE-T. Nous utiliserons ici en particulier des présentations PowerPoint qui permettront de donner corps aux pratiques de diffusion, hors des publications officielles de l'UE.

---

[119] Traduit de l'anglais par l'auteur: It *has become apparent that dates shown in the list of projects included in the updated TEN-T guidelines in 2004 13 were most certainly wishful rather than realistic and objectively based. With construction periods of 10 years or more, large projects were never to be realised by 2012, 2015 or 2015/17. Such overly ambitious declarations lead to a weakening of the image of good delivery of the TEN-T network. Ibid*

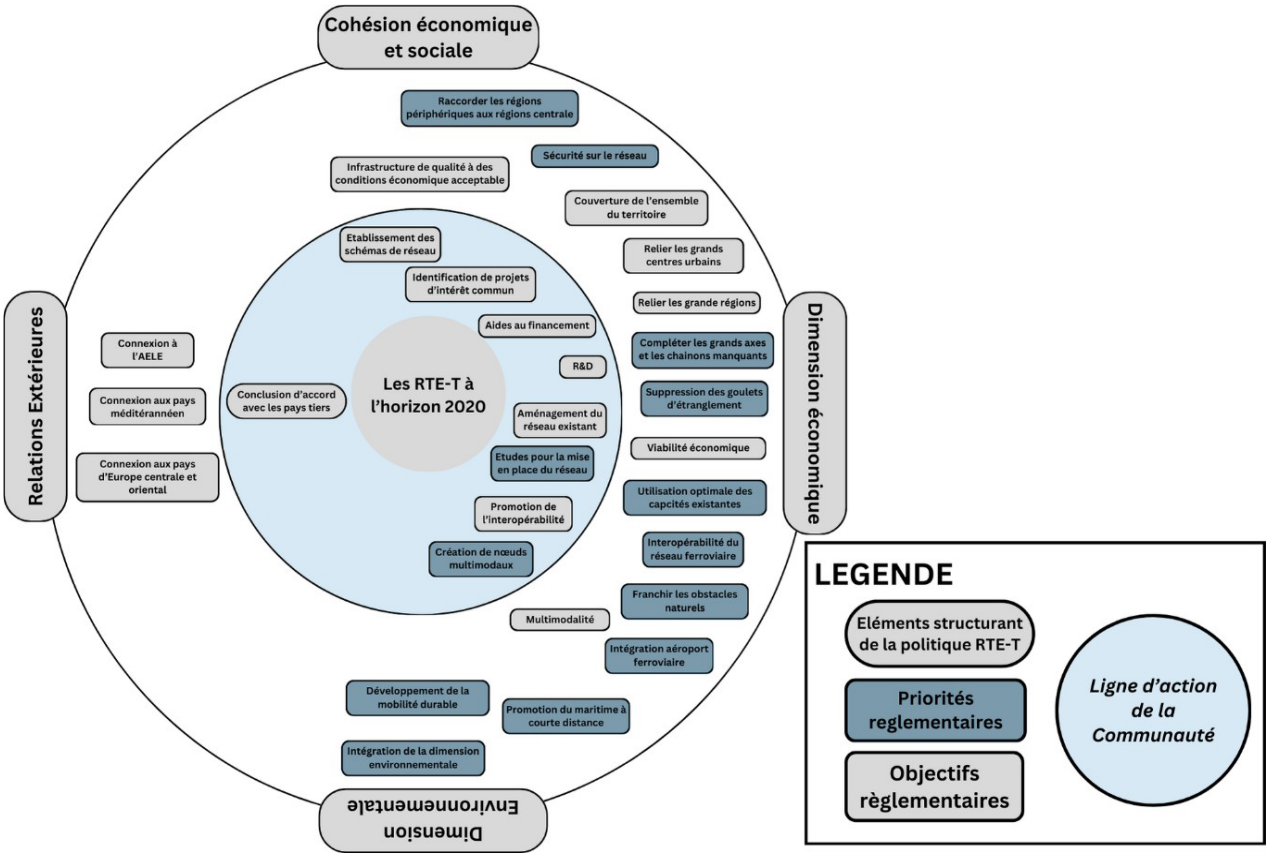
a. La révision de 2010 : marché unique et transition écologique

La révision de 2010 arrive dans un contexte où les institutions européennes savent déjà que le RTE-T va être transformé en profondeur. Les changements principaux peuvent être perçus dès le Livre vert de 2009 (COM (2009) 44) et dans un document de la Commission qui fait office de synthèse de ses propres idées et du résultat de consultation (COM (2009) 279). Ces communications discutent le RTE-T à la fois comme une politique qui doit compléter le marché unique et promouvoir le développement durable (COM (2009) 44 p.2 ; COM (2009) 279 pp.16-18).

Le livre vert, contrairement aux règlements et directives, n'est pas un moment de choix parmi des options ou des doctrines, mais des propositions d'idées par une ou plusieurs institutions ou acteurs. Dans le cas du Livre vert de 2009, une forme de consultation a été mise en place auprès des acteurs du RTE-T dans différents forums (Fouilleux, 2000). Le Livre vert lui-même est un forum qui fait la synthèse de ces échanges et propose une transformation des RTE-T (COM (2009) 44 p.3). La proposition de la COM (2009) 279 repose avant tout sur une transformation du RTE-T par le développement technologique en ce qui concerne la décarbonation (Guillemot, 2022). En ce qui concerne le Livre vert (COM (2009) 44), ce sont des propositions de structure pour le RTE-T qui dominent la communication. Les trois propositions sont une structure en corridor global et central, une structure en réseau global et projet prioritaire ou seulement concentré sur les projets prioritaires. C'est la première proposition qui sera finalement retenue.

Dans la perspective de ces transformations, le règlement 913/2010 structure pour la première fois le fret ferroviaire autour de corridors de fret. Ce sont des structures de gouvernance qui organisent le trafic de fret sur des axes internationaux avec des normes communes. Nous résumons avec la figure 14 l'ensemble des priorités règlementaires de la proposition 661/2010 qui succède au règlement de 2004. Ce règlement n'organise pas une rupture, mais une continuité. Elle se base sur une intégration modale complète et structurée par les 30 projets prioritaires adoptés précédemment. C'est parallèlement qu'est débattu le futur des RTE-T.

Figure 12. Les priorités règlementaires des RTE-T dans le règlement 661/2010



Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2024 d'après règlement 661/2010

b. Le métro de l'Europe, une représentation utopique des corridors

Des représentations comme celles du « métro européen » (Commission européenne, 2012a ; Commission européenne 2012b) font partie des représentations utopiques produites par la Commission européenne. Elles sont en fait utilisées dans relativement peu de documents. Deux brochures produites par la Commission européenne (Commission européenne, 2012a ; 2012b) sont des représentations issues de brochures réalisées dans un contexte de refondation des RTE-T et de tentatives de sorties de crise économique par une relance des investissements (Chapitre 7). Un autre des documents qui avait pour but explicite d'établir « la méthodologie de planification du futur réseau transeuropéen de transport (RTE-T) qui prendra la forme d'une structure à deux niveaux, comprenant un réseau global

et un réseau central »[120]. Cependant, cette représentation n'est finalement pas retenue et disparaît.
La représentation actuelle garde l'idée d'un métro européen, mais abandonne l'aspect graphe au profit d'un fond de carte. Il n'y a donc plus de suppression symbolique de l'espace, mais toujours l'évocation de la rapidité d'un métro.
Ces représentations visuelles des RTE-T sont placées dans un contexte qui n'est pas celui de la norme ou de la loi. Nous sommes apparemment sur une vue d'artiste plus que sur des cartes prescriptives. Après avoir longuement cherché les différentes versions des cartes des corridors, nous finissons par avoir un échange de mails avec une fonctionnaire de la Commission qui connait bien le sujet. Elle nous explique que ce sont souvent des demandes politiques contextuelles à un évènement ou un autre qui explique de légères modifications des cartes. Elle ajoute :

> *« Il n'y a qu'une carte officielle de communication sous le CEF 1, une sous le CEF 2 et maintenant officiellement dans le texte du règlement, une CTE sous le nouveau règlement RTE-T (une fois que le texte est publié dans le journal officiel). Une recherche Google rapide amène toutes les versions même notre carte de métro initiale »*[121] Extrait d'un échange de mails avec une fonctionnaire européenne.

Cette version semble donc correspondre à une vision proche de ce que souhaitait représenter au départ la Commission. Peut-être qu'une représentation sans les États et sans la carte de l'Europe a pu être jugée comme ne laissant pas apparaître le rôle des États membres. Dans ces brochures (Commission européenne, 2012 a ; Commission européenne 2012b), les corridors sont décrits aux côtés des autres priorités de la Commission à partir de ses propositions de règlement CEF (COM (2011) 665) et RTE-T (COM (2011) 650). Les priorités amènent à de nouvelles lignes d'argumentation. D'abord, le réseau est tourné vers deux objectifs plus explicitement formulés : la réduction des GES et la lutte contre le réchauffement climatique et la croissance économique. Ensuite, la structure du réseau est celle d'un « réseau en deux strates », le réseau central et le réseau global. Sur le réseau central se trouve un ensemble de priorités que sont les corridors, et parmi ces priorités la Commission explique avoir identifié des liens manquants, et des liens transfrontaliers, ainsi que des nœuds qui sont les villes et les

[120] Directorate General for Mobility and Transport. (2011). La méthodologie de planification du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) utilisée pour la proposition de la Commission du 19 octobre 2011. Dans ec.europa.eu. Consulté le 28 février 2023, à l'adresse https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/web_methodology.pdf

[121] Traduction par l'auteur: *There is only one official communication map under CEF1, one under CEF2 and now officially in the text of the regulation one ETC under the new TEN-T regulation (once the text is published in the official journal). Quick Google search brings all the versions, even our initial METRO map.*

ports (Commission européenne, 2012a). L'idée de résoudre les soucis d'interopérabilité et de supprimer les goulets d'étranglement reste des objectifs importants dans ces brochures (Commission européenne, 2012 a pp.10-13 ; Commission européenne, 2012b pp.19-21). Une brochure générale de 2012 (Commission européenne, 2012 a) résume l'ensemble des objectifs du RTE-T et du CEF. Une brochure parue en 2012 (Commission européenne, 2012b) est spécifique au CEF et enfin, une brochure datée de 2013 revient sur les corridors.

Tableau 7. Les représentations du RTE-T dans les brochures de la Commission (2012-2013)[122]

Titre	**Année**	**Thème de la couverture**	**Les photographies représentent…**	**Les cartes sont...**
Connecting Europe Delivering the Transeuropean Network	2012	Une demi-sphère faite par un réseau reprenant la sémiologie des graphes RTE-T. Une carte de l'Europe.	Ferroviaire (n=6) Fluvial (n=3) Rail et route (n=2)	Réseau central + Métro de l'Europe
Connecting Europe Facility Investing in Europe's Growth	2012	Énergie éolienne Transport maritime Réseau Carte de l'Europe	Train (n=1) Route (n=1) Énergie éolienne (n=1) Fibre optique (n=1)	Réseau central + Métro de l'Europe
The Core Network Corridors	2013	Chantier de construction Hommes au travail Réseau sur une sphère	Ferroviaire (n=10) Port (n=2) Fluvial (n=2) Rail et route (n=1)	Réseau central + Carte des corridors

En ce qui concerne le contenu des brochures, elles représentent en majorité des corridors en ce qui

[122] D'après: Commission Européenne (2012, Septembre). *Connecting Europe facility: Investing in Europe's growth.* https://web.archive.org/web/20190325065830/https://ec.europa.eu/digital-single-market/sites/digital-agenda/files/cef.pdf
Commission Européenne. (2012, November 7). *Connecting Europe: Delivering the trans-European transport network.* https://web.archive.org/web/20150830015233/https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/CE_WEBdeliveringTETNbrochure.pdf
Commission Européenne. (2013, December). *Network corridors: The core trans-European transport network.* https://web.archive.org/web/20160325180838/https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/b1_2013_brochure_lowres.pdf

concerne les couvertures et les cartes (Tableau 7). Les photos avantagent le mode ferroviaire et le fluvial (Tableau 7). Les trois brochures semblent plutôt tournées dans leur iconographie et les projets misent en avant vers le ferroviaire et de façon générale la décarbonation (voir Tableau 7 et Figure 15).

Figure 13. Le CEF, une vision intégrée des réseaux [123]



La représentation de ce que contiennent les corridors montre que la Commission tourne de plus en plus sa communication vers un mode et vers la décarbonation. La question du financement des infrastructures et de la structure de la politique européenne reste cependant centrale dans les trois brochures. Par ailleurs, la brochure *Connecting Europe Delivering the Transeuropean Network* (Commission européenne, 2012 a) s'ouvre par une chronologie qui met en vis-à-vis la logique des grands projets prioritaires à partir de 1996 avec une logique renouvelée qui doit dépasser la fragmentation des systèmes nationaux. Ainsi, par cette narration sur les RTE-T, la Commission européenne oppose des grands projets à une vision systémique. Nous voyons dans le travail sur la carte de métro une vision idéale de l'Europe des transports, l'Europe comme une ville, un idéal à atteindre, le métro de l'Europe (Carte 28), le *network* symbolisé par de grands corridors qui réunissent en leur sein les infrastructures à améliorer ou réaliser.

L'image semble donc changer entre 2009 et 2013. La fin de l'idée de projet prioritaire passe, nous l'avons vu, avec le Livre vert par la consultation et la mise en scène de cette consultation. Entre temps, il a fallu donner une légitimité à la structure en corridor et pour cette raison une nouvelle étude sur les corridors commandités par la Commission va être proposée. Après cet exercice de légitimation, il faut diffuser le message auprès des autres acteurs.

c. Légitimation et diffusion de la structure en corridor

La structure en corridor est justifiée par une approche décrite comme véritablement européenne dans les brochures de la Commission (Commission européenne, 2012a p.2; Commission européenne

[123] European Commission. (2013, Decembre). *Network corridors: The core trans-European transport network.* https://web.archive.org/web/20160325180838/https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/b1_2013_brochure_lowres.pdf

2012b p.18 ; Commission européenne, 2013 p.4). Cette affirmation fait référence à une étude de 2010 (Transport & Mobility Leuven et al, 2010) qui est une réponse directe aux demandes du Livre vert de 2009. La logique, tout comme dans deux brochures (Commission 2012a et 2012b ; Transport & Mobility Leuven et al, 2010 p.6) est d'affirmer le passage d'un assemblage de réseau et priorité nationale à un réseau européen. Le but affiché est de proposer une méthodologie pour un schéma directeur dans une logique *top-down* et c'est en particulier l'option d'un réseau central qui est étudié (Transport & Mobility Leuven et al, 2010 pp.6-7). Ainsi, la Commission crée son propre forum scientifique à travers ce rapport qui propose des options pour sélectionner les nœuds et liens du RTE-T. La méthodologie de cette étude se base sur les données ESPON pour la sélection des nœuds du réseau, elle transforme une méthodologie basée sur les flux et la demande (point sur les études TEN-STAC) en une méthodologie basée sur la composante géographique régionale. Cette transition est permise par l'ESPON qui est créé conséquemment à l'ESDP (1999), dont nous parlions dans le Chapitre 2. L'approche prônée par l'étude est finalement une sélection des nœuds du réseau via les données de l'ESPON à travers du MEGA. Les MEGA servent de point de départ à l'étude. Cependant, l'étude remarque que des villes du MEGA sont trop petites (moins de 1 million d'habitants) alors que certaines de ces plus petites villes génèrent des flux de transport importants (l'étude prend l'exemple de Venise et du tourisme). Toute la question de l'étude est alors : comment sélectionner des nœuds pour un réseau de transport hiérarchisé ? Quelle priorité donner ? Le choix de l'étude est de prendre pour base les 27 capitales européennes à travers la hiérarchisation de la métropole européenne, avec MEGA comme point de départ. Puis, la génération de flux hiérarchise les nœuds restants grâce à des modèles déjà utilisés pour mesurer les flux sur le réseau transeuropéen de transport : les zones retenues sont celles dont la génération de déplacements dépasse la moyenne européenne (Transport & Mobility Leuven et al, 2010 pp.26-27). Pour la sélection des liens, la procédure peut être simplifiée ainsi : si deux nœuds sont reliés par une route et que celle-ci ne répond pas aux critères de qualité en vigueur, la solution la plus simple consiste à décider de la moderniser afin qu'elle atteigne le niveau de qualité requis. Si les critères de qualité pour le transport de passagers ne sont pas respectés, on peut construire une voie ferrée à côté de la route existante plutôt que de seulement moderniser cette dernière (Transport & Mobility Leuven et al, 2010 pp.37-39). La méthodologie proposée n'est pas neutre. Elle véhicule une position par rapport au champ scientifique sur la ville et les réseaux qui sont l'aboutissement de discussions dans des forums scientifiques qui nous échappent. Cependant, la vision qui transparaît de la ville est une ville fonctionnelle, une ville perçue comme un centre économique et productif : les travaux de Florida, de Peter hall ou des concepts comme le *Europe of flows* (Castells, 1991) parus 1989, sont mobilisé pour fabriquer un espace des transports européens. Par ailleurs, l'ensemble des outils mobilisés par l'étude sont des outils développés par les institutions européennes. Ainsi, nous

pouvons voir comment la proposition par le forum scientifique amène à créer une légitimité pour la Commission européenne, en déléguant la production d'étude à des organismes tiers. Ce qui limite ici notre analyse est la connaissance précise des débats dans le forum scientifique, qui mène à la sélection des cabinets d'étude et à leur représentation des réseaux. Si nous n'avons pas les composantes du forum scientifique, nous avons en tout cas le produit des forums et arènes des politiques publiques. Nous allons nous intéresser ici à la façon dont les représentants de la Commission ont poussé les éléments de langage du RTE-T au sein de divers forums des politiques publiques.

À partir de maintenant, nous rentrons dans un moment où l'ensemble des sources commencent à devenir pléthoriques et les supports se multiplient. L'apparition d'Internet nous permet de mieux comprendre la diffusion des éléments de langage et leur contexte dans cette période. Comme nous l'avons annoncé en introduction, la démocratisation d'Internet amène à la multiplication des sources et des matériaux analysés. Cet état de fait va nous permettre d'éclairer un peu plus la diffusion des messages de la Commission auprès des acteurs. Cependant, le caractère même du *web* rend nos analysent non exhaustives.

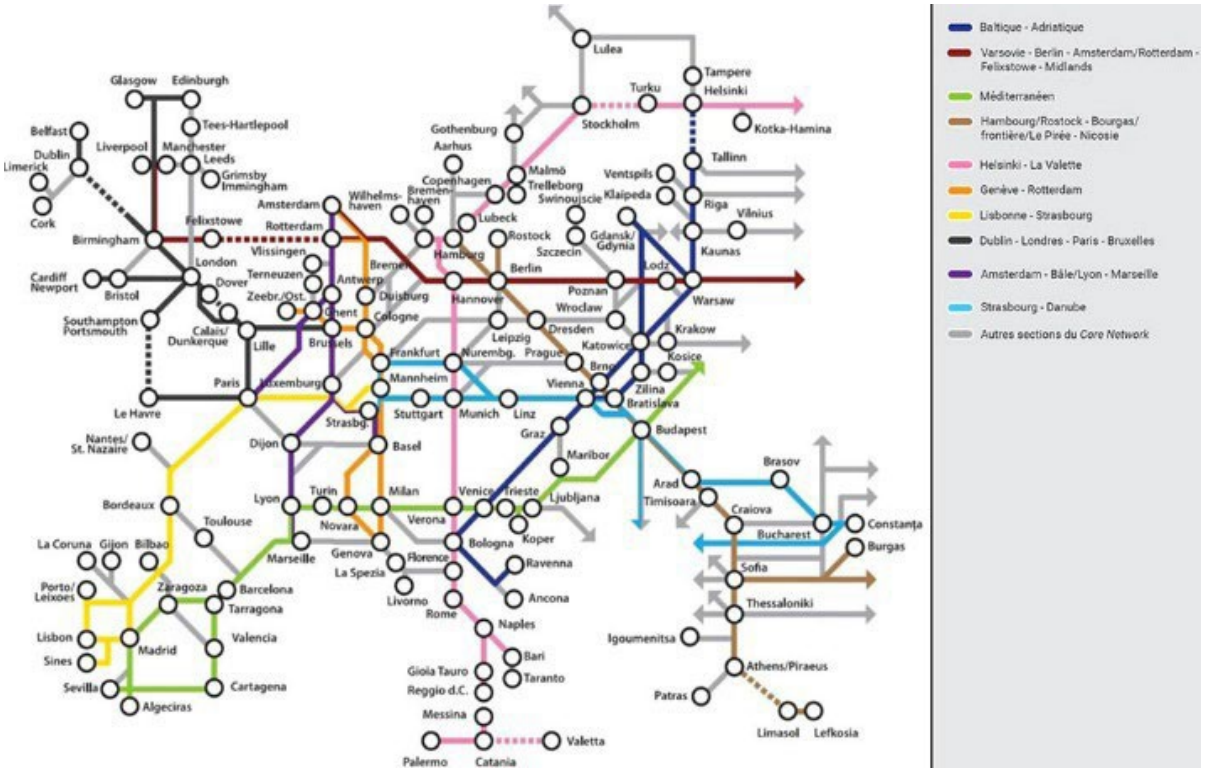
La représentation des corridors va être très utilisée par les membres de la DG Move lors de séminaires ou conférences. Ces séminaires et conférences peuvent être analysés du point de vue de la littérature sur le référentiel (Fouilleux et Jobert, 2017) comme des forums des politiques publiques, c'est-à-dire des lieux de propositions et d'idées. Ces forums ont la particularité d'être relativement fermés et de faire le lien entre les représentations régionales et sectorielles avec la Commission européenne. Les cartes, que ce soient le graff, le réseau étendu, les corridors du réseau central, sont utilisées de façon régulière par différents acteurs dans des contextes variés (Bairras, 2025 ; Libourel, 2015). Nous allons le voir avec la présentation dans plusieurs évènements auxquels les fonctionnaires de la Commission participent. L'imposition d'une représentation politique commune passe par la diffusion des représentations du corridor et du discours qu'il supporte. Au sein de ces espaces qui font office de forums, là où la carte du réseau central ou le graphe interviennent en général pour présenter les objectifs du RTE-T ou les corridors, les cartes du réseau central plus complètes (celles tirées de l'annexe II du règlement 1315/2013) sont utilisées pour présenter la situation particulière du pays hôte où se tient la conférence. Ce sont les fonctionnaires de la DG Move qui doivent réaliser un réseau fonctionnel et convaincre de la pertinence des évolutions de la politique RTE-T et de ses nouveaux instruments comme le CEF. Donc leur utilisation d'expressions comme *« du Patchwork au network »* ou de « *l'approche par un réseau en deux strates »* se fait par un ensemble de cartes servant à illustrer ces différents aspects. Dans l'approche générale retenue par les membres de la DG Move, le graphe ou les

corridors semblent être une accroche ou un élément de contexte global, et les cartes du réseau étendues sont des cartes de mise en situation pour le sujet de la conférence. Les plans des diapositives suivent en général une logique scalaire de la plus petite échelle (l'échelle européenne), à l'échelle des États membres, puis la plus grande échèle celle des projets spécifiques. Cette approche diffère de l'approche des brochures qui est une approche de communication politique vers le grand public et une approche de communication opérationnelle (de politique locale), vers les acteurs partenaires du programme RTE-T.

Ce qui amène probablement la Commission à créer ces différentes représentations peut être compris en observant par exemple, la brochure sur la méthodologie des RTE-T de 2011[124]. Sur la page 22 (Commission européenne, 2011) le métro européen (Carte 28). Sur les pages précédentes (Commission européenne, 2011 pp.18-21), des cartes du réseau central par mode détaillent précisément les infrastructures participant à la construction des corridors du réseau central du RTE-T. Ces cartes sont beaucoup moins lisibles que la carte du métro européen. Chacune des cartes représente un mode de transport couvert par le RTE-T et mélange figurés ponctuels pour les ports et terminaux et figurés linéaires représentant les canaux et les voies ferroviaires fret et passager. Ainsi, la carte du métro européen est une tentative de la Commission de mettre en avant une image forte des RTE-T, qui dépasse le cadre règlementaire.

[124] Directorate General for Mobility and Transport (Réalisateur). (2011). La méthodologie de planification du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) utilisée pour la proposition de la Commission du 19 octobre 2011. Dans ec.europa.eu. Consulté le 28 février 2023, à l'adresse https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/web_methodology.pdf

Carte 28. Le métro de l'Europe[125]



d. Du patchwork au network, la diffusion de l'image d'une politique par des cartes

Une fois la révision enclenchée avec le Livre vert de 2009, plusieurs présentations PowerPoint de fonctionnaires européens utilisent l'expression « *from patchwork to network* » au cours de conférences et ateliers de travail. Nous proposerons une analyse de ces diapositives comme des éléments de discours en les remettant dans leur contexte. L'ensemble de ces occurrences se trouvent en grande majorité dans des diapositives de la DG Move au moment du processus de refonte des RTE-T acté en 2013 par une nouvelle législation. Cette expression, nous le verrons, est en général accompagnée de cartes qui montrent la transformation du RTE-T en un réseau de transport fonctionnel structuré par de grands corridors. Plus que le contexte global de l'Europe des transports, c'est le contexte local qui nous intéresse. Qui sont les destinataires et destinateurs ? Quel est l'objet et quel est le sujet ? Comment la carte s'agence dans le document dont elle est tirée ? Nous pensons que l'expression est un marqueur, qu'elle a une fonction symbolique. Elle porte des mots déjà utilisés (voir chapitre 2), mais dans un nouveau contexte et une image nouvelle du RTE-T, ce qui fait de ces PowerPoint et des interventions

[125] Beyer, A. (2020, 10 septembre). Introduction. Pour une lecture territoriale des corridors de transport en Europe. Géoconfluences. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations- scientifiques/dossiers-regionaux/territoires-europeens-regions-etats-union/rte-t/introduction.
Note de l'auteur : Aucune représentation de cette carte dans ce format n'est trouvable dans les brochures de la Commission. Nous avons des représentations très approchantes mais qui varient cependant légèrement (cartouche de la légende différents, disparition d'un corridor, fond de couleur différentes…)

associés des éléments de l'effet d'engrenage et de la pression de la Commission sur les parties prenantes du RTE-T pour aboutir à une transformation de la politique européenne.

Le discours qui sous-tend la logique du passage du *Patchwork au network* dans le contexte de la révision qui aboutira en 2013 est une séparation nette avec l'Éthos des grands projets qui marque le passage d'une initiative des États membres, à une initiative législative perçue comme résultante de l'impulsion des institutions européennes[126]. Les RTE-T de 2013, s'ils ne changent pas d'objectif, subissent dans leur organisation des changements assez radicaux après seize ans de narrations qui tournaient autour de mégaprojets d'infrastructure.

Du *Patchwork* au *Network* est largement diffusé par la Commission pendant la révision (Entretien Commission 1, 2023). Elle est diffusée pour tous les modes et dans plusieurs réunions qui concernent les politiques publiques européennes. Nous allons ici suivre un petit nombre de fonctionnaires européens (n=5) qui utilisent l'expression « *From patchwork to network* » dans des forums, sur leurs diapositives.

Une des premières occurrences de l'expression dont nous avons eu connaissance est celle de José Anselmo. José Anselmo est un administrateur européen qui travaille sur le programme Marco Polo avant 2009. Entre 2009 et 2013, il devient conseiller au coordinateur des *MoS*[127]. En 2012, 2014 puis en 2016, le conseiller propose une traduction opérationnelle du *patchwork* et du *network*. En 2016, alors principal administrateur des *MoS* utilisent directement l'expression *from patchwork to network* dans un atelier de travail « *infrastructures, voies de compétitivité et de croissance* » à Figueira da Foz au Portugal en 2016[128]. L'évènement est de portée locale, organisé par l'autorité portuaire de Figueira da Foz[129]. La présentation du fonctionnaire européen porte sur le nouveau cadre financier du RTE-T. Il utilise l'expression deux fois au cours de sa présentation[130]. D'abord, il utilise l'idée de *patchwork*

---

[126] « *Par bien des aspects, la politique des RTE-T engagée en 1992 suit une évolution similaire [à celle de la politique régionale de l'UE]. Les États qui avaient défini à Essen les réalisations prioritaires selon un équilibre politique plus que sur la base des intérêts communautaires voient l'initiative passer progressivement du côté de la Commission et du Parlement qui fixent désormais le calendrier, le montant du soutien financier et la possibilité de réévaluer l'opportunité des réalisations ».* Beyer, 2015.

[127] Les *Motorway of the Sea* sont la version maritime des corridors du réseau central des RTE-T.

[128] WORKSHOP INFRAESTRUTURAS 2016-2020 – Conselho Português de Carregadores. (2016). https://www.cpcarregadores.pt/evento/workshop-infraestruturas-2016-2020/

[129] Transporte & Negocios [T&N]. (2016, 17 mai). CPC: workshop "Infraestruturas 2016-2020" com nova data. https://www.transportesenegocios.pt/. Consulté le 13 mars 2023, à l'adresse https://www.transportesenegocios.pt/cpc-workshop- infraestruturas-2016-2020-com-nova-data/

[130] Anselmo, J. (2016). The New Financial Framework for the Trans-European Transport Network, Challenges & Opportunities for transport Infrastructure [Diapositives]. http://www.cpcarregadores.pt. http://www.cpcarregadores.pt/wp- content/uploads/2016/10/TEN%E2%80%93Trans-European-Network-perspetivas-futuras-Laranjeira-Anselmo.pdf

comme l'ensemble des projets prioritaires terminés en 2011, mais qui ne font pas sens puisqu'ils ne sont pas raccordés (voir carte 28 et 28bis). Il utilise d'un côté le passage *du patchwork au network,* pour symboliser le passage de la logique de grands projets accolés dans une politique européenne qui reflètent les priorités des États membres ; de l'autre, nous avons le network qui représente la logique des RTE-T depuis 2013, structuré par des grands corridors. José Anselmo est à ce propos très explicite "*By 2030 : replace the patchwork of priority projects by a single European core network* ". Le *patchwork* est dans ce document une expression qui illustre la logique des grandes priorités et des projets prioritaires. La carte de gauche (carte 28) représente l'ensemble des axes prioritaires complétés en 2011, qui simplifiés semblent complètement séparés. Cette diapositive donne à voir un ensemble morcelé n'ayant pas de sens, d'où l'expression *patchwork*. Le réseau central, lui, est le *network* de fait. Il faut donc penser cette image comme ayant pour but de transformer la vision des RTE-T auprès d'un groupe d'acteurs spécifiques, ici les acteurs du transport et institutionnels de Figueira da Foz.

En observant le contexte de cette conférence, nous pouvons nous demander quelle place est laissée aux RTE-T dans le contexte des acteurs portuaires portugais. L'atelier professionnel ne porte pas à proprement parler sur les RTE-T, mais plutôt sur investissements dans les infrastructures. Les interventions sont diverses et portent tant sur les Partenariats Public-Privé que sur les investissements sur les lignes ferroviaires connectées à des ports, que sur les solutions d'investissement dans du matériel logistique plus efficace[131]. Cependant, cette intervention semble revêtir une certaine importance puisque la revue en ligne spécialisée *transportes et negocios* met en avant les réseaux transeuropéens de transport comme un des sujets centraux de cette conférence[132]. Il est intéressant de noter que la même paire de diapositives (carte 29 et 29bis) et la carte des corridors (carte 29bis) se retrouvent dans une présentation pour la Conférence des régions périphériques et maritimes (CPMR) à Umeå en 2014 faites le même José Anselmo, ce qui montre que les équipes de la DG move font circuler des éléments clés communs et normés pour transformer l'image du RTE-T. Nous pouvons en tout cas affirmer que l'expression fait partie d'un choix stratégique assumé pour présenter la refonte des RTE-T et n'est certainement pas le fruit du hasard. Dans ce contexte, José Anselmo va utiliser la carte 29bis et la carte 29 pour illustrer la transformation du RTE-T vers les corridors.

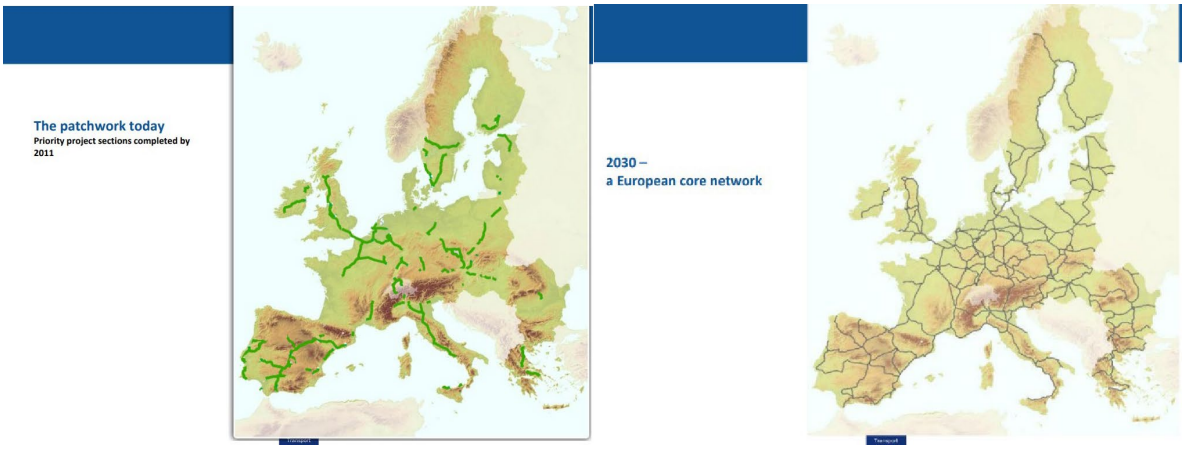
Avant 2013, nous pouvons voir une autre présentation de José Anselmo sur la question des autoroutes

[131] WORKSHOP INFRAESTRUTURAS 2016-2020 – Conselho Português de Carregadores. (2016). https://www.cpcarregadores.pt/evento/workshop-infraestruturas-2016-2020/

[132] Transportes & Negócios. (2016, May 17). CPC: workshop Infraestruturas 2016-2020 com nova data. Retrieved March 9, 2023, from https://www.transportesenegocios.pt/cpc-workshop-infraestruturas-2016-2020-com-nova-data/

de la mer[133]. Le séminaire professionnel *IBSG BALTIC* à Bruxelles du 30 mai 2012 est un évènement organisé par l'*Informal Baltic Sea Group*[134]. Cet organisme regroupe 55 régions issues des pays de l'UE autour de la mer Baltique. Cet organisme fonctionne donc comme un genre de *lobby/think tank des* régions de la mer Baltique[135]. La conférence avait pour thèmes *Sustainable Transport – Ecology and Economy*. Dans ce contexte, José Anselmo va utiliser la carte 29bis pour annoncer la transformation du RTE-T vers les corridors. Ici il ne l'oppose pas encore aux approches précédentes. Dans cette présentation il présente des cartes du réseau central centré sur la mer Baltique pour illustrer comment la dimension maritime est intégrée au RTE-T sur ce territoire.

Carte 29 et 29 bis. Le passage du Patchwork au network : des projets prioritaires au réseau central[136]



Au forum, *Regions for economic change : Fostering smart and sustainable growth in cities and regions*[137], Stéphane Ouaki alors chef d'unité des investissements pour le CEF propose sensiblement le même narratif que José Anselmo[138]. Des slides 6 à 9, Stéphane Ouaki décrit dans un texte composé

[133] Anselmo, J. (2014, 25 septembre). *The new financial framework for the trans-European transport network: Challenges & opportunities for transport infrastructure* [Présentation]. Conférence CRPM, Umeå. https://www.cpmr.org/pub/agenda/2673_ag_2014_session_3_ppt_anselmo.pdf

[134] West Norway Office. (2016). *Bærekraftig transport i Østersjøregionen*. https://www.west-norway.no/baerekraftig-transport-i-ostersjoregionen/

[135] Baltic Sea States Subregional Co-operation (BSSSC). (n.d.). *EU institutions*. https://www.bsssc.com/eu-institutions

[136] Anselmo, J. (2016). The New Financial Framework for the Trans-European Transport Network, Challenges & Opportunities for transport Infrastructure [Diapositives]. http://www.cpcarregadores.pt. http://www.cpcarregadores.pt/wp- content/uploads/2016/10/TEN%E2%80%93Trans-European-Network-perspetivas-futuras-Laranjeira-Anselmo.pdf

[137] EURoma Network. (2011, June 23). *Regions for economic change: Fostering smart and sustainable growth in cities and regions*. Consulté le 28 février 2025 https://www.euromanet.eu/news/events/regions-for-economic-change-fostering-smart-and-sustainable-growth-in-cities-and-regions/

[138] Ouaki, S. (n.d.). *Trans-European transport network (TEN-T)* [Dipositives]. SlidePlayer.

de *bullet point* sensiblement la même idée que celle véhiculée par les cartes de José Anselmo : le RTE-T dans sa version projet prioritaire n'a pas eu les effets escomptés et le réseau est morcelé, les corridors sont la solution à ce morcèlement. La conférence s'adresse visiblement aux villes et aux régions, mais il reste peu de traces des autres présentations sur le net et il est complexe de savoir à qui s'adressait cette présentation.

Jean-Eric Paquet, alors directeur du *European Mobility Network* au sein de la *DG MOVE*, intervient dans le cadre d'une présentation organisée par la *Czech Business Representation to the EU in Brussels (CEBRE)*, une organisation dont les membres représentent les intérêts des entreprises tchèques à Bruxelles avec le soutien de leur gouvernement[139]. Nous pouvons donc catégoriser cette association comme un lobby au vu de ses activités.

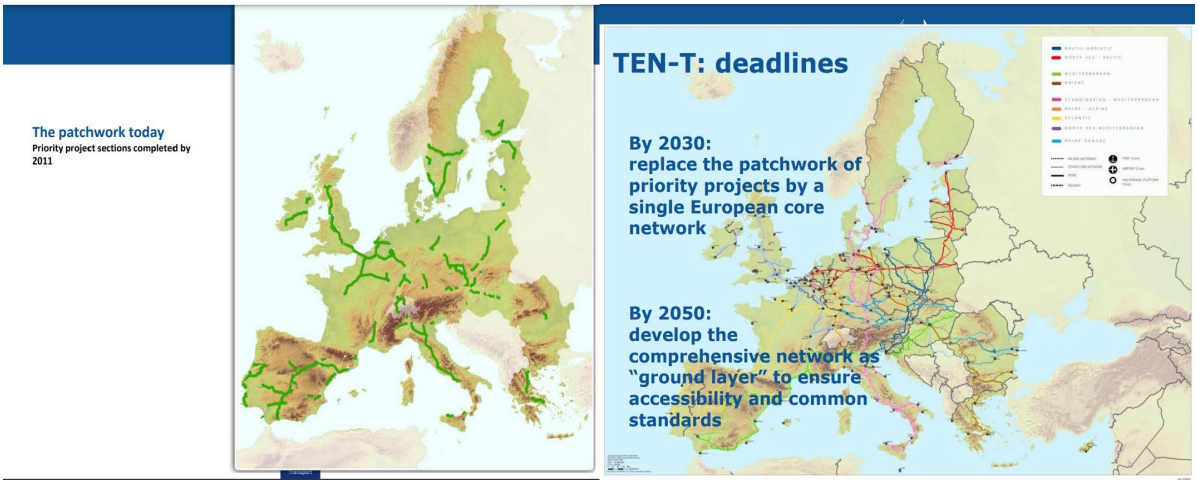
Cette réunion se déroule dans un cadre européen et son sujet concerne directement le RTE-T, puisqu'il y est question du CEF. Toutes les interventions traitent du CEF. Les intervenants étaient principalement des membres du Parlement européen d'origine tchèque, des fonctionnaires européens et des représentants du monde économique tchèques. De toutes les interventions il ne nous reste que les diapositives de Oldrich Vlasak, un député européen membre des conservateurs et réformistes européens et Jean-Eric Paquet. Le titre de la conférence « *New Member States are hesitant about the Connecting Europe Facility »*, ne semble pas vraiment rendre compte de la situation. C'est avant tout des membres du parlement européen et un représentant tchèque qui expriment des doutes quant au CEF comme outils pertinents. Nous pouvons donc imaginer une réunion avec une certaine dimension polémique. Oldrich Vlasak (député européen) fait une présentation critique du projet RTE-T, en particulier sur la partie budgétaire qu'il trouve insuffisante et peu équilibrée. Ce qui est intéressant pour nous, c'est d'abord le fait qu'il utilise une version de la carte des corridors qui est similaire à celle des présentations précédentes (carte 29), qui montre que malgré un contexte de négociation politique intense à propos de la révision du RTE-T, il y a une importante circulation des éléments diffusés par la Commission. Oldrich Vlasak est également critique de la gouvernance des projets CEF puisque, pour lui, le *Management à travers les agences exécutives et les intermédiaires financiers* se range au titre *issue 2*[140] *(problème 2).* Il critique également au même titre le peu de fonds alloués à la route, mode qu'il décrit comme négligé.

https://slideplayer.com/slide/742030/

[139] CEBRE. (2017, 28 novembre). Connecting Europe Facility | CEBRE. Consulté le 13 mars 2023, à l'adresse https://cebre.cz/docs/connecting-europe-facility

[140] Vlasák, O. (2011). *What will be the impact of Connecting Europe Facility?* [Presentation slides]. https://cebre.cz/dokums_raw/cef_prezentace_vlasak.pdf

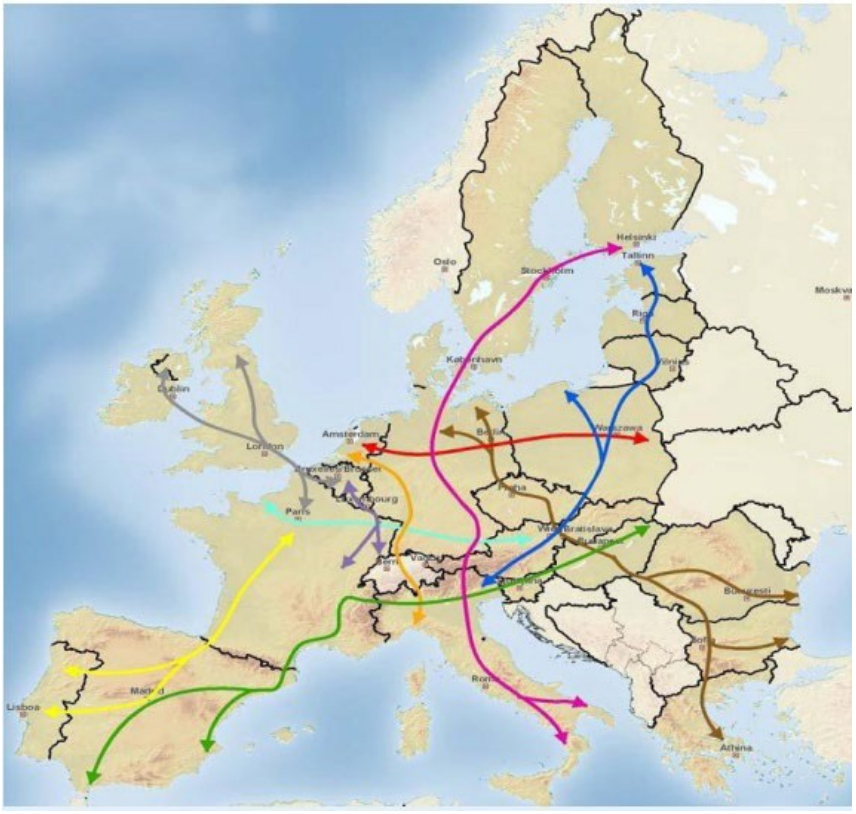
Carte 30 et 28bis. Patchwork et Network de la DG Move[141]



C'est dans ce contexte que Jean-Eric Paquet intervient[142]. Le fonctionnaire de la DG Move doit donc présenter et défendre le CEF. Dans ce contexte, il utilise l'expression *from patchwork to network* comme une anticipation des arguments du parlementaire tchèque, il fait remarquer que le réseau routier est avancé. Une des façons de défendre l'action de la Commission est d'utiliser l'idée du passage d'un réseau morcelé, fait de réseaux nationaux accolés à un réseau complet. Une idée intéressante est également sa réponse à la critique sur le manque d'ambition pour le volet cohésion des RTE-T. « *The Commission believes that completing the Internal Market is the cohesion* »[143]. Ce serait donc ici l'aveu d'un élément clé de l'absence d'un discours autour de la cohésion ou de la solidarité à l'échelle des projets cofinancés. Donc l'absence de discours autour de la cohésion serait liée au fait que les transports sont vus comme ayant un effet structurant sur la cohésion entre les pays de l'Union. En d'autres termes, la cohésion se ferait par un effet d'engrenage en complétant le marché unique par les transports.

[141] Anselmo, J. (2014, 25 septembre). *The new financial framework for the trans-European transport network: Challenges & opportunities for transport infrastructure* [Présentation]. Conférence CRPM, Umeå. https://www.cpmr.org/pub/agenda/2673_ag_2014_session_3_ppt_anselmo.pdf
[142] Paquet, J.-E. (n.d.). *Future of European transport* [Presentation slides]. https://cebre.cz/dokums_raw/prezentace_ec.pdf
[143] CEBRE. (2011, 28 novembre). Connecting Europe Facility | CEBRE. Consulté le 13 mars 2023, à l'adresse https://cebre.cz/docs/connecting-europe-facility

Carte 31. Les corridors version intermédiaire[144]



Cette présentation fait face à un public critique et permet de clarifier un certain nombre d'éléments perçus peu clairs, comme la question de la cohésion. La définition du *Patchwork* et du *network* est faite, encore une fois, pour opposer les priorités nationales à l'approche par Corridors. On comprend à travers les diapositives dans quelle perspective les guidelines CEF ont été réalisés. Ici, la CEBRE représente le monde économique de République tchèque et les personnes conviées le sont par des membres du Parlement émettant des réserves quant au CEF. Donc c'est une double pression, de la part du destinataire et des opposants. Nous sommes à l'échelle de Brussels, l'échelle du forum européen.

En 2013, à la Conférence des régions maritimes et périphériques, qui avait pour thèmes les régions roumaines entre les synergies en Mer noire et la stratégie pour le Danube[145], Helmut Adelsberger (fonctionnaire de la Commission en charge de la méthodologie des RTE-T de 2009 à 2013), présente la méthodologie suivie par la Commission devant des participants qui sont majoritairement des représentants de villes de pays des Balkans. Il insiste sur la construction à deux strates du réseau et présente le passage d'un *patchwork* au *network* comme l'une des raisons qui

[144] What Will Be the Impact of Connecting Europe Facility? (2011). [Diapositives]. Oldřich Vlasák. https://cebre.cz/dokums_raw/cef_prezentace_vlasak.pdf

[145] Conference of Peripheral Maritime Regions. (2013, May 24). *International seminar "Romanian regions between the Black Sea synergy and the Danube strategy": List of participants*. https://www.cpmr.org/pub/agenda/2255_list_of_participants.pdf

nécessitent la révision. Nous pourrions ainsi ajouter d'autres exemples sur le Danube[146] auprès de la CPMR ou sur la dimension maritime lobby comme l'ESPO pour le maritime[147], pour ajouter du grain à moudre à la diffusion dans des contextes variés des éléments de langage de la Commission européenne et la transformation du RTE-T des projets prioritaires vers les corridors. Dans les deux présentations la référence au patchwork des priorités nationales et à la progression des projets prioritaires vers les corridors à partir de la liste d'Essen, renseignent sur le narratif raconté par les fonctionnaires de la Commission. L'essentiel est de retenir que l'acceptation du RTE-T se fait via l'explication de cette politique dans des cercles d'acteurs très variés. Cette forme de pédagogie sur ce qu'est le RTE-T fait à notre sens partie de la stratégie de *spillover* cultivé à travers la diffusion de sa vision *via* éléments de langage, dans des forums professionnels. L'investissement de forums professionnels est une façon de diffuser un message à une plus large audience que le microcosme des institutions européennes.

Conclusion

Dans ce chapitre, nous avons en particulier analysé les discours et pratiques de la Commission qui développe sa politique, par des rapports d'experts, ses agences et les coordinateurs ses prérogatives. D'un côté, la transformation de la métagéographie européenne va permettre une première étape transformative en créant une ambigüité entre le terme corridors et axe, avec le rapport Van Miert. En englobant les projets prioritaires dans des axes, la Commission va intégrer plusieurs projets prioritaires au sein d'un même axe, ce qui permet la transformation dans un premier temps des projets prioritaires. Par la suite, c'est l'action des coordinateurs sur certains de ces axes qui va aider à imposer le terme de corridor et les éléments de gouvernance qui lui sont associés. En coordonnant l'action et échangeant avec l'ensemble des parties prenantes, les coordinateurs vont permettre l'émergence d'une gouvernance transcontinentale accrue, centrée autour du travail de la Commission. À ce rôle politique de coordination s'ajoute celui de la TEN-EA. Cette agence exécutive permet à la Commission d'avoir un organe spécialement dédié à la gestion des projets. En mettant une strate administrative de plus elle permet une rationalisation administrative de la gestion des aides. Ces éléments de gouvernance visent en particulier à réaliser les tronçons transfrontaliers que les Etats peinent à réaliser dans le cadre du calendrier de la Commission.

Ces institutions vont permettre le développement d'un système d'évaluation plus poussé qui permettra

[146] Adelsberger, H. (2013, 24 mai). *The Trans-European Transport Network: Joining up the strategies* [Présentation]. International Seminar "Romanian Regions between the Black Sea Synergy and the Danube Strategy", Tulcea. Commission Européenne, DG Mobility and Transport. https://www.cpmr.org/pub/agenda/2304_helmut_adelsberger.pdf

[147] Mayet, R. (2013, 30–31 mai). *Integration of ports in the trans-European transport network* [Présentation]. Conférence ESPO, Varna. https://www.espo.be/media/20130530-1400-a-remi%20mayet.pdf

finalement une révision profonde à partir de 2009. Dans ce cadre, la Commission va permettre la transformation de l'agenda européen, entre autres en faisant circuler son discours et en diffusant les bonnes pratiques par des interventions lors d'évènements professionnels, qui vont permettre de populariser les thèmes de la nouvelle législation auprès des politiques et acteurs des transports.

Bibliographie

Adelsberger, H. (2013, 24 mai). *The Trans-European Transport Network : Joining up the strategies* [Présentation]. International Seminar "Romanian Regions between the Black Sea Synergy and the Danube Strategy", Tulcea. Commission européenne, DG Mobility and Transport. https://www.cpmr.org/pub/agenda/2304_helmut_adelsberger.pdf

Anselmo, J. (2014, 25 septembre). *The new financial framework for the trans-European transport network: Challenges & opportunities for transport infrastructure* [Présentation]. Conférence CRPM, Umeå. https://www.cpmr.org/pub/agenda/2673_ag_2014_session_3_ppt_anselmo.pdf

Anselmo, J. (2016). The New Financial Framework for the Trans-European Transport Network, Challenges & Opportunities for transport Infrastructure [Diapositives]. http://www.cpcarregadores.pt. http://www.cpcarregadores.pt/wp-content/uploads/2016/10/TEN%E2%80%93Trans-European-Network-perspetivas-futuras-Laranjeira-Anselmo.pdf

Baltic Sea States Subregional Co-operation (BSSSC). (2015). *EU institutions*. https://www.bsssc.com/eu-institutions

Beyer, A. (2014). La construction d'un espace européen des transports : Du principe de souveraineté nationale aux modalités de son dépassement (Thèse de doctorat, Université Paris IV – Sorbonne). TEL. https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01213860 322p.

Beyer, A. (2015). La politique européenne des transports procède-t-elle d'une logique territoriale ? L'Information géographique, 79 (1), 8. https://doi.org/10.3917/lig.791.0008

Castells, M. (avec Internet Archive). (1991). *The informational city : A new framework for social change*. Toronto : Centre for Urban and Community Studies, University of Toronto. http://archive.org/details/informationalcit0000cast

CEBRE. (2017, 28 novembre). Connecting Europe Facility | CEBRE. Consulté le 13 mars 2023, à l'adresse https://cebre.cz/docs/connecting-europe-facility

Commission européenne Directorat-Générale pour l'énergie et les transports. (2003, June 30). *Priority projects for the trans-European transport network up to 2020*. Bruxelles. https://web.archive.org/web/20220419150420/https://ec.europa.eu/ten/transport/revision/hlg/2003-06-30-memo_en.pdf

Commission européenne. (2003). *High-level group on the trans-European transport network: Report*. http://ec.europa.eu/ten/transport/revision/hlg/2003_report_kvm_en.pdf

Commission européenne. (2003). *Navigation intérieure*. Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes. ISBN 92-894-4345-6.

Commission européenne, Direction générale de l'énergie et des transports. (2005). *Trans-European transport network: TEN-T priority axes and projects*. Office for Official Publications of the European Communities. https://web.archive.org/web/20101011185310/http://ec.europa.eu/ten/transport/maps/doc/axes/pp00.pdf

Commission européenne. (2006, 26 octobre). *Décision instituant l'Agence exécutive du réseau transeuropéen de transport, en application du règlement (CE) n° 58/2003 du Conseil* (2007/60/CE). *Journal officiel de l'Union européenne*, L 32, 88. (6 février 2007).

Commission européenne. (2008). *Key issues on the implementation of TEN-T priority projects.*

Informal Transport Council, 6 May 2008.
https://ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2008_key_issues_en.pdf

Commission européenne. (2009, 4 février). *Livre vert : RTE-T, un réexamen des politiques – Vers une meilleure intégration du réseau transeuropéen de transport au service de la politique commune des transports* (COM (2009) 44 final).

Commission européenne. (2009, 6 mars). Commission decision approving the 2008 work programme for the Trans-European Transport Network Executive Agency (C(2009) 1394 final). Commission européenne.

Commission européenne. (2011). *Livre blanc : Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources* (COM (2011) 144 final). https://eur- lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:fr:PDF

Commission européenne Directorat-Générale pour l'énergie et les transports. (2003, June 30). *Priority projects for the trans-European transport network up to 2020*. Bruxelles. https://web.archive.org/web/20220419150420/https://ec.europa.eu/ten/transport/revision/hlg/2003-06-30-memo_en.pdf

Commission européenne. (2012a). *Connecting Europe facility: Investing in Europe's growth*. https://web.archive.org/web/20190325065830/https://ec.europa.eu/digital-single-market/sites/digital-agenda/files/cef.pdf

Commission européenne. (2012b). *Connecting Europe : Delivering the trans-European transport network*. https://web.archive.org/web/20150830015233/https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/CE_WEBdeliveringTETNbrochure.pdf

Commission européenne (2012, Septembre). *Connecting Europe facility: Investing in Europe's growth.*https://web.archive.org/web/20190325065830/https://ec.europa.eu/digital-single-market/sites/digital-agenda/files/cef.pdf

Commission européenne. (2013, Décembre). *Network corridors: The core trans-European transport network.* https://web.archive.org/web/20160325180838/https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/b1_2013_brochure_lowres.pdf

Commission européenne. (2006, 26 octobre). *Décision de la Commission du 26 octobre 2006 instituant l'Agence exécutive du réseau transeuropéen de transport, en application du règlement (CE) no 58/2003 du Conseil* (2007/60/CE). *Journal officiel de l'Union européenne*, L 32, 88-90.

Conference of Peripheral Maritime Regions. (2013, May 24). *International seminar "Romanian regions between the Black Sea synergy and the Danube Strategy": List of participants*. https://www.cpmr.org/pub/agenda/2255_list_of_participants.pdf

Directorate General for Mobility and Transport. (2011). La méthodologie de planification du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) utilisée pour la proposition de la Commission du 19 octobre 2011. Dans ec.europa.eu. Consulté le 28 février 2023, à l'adresse https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/web_methodology.pdf

Della Porta, D. D., & Piazza, G. (2007). Local contention, global framing : The protest campaigns against the TAV in Val di Susa and the bridge on the Messina Straits. *Environmental Politics*, *16*(5),

864–882. https://doi.org/10.1080/09644010701634257

ECORYS Nederland BV. (s.d.). *Evaluation of the Marco Polo Programme (2003–2006). Final report* (Framework Contract for Mid-term and Ex-post evaluations, Lot 2 – reference: TREN/A1/17-2003). Commanditaire : Commission européenne, DG TREN.

EURoma Network. (2011, June 23). *Regions for economic change: Fostering smart and sustainable growth in cities and regions*. Consulté le 28 février 2025 https://www.euromanet.eu/news/events/regions-for-economic-change-fostering-smart-and-sustainable-growth-in-cities-and-regions/

Esposito, G. (2018). New Public Management and Strategic Change in the European Railways - A critical study on the EU governance of megaprojects [Doctoral thesis, ULiège - Université de Liège]. ORBi-University of Liège. https://orbi.uliege.be/handle/2268/226428

Fouilleux, È. et Jobert, B. (2017). Le cheminement des controverses dans la globalisation néo-libérale Pour une approche agonistique des politiques publiques. Gouvernement et action publique,. 6 (3), 9-36. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/gap.173.0009.

Guillemot, A. (2022). *Expérimenter la vraie vie : le cas de la recharge des véhicules électriques à l'échelle de l'Union européenne* [Thèse de doctorat, École des Ponts ParisTech]. HAL. https://theses.hal.science/tel-03700823 500p.

Groupe de haut niveau sur le réseau transeuropéen de transport. (2003, 27 juin). *Rapport* (Président : Karel Van Miert). Bruxelles : Commission européenne.

Hix, S. (1999). *The Political System of the European Union*. Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-1-349-27531-1. 490p.

Jaakko Pöyry Infra, VTT Technical Research Centre of Finland, ANSERI Consultants Ltd, HB-Verkehrsconsult GmbH. (2005, 24 novembre). *Pan-European transport corridors and areas: Status report (PAN-EUROSTAR). Developments and activities between 1994 and 2003 / Forecast until 2010* (Final report, Project No. TREN/B2/26/2004). Commission européenne.

Jensen, O. B., & Richardson, T. (2004). *Making European space: Mobility, power and territorial identity* [Adobe Digital Editions version]. Routledge. ISBN 0-203-40839-X. 287p.

Joly, M., & Greco Monteiro, N. (2024). What strategy for the resilience of Italian coastal railways in a context of global changes? An introductory analysis / Quale strategia per la resilienza delle ferrovie costiere italiane in un contesto di cambiamenti globali? Un'analisi introduttiva. *SEASCAPE_, International Journal*, (5), *Mobility*. https://seascape.it/wp-content/uploads/2025/06/Seascape-05_Joli-Greco-Monteiro.pdf

Laszczkowski, M. (2023). The Big, the Small, and the Ugly: The Politics of Scale-Making in a Contested Railway Project in Italy. *Ethnos*, 1–18. https://doi.org/10.1080/00141844.2023.2240541

Libourel, É. (2015). Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement (Thèse de doctorat, Université Paris-Est). https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01362229 641p.

Mayet, R. (2013, 30–31 mai). *Integration of ports in the trans-European transport network* [Présentation]. Conférence ESPO, Varna. https://www.espo.be/media/20130530-1400-a-remi%20mayet.pdf

NEA Transport Research and Training BV, COWI, IWW, NESTEAR, PwC, TINA, IVT, HERRY,

& MKmetric. (2004, septembre). *Scenarios, traffic forecasts and analysis of corridors on the trans-European network (TEN-STAC): Traffic, bottlenecks and environmental analysis on 25 corridors* (Deliverable D6, Part I; Project No. 14159000/R20040195; Contract No. ETU/B5-7000A-SI2.346797). Commission européenne.

Niemann, A. (2006). Explaining Decisions in the European Union. In *Explaining Decisions in the European Union*. https://doi.org/10.1017/CBO9780511492044

Parlement européen & Conseil de l'Union européenne. (2004, 29 avril). *Décision n° 884/2004/CE modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport* (JO L 167, 30 avril 2004). Journal officiel de l'Union européenne.

Parlement européen & Conseil de l'Union européenne. (2001, 22 mai). *Décision no 1346/2001/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2001 modifiant la décision no 1692/96/CE en ce qui concerne les ports maritimes, les ports de navigation intérieure et les terminaux intermodaux ainsi que le projet no 8 à l'annexe III*. *Journal officiel des Communautés européennes*, L 185, 1–3.

Parlement européen & Conseil de l'Union européenne. (2010, 7 juillet). *Decision No 661/2010/EU on Union guidelines for the development of the trans-European transport network (recast)* (*Journal officiel de l'Union européenne*, L 204, 5 août 2010, pp. 1–129). http://data.europa.eu/eli/dec/2010/661 (1)/oj

Commission européenne. (2011, 19 octobre). *Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe* (COM (2011) 665 final, 2011/0302 (COD)). Commission européenne.

Commission européenne. (2012, 6 février). *Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport* (COM (2011) 650 final/3). Commission européenne.

Ouaki, S. (n.d.). *Trans-European transport network (TEN-T)* [Presentation slides]. SlidePlayer. https://slideplayer.com/slide/742030/

Paquet, J.-E. (2011). *Future of European transport* [Presentation slides]. https://cebre.cz/dokums_raw/prezentace_ec.pdf

Paul J. Stephenson (2012) Image and venue as factors mediating latent spillover pressure for agenda-setting change, Journal of European Public Policy, 19:6, 796-816, DOI : 10.1080/13501763.2011.614141

Stephenson, P. (2025), European coordinators as senior policy intermediaries in the implementation of the trans-European transport network, *Policy and Society*, 44(4): 458-473; https://doi.org/10.1093/polsoc/puaf009

Sutton, K. (2011). *Les Nouvelles Traversées Alpines : Entre co-spatialité de systèmes nationaux et recherche d'interspatialité, une géopolitique circulatoire* [Thèse de doctorat, Université de Grenoble]. https://theses.hal.science/tel-00689249 578p.

Transport & Mobility Leuven (TML), Netherlands Economic Analysis (NEA), TNO, Institute for Transport Studies – University of Leeds, ISIS, & PricewaterhouseCoopers (PwC). (2010, October 18). *Trans-European transport network planning methodology : Final report (Contract TREN/R1/350-2008 Lot 2)*. European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE).

Transporte & Negocios [T&N]. (2016, 17 mai). CPC : workshop "Infraestruturas 2016-2020" com

nova data. https://www.transportesenegocios.pt/. Consulté le 13 mars 2023, à l'adresse https://www.transportesenegocios.pt/cpc-workshop- infraestruturas-2016-2020 -com-nova-data/

Van der Heijden, H.-A. (2010). *Social movements, public spheres and the European politics of the environment: Green power Europe?* Palgrave Macmillan. ISBN 978–0–230–23614–1.

Valente de Oliveira, L. (2011). *TEN-T Trans-European Transport Networks: Annual Activity Report 2010-2011 for PP21 – Motorways of the Sea. A sustainable maritime vision for Europe. Building on Europe's maritime legacy and looking beyond global trade.* European Commission. https://transport.ec.europa.eu/document/download/684fbcc9-8c7c-4239-b540-dbf6890e3a0e_en?filename=pp21.pdf&prefLang=uk

Vlasák, O. (2011). *What will be the impact of Connecting Europe Facility?* [Presentation slides]. https://cebre.cz/dokums_raw/cef_prezentace_vlasak.pdf

West Norway Office. (2016). *Bærekraftig transport i Østersjøregionen*. https://www.west-norway.no/baerekraftig-transport-i-ostersjoregionen/

WORKSHOP INFRAESTRUTURAS 2016-2020 – Conselho Português de Carregadores. (2016). https://www.cpcarregadores.pt/evento/workshop-infraestruturas-2016-2020/

WORKSHOP INFRAESTRUTURAS 2016-2020 – Conselho Português de Carregadores. (2016). https://www.cpcarregadores.pt/evento/workshop-infraestruturas-2016-2020/

Partie II. Quelle dimension les Corridors européens donnent à l'intégration européenne ?

Cette partie II se concentre sur les évolutions les plus récentes du RTE-T. De notre Master à notre thèse, les évolutions qui concernent le RTE-T à partir de 2013 sont contemporaines du moment où nous commençons à l'étudier. Notre premier contact avec le RTE-T étant en 2019, la période de programmation budgétaire ou cadre financier pluriannuel (CFP) 2021-2027 était alors en débat, tandis que la période de programmation 2014-2020 s'achevait. L'outil financier principal au sein CFP pour mettre en place le RTE-T est le Connecting Europe Facility (CEF) ou Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Le CEF I concerne la période 2014-2020, tandis que le CEF II concerne la CFP 2021-2027. Le RTE-T lui est concerné par de nombreux changements entre 2013 et 2024. Deux règlements vont être édictés pour refléter les changements politiques et l'avancée du RTE-T.

Le premier type de changement en 2013 vient de l'avènement du réseau à double niveau et des corridors sur lequel reviendra le cinquième chapitre. Le sixième chapitre décrira les changements géopolitiques induits par la guerre en Ukraine et ce qu'elle a changé à la négociation autour du RTE-T, mais également les transformations liées à la protection de l'environnement. Le questionnement qui lie ces deux chapitres est construit autour de la représentation cartographique des RTE-T. L'exercice ici est de proposer deux façons différentes de dépasser le RTE-T, celle du chapitre 5 se propose d'étudier les différentes cartographies du RTE-T par la Commission pour organiser son dépassement, tandis que le chapitre 6 tente de dépasser la représentation cartographique pour comprendre les évolutions politiques liées aux débats concernant la révision de 2024.

Encadré 12. Le Connecting Europe Facility en chiffre

Le CEF ou MIE est le dernier-né des outils de financement dans le cadre du RTE-T. Il succède aux fonds RTE-T qui étaient une petite enveloppe de quelques milliards d'euros (Beyer 2015). Le règlement qui institue ces aides est le n° 1316/2013, qui institue également les corridors du réseau central. Doté de 33 milliards d'euros pour les télécommunications, l'énergie et les transports, le budget n'est pas divisé à parts égales entre les trois secteurs. La partie transport, c'est-à-dire le RTE-T, est dotée, pour sa part, de 26 milliards d'euros en 2021 (1316/2013). Finalement, sur les 26

milliards d'euros d'aides dédiés aux transports en juin 2022, sont distribués 23,2 milliards d'euros. Onze-milliards sont fléchés vers les pays bénéficiaires du fonds de cohésion. Cette somme est allouée à 1 036 projets sur le RTE-T. Ces projets sont majoritairement des projets ferroviaires (70%). Le CEF est un outil qui philosophiquement est fait pour réaliser des projets qui ne le seraient pas autrement par les États membres. Cet outil, nous le verrons, vise à financer principalement le réseau central et des projets dits stratégiques.

Le CEF II, quant à lui, est institué par le règlement 2021/1153. Le budget transport est cette fois-ci de 25,8 milliards d'euros, fléchés vers les pays bénéficiaires du fonds de cohésion 11,2 milliards d'euros.

Tableau 8. Les taux de financement par type de projets dans le règlement 1316/2013

Type d'action	Taux de financement de l'UE	Conditions
Études	50 %	Aucun cas particulier mentionné
Travaux – Réseaux ferroviaires	20 %	Jusqu'à 30 % pour les goulets d'étranglement ; jusqu'à 40 % pour les tronçons transfrontaliers et l'interopérabilité ferroviaire
Travaux – Réseaux routiers	20 %	Uniquement pour les États membres sans réseau ferroviaire ou avec réseau isolé sans fret longue distance ; mêmes taux que ferroviaire
Travaux – Voies navigables	20 %	Jusqu'à 40 % pour goulets d'étranglement et tronçons transfrontaliers
Travaux – Plateformes logistiques multimodales (incluant ports et aéroports)	20 %	Inclus desserte des ports intérieurs, maritimes et aéroports
Réduction du bruit du fret ferroviaire	20 %	Avec un plafond de 1 % des ressources budgétaires visées à l'article 5 §1 a)
Accessibilité pour personnes handicapées	30 %	Limité à 10 % du cout total éligible des travaux
Nouvelles technologies et innovation (tous modes)	20 %	Aucun cas particulier
Tronçons routiers transfrontaliers	10 %	Aucun cas particulier

Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2025

Chapitre 5. La cartographie comme stratégie du guépard ? La refonte spatiale par les corridors du réseau central

« Il faut que tout change pour que rien ne change »

Visconti, *Le Guépard*, 1963.

Le cinquième chapitre explorera les différentes possibilités qui sont données au géographe pour cartographier de façon alternative les RTE-T. Il n'est pas tant question de proposer une cartographie radicalement différente de celle produite par la Commission et ses agences, mais de proposer un dépassement des catégories administratives. Pour se faire, il nous paraît nécessaire de proposer des catégories plus analytiques qui questionnent le rapport au territoire du RTE-T, mais aussi l'imaginaire politique qu'organise le financement européen des infrastructures de transport. La conception de ces cartes, comme leur représentation, fonctionne comme un révélateur du référentiel des politiques publiques : elles permettent à la fois d'identifier les acteurs, mais aussi les projets qui sont importants pour la Commission européenne. Ainsi, la carte est-elle en cohérence avec la distribution des fonds CEF ?

En 2021, les presses universitaires de Rennes font paraître un ouvrage collectif « Les cartes de l'action publique : Pouvoirs, territoires, résistances ». Cet ouvrage ouvre plusieurs réflexions sur la place des cartes dans les institutions, y compris européennes. Le chapitre 3 traite du programme ESPON et adopte une démarche critique avant de conclure :

> *« Une réflexion cartographique plus poussée sur les modes de représentations et leur « mise en scène » semblent nécessaires. Les analyses présentées ont permis de montrer comment un cadre institutionnel strict et fixé en amont de la conception cartographique bloque l'innovation en matière de réalisation cartographique. Afin de surmonter ces obstacles, il semble que seule une négociation étroite entre*

financiers, gestionnaires et cartographes puisse permettre d'atteindre cet objectif ».
Christine Tobelem-Zanin, 2021p.141

Nous allons le voir, nous partageons une partie de ce constat avec l'autrice de ces lignes. Cependant, nous proposons une réflexion sur l'usage politique de ces cartes au caractère technique. Nous faisons l'hypothèse que le caractère technique des cartes n'empêche pas l'interprétation politique de ces cartes par les acteurs et que la Commission sait que son travail est politique et le présente comme tel, de façon publique, dans le paratexte qui accompagne les cartes (voir chapitre 4). En 2013, Le RTE-T change de doctrine. Après 19 ans de discours tournés vers sur de grands projets prioritaires, les corridors sont institués après les propositions de la Commission pour transformer le RTE-T. Visuellement, le changement semble radical. De sémiographies complexes des projets prioritaires, nous passons à des sémiographies plus identifiables et simples dans le cas des corridors.

Ce changement va marquer la recherche contemporaine, tout comme la recherche avait été marquée par les 30 projets prioritaires. La relation de la politique européenne à la recherche est à chaque période particulière. L'agenda européen influence en partie nos sujets de recherche. Dans les années 1990, un certain nombre de travaux associent la politique européenne des transports à la politique de la grande vitesse, tandis qu'au début des années 2000, le RTE-T, alors largement critiqué pour ses manquements en ce qui concerne la protection de l'environnement, va voir se développer une littérature sur l'articulation de conflits d'acteurs autour d'un projet de transport et sa dimension européenne.

Après 2013, un plus grand nombre de publications qui prennent en charge plus directement la question des corridors du RTE-T paraissent et font état des transformations et de la construction des corridors du réseau centrale. Ces études d'envergure régionale posent les fondements pour comprendre les enjeux régionaux des RTE-T pendant les années 2010.

La publicisation des RTE-T a notamment été souhaitée par un petit groupe de chercheurs français qui a souhaité porter le sujet sous l'angle de la territorialisation de la politique des transports européenne. Le dossier paraît sur le site à caractère scientifique Géoconfluences. Ces publications mettent en avant des logiques de conflictualité entre acteurs sur les corridors, ou mettent à jour les logiques de fonctionnement du transport à partir d'une infrastructure majeure comme un port ou une section transfrontalière.

Ce dossier, en dehors des articles d'Antoine Beyer (2020) et d'Éloise Libourel (2019), tend à utiliser l'échelle européenne comme un fond de carte. En effet, l'articulation scalaire Europe – infrastructure tend à mettre en avant la présence de l'UE en tant que cofinanceur et prescripteur de normes. Le recensement d'une infrastructure sur l'un des corridors permet de meilleurs accès aux financements puisque l'infrastructure présente sur un corridor doit être aux normes ou mise aux normes européennes.

Cependant, les motivations et la vision de la Commission restent souvent floues et adossées à d'autres visions territoriales, en particulier dans le cadre des corridors.

En effet, Éloise Libourel (2015), Sandro Fabbro et Ana Mesolella (2010) relèvent l'hybridation des visions d'acteurs autour d'un corridor, ces visions sont politiques et portent des intérêts divergents. Par exemple, les promoteurs du corridor méditerranéen, comme Ferrmed, s'alignent avec la vision des institutions européennes, mais défendent un axe dans sa globalité seulement au nom de la défense du tronçon Taragone-Vandellos, qu'ils souhaitent voir mis à double voix (Libourel, 2015). Dans cette optique, les régions méditerranéennes espagnoles (de temps à autre en coalition avec les régions méditerranéennes française) jouent parfois la carte de l'Europe contre l'État espagnol dans le cadre du RTE-T et agissent en groupe de pression efficace. Pris sous cet angle, on semble loin du gigantisme annoncé des corridors, mais face à un objet difficile à saisir, car coconstruit par des intérêts politiques divers, mutants, locaux et qui échappent à la fois aux bornages classiques des États-nations et aux projets continentaux des RTE-T. Éloise Libourel (2015) montre dans sa thèse comment les chercheurs espagnols se sont emparés du sujet pour analyser, voire défendre, l'inscription d'infrastructures régionales dans le RTE-T.

La logique de la défense des intérêts restreints par le soutien à un ensemble plus large comme les corridors se retrouve dans le nord de l'Europe (Greco Monteiro, 2024). D'autres chercheurs ayant un ancrage plus opérationnel visent à mieux comprendre les enjeux de l'extension du corridor Scandinavie-Méditerranée en ce qui concerne la gouvernance (Öberg 2014, Öberg et al 2016, 2017, 2018).

Les logiques plus opérationnelles (Scholl, Bernd et al, 2019), tout comme les logiques de mise en avant d'une région au sein du RTE-T (Öberg 2014), façonnent la recherche autant qu'elles font émerger des problèmes publics parfois méconnus pour les chercheurs en sciences humaines, ce qui fait que l'objet RTE-T est investi dans de nouveaux champs et, de ce fait, de nouveaux forums du débat scientifique.

De façon générale, les travaux sur la gouvernance institutionnelle des RTE-T, en particulier sur la définition des corridors, font l'objet d'une littérature florissante depuis les années 2010 qui se perpétue encore aujourd'hui par une recherche récente (Bairras et Ardaiz, 2025).

Cependant, derrière la construction des corridors comme sujet de politique territoriale, il y a une vision définie par les institutions européennes. Cette vision relève d'une forme d'ingénierie politique avec des critères complexes projetés sur des cartes utopiques simplifiés par des graphes rappelant un métro. Si les cartes sont un langage propre au pouvoir qu'il convient de déconstruire (Brian Harley, 1988 ; Andermann, 2024), nous choisissons ici d'exhumer la méthodologie utilisée par la Commission pour en comprendre la logique. Notre but dans ce chapitre sera de comprendre la construction du RTE-T au-delà de la carte qu'affiche la Commission pour faire la promotion de cette politique et pour

comprendre le fonctionnement des cartes en annexe des règlements. Nous faisons l'hypothèse que toutes les transformations des cartes ont un sens en termes de doctrine qui se traduit dans la méthodologie et la construction des cartes. Ça n'est pas tant la construction d'une contre cartographie qui est importante pour nous que de mettre à jour de manière plus complète l'architecture de ces cartes et leur implication en termes de pouvoir. Ce qui nous intéresse ici, c'est comment la carte norme le rapport aux infrastructures de transport et la représentation de l'Europe des transports. Ici, l'argumentaire associé aux cartes des corridors qui apparaissent dans les brochures et textes de loi doit être expliqué par son cadre et plus par son contenu. Nous suivons l'idée selon laquelle les « cartes ne sont pas que des outils de description du territoire, mais bien des outils de prescription (en disant ce qu'il faut prévoir, ces cartes nous disent aussi ce qu'il faut faire) et de légitimation » (Le Berre, 2024 p.101). Nous choisissons l'explication par le cadre plutôt que de passer par la question territoriale, en évitant la question « quel territoire est représenté ? ». Nous nous demandons quels choix méthodologiques permettent d'avoir ces territoires sur les cartes en permettant ainsi de créer les conditions pour la discussion de ces cartes.

I- Les cartes du RTE-T : les représentations complexes des RTE-T par les institutions européennes

Notre point de départ pour introduire cette thèse était les deux cartes qui ont été les supports de communications de 2004 à 2013 puis de 2013 à 2024. Ces cartes étant d'abord utilisées comme des supports de communication, elles sont des simplifications et jusqu'en 2024 les cartes des corridors du réseau central n'ont pas de valeur juridique. Ces cartes, comme nous l'avons dit, sont des manières de figurer le futur, en particulier dans le cas du graphe des corridors du réseau central qui projette le système de transport à l'horizon 2050.

En dehors de ces supports de communications, les cartes du RTE-T sont beaucoup plus précises et exhaustives et représentent avec précision un ou plusieurs aspects concernant la construction du réseau ou le financement du réseau. Cette partie aura pour but de présenter ces différentes cartes pour expliquer ce qu'elles recouvrent comme champs d'action et comment ces choix structurent les imaginaires par les choix discursifs et politiques.

1. Contexte de la production des cartes du RTE-T

En 2013, le RTE-T devient cette politique structurée autour d'un réseau central et un réseau global. L'image de compression de l'espace-temps devient celle du métro européen et le MIE est l'outil qui permet le financement des priorités du réseau central. Sur cette période, nous pouvons séparer le travail de la Commission et de ces agences en plusieurs segments :

- Le travail législatif qui sert de cadre à l'ensemble de l'action autour du RTE-T opéré par le conseil, la commission et le parlement ;
- Le travail de collecte et d'actualisation des données opéré par l'INEA et les coordinateurs ;
- Le travail de sélection des projets pour financement et le travail de mobilisation des outils financiers qui échoie à l'agence exécutive INEA et à la Banque européenne d'investissement (BEI) ;
- La gestion administrative et le dialogue interinstitutionnel opéré par la DG MOVE ;
- Le travail de coordination fait par les coordinateurs et les membres de la DG MOVE.

Chacun de ces rôles sera détaillé dans ce chapitre et dans la partie III. Seul le segment législatif sera moins développé en ce qui concerne les règlements 1315/2013 et 1316/2013. Nous allons donc ici brosser à grands traits ce que recouvrent ces deux règlements afin que le lecteur comprenne dans quel contexte s'insèrent les cartes et les documents que nous analyserons ensuite, car ils sont bien souvent intégrés à ces documents comme paratexte.

Le règlement 1315/2013 est le premier règlement à proposer une structure en deux niveaux : le réseau central et le réseau global. Le réseau central et le réseau global sont décrits à l'annexe I du règlement 1315/2013 et couvrent l'ensemble des États membres. Les deux réseaux couvrent un maillage relativement complet de chaque État membre (carte 32). Le premier niveau du maillage est défini tel que mentionné à l'article 6 du chapitre I dudit règlement :

> *« Le réseau global se compose de toutes les infrastructures de transport existantes et planifiées du réseau transeuropéen de transport ainsi que de mesures visant à promouvoir l'utilisation efficace et durable du point devue social et environnemental de telles infrastructures »* Règlement 1315/2013.

Ce premier niveau couvre l'ensemble des régions de l'UE. Le réseau global est composé de l'ensemble des cartes listées aux annexes I et II parties II du règlement 1315/2013. La citation de l'article 6 du chapitre 1 est révélatrice de la dimension que donne l'UE aux RTE-T. Cette dimension est à la fois celle du présent infrastructurel, de la norme européenne qui s'applique à ces infrastructures et de la

planification pour permettre la mise aux normes qui en découle. Le réseau central s'appuie sur le réseau global et est :

> *« décrit dans les cartes figurant à l'annexe I, se compose des parties du réseau global présentant la plus haute importance stratégique pour atteindre les objectifs de développement du réseau transeuropéen de transport et reflète l'évolution de la demande en matière de trafic et les besoins en termes de transport multimodal »* Règlement 1315/2013.

Ici, nous avons un réseau restreint plus stratégique qui est projeté dans une dimension de planification future. Cette dimension du futur se joue comme pour les précédents rapports que nous avons analysés (comme ceux du TINA) sur la projection de la demande future sur les axes de transport. Là où le règlement 1315/2013 ajoute un élément par rapport aux règlements précédents, c'est sur la question du transport multimodale, dont le sens glisse de ce qui est classiquement compris dans la géographie des transports comme la présence d'un même mode dans un même lieu, c'est-à-dire la connectivité du réseau à une définition proche de l'intermodalité, soit la prise en charge du déplacement d'une personne ou d'un bien par plusieurs modes au cours d'un même voyage : « transport multimodal le transport de voyageurs ou de fret, ou les deux, à l'aide de deux modes de transport ou plus » (Règlement 1315/2013). Cette dimension recouvre l'ancienne intermodalité et le transport combiné qui avaient été, dans les années 2000, les deux termes précédemment choisis pour désigner ce type de politique.

Le réseau global et le réseau central sont les deux schémas support pour la planification des RTE-T. De façon générale, le règlement 1315/2013 est bien plus long que les précédents règlements et présente des objectifs structurés en grandes catégories détaillés en sous-catégories. Les objectifs pour l'ensemble du réseau concernent cinq points : l'efficacité, la sureté, la cohésion, la durabilité et l'augmentation des avantages pour les usagers. Ces différents objectifs règlementaires permettent de comprendre les priorités politiques pour l'UE (Tableau 1). Dans le cadre règlementaire des RTE-T, les objectifs de cohésion ou de durabilité renvoient en fait à un segment restreint et spécifique des acceptions, idées et débats couverts par ces sujets.

a. La cohésion

La cohésion renvoie à la solidarité européenne. Dans les textes précédents, le terme cohésion territoriale était utilisé, ce fut puis cohésion économique et sociale. Cette politique est appelée politique régionale en 1993 ou politique de cohésion (Houteer, 2007 ; Roth, 2007). Le but est de répondre au défi qui se pose à l'UE en ce qui concerne l'intégration de nouveaux pays et donc de nouvelles

économies souvent plus faibles que les membres originels (Houteer, 2007). Cette politique fait jouer deux échelles, l'échelle régionale et l'échelle des États membres, avec des outils soit financiers, soit de gouvernance. Dans le cadre du RTE-T, le MIE mobilise une partie du fonds de cohésion (11 milliards d'euros), fléché vers les États membres les plus pauvres de l'UE. En ce qui concerne le règlement 1315/2013, les sous objectifs sont spécifiques au transport et concernent a priori plutôt les régions (n=2) tandis que les États membres ne sont cités que dans le cadre global de la réduction des écarts économiques propre aux infrastructures de chaque pays (Tableau 9).

La cohésion régionale devrait être assurée par un réseau qui assure la desserte des régions les plus difficiles d'accès, interconnecte les régions avec l'échelle des transports « longue distance » et répond aux « spécificités territoriales » avec une couverture équitable de l'ensemble des régions. Le point de vue adopté plutôt régionaliste dans le discours ne semble pourtant pas nécessairement se traduire par la politique du MIE comme nous le verrons dans ce chapitre.

Comment expliquer cette apparente contradiction ? Un indice nous vient de l'intervention de Jean-Eric Paquet, fonctionnaire européen de la direction B de la DG MOVE, qui a été projetée vraisemblablement dans le cadre d'une présentation organisée par la *Czech Business Representation to the EU in Brussels (CEBRE)*, une organisation dont les membres représentent les intérêts tchèques à Brussel avec le soutien de leur gouvernement[148]. Nous pouvons donc ranger cette association dans la catégorie lobby au vu de ses activités.

Le sujet de cette réunion est le CEF/MIE, où étaien tréunis principalement des membres du Parlement européen d'origine tchèque, des fonctionnaires européens et des représentantes du monde économique. De toutes les interventions, il ne nous reste que les diapositives de Oldrich Vlasak et Jean-Eric Paquet. Le titre de la conférence *New Member States are hesitant about the Connecting Europe Facility* ne semble pas vraiment rendre compte de la situation. C'est avant tout des membres du Parlement européen et un représentant tchèque qui expriment des doutes quant au CEF comme outils pertinents plus que les « nouveaux États membres ». Nous pouvons donc imaginer une réunion avec une certaine dimension polémique.

Oldrich Vlasak fait une présentation critique du projet RTE-T, en particulier sur la partie budgétaire qu'il trouve insuffisante et peu équilibrée :

> *« Oldřich VLASÁK, député européen et rapporteur sur le règlement RTE-T au sein de la commission REGI (avis), a souligné sa ferme opposition au CEF. Il pense que la redistribution de l'enveloppe financière de 10 milliards d'euros transférée au CEF*

[148] CEBRE. (2017, 28 novembre). Connecting Europe Facility | CEBRE. Consulté le 13 mars 2023, à l'adresse https://cebre.cz/docs/connecting-europe-facility

depuis le budget de la politique de cohésion pour 2014-2020 n'est pas très efficace. « D'une part, les ressources ne sont pas suffisantes pour améliorer l'infrastructure européenne, mais d'autre part, le montant est suffisamment important pour ne pas figurer dans le budget de la politique de cohésion », a déclaré M. Vlasák ».[149]

Le fonctionnaire de la DG Move doit donc présenter et défendre le CEF. Une des façons de le défendre est d'utiliser l'idée du passage d'un réseau morcelé, fait de réseaux nationaux accolés à un réseau complet (*from patchwork to network*). Mais l'idée intéressante est également sa réponse à la critique sur le volet cohésion des RTE-T. « La Commission croit que compléter le marché unique c'est la cohésion »[150]. Ce serait donc ici l'aveu d'un élément clé de l'absence d'un discours autour de la cohésion ou de la solidarité à l'échelle des projets cofinancés : les transports sont vus comme ayant un effet structurant sur la cohésion entre les pays de l'Union. Cela renvoie à l'idée datant de Maastricht en 1992, avant les révisions du traité de Lisbonne (2007), selon laquelle les objectifs de l'UE reposent sur des piliers, dont le premier est la création du marché unique dont la cohésion est un des aspects. Compléter le marché unique, c'est ici réaliser les projets transfrontaliers sur lesquels se concentre le CEF, avec une concentration spécifique de fond pour les États membres bénéficiaires du fond de cohésion. En d'autres termes, la cohésion se ferait par un effet d'engrenage en complétant le marché unique par les transports. En ce qui concerne l'échelle, la justification de l'outil spécifique CEF fait passer la priorité des régions aux tronçons transfrontaliers entre deux États membres.

b. L'efficacité

L'efficacité concerne l'efficacité économique dans le cadre des transports. Nous retrouvons le thème des chaînons manquants popularisé par l'ERT (Beyer, 2015) et le terme de goulet d'étranglement qui est l'un des thèmes dominant depuis les années 1980 de la politique commune des transports de l'UE (voir chapitre 2 et 3). Ensuite, l'interopérabilité est un des points centraux depuis les premières lignes directrices, elles sont définies plus dans le même texte et mises en forme dans d'autres travaux de recherche (Libourel, 2015).

---

[149] *"**Oldřich VLASÁK**, MEP and rapporteur on TEN-T regulation in REGI Committee (opinion), stressed his firm opposition to CEF. He thinks that the redistribution of the €10 billion financial envelope transferred to CEF from the budget of Cohesion policy for 2014-2020 is not very effective. "On one side the resources are not sufficient for enhancing European infrastructure but on the other side the amount is large enough to be missing in the cohesion policy budget", said Vlasák." CEBRE.* (2017, 28 novembre). Connecting Europe Facility | *CEBRE*. Consulté le 13 mars 2023, à l'adresse https://cebre.cz/docs/connecting-europe-facility

[150] *The Commission believes that completing the Internal Market is the cohesion* CEBRE. (2017, 28 novembre). Connecting Europe Facility | CEBRE. Consulté le 13 mars 2023, à l'adresse https://cebre.cz/docs/connecting-europe-facility

Les points suivants concernent la puissance économique de l'UE et concernent la croissance et la compétitivité qui nous semblent faire sens avec la cohésion qui se concentre en dernière analyse aussi sur les questions de croissance et de compétitivité au vu de son lien avec le marché unique.

c. La durabilité

La durabilité pourrait être comprise comme un raccourci pour le développement durable, mais elle ne couvre finalement que marginalement les objectifs de développement durable de l'ONU et couvre plutôt l'ensemble des questions d'écologie. Le développement durable est cité comme un objectif à l'échelle des modes de transport. En principe, le développement durable est perçu comme l'association interdépendante de trois piliers : le développement économique, social et environnemental de la société. La notion prend racine dans plusieurs rapports de l'ONU (le Rapport Bruntland, 1987 et l'Agenda 21, 1992). En 2013 le contexte est celui de la déclaration du millénaire (2000), qui va être remplacé deux ans plus tard par les objectifs de développement durable de l'Agenda 2030. Dans ce cadre, les questions de développement durable renvoient à cette structure autour du développement équilibré des trois piliers.
La particularité de l'UE est qu'elle propose un « développement durable et économiquement efficace de tous les modes de transport » (1315/2013). Ce qui semble montrer que l'UE est, dans le cadre des transports, préoccupée par la question économique. Les points suivants concernent la baisse des GES conformément aux objectifs fixés dans le cadre des accords internationaux sur le climat.

d. L'avantage pour les usagers

Ce dernier objectif concerne le haut niveau de service pour tous et la continuité de service. Nous retrouvons ici des thèmes anciens comme la sureté et l'accessibilité individuelle (pour les PMR et les personnes âgées en particulier), mais aussi des thèmes encore peu abordés alors avec la continuité de service en cas de catastrophe qui est une première prise en compte du risque pour les infrastructures de transport. Cette thématique comme nous le verrons dans le chapitre suivant va devenir centrale dans les années suivantes.

Tableau 9. Objectif et sous objectif règlementaire du règlement 1315/2013 concernant les RTE-T

Objectif principal	Sous-catégories (sous-objectifs)	Champs de réflexion
a) Cohésion	i) Accessibilité/connectivité des régions reculées, ultrapériphériques, insulaires, périphériques, montagneuses, à faible densité de population.	Solidarité européenne, interconnexions des différentes régions et intégrations par les régions
	ii) Réduction des écarts de qualité des infrastructures entre États membres.	
	iii) Interconnexion entre transports longue distance et transport régional/local.	
	iv) Infrastructures adaptées aux spécificités territoriales avec couverture équilibrée du territoire de l'UE.	
b) Efficacité	i) Élimination des goulets d'étranglement et création des chainons manquants.	Efficacité économique, intégration régionale
	ii) Interconnexion et interopérabilité des réseaux nationaux.	
	iii) Intégration et interconnexion optimales de tous les modes de transport.	
	iv) Transports efficaces, de qualité, stimulant la croissance et la compétitivité.	
	v) Utilisation efficiente des infrastructures nouvelles et existantes.	
	vi) Application rentable de concepts technologiques/opérationnels innovants.	
c) Durabilité	i) Développement durable et économiquement efficace de tous les modes de transport.	Lutte contre le changement climatique
	ii) Contribution aux objectifs climatiques (GES, faibles émissions, sécurité énergétique, réduction des couts externes).	
	iii) Promotion de systèmes de transport à faibles émissions (objectif 2050 de réduction substantielle de CO_2).	
d) Avantages pour les usagers	i) Répondre aux besoins de mobilité intra-UE et vers les pays tiers.	Service de haut niveau
	ii) Normes de sureté, sécurité et qualité pour le transport des personnes et marchandises.	
	iii) Maintien de la mobilité en cas de catastrophe (accès aux secours, résilience).	
	iv) Exigences en matière d'infrastructures (interopérabilité, sécurité, efficacité, durabilité des services).	
	v) Accessibilité pour personnes âgées, à mobilité réduite et handicapées.	

Conception Noam Greco Monteiro, à partir du règlement 1315/2013, 2025

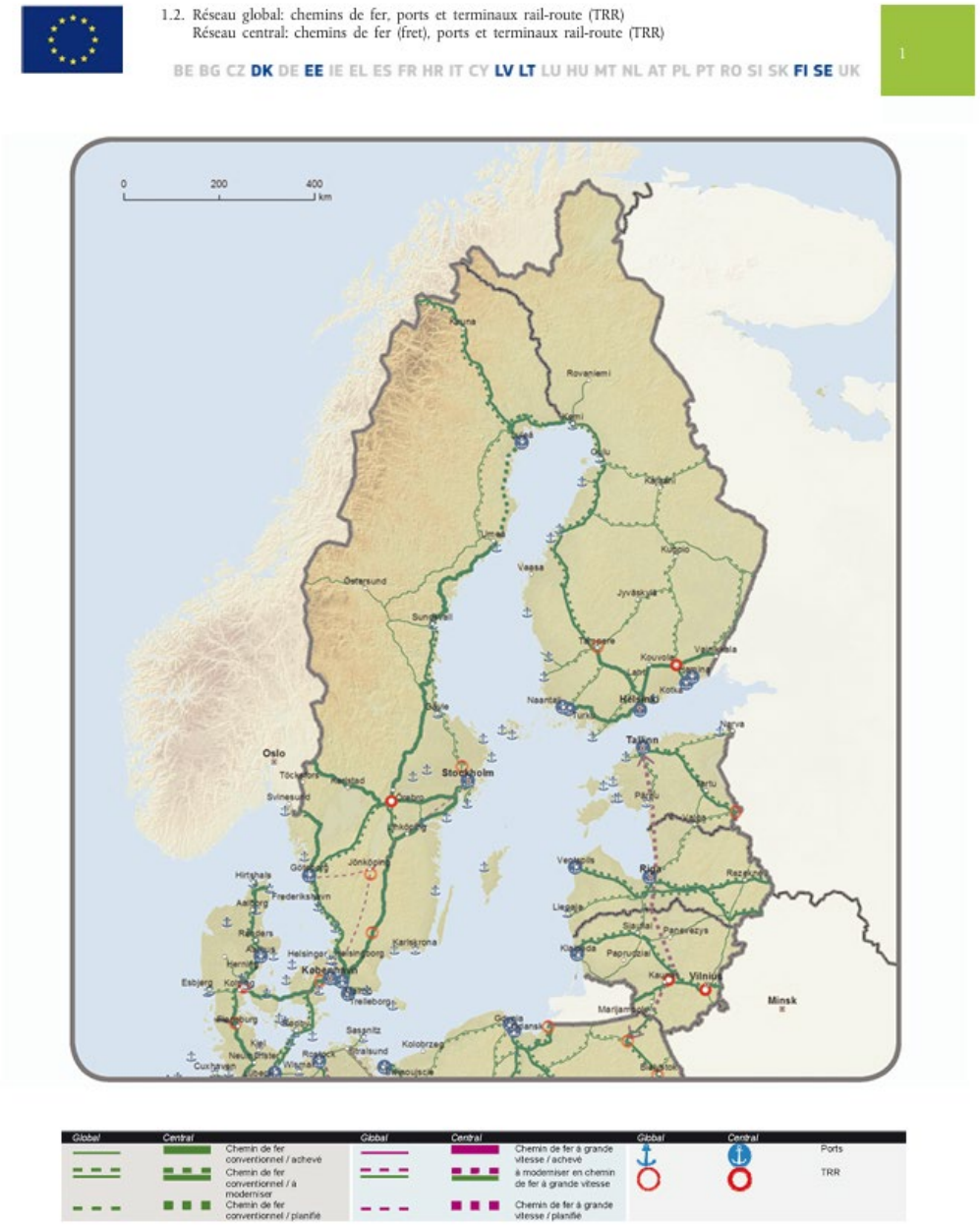
2. Les cartes des règlements 1315/2013, un atlas exhaustif pour un futur prospectif

Les cartes du RTE-T sont donc faites dans le contexte du règlement 1315/2013 et le réseau qui y est dépeint doit contribuer aux objectifs que nous avons décrits. Ces objectifs sont centrés sur la question de la croissance économique spécifique à l'interopérabilité des transports en Europe. L'annexe I du règlement 1315/2013 cartographie le réseau central et le réseau global. Cette cartographie est faite de dizaines de cartes par régions de l'Europe et par modes, ce qui les rend complexes à lire tant les informations sont présentes en profusion, mais se répètent sur des dizaines de déclinaisons. Dès lors, il devient complexe pour le chercheur de voir les subtilités des changements sur les cartes sans une connaissance précise des transports de chaque ensemble régional.

a. Décrire le réseau de façon exhaustive : des cartes dépolitisées ?

Sur chaque carte, nous avons les mêmes types de figurés ponctuels et linéaires. Les figurés ponctuels représentent l'une des infrastructures qui forment un hub ou un espace de transit, tandis que les routes sont symbolisées par des figurés linéaires, fins ou épais, selon leur appartenance au réseau global ou local avec trois niveaux de légende : achevé, planifié et à moderniser. Ces cartes ont une dimension de planification avec les lignes à moderniser et à réaliser, et une dimension politique en montrant les lignes achevées. Tout comme la critique faite aux cartes ESPON, ces cartes n'ont pas un sens politique immédiat, elles ont un sens descriptif. À priori, nous pourrions dire que le fait que des projets prioritaires comme le projet du triangle nordique ou Rail Baltica ne ressortent pas sur la carte montre son aspect dépolitisé (carte 32). Cette dimension permet de montrer un état d'avancement, ce qui, contrairement aux cartes de projet prioritaires, ne laisse pas croire que le réseau stagne.

Carte 32. Carte 1. Cartes de l'annexe I : des outils de planification ? Des objets dépolitisés ?[151]



Nous pensons donc qu'il existe trois catégories de politisation de ces cartes. La première, c'est la dimension de bilan qui permet de montrer l'avancée des RTE-T depuis 2010, une mise à jour de la carte permet de mieux comprendre ce que le RTE-T permet en termes de mobilité. Ensuite, c'est une mise en scène des plans de chaque État membre et de sa capacité à planifier un réseau en Europe. Même si des figurés linéaires sur une carte peuvent paraître incantatoires, c'est un reflet des projets des plans nationaux pertinent à l'échelle européenne. C'est donc, pour les États aussi, une forme

[151] Source : Reglement1315/2013 Annexe I.

d'affichage d'une partie de leurs priorités pour l'échelle européenne. L'affichage du projet Seine-Escaut sur la carte du réseau global et central est une forme d'affirmation politique du soutien du projet de la part de la Commission et une forme d'affirmation de la puissance de l'État dans sa capacité à planifier le canal. Le fait d'inscrire le canal (Carte 33) comme une priorité permet avant tout à la Commission de pérenniser le projet, puisque la question du soutien politique national peut-être fluctuant sur les projets engageant beaucoup d'argent public et le Canal Seine Nord Europe ne fait pas exception (Entretien Canal Seine nord Europe, 2024).

Carte 33. La pérennisation des grands projets, l'exemple du Canal Seine Nord Europe[152]



[152] Source : Reglement1315/2013 Annexe I

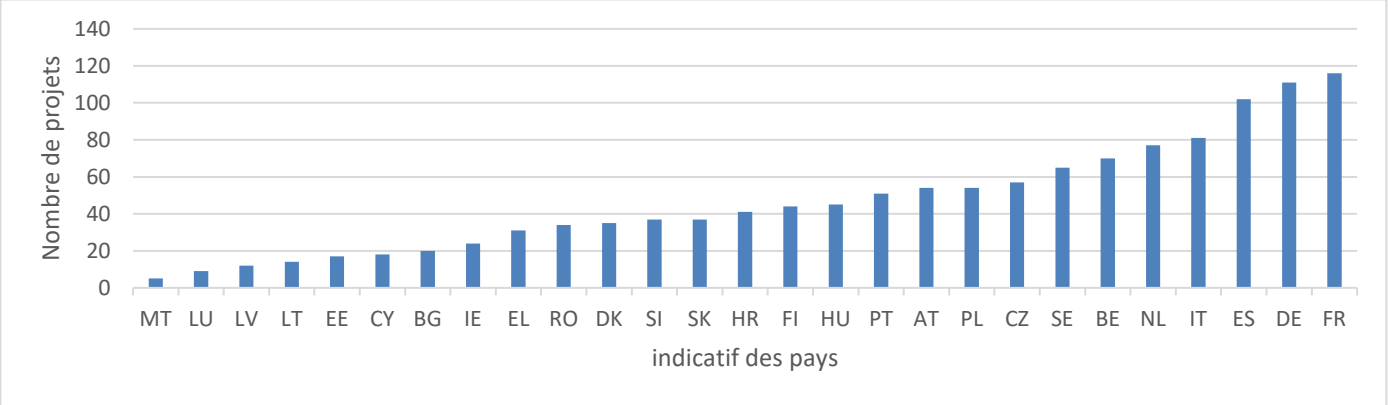
La troisième dimension politique tient à la désirabilité de la part des promoteurs de projets d'être sur la carte. L'un des premiers entretiens que nous avions réalisés pour cette thèse était avec l'un des promoteurs de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) côté région. Ce promoteur nous expliquait comment la ligne s'inscrivait dans un continuum plus large avec ce qu'il a appelé le « couloir méditerranéen », sans savoir exactement ce qu'était la politique des corridors, la présence du projet de ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan comme le lien avec l'Europe. Il souligne d'ailleurs, dans sa réponse le fait que « l'Europe s'est exprimée là-dessus [son soutien à la ligne à grande vitesse] » (Entretien région Région 1, 2023). Cet entretien nous permet de voir comment l'idée du corridor est investie par les acteurs comme un soutien de l'UE. La désirabilité d'être sur les cartes est un aspect perçu par la Commission européenne. Aux *Connecting Europe Days* lors d'un entretien non enregistré avec un membre de la Commission, on nous faisait remarquer à propos des cartes que « les gens veulent être inclus ! »[153] (Entretien Commission 3, 2024).

b. Une piste de réflexion pour passer de la dimension descriptive des RTE-T à la dimension territoriale

Nous proposons une piste qui n'a pas encore été explorée à notre connaissance à propos de la littérature qui concerne le RTE-T et qui permettrait de compléter la comparaison entre la structure du corridor et la réalité de terrain. Nous pensons que partir du financement global ou thématique des projets permettrait de mieux comprendre les investissements sur une période donnée, et de faire état de certains phénomènes géographiques du RTE-T. Typiquement, la distribution des fonds par pays pourrait soulever plusieurs questions : pourquoi le CEF profite principalement à l'Allemagne, la France ou la Pologne et moins à la Grèce ou la Norvège ? La Pologne et plus encore l'Allemagne et la France sont des économies fortes dans l'UE, pourquoi les ressources limitées du CEF financent-elles donc ces pays ?

[153] Traduit de l'anglais par l'auteur : *People want to be in*

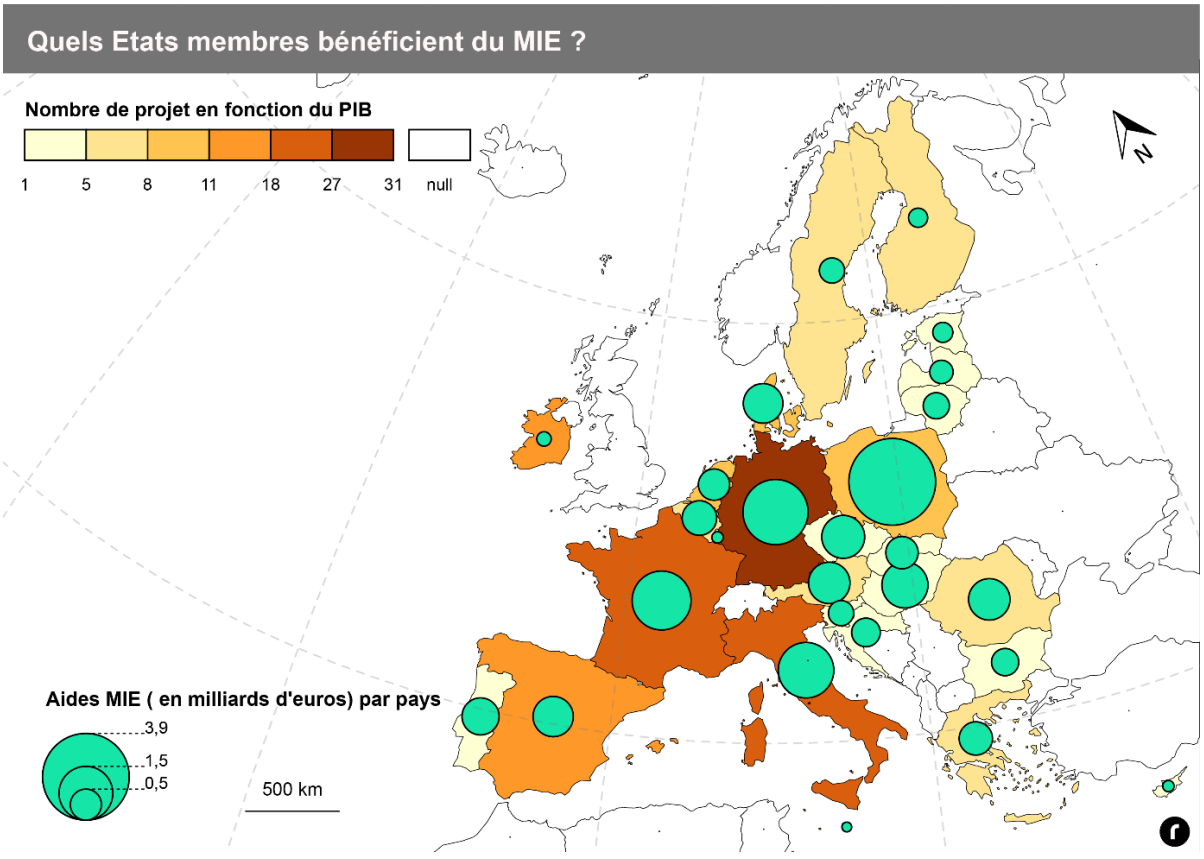
Figure 14. Nombre de projets CEF par pays



Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, à partir de données INEA, 2023.

La question mérite d'être posée encore plus clairement puisqu'il existe une corrélation entre le nombre de projets financés et le PIB. Même si nous allons donner dans ce chapitre des éléments de réponse sur les raisons de la distribution du CEF, nous proposons de ne pas donner de réponse définitive, en particulier sur le nombre de projets, même si nous allons proposer ici une piste qui devra être infirmée ou confirmée par d'autres recherches au-delà de cette thèse.

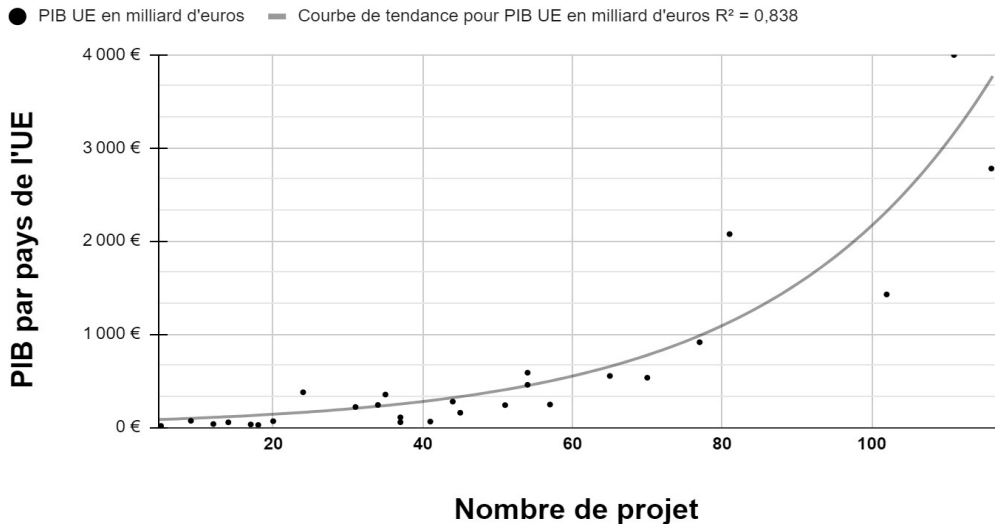
Carte 34. Quels États membres bénéficient du MIE ?



Conception et réalisation Noam Greco Monteiro 2025.

La distribution des fonds à l'échelle régionale ouvre de nouveaux champs de réflexions, en particulier dans les pays où une centaine ou plus de projets sont financés (carte 34). Cette question de la non-représentation des fonds dans le RTE-T induit la question de ce que les institutions européennes ont déjà représenté *via* d'autres institutions européennes au-delà des seuls actes législatifs.

Figure 15. Le nombre de projets RTE-T par rapport aux PIB des Etats membres.



Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, à partir de données INEA, 2025

3. Les cartes de la Banque européenne d'investissement (BEI) : une vision rétrospective du financement des projets de transports

L'une des dimensions de la cartographie des financements des RTE-T est produite pas la BEI. La banque d'investissement de l'UE finance jusqu'à aujourd'hui des projets du RTE-T. La place de cette institution est celle d'un partenaire privilégié de la Commission au vu de sa présence aux séances plénières des *Connecting Europe Days* et également dans les pays tiers ou en voie d'accession (Entretiens DG NEAR 2, 2024). La BEI finance sous forme de prêts des projets appartenant au RTE-T. Son champ d'intervention est plus large qu'un outil spécialisé comme le CEF, mais le suivi des financements dans le temps semble moins documenté que dans le cadre des outils propres au RTE-T. Ici, nous étudierons la production cartographique de la BEI sur les RTE-T à partir des brochures que l'institution bancaire produit. Ces brochures sont au nombre de cinq, parues entre 1992 et 2016. Nous analyserons les spécificités de la cartographie et les discours de la BEI, en analysant ce qu'elle montre de la distribution géographique des financements du RTE-T et de sa représentation de l'Europe des RTE. Nous n'utiliserons cependant pas ici de forme de « lemmatisation » et nous en tiendrons à une analyse de l'iconographie. L'analyse du texte sert à mettre en contexte l'information véhiculée par la

carte dans cette sous-partie. L'idée de cette série est de faire un bilan de l'action de la BEI dans le cadre des transports. Les dates correspondent dans le cas des deux brochures les plus anciennes à des étapes importantes de révision du RTE-T (1992 et 1996). Les suivantes ne correspondent pas à un moment aussi symbolique (2006, 2009 et 2016), mais rendent compte de l'action pendant des périodes déjà identifiées précédemment. Seule la période des années 2000 se distingue par deux brochures.

a. Un travail ancien

Depuis 1979 au moins, la BEI peut financer des infrastructures de transport (COM (79) 550, voir annexe III) et a été, dès le début de l'implémentation de la politique européenne des infrastructures de transports, impliquée dans les grands projets du RTE-T (BEI, 1992). Sa fonction de financeur fonctionne sur plusieurs échelles spatiales et temporelles. La dimension spatiale est exprimée de façon assez claire dans chacune des brochures.

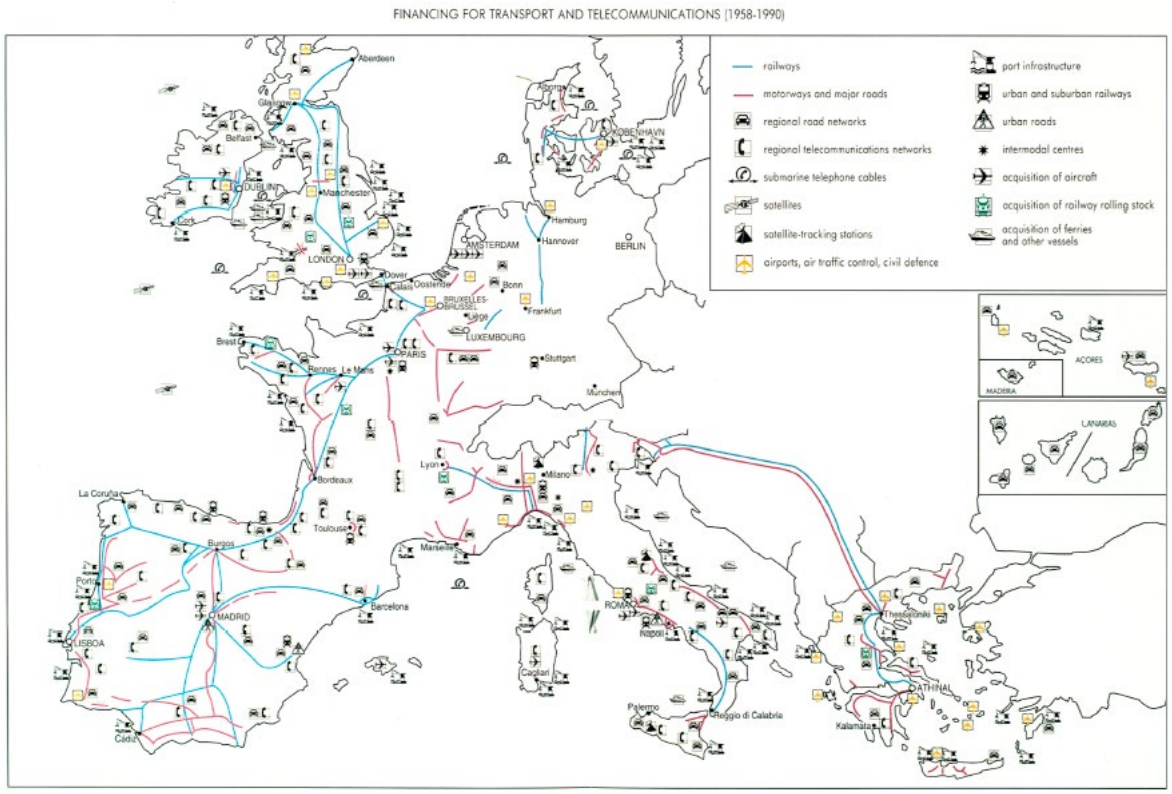
La première cartographie des projets cofinancés par la BEI introduit une tradition qui va perdurer pendant près de 20 ans : une cartographie rétroactive puisqu'elle revient sur des projets financés sur une période de temps long et multisectoriel, puisque ces cartes concernent le transport, l'énergie et les télécommunications, c'est-à-dire les trois prérogatives des Réseaux transeuropéens, avant qu'ils ne soient institués comme politique sectorielle de l'UE.

La première carte est tirée d'une brochure de 1992 (Carte 35). Elle revient sur les projets financés entre 1958 et 1990. Cette très longue période est une manière pour la BEI de légitimer son action et de montrer la diversité des projets qu'elle finance. Ce qui, contrairement aux cartes du RTE-T intégrées aux règlements ou les supports de communication, n'a pas de dimension planificatrice. La carte se limite à la cartographie des projets financés, montrant donc une carte de l'action passée et présente de la BEI. Le but que nous voyons, en termes de communication, est celui de montrer la capacité de financer une diversité de projets dans des domaines vastes. La BEI montre alors sa capacité à acquérir du matériel roulant comme à financer les infrastructures de transport (BEI, 1992).

Sur la carte comme dans le texte qui l'accompagne, la BEI revendique une action à plusieurs échelles, notamment régionale et à l'échelle des villes (Carte 35). Ces actions sont localisées sur la carte par des figurés ponctuels notamment autour des zones portuaires, et s'étendent au-delà de l'UE en Yougoslavie pour relier la Grèce aux autres États membres. Le fond de carte montre un espace quasiment sans frontières et met en scène deux blocs entre un bloc sans frontières avec des noms de villes (capitales et pôles urbains secondaires). L'autre bloc est également sans frontières complètes avec une projection qui résulte en une légende qui couvre une partie de la Russie et de l'Ukraine. Un encadré zoome sur les territoires insulaires espagnols où sont montrés les projets financés. Ces éléments qui concernent

les choix de la métagéographie de la carte sont uniques parmi les représentations des brochures de la BEI.

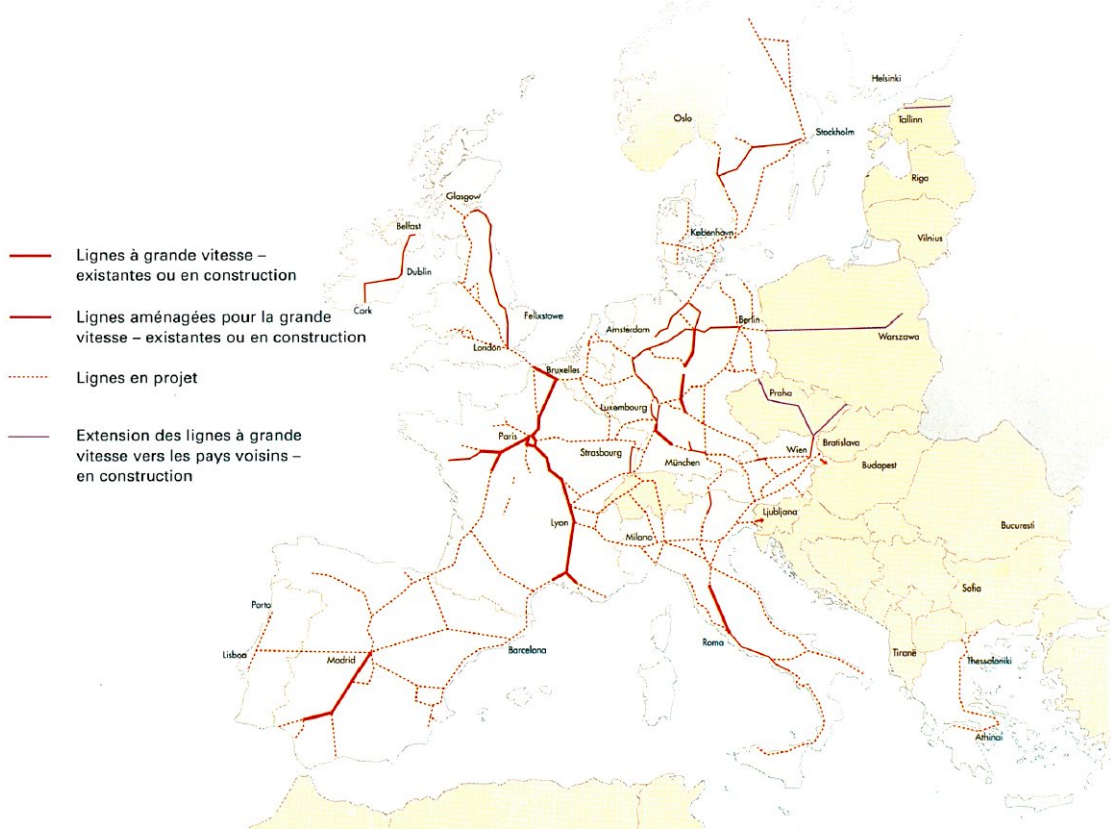
Carte 35. La cartographie rétroactive et multisectorielle de la BEI : une tradition depuis les années 1990[154]



Les différences avec les cartes de la Commission sont communes à toutes les représentations de la BEI avant 2016. Malgré les différences avec la Commission en ce qui concerne les cartes du financement des transports, la BEI reprend la carte de planification des LGV de la Commission des 1990 en intégrant deux pays en voie d'accession, la Pologne et la République tchèque (BEI, 1996). Cette carte est dans le corpus que nous avons sélectionné. Elle est la seule qui a une dimension planificatrice et qui présente des aménagements futurs avant la brochure de 2016. La problématique d'une projection dans le futur semble alors plus une question soulevée dans la cartographie de la Commission que dans celle de la BEI.

[154] Banque européenne d'investissement. (1992). *Communications* (Briefing series). Banque européenne d'investissement. (ISBN 92-861-0247-X). pp.6-7.

Carte 36. Présent, futur, une cartographie commune à la Commission Européenne[155]



b. Une identité visuelle propre

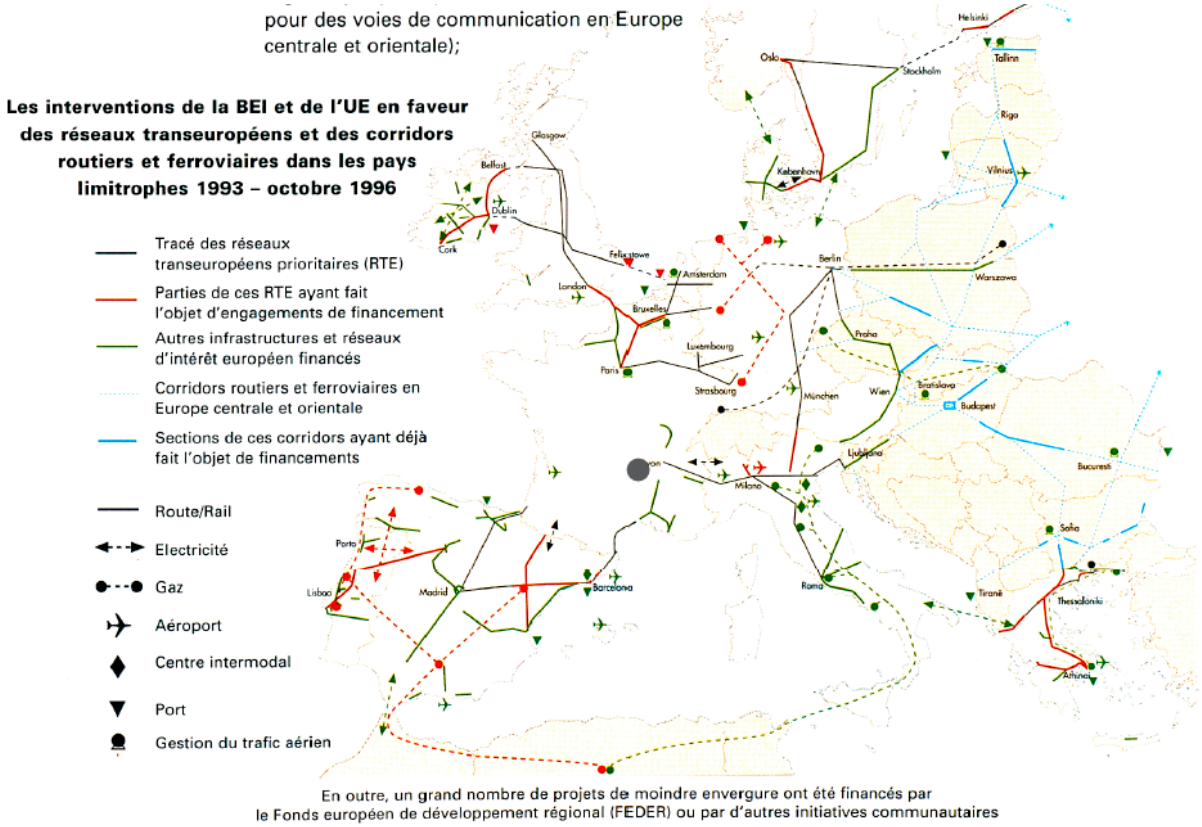
En 1996, la BEI va adopter un style graphique qu'elle va conserver pendant une quinzaine d'années. Ce qui est représenté est la même chose qu'en 1992, mais le cadrage change et l'horizon temporel est plus court (BEI, 1996). La rétrospective est celle des projets financés entre 1993 et 1996, ce qui en fait encore une fois une cartographie rétrospective. Les lignes des projets financés s'étendent désormais aux pays en voie d'accession, dans le contexte de la préparation à l'intégration des pays d'Europe de l'Est et d'Europe centrale. Cette logique rappelle à la fois celle de la Commission, mais sans la dimension prospective des cartes du TINA par exemple. La brochure nommée « Une infrastructure pour le 21e siècle » revient sur la lente construction du RTE-T et de la politique des transports européenne et sur son rôle depuis les années 1970, pour transformer les réseaux nationaux en réseaux

[155] Commission européenne & Banque européenne d'investissement. (1996, novembre). *Une infrastructure pour le 21e siècle*. Commission européenne. (ISBN 92-827-8713-3). p.5.

européens (BEI, 1996). Le cadrage temporel de la carte se comprend par l'ouverture d'un guichet unique spécial RTE qui offre des solutions de financement long terme sur 20 ou 30 ans, ce même guichet prête 18 milliards d'euros à des projets du RTE (BEI, 1996).

Le discours en termes d'échelle reste cependant, en 1992 comme 1996, concentré sur la question des projets d'infrastructures prioritaires de façon assez claire dans la brochure où la BEI se place comme un acteur indispensable pour leur réalisation. L'institution bancaire s'aligne donc en termes de priorités sur celle de la Commission, tout en gardant la spécificité de représenter le financement d'un ensemble de projets de différents modes.

Carte 37. 1996 l'adoption d'une identité graphique[156]



À partir de 2006 (BEI, 2006), la vision de la BEI s'élargit et malgré une représentation sensiblement similaire à celle de 1996, nous retrouvons les mêmes figurés avec une dimension rétrospective encore une fois assez claire (1993-2008). Mais cette fois le cadre s'élargit. La métagéographie de l'Union pousse le cadre de ses représentations jusqu'en Russie, et le nord des pays scandinaves est cette fois complètement représenté. Un aplat de couleur sur les pays semble distinguer trois groupes, les pays tiers en gris, les pays de l'Union en beige et, en couleur tuile, les pays associés par différents traités ou

[156] Commission européenne & Banque européenne d'investissement. (1996, novembre). *Une infrastructure pour le 21e siècle*. Commission européenne. (ISBN 92-827-8713-3). P.9.

en voie d'accession. Cette cartographie paraît après celle du Groupe de haut niveau de 2005 qui portait sur un élargissement des RTE-T vers l'Europe de l'Est et l'Asie Mineure (Greco Monteiro, 2024).

Carte 38. L'élargissement du continent européen[157]



En 2016 (BEI, 2016), la BEI fait paraître une nouvelle brochure pour mettre en avant son rôle dans l'avancement des RTE-T. La carte de la dernière page reprend cette fois-ci sans équivoque celle des corridors du réseau central de la Commission européenne. Cette reprise a deux conséquences : une perte de précision quant à la localisation des données et la projection de la carte dans le futur puisque, comme déjà mentionné ailleurs, la carte du métro européen est une itération de l'utopie européenne qui résulte en espace des transports unifié et la compression de l'espace-temps.

Autour de la carte, nous trouvons des figures qui perpétuent cette dimension rétrospective de financement par la BEI sur l'année 2014-1015. Le choix a été de localiser 14 actions à l'échelle des

[157] Banque européenne d'investissement. (2006, septembre). *Le financement par la BEI des réseaux transeuropéens*. Banque européenne d'investissement.

villes ou des régions (n=7) ou de localiser l'action à une échelle plus vaste sans précision dans le texte, pas plus que sur la carte. La localisation précise n'est pas toujours mentionnée. Les cartes sont moins exhaustives qu'auparavant et c'est une conséquence directe de l'utilisation de la carte de la Commission.

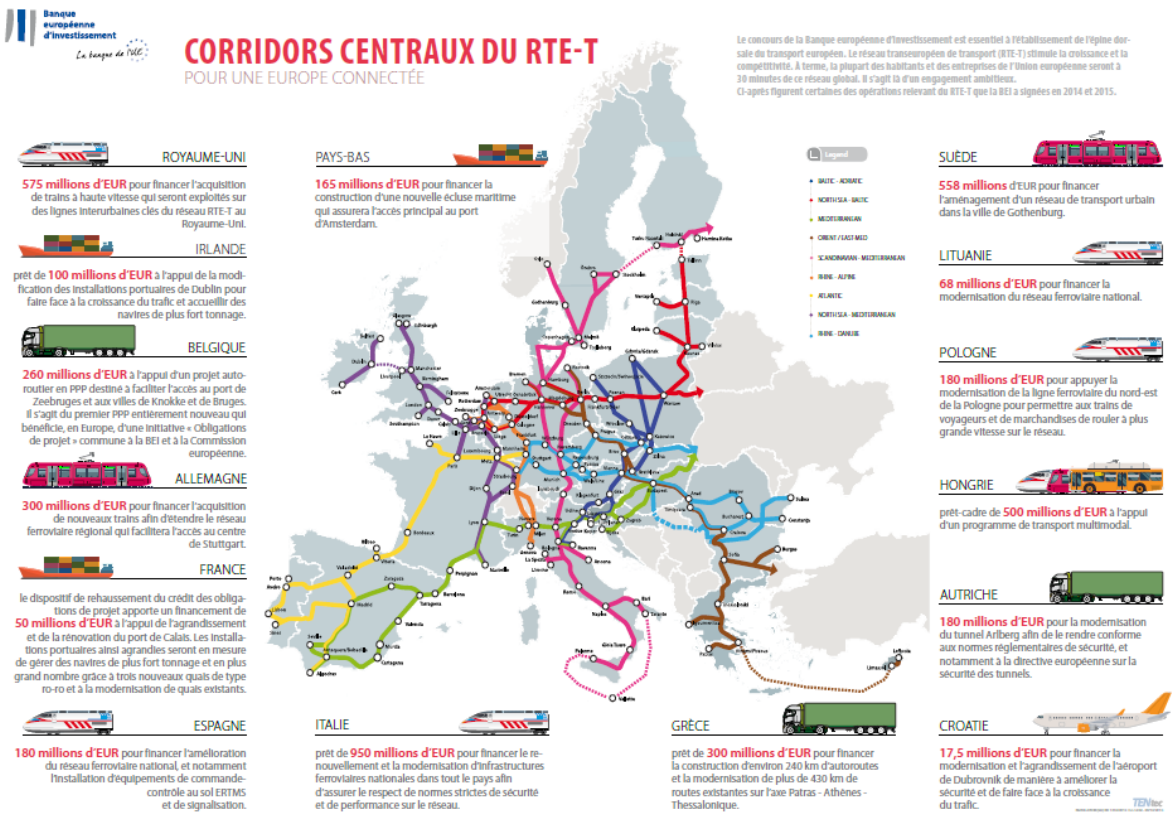
La perte se voit également sur le lien avec les pays tiers qui apparaissent grisés pour le voisinage, à l'Est le Bélarus, l'Ukraine et la Moldavie sont représentés tandis que la Russie disparaît de la carte dans un fond blanc qui ne la distingue pas des mers et des océans. L'Afrique du Nord, qui était représentée depuis 1996, disparaît. Cette représentation, reprise à la Commission centrée sur les transports et l'Europe, rompt avec la tradition qu'avait installé la BEI jusqu'à lors et pose la question d'une raréfaction des données sur les brochures de l'institution bancaire, due entre autres à l'alignement des représentations du RTE-T sur celle de la Commission. Cette représentation est finalement celle d'une Europe centrée sur son territoire et non plus sur une Europe élargie. C'est une expression d'une concentration sur des priorités européennes, ce que nous analysons comme une représentation des fonds comme n'étant pas éparpillés géographiquement, mais resserrés sur les priorités de l'UE. La Commission norme la représentation des RTE-T avec la carte des corridors.

La rareté des données

L'étude des brochures de la BEI permet de comprendre deux choses essentielles. D'une part, la BEI s'aligne en partie sur les représentations graphiques de la Commission européenne, ce qui est une marque de sa capacité à imposer une façon de représenter les RTE-T au sein des institutions européennes ; d'autre part, la cartographie des projets pose question sur l'exploitation de ces données. La cartographie des projets de la BEI soulève donc certaines questions. La première est liée aux données utilisées pour créer les cartes qui ne sont pas évidentes à trouver dans le cadre de cette thèse, et plutôt concentrées sur la vision de la Commission. La question mérite cependant d'être posée tant le spectre des projets financés est large par rapport aux outils limités mis en place dans le cadre du RTE-T. Là où les financements des RTE-T se limitent aux infrastructures lourdes, le financement de la BEI ajoute l'acquisition de matériel roulant et de projets de moindre envergure que les grands travaux financés par le CEF par exemple. Il semble complexe de tracer les projets cofinancés par la BEI. De ce fait, une piste qui pourrait être explorée au-delà de cette thèse est celle de la cartographie des projets de transport qui reçoivent des aides de la BEI. Le problème n'est pas tant de savoir où mais quoi, et la question initiale pour cette piste pourrait être : quel sont les projets les plus financés par la BEI et quels régions et territoires bénéficient d'aides ? La question régionale semble bien plus prégnante dans les discours de la BEI que dans celui des autres institutions européennes et dans ce cas

la littérature sur l'intégration par les régions européennes pourrait être une véritable piste de travail pour prolonger ces réflexions.

Carte 39. La transition visuelle, une perte de donnée ?[158]



4. Les cartes de l'INEA : Rendre compte des financements du RTE-T

La seconde institution qui a produit de nombreuses cartes au cours de son existence est l'INEA. L'*Innovation Network Executive Agency* est le successeur de la TEN-EA, l'agence exécutive dédiée aux RTE-T pour aider la commission dans son travail. L'INEA démarre son activité en 2014[159]. C'est un des acteurs centraux dans la gestion des fonds CEF et les projets encore non clos du programme Marco Polo[160]. Ces projets gérés par l'INEA font l'objet d'un processus de sélection qui donne lieu à une cartographie de cette distribution des financements. Nous allons ici décrire et proposer une analyse

[158] Banque européenne d'investissement. (2016, juin). *La feuille de route d'une Europe connectée*. https://doi.org/10.2867/126763

[159] Commission européenne. (2015). *Mission & objectives*. https://web.archive.org/web/20150716163644/http://ec.europa.eu/inea/en/mission-objectives

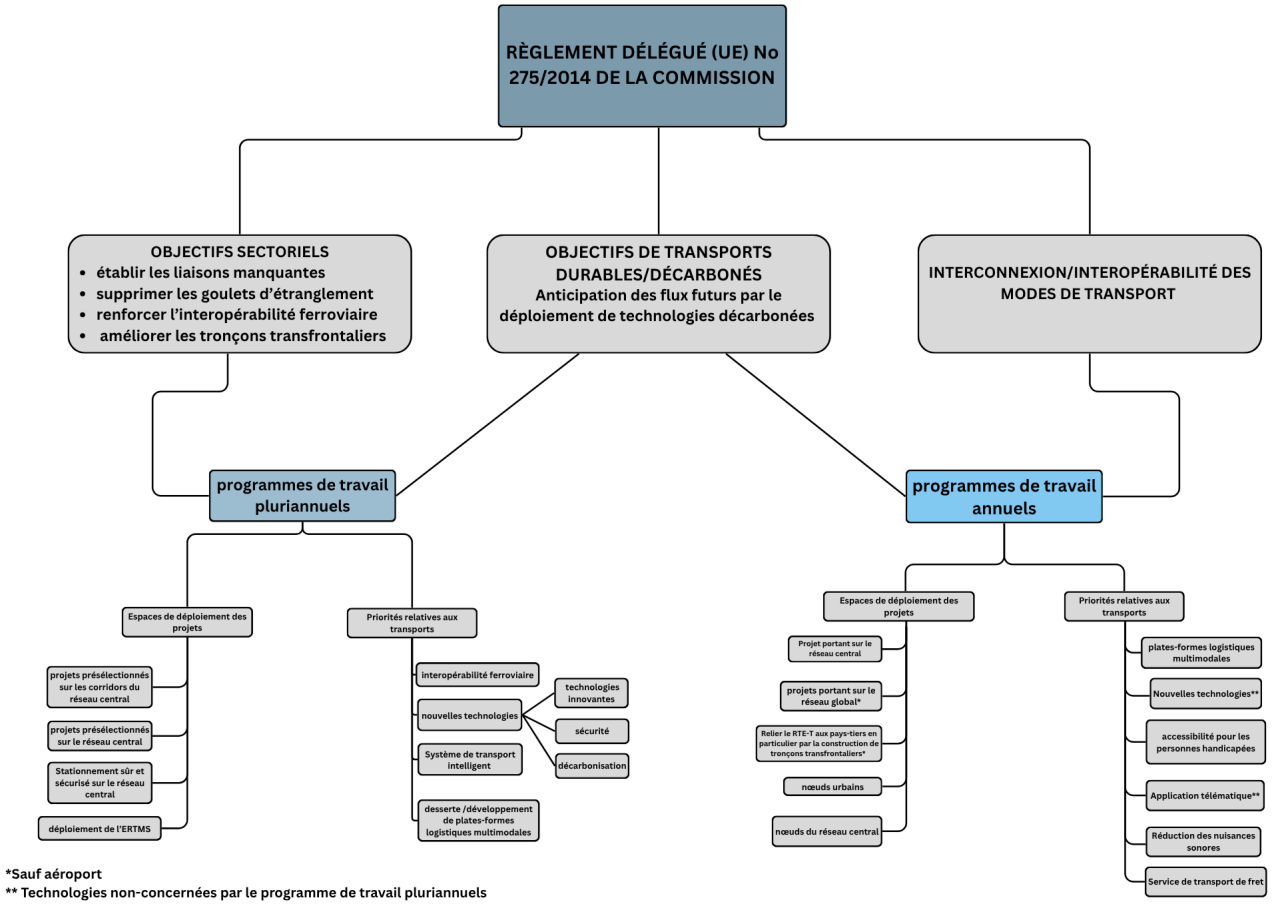
[160] Commission européenne. (2015). *Marco Polo programme*. https://web.archive.org/web/20150716162552/http://ec.europa.eu/inea/en/marco-polo

des différentes cartographies réalisées par l'agence exécutive, pour essayer de comprendre ses limites et les choix qui sont faits et ce qu'ils révèlent de l'évolution du référentiel du RTE-T.

a. Fonctionnement de la distribution des fonds CEF : la soumission des projets

La première étape de la soumission des projets est un appel à projets. Les projets sont divisés entre plan de travail annuel et plan de travail multi annuel (Figure 18). Chaque appel porte sur une thématique qui correspond aux objectifs spécifiés dans le règlement 275/2014 (SESAR, ITS, RIS, Cohésion, nouvelles technologies et innovations…).

Figure 16. Les priorités des *MAP* et *AWP*, continuité des objectifs sectoriels, rupture des espaces de déploiement de projets



Noam Greco Monteiro, 2026 d'après Règlement délégué n° 275/2014

Après soumission, les projets sont évalués par un groupe d'experts indépendants mandatés par l'INEA[161]. Les appels CEF de l'INEA ont été au nombre de 32 entre 2014 et 2020 (Commission

[161] Commission européenne. (2018). *How to apply*. https://web.archive.org/web/20180913213920/https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/how-

européenne, 2022). La Commission européenne explique sur son site en 2014 que les fonds sont dirigés vers un petit nombre de projets par souci d'efficacité, mais également pour visibiliser les corridors du réseau central[162]. Ce qui encore une fois semble indiquer que la Commission est dans une stratégie de publicisation de sa politique pour appuyer des effets d'engrenage. Si nous suivons le rapport de 2015 sur la sélection des projets des appels MAP et AWP de 2014 et 2019, le processus se fait en plusieurs étapes : soumission, vérification de l'éligibilité, évaluation par des experts externes, évaluation interne par les institutions européennes, recommandation puis sélection finale (INEA, 2015 ; INEA, 2020). L'évaluation par groupes d'experts se fait par consensus : « ces experts ont ensuite discuté de chaque proposition et se sont mis d'accord sur une recommandation consensuelle pour ou contre le financement et sur une note pour chacun des quatre blocs de critères » (Commission européenne, 2015). Cette première évaluation externe ne prend pas en considération les contraintes budgétaires (Commission européenne, 2019) et c'est donc une évaluation interne de la Commission qui se préoccupe de la sélection finale.

> « *Une fois le processus d'évaluation et de sélection achevé, la Commission, agissant en concertation avec le comité de coordination du MIE (représentant les États membres), adopte une décision contenant la liste des projets sélectionnés* ». Cours européenne des auditeurs, 2019, p.28.

Nous pouvons donc voir que les États ont une incidence sur la sélection des projets et que leur influence sur la sélection des projets n'est pas nulle. Une recommandation est ensuite faite par la commission, conjointement avec l'INEA. C'est à cette étape que des rapports annuels sur les différents projets proposés sont produits (INEA, 2015 ; INEA 2019). Ce sont de long comptes-rendus qui détaillent en une page par projets, sous forme de fiche, les raisons de la sélection ou du rejet. Cette évaluation n'est qu'une étape parmi d'autres dans la production d'un projet RTE-T. Nous sommes très en amont de l'implémentation opérationnelle. Une fois chaque projet financé terminé, il est consigné sur une fiche INEA pour le grand public et les experts, avec la même description que celle du rapport et des indications sommaires sur les acteurs et le financement du projet.

---

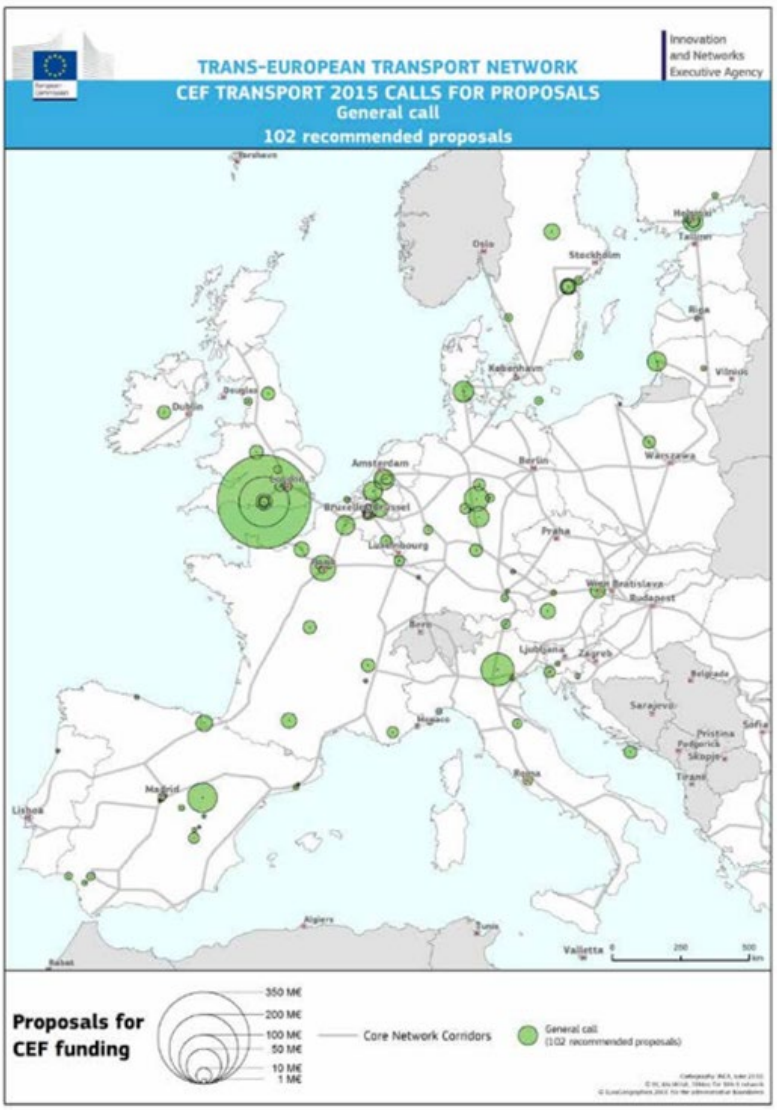
apply

[162] Commission européenne. (2019). *Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe : Work programmes*. https://web.archive.org/web/20190812155232/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding/work-programmes_en

b. Une cartographie agrégée et technocratique

Au sein de cette série de documents de l'INEA, la carte est un des éléments structurants. Sur les fiches INEA nous avons des cartes schématiques qui localisent le projet parfois sans même que la région ne soit identifiable, ce qui rend la localisation des projets à une échelle fine assez complexe. Cependant, chaque rapport CEF de l'INEA donne lieu à une cartographie des projets retenus, sous forme d'agrégats représentés par des figurés ponctuels sur des cartes centrées sur l'UE. Ces agrégats sont le résultat d'un nombre de projets présélectionnés par l'INEA en vue d'un potentiel financement (Carte 40).

Carte 40. La cartographie administrative des projets sélectionnés, une incarnation administrative de l'Europe des transports[163]



[163] Innovation and Networks Executive Agency [INEA]. (2015). Connecting Europe Facility (CEF) TRANSPORT 2014 Calls for Proposals: Proposal for the selection of projects. http://web.archive.org/web/20221202235421/https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/inea_cef_brochure_web_superfinal_a.pdf

Les rapports sur les propositions de projets CEF apportent un grand nombre de données sur les projets. D'abord, ces rapports localisent les projets par États membres, de façon relativement précise à l'échelle de la ville. Sans que nous puissions différencier le mode ou la spécificité du projet ou une distribution globale, ces cartes ont le mérite d'exister. Ce travail cartographique (dont nous ne trouvons actuellement pas l'équivalent pour la CINEA) organisé autour des catégories administratives de l'UE avait le défaut d'être figé dans ses propres catégories (Figure 18). Les rapports sont organisés d'abord par année et le dossier se structure de la façon suivante : une explication du processus de sélection, une localisation des projets par type d'appel. Ces choix ne permettent pas d'ancrer territorialement les projets, mais d'arrimer les catégories administratives à des localisations.

Ces cartes ne sont pas autonomes et les lire sans explorer les rapports desquels elles sont issues n'est pas possible, tant les titres et les légendes renvoient à des éléments techniques du fonctionnement des projets (Carte 40). Ces cartes, sémiologiquement justes, s'adressent avant tout aux participants de ces appels et sont une cartographie technique morcelée, complexe à lire parce qu'elle n'explique pas ce qu'elles sont censées représenter.

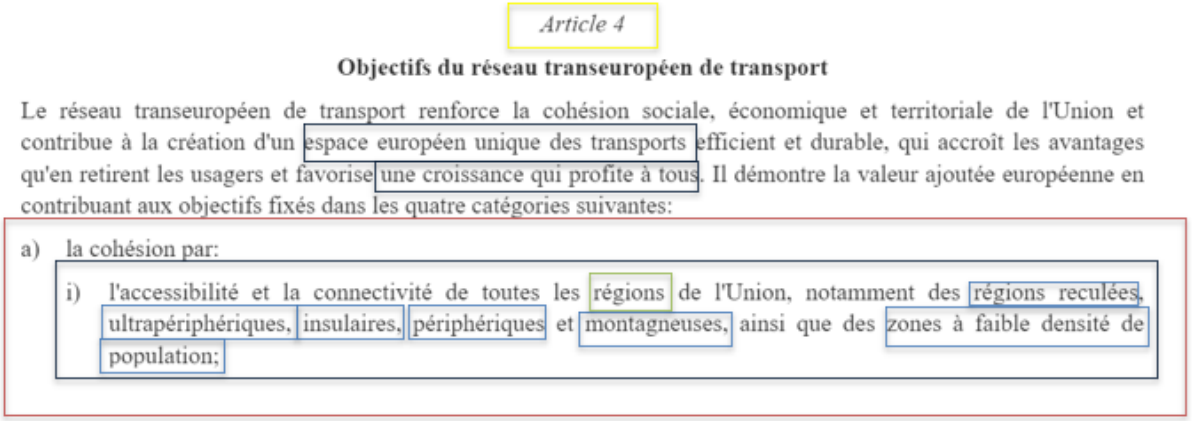
Dès lors, se pose une question : comment dépasser ce cadre technique dont nous connaissons la gouvernance et le cadre général, mais où le chercheur comme le grand public ne semblent rien pouvoir tirer en termes de monté en généralité ? Ces cartographies sont faites pour les fonctionnaires européens et marginalement pour les participants, et cette absence de forme de cartographie créative ou thématique qui échapperait aux catégories produites par l'UE laisse à penser qu'un immense travail doit être réalisé sur ce sujet par la recherche en géographie.

c. Comment donner un sens géographique au travail de l'INEA ? L'exemple des traversées alpines

Au vu de ce que nous avons déjà présenté, de nombreuses possibilités s'offrent au chercheur qui souhaite utiliser les données de l'INEA et de la CINEA. La carte des territoires ou le CEF est distribué. Que ce soient les villes ou les régions, c'est une première étape qu'il nous semble important de pouvoir mettre en carte. Ensuite, nombre de thématiques géographiques comme le percement de tunnels dans des montagnes, la question des périphéries ou de l'enclavement, sont autant d'éléments qui pourraient être cartographiés. Dans le cas des traversées alpines, nous pouvons voir que la distribution des fonds contribue à renforcer un discours sur la montagne comme barrière naturelle à traverser, élément présent dans les règlements 661/2010 et 1315/2013. Les montagnes sont à la fois une priorité politique centrale (1315/2013) à travers les projets prioritaires des tunnels

de base, et elles sont vues comme une région qui doit être renforcée dans le cadre de la cohésion en améliorant sa connectivité et son accessibilité. Au vu de cette tension entre maillon central et région de cohésion, il convient de se demander quelle vision de l'aménagement est portée depuis 30 ans par les institutions européennes sur les espaces de montagne.

Figure 17. La montagne comme espace nécessitant une attention particulière[164]



Article 4

Objectifs du réseau transeuropéen de transport

Le réseau transeuropéen de transport renforce la cohésion sociale, économique et territoriale de l'Union et contribue à la création d'un espace européen unique des transports efficient et durable, qui accroît les avantages qu'en retirent les usagers et favorise une croissance qui profite à tous. Il démontre la valeur ajoutée européenne en contribuant aux objectifs fixés dans les quatre catégories suivantes:

a) la cohésion par:

i) l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, notamment des régions reculées, ultrapériphériques, insulaires, périphériques et montagneuses, ainsi que des zones à faible densité de population;

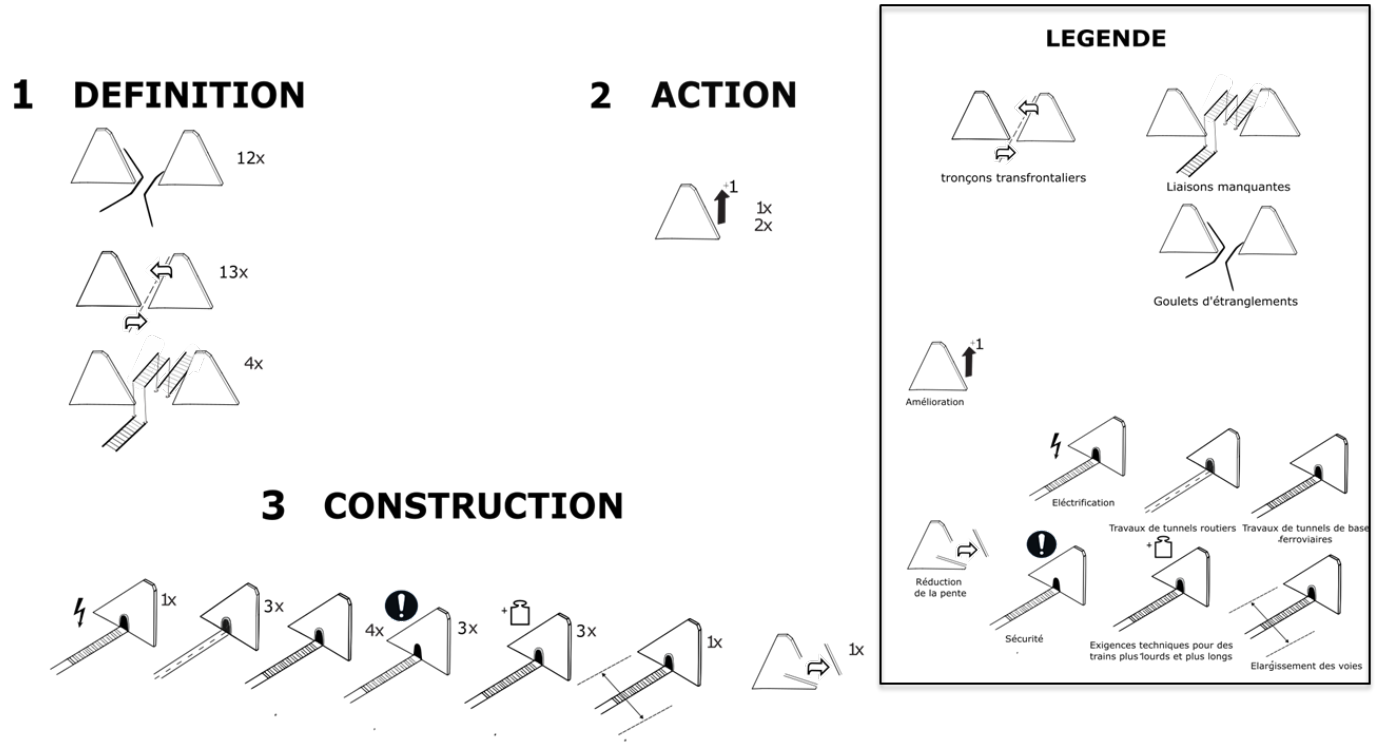
Légende : dans le règlement 1315/2013 la montagne s'inscrit dans un cadre d'intégration régional. Elle est vue comme un territoire nécessitant une attention particulière en ce qui concerne la solidarité européenne. Pour cette raison les régions montagneuses doivent être correctement intégré au marché européen par les transports.

Nous avons dans le cas de cet exemple pris les différents projets dont le texte descriptif mentionnait des espaces de montagne dans les rapports sur le CEF, pour une proposition de sélection de projets entre 2014 et 2019. Il en ressort que les projets proposés pour une aide CEF qui concernent les espaces montagneux sont au nombre de 11, répartis sur les années 2014 (n=6), 2017 (n=4) ; 2019 (n=1) (INEA, 2015 ; 2017 ; 2018 ; 2019). Ces projets sont le tunnel de base du Brenner, du Mont- Cenis dans les Alpes et du tunnel du Somport dans les Pyrénées, ainsi que des tunnels routiers en Slovénie en milieu alpin. Nous avons mis en annexe des cartes à un état encore trop peu travaillé (Annexe IV), qui ont au moins le mérite de montrer que la concentration des fonds, en ce qui concerne les espaces alpins, se concentre sans surprise sur les deux projets prioritaires de traversée alpine, soit le tunnel du Brenner, soit la ligne Lyon-Turin avec le tunnel de base du Mont- Cenis. En ce qui concerne les termes utilisés pour qualifier ces projets sur les montagnes, nous avons analysé 22 projets financés entre 2007 et 2020. Chaque projet est justifié dans les rapports de l'INEA et de la TEN-EA par une ou plusieurs actions qui rentrent en cohérence avec les objectifs des RTE-T. Nous avons donc séparé ce qui concerne la

[164] D'après le règlement 1315/2013, article 4.

définition du projet, de l'action à mener, de la question de la construction. Il ressort que les deux arguments les plus utilisés pour définir de quelle priorité relève le projet sont ceux du tronçon transfrontalier et du goulet d'étranglement. Deux arguments donc, qui concernent des objectifs, nous l'avons vu, très anciens en ce qui concerne les RTE-T. L'idée que les montagnes créent des goulets d'étranglement et l'idée même de créer des tunnels de base pour répondre à ce problème renforce l'idée d'une construction de la montagne comme étant un espace à traverser. S'ajoute à cette représentation l'ambigüité qui existe entre une montagne polluée par le trafic routier, qui devrait être transféré vers des transports plus respectueux de l'environnement (Sohnle, 2003) et des projets de tunnels de base largement controversés (Schmidt et Giorgi, 2001 ; Laszczkowski, 2023 ; Esposito, 2018).

Figure 18. Les tunnels de base une image de la montagne comme frontière et goulet d'étranglement



Conceptions et réalisation Noam Greco Monteiro, 2023.

II- La méthodologie autour du réseau : Une politique avec une nouvelle doctrine et de nouveaux moyens de coordination

Le RTE-T en 2013 fait donc sa mue vers une approche intégrée, structurée par des corridors. Nous avons vu que l'étude de Transport & Mobility Leuven et al (2010) proposait une méthodologie et une approche, mais quels ont été les critères finalement retenus par la Commission européenne ? Quels sont les choix faits pour mettre en place ce réseau et partager l'information avec les acteurs pour améliorer l'intérêt commun et développer une représentation dominante sur les RTE-T ?

1. Une méthodologie objective ?

Comme tout graphe de réseau, les cartes du RTE-T sont composées de nœuds et de liens. Ces deux éléments ne sont pas choisis au hasard et reposent sur une méthodologie. La méthodologie autour des cartes du réseau central et du réseau global est présentée par la Commission comme objective :

> *« Avec la révision des orientations relatives au RTE-T, l'UE a, pour la première fois, défini un réseau central dans le domaine des infrastructures de transport englobant tous les modes de transport sur la base d'une méthodologie de planification objective »* COM (2013) 940 final, p.2.

Ces éléments de planification se trouvent dans un document de travail de la Commission (SWD (2013) 542 final) qui présente la méthodologie pour les corridors du réseau central. Cette méthodologie dite objective se divise en deux temps : un premier moment d'identification des nœuds principaux par les critères statistiques permet de dessiner le réseau, un second temps permet d'identifier les critères pour hiérarchiser les nœuds secondaires par des critères géographiques découlant du dessin des nœuds principaux.

a. Les nœuds

Cette méthode est objective en tant qu'elle prend pour base de ses nœuds le programme ESPON pour les villes. Toutes les métropoles dites MEGA dans l'atlas ESPON de 2006, sont incluses dans le réseau. S'ajoutent à ces métropoles toutes les villes de plus d'un million d'habitants et les capitales, ce qui fait une cinquantaine de villes auxquelles s'ajoutent une trentaine de villes des espaces insulaires, ce qui nous amène dans le règlement 1315/2013 à 88 nœuds urbains. Ce choix d'avoir peu de villes est certainement lié à une philosophie ancienne que nous retrouvons dans le rapport Van Miert (2003), qui tendait à ne pas considérer les villes comme une prérogative du RTE-T. Cependant, les villes restent des maillons essentiels pour le transport puisqu'ils en sont un des débouchés.

L'utilisation du programme ESPON pour la création des corridors du réseau central fait entrer une dimension supplémentaire à la dimension technocratique du design des RTE-T. En effet, ESPON est un programme qui permet d'allier une démarche de cartographie scientifique à une dimension politique prospective (Christine Tobelem-Zanin, 2021).

Les nœuds sont différenciés entre ceux dédiés au fret et ceux dédiés au passager, qui sont respectivement les ports et les aéroports qui font transiter 1 % du trafic total de l'UE. Pour le passager, les ports qui assurent des liaisons stratégiques et les ports des grandes villes sont associés. Sont ensuite sélectionnés un ensemble de nœuds secondaires qui sont, dans le cadre du fret relié à un nœud principal, les aéroports dans lesquels transite 1 % du fret total de l'UE et les plateformes multimodales railroutes proches.

b. Les liens

Les liens, eux, se font au moins une fois entre tous ces nœuds et diffèrent dans leurs itinéraires si nécessaire quand le passager et le fret n'ont pas les mêmes logiques. Les aéroports doivent être reliés au rail et un lien multimodal par frontière terrestre doit être réalisé. Les tracés de ces liens doivent suivre les flux réels longue distance, être directs, et éviter les zones sensibles et préférer les infrastructures existantes ou planifiées.

c. Une réflexion politique

La doctrine de la Commission est visible quant à la structure du réseau. Deux points ici nous semblent essentiels : l'idée que le réseau repose sur du trafic longue distance et qu'il doit favoriser les principaux pôles urbains, ainsi que les passages de frontières.

La méthodologie est perçue comme objective par les membres de la Commission européenne, car elle repose en première instance sur des critères quantifiables qui donnent leur légitimité à ces cartes. La méthodologie repose sur trois aspects principaux, le flux de biens et de personnes en transit sur un axe longue distance, la taille des villes et la géographie (Entretien Commission 3, 2024).

Mais deux choses doivent être notées, il y a un processus de négociation qui accompagne la méthodologie et une philosophie sous-jacente à cette méthodologie. Cette méthodologie dite objective est liée à une discussion avec les États membres en parallèle, qui soutiennent la présence d'une liste de nœuds dans le réseau et d'infrastructures à intégrer. Si ces infrastructures correspondent aux critères, elles sont acceptées. Il y a ensuite une seconde étape de négociation avec le conseil. En dernière instance, ce qu'il y a ou non dans le réseau relève en partie de la prérogative des États et donc du conseil ; les régions, elles, tendent à être défendues par les membres du Parlement (Entretien Commission 3, 2024). Il y a donc une dimension objective dans la mesure où l'UE crée des filtres pour

limiter le nombre de liens, mais nombre des choix sont en fin de compte liés à l'idée de renforcer les grands pôles économiques (villes de plus d'un million d'habitants) et le trafic longue distance, ce qui est nous semble-t-il au cœur de la philosophie du RTE-T. Une certaine forme de solidarité territoriale est exprimée avec l'inclusion des villes et infrastructures insulaires, mais le principe du réseau central est de concentrer les investissements prioritaires, ce qui suppose donc que les priorités sont résumées aux grandes villes et infrastructures tout en assurant un certain équilibre pour éviter les parties du réseau isolées.

2. Le RTE-T est-il soft ? Le cas de TENtec et la *soft Law*

Le constat d'une politique fonctionnant sur un jeu d'influences à travers des démarches, informelles ou non institutionnelles, de planification dans un espace non borné par les limites administratives des États, nous dirige vers l'intuition du géographe d'Antoine Beyer (2015). Dans un article de 2015 pour l'information géographique, il ambitionne de discuter la nature du territoire que met en place la politique européenne des transports. Il discute la répartition des logiques de pouvoirs entre les institutions à l'échelle de l'Union pour la politique des transports. Antoin Beyer distribue le droit international à la Commission, l'initiative législative (règlementation et norme) au Parlement et au Conseil. Quant aux États, ils sont les derniers décisionnaires en ce qui concerne les politiques incitatives comme le RTE-T (Beyer, 2015 pp.12-13). Il invoque la méthode ouverte de coordination comme l'élément qui caractérise les politiques où les États jouent un rôle décisif et où le rôle de la Commission européenne est au plus incitatif (Beyer, 2015 p.13). L'article se conclue en discutant le RTE-T comme relevant d'une territorialisation « douce ou soft au sens d'une spatialisation cherchant à coordonner des politiques hétérogènes dans leurs moyens et non à l'affirmation d'une souveraineté fédérale avec l'établissement d'une sphère de décision communautaire plus autonome » (Beyer, 2015 p.20). La Commission, selon Antoine Beyer, est en fait dans une position où elle gagne en légitimité, mais pas en compétence. Nous sommes d'accord avec le fond de la conclusion, mais quelques articulations théoriques nous font cependant exprimer quelques doutes sur la façon dont se traduit cette légitimité et sur les qualificatifs utilisés. C'est en particulier sur la façon dont la légitimité se construit que nous souhaitons apporter des précisions.

En effet, Beyer (2015) parle tour à tour de *soft Law* à propos des Livres blanc et vert comme éléments non contraignants du droit européen, puis de *soft territoriality* qui permet de revisiter la notion de *soft Power* et d'expliquer que les RTE-T tireraient leur légitimité de la concertation d'acteurs et non d'un renforcement d'un pouvoir supranational. La traduction de *soft* par doux utilisé par Beyer, pour l'ensemble de ces concepts, n'est pas la bonne. Le pouvoir doux convoque le champ lexical de la gentillesse, de l'agréable, du confort, une idée presque méliorative non neutre. Nous proposons de

substituer doux par diffus, qui nous semble mieux exprimer le pouvoir peu coercitif et informel, mais malgré tout omniprésent des institutions européennes. C'est ce que vise, il nous semble, Antoine Beyer dans son article. Ce pouvoir diffus, selon le chercheur, « *transite de ce fait par les représentations partagées, résultant de la diffusion et la circulation de paradigmes européens (cartes, concepts, modèles, références, procédures) ».* Le problème avec *soft territorialities* est que le terme n'apparaît pas de façon explicite et pas sous cette forme dans les articles d'Andreas Faludi sur lesquels s'appuie Antoine Beyer. Sans pouvoir nous rattacher à cette notion de *soft territorialities,* qui ne nous semble pas être un concept clair, ni à celui de *soft spaces,* qui, tel que définis par les premiers aménageurs à les avoir identifiés (Allmendinger et Haughton, 2009), ne semble pas convenir dans le cadre des RTE-T parce qu'elle est une politique extrêmement institutionnalisée. Nous préférons repartir de la pratique de la Commission européenne en ce qui concerne ces termes.

a. La *soft Law* selon la Commission européenne

La DG MOVE fait référence au terme de *soft Law* (Commission européenne, 2015, p.4). Elle en adopte donc une acception particulière qu'il convient de prendre en compte. En effet, à partir de 2012, l'UE se dote d'un nouvel outil de suivi de l'avancée des projets. Cette base de données se présente comme un outil de visualisation cartographique de l'avancée des projets. Son nom est TENtec. Cette base de données collaborative permet de mettre à jour l'avancée sur le réseau par une carte interactive qui réunit un nombre important de données sur le RTE-T. Cette méthodologie n'est pas nécessairement neuve dans le cadre de la distribution des aides de l'UE (Blandine Mesnel, 2024) :

> *« Comme dans d'autres domaines d'action publique qui prennent pour objet le territoire et son aménagement (politiques des transports, du logement, de protection des espaces naturels ou encore de gestion des risques naturels), les cartes deviennent ainsi "la pièce centrale d'un dispositif de contrôle" [des agriculteurs] ».* Blandine Mesnel, 2024 p.253.

Dans le cadre de la politique des transports, la cartographie collaborative et l'obligation d'actualisation sont un outil de contrôle, mais ici il ne s'agit pas de contrôler des échelons plus fins avec des acteurs éloignés des sphères institutionnelles, comme les agriculteurs. La Commission a en fait assez clairement expliqué le but de sa Méthode Ouverte de Coordination (MOC/*OMC*) dans la version 4.7 du manuel de l'utilisateur de la plateforme TENtec :

> *« La méthode ouverte de coordination (MOC), en tant qu'instrument de la stratégie de Lisbonne, définit un cadre de coopération entre les pays de l'UE, dont les politiques nationales peuvent ainsi être orientées vers certains objectifs communs.*

Dans le cadre de cette méthode intergouvernementale, les pays de l'UE sont évalués les uns par les autres (pression des pairs), le rôle de la Commission se limitant à la surveillance. La MOC peut être décrite comme une forme de "soft law". Il s'agit d'une forme d'élaboration de politiques intergouvernementales qui n'aboutit pas à des mesures législatives européennes contraignantes et qui n'exige pas des pays de l'UE qu'ils introduisent ou modifient leurs lois. Dans le contexte de la politique de la Commission européenne en matière de RTE-T, cette approche signifie spécifiquement que toutes les parties prenantes clés du RTE-T contribuent et bénéficient également du système d'information TENtec hébergé et développé par la Commission européenne ».[165] Commission européenne, 2015, p.4

La méthode de cartographie via une plateforme commune, le système d'information Tentec renvoie aux nouvelles pratiques de gouvernances, en particulier la *soft Law*. Ces nouvelles pratiques de gouvernances sont une matérialisation d'outils de coopération intergouvernementale et sont caractérisées par leur souplesse et leur aspect non coercitif et les processus participatifs (Saurugger, 2009 ; Palier et *al,* 2007).

b. La méthode ouverte de coordination, dispositif de coopération entre États ou dispositif de contrôle ?

Le MOC est un outil apparu dans le milieu des années 1990 et systématisé à partir des années 2000, depuis le Conseil européen de Lisbonne (mars 2000) et qui fait partie d'un ensemble d'outils (*Benchmarking*, MOC et reporting) et de pratiques (pressions par les pairs) censées permettre le dépassement du triangle institutionnel (Palier et *al,* 2007). Issue d'une perspective de coopération intergouvernementale dans le cadre des politiques sociales dans les années 1990, la MOC est dans ce cadre analysée par Palier et *al* (2007) comme une forme de processus d'intégration intergouvernemental :

[165] Traduit de l'anglais par l'auteur: *Open Method of Coordination (OMC) OMC as an instrument of the Lisbon strategy defines a framework for cooperation between the EU countries, whose national policies can thus be directed towards certain common objectives. Under this intergovernmental method, the EU countries are evaluated by one another (peer pressure), with the Commission's role being limited to surveillance. OMC may be described as a form of 'soft' law. It is a form of intergovernmental policy-making that does not result in binding EU legislative measures and it does not require EU countries to introduce or amend their laws. In context of the European Commission's TEN-T policy this approach means specifically that all key stakeholders of TEN-T contribute and also benefit from the TENtec Information System hosted and developed by the European Commission.*

> *« Dans une perspective fonctionnaliste, l'inscription sur l'agenda européen peut être conçue comme un effet de spillover des mécanismes de l'intégration économique, qui ont insufflé un effet d'engrenage. Cependant, le processus de formulation des orientations politiques s'exerce sur un mode intergouvernemental. Les États membres gardent leur autonomie d'action et ont réaffirmé le principe de subsidiarité lors du Sommet de Nice ».* Palier et *al*, 2007 p. 210.

Cependant, dans le cadre de la MOC, en ce qui concerne TENtec, nous sommes face à un cas légèrement différent puisque le but ici n'est pas que les États membres et institutions associés gardent la main sur le processus de mise en place des RTE-T, mais de mettre en place un système d'information auquel les États n'ont aucun intérêt à ne pas participer, et qui produit un système de pression par les pairs qui permet à la Commission *via* l'INEA d'évaluer l'avancée des RTE-T. Le processus est donc bien intergouvernemental, mais le but de la Commission semble ici de créer un effet d'engrenage en mettant à l'agenda des États membres et des bénéficiaires des fonds européens le rapport sur l'avancée des RTE-T, par une carte interactive en ligne. La carte permet depuis 2012 de voir le montant des projets financés par tronçons ou borne de recharges, ainsi que les caractéristiques techniques du projet. Nous avons donc deux façons de comprendre le RTE-T, par sa méthode pour cartographier les infrastructures ou par les représentations de ses avancées. La méthode aide à comprendre la conception des cartes du RTE-T, structuré par des filtres mis en place par la Commission, puis par les choix du Conseil sur la présence ou l'absence de certaines infrastructures. La représentation de ses avancées permet de comprendre les stratégies de *soft Law* de l'UE à travers la cartographie. Autrement dit, les États jouent un rôle décisif pour la MOC, mais l'initiative est du côté de la Commission qui crée la plateforme. Le passage par une plateforme n'est un outil de concertation, mais un outil de contrôle (diffus) qui se rapproche de ce que Giovanni Esposito (2018) classe parmi les outils du *new public management* et *in fin,* du tournant néolibéral des politiques publiques : la carte collaborative que doivent remplir les États et porteurs de projets est un support non seulement de légitimité et de représentation, mais aussi un outil contraignant pour les États et un outil de contrôle centralisé pour la Commission et l'INEA.

III- La disparition des projets prioritaires ?

Nous avons vu que la Commission tente d'imposer sa représentation hors des institutions européennes et s'impose aux institutions européennes. La Commission se dote de nouveaux outils pour développer les RTE-T comme Tentec ou le CEF. Pourtant, l'image dominante précédente ne disparaît pas. Les grands projets prioritaires qui ont prévalu les 30 dernières années ne disparaissent pas complètement.

Cependant, la place des projets prioritaires dans la nouvelle cartographie des priorités devient moins claire pour l'observateur des RTE-T.

En commençant cette thèse, nous cherchions à cartographier les aides CEF (2014-2020)[166]. Nous avons remarqué plusieurs phénomènes, dont un qui ressortait particulièrement pour l'Italie : certains projets ou tronçons prioritaires recevaient parfois des aides du CEF, qui expliquait près de 50 % la distribution des fonds pour le pays[167]. Il se trouve que ces projets financés par le CEF font partie de la liste des 30 projets prioritaires. Pour illustrer cette distribution des fonds CEF orientés vers les anciens projets prioritaires, nous allons prendre plusieurs exemples qui sont des projets emblématiques du RTE-T des années 2000 à aujourd'hui et qui ne sont toujours pas terminés : la ligne Lyon Turin, le tunnel du Brenner et Rail Baltica.

En ce qui concerne les deux premiers projets prioritaires, sur les 1,6 milliard d'aides CEF distribués à des projets en Italie, 76 % sont distribués à des projets ferroviaires. Sur ces 76 % d'aides CEF distribués, trois le sont à des projets prioritaires. Nommément, ces projets concernent une étude et des travaux sur le tunnel du Brenner et un projet concerne à la fois des travaux et une étude pour le tunnel du Lyon-Turin. Ces trois projets, à eux seuls, réunissent 86 % des aides CEF allouées au ferroviaire et donc presque 65 % des 1,6 milliard distribués à l'Italie.

Avec ces trois projets, il reste donc 600 000 euros pour tout le reste du RTE-T en Italie. La ligne Chiasso Milan qui fait la jonction avec la frontière suisse est la plus financée après les trois projets qui concernent le Brenner et le Lyon-Turin. Ce projet est doté de 40 millions d'euros par l'UE, soit déjà dix fois moins que le 3e poste de dépenses pour des projets cofinancés par le CEF en Italie.

Du côté français, où les projets financés sont plus nombreux, un peu moins de 40 % des fonds sont explicables par le financement du Lyon Turin et du canal Seine-Nord Europe.

Cette importance donnée à des projets qui étaient la précédente priorité peut surprendre. Le RTE-T n'a-t-il donc finalement que reformulé le projet précédent au sein d'une nouvelle cartographie ?

1. Projets d'intérêts communs

Le MIE, si nous observons l'exposé des motifs du règlement 1316/2013, est un outil avant tout fait pour financer les projets d'intérêts communs. Une tentation pourrait être de faire un parallèle entre les

[166] Aussi longtemps que la plateforme *webarchive* fonctionnera, toutes les données sur le RTE-T peuvent être trouvées ici: Innovation and Networks Executive Agency. (2019, septembre 25). *CEF transport projects by country*. https://web.archive.org/web/20190925121222/https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-country

[167] Innovation and Networks Executive Agency. (2019). *Connecting Europe Facility (CEF) – Transport grants 2014–2019: Italy*. European Commission. https://web.archive.org/web/20190925210019/https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/cefpub/eu_investment_in_transport_in_italy.pdf La période couverte n'est que valable de 2014 à 2019. Nous avons pu analyser la période 2014-2020 en téléchargeant en novembre 2021. Tous les calculs ont été réalisés à partir des données présentes dans le tableau 2014-2020.

projets prioritaires propres à la doctrine des années 2000 et les projets d'intérêts communs. Voyons si les règlements européens permettent de faire la distinction. Ces projets ne sont pas définis dans le règlement 1316/2013, mais dans le règlement 1315/2013 à l'article 3 comme « tout projet mené conformément aux exigences et dans le respect des dispositions du présent règlement ». Ce qui est une définition laconique et dont la portée est obscure à la première lecture du règlement. L'article 7 (1315/2013) explique la portée des projets d'intérêts communs. Ils doivent répondre à au moins deux des quatre objectifs suivants : la durabilité, la cohésion, l'efficacité et le bénéfice pour les usagers. De plus, les projets d'intérêts communs doivent répondre aux critères spécifiques des chapitres sur le réseau global et le réseau central, êtres viables économiquement et présenter une « valeur ajoutée européenne ».

Les projets d'intérêts communs ne sont donc à priori pas reliés aux anciens projets prioritaires. Indifféremment, ils peuvent faire partie des corridors du réseau central la partie donc prioritaire à l'horizon 2030 et du réseau global prioritaire à l'horizon 2050 et peut répondre aux spécifications techniques de l'un ou de l'autre.

a. La valeur ajoutée européenne

Un élément qui va nous aider à définir les projets d'intérêts communs : le terme de valeur ajoutée européenne, défini à l'article 7 du règlement 1315/2013 comme les projets qui engendrent en plus de bénéfices pour l'État membre :

> *« une amélioration significative, soit des connexions de transport, soit des flux de transport entre les États membres que l'on peut démontrer sur la base d'améliorations en matière d'efficacité, de durabilité, de compétitivité ou de cohésion ».* Règlement 1315/2013 article 7.

Donc, ici, nous avons deux dimensions transnationales (l'infrastructure et le flux) qui permettent de cadrer ce que sont les projets d'intérêts communs. Nous pouvons relier cette dimension aux corridors du réseau central, qui est avant tout fait pour « améliorer les tronçons transfrontaliers au sein de l'Union » (article 43 du règlement 1315/2013). Les projets d'intérêts communs sont donc des projets qui répondent aux critères techniques des réseaux centraux et globaux et aux objectifs généraux des RTE-T, mais semblent orientés par le règlement vers le réseau central puisque les projets d'intérêts communautaires doivent avoir une valeur ajoutée européenne.

b. Les critères techniques du règlement 1316/2013

Cette première limitation nous ramène au règlement 1316/2013, qui liste les corridors du réseau central, et qui organise le financement des projets d'intérêt communautaire. La Commission y indique ensuite un ensemble de critères que doivent poursuivre les projets d'intérêt commun avant d'expliquer que ce ne sont pas des critères de sélection (1316/2013 article 4).

c. Le paratexte européen : une explication juridique à la distribution des fonds

En revanche au sein du même article (1316/2013 article 4) il est fait référence à la partie IV de l'annexe du règlement 1316/2013, qui donne des pourcentages indicatifs pour la distribution des financements et sur les quatre points spécifiés par dans cette annexe un nous intéresse en particulier :

> *« Les ressources budgétaires visées à l'article 5, paragraphe 1, point a), à l'exclusion de celles affectées aux actions de soutien du programme, sont réparties entre les objectifs spécifiques dans le domaine des transports définis à l'article 4, paragraphe 2, de la manière suivante : […] supprimer les goulets d'étranglement, renforcer l'interopérabilité ferroviaire, établir les liaisons manquantes et, en particulier, améliorer les tronçons transfrontaliers : 80 % »* 1316/2013, annexe IV

Ce pourcentage indicatif clarifie en partie la distribution des fonds et remet un sens géographique à ce que sont les projets d'intérêts communs des corridors du réseau central. Le MIE doit alors réaliser une tâche spécifique, supprimer les goulets d'étranglement, développer les liens transfrontaliers européens et les liaisons manquantes en particulier dans le cadre du ferroviaire.

Cette dimension est encore plus présente dans un autre élément du paratexte du règlement 1316/2013, l'acte d'exécution COM (2013) 940 promulgué en 2014, intitulé *Construire le réseau central dans le domaine des transports : corridors de réseau central et mécanisme pour l'interconnexion en Europe*. Cette communication précise l'usage de 80 % des 26 milliards d'euros. Nous retrouvons dans ce document une liste de 14 projets prioritaire, dont 12 sont des projets qui se recoupent totalement ou partiellement avec la liste des projets prioritaires établis en 2004.

Cette dimension paratextuelle montre que certains éléments essentiels à la production des RTE-T restent, si ça n'est cachés, en tout cas difficilement compréhensibles en dehors des spécialistes de l'UE.

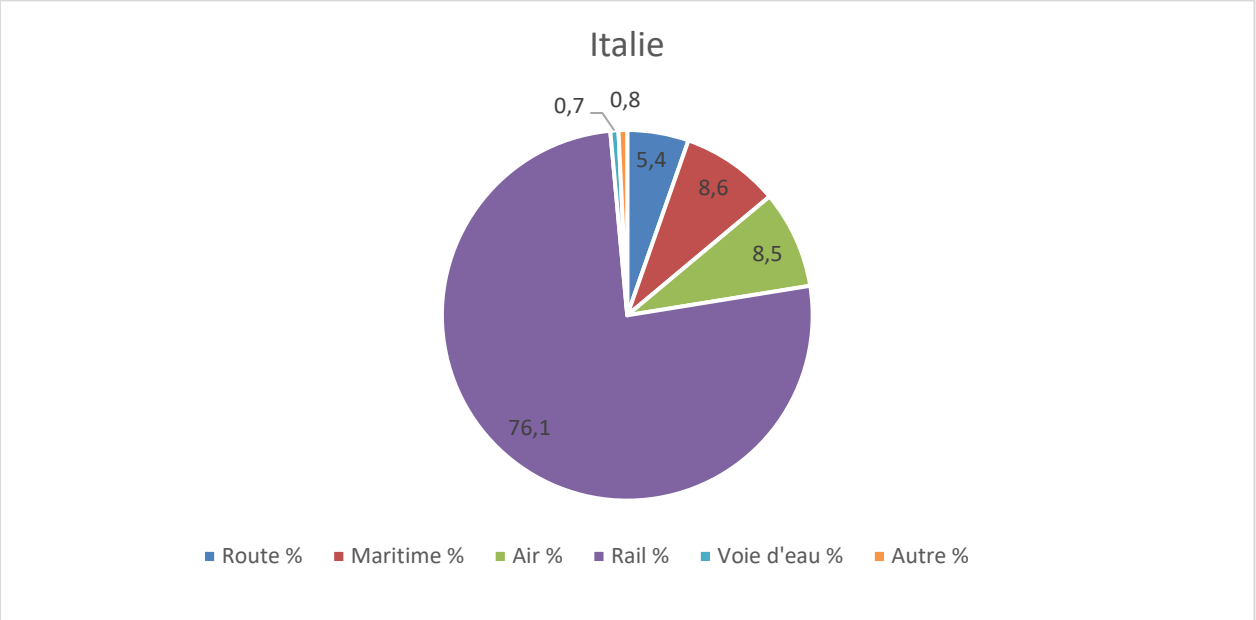
2. L'hybridation des doctrines spatiales : l'inversion des priorités.

Le changement est donc le suivant : les projets prioritaires qui englobaient auparavant des axes et des corridors sont désormais inclus dans les corridors du réseau central. Cette inversion dans la structure

des priorités a une puissance symbolique forte puisque la plupart des acteurs s'adossent ou souhaitent être inclus dans ces corridors.

Pourtant, en ce qui concerne les subventions par le CEF, le RTE-T reste centré sur le ferroviaire et de grands projets prioritaires. Plusieurs pays vont avoir un projet prioritaire transfrontalier qui explique jusqu'à 95 % la distribution des fonds CEF, par exemple en Lettonie avec le projet Rail Baltica qui est aussi le poste de dépense le plus important pour le CEF en Estonie (85 %) et en Lituanie (87 %). Cependant, Rail Baltica n'est pas une priorité à l'échelle continentale, mais plutôt une priorité stratégique. À l'échelle du continent, c'est le corridor Mer du Nord-Baltique qui est affiché comme la priorité.

Figure 19. La distribution des fonds MIE en Italie par mode de transport



Conception et réalisation Noam Greco Monteiro avec données INEA, 2021

Nous pouvons légitimement nous demander si le schéma communautaire des corridors européens est une simple carte qui masque mal les priorités des États. Dans un certain sens, les grands projets sont bien des priorités des États. C'est le cas du canal Seine nord Europe côté français ou la liaison Italie-Autriche du Brenner, qui sont des priorités pour les États et les régions concernés. De plus, l'inclusion d'un lien Messina-Salerno sur les corridors laisse penser qu'une certaine influence des États membres en fonction des changements de gouvernement peut influencer certains tracés (Entretien Commission 2, 2023). Cependant, d'autres projets comme Rail Baltica (Entretien Rail Baltica 1,3, 4, 2024) ont besoin de l'appui de la Commission européenne et des aides CEF pour se développer et gagner en crédibilité. En effet, ces projets transfrontaliers ne sont pas toujours la priorité des Etats en fonction des priorités politiques de chaque gouvernement. De façon assez symptomatique, une

fonctionnaire de la Commission nous expliquait que les pays les plus au nord comme l'Estonie avaient besoin de la coordination européenne pour éviter que la ligne s'arrête à la frontière lituanienne, déjà mieux connectée avec la Pologne et le reste de l'UE que les autres États baltes plus en périphérie. Cet élément nous a été confirmé dans un autre entretien (Entretien Rail Baltica 4, 2024). Le même cas de figure se retrouve avec le Portugal, la France et l'Espagne sur le corridor atlantique dans le cadre des liaisons ferroviaires (Entretien Commission européenne, 2024). Dans le cas du projet Rail Baltica, l'appui de l'UE était essentiel pour l'avancée du projet qui stagnait avant février 2022 (Entretien Rail Baltica 1, 2024). L'invasion de l'Ukraine par la Russie, voisine belliqueuse des pays baltes, a accéléré les décisions politiques pour mener le projet à bien.

Conclusion : Une remise en cause durable du modèle spatial des RTE-T ?

Questionner la construction des données produites par la Commission européenne et celle de autres institutions européennes nous paraissait être un élément essentiel pour cette thèse. Expliquer pourquoi les images que nous voyons et qui comme nous l'avons montré, sont celles par lesquelles nous découvrons le RTE-T, sont produites telles que nous les voyons aujourd'hui, est un travail de déconstruction de la carte encore peu réalisé. Ce chapitre part de la dimension méthodologique pour expliquer comment le RTE-T produit une vision territoriale qui s'impose à l'ensemble des acteurs, tant par son aspect savant que par les outils de coordination mise en place.

Nous pouvons catégoriser la cartographie réalisée par la Commission à partir de 2013 par quatre logiques : la création d'une image et d'éléments de langage, demande d'abord de publiciser les éléments de langage auprès de différentes sphères professionnelles dans différents forums. Ensuite, la Commission uniformise en accord avec les autres institutions la représentation des RTE-T comme nous l'avons vu avec le cas de la BEI. Elle consolide sa légitimité en présentant une cartographie savante issue d'une logique présentée comme objective qui produit des filtres sur ce qu'il est possible ou non d'intégrer aux réseaux. Elle construit des outils comme la plateforme Tentec, qui opère une forme de contrôle diffus sur les États, qui doivent passer par cette plateforme pour rendre compte des avancées des RTE-T.

La désirabilité « tous les acteurs veulent être sur la carte » (Entretien Commission 4) – l'implication des acteurs dans le travail de *reporting* sur la réalisation du RTE-T et le *design* du réseau sont des éléments qui permettent à la Commission européenne d'imposer sa vision des infrastructures de transport, participant ainsi à l'intégration européenne par une stratégie d'engrenage qui passe par la production de cartes. Sans négliger le rôle des États, qui choisissent quelles infrastructures sont présentes sur le réseau après le premier filtre méthodologique de l'UE et qui sont règlementairement nécessaires à la soumission des projets, nous pensons que ces derniers voient leur pouvoir limité par

un ensemble de filtres et par les différents outils qui permet l'engagement des États dans la mise en place des RTE-T.

Le financement des projets est un des éléments les plus négligés dans l'étude des RTE-T. Comme nous l'avons montré, le chercheur en géographie ne peut se contenter des données fournies par l'Union européenne. Celles-ci ont le grand mérite d'exister et de pouvoir être facilement cartographiées au-delà de la façon dont l'UE présente les données sur sa propre politique. Ce chapitre montre que la Commission, la BEI et l'INEA produisent des cartes où la dimension technocratique et l'approche par corridor empêche de comprendre certains phénomènes plus simples comme la distribution régionale ou nationale des aides. De plus, elle ne permet pas de comprendre les projets qui sont importants pour l'UE en termes financiers. Nous avons exploré en surface la façon dont cette dimension pouvait être explorée dans ce chapitre, à travers la question du franchissement des chaines de montagnes dans le cadre des RTE-T. Par ailleurs, une manipulation somme toute sommaire des données sur le financement du CEF montre qu'il est majoritairement distribué à quelques grands projets prioritaires, ce qui indique la persistance de l'image dominante de la période précédente, basée sur les projets prioritaires. En quelque sorte, les corridors orientent en partie les financements, mais la priorité opérationnelle reste certains grands projets prioritaires, images centrales du RTE-T dans les années 2000.

Bibliographie

Allmendinger, P., & Haughton, G. (2009). Soft Spaces, Fuzzy Boundaries, and Metagovernance: The New Spatial Planning in the Thames Gateway. *Environment and Planning A: Economy and Space*, *41*(3), 617-633.

Andermann, J. (2024). « Deconstructing the Map 2.0 » : réflexions sur une mise en pratique. *América*, *(57)*. https://doi.org/10.4000/america.6802

Banque européenne d'investissement. (1992). *Communications* (Briefing series). Banque européenne d'investissement. (ISBN 92-861-0247-X)

Banque européenne d'investissement & Commission européenne. (1996, novembre). *Une infrastructure pour le 21ème siècle*. Commission européenne. (ISBN 92-827-8713-3)

Banque européenne d'investissement. (2006, septembre). *Le financement par la BEI des réseaux transeuropéens*. Banque européenne d'investissement.

Banque européenne d'investissement. (2016, juin). *La feuille de route d'une Europe connectée*. https://doi.org/10.2867/126763

Bairras, P., & Aguas Ardaiz, I. (2025). The slow and difficult implementation of high speed rail interoperability in Europe: The case of the Atlantic Corridor. *Transportation Research Procedia, 82*, 2546–2558. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2024.12.204

Beauguitte, L. et Richard, Y., (2012) Analyse géographique d'un discours politique : L'exemple des brochures *L'Union européenne dans le monde* (2000-2007) », *Belgeo* [En ligne], 4. mis en ligne le 10 juin 2013, consulté le 10 juin 2025. URL : http://journals.openedition.org/belgeo/8604 ; DOI : https://doi.org/10.4000/belgeo.8604

Beyer, A. (2014). *La construction d'un espace européen des transports : Du principe de souveraineté nationale aux modalités de son dépassement* [Thèse de doctorat, Université Paris IV – Sorbonne]. TEL. https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01213860
322 p.

Beyer, A. (2015). La politique européenne des transports procède-t-elle d'une logique territoriale ? L'Information géographique, 79 (1), 8. https://doi.org/10.3917/lig.791.0008

Beyer, A. (2020, 10 septembre). Introduction. Pour une lecture territoriale des corridors de transport en Europe. *Géoconfluences*. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations- scientifiques/dossiers-regionaux/territoires-europeens-regions-etats-union/rte-t/introduction

Blandine Mesnel. (2024). Des cartes pour légitimer l'action publique ? Usages et appropriations de la cartographie comme instrument de mise en œuvre des aides agricoles européennes. Dans Thomas Aguilera, Francesca Artioli, Lorenzo Barrault-Stella, Emmanuelle Hellier, & Romain Pasquier (dir.), *Les cartes de l'action publique : Pouvoirs, territoires, résistances*. Presses Universitaires du Septentrion édition Kindle.

Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales. (2025). *Cadre*. Dans *CNRTL*. https://www.cnrtl.fr/definition/cadre

Commission des Communautés européennes. (1979). *Le rôle de la Communauté dans le développement des infrastructures de transport (Communication de M. Burke)* (COM(79) 550).

Commission européenne. (2014, 17 janvier). *Commission Delegated Regulation (EU) No 473/2014 amending Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council as regards supplementing Annex III thereto with new indicative maps* (OJ L 136, 9 May 2014, pp. 10–18). Journal officiel de l'Union européenne.

Commission européenne. (2014). *Commission staff working document: The planning methodology for the trans-European transport network (TEN-T) – Accompanying the document Communication from the Commission Building the Transport Core Network: Core Network Corridors and Connecting Europe Facility* (SWD (2013) 542 final / COM (2013) 940 final).

Commission européenne. (2014). Règlement délégué (UE) n ° 275/2014 de la Commission du 7 janvier 2014 modifiant l'annexe I du règlement (UE) n ° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE, 080 OJ L (2014). http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/275/oj

Commission européenne. (2015). *TEN-T EC transport : TENtec OMC manual (Version 4.7) [PDF]. Consulté le 30 mars 2017, à partir de 7.pdfhttps://web.archive.org/web/20170330120513/http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tentec-omc-manual-ver-4-7.pdf*

Commission européenne. (2018). *How to apply*. https://web.archive.org/web/20180913213920/https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/how-apply

Commission européenne. (2019). *Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe: Work programmes*. https://web.archive.org/web/20190812155232/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding/work-programmes_en

Cour des comptes européenne. (2019). *Special report No 19/2019: INEA : Benefits delivered but CEF shortcomings to be addressed*. https://www.eca.europa.eu/en/publications?did=51620

Esposito, G. (2018). New Public Management and Strategic Change in the European Railways - A critical study on the EU governance of megaprojects [Doctoral thesis, ULiège - Université de Liège]. ORBi-University of Liège. https://orbi.uliege.be/handle/2268/226428

Commission européenne. (2022, juin). *Investir dans les réseaux européens : le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe – Soutenir les infrastructures européennes* [Brochure]. https://hadea.ec.europa.eu/system/files/2022-06/CEF%20Implementation%20Brochure%20-%20June%202022.pdf

CEBRE. (2017, 28 novembre). Connecting Europe Facility | CEBRE. Consulté le 13 mars 2023, à l'adresse https://cebre.cz/docs/connecting-europe-facility

Didelon-Loiseau, C. (2010). Une vision de l'Europe Le tracé de l'Europe des chercheurs impliqués dans ESPON. Annales de géographie, 673 (3), 211-228. https://doi.org/10.3917/ag.673.0211.

Fabbro, S., & Mesolella, A. (2010). Multilevel Spatial Visions and Territorial Cohesion: Italian Regional Planning between the TEN-T corridors, ESDP polycentrism and Governmental 'Strategic Platforms.' *Planning Practice & Research*, *25*(1), 25–48. https://doi.org/10.1080/02697451003625364

Gould, P., & Bailly, A. (1995). *Le pouvoir des cartes : Brian Harley et la cartographie* (120 p.). Economica. ISBN 978-2717828795.

Géoconfluences. (2019, 12 février). Le Corridor méditerranéen en Espagne : projet d'aménagement, serpent de mer politique. ENS de Lyon. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/geoconfluences/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/territoires-europeens-regions-etats-union/rte-t/corridor-mediterraneen-espagne-serpent-de-mer

Harley, John Brian 1988, « Maps, Knowledge, Power », *The Iconography of Landscape. Essays on the Symbolic Representation, Design, and Use of Past Environments*, ed. Dennis S. Cosgrove et Stephen Daniels, Cambridge, Cambridge University Press, p. 277-312.

Houteer, C. (2007). La construction européenne (2e éd.). Armand Colin. 128 p. EAN9782200352950

Huysseune, M., & Jans, T. (2008). *Bruxelles, capitale de l'Europe des régions ? Les bureaux régionaux, acteurs politiques européens*. *Brussels Studies*. https://doi.org/10.4000/brussels.547

Innovation and Networks Executive Agency [INEA]. (2015). Connecting Europe Facility (CEF) TRANSPORT 2014 Calls for Proposals : Proposal for the selection of projects. http://web.archive.org/web/20221202235421/https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/inea_cef_brochure_web_superfinal_a.pdf

Innovation and Networks Executive Agency. (2016). *Connecting Europe Facility (CEF) transport 2015 calls for proposals : Proposal for the selection of projects*. Bruxelles, INEA.

Innovation and Networks Executive Agency. (2016). *Connecting Europe Facility (CEF) transport 2016 calls for proposals : Proposal for the selection of projects*. Bruxelles, INEA.

Innovation and Networks Executive Agency. (2019, septembre 25). *CEF transport projects by country*. https://web.archive.org/web/20190925121222/https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-country

Innovation and Networks Executive Agency. (2019). *Connecting Europe Facility (CEF) – Transport grants 2014–2019: Italy*. European Commission. https://web.archive.org/web/20190925210019/https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/cefpub/eu_investment_in_transport_in_italy.pdf

Innovation and Networks Executive Agency. (2019). *Connecting Europe Facility (CEF) transport call 2018 : Proposal for the selection of projects*. Bruxelles, INEA. https://doi.org/10.2840/705679

Innovation and Networks Executive Agency. (2020). *Connecting Europe Facility (CEF) 2019 transport MAP call : Proposal for the selection of projects*. Bruxelles, INEA. https://doi.org/10.2840/16208

Johnson, D., & Turner, C. (2007). *Strategy and policy for Trans-European Networks* (214 p.). Palgrave Macmillan. ISBN 978-1-4039-4283-8.

Le Berre, S., (2021) De l'image des futurs à la carte du pouvoir : la cartographie d'anticipation comme instrument de légitimation du présent. Aguilera T., Artioli F., Barrault-Stella L., Hellier E. & Pasquier R. (Éds.), *Les cartes de l'action publique : Pouvoirs, territoires, résistances* (Chap. 2, Éd. Kindle 627p.). Presses Universitaires du Septentrion.

Libourel, É. (2019, février). *Le Corridor méditerranéen en Espagne : Projet d'aménagement, serpent de mer politique* [Document]. École normale supérieure de Lyon. (ISSN : 2492-7775). Géoconfluences. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/territoires-europeens-regions-etats-union/rte-t/corridor-mediterraneen-espagne-serpent-de-mer

Öberg, M. (2014). *Governance structure for transport corridors* (Doctoral thesis). Luleå University of Technology, Department of Civil, Environmental and Natural Resources Engineering, Division of Architecture and Water. ISBN 978-91-7439-985-1 (PDF).

Öberg, M., Nilsson, K. L., & Johansson, C. (2016). Governance of major transport corridors involving stakeholders. *Transportation Research Procedia*, *14*, 860-868.

Öberg, M., Nilsson, K. L., & Johansson, C. (2017). Major transport corridors: The concept of sustainability in EU documents. Transportation Research Procedia, 25, 3694-3702.

Öberg, M., Nilsson, K. L., & Johansson, C. M. (2018). Complementary governance for sustainable development in transport: The European TEN-T Core network corridors. Case Studies on Transport Policy, 6(4), 674-682.

Palier, B. (2007). *L'Europe en action : l'européanisation dans une perspective comparée*. Editions L'Harmattan. 358 p.

Roth F., L'invention de l'Europe (2e éd.).Armand Colin, coll. Cursus. 2007. 210 p.

Saurugger, S. (2010). *Théories et concepts de l'intégration européenne*. SCIENCES PO.

Scholl, B., Perić, A., & Niedermaier, M. (Éds.). (2019). *Spatial and transport infrastructure development in Europe: Example of the Orient/East-Med Corridor* (Forschungsberichte der ARL, No. 12). Verlag der ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung. https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-09529

Sutton, K. (2011). *Les nouvelles traversées alpines : Entre co-spatialité de systèmes nationaux et recherche d'interspatialité, une géopolitique circulatoire* [Thèse de doctorat, Université de Grenoble]. TEL. https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00689249
(Thèse n° 2011GRENA026, 585 p.)

Tobelem-Zanin, C. (2021). Pratiques cartographiques normatives et politiques européennes d'aménagement. Dans T. Aguilera, F. Artioli, L. Barrault-Stella, E. Hellier & R. Pasquier (Éds.), *Les cartes de l'action publique : Pouvoirs, territoires, résistances* (chap. 3, Éd. Kindle). Presses Universitaires du Septentrion.

Transport & Mobility Leuven (TML), Netherlands Economic Analysis (NEA), TNO, Institute for Transport Studies – University of Leeds, ISIS, & PricewaterhouseCoopers (PwC). (2010, October 18). *Trans-European transport network planning methodology: Final report (Contract TREN/R1/350-2008 Lot 2)*. European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE).

Chapitre 6. Des chars d'assaut sur des trains : verdir les transports au temps de la guerre en Ukraine, la révision de 2024 des RTE-T

Figure 20. Des chars d'assaut sur des trains[168]



[168]Commission Européenne. (2024). *The EU's trans-European transport network (TEN-T)* [Vidéo]. https://audiovisual.ec.europa.eu/en/media/video/I-259443

Dans les chapitres précédents, nous avons constaté que le RTE-T a été transformé selon plusieurs éléments extérieurs. Tout d'abord, les évènements géopolitiques tels que la Chute du mur de Berlin, la guerre de Yougoslavie, ou encore l'élargissement de l'UE et de l'OTAN, ont fortement impacté le projet du RTE-T. Ensuite, le rapport de force entre les institutions européennes avec les différents élargissements successifs a fait évoluer ce projet ; d'une approche focalisée sur le passage des barrières naturelles et les liaisons de l'Europe à grande vitesse centrées sur l'Europe des 12, en particulier vers les périphéries d'alors (Espagne, Grèce, Portugal), nous avons une approche de plus en plus réticulaire qui suit les élargissements vers l'ex Allemagne de l'Est et les Balkans dans les années 1990, et vers pays baltes dans les années 2000. Enfin, la question des relations internationales vient transformer les politiques écologiques de l'UE, on pense notamment au protocole de Kyoto qui réoriente ces politiques en 2013 vers une réduction des émissions de gaz à effet de serre et dans une moindre mesure sur la protection de l'environnement.

En plus de ces évolutions contextuelles, nous avons vu la longue gestation de l'évolution des RTE-T. Nous avons décrit et analysé jusqu'à présent la transformation de la doctrine des RTE-T avec le passage d'une logique de grands projets à une logique de corridors structurés en deux niveaux. Nous analysons la stratégie de la Commission comme une stratégie de long terme, portée par certains fonctionnaires dont nous retrouvons régulièrement le nom au cours de cette thèse, Karel Van Miert en est un des exemples les plus clairement identifiés. Mais en plus de cette figure dont le nom est associé aux rapports majeurs, d'autres personnalités comme Étienne Davignon ou Mattias Ruete ont façonné une manière particulière de penser la politique des transports en Europe. Nous pouvons voir comment les acteurs qui ont poussé pour une refonte des RTE-T autour d'un corridor ont été menés à terme au cours de la révision de 2013. Cette logique arrivée à son terme en 2013 fait dire à plusieurs enquêtés (Entretien Commission 1, 2023 ; Entretien Commission 2, 2023) que la révision de 2013 est la plus importante.

En plus de cette évolution globale, un ensemble d'idées et de thèmes traversent les RTE-T. Depuis le Livre blanc de 2001, on constate que les questions de report modal, du transport combiné, de la multimodalité ou encore de l'inclusion des pays tiers sont un ensemble de thèmes qui circulent dans les textes avec une formalisation juridique plus ou moins avancée.

Vingt ans après, en décembre 2021, le RTE-T se transforme suivant la logique des cycles de révisions des politiques européennes. Cela se traduit par le vote d'un budget tous les sept ans qui, cette année-là, sera bouleversé par les transformations géopolitiques que subit l'Europe avec l'invasion de l'Ukraine. Au départ, la révision devait se faire à la sortie de la crise économique liée à la pandémie de COVID-19 et portait essentiellement sur la réduction des gaz à effet de serre dans le contexte du *Green Deal*. Le bouleversement induit par l'invasion de l'Ukraine par la Russie en février 2022 va

laisser une empreinte visible dans l'imaginaire géographique des législateurs des RTE-T. Nous y voyons une adaptation du référentiel sectoriel au référentiel global qui se tourne vers une économie portée sur la défense.

Dans ce contexte, les *Connecting Europe Days 2024* étaient un moment de présentation de la nouvelle législature du RTE-T. L'évènement servait d'une certaine manière de point d'inauguration pour la nouvelle législation portant sur les RTE-T. Pendant ces journées, une courte vidéo promotionnelle était projetée à la fin de la première séance plénière. Sur l'écran de l'auditorium du *Square* (l'ancien Palais des Congrès) de Bruxelles. L'ensemble du public pouvait découvrir les objectifs à moyen terme des RTE-T. Les quinze premières secondes correspondent à un exposé des motifs de la mise en place d'un tel réseau multimodal pour déplacer les biens et les personnes. Ensuite, sont présentés les objectifs qui peuvent se résumer par l'interconnexion des réseaux nationaux, leur harmonisation, la suppression des goulets d'étranglement et le dépassement des barrières techniques en particulier en ce qui concerne le rail. Ces objectifs correspondent globalement aux objectifs classiques définis depuis les années 1990 et entérinés dans le règlement 1692/96. Après l'exposition de ces objectifs, que nous qualifierons ici de classiques, la vidéo aborde les objectifs actuels du RTE-T qui sont les objectifs institués par le nouveau règlement. Ces objectifs correspondent aux enjeux contemporains identifiés pour les systèmes de transport européens.

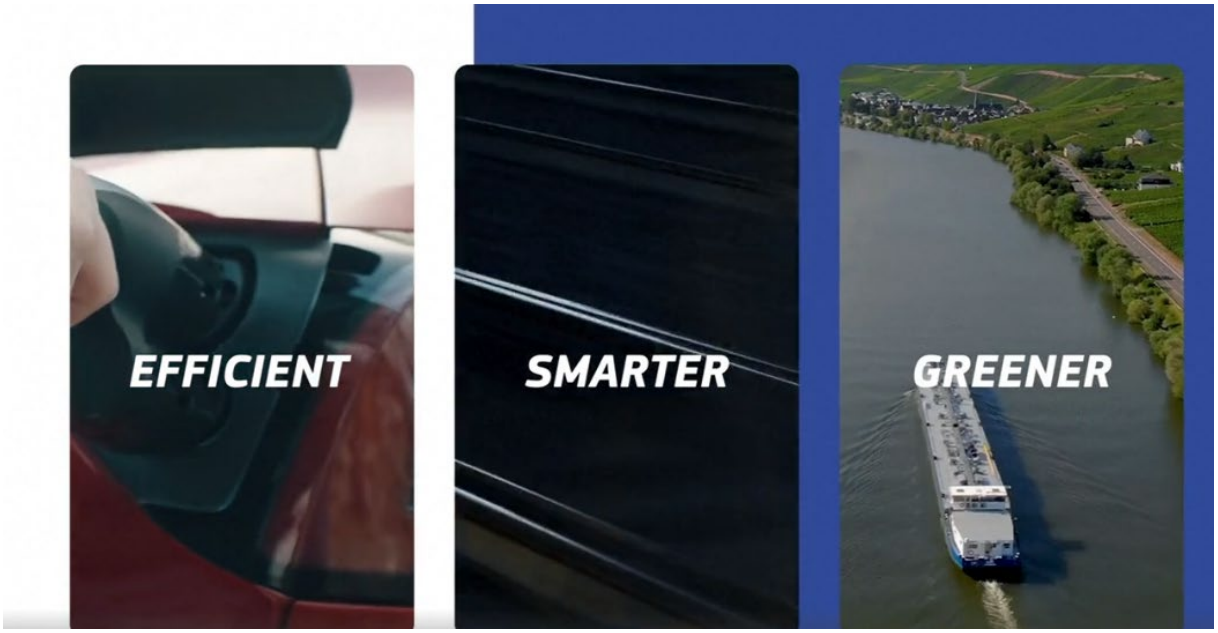
Le premier enjeu est appelé « la pression environnementale », qui correspond aux aléas induits par le changement climatique et font peser un risque sur les infrastructures de transport (Figure 24). Pour remédier à cette pression, la Commission européenne propose un triptyque qui se retrouve dans les « objectifs règlementaires » du règlement. Le RTE-T doit être plus intelligent, efficient et plus écologique en investissant sur l'électromobilité, le rail et la voie d'eau et ainsi pouvoir s'adapter au risque climatique (figure 24).

L'image suivante (figure 22) présente des véhicules militaires transportés sur des trains, il s'agit d'une référence directe à la mobilité militaire et la situation géopolitique post invasion de l'Ukraine. Pourtant l'image semble en décalage avec le texte, puisque la voix *off* ne fait référence qu'à la résilience alors que sur l'image, on voit un exemple de mobilité militaire (figure 22). Il s'agit d'une image forte – non expliquée dans la vidéo – parce qu'elle fait référence à un imaginaire qui n'avait pas été convoqué jusqu'à présent dans le cadre des RTE-T. En poursuivant l'analyse de cette vidéo, on constate que les images suivantes sont surtout en lien avec l'écologie, puisque le RTE-T approfondit les objectifs du *Green Deal* en proposant un RTE-T plus soutenable (figure 23). À la fin de la vidéo, le message tenu est celui d'une accélération dans la mise en œuvre du RTE-T pour « l'économie et l'environnement ». La vidéo se conclut ainsi par un appel à une action finale : « Mettons-nous au travail » pour concrétiser le RTE-T. Notons tout de même que, bien que la situation géopolitique soit omniprésente durant cet

évènement (Noam Greco Monteiro, 2024), la préoccupation centrale demeure la compétitivité et la transition écologique.

En nous basant sur cette vidéo, nous constatons qu'il s'agit d'une synthèse de ce que le nouveau règlement propose. Et c'est là tout l'enjeu de ce chapitre, tenter de décrire la transformation de l'imaginaire d'une partie des fonctionnaires et des acteurs institutionnels européens en montrant comment leur vision de l'Europe des transports est sertie entre deux impératifs, à savoir la défense d'une part et la transition écologique d'autre part. Cependant, la compétitivité reste au cœur du RTE-T.

Figure 21. Verdir les transports : Transition énergétique et report modal[169]



Certains termes font leur apparition : « transport résilient » inclut autant la mobilité militaire que l'adaptation aux conséquences du changement climatique, alors que la transition écologique inclut quant à elle la transition énergétique et l'utilisation optimale des ressources à disposition, puis le déploiement de nouvelles technologies. Ces deux axes répondent assez directement à l'inquiétude qui a pu être exprimée dans les autres chapitres (Chapitre 2, Chapitre 3, Chapitre 4), avec les recommandations de l'ERT dans les années 1980 puis à travers d'autres travaux de la Commission.

Notre prémisse est donc la suivante : la guerre en Ukraine comme la crise écologique ne changent pas les objectifs initiaux des RTE-T basés sur une économie de croissance et donc un transport sans aspérités et efficace. Cependant, l'évolution du discours et de la législation induit nécessairement des

[169] Commission Européenne. (2024). *The EU's trans-European transport network (TEN-T)* [Vidéo]. https://audiovisual.ec.europa.eu/en/media/video/I-259443

changements. Nous chercherons à déterminer ici la nature des changements et les conditions qui ont amené à ces évolutions législatives.

Nous passons d'une posture d'analyste de textes européens de toutes natures à une observation participante, en ayant un rapport aux sources plus direct puisque nous avons vu les documents paraître et le débat législatif se faire au cours de notre thèse. Commencée en 2021, la révision de la législation débat le pouvoir de contrainte sur les plans nationaux et un approfondissement de la question écologique avec le *Green Deal*. En février 2022, quand l'invasion de toute l'Ukraine commence, cet évènement géopolitique est une réelle bascule dans la manière de penser les transports à l'échelle européenne. Cela a également impacté ce travail de thèse pour savoir dans quelle mesure cette question géostratégique devait apparaître dans notre propos. La question fut pour nous pendant de longs mois : cette thèse doit-elle muter avec le RTE-T et traiter directement de questions plus géostratégiques, quitte à élargir la question de recherche ? Ça n'est véritablement qu'au *Connecting Europe Days* de 2024 que nous avons arrêté définitivement notre choix. Si nous avions posé directement la question à nos enquêtés de l'impact de la guerre en Ukraine sur le RTE-T et de l'évolution des mobilités militaires, nous aurions pu avoir des blocages, ce qui comme nous allons le voir a véritablement été le cas dans le cadre d'interactions avec nos enquêtés travaillant sur Rail Baltica. Pourtant, nous avons pu observer deux choses ; l'un des moments décisifs qui a fait évoluer notre positionnement, fut de voir dès la première séance plénière une discussion avec une membre de l'OTAN qui faisait état de la « prochaine crise dans les transports ». Ensuite, nos différentes interactions appuient le fait que la question de la défense et de la guerre émergeait dans les discussions de manière assez systématique, avec la mention explicite de l'invasion du territoire Ukrainien.

Dans ce chapitre, notre analyse se base sur la procédure législative ordinaire, en particulier sur les documents produits par les institutions européennes (Commission européenne, Conseil européen et Parlement européen). Nous étudions ainsi l'évolution du dernier règlement jusqu'à sa phase finale en 2024 avec la ratification du règlement 1679/2024. Ce travail est complété par 12 entretiens semi-directifs pour mieux comprendre les évolutions de cette législation et le sens politique qui entoure la révision des RTE-T dans un moment de bascule géopolitique.

Notre propos se limitera à une description de la révision en trois temps. D'abord, nous contextualiserons la proposition initiale, puis nous essayerons de comprendre ce que la guerre en Ukraine a changé dans le texte et dans les négociations autour du règlement, pour enfin voir qu'au-delà du contexte géopolitique, la révision poursuit l'affirmation de la construction d'un système de transport d'infrastructures européen par les normes et la gouvernance.

Figure 22. La transition écologique et la pression environnementale[170]



I- 2019-2021 : La transition écologique comme objectif central du RTE-T ?

Cette première partie tente de décrire la position de la Commission avant la guerre en Ukraine. Pour cette raison nous avons choisi la période 2019-2021, avec pour point d'entrée 2019 qui correspond à l'annonce de la révision par la Commission. Comme en 2008, la première phase de travail dans le cadre de la révision a été la consultation des acteurs. Cependant, nous n'avons pas comme en 2008 de Livre vert, mais un document de travail de la Commission qui rend compte des résultats de la consultation (SWD (2021) 118 final).

1. 2019 - 2020 – La consultation des acteurs.

En juin 2020, la commissaire Adriana Valean donne un discours au Parlement pour présenter l'état d'avancement du RTE-T. Dans ce discours, elle introduit la première étape de l'évaluation du RTE-T et la consultation associée. Elle rappelle l'importance de la consultation pour l'Union européenne. Dans le cadre des RTE-T, la consultation et le travail avec le partenaire non institutionnel sont essentiels (Stephenson, 2010). Le discours comme le résultat de la consultation sont contextuellement des produits du COVID 19. Cependant, le message politique diffère entre le résultat de la consultation et le message politique de la commissaire.

[170] Commission Européenne. (2024). *The EU's trans-European transport network (TEN-T)* [Vidéo]. https://audiovisual.ec.europa.eu/en/media/video/I-259443

> *« La crise du COVID nous a encore montré qu'il était urgent d'exploiter toutes les possibilités offertes par les solutions numériques - la nécessité de réduire les procédures et de dématérialiser les échanges de documents, l'urgence d'utiliser les technologies satellitaires »*[171]. Discours de la commissaire Vălean, 23 juin 2020

Le message de la commissaire rend compte d'une volonté de simplification de la procédure administrative par le numérique et l'usage de la technologie satellite, ce qui est à la fois un discours portant sur des éléments de libéralisation, d'intégration européenne et de souveraineté technologique. La consultation s'est déroulée pendant la période du COVID, ce qui a permis à l'UE de prendre en compte ce type de crises dans leurs modèles politique (SWD (2021) 118 final p.30, pp52-53). L'idée d'envisager des infrastructures de transports plus résilientes par la numérisation est une piste qui a été intégrée lors de la consultation. Le COVID devient alors un argument pour faire avancer la numérisation. Il ressort d'ailleurs un besoin de mieux interconnecter les ports et aéroports. En effet, les répondants (organismes et citoyens) ont souligné le fait que la crise COVID a accéléré et accentué les moyens de se déplacer et par conséquent le rapport qu'ils avaient aux transports. Cependant, ce point n'est pas structurant dans le document, l'axe majeur est la question de la réduction des gaz à effet de serre et de la pollution (SWD (2021) 118 final).

Les acteurs considèrent que le RTE-T a des objectifs pertinents en ce qui concerne l'efficacité, la cohésion, l'augmentation des bénéfices pour les usagers et la durabilité. Cependant, la question des bénéfices pour les usagers, tout comme la durabilité, ne semblent pas être des objectifs suffisamment mesurables pour les parties prenantes.

> *« Pour l'objectif spécifique "durabilité", le manque d'adéquation pour permettre la décarbonisation conformément à l'objectif du Green Deal européen, pour faire face à la transition numérique et aux défis posés par les catastrophes naturelles ou causées par l'homme. La transition numérique et les défis posés par les catastrophes naturelles et d'origine humaine ou d'autres défis imprévus doivent être surmontés »* SWD (2021) 118 final p.94.

Cet élément conclusif du rapport présentant les résultats sur la consultation « qui fonctionne moins bien » montre que le changement climatique est devenu une préoccupation importante pour les acteurs

[171] Traduit avec Deeple.com de l'anglais: *COVID crisis has further showed us the urgent need to harness all the possibilities of digital solutions - the need for reduced procedures and paperless exchanges of documents, the urgency to make use of satellite technologies*. Vălean, A. (2020, 23 juin). *Speech by Commissioner Vălean on TEN-T revision: first results of the stakeholder consultation, at the European Parliament*. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20221105012813/https://ec.europa.eu/commission/commissioners/2019-2024/valean/announcements/speech-commissioner-valean-ten-t-revision-first-results-stakeholder-consultation-european-parliament_en

du transport. L'idée de l'adaptation au changement climatique est évoquée au sein du rapport, tout comme celle de la résilience qui, nous le verrons par la suite, devient un élément clé de la politique des transports en Europe.

En dehors de la dimension écologique, le rapport sur les résultats de la consultation forme une continuité avec la précédente législation en exprimant une relative adhésion aux objectifs, à la structure et à l'état d'avancement du réseau. La mobilité militaire est évoquée dans le document, mais n'est pas essentielle à la démonstration.

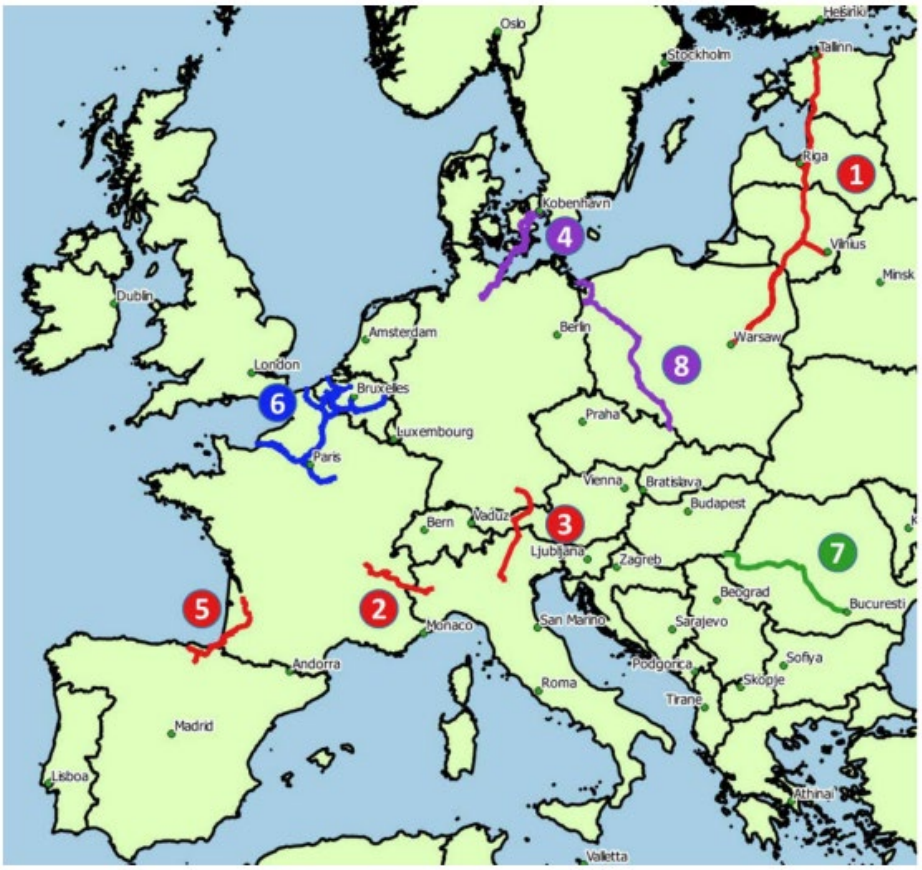
2. Le rapport de la CEA de 2020 : une perspective critique du RTE-T

En 2020, un rapport de la CEA (Cous des auditeurs, 2020) soutient que les projets prioritaires transfrontaliers ne seront pas complétés pour 2030. Ce rapport semble avoir marqué l'esprit des enquêtés qui y font directement référence (Entretien Parlement 1, 2023 Entretien Parlement 2, 2023) ou reprennent directement ses conclusions (Entretiens Parlement 2, 2023).

Cette inquiétude au sein des institutions européennes n'est pas nouvelle. En ce qui concerne l'approche de 1994 et des 14 projets prioritaires, les administrateurs de la Commission craignaient déjà que la Cour européenne des auditeurs ne vienne critiquer l'approche adoptée par la Commission et le Conseil (Stephenson, 2010).

Ce rapport, qui a une approche critique du RTE-T, est conduit par une méthodologie basée sur des entretiens avec les personnes membres de la Commission, des visites de terrain à partir du choix d'un panel d'infrastructures prioritaires (n=8) présentes sur l'ensemble des neufs corridors de l'Union européenne (Carte 41). La Commission européenne n'utilise pas, selon la cour des auditeurs, l'ensemble des outils à sa disposition. Elle fait notamment référence aux actes d'exécution qui vont devenir un des enjeux majeurs de la révision de 2021. Le rapport vise également les États membres pour leur manque d'engagement par rapport aux RTE-T et montre que les priorités nationales empêchent la réalisation des infrastructures transfrontalière du RTE-T. Ainsi, la CEA depuis la position critique qui lui échoie met les institutions face à leurs manquements.

Carte 41. Carte des projets prioritaires audités[172]



Source: Cour des comptes européenne. La couleur des infrastructures de transport phares sur la carte varie en fonction du mode de transport concerné (rouge: ferroviaire; bleu: fluvial; vert: routier; mauve: plusieurs modes de transport).

3. Continuité et approfondissement des objectifs de 2013 à une échelle plus large

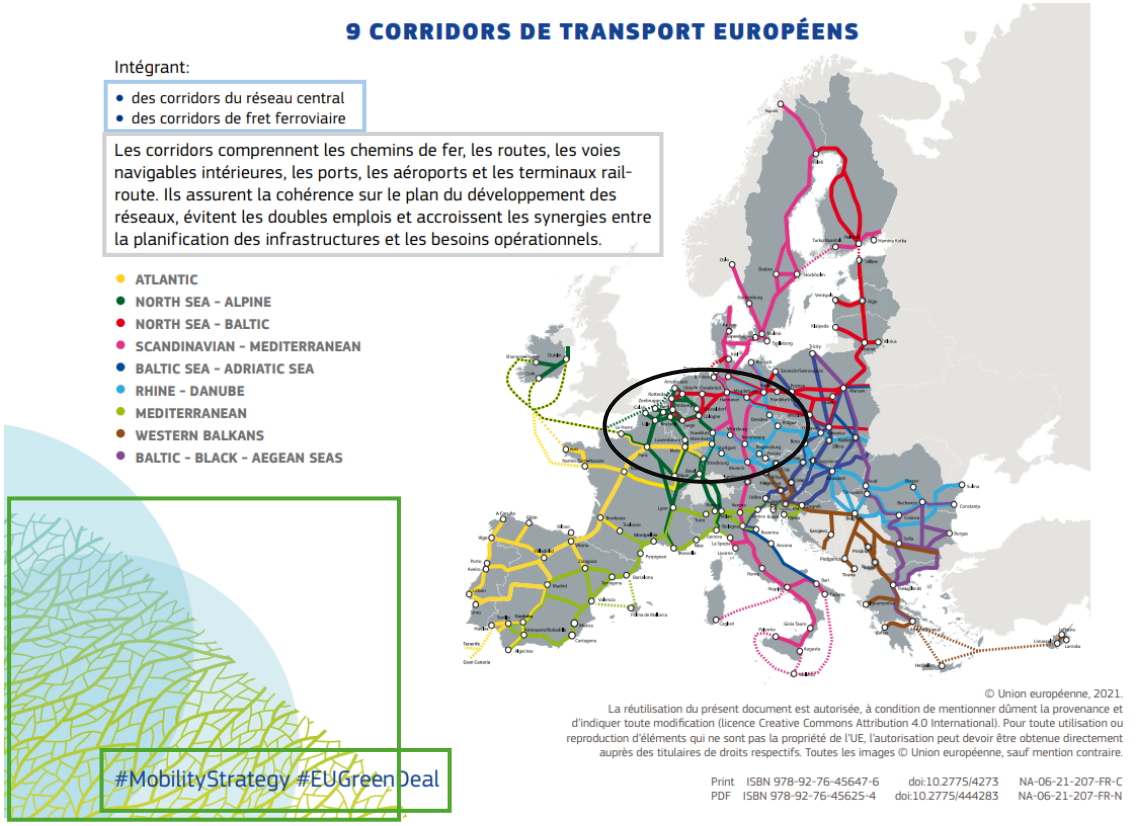
Le 14 décembre 2021, un document est diffusé deux mois avant l'invasion à grande échelle de l'Ukraine. C'est une très courte brochure intitulée *CREATING A GREEN AND EFFICIENT Trans-European Transport Network*. Cette brochure s'inscrit dans le contexte du *Green Deal*. Elle témoigne de la volonté de l'UE de tourner son économie vers la transition écologique. Pour ce faire, nous souhaitons recontextualiser la publication de ce document pour proposer une analyse plus précise des

[172] Cours Européenne des Auditeurs. (2020). *Infrastructures de transport de l'UE : accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus* (Rapport spécial 10/2020). https://doi.org/10.2865/639550 Commission européenne. (2021). *Commission staff working document on the planning methodology for the trans-European transport network (TEN-T) – Accompanying the Commission proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network* (SWD (2021) 471 final).

objectifs des RTE-T dans le cadre de la relance économique de l'économie européenne après la crise du COVID dans le contexte du *Green Deal*.

Cette brochure, bien que courte, est très riche en matière d'iconographie et elle permet de mesurer les changements qui ont été induits par la guerre en Ukraine. Elle est un bon point d'ancrage didactique pour parler de la révision du RTE-T telle qu'elle est pensée avant février 2022.

Figure 23. L'extension des 9 corridors du réseau central en 2021[173]



La cartographie des 9 corridors de transport européen (fig. 25) met en avant le positionnement politique de la Commission à propos des RTE-T avec un **approfondissement des objectifs** déjà en place et des concepts déjà éprouvés comme les **corridors du réseau central** et **les corridors de fret**, qui dans le projet se retrouvent fusionnés. Les deux structures au départ différenciées sont alors intégrées dans une gouvernance commune.

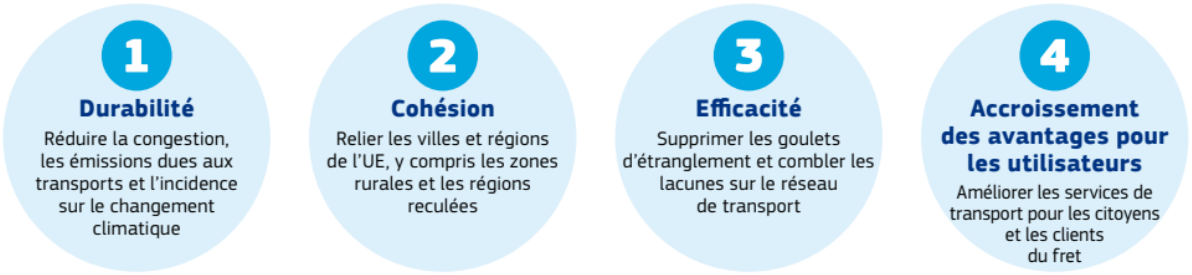
En ce qui concerne l'analyse de la « métagéographie », nous constatons à la fois un élargissement du cadre, mais également une densification du réseau autour de l'axe Scandinavie-Méditerranée. Par ailleurs, bien que l'Ukraine ne soit alors pas intégrée dans les corridors du réseau central, les Balkans

[173] Commission européenne. (2021). *Creating a green and efficient trans-European transport network*. Commission européenne. https://doi.org/10.2775/379468

sont inclus sur la carte dans la communication. Ce qui laisse penser que le RTE-T envisage déjà de dépasser les frontières de l'UE dans un cadre restreint pour des pays déjà en voie d'accession. La volonté d'étendre l'influence de l'UE au-delà de ses frontières semble donc exister avant même l'engagement du bras de fer avec la Russie en ce qui concerne l'Ukraine.

Le pied de page en forme de feuille rappelant un réseau et les deux mots-dièse au bas de la carte des corridors rappellent le contexte général dans lequel le RTE-T se trouve, celui de la transition écologique qui est comme nous l'avons vu une priorité pour les acteurs et une priorité politique de la Commission.

Figure 24. Les objectifs du RTE-T vert : Un approfondissement des objectifs classiques[174]



Le RTE-T issu du *Green Deal* tel que nous pouvons l'analyser dans cette brochure n'est finalement pas si éloigné du RTE-T de 2013. Les changements sont à notre sens plus un approfondissement de l'aspect réduction des gaz à effet de serre et l'élargissement du cadre géographique des principaux corridors, aux Balkans et à la Norvège, ce qui est une nouveauté par rapport aux versions précédentes. De fait, la plupart des enquêtés expriment une certaine sensibilité aux questions du changement climatique. Aucun ne semble rejeter l'existence du changement climatique et tous proposent, à minima, une forme de transition énergétique qui, nous le verrons plus loin, comporte des subtilités pour chaque institution.

II- Quand la géopolitique influence le référentiel

1. L'Ukraine « un choc exogène » et une transformation des imaginaires ?

L'invasion à grande échelle de l'Ukraine est un facteur de transformation des RTE-T. Décrit comme un « choc exogène » par les acteurs du Parlement et de la Commission (Entretien Commission 1, 2023 ; Entretien Parlement 3, 2023), l'agression de l'Ukraine va pousser la Commission à prendre un certain nombre de décisions et à en accélérer d'autres. Les acteurs portent globalement le même message sur

[174] Commission européenne. (2021). *Creating a green and efficient trans-European transport network*. Commission européenne. https://doi.org/10.2775/379468

l'Ukraine et la Russie, il n'y a pas d'équivoque sur ce que les institutions européennes sont censées soutenir. L'Ukraine est envahie et l'UE doit aider à minima économiquement. D'ailleurs, dès mars 2022, la Commission et le Parlement révisent leur proposition pour l'adapter au nouveau contexte géopolitique. En juin 2022 paraît une révision du RTE-T qui reflète les changements induits par la crise que vit l'Europe depuis la guerre en Ukraine (Entretien Commission 1, 2023 ; Entretien Parlement 3, 2023). La Commission explique dans ce document que le système de transport européen est en train d'être testé, dans le paysage géopolitique redéfini (COM (2022) 384 p.1).

> *« Ses impacts [ceux de l'invasion de l'Ukraine] majeurs sur les marchés mondiaux, tels que la sécurité alimentaire mondiale, ont mis en évidence le fait que le marché intérieur de l'Union et son réseau de transport ne peuvent être considérés isolément lorsqu'il s'agit d'élaborer la politique de l'Union. De meilleures connexions avec les pays partenaires voisins de l'UE sont plus que jamais nécessaires »*[175]. COM (2022) 384 p.1.

Un élément important du discours côté Commission est la montée en puissance de la dimension extérieure, une ligne d'argumentation qui nous semble importante ici est celle qui pose que le RTE-T ne peut pas être développé en isolation par rapport au reste du monde et en particulier au contexte continental. La dimension extérieure du RTE-T n'est pas quelque chose de nouveau, comme nous l'avons vu dans le Chapitre 1. Par exemple, le raccordement de la Grèce au reste de l'UE avant les élargissements de 2007 est un sujet de préoccupation particulièrement présent dans les années 1980 et 1990. À l'époque, le lien avec la Yougoslavie est envisagé de façon sérieuse pour désenclaver la Grèce. Ce qui change c'est la façon dont est envisagé le lien. Alors que le lien avec la dimension extérieure tenait avant tout du lien avec d'autres pays membres enclavés, puis de la création de lien dans une perspective liée à la mondialisation, cette fois-ci le cadre a tout à voir avec la géopolitique. Le but est d'affirmer le « destin européen » (entretiens DG NEAR 2) des Balkans et envoyer un message politique à propos de l'Ukraine (Entretien Commission 1, 2023). L'affirmation de ce lien avec l'Union européenne par les transports, sur des régions dont la souveraineté est contestée par la Russie, ancre ces changements dans un espace lié à un imaginaire géopolitique.

À ce sujet, pour la première fois l'article 54a permet aux coordinateurs d'intervenir directement dans un pays tiers, donc d'intervenir sur les parties des corridors qui se trouvent hors de l'UE y compris l'Ukraine et la Moldavie. Ce changement d'échelle de la gouvernance et la projection des

[175] Traduit de l'anglais par l'auteur: *Its major impacts on global markets, such as global food security, has highlighted the fact that the Union's internal market and its transport network cannot be viewed in isolation when it comes to shaping Union policy. Better connections with the EU neighbouring partner countries are more than ever needed.*

coordinateurs vers l'extérieur de l'UE semblent être un changement significatif qui montre encore une fois comment évoluent la métagéographie de l'UE et sa représentation du monde à travers les RTE-T. Cette forme très diffuse d'interventionnisme n'est pas une forme de *hard Power*, mais de pouvoir d'influence administratif et politique.

Concrètement en ce qui concerne le réseau central et le réseau global, les connexions transfrontalières avec la Russie et la Biélorussie appelées « connexion de dernier kilomètre » sont retirées du réseau et ne sont plus considérées comme des priorités et toute coopération est stoppée.

> *« En conséquence de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine et de la position adoptée par le Belarus dans ce conflit, la coopération entre l'Union et la Russie et le Belarus dans le domaine de la politique du RTE-T n'est ni appropriée ni dans l'intérêt de l'Union. Il convient donc de mettre fin au réseau RTE-T dans ces deux pays tiers. En conséquence, l'amélioration des connexions transfrontalières avec la Russie et le Belarus n'est plus une priorité sur le territoire des États membres. Des connexions existent actuellement entre la Finlande, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie et la Pologne avec ces deux pays tiers ».*[176] COM (2022) 384 p.10.

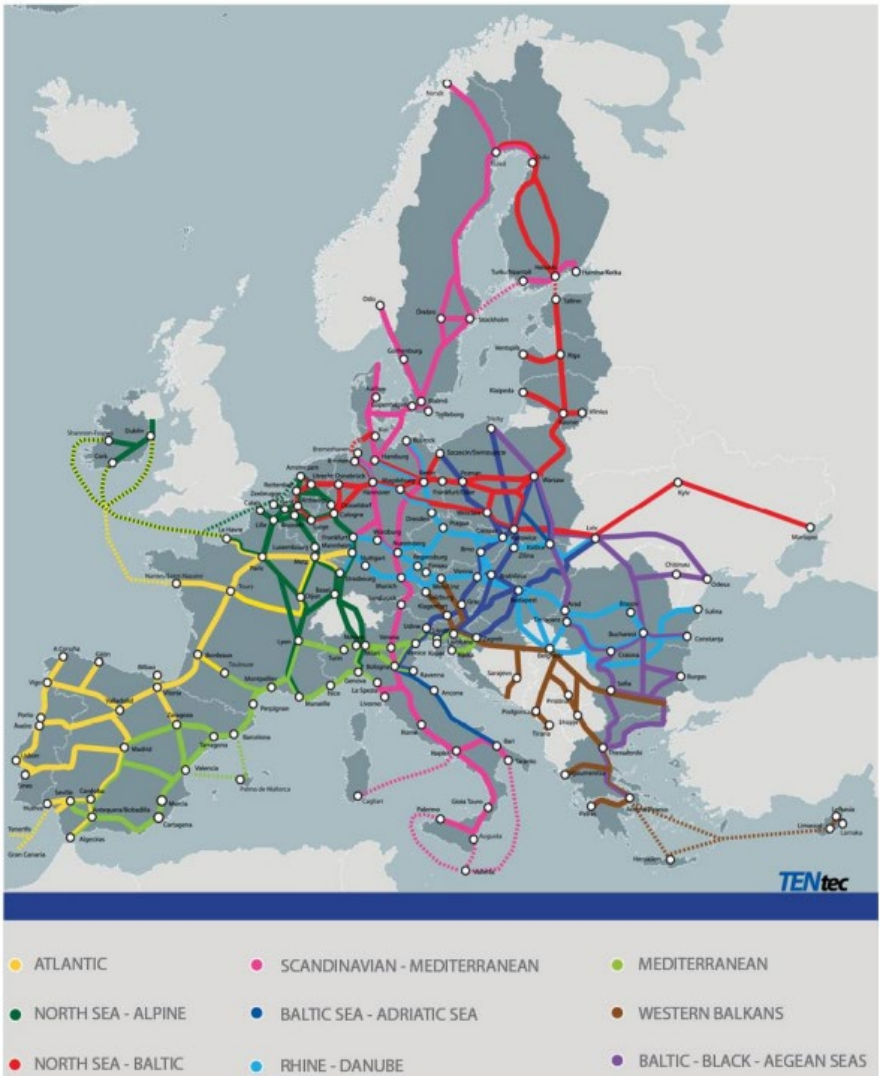
Deux évolutions importantes sont la mobilité duale, qui concerne la mise aux normes des infrastructures civiles aux normes militaires pour transporter convoi et matériel dans le cadre d'opérations militaires, et l'extension des corridors vers l'Ukraine (COM, 2020, 384 Annexe 2, Carte 2). Ce qui n'est pas spécialement visible sur la carte, c'est l'extension de quatre corridors vers l'Ukraine :

> « *Il s'agit notamment de l'extension du corridor nord-mer baltique à Mariupol via Lviv et Kiev, de l'extension du corridor mer Baltique-mer Noire-mer Égée à Odessa via Lviv et via Chişinău, ainsi que de l'extension des corridors mer Baltique-mer Adriatique et Rhin-Danube à Lviv ».*[177] COM (2022) 384 p.2.

[176] Traduit de l'anglais par l'auteur: *Because of Russia's war of agression against Ukraine, and the position adopted by Belarus in that conflict, cooperation between the Union and Russia and Belarus in the field of the TEN-T policy is neither appropriate nor in the interest of the Union. Hence the TEN-T network in those two third countries should be discontinued. As a consequence, improved cross-border connections to Russia and Belarus are no longer of high priority on the territory of the Member States. Connections currently exist between Finland, Estonia, Latvia, Lithuania and Poland with those two third countries.*

[177] Traduit de l'anglais par l'auteur: *This regards notably an extension of the North-Sea Baltic Corridor via Lviv and Kyiv to Mariupol, the extension of the Baltic-Black-Aegean Sea Corridor to Odesa via Lviv and via Chișinău as well as an extension of the Baltic Sea-Adriatic Sea and the Rhine-Danube Corridors to Lviv*

Carte 42. L'extension des corridors de transport vers l'Ukraine



L'extension des corridors vers l'Ukraine montre la solidarité européenne mais est également un moyen de faire avancer les standards de l'écartement européen. En Ukraine bien sûr, mais le document (COM, 2022, 384 p.3) prend le prétexte de la guerre en Ukraine pour réexprimer le besoin d'une norme commune et l'imposer sur les nouvelles lignes.

> *« Le nouveau contexte géopolitique créé par la guerre d'agression russe contre l'Ukraine a également montré l'importance de liaisons de transport sans discontinuité sur le territoire de l'Union et avec les pays voisins. L'existence d'un écartement des voies différent de* ***l'écartement nominal standard européen de 1.435 mm*** *entrave gravement l'interopérabilité des réseaux ferroviaires dans l'ensemble de l'Union et nuit même à la compétitivité des réseaux ferroviaires isolés.*

> *L'écartement nominal standard européen de 1.435 mm devra par conséquent être la norme applicable à la construction des nouvelles lignes ferroviaires du réseau central ou du réseau central étendu ».* Parlement européen (2021/0420), 2024

Nous le voyons dans cet extrait de la proposition du Parlement, il est question de géopolitique, mais nous retrouvons le vocabulaire classique de l'UE qui parle de la compétitivité des réseaux isolés, d'interopérabilité et de l'absence de discontinuité, ce qui est dans l'ensemble le vocabulaire des RTE-T. La dernière phrase montre bien que la Commission comme le Parlement souhaitent imposer un standard commun à la lumière d'évènements géopolitiques exceptionnels comme ce fut le cas pour la COVID et la digitalisation. D'ailleurs, si la Commission et le Parlement proposent une telle mesure c'est qu'elle pense avoir le rapport de force favorable.

> *« L'agression de l'Ukraine par la Russie a été assez utile pour le RTE-T, particulièrement pour le secteur du fret »*[178] (Entretien parlement 2, 2023).

Cette citation est tirée d'un entretien réalisé en 2023, alors que la révision des RTE-T est encore en cours et que l'Ukraine s'enlise dans une guerre de position avec la Russie. L'idée que soutient l'enquêté derrière cette phrase est le fait que très rapidement en ce qui concerne le ferroviaire, l'invasion de l'Ukraine a fait changer les États membres sur la question de l'implémentation des normes ferroviaires. Il vise dans cet entretien la Pologne et l'Allemagne, deux pays particulièrement importants pour le transport de marchandises en Europe. Selon l'enquêté, les premiers ont vu qu'avec les difficultés pour envoyer du matériel militaire en Ukraine et sortir le grain du pays, il était nécessaire d'accélérer la mise aux normes de leur système ferroviaire en ce qui concerne l'électrification et la mise en place de l'ERTMS. Encore une fois, ce qui transparaît dans le discours de l'enquêté ce sont des problèmes de capacité.

En ce qui concerne la Pologne, pour l'enquêté le changement de position par rapport au RTE-T du gouvernement polonais semble assez radical. Selon lui, le gouvernement était sur une position de désintérêt par rapport au ferroviaire, préférant se concentrer davantage sur la route. Le gouvernement change d'après lui ses positions au moment de la guerre en Ukraine pour des raisons sensiblement similaire à celle des Allemands. Encore une fois, nous retrouvons ici l'idée de la nécessité d'un report modal de la route vers le rail en ce qui concerne les infrastructures ferroviaires. D'ailleurs, l'enquêté insiste sur le fait que la même chose se passe pour la région Baltique et pour les ports qui réalisent la nécessité de raccorder leur réseau ferroviaire de fret au reste de l'Europe.

[178] *The Russian agression of Ukraine was actually quite helpful especially for freight sector*

2. La mobilité duale : l'introduction d'une dimension ouvertement géostratégique

La mobilité militaire, ou mobilité duale, est un outil politique en deux volets : celui de la mise aux normes des infrastructures de transport civil aux normes militaires et un autre plus règlementaire, qui permettrait de limiter la charge administrative à l'échelle du continent. L'introduction de la mobilité militaire en 2018, sans être un non-sujet, n'était, semble-t-il, pas toujours un sujet très important pour les fonctionnaires européens eux-mêmes (Entretien Commission européenne 1, 2024). En 2024, dans un contexte géopolitique transformé, la mobilité militaire est devenue l'un des sujets que la Commission et le Parlement souhaitent voir mis en avant et inscrits dans le nouveau règlement.
L'une des nouveautés lors de la révision en 2022-2023 par rapport à 2021 est l'apparition de la géostratégie dans la révision du Parlement en ce qui concerne des niveaux parfois assez inhabituels dans les textes de l'UE, par exemple ici pour les ports maritimes :

> *« En tant que points d'entrée et de sortie pour les infrastructures terrestres du réseau transeuropéen de transport, les ports maritimes assument un rôle géostratégique crucial en tant que nœuds multimodaux transfrontières, qui ne servent pas uniquement de plateformes de transport, mais peuvent également faire office de points d'entrée pour le commerce, les groupements industriels, la mobilité militaire et les pôles énergétiques ».* Règlement 1679/2024, 2024

Cet extrait du règlement 1679/2024 illustre bien la bascule des objectifs du RTE-T en intégrant l'outil de la mobilité militaire dans chacune des parties du réseau, sur chaque mode. La mobilité militaire est alors mise en lien avec une vision géostratégique de l'Union européenne. Dans la proposition de 2023 du Parlement, pour chaque mode il apparaît un amendement mettant en exergue la dimension stratégique pour faciliter la mise aux normes des infrastructures civiles la mobilité militaire. Cela s'explique par la possibilité d'une guerre sur le sol européen et l'UE doit avoir les outils législatifs pour faciliter cette mobilité militaire, rejoignant ainsi l'idée d'une armée européenne qui se traduirait par une coopération des armées des États membres. Ce qui se traduit par la mise en place de plans sur la mobilité militaire, qui exigent une étude à horizon 2025 pour des mouvements de troupes à grande échelle.

> *« Au plus tard le 19 juillet 2025 et compte tenu des exigences constitutionnelles des États membres, la Commission réalise une étude afin de recenser les possibilités de mouvements à grande échelle et à court préavis dans l'ensemble de l'Union, y*

> *compris la mobilité militaire. Au cours de cette étude, la Commission consulte les États membres. » Article 48* Règlement 1679/2024.

D'un point de vue formel, la mobilité duale semble largement inspirée du volet civil du RTE-T. Le volet civil comme le volet militaire des RTE-T proposent la création de « corridors multimodaux », auxquels sont associés des « nœuds logistiques multimodaux » et une simplification des procédures administratives et règlementaires pour traverser les frontières. Cela implique une différence de fond puisque de biens classiques nous passons désormais à des équipements militaires.

La première version de la mobilité militaire a principalement eu pour tâche de voir quelles étaient les différences entre le RTE-T et les réseaux militaires. En 2022, après l'amendement de la Commission de son projet, on observe un approfondissement de certaines actions comme la convergence des normes entre le RTE-T et le réseau militaire. Ajouté à cela, on constate également une mise aux normes des infrastructures qui structurent les principaux axes de la Commission pour accompagner ces développements. Il y a d'abord un volet de gouvernance pour améliorer la coopération entre les administrations militaires des différents pays. Cela se traduit par exemple par la création de points de contact nationaux, la discussion régulière des partis concernés et la coopération renforcée avec l'OTAN (JOIN (2022) 48).

Les éléments requis pour améliorer la mobilité militaire sont la résilience des infrastructures, les capacités technologiques et l'accès au ravitaillement comme le montre le paragraphe suivant :

> *« L'objectif est d'accroitre la capacité de l'infrastructure et d'optimiser son utilisation, à des fins civiles et militaires. Cela nécessite une grande résilience de l'infrastructure, des technologies de soutien et de l'accès à l'énergie, permettant aux forces militaires de déplacer une capacité substantielle dans un délai très court ».*[179] (JOIN (2022) 48 p.7)

De ce fait, les actions concrètes concernent l'usage d'entrepôts, là où l'estiment nécessaire les parties prenantes, la mise à disposition de carburant aligné avec les objectifs de la transition énergétique, et des armées avec des équipements moins dépendants des énergies fossiles (JOIN (2022) 48).

D'autres points très opérationnels accompagnent la dimension infrastructurelle de la mobilité militaire. Ces éléments sont liés à l'échange d'informations par des technologies communes, la digitalisation des procédures administratives, la mise aux normes de la logistique et les procédures de passage de frontières entre les États membres dans le cadre d'exercices ou de crise (JOIN (2022) 48).

[179] Traduit de l'anglais par l'auteur: *The objective is to increase the capacity of the infrastructure and optimise its use, for both civilian and military purposes. This requires high resilience of the infrastructure, supporting technologies and access to energy, allowing military forces to move substantial capacity within very short notice.*

En ce qui concerne la transition énergétique, la mobilité militaire rentre en synergie avec les objectifs du nouveau règlement. En effet, les infrastructures militaires et usages duals doivent être résilients dans le sens où elles doivent être aussi robustes face aux conséquences du changement climatique. On pense à la « montée des eaux et aux vagues de chaleur » (JOIN (2022) 48 p.14) et à la réduction de la dépendance aux énergies fossiles.

Enfin, la mobilité militaire s'étend au-delà des frontières de l'UE en incluant les corridors du RTE-T qui vont jusqu'en Moldavie, en Ukraine et dans les Balkans de l'Ouest. Cet élément est un des points appuyés par les négociateurs de la nouvelle législation du côté du Parlement européen. Pour eux, l'extension des corridors était un des éléments essentiels en termes de message politique à faire apparaître comme article dans le règlement. Au cours de nos entretiens, l'idée centrale côté Parlement était d'inclure la mobilité militaire dans le règlement pour favoriser les échanges au sein des États membres, mais également les pays de l'Europe.

3. La résilience : un terme clé pour comprendre la nouvelle orientation de la nouvelle politique

La synthèse de la nouvelle donne géopolitique de la guerre en Ukraine et du *Green Deal* est l'expression de résilience qui, nous l'avons vu, apparaît de façon claire en ce qui concerne la mobilité militaire. L'idée de résilience pour les RTE-T est exprimée dans le nouveau règlement et plus précisément dans plusieurs articles, en particulier l'article 46 qui concerne la résilience des infrastructures en ce qui concerne les projets d'intérêts communs. En dehors de cet article 46, la résilience concerne à peu près tous les champs du RTE-T, comme les corridors, les technologies de l'information et de la communication, etc. (cf. articles 4,5, 11,23, 27,43 et 45). En fait, les législateurs ont fait de la résilience l'un des points centraux du RTE-T comme ce fut le cas précédemment avec la durabilité dans le règlement 1315/2013. Nous pouvons identifier deux dimensions qui structurent la résilience, d'une part la dimension « humaine » et d'autre part la dimension liée au changement climatique. L'article qui reprend l'ensemble des éléments que couvre la résilience est l'article 46 :

> *« Lors de la planification et de la mise en œuvre de projets d'intérêt commun, les États membres s'efforcent dans toute la mesure nécessaire d'améliorer la sureté et la résilience des infrastructures face au changement climatique, aux risques naturels, aux menaces hybrides, aux catastrophes d'origine humaine, aux accidents, et aux interruptions opérationnelles, ainsi qu'aux perturbations intentionnelles affectant le fonctionnement du réseau de transport de l'Union ».* Extrait de l'article 46 du règlement 1679/2024.

Dans cet article 46, nous voyons bien que les dimensions couvertes sont à la fois les risques liés aux changements climatiques et les risques humains de nature géostratégique ou non systémique. Les acteurs ont intégré ces dimensions à leur discours, mais semblent avoir une perception de l'échelle du problème différente :

> *« Pour nous, la résilience signifie essentiellement deux choses : d'une part, le réseau que nous créons est résilient face aux effets du changement climatique et, d'autre part, il est résilient face aux menaces extérieures, qu'elles soient d'origine humaine ou qu'il s'agisse de euh… d'accidents ou euh…d'autres choses du même genre »*[180]. Entretiens Commission 2, 2023.

Cet enquêté reprend à son compte la définition donnée par le règlement et propose encore une fois une dichotomie entre les conséquences du changement climatique et les désastres de nature humaine.

> *« Il ne s'agit pas seulement de mettre en place des infrastructures résilientes, mais aussi […] Si l'une des lignes du RTE-T venait à être interrompue, le réseau devrait être suffisamment résilient pour permettre la mise en place d'itinéraires de contournement afin que le trafic puisse continuer à circuler »*[181] Entretiens Commission 2, 2023.

En revanche, il explique plus loin sa conception de ce que doit être la résilience dans le cadre du RTE-T. La conception n'est plus, dans ce cas, centrée sur les infrastructures, mais sur le réseau et la possibilité d'avoir un itinéraire *bis* appelant ainsi indirectement à une plus grande connectivité ? qui est un discours que nous avons retrouvé lors d'autres entretiens sur l'adaptation au changement climatique (Entretien Tplan, 2024).

Une partie des répondants expose plutôt un point de vue centré sur l'infrastructure. Ce qui semble important à leurs yeux, c'est que l'infrastructure soit solide face au changement climatique (Entretien Commission 1, 2023) et aux chocs humains (Entretien Parlement 2, 2023) comme les conflits armés ou le terrorisme.

Mais tous les quatre utilisent l'argument de l'investissement dans l'infrastructure sur le principe du coût-bénéfice. L'argument peut être résumé ainsi : L'UE et les États membres ont investi des milliards pour une infrastructure et avec la multiplication des catastrophes naturelles, ces infrastructures sont de

[180] Traduit de l'anglais par l'auteur: *Resilience to us it means two things basically, once that the network that we are creating is resilient to what the effect of climate change and second it is resilient to external threats be they manmade or eh… accidents eh or things like that*

[181] Traduit de l'anglais avec Deeple.com : *It is not only creating infrastructure that are resilient but also […] If one of the TEN-T lines is interrupted there should be resilience on the network so that they are diversionary routes that traffic can keep flowing*

plus en plus à risque. C'est une donnée à prendre en compte pour créer des itinéraires alternatifs et/ou produire une infrastructure résistante aux conséquences du changement climatique.

III- Le RTE-T de 2024 : Changement de doctrine politique et évolution de la gouvernance

1. Le trilogue des institutions européennes : Fonctionnement de la procédure ordinaire

Pour négocier la révision d'un règlement, une discussion entre les trois grandes institutions européennes doit être réalisée. Le « trilogue » est le nom donné à la forme des dialogues entre le Parlement européen, la Commission européenne et le Conseil de l'UE. Basé sur le consensus, le but est d'arriver à un compromis entre les institutions, qui fonctionne sur la discussion de propositions et contrepropositions. La Commission propose un premier texte avec une ambition européenne, le Parlement ajoute ses amendements qui visent à augmenter l'ambition concernant le texte, et enfin le Conseil amoindrit l'ambition. Dès lors, un dialogue s'engage entre les parties prenantes.

> *« Le but d'une négociation, c'est toujours… je sais pas moi… on vient avec six éléments, on en a deux c'est des lignes rouges qui doivent absolument être rentrées dans le texte, on en a deux qui sont plus ou moins négociables et deux qu'on peut perdre et tout le but après c'est de faire une sorte de mercato avec le conseil bah nous euh… on vous donne ça ces deux trucs qu'on veut un peu moins, mais on veut absolument avoir ces deux trucs-là ».* Entretien Parlement 1, 2023.

L'objectif du trilogue est d'aboutir à un accord. Tout au long du travail législatif, nous avons pu comprendre l'enjeu des différentes étapes qui apportaient leur lot de discussion, avec des points souvent techniques et parfois plus politiques. La conception de la loi, même si elle a globalement un sens et ne constitue pas un agglomérat d'intérêt particulier, est due au pouvoir d'initiative de la Commission qui donne une forme au Règlement des RTE-T.

Cependant, à l'échelle du Parlement les choses sont différentes et les intérêts sont parfois si nombreux et divergents que les équipes de négociations semblent plus négocier les accords avec les différents groupes (Entretiens Parlement 2, 2023) que proposer un ensemble cohérent :

> *« C'est là que va être la difficulté c'est que quand on a un point de vue juridique de la chose le texte il y a l'esprit et tout est cohérent et il y a l'esprit du législateur qui a conçu tout le truc, alors qu'en vérité quand vous êtes au niveau politique de la*

négociation ça se passe pas du tout comme ça. […] C'est beaucoup plus du marchandage qu'une grande vision très cohérente très… portée du début jusqu'à la fin du texte ». Entretien Parlement 1, 2023.

2. Des points de vue opposés ? Négocier la construction de la politique des transports en Europe.

Les réponses aux questions concernant la nature du changement pour le RTE-T tendent à diverger. La divergence à un fondement philosophique, d'une part nous avons un discours sur les changements qui tiennent compte de l'équilibre des forces entre les institutions européennes, et de l'autre des discours qui tiennent compte des transformations qui tiendraient plus de la doctrine politique à adopter.

a. Des points de vue philosophiquement différents ?

Pour l'enquêté du Parlement 1, malgré la reconnaissance de changement, le cœur de cible de la législation reste les évolutions sur les normes, en particulier le rail et la gouvernance. En ce qui concerne la gouvernance, c'est le manque d'engagement et d'investissement des États qui est visé par les deux équipes. Le texte se voulait symboliquement plus engageant et les parlementaires tentaient de pousser la Commission européenne à jouer son rôle de garante des traités. À la question sur l'émergence de nouveaux mots comme « résilience » ou la place plus importante accordée à l'écologie, le premier enquêté (Entretien Parlement 2, 2023) renvoit ces évolutions à de « jolis adjectifs » (Entretien Parlement 2, 2023) qui ne changent rien en substance sur le terrain. Ce qui change pour cet acteur directement impliqué dans les négociations, c'est la tentative de mettre les États face à leurs obligations. La raison avancée est le travail de la cour des auditeurs de l'UE, qui montre que le RTE-T n'avance pas du fait des États membres (Entretien Parlement 2, 2023).

Le second groupe d'enquêté pose les différences fondamentales sur les évolutions politiques contextuelles. Comme l'explique l'un des membres des équipes en charge des négociations autour du dossier :

> *« [les préoccupations historiques et structurelles du transport] ont vu une nouvelle actualité dans le cadre du Green Deal, parce que le transport représentait une part significative des émissions européennes (près d'un tiers) et qui restait le seul secteur dont les émissions continuaient à… à croitre »* Entretiens Parlement européen 1, 2023

Ce même enquêté qualifie la préoccupation environnementale comme « une greffe plus importante » (Entretien Parlement européen 1, 2023). Cette désignation sous-entend que l'environnement n'était

pas auparavant une préoccupation si importante. Nous pouvons penser que pour une partie des parlementaires, cette nouvelle législation est perçue comme une véritable montée en puissance de cette question. Pour cet enquêté, le non-alignement des États membres sur les priorités en termes de réductions des gaz à effet de serre dans le transport, le *Green Deal* serait un échec.

Au sein de cette politique, le rail est pour lui « la clé de voute » de la décarbonatation, ce qui semble une position partagée par l'autre équipe de parlementaires travaillant sur la révision du RTE-T en 2024. Cependant, dans le discours des enquêtés qui fondent les changements sur le rapport de force entre les institutions, les GES n'apparaissent pas comme la raison structurante nécessitant le développement du rail. Dans le cadre de l'entretien Parlement 2, la croissance est mentionnée comme un objectif aux côtés de la cohésion et des objectifs du Green Deal.

Dans tous les cas, l'idée d'un « choc de report modal » (Entretien Parlement, 2, 2023) par le rail, qui n'est pas une surprise au vu des chapitres précédents, se retrouve dans le discours des enquêtés, qui admettent le rail comme élément central du RTE-T (Entretien Parlement 1, 2023 ; Entretien Panteia, 2023 ; Entretien Tplan, 2023).

L'enquêté va même plus loin. Selon lui, le fondement de l'avantage compétitif de l'Europe depuis deux siècles réside dans le développement d'infrastructures de transport performantes. Ce qui transparaît dans ce discours, c'est la nécessité quasiment existentielle du développement des transports et en cela, il vise les États membres qui ne verraient pas selon lui les infrastructures de transport du RTE-T comme des coûts mais davantage comme des investissements. Ce discours sur la nécessité du développement des infrastructures de transport se retrouve chez d'autres enquêtés. Par exemple, dans certains cabinets de conseils (Entretiens Panteia, 2023) et à la Commission européenne (entretiens Commission 2, 2023). Nous notons que la dimension historique des transports reste une spécificité de cet entretien.

Au-delà de la position peut-être plus philosophique de certains enquêtés, l'élément de la gouvernance et des standards sur les normes apparaissent comme l'élément central des négociations (Entretien Parlement 1, 2024). Là encore, l'enquêté subdivise le problème en une question de philosophie politique et en faisant une dichotomie entre « souverainetés » et « souveraineté européenne », tandis que, pour lui, les standards sont avant tout liés à l'économie.

En fait, l'enquêté décrit dans l'entretien Parlement 1 la position de la reportrice PPE comme ayant la position la plus maximaliste. Selon cet enquêté, c'est le PPE qui demandait la suppression de l'article 8 4a, ce qui automatiquement demandait une révision de l'architecture constitutionnelle de l'UE.

b. L'article 44 et 44 bis : technologie de mobilité future

Les divergences entre une position décrite dans l'entretien Parlement 2 comme maximaliste et une position plus réaliste au sens du réalisme politique sont visibles dans le débat sur les nouvelles

technologies, qui ne concerne finalement qu'un paragraphe dans l'exposé des motifs et un article. Cependant, nous allons ici l'expliquer au regard de positions divergentes entre les équipes du Parlement européen et la Commission.

Figure 25. L'article 44 amendé par le Parlement : vision du futur ou simple retour à la neutralité technologique ?

Amendement 332

Proposition de règlement
Article 44 – alinéa 1 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) soutenir et promouvoir la décarbonation des transports par la transition vers des véhicules, des navires et des aéronefs à émissions faibles ou nulles, ainsi que d'autres technologies innovantes et durables pour les transports et les réseaux***, telles que l'hyperloop***;	a) soutenir et promouvoir la décarbonation des transports par la transition vers des véhicules, des navires***, des locomotives*** et des aéronefs à émissions faibles ou nulles, ***fonctionnant avec des carburants alternatifs et renouvelables,*** ainsi que d'autres technologies innovantes et durables pour les transports et les réseaux;

En effet, à la suite de la lecture de la proposition initiale de la Commission et le texte amendé par le Parlement, un détail retient notre attention : l'article 44 et l'article 44 bis. Ces deux articles concernent plus précisément les nouvelles technologies et la proposition initiale de la Commission ne mentionnait dans les nouvelles technologies que l'Hyperloop. Cette mention d'une technologie unique semblait plutôt indisposer les équipes du rapporteur Dominique Riquet, qui souhaitaient supprimer l'amendement, tandis que les équipes de Barbara Thaller souhaitaient amender cette proposition.
En fait, il semble que la proposition de la Commission vienne d'une tentative précédente de mettre en place une législation sur l'Hyperloop « *La Commission a présenté le règlement Hyperloop parce que... à l'époque, leurs patrons ont présenté le règlement Hyperloop et ils ont donc pensé à l'intégrer dans le RTE-T* »[182] (Entretiens Parlement 2, 2023). Si nous cherchons à identifier les conditions de cette

[182] Traduit de l'anglais par l'auteur: *The commission came out with the regulation Hyperloop because… back in the days their bosses come forward with the regulation hyperloop and so they thought to put this out into the TEN-T*

proposition, nous pouvons rapidement recenser plusieurs communiqués et articles qui présentent ce cas qui remonte à 2019. Une entreprise américaine, *Hyperloop transport technologie*, située à ce moment-là à Toulouse, présente à la Commission européenne en 2019 des directives en matière de certification pour établir un cadre législatif en vue d'une standardisation et d'une règlementation de l'Hyperloop[183]. Sans être une législation de l'UE, Hyperloop TT voyait ce document transmis à la DG MOVE comme « la première étape cruciale du processus de règlementation des systèmes Hyperloop par l'Union européenne »[184]. Cette présentation est très probablement celle qu'évoque notre enquêté, qui justifie selon lui l'apparition de l'Hyperloop dans le texte. Pourtant, si nous pensons que ce point de départ a une forme de réalité, deux ans séparent la révision de la proposition de l'entreprise américaine. Entre les deux, la stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir (COM (2020) 789), cite l'Hyperloop comme une technologie émergente qui permettrait à l'Europe de gagner en compétitivité, mais qui devrait être validée et développée (COM (2020) 789 p.18). De ce fait, la Commission exprime un intérêt sans pour autant faire de cette technologie son cheval de bataille.

Ce rapide retour sur l'histoire récente de l'Hyperloop comme solution innovante de mobilité nous permet de comprendre dans quelle mesure l'Hyperloop était prise au sérieux et présente dans le discours de la Commission. L'étrangeté de cet unique exemple agace certains membres du Parlement, tandis que du côté de la Commission, l'Hyperloop n'est même pas mentionné et c'est plutôt la question de l'électrique qui semble préoccuper les équipes de négociation (Entretien Commission 1, 2023).

La position commune que les deux équipes des rapporteurs ont fini par trouver est une forme de neutralité technologique en rajoutant des technologies spécifiques en plus de l'*Hyperloop* :

« créer les conditions propices à la promotion et au déploiement de technologies émergentes durables telles que l'exploitation automatisée des trains, les véhicules autonomes, les drones de passagers et de marchandises, afin de préserver la position avant-gardiste de l'Union dans ce domaine et d'encourager les investissements privés et publics dans les infrastructures nécessaires aux nouveaux modes de mobilité tels que les services urbains par drone pour le dernier kilomètre, les pistes cyclables surélevées, les trains à sustentation magnétique et l'Hyperloop » Parlement européen, 2024.

Tandis qu'une partie des équipes de négociation au Parlement souhaitait tout bonnement supprimer l'amendement (Entretien Parlement 1, 2023), l'un des enquêtés travaillant sur le texte au Parlement

[183] TourMag. (2019, mai 27). *Commission européenne: Hyperloop TT a remis ses directives pour établir une réglementation*. https://web.archive.org/web/20230207211122/https://www.tourmag.com/Commission-europeenne-Hyperloop-TT-a-remis-ses-directives-pour-etablir-une-reglementation_a98899.html

[184] HyperloopTT. (2019). *European hyperloop regulations*. https://www.hyperlooptt.com/2019/european-hyperloop-regulations/

mentionne le fait que cet amendement lui semblait important en termes d'imaginaire et même du point de vue politique. Pour lui, le RTE-T doit faire rêver les citoyens :

> *« L'idée qui sous-tend mon acception remonte aux années 50 et 60 du siècle dernier. Les gens étaient tournés vers l'avenir et tout le monde parlait de voitures volantes, d'aller sur la lune et même de voitures atomiques et d'autres choses encore, mais ils avaient une grande foi dans le progrès technologique [...] et je crois que tout est devenu sombre et morose et pas vraiment tourné vers l'avenir. J'ai essayé de citer quelques exemples en essayant de dire que tout ce qui se passe en Chine et en Amérique [inaudible] l'Europe l'a et n'est pas impuissante ».*[185] (Entretien Parlement 2, 2023)

Cette citation montre certainement une position singulière parmi les législateurs et acteurs institutionnels de l'UE, mais il semble intéressant que d'un point de vue politique les nouvelles technologies soient au service d'un imaginaire utopique qui dépasse la monotopie décrite par Jensen et Richardson (2003). Cet enquêté décrit des éléments politiques dans un imaginaire d'espérance associé à un passé porté par une croissance exceptionnelle, sans pour autant le faire tomber dans une catégorie « *business as usual* » (Bina 2013) puisque son but reste de proposer des technologies vertes qui permettent une forme de monde plus enchanté. Enfin, dans son discours transparaît une métagéographie où il identifie des pôles rivaux par rapport auxquels il compare l'Europe dans le cadre de rapports géopolitiques en invoquant le terme puissance :

> *« [Les technologies innovantes] pourraient couvrir, sans s'y limiter, l'exploitation automatique des trains, les véhicules autonomes, les solutions avancées en matière de mobilité aérienne, y compris les drones de transport de passagers et de marchandises, également pour le dernier kilomètre urbain, et les nouvelles technologies ferroviaires telles que l'Hyperloop »* Règlement 1679/2024 (74).

Cette vision singulière est contrebalancée par d'autres plus technicistes dans leur rapport à la loi et probablement moins idéalistes. De fait, entre la proposition amendée du Parlement et le texte final, il y a un écart important qui laisse penser que l'ensemble des technologies présenté n'avait pas sa place au sein du texte final, de fait le train à suspension magnétique disparaît du texte final et seul l'Hyperloop reste, mais les solutions de véhicules autonomes et les drones sont conservés.

[185] The idea behind my acceptation go back in the 50's and the 60's of the last century people were forward looking into the future so everyone talked about flying cars and going to the moon and even atomic cars and a whatever but they had great faith in technological progress […] and I believe that everything became doomy and gloomy and not really forward looking to the future. I tried to name a few examples trying to say look everything happening in China and America [inaudible] Europe has it and is not powerless

Si cette analyse sur les technologies innovantes du transport peut paraître anecdotique par rapport au reste du texte, en particulier les éléments concernant la mobilité militaire et la gouvernance, elle nous semble importante sur plusieurs points. D'abord, c'est une illustration assez limpide de ce qu'implique une négociation d'un texte de loi où les propositions sont peu à peu transformées en fonction des vues des différentes équipes. Ensuite, il est important pour nous de voir que l'idée de puissance transparaît dans le discours de certains acteurs au-delà des éléments évidents qui lui sont associés, comme la mobilité militaire ou l'extension des corridors en Ukraine et en Moldavie. Enfin, en plus de l'intérêt pédagogique, il nous semble que la question de l'Hyperloop démystifie partiellement l'idée de lobby, faisant passer leurs désidératas auprès des institutions européennes. C'est un travail de longue haleine qui semble être conjoncturel et pas seulement le fait de groupes organisé.

c. Carburant : Électricité et autres approvisionnements non fossiles

Le débat sur les nouvelles technologies s'inscrit dans un débat sur les sources d'énergie. La Commission, comme nous l'avons dit plus tôt, propose l'électricité comme source d'énergie principale, tandis que la position des équipes parlementaires en charge de la négociation fait le choix de carburant alternatif et les solutions de mobilité associées.

En 2021, le document « Stratégie de mobilité durable et intelligente » (COM (2020) 789), propose un déploiement massif de carburant alternatif et de se passer des énergies fossiles pour les mobilités. À ce moment-là, le terme encore utilisé par l'UE comme maître mot de sa doctrine est l'adjectif durable (COM (2020) 789). Sans vouloir mettre un terme immédiat aux solutions fondées sur les énergies fossiles (COM (2020) 789 p.3), l'UE propose une réduction importante des énergies fossiles, voire même la fin de leur utilisation :

> *« Il est primordial de maintenir la neutralité technologique dans tous les modes de transport, sans s'abstenir pour autant d'éliminer les solutions fondées sur les combustibles fossiles »*. COM (2020) 789 p.4

Pour l'UE, favoriser une technologie plutôt qu'une autre, c'est favoriser aussi une industrie ; ce qu'elle souhaite éviter, d'où le terme de neutralité technologique. Cependant, l'expression « *éliminer les solutions fondées sur les combustibles fossiles* » montre un affichage politique assez clair d'accélérer la transition énergétique. Plus loin, la Commission indique vouloir en finir avec les aides aux combustibles fossiles (COM (2020) 789, p.14). Cet affichage est visible dans la proposition sur les RTE-T qui était directement visé par la COM (2020) 789 (p.3, p.7, p.9, pp 10-14, pp20-22).

La principale différence entre la proposition des rapporteurs et la proposition initiale de la Commission ne se situe pas sur l'usage de l'électrique, mais plutôt sur les autres technologies à adopter. D'autres

actes législatifs, comme l'*Alternative Fuels Infrastructure Regulation* (AFIR), légifèrent sur la question des carburants alternatifs. Et du côté du Parlement et du côté de la Commission, les enquêtés y font référence de façon régulière quand ils sont questionnés à ce sujet. La législation AFIR est fortement liée à la législation RTE-T puisqu'elle impose les standards liés aux bornes de recharge le long des routes.

Pour la Commission, le but était simplement de faire référence aux standards d'AFIR (Entretien Commission 1, 2023), tandis que pour le Parlement le but était de remettre au centre la neutralité technologique (Entretien Parlement 4). Pour les rapporteurs il semblait qu'il était nécessaire d'ajouter la mention d'autres sources d'énergie que l'électrique. Ainsi, nous pouvons voir apparaître tout au long de la proposition des amendements réécrits par le Parlement, qui rajoute l'hydrogène au côté de l'électricité ou les biocarburants au côté des sources de carburant déjà citées par la Commission.

Encore une fois, les États membres sont présentés comme le facteur bloquant par les parlementaires en ce qui concerne RTE-T, mais dans ce cadre une partie des équipes de négociation tendent à se montrer pessimiste, au-delà de la législation :

« Pour être tout à fait transparent et franc, personne au Parlement et personne à la Commission ne croit que l'Europe de l'Est et l'Europe du Sud construiront un jour l'infrastructure de recharge requise par la directive sur les infrastructures alternatives - peut-être la France, l'Allemagne, le Benelux, peut-être [...] l'Autriche, mais c'est tout. Personne d'autre ne s'y intéresse ».[186] Entretien Parlement 2, 2023.

Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, les points de recharge cofinancés par l'UE existent et il semblerait qu'il y ait des effets réels de la politique AFIR en Europe sur le réseau RTE-T. Cependant, si nous observons la carte TEN-Tec au moment où nous écrivons ces lignes, il semble qu'il existe bel et bien une disparité entre l'Est et l'ouest de l'Europe, où la densité et le nombre de points de recharge diffèrent largement.

Les oppositions de philosophie des équipes parlementaires et de la Commission sont finalement minimes. C'est l'approche qui diffère, mais en dernière analyse, la négociation gomme les caractéristiques spécifiques des équipes de négociation du Parlement. Il semble par ailleurs plus important pour nous de souligner la grande cohérence de leurs discours plutôt que leur différence de point de vue.

[186] Traduit de l'anglais par l'auteur: *To be completely transparent and frank no one in the parliament and nobody in the commission believe that eastern Europe and southern Europe will ever build the charging infrastructure as required by the alternative infrastructure directive maybe France, Germany Benelux maybe […] Austria but that's it. No one else cares*

3. La gouvernance des RTE-T dans le règlement 1679/2024 : l'approfondissement de l'intégration européenne

Comme nous l'avons vu précédemment, la gouvernance des RTE-T est une résultante de la pression de la Commission, du Parlement et de la CJUE sur les États membres pour pousser à une intégration des réseaux nationaux en construisant des infrastructures manquantes, en particulier les tronçons transfrontaliers, en imposant des normes et une gouvernance pour faire appliquer ces normes par les États membres.

Contraindre au maximum les États membres à réaliser le RTE-T est donc un enjeu fort qui préoccupe les institutions européennes. Pour le Parlement, c'est même le cœur de la négociation législative avec les États membres, tout comme pour la Commission. Un des enquêtés mentionne même l'article 54 sur les actes d'exécution comme le plus important de cette révision (Entretien Commission 1) et ajoute que c'est « comme la bataille principale ». Ce qui ressort de cet entretien c'est l'importance pour la Commission européenne d'être certaine de l'État d'avancement des projets pour pouvoir les réaliser par rapport aux deadlines imposées. Au cours de l'entretien Parlement 2 (2023) l'enquêté nous affirme que « *L'article 54 est au cœur de la révision de l'UE* ».

L'article 54 recouvre les actes d'exécution qui peuvent être décidés pour le tronçon d'un corridor. Les actes d'exécution sont des actes non législatifs qui dans le cadre des RTE-T sont pris par la Commission. Ces actes ont été créés pour garantir l'uniformité dans la mise en place d'une politique, ici les corridors du réseau central. Cette uniformité est due au fait que les RTE-T doivent être terminés à un horizon de temps précis (2030 et 2040) et que la construction de transport transfrontalier nécessite une coordination des travaux des différents États membres. Pour cette raison, la Commission souhaitait que les actes d'exécution soient institués à l'échelle des corridors. Ce fut l'une des négociations les plus âpres, entre le Parlement et la Commission d'une part, et le Conseil d'autre part. Le but de la Commission était de faire adopter un calendrier précis pour la réalisation des Corridors. Aux côtés de l'alignement des plans de transport national avec les priorités européennes, les actes d'exécution ont été au cœur du débat entre les trois institutions européennes. Les actes d'exécution sont antérieurs à la révision dans le cadre des RTE-T. Cependant, comme le fait remarquer la CEA (2020) les actes d'exécution existent, mais n'ont été que très peu utilisés par la Commission. L'enjeu était donc de faire apparaître de façon règlementaire les actes d'exécution pour pouvoir les utiliser comme une arme juridique face aux États.

Finalement, ce n'est pas sur les corridors que les actes d'exécution peuvent être appliqués dans la négociation finale, mais sur des tronçons. Le texte final formule de la façon suivante les champs d'application des actes d'exécution :

> *« la Commission, sous réserve de l'approbation des États membres concernés […], adopte des actes d'exécution pour la mise en œuvre de chaque corridor de transport européen couvrant ses tronçons transfrontaliers principaux, ainsi qu'un nombre limité d'autres projets spécifiques concernant des tronçons nationaux qui sont essentiels au fonctionnement du corridor afin de mettre en œuvre les liaisons manquantes ou d'éliminer les principaux goulets d'étranglement ».* Article 55 Règlement 1679/2024

Nous avons donc des actes d'exécution limités à des projets transfrontaliers et les tronçons prioritaires nationaux, dans la mesure où ils réalisent une liaison manquante. Cette forme de limite semble tout de même être une victoire pour les parlementaires européens et pour la Commission.

> *« On a eu les actes d'exécution pour heuuuu pour l'approche par corridors […] qui était une ligne rouge pour le Parlement […] Comment est-ce qu'on a réussi à le faire faire c'est heu pfff que pour le conseil, c'était une ligne rouge le fait qu'il y ait une approche par corridors qu'il y ait un acte d'exécution qui prenne l'approche par corridor et nous ce qu'on a réussi en fait à faire c'est que la Commission peut adopter DES actes d'exécution par corridor donc en gros il n'y a pas un acte d'exécution par corridor, mais il y a la possibilité de prendre plusieurs actes d'exécution par corridors […] Pour nous en fait ça nous va totalement parce que la logique du corridor est préservée ce qui était essentiel pour le Parlement et tu laisses moins de marge de manœuvre pour la Commission pour que dans les faits elle détermine elle-même si elle va prendre un acte d'exécution. Des fois, il est plus opportun d'en prendre deux ou trois sur le corridor, mais comme la philosophie ou on va dire plutôt l'approche par corridor est intégré dans le dispositif du coup ça permet de garder une philosophie de gouvernance européenne et c'est pour ça que pour nous, c'était inespéré et ça a vraiment été une victoire très forte cotée Parlement. Donc là-dessus, c'était une ligne rouge, on a réussi à l'avoir ce qui nous a permis de débloquer un accord donc là-dessus ça a été une grosse victoire pour nous ».* Entretien Parlement 4, 2023

D'autres articles ont disparu alors que lors d'un premier échange cet article semblait être d'une grande importance.

> *« On le savait que de base l'article 8 paragraphe 4 a la clause entre guillemets de conditionnalité budgétaire des États membres dans la réalisation des projets*

d'intérêt commun, c'était une ligne rouge pour le soutien des Allemands » Entretien Parlement 4, 2024.

Cet article a servi, selon l'enquêté, de monnaie d'échange, mais quand on interroge les membres de la Commission (Entretien Commission 1, 2023), l'article aurait de toute façon dû être abandonné parce que les traités européens ne permettent pas de contraindre un État membre qui ne peut réaliser un projet faute de moyens. C'était véritablement un aspect de débat politique pour le Parlement plus qu'un aspect que souhaitait garder la Commission.

Pour la Commission c'est un changement majeur, en particulier en ce qui concerne les coordinateurs dont le pouvoir de coordination prend en profondeur puisqu'ils sont chargés d'après l'article 56 de suggérer les actes d'exécution à la Commission via leur rapport.

> *« La commission aura le pouvoir d'adopter des actes d'exécution sur la base des plans de travail du coordinateur. Vous aurez donc... vers... probablement en 2026, vous aurez le premier plan de travail du coordinateur et vous aurez défini les priorités pour le corridor scan-med, c'est-à-dire les plus grands projets, les plus grandes heu lacunes en matière de technologies qui doivent être... doivent être installé le long du corridor et ces éléments pourront ensuite être intégrés dans l'acte d'exécution qui sera négocié avec tous les États membres du corridor scan-med. Dans cet acte d'exécution, un calendrier concret sera établi, un financement sera décrit et il donnera une image complète de ce qui devrait être finalisé et à quel moment le long du corridor. »*[187] Entretien Commission 2, 2024

Pour l'un des membres de l'équipe de négociation, l'article 54 est l'une des clés pour obliger les États membres, y compris la France et l'Allemagne à continuer d'aménager le RTE-T.

L'augmentation du nombre de nœuds urbains transforme le maillage du réseau transeuropéen de transport en faisant passer le RTE-T de 88 nœuds urbains à 500. Cette transformation est perçue comme une tentative de la Commission européenne de gagner plus de pouvoir à travers le *Green deal*, dans la

[187] Traduit de l'anglais: *The commission will have the power to adopt implementing acts based on the workplans of the coordinator. So will have... now… probably in 2026 you will have the first workplan of the coordinator and then you will have outlined the priorities for the Scan-Med corridor, so the biggest projects, biggest heuu gaps in technologies that needs to be… needs to be installed along the corridor and these elements we can then take into the implementing act that will be negotiated with all the member states of the Scan-Med corridor and in this implementing act you will have concrete timeline set, a financing will be described and it will give the entirety of picture of what should be finalised by what time along the corridor.*

mesure où cela permet à l'institution européenne d'immiscer ses priorités au sein des plans de mobilités (Entretien Parlement 2, 2023).

Cependant, si c'est une manière de plus pour la Commission européenne d'avoir une prérogative en plus et ainsi de maitriser un peu plus les questions propres aux villes, elle crée au sein du personnel administratif de la Commission un problème en ce qui concerne la gestion des corridors, en particulier pour le coordinateur. En effet, l'augmentation du nombre de nœuds urbains semble un élément important de la nouvelle révision qui permet de mieux intégrer la problématique des goulets d'étranglement et du dernier kilomètre. Et pour les coordinateurs, ces nœuds urbains semblent une préoccupation en termes de gouvernance pour les coordinateurs qui ne peuvent gérer seuls l'intégration de plusieurs dizaines de villes dans le corridor dont ils ont la charge (Entretien Commission 2, 2023).

La question de la gouvernance est une bataille qui semble largement gagnée par la Commission, qui peut désormais utiliser les coordinateurs pour implémenter ses actes d'exécution sur les corridors, renforçant ainsi un peu plus l'intégration européenne. Cependant, les actes d'exécution ne veulent pas nécessairement dire réalisation. C'est un outil administratif fait pour contraindre les États membres, mais il leur reste de nombreuses réserves et des circonstances exceptionnelles, y compris la réserve budgétaire (article 8,4 a. 1676/2024), qui leur permettront de retarder la réalisation de tronçons perçus comme prioritaires.

IV- Dessiner les corridors entre 2021 et 2024 : entre méthodologie de la Commission et marchandage des États ?

L'un des résultats de notre revue de la littérature et de nos entretiens est la conception multiniveau de ces objets géographiques. D'une part, nous avons la conception politique que revendiquent le Parlement européen et les hauts fonctionnaires de la Commission. D'autre part, nous avons l'ensemble des textes qui dessinent les corridors, qui sont eux le résultat d'un travail administratif de la Commission européenne, que nous qualifierons de technocratiques. Nous pensons que ce découpage multiniveau est également multiscalaire, puisque les préoccupations des rapporteurs étaient avant tout le message politique à l'échelle de continentale en étendant les corridors notamment vers l'Ukraine et la Moldavie, tandis que le travail à l'échelle des infrastructures est en partie un travail administratif de la Commission. Autrement dit, l'orientation continentale des corridors dépend de la procédure ordinaire, mais le design qui inclut ou exclut les infrastructures lui est avant tout le résultat du travail de la Commission qui se fait sur la base de critères technocratiques et savants.

Bien que le design des corridors, à l'échelle des infrastructures, suive une méthodologie assez précise créée par la Commission, il convient d'expliciter sa dimension politique. En effet, l'inclusion d'un

tronçon ou d'un autre peut être le résultat du lobbying d'États, de régions, ou de groupes de pression comme ce fut par exemple le cas en Espagne (Libourel, 2015). Cette méthodologie de la Commission peut être divisée de façon didactique en deux éléments, les éléments de négociations politiques et les éléments technocratiques. Cependant, comme nous allons le voir ces deux éléments ne sont pas séparés et les éléments technocratiques peuvent avoir une signification politique, tandis que les acteurs influencent politiquement les critères d'inclusion des infrastructures des corridors.

L'existence de tractations politiques ou de formes de lobbying se conjugue à ce travail technocratique. La deuxième phase de la consultation rend par exemple compte de l'approbation de la part d'une région ou d'une ville de l'inclusion de tel ou tel tronçon dans les annexes.

Les corridors permettent à l'UE de proposer un plan pour planifier le RTE-T. En termes de temporalité, la question principale pour l'UE est d'avoir un réseau qui ressemble à l'état des transports. Le réseau est donc créé d'abord à partir d'indices statistiques, qui ont peu évolué au cours du temps. Rappelons que ce sont les États qui fournissent les données à l'UE pour dessiner le réseau. Par exemple, les ports du réseau global sont ceux dont le volume de marchandises annuel « représente la moyenne des totaux des trois dernières années ».

Par ailleurs, certains changements sont advenus autour des aéroports pour définir les aéroports qui doivent être rattachés au réseau ferroviaire en priorité. Les documents de travail offrent un éclairage particulier sur les changements qui ont eu lieu. En 2021, l'horizon temporel change, tous les aéroports du réseau central passent d'un objectif 2050 à un objectif 2030. Ce type de changement se lit dans le contexte du *Green Deal*, mais est aussi un moyen d'accélérer certains travaux comme le remarquent plusieurs rapports. Si la connexion avec le rail conventionnel est généralement faite, les connexions avec le rail lourd ne sont généralement pas réalisées.

Notons que contrairement à 2013 pour le réseau global, les paliers d'accessions sont assouplis. En 2013, le fret et les transports de voyageurs devaient représenter 2 ‰ du total du trafic traité dans les aéroports au cours des trois dernières années en fret ou voyageurs. En 2021, les aéroports inclus en 2013 peuvent être intégrés au RTE-T du moment qu'il dépassent 85 % du seuil de 2 ‰. Il existe ce même type d'assouplissement pour les ports, ce qui laisse supposer un travail de lobbying de différents groupes d'intérêts. Le seul document qui nous soit parvenu à ce propos nous servira ici d'illustration du type de lobbying pouvant amener à ce genre de décision, plus que de facteur explicatif. En 2022, la CPMR fait paraître un document à propos de ces *guidelines* faisant part de leur mécontentement quant au choix de l'assouplissement des seuils. En effet, la CPMR annonce que :

> *« Bien qu'il s'agisse d'une amélioration par rapport au règlement actuel, une meilleure solution aurait signifié que l'exclusion du réseau ne serait pas possible*

que sur demande des ports et/ou de l'État membre. Il est regrettable que certains ports d'une grande importance pour les régions périphériques maritimes aient été exclus du réseau en suivant cette méthodologie stricte »[188].

Cette déclaration laisse à penser que ce seuil est un compromis entre les velléités des régions de garder leurs aéroports au sein du réseau pour pouvoir financer la transition écologique par les subventions européennes. La Commission propose une vision qu'elle souhaite proche de la réalité statistique des transports. Les États membres pris entre leurs propres priorités, se retrouvent à gérer la pression des régions et les injonctions de la Commission.

Ce type de changement ne doit cependant pas masquer la grande continuité qui existe entre les deux documents. Les nœuds sont toujours définis sensiblement de la même manière.

Tableau 10. Comparaison détaillée du Comprehensive Network et du Core Network (2013 vs 2021)

Critères	SWD (2013) 542 final	SWD (2021) 471 final	Évolutions majeures
Définition du Comprehensive Network	Niveau de base du RTE-T. Englobe tous les modes de transport et leurs points de connexion.	Approche identique, mais mise à jour des seuils et des données pour une planification plus précise.	Actualisation des seuils (Eurostat 2017-2019), intégration plus systématique des hubs multimodaux et du fret ferroviaire.
Définition du Core Network	Sous-ensemble du Comprehensive Network, composé des infrastructures les plus stratégiques pour la connectivité à l'échelle européenne, avec une échéance de réalisation en 2030.	Ajout du Core Network étendu, planifiant des infrastructures à horizon 2040.	Introduction d'une planification progressive avec des étapes intermédiaires (2030, 2040).
Critères de sélection des nœuds (Comprehensive Network)	- Capitales des États membres. - Métropoles de plus d'un million d'habitants (LUZ – Larger Urban Zones). - Ports et aéroports dépassant certains seuils de trafic. - Points de	Critères similaires, mais avec une révision des seuils et des conditions spécifiques : - Maintien des nœuds à 85 % du seuil requis si tendance de croissance. - Ajustement des seuils pour mieux	Réajustement des critères démographiques et économiques pour éviter l'inclusion de nœuds peu pertinents.

[188] Traduit de l'anglais: *Although this is an improvement from the current Regulation, a better solution would have meant that exclusion from the network would only be possible upon request from the ports and/or member State. It is regrettable that some ports of great importance for Peripheral Maritime Regions have been excluded from the network following this strict methodology.* https://cpmr.org/wpdm-package/the-ten-t-review-a-welcome-but-perfectible-proposal/?wpdmdl=30993&ind=1646381116368

Critères	SWD (2013) 542 final	SWD (2021) 471 final	Évolutions majeures
	passage frontaliers les plus importants.	refléter les flux de transport réels.	
Critères de sélection des liens (Core Network)	- Connexion entre les nœuds stratégiques du réseau. - Priorité aux liaisons multimodales (ferroviaire, route, maritime). - Intégration des principaux corridors de transport.	- Séparation plus nette entre les liaisons passagères et fret. - Obligation de connecter les aéroports majeurs au réseau ferroviaire d'ici 2030 (au lieu de 2050). - Inclusion des lignes ferroviaires de contournement pour le fret.	Réduction des goulets d'étranglement en différenciant les itinéraires de fret et de passagers.
Critères environnementaux	Peu développés, approche essentiellement basée sur la connectivité et l'efficacité.	Obligation d'éviter les zones Natura 2000 et autres espaces **écologiquement sensibles**.	Intégration du Green Deal européen et renforcement des critères environnementaux.
Hiérarchisation des infrastructures	- Réseau structuré en deux niveaux (Comprehensive / Core).	- Introduction d'un **troisième niveau** : **Core Network étendu** (2040).	Planification en plusieurs étapes pour assurer une mise en œuvre progressive et cohérente.

Bien qu'il y ait un soft Power des États et un lobbying des régions pour voir leur territoire être dans le RTE-T, il y a cependant un processus de négociation long en deux étapes qui demande une longue délibération et des arbitrages incessants entre les différents partis concernés.

Conclusion : un glissement du référentiel ?

La révision de 2024 des RTE-T (1679/2024) témoigne d'une inflexion décisive dans l'histoire des politiques européennes de transport, marquée par une hybridation inédite entre impératifs géostratégiques et transition écologique. En suivant Hartog (2003) qui identifiait la Chute du mur de Berlin comme une césure dans le temps, nous pensons que la guerre en Ukraine est une césure, une recomposition de l'imaginaire collectif (Debarbieux) des fonctionnaires de l'UE, qui passe d'une crise climatique à la sortie d'une pandémie mondiale, au renversement géopolitique pour le continent européen qu'est l'invasion de l'Ukraine.

Au vu des chapitres précédents, nous sommes face à un changement d'approche en ce qui concerne la guerre. Jamais l'UE n'avait étendu sa politique de transport à des pays en guerre. Au début des

années 1990, le corridor paneuropéen contournait la Yougoslavie et l'UE appelait simplement à un apaisement des conflits.

Ce chapitre montre que loin d'être contradictoires, ces deux orientations sont désormais articulées autour d'un objectif commun : renforcer la résilience des réseaux. L'analyse de la procédure législative et des entretiens réalisés met en lumière un double mouvement : d'une part, un approfondissement de l'intégration par les normes et la gouvernance, avec le passage des actes d'exécution dans le règlement sur les RTE-T et des coordinations entre institutions ; d'autre part, une mutation discursive, où les images et discours liés à la défense se multiplient tout en étant intégrés à une rhétorique de croissance, de connectivité et d'efficacité.

L'émergence de la notion de « mobilité duale » (civile et militaire) cristallise cette évolution, tout comme le glissement sémantique autour du terme de « résilience », désormais central dans les textes. En intégrant l'Ukraine, la Moldavie et les Balkans dans le périmètre des corridors, les institutions européennes affirment également une vision géopolitique élargie de l'espace des transports. Pour autant, ces reconfigurations n'entament pas les logiques sous-jacentes des RTE-T, fondées sur une croyance dans l'infrastructure comme moteur de croissance et de cohésion.

En définitive, ce chapitre invite à penser le RTE-T comme un dispositif mutant et transformatif (Libourel, 2015), capable d'absorber des chocs exogènes majeurs sans rompre avec ses objectifs originels. Si la guerre en Ukraine en accélère la mue, elle n'en modifie pas fondamentalement le socle idéologique : celui d'un espace européen fluide, interconnecté et compétitif. La question qui nous intéressera désormais est de savoir sur qui repose l'intégration des infrastructures de transport, autrement dit comment les fonctionnaires européens font pour créer une culture des transports en Europe.

Bibliographie

Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CPMR). (2022). *The TEN-T review: A welcome but perfectible proposal*. https://cpmr.org/wpdm-package/the-ten-t-review-a-welcome-but-perfectible-proposal/?wpdmdl=30993&ind=1646381116368

Commission européenne., & les Hauts Representants de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité. (2022, November 10). *Joint communication to the European Parliament and the Council: Action plan on military mobility 2.0* (JOIN(2022) 48 final, 18 p.). https://web.archive.org/web/20230920131422/https://defence-industry-space.ec.europa.eu/system/files/2022-11/Action%20plan%20on%20military%20mobility%202.0.pdf

Commission européenne. (2014). *Commission staff working document: The planning methodology for the trans-European transport network (TEN-T) – Accompanying the document Communication from the Commission Building the Transport Core Network: Core Network Corridors and Connecting Europe Facility* (SWD(2013) 542 final).

Commission européenne. (2014, 7 janvier). *Règlement délégué (UE) n° 275/2014 modifiant l'annexe I du règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe* (*Journal officiel de l'Union européenne*, L 80, 19 mars 2014, p. 1).

Commission européenne. (2020, 9 décembre). *Stratégie de mobilité durable et intelligente – Mettre les transports européens sur la voie de l'avenir* (COM (2020) 789 final). Commission européenne.

Commission européenne. (2021). *Commission staff working document: Evaluation of Regulation (EU) No 1315/2013 on Union guidelines for the development of a trans-European transport network* (SWD(2021) 117 final). Commission européenne.

Commission européenne. (2021). *Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) No 1315/2013* (COM(2021) 812 final). Commission européenne.

Commission européenne. (2021). *Creating a green and efficient trans-European transport network*. Commission européenne. https://doi.org/10.2775/379468

Commission européenne. (2022, 27 juillet). *Amended proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013* (COM(2022) 384 final). https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2022:384:FIN

Commission européenne. (2024). *The EU's trans-European transport network (TEN-T)* [Vidéo]. https://audiovisual.ec.europa.eu/en/media/video/I-259443

Commission des transports et du tourisme. (2023, Avril 14). *Rapport sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013* (COM (2021) 0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420 (COD). Rapporteurs : Barbara Thaler, Dominique Riquet. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2023-0147_FR.html

Council of the European Union. (2019, July 19). *Military requirements for military mobility within and beyond the EU* (ST 11373/19, 43 p.). https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-11373-2019-INIT/en/pdf

Cours européenne des Auditeurs. (2020). *Infrastructures de transport de l'UE : accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus* (Rapport spécial 10/2020). https://doi.org/10.2865/639550

Commission européenne. (2021). *Commission staff working document on the planning methodology for the trans-European transport network (TEN-T) – Accompanying the Commission proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network* (SWD(2021) 471 final).

Hartog, F. 2003. *Régimes d'historicité. Présentisme et expérience du temps*, Paris, Le Seuil.

Parlement européen & Conseil de l'Union européenne. (2023). *Règlement (UE) 2023/1804 du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE*. Journal officiel de l'Union européenne, L 234, 1–47. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R1804

Parlement européen. (2023, avril 14). *Rapport sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013 (A9-0147/2023)*. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2023-0147_FR.html

Parlement européen. (2024, 24 avril). *Réseau transeuropéen de transport – 2021/0420 (COD)*. Observatoire législatif (OEIL). https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/fr/document-summary?id=1784251

Stephenson, P. J. (2010). Let's get physical: the European Commission and cultivated spillover in completing the single market's transport infrastructure. *Journal of European Public Policy*, *17*(7), 1039–1057. https://doi.org/10.1080/13501763.2010.499247

Vălean, A. (2020, 23 juin). *Speech by Commissioner Vălean on TEN-T revision: first results of the stakeholder consultation, at the European Parliament*. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20221105012813/https://ec.europa.eu/commission/commissioners/2019-2024/valean/announcements/speech-commissioner-valean-ten-t-revision-first-results-stakeholder-consultation-european-parliament_en

Partie III. Un réseau professionnel : la communauté des transports européenne

Introduction à la partie III. L'animation d'une politique publique par la Commission européenne pour accompagner la transformation du RTE-T

Nous l'avons vu, les RTE-T subissent des modifications progressives et des transformations de doctrines profondes. Les stratégies de la Commission reposent sur la création d'une légitimité. Elle se fonde sur la construction d'une image des RTE-T, qui est développée autant dans un vocabulaire savant que dans des brochures et des présentations propres au cadre professionnel européen. Nous avons appréhendé une partie de la stratégie de la Commission européenne pour imposer sa vision du référentiel : développement d'études, création d'agences exécutives et poste de coordinateur, publicisation des développements législatifs, création d'outils de coopération. Les deux premières parties montrent la progressive création, par la Commission, de divers organes de représentations comme les agences ou les coordinateurs. Cependant, peu de travaux existent sur leur travail et sur la façon dont ces émanations de la Commission fonctionnent. Par ailleurs, la Commission a une stratégie d'animation de sa politique publique qui ne se résume pas à rencontrer quelques groupes isolés et leur soumettre pendant des présentations de 20 minutes quelques éléments de langage. La Commission poursuit une des stratégies de mobilisation des acteurs qui sont bien plus structurées. Nous l'avons vu avec les différentes consultations qui en sont un élément, mais d'autres outils sont convoqués. Cette partie traitera donc des stratégies de sociabilisation de la Commission. Nous verrons comment la Commission organise la réunion de différents acteurs à travers une stratégie d'externalisation de certaines tâches vers les coordinateurs du réseau central et les firmes de conseil, d'audits, des bureaux d'études et profession assimilée que nous qualifierons de Firmes de service professionnelles ou néo-Firmes de service professionnelles (*SPF*/Neo-PS*F*). Le choix de ces deux acteurs n'est pas arbitraire puisque, nous le verrons, ils forment une sorte de triangle avec la Commission européenne, en se partageant un certain nombre de tâches qui permettent le développement du RTE-T. Notre ancrage disciplinaire nous amène à spatialiser le travail de ces acteurs. Pour cette raison, nous mobiliserons les concepts d'arènes et de forum issus de la sociologie de l'action publique. L'objectif est de développer un cadre théorique autour de la question des arènes pour traduire spatialement les concepts initialement développés par Jobert et Muller (Jobert, 1992 ; Fouilleux, 2000 ; Boussaguet et Muller, 2005 ; Fouilleux et Jobert, 2017), pour les adjoindre à la recherche en géographie, qui a développé parallèlement une acception propre du concept d'arène, issu des études africaines en particulier (Bohbot, 2025). Le but est de faire de l'arène un concept opérant d'un point de vue spatial et plus seulement d'un point de vue du réseau d'acteurs.

Chapitre 7. L'Europe des transports dans ses arènes et ses forums

Introduction. Les lieux de la controverse des transports européens : arène et forum

Nous avons, dans le chapitre précédent, montré que le RTE-T a été transformé en profondeur au cours des dix dernières années. Les évolutions législatives majeures reflètent les évolutions politiques, internationales et européennes. Les mots, les priorités et les critères se transforment pour produire de nouvelles spatialités, de nouvelles visions spatiales du futur. Ces discours sont entre autres le résultat de négociations interinstitutionnelles perpétuelles, qui ont une temporalité propre et une spatialité propre. Parfois appelées arènes de la politique européenne, ces négociations concernent la procédure législative ordinaire de l'UE. Pourtant, d'autres lieux sont l'expression du débat sur le RTE-T. Nous comptons, dans ce chapitre, rendre compte de ces autres lieux de débat, en partant de la notion d'arène, que nous avons retrouvée de façon récurrente au cours de nos recherches. L'article du journal Le Monde *Petit guide de lobbying dans les arènes de l'Union européenne* de Gary Dagorn et Stéphane Horel (2019) est un bon exemple de l'utilisation de ce mot sans le conceptualiser tout en faisant appel à notre représentation commune de l'arène. Chez plusieurs chercheurs (Guillemot, 2022 ; Libourel, 2015 ; Richardson, 1999), le terme est utilisé sans pour autant être défini.

Le terme arène fonctionne, y compris en sociologie de l'action publique, comme une métaphore qui reflète une certaine vision de la politique publique. Une structure, désignée métaphoriquement par un lieu symbole de la compétition sportive et du spectacle. Cela suppose donc une opposition selon des règles et des rôles prédéfinis pendant un évènement ponctuel limité dans le temps, parfois devant un public. L'arène est un mot commun, qui tend à désigner les lieux de la délibération et du débat, mais surtout du choix : un vainqueur en ressort et doit être désigné, comme une option doit être sélectionnée dans les politiques publiques.

Dans le cas de Kevin Richardson (1999), cette notion d'arène est utilisée de façon récurrente. Sans la définir, il donne des multiples caractéristiques à la notion d'arène. Dans sa perspective, l'arène est à la fois un lieu où l'on débat et le débat lui-même, l'institution, le processus politique et le processus de

décision. Ces éléments très extensifs et couvrant des réalités politiques différentes rendent complexe la déduction d'une définition de la notion d'arène à partir de sa thèse.

Si nous revenons à des dictionnaires et des lexiques de sciences politiques utilisés en introduction de cette thèse pour poser quelques concepts fondamentaux à la compréhension de nos objets, le terme d'arène n'apparaît que chez Olivier Nay (2017).

> *« Espaces d'échanges et de délibération où les idées relatives à l'action publique sont débattues et diffusées. […] Les arènes sont plus ou moins formalisées et institutionnalisées : elles peuvent aussi bien prendre la forme de comités consultatifs régulièrement mobilisés, que de colloques universitaires ou de réunions associatives où les politiques publiques sont mises en débat. L'idée même d'arènes rappelle en tout cas le caractère pluraliste des politiques publiques et l'importance de prendre en compte le poids des idées des discours et des délibérations, dans l'analyse de l'action publique. »* Nay, 2017, pp.6-7.

Cette première définition permet de mettre en lumière une caractéristique commune à toutes les définitions : l'arène est un espace de discussion qui tend vers la prise de décision dans les politiques publiques.

Dans cette définition, Olivier Nay attribue la parenté de l'arène au sociologue Bruno Jobert, qui est par ailleurs la référence commune de plusieurs chercheurs (Audikana, 2012 ; Hassenteufel, 2021 ; Nay, 2017). Bruno Jobert distingue, en ce qui concerne la production des référents des politiques publiques, le forum et l'arène. Pour Jobert (1992), le forum est au départ l'espace social du débat des politiques, l'endroit où se formulent les idées, et l'arène l'espace de négociation des politiques publiques. Pour autant, c'est la notion de forum qui semble au moins un temps structurant dans son analyse (Jobert, 1994). Le terme d'arène est utilisé uniquement dans le cadre des « communautés politiques » où « se construisent les normes des échanges des politiques qui forment la trame des politiques publiques ». Des années plus tard, il précisera, aux côtés d'Ève Fouilleux (Fouilleux et Jobert, 2017), une conception renouvelée des termes de forums et d'arène, attribuant le premier à un espace des politiques publiques et à l'espace public, tandis que le second serait le pur apanage des politiques publiques. L'arène est le lieu du compromis tandis que le forum et le lieu des propositions d'idées et d'options. Ils attribuent par ailleurs le temps plus long des débats aux forums et le temps plus court des décisions à l'arène. Cette distinction permet de

> *« mettre au jour la complexité des processus de sélection progressive d'alternatives de politiques publiques et d'évolution des controverses. Elle s'inscrit aussi dans une*

> *perspective qui concilie les approches analytiques insistant sur le rôle des idées dans les politiques publiques à travers leur contenu (que celui-ci soit défini comme croyance, cadrage, paradigme ou référentiel), et les approches soulignant que les idées n'ont de sens qu'à travers les interactions discursives qui leur donnent vie (Schmidt, 2008) ».* Eve Fouilleux et Bruno Jobert, 2017, p.17

En fait, là où notre reprise de ces concepts issus de la sociologie de l'action publique ne diffère pas en ce qui concerne l'interprétation de ce que sont l'arène et le forum, c'est sur le terme de lieu que nous souhaitons apporter une interprétation différente. À la suite de la sociologie, nous reprenons le concept d'arène en contexte politique. Utilisé dans le cadre de l'étude des mouvements sociaux, il prend un sens légèrement différent que ce que nous avons décrit jusqu'à présent. Nous souhaitons étendre ces réflexions à la géographie :

> *« Les arènes sont des lieux physiques où les acteurs interagissent pour prendre des décisions et obtenir d'autres résultats ; elles contiennent des objets allant des portes et des sièges aux citations gravées dans les murs de marbre, en passant par les dispositifs d'éclairage et d'amplification, mais elles ont également des règles formelles et des attentes informelles, ainsi qu'un enjeu dans les prises de décisions. »* Jasper, 2019[189].

La métaphore de l'arène mobilisée est ici (Jasper, 2019) prise comme un des lieux de la construction des politiques publiques. En tant que lieu, nous investissons ces arènes en les analysant comme des objets spatiaux à part entière. Une question corolaire est donc : ont-ils une organisation spatiale propre qui révèle des enjeux politiques ? Dans le cas des études des transports francophones, plusieurs auteurs utilisent le terme sans en faire une analyse en profondeur. Ce terme semble prendre une profondeur conceptuelle dans le champ des politiques publiques. Dans le cas du transport ferroviaire, Anders Audikana (2012) reprend les éléments de définition de Jobert et Hassenteufel, mais il propose d'autres éléments pour subdiviser l'arène :

> *« Dans notre thèse, nous essayerons de préciser la façon dont la politique de la GV [grande vitesse] existe au sein des différentes arènes […] sphère gouvernementale, espace médiatique, enceintes parlementaires, organisations partisanes, arènes*

[189] Traduit de l'anglais: *Arenas are physical places where players interact to generate decisions and other outcomes; they contain objects ranging from doors and seats to quotes chiselled into marble walls to illumination and amplification devices, but they also have formal rules and informal expectations, as well as something at stake in the decisions made.*

territoriales et, si ce n'est qu'accessoirement, arène internationale. » Audikana, 2012

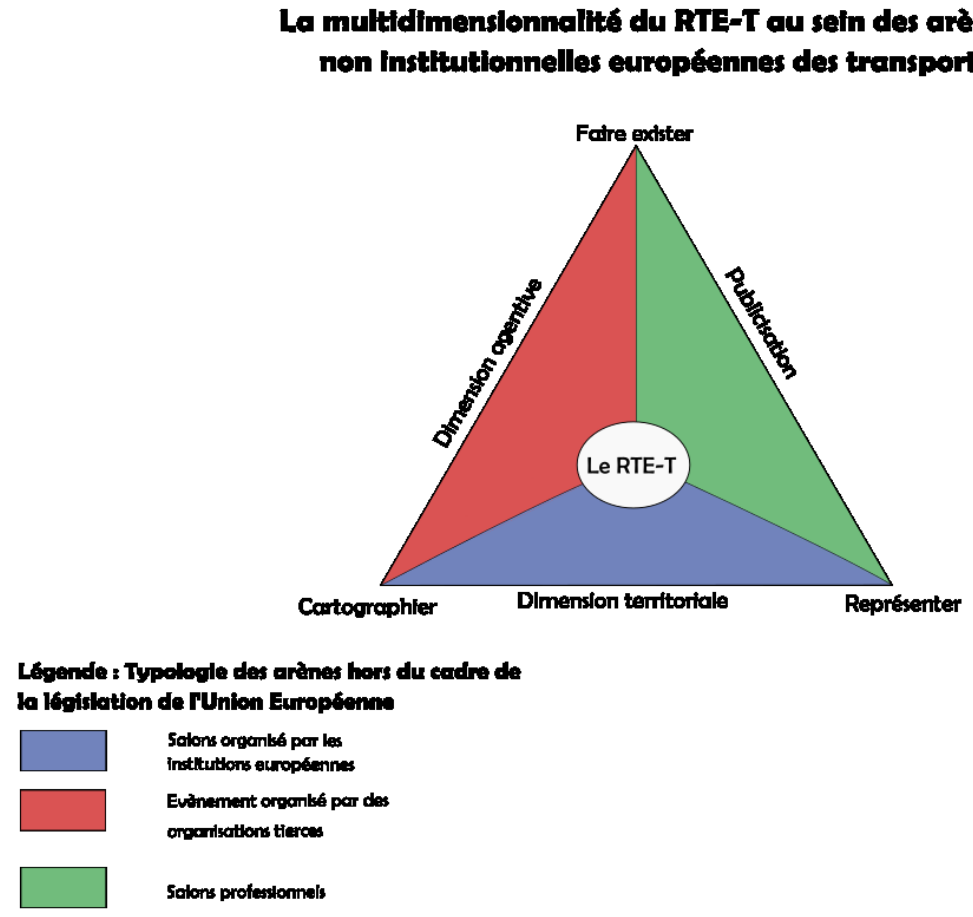
Nous trouvons particulièrement originales chez Anders Audikana les notions d'arènes territoriales. Il décrit l'arène territoriale comme l'ensemble des espaces de négociations autour de la grande vitesse propre aux communautés autonomes espagnoles. Si nous pensons que les arènes territoriales sont des espaces importants dans le processus d'européanisation des politiques publiques, nous pensons aussi que les arènes et forum européens se territorialisent ou sont territorialisés, par plusieurs de leurs localisation dans un pays, par la présence ou l'absence d'acteurs et par les thèmes de débats abordés.
Cependant, contrairement à Anders Audikana, nous nous en tiendrons à certains espaces physiques et non pas l'ensemble d'un champ, car les arènes sont, dans notre cas, explicitement créées « pour prendre des décisions et obtenir des résultats » (Jasper, 2019). Cet aspect nous semble essentiel dans la définition d'arène.
De plus, nous ne souhaitons pas seulement savoir comment notre objet d'étude existe dans les arènes, mais aussi quels territoires existent dans les discours des arènes européennes. Une troisième dimension nous semble essentielle, celle de la représentation des territoires à travers la participation de différents acteurs. La possibilité de donner un ancrage territorial spécifique aux arènes du RTE-T nous semble essentielle pour comprendre ce qui se joue dans la spatialité de cette politique publique européenne. Comme le remarquait déjà Éloise Libourel (2015) dans le cas du corridor méditerranéen et Anne Guillemot (2022) dans le cas de l'électromobilité, c'est que la présence d'un groupe porté par des intérêts communs dans les évènements européens et les évènements professionnels de façon générale est une des façons de peser sur la politique européenne.
Trois interrogations nous semblent donc fondamentales pour comprendre les territorialités des arènes européennes, nous y répondrons à travers une analyse documentaire systématique et deux terrains d'observation aux *Connecting Europe Days 2024* et le salon Inno Trans 2024 :

- Comment les participants des évènements professionnels des transports font exister le RTE-T, ceux organisés par les institutions européennes, mais aussi les salons et évènements auxquels les Directions générales des transports successives ont participé sans en être les organisateurs ? Le but de ces évènements est en général, pour un acteur ou groupement d'acteurs, d'influencer les décisions de l'UE en leur faveur et, pour les institutions européennes, de discuter les propositions et présenter les possibilités à disposition. Pour étudier ce point, nous nous baserons à la fois sur les entretiens réalisés pour les besoins de cette thèse et les documents encore exploitables comme les slides de

présentations, les comptes rendus de prise de paroles, les notes d'intentions, les descriptions existantes sur les sites Internet hôtes des évènements.

- Quels territoires sont « cartographiés » lors de ces évènements dans lesquels sont représentés les RTE-T ? Autrement dit, quels sont les territoires que dessinent les prises de paroles et les discussions officielles dans les évènements européens ? Pour accéder à ces discours, nous observerons plusieurs éléments. Tout d'abord les programmes des *TEN-T Days* et *Connecting Europe Days*. Ils reflètent ce qui est, ou a été, mis à l'agenda des institutions européennes. Ensuite, quand elles sont disponibles, les prises de parole de ces journées ou, faute de mieux, les présentations archivées. Nous mobiliserons notre propre expérience des *Connecting Europe Days 2024*.
- Enfin, quels territoires ou intérêts sont représentés par les acteurs présents lors de ces journées ? Nous utiliserons ici en particulier les listes de participants que nous avons pu récupérer en ce qui concerne les *Connecting Europe Days* et les *TEN-T Days*.

Figure 26. La multidimensionnalité du RTE-T au sein des arènes non institutionnelles européennes des transports



Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2023.

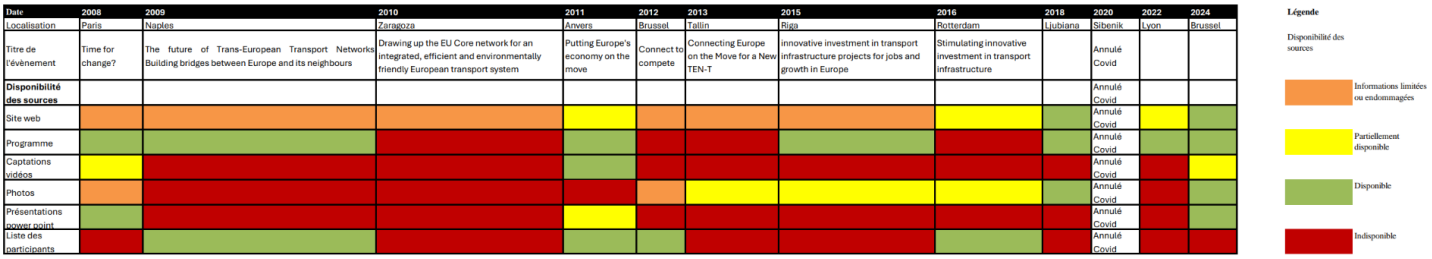
Au-delà du seul cadre institutionnel, le RTE-T est traversé par d'autres temporalités qui se jouent dans d'autres lieux que ceux des arènes de la politique européenne. Ces lieux coconstruisent la spatialité des RTE-T. Nous traiterons ici des salons et évènements auxquels se déplacent les institutions européennes sans nécessairement en être les initiatrices.

Notre hypothèse est que ces évènements permettent d'une part de renforcer un sentiment communautaire, et d'autre part d'animer les débats autour des politiques de transport de l'UE. En dehors des évènements organisés par l'UE, les institutions européennes participent à différents salons et évènements qui leur permettent de diffuser leur agenda et les éléments de langage propre aux RTE-T. Au-delà de cette dimension discursive, ces évènements sont des moments de négociations et de réseautages pour les acteurs y participant.

Cette partie veut rendre compte de ces lieux de discussion qui concernent les RTE-T. Nous fonderons notre analyse sur une observation participante aux *Connecting Europe Days*. Nous utiliserons ici des vidéos, comptes-rendus et slides des différents *TEN-T Days* et *Connecting Europe Days*. Le but est de montrer comment les parties prenantes du RTE-T produisent et tentent d'influencer le RTE-T en territorialisant l'iconographie et les éléments de langage de la Commission européenne ; c'est aussi de de montrer que la production des politiques publiques est modifiée et influencée par un ensemble d'intérêts hétéroclites, mais territorialisés. Autrement dit, nous nous demanderons comment des acteurs variés vont coproduire l'espace européen des transports. Cela permettra de rendre compte du RTE-T comme un sujet mutant au-delà des institutions européennes qui ont une temporalité propre. Si la Commission émet un discours sur le RTE-T, elle est aussi réceptrice de discours et nous verrons comment il peut se faire le réceptacle de débats d'actualité et de vitrine pour une industrie nationale et locale, à travers un évènement et un lieu en étant utilisé pour le markéting territorial d'une région ou d'une ville.

Nous étudierons ici la période 2008-2024, soit la date des second *TEN-T Days* et les derniers *Connecting Europe Days* à date. Dans le cadre de ce chapitre, il convient de noter que la plupart des sources sont aujourd'hui difficilement accessibles (tableau 1). Malgré la perte d'un grand nombre de documents, nous pensons pouvoir reconstruire au moins en partie les enjeux des arènes des *Connecting Europe Days* et *TEN-T Days*.

Tableau 11. Disponibilité des sources des CED et TEN-T Days.



Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2024.

1. Des *TEN-T Days* aux *Connecting Europe Days* : regrouper les acteurs, créer le sentiment communautaire

« Tu as bien compris que c'était une grande messe politique… »

Un collègue enseignant chercheur en Belgique à propos des *Connecting Europe Days 2024*

a. Les *TEN-T Days* sont-ils des arènes ou des forums ?

Les *TEN-T Days* sont des évènements européens qui ont eu lieu de 2008 à 2018. Annuels ou tous les deux ans, ces évènements sont à mi-chemin entre arènes et forums, ce qui rejoint quelque part l'analyse d'Anders Audikana (2012) sur l'européanisation d'une politique publique. Ces évènements accueillent les acteurs du transport au sens large. Si le nom *TEN-T Days* a fini par changer en 2022, le principe reste le même pour les *Connecting Europe Days*. Chaque année, ces évènements fortement liés, comme l'indique leur nom, à la politique des RTE-T ont lieu dans une ville hôte d'un pays de l'UE. Ces pays accueillent, dans un palais des Congrès les inscrits pour assister à des conférences, mais également pour construire ou entretenir leur réseau. Du côté de l'UE, c'est une occasion de réunir les acteurs des transports autour des RTE-T, en présentant les opportunités et les évolutions législatives, mais également de consulter et rencontrer les acteurs du RTE-T.

Désignés par l'un de nos collègues avec qui nous avons participé aux *Connecting Europe Days* 2024, comme « grand-messe politique » et par plusieurs acteurs comme « la grand-messe des transports en Europe », nous trouvons le contraste intéressant avec la notion d'arène ou de forum. La grand-messe est le lieu de l'écoute et de l'apprentissage des principes de foi et elle s'oppose à l'idée de débat ou de discussion. Pourtant, nous pensons que bien qu'un aspect de présentation des évolutions des textes européens existe dans ces évènements, ils ne sont pas aussi verticaux que la comparaison avec la messe le laisse croire. Les *Connecting Europe Days* sont un espace de discussion, un forum politique avec ses codes propres.

La conception initiale de ces évènements en 2008 était de faire de ces rencontres une plateforme de débat et de consultation pour le Livre vert des transports alors en élaboration, qui paraîtra en 2009 et sera présenté à Naples à l'occasion des *TEN-T Days*. Les Livres verts sont des documents diffusés pour préparer un Livre blanc, qui est lui un document officiel prospectif de long terme (Beyer, 2014). Dans le cadre des RTE-T, un Livre vert est diffusé en 2009 et c'est précisément la préparation de ce Livre vert que visait le lancement des *TEN-T Days* de 2008 :

> « *Grâce à la participation des parties prenantes de tous les domaines concernés, il devrait apporter une contribution importante à la rédaction du livre vert de la Commission sur l'avenir de la politique du RTE-T.* Ce livre sera publié au début de l'année 2009 et sera suivi d'une consultation des parties prenantes »[190].

En effet, les *TEN-T Days* de 2008 à Paris, si l'on en croit les documents qu'il reste de cet évènement, ont véritablement été pensés comme l'ouverture de la mise en débat de cette politique :

> *« La Commission européenne lance aujourd'hui une conférence de deux journées destinées aux parties prenantes pour inaugurer le réexamen de la politique des réseaux transeuropéens de transport. »* [191] Matthias Ruete, 2008

Ils semblent conçus explicitement pour faire vivre le débat autour des transports en Europe. Matthias Ruete, qui animait à ce moment-là les sessions d'ouverture des *TEN-T Days* de l'évènement, explique à l'auditoire que les prises de parole de la première journée « vont nous aider à cadrer le débat », puis « nous irons dans différents groupes de travail ou nous développerons la politique RTE-T ». Enfin, « nous reviendrons avec nos conclusions qui rouvriront le débat sur le RTE-T ». Nous le voyons, la Commission cadre le débat de concert avec les États membres qui ouvrent les discussions. L'agenda est partagé entre les trois institutions puisque c'est la présidence du conseil française, la Commission et le Parlement qui ouvrent les débats. La mise en débat est cadrée autour d'une consultation articulée autour d'un choix : changement en profondeur ou ajustement circonstanciel.

---

190 *"With the involvement of stakeholders from all areas concerned, it is expected to have an important input for drafting the Commission's Green Paper on the future of TEN-T policy. This Paper will be published in early 2009 and followed by a public consultation."* Commission européenne. *TEN-T Days 2008 : Time for change ? (2008) Consulté 2 avril 2026.* *https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/https:\/\/ec.europa.eu\/commission\/presscorner\/detail\/en\/ip_08_1501*.

191 Traduit de l'anglais depuis la vidéo repérée à l'adresse suivante : European Commission—Conferences WebTV Portal. (2010, mai 31). *TEN-T DAYS 2008, 14-15 Oct 2008, Brussels*. https://web.archive.org/web/20100531075505/http://webcast.ec.europa.eu/eutv/portal/archive.html?viewConference=5517&catId=5483

La seconde édition semble être affichée comme un espace de discussion. Le contexte d'alors est celui d'un repositionnement stratégique de l'UE après la parution du second Livre blanc de 2001, alors basé sur le développement durable et le principe de transfert modal. Cette stratégie faisait à la fois face à l'incompréhension des acteurs, mais aussi à l'opposition du secteur routier (Beyer, 2014 pp.206-2010). Nous supposons que les thèmes choisis pour les workshops et les discours sont le résultat des débats entre les États membres et la Commission et que les thèmes résultent de leur mise à l'agenda par l'intermédiaire de différentes formes de négociations. De ce fait, nous pensons que dans le cadre du RTE-T, les *TEN-T Days* sont à minima conçus comme une forme d'arène. En effet, si la *« réception du texte* [les Livres verts] *constitue une forme de démocratie officieuse »* (Beyer, 2014), la conception même du Livre vert repose sur une consultation des acteurs économiques et étatiques présents au TEN-T Days.

Les *TEN-T Days* de 2008 sont donc un forum des politiques publiques en tant qu'ils permettent de débattre de plusieurs options, mais en regardant certaines prises de décisions particulières, le caractère d'arène des politiques publiques transparaît. Ces forums limitent le champ des possibles en ce qui concerne les différentes options si nous suivons la déclaration de Mattias Ruete. Il reste à déterminer à notre sens les forces en présence dans ce forum, les territoires représentés et les thématiques de débat que nous pouvons tirer des prises de paroles de ces journées.

b. Les *TEN-T Days* de 2008 : quels choix, quels changements ?

Si nous regardons les éléments du programme, quatre thèmes semblent avoir été retenus par les institutions européennes, transport et changement climatique, énergie, stratégie politique et bénéfices pour les usagers. Ce dernier thème, bien qu'abordé succinctement dans les discours d'ouverture, ne permet pas de prendre la mesure du débat, car les vidéos et diapositives de présentations semblent avoir disparu des archives du web.

Tableau 12. Tableau des panels et des thèmes aux Connecting Europe Days[192]

À propos de ce tableau : *Ce tableau montre que les TEN-T Days de 2008, qui se tenaient principalement à Paris, ont réunis des fonctionnaires de la Commission européenne, des membres du gouvernement français, des représentations d'institutions internationales et des unions d'industriels des transports et de la logistique. Cette édition semble montrer que les TEN-T Days favorisent le gouvernement qui est à la présidence du Conseil en 2008. Nous avons représenté en vert les thématiques que nous analyserons dans ce chapitre.*

Jour 1	Thèmes		Intérêts représentés	
Session plénière	Cadrage de la révision du RTE-T		DG Énergie & Transport (modération)/DG Environnement/Commission européenne/gouvernement français/Parlement européen/Fédération d'industriels	
Session 1	Le RTE-T et l'environnement		Agence européenne de l'environnement/DG Environnement (modération)/ Community of European Railways and Infrastructure Companies (CER)	
Session 2	Logistique et transport : Suppression des goulets d'étranglement et des liens manquants		Commission européenne/DG Énergie & Transport/ Green Cargo/ Proctor & Gamble/Transport Policy and Logistics Railion (devenue DB Schenker Rail) /Inland Navigation Europe/ Institut de recherche	
Session 3 et 4	Transport aérien	Discussion du rôle du secteur privé	DG Énergie & Transport/ Association of European Airline/ CANSO/Eurocontrol/SESAR/ Industry Consultation Body	CINTRA/gouvernement des Pays-Bas/EIB (modération)
	Valeur ajoutée du RTE-T		DG Énergie & Transport/Coordinateur Européen/	
Jour 2	Thèmes		Intérêts représentés	
Session 1	Corridors de fret européen	Financement des RTE-T	DG Énergie & Transport/Ferrovie dello stato/Ministère des Transports français/Rail Net Europe	Commission européenne/DG Économie & Affaires financières/FIEC/ASFINAG/ DG Région politique
Session 2	Discussion des nouveaux plans pour le RTE-T	Instruments d'implémentation	Comité économique et social européen/Université/gouvernement République tchèque/DG Énergie & Transport (modération)	DG Énergie & Transport (modération)/ Gouvernement français/ Coordinateur européen/ Université européenne

[192] European Commission—Conferences webTV Portal. (2010, mai 31). *TEN-T DAYS 2008, 14-15 Oct 2008, Brussels*. https://web.archive.org/web/20100531075505/http://webcast.ec.europa.eu/eutv/portal/archive.html?viewConference=5517&catId=5483

Session 3	Nouvelles technologies	Transports par voie d'eau	DG Joint Research Centre/ IRU/Unife/ National Aerospace Laboratory/ CESA	DG Énergie & Transport/Voies Navigables de France

Conceptions et réalisations Noam Greco Monteiro, 2024.

Si ces grandes thématiques structurent le débat, les ateliers, eux, sont bien plus resserrés dans les thématiques qu'ils abordent. D'une vision globale de la politique, nous passons à des échanges sectorisés. Divisées en deux journées, les présentations sont sectorisées par problèmes posés aux RTE-T.

Ces sujets extrêmement complexes et vastes à traiter sont cadrés en plénière et discutés en atelier. Voyons donc ce qu'est le cadre des débats posés par les institutions européennes. D'abord, le RTE-T doit changer en ce qui concerne son rapport à l'environnement. Deux éléments sont saillants à ce propos, la baisse des émissions de CO2 qui est annoncée dans les discours d'ouverture comme une priorité et la protection de l'environnement. Les deux éléments sont en fait interconnectés à d'autres forums et champs du débat.

En effet, d'abord, nous avons un lien direct dans le programme fait avec le Sommet de Copenhague de 2009 (COP 15) : ***Community action against climate change ahead of the 2009 United Nations Conference in Copenhagen:*** *What are the major challenges the transport sector needs to take up?*[193]

Nous avons ici un lien direct avec une arène internationale, ce qui montre que l'agenda de l'UE est pris dans un réseau d'autres agendas et arènes internationales. Il est intéressant de noter qu'à ce titre, c'est le conseiller de l'UE en charge d'animer le panel qui parle plus directement de la préparation du sommet et fait le lien avec les normes internationales.

Ensuite, le représentant de l'ONG transport & environnement[194], lui, se place à une autre échelle, celle de l'Europe bien sûr, mais également l'échelle locale des impacts de la pollution. À ce titre, il se concentre sur un débat encore bien présent à propos du RTE-T, celui des impacts locaux du transport et des infrastructures (voir chapitre 2 et 3). Le décalage scalaire entre l'impact local des transports sur l'environnement et le développement européen des RTE-T, semble être la dichotomie qui structure spatialement cette problématique. Il fait notamment référence aux polluants dans les villes, au bruit, à

[193] Commission européenne — Conferences web TV Portal. (2010, mai 31). *TEN-T DAYS 2008, 14-15 Oct 2008, Brussels*. https://web.archive.org/web/20100531075505/http://webcast.ec.europa.eu/eutv/portal/archive.html?viewConference=5517&catId=5483

[194] Commission européenne — Conferences web TV Portal. (2010, mai 31). *TEN-T DAYS 2008, 14-15 Oct 2008, Brussels*. https://web.archive.org/web/20100531075505/http://webcast.ec.europa.eu/eutv/portal/archive.html?viewConference=5517&catId=5483

la pollution des eaux par le secteur maritime et les infrastructures, la biodiversité, le paysage et les effets barrières. Ce champ du débat qui est investi dans le RTE-T se retrouve dans la conférence des *TEN-T Days*, au moment où persistent des oppositions à de grands projets comme Augustów bypass en Pologne (Szulecka & Szulecki, 2013).

Enfin, Matthias Ruete et le représentant de la Fédération européenne de l'Industrie de la Construction (FEIC) (Tableau 12) semblent s'opposer par discours interposés. Là où le premier déclarait que les solutions sont déjà là, notamment le train et les *trolleybus* lors de la première session, le second se refuse à la « guerre des modes » de transport, mais des solutions durables pour tous les modes. Ces deux discours, tenus à quelques minutes d'intervalle, révèlent malgré l'absence de débat une divergence d'opinions.

Ce panel est intéressant à plus d'un titre, puisqu'il est un forum dans le forum des RTE-T, le débat sur le type de mode pertinent en est une preuve, parce qu'il fonctionne en réseau avec les forums et arènes liées aux relations internationales et le champ de la protection de l'environnement.

En ce qui concerne l'énergie et les transports, c'est encore une fois Matthias Ruete qui a la charge de mettre en scène la problématique. Le tableau qu'il dresse est une carte géopolitique de l'énergie avec l'Europe au centre. Il propose une métaphore en trois villes, Kyoto en ce qui concerne le changement climatique (accord de Kyoto), Lisbonne (traité de Lisbonne) pour la compétitivité et Moscou pour la dépendance énergétique tant au pétrole qu'au gaz. Il ajoute que 98 % du pétrole est utilisé par la route et que « nous n'aurions pas dû utiliser le pétrole comme énergie ». Cependant, chacune des alternatives (hydrogène, électrique, et gaz naturels) est envisagée par le haut fonctionnaire européen de façon critique. La vision de Matthias Ruete repose donc sur trois piliers, l'indépendance, la compétitivité, la décarbonatation et donc le transfert modal plus encore que la transition énergétique.

En ce qui concerne la stratégie politique, les trois institutions européennes semblent, dans leur discours, au moins s'accorder sur une nécessaire révision qui devrait passer par une reconsidération du réseau et des trente projets prioritaires. Le point commun est la demande d'engagement plus importante du secteur privé.

Tajani, alors Commissaire au transport et Bussereau, représentant du conseil des ministres des Transports, adressent chacune des questions qui cachent mal leurs intérêts nationaux. Le premier mentionne les problèmes liés à la perte de qualité de vie dans les régions, du fait des routes trop empruntées. Il vise en particulier le transport routier dans le Tyrol entre l'Italie et l'Autriche. Cet argument, spécifiquement utilisé dans le cadre du Tyrol, laisse penser que le Commissaire européen italien est en fait en train de défendre la construction du tunnel de base du Brenner, qui est un projet

prioritaire des RTE-T. Il allie ici intérêts sectoriels et écologie dans le cadre du forum européen, pour faire avancer ses intérêts dans le cadre des arènes territoriales[195].

Un élément transparaît dans tous ces discours d'ouverture. Bien sûr, la crise de 2008 est une actualité qui est évoquée, mais c'est surtout le rapport au monde au-delà de l'UE qui est structurant dans les discours de la session d'ouverture, et ceux à plusieurs échelles. La mise en place d'une métagéographie par les quatre intervenants de la session d'ouverture permet de donner une idée d'un grand schéma de développement géopolitique. Ce schéma semble d'abord lié à l'extension de l'UE vers l'Est (Tableau 13). La réflexion des intervenants est alors au dialogue et l'ouverture à la Russie. Cette dernière semble à la fois un point de vigilance et une opportunité pour le développement vers la Chine.

Tableau 13. L'UE et le monde au TEN-T Days de 2008

Intervenant	**Continent africain**	**Continent asiatique**	**Continent européen**
Antonio Tajani (Commission européenne)	Une réponse politique et rôle à la crise, en Afrique « nous avons un modèle et le secteur privé »	• Mention de la Chine comme un marché auquel l'Europe doit se connecter • Ouverture du dialogue avec l'Iran et la Chine	• Nous devons faire le lien avec l'ex-URSS et nous devons ouvrir le dialogue avec la Russie. • Le passage de 15 à 27 États membres est une nouvelle donne géopolitique
Bussereau (Conseil de l'Union)	Nous devons avoir un cadre de travail commun plus large avec les pays de la méditerranée.	Nous devons faire le lien avec le ferroviaire chinois (via la Russie)	Nous devons avoir un cadre de travail commun plus large avec la Russie.

[195] *ibid*

Costa (Parlement européen)	Créer un Corridor de la mer du nord à la méditerranée, basé sur la stratégie euro-méditerranéenne	Un plus réseau plus large vers l'Est et le Moyen-Orient basé sur le rapport de Loyola Palacio	• Rendre l'Europe plus forte ailleurs via la compétitivité des ports et aéroports • Le centre de gravité de l'Europe se déplace de l'Est vers l'Ouest
Matthias Ruete (DG Move)			La dépendance énergétique face à la Russie et la souveraineté européenne.

Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2024.

Les représentants du Parlement et du Conseil insistent sur la relation avec les pays de la méditerranée, ce qui pourrait être lié aux intérêts politiques des Français et des Italiens voulant renforcer leur lien avec le Maghreb. Encore une fois, il y a une irruption d'une arène multilatérale dans le cadre de la politique européenne. Ces éléments de la relation à l'extérieur sont un débat récurrent les arènes et forums du RTE-T.

La nouvelle formule des RTE-T est discutée dans un atelier où les vidéos qui restent de l'évènement montrent une salle au trois quarts pleine. Deux interventions se font globalement face, celle du professeur Senn, économiste italien, et le membre de la BEI Jan Simmon[196]. Après avoir introduit les options (maintien du même plan, abandonner les cartes de réseau détaillées et maintenir les projets prioritaires ou créer un réseau central), posé plusieurs questions dont celle d'un réseau intégré, le ministre des Transports tchèque qui ouvre le débat laisse la place aux deux intervenants[197]. Derrière eux, tous les intervenants voient une carte où sont tracés différents traits qui rappellent des corridors.

[196] Commission européenne (2008, octobre 15). *TEN-T outline plans : Options for their future shape and methodological choices for their establishment* [Communication lors de conférence, TEN-T Days 2008]. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20100531073713/http://webcast.ec.europa.eu/eutv/portal/archive.html?viewConference=5517&catId=5442

[197] Emanuel Sip. (2008, octobre 15). *TEN-T outline plans: Options for their future shape and methodological choices for their establishment* [Communication lors de conférence, TEN-T Days 2008]. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20100531073713/http://webcast.ec.europa.eu/eutv/portal/archive.html?viewConference=5517&catId=5442

Si le professeur Senn entend poser plus de questions que proposer des réponses, il explique tout de même que l'UE doit rentrer dans la globalisation et que le réseau central ne doit pas être géographiquement central, mais plutôt l'agrégation de parties qui font consensus, comme des corridors ou des projets transfrontaliers[198]. Le membre de la BEI, Simmon, explique que l'Europe a déjà l'ensemble des éléments dont elle a besoin, mais qu'elle nécessiterait une forme de transformation, il insiste par ailleurs plusieurs fois sur la nécessité de quelque chose de visuel, comme une carte[199]. Même le Ministre Sin présente à l'auditoire une discussion ouverte, seules quelques options déjà bien dirigées semblent être indiquées. Il s'ensuit une discussion de 50 minutes avec le public, qui est principalement composé de représentants des ministères (n=3) des Transports de différents pays, plusieurs universitaires (n=2) et quelques gestionnaires d'infrastructures (n=2), un membre du parlement (n=1). L'option d'un réseau central semble pointée par au moins 5 intervenants, soit pour demander plus de précision (n=3) soit pour la désigner comme l'option la plus intéressante (n=2). La question du réseau central est explicitement demandée comme non géographique par plusieurs intervenants. C'est-à-dire comme n'étant pas seulement centré sur le centre de l'Europe (implicitement la dorsale rhénane). C'est alors l'idée d'un réseau central polycentrique qui est explicitement défendue par le professeur Senn et plusieurs intervenants. Ainsi, le motif déjà exposé par l'ESDP (1999) semble refaire surface sous une nouvelle forme, en admettant qu'un réseau nécessite plusieurs centres pour que les régions périphériques soient couvertes. Une question corolaire du public est l'accessibilité du réseau central. Au-delà de ce simple aspect, ce sont des commentaires sur la globalisation et l'intégration vers l'Asie, notamment via la Russie, répondant ainsi au cadrage de la séance plénière.

Si nous comparons avec ce qui a été finalement choisi, le réseau en deux niveaux semble répondre aux exigences d'accessibilité en gardant un réseau plus vaste et un réseau plus concentré. De plus, le règlement 1315/2013 tente de répondre aux exigences d'accessibilité.

Les options posées en 2008 aux *TEN-T Days* semblent alors avoir servi de base pour la construction du réseau sur deux niveaux. En ce qui concerne les corridors, par deux fois les fusions des grands projets prioritaires sont évoquées pour faire un ensemble véritablement européen grâce à des corridors.

---

[198] Lanfranco Senn. (2008, octobre 15). *TEN-T outline plans : Options for their future shape and methodological choices for their establishment* [Communication lors de conférence, TEN-T Days 2008]. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20100531073713/http://webcast.ec.europa.eu/eutv/portal/archive.html?viewConference=5517&catId=5442

[199] Jan Simons. (2008, octobre 15). *TEN-T outline plans: Options for their future shape and methodological choices for their establishment* [Communication lors de conférence, TEN-T Days 2008]. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20100531073713/http://webcast.ec.europa.eu/eutv/portal/archive.html?viewConference=5517&catId=5442

c. Les *TEN-T Days* évolutions et persistance des débats

Chacune des éditions des *TEN-T Days* est plus ou moins orientée vers un grand sujet à traiter (Frise chronologique 1). Comme en 2008, il n'y a pas toujours de Livre vert pour faire forum, mais il semble qu'il y ait toujours une dimension de négociation pour le RTE-T. Les cinq dimensions qui persistent du RTE-T, non sans évolutions, sont le déploiement des corridors, les négociations sur l'extension du RTE-T aux pays tiers, la question de l'énergie et des transports, la relation des transports à l'environnement et enfin le financement du RTE-T.

Chaque évènement a son identité propre (Frise chronologique 2), mais nous pouvons voir une véritable différence entre le RTE-T avant et après 2013. En effet, les *TEN-T Days* sont entre 2008 et 2013 des évènements faits pour accompagner l'évolution législative en cours du RTE-T. Ils sont donc conçus en premier lieu comme un forum de négociation pour le Livre vert, pour un retour des acteurs sur leurs approches. En 2010 à Saragosse, par exemple, est présenté pour la première fois le système à double niveau entre le réseau central et le réseau global ; l'objectif principal de la conférence est de permettre aux Ministres et aux parties prenantes d'identifier, sur la base d'un document de consultation de la Commission européenne, les éléments clés de la méthodologie à suivre pour élaborer le futur cadre de planification et de mise en œuvre du RTE-T[200].

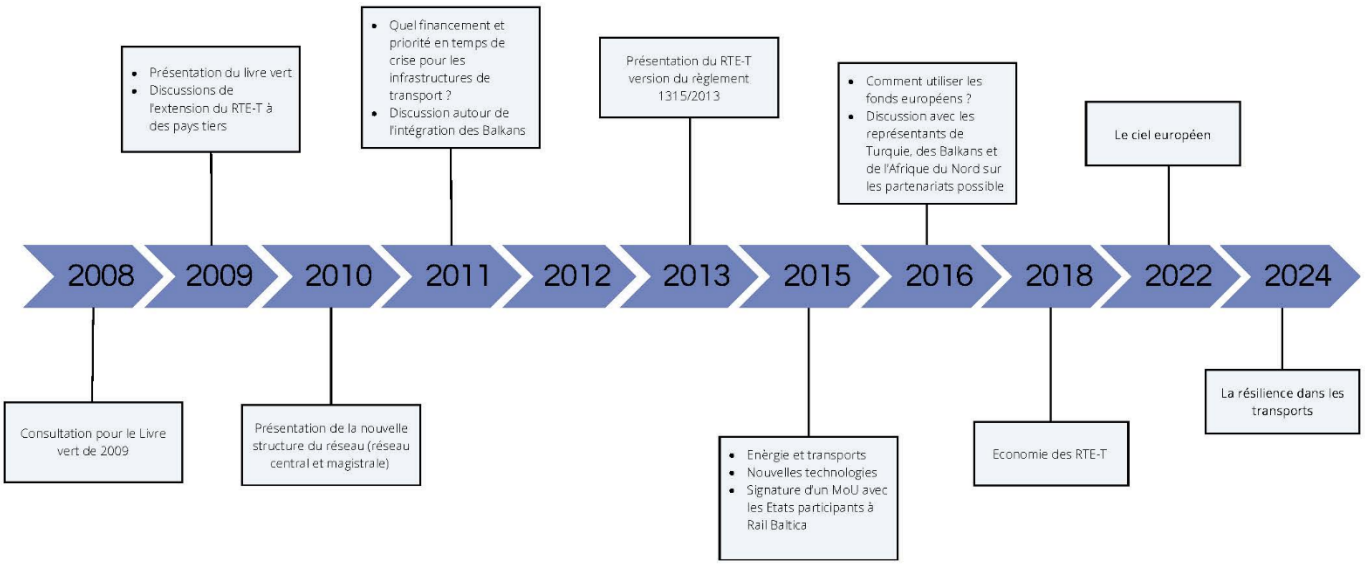
Puis, ces journées vont servir à présenter les évolutions législatives et échanger sur les problèmes opérationnels que peuvent rencontrer les acteurs dans la mise en place des corridors. L'évènement va prendre de l'ampleur, culminant à 2239 personnes présentes en 2018 contre 500 en 2008[201]. Ce changement numérique s'accompagne d'un changement de ton et d'organisation des *TEN-T Days*. En effet, à partir de 2015 les *TEN-T Days* deviennent plus généralistes. À un ou deux thèmes centraux, succède un large panel de problème à traiter, avec notamment une réunion pour chaque corridor faisant État des avancées et des revendications du Conseil, et une réunion ou atelier pour chaque secteur des transports. Des animations plus conséquentes sont proposées, par exemple une démonstration de véhicule alimenté avec des sources d'énergies alternatives au pétrole (biogaz, électricité et hydrogène). De ce fait, l'identification des problèmes publics traités devient plus complexe. Cependant, il semble que la dimension de forum des politiques publiques soit toujours présente, comme le montre Anne Guillemot (2022. p.123) à propos des débats soulevés par véhicules électriques et ses concurrents.

---

[200] Commission européenne. (2010, juin 8–9). *TEN-T Days 2010: Trans-European transport networks – Drawing up the EU core network for an integrated, efficient and environmentally friendly European transport system*. https://web.archive.org/web/20110719165022/https://www.ten-t-days-2010-zaragoza.eu/

[201] Les listes des participants sont disponibles sur Internet. D'un point de vue éthique les noms, prénoms et affiliations des participants étant exposés, nous préférons laissé le lecteur trouver seuls les documents qui ont permis nos analyses ou pour avoir un aperçu déjà retravaillé et anonymisé des données rendez-vous à l'ANNEXE V.

Frise chronologique 3. Les thématiques centrales portées par les TEN-T Days et Connecting Europe Days de 2008 à 2024[202]



Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2024

Cette transformation d'un évènement confidentiel européen en un évènement plus spectaculaire du fait de la meilleure publicisation des RTE-T, ne doit pour autant pas faire oublier les tendances de fond. En effet, en 2009, les *TEN-T Days* sont conçus comme un espace de négociations avec les pays tiers si nous nous fions au programme des deux jours de discussion.

Nous notons ici que les pays représentés parmi les panélistes ne représentent pas spécialement les personnes venues assister à l'évènement, le groupe le plus important nous vient de la Commission européenne (liste ANNEXE V), qui représente 9 % des personnes présentes (soit 49 sur 552). Plus surprenant, 250 représentants d'entreprises et d'institutions sont installés en Belgique et forment le contingent le plus important de ces *TEN-T Days*, après soustraction des représentations régionales et nationales. En fait, les *TEN-T Days* semblent alors encore fermés à un public plus large. Matthias Ruete annonçait en 2008 500 participants. C'est un évènement qui concerne alors principalement le microcosme européen, et seuls les Premiers ministres et officiels des pays conviés semblent s'adjoindre à cet évènement. En 2009, les Premiers ministres invités sont ceux de l'Union du Maghreb arabe, de l'Égypte, du Maroc et du Sénégal pour l'Afrique, de la Russie et de la Turquie pour l'Eurasie et enfin

[202] Nous mettons en gras les sources qui ont servi à la création de cette frise dans la bibliographie intermédiaire.

de la Norvège, de la Suisse et des Balkans de l'Ouest pour l'Europe. Le but de l'invitation de la Russie ici est de signer un mémorandum à propos de la Northen Dimension[203], une politique faite pour relier le RTE-T à la région de St Petersbourg (Greco Monteiro, 2024). La conférence était intitulée *RTE-T, nord et est : les défis de la comodalité et de l'interopérabilité*[204]. Cette conférence, même si nous n'avons pas de traces de ce qui s'y est dit, illustre la continuité de la stratégie de planification de la commission d'identifier des axes de développement prioritaires (Commission européenne, 2005).

Ici les *TEN-T Days* deviennent une arène pour des projets transnationaux et l'intégration européenne. Aucune des éditions suivantes ne sera autant centrée sur l'international (Frise chronologique 4). Cependant, la dimension de partenariat et d'intégration reste une des tendances de fond de ces évènements européens, avec des rencontres en 2011 avec pays membres du *South Eastern Europe Observatory* (SEETO) pour les Balkans de l'Ouest. La conférence animée par le vice-président de la Commission européenne Siim Kallas avec les représentants des ministères du SEETO met en avant cette intégration politique : le vice-président Kallas prévient que « nous ne devrions pas seulement viser à connecter des lignes sur la carte […]. Nous devons amener le système des Balkans de l'Ouest plus proche des standards de l'UE »[205]. Encore une fois, nous retrouvons l'idée exposée en première partie que l'une des forces de l'UE est sa production de standards, au fondement du projet politique des RTE-T d'un point de vue technique et qui ici permet de renforcer l'influence des institutions européennes sur les Balkans. En effet, nous pouvons penser que la déclaration de la présidente du SEETO va dans ce sens puisqu'elle remercie les membres du SEETO de répondre aux demandes de la commission, en ayant adopté l'outil de cartographie *TEN-Tec* comme instrument de planification, la veille lors du comité de pilotage, et que de ce fait l'intégration des Balkans de l'Ouest restera une haute priorité dans « l'agenda de la Commission »[206]. Nous voyons ici le genre de négociations qui peut avoir lieu dans l'arène européenne des transports, le choix d'un outil y est arrêté, il n'est plus question

---

[203] Commission européenne. (2009, octobre 21). *New partnership launched to improve infrastructure in northern Europe* (IP/09/1557). https://web.archive.org/web/20100128203126/http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?

[204] *TEN-T North and East: the challenges of co-modality and interoperability*

Commission européenne. (2009). *TEN-T Days 2009: The Future of Trans-European Transport Networks – Building bridges between Europe and its neighbours* [Programme]. Naples, 21–22 octobre

[205] Traduit de l'anglais par l'auteur: *« VP Kallas warned that we should not only aim at connecting lines on the maps. […] we have to bring the transport systems of Western Balkans closer to EU standards. » Commission européenne. (2011). TEN-T Days 2011: Connecting Europe: Putting Europe's economy on the move [Rapport de conférence]. Anvers, 29–30 Novembre.P.63* *https://transport.ec.europa.eu/document/download/84884589-d396-4f2c-a446-09773f6877e3_en?filename=report_tent_conference_2011.pdf*

[206] Commission européenne. (2011). *TEN-T Days 2011: Connecting Europe: Putting Europe's economy on the move [Rapport de conférence]*. Anvers, 29–30 novembre. *https://transport.ec.europa.eu/document/download/84884589-d396-4f2c-a446-09773f6877e3_en?filename=report_tent_conference_2011.pdf*

d'options. Pour toutes les éditions suivantes - du moins celles dont nous pouvons consulter les programmes - les Balkans resteront à l'agenda des *TEN-T Days* dans au moins un atelier ou une réunion interministérielle. C'est seulement en 2024 que les Balkans seront intégrés politiquement, dans le RTE-T au titre de corridor du réseau central (voir Chapitre 1).

Avant la guerre en Ukraine, il y a une certaine continuité dans les relations avec la Russie, notamment, en ce qui concerne la *Northern Dimension* en particulier dans le cadre des *TEN-T Days* de 2013[207]. Pour autant, c'est une dimension secondaire car le RTE-T est consacré plutôt aux nouvelles technologies, au financement des RTE-T et à la présentation des évolutions législatives[208]. Ainsi, les nouveaux thèmes sont en 2013 comme en 2015 (Guillemot, 2022) les questions de nouvelles technologies et d'énergie. À Rotterdam (2016), les questions de financement et investissement, gouvernance des corridors, fret ferroviaire et logistique, mise en œuvre des politiques, innovations et R&D, numérisation et *smart mobilité*, montrent à quel point les évènements ont changé d'échelle : d'évènement centré sur quelques thématiques, le RTE-T devient de plus en plus le bac à sable que nous décrivions au Chapitre 1. Par ailleurs, l'orientation des sessions des deux premiers jours sur le *business* et l'investissement donnent une dimension plus mercantile que politique à cet évènement, les grandes entreprises ont d'ailleurs une place réservée à la fin du programme, ce qui montre l'orientation d'un évènement qui est un forum d'arène entre le monde économique et le monde institutionnel[209]. Présentée comme moins directement ouverte aux investissements du secteur privé, l'édition 2018 semble prendre les mêmes orientations et dimensions[210].

La mise en scène de l'édition 2024, uniquement en anglais, change de registre par rapport à l'édition de 2008. Une speakerine nous demande de nous lever et de nous regarder dans les yeux pour nous présenter les uns aux autres, nous assurant que nous sommes la communauté des transports dans notre diversité. Encore une fois, le cadrage cherche à renforcer le sentiment communautaire. Pour autant, l'édition est en fait bien plus importante qu'il n'y paraît, elle permet de présenter le dernier règlement sur le déploiement des RTE-T et, comme nous l'avons déjà fait remarquer plus haut, l'intégration des Balkans, mais aussi de l'Ukraine et de la Moldavie. Les conférences sont centrées sur les questions de

---

[207] Commission européenne. (2013, octobre 19). *TEN-T DAYS 2013*. tentdays2013.eu. https://web.archive.org/web/20131019010124/http://www.tentdays2013.eu/programme.html

[208] *Ibid*

[209] Commission européenne. (2016). *TEN-T Days 2016 : Event programme (20–22 June 2016, Rotterdam, The Netherlands)* https://web.archive.org/web/20170506032400/http://tentdays.eu/2016//08_06_16TENTDAYS2016_programme.pdf

[210] Commission européenne. (2018). *TEN-T Days 2018 : Roundup (25–27 April 2018, Ljubljana, Slovenia)*. https://web.archive.org/web/20190731234228/https://www.tentdays.eu/2018/assets/doc/TEN_T_Days_2018_roundup.pdf

résiliences géopolitiques, mais également écologiques. Après avoir longtemps allié décarbonation et protection de l'environnement, c'est désormais le terme d'adaptation au changement climatique qui fait son apparition directement dans les séances plénières.

Lors de la première session plénière, intitulée *Preparing the EU for the Next Transport Crisis*, une représentante de l'OTAN a été invitée à débattre des préparatifs face aux crises futures. Pat Cox, coordinateur du corridor Scandinavie-Méditérannée, a quant à lui déclaré que « la crise est devenue la nouvelle norme ». L'imaginaire du RTE-T semble ainsi de plus en plus centré sur des thèmes émergents tels que la mobilité militaire et la résilience des infrastructures face aux risques géopolitiques et climatiques.

La session sur le corridor Scandinavie-Méditérannée a permis de recueillir les préoccupations des représentants des pays traversés. Les discours des autorités finlandaises, par exemple, ont insisté sur l'impact de la coupure du réseau ferroviaire avec la Russie et l'importance croissante de leur position géopolitique. La Finlande, qui se désigne dans ce contexte comme une périphérie économique, mais comme faisant partie d'une région centrale en ce qui concerne la géopolitique, a réorienté son discours vers des connexions ferroviaires renforcées avec la Suède, en raison de la rupture des liens avec Saint-Pétersbourg et de l'incertitude autour du projet Rail Baltica (observation participante par l'auteur).

Au cours de la conférence sur le corridor Mer du Nord-Baltique, les discours des représentants lituaniens et finlandais ont divergé sur la question de l'avenir des infrastructures. Tandis que les Lituaniens insistaient sur la nécessité de mieux intégrer les pays du corridor avec le reste de l'UE pour faire face au « défi commun pour la région » qu'est la Russie, la représentante finlandaise appelait à un monde en paix. Cette opposition souligne la complexité des imaginaires nationaux dans l'arène du RTE-T et leur interaction avec les objectifs européens. Des décennies de travail pour établir des connexions avec la Russie sont désormais caduques. Nous sommes loin de 2009 et des réunions où les ministres des Transports, lituaniens, suédois, norvégiens et russes discutaient des possibilités d'interopérabilité entre réseaux ferroviaires de l'Europe du Nord, mais nous nous retrouvons tout de même dans la cartographie décrite par Matthias Ruete en 2008.

Photo 5. L'entrée des Connecting Europe Days 2024, The Square, à Bruxelles



Photo réalisée par Noam Greco Monteiro, 2024.

2. Cartographier les *TEN-T Days* pour comprendre les enjeux

Nous voyons à travers les thématiques des débats se dégager des grandes tendances. Il reste une question, qui y participe ? Pour répondre à cette question, nous avons débuté une approche quantitative des *TEN-T Days* et *CED*. En effet, la liste des personnes participantes aux *TEN-T Days* est disponible pour certaines années. Nous les avons réunies sous forme de tableaux. A notre connaissance, seules les listes des participants des années 2009, 2011, 2012, puis 2016 et 2018 sont disponibles à la consultation.

a. Une tentative de classement pour analyser les participants des *TEN-T Days*

À partir de ces listes, nous avons classé les acteurs selon différents critères. D'abord la nationalité des entreprises ou des institutions. Nous avons fait le choix de localiser les acteurs dans leur pays d'origine, plutôt que de représenter les acteurs, dans la ville ou le pays où ils exercent leur métier. Nous visons ici en particulier les représentations nationales et régionales, à Bruxelles. En effet, mettre les lieux où travaillent les représentants de ces entreprises entraine une surreprésentation de la Belgique et Bruxelles parmi les participants. Par exemple l'année 2009, si nous prenons le tableau brut tel que fourni par la commission, 300 participants venus représenter leurs entreprises et institutions sont localisés en Belgique. Si nous soustrayons les représentations permanentes de région, de villes ou d'État, nous tombons à 255 personnes localisées en Belgique. Typiquement, le lobby catalan Ferrmed (Libourel, 2015) est classé comme belge, puisque ses représentants ont un bureau à Bruxelles, alors que c'est un lobby catalan.

En ce qui concerne la localisation des entreprises et institutions, deux cas existent : entités qui n'existent plus ou entités qui ont continué leurs activités. Nous avons choisi de localiser chaque institution et entreprise dans la ville où elle se trouve ou se trouvait avant rachat, faillite, déplacement, pour voir d'où venait, dans un même pays, chaque partie prenante.

Enfin, il nous a fallu déterminer l'intérêt défendu. Nous avons retenu au départ deux critères. D'abord l'échelle d'action, qui représente l'échelle de compétence institutionnelle, construite de la représentation communale à la représentation dite transnationale. Ensuite, il nous a fallu déterminer le secteur d'activité que nous avons classé entre mode de transport et secteur professionnels.

Trois catégories ont émergé en réalisant les tableaux. En effet, toutes les entreprises ou institutions participant aux *TEN-T Days* ne représentent pas nécessairement un mode, mais parfois un secteur de l'industrie ou un type d'énergie. De ce fait, nous avons ajouté un item énergie et industrie. La troisième catégorie qui a émergé en réalisant le tableau, c'est celle du type d'entreprise ou d'institution, est-on face à une entreprise publique, une administration ou une agence gouvernementale ? Pour le privé,

sommes-nous face à une union institutionnalisée ou un lobby ? Nous avons donc dû chercher systématiquement les intérêts défendus au-delà de l'implantation géographique.

Notre catégorisation est nécessairement limitée puisqu'identifier la nature des intérêts défendus par des entreprises n'est pas toujours évident. Comment classer EGIS, Alstom ou la DB ? Ces entreprises qui entretiennent des liens fort avec leurs États, où l'Etat est parfois l'actionnaire principal ou majoritaire et conserve pourtant une certaine autonomie mais ne peuvent être classées comme uniquement au service de l'État, comme c'est le cas dans l'analyse qui suit.

Dans le cas d'entreprises multinationales, une hésitation subsiste : le constructeur automobile qui a sa filiale présente sur un territoire, doit-il être compté dans le pays de la filiale ou dans le pays où se trouve le siège social ? Ici, nous les localisons dans le pays de leur siège social. Sans omettre l'agenda propre des multinationales en dehors d'une logique purement nationale, nous pensons qu'en dernière analyse le groupe Renault en Slovénie, par exemple, représente une entreprise où les décisions de premier plan sont dépendantes des actions du siège social à Boulogne Billancourt. Pour cette raison, les items ne sont pas indépendants, mais se croisent et s'additionnent. Ce classement a avant tout vocation à aider à localiser les intérêts des participants aux *TEN-T Days* en les classant et en leur donnant un sens qui complète nos observations dans ces salons. Le but est de proposer une première analyse exploratoire d'une géographie de la participation aux salons des RTE-T.

L'analyse que nous présentons n'est que partielle et peut être développée par des travaux ultérieurs. Les apports principaux restent cependant ceux d'une avancée sur la façon dont fonctionnent ces évènements et le type de public qu'ils attirent. En effet, les *TEN-T Days* et les *CED* attirent des personnes venues des pays hôtes, et des représentants de différents États. Sans avoir pu croiser nos différentes variables, nous pouvons exposer la façon dont ces différentes variables fonctionnent.

Tableau 14. Grille d'analyse des participants au TEN-T Days (2009 – 2011 – 2012 – 2016 – 2018)

Pays	Ville	Type	Mode	Énergies/Industrie représentées	Échelle d'action
Pays du siège de l'institution ou de l'entreprise	Ville du siège de l'institution ou de l'entreprise	Administrations publiques	Routier	Hydrogène	État
		Agence gouvernementale	Fluviale	Électrique	Nationale

		Agence européenne	Aérien	Pétrole	Régionale
		Agence régionale	Portuaire	Gaz	Interrégional
		Autorité portuaire	Maritime	Gaz naturel liquéfié	Ville
		Cabinet de consultant	Ferroviaire	Automobile	Europe
		Entreprise	Logistique	Industrie	Internationale
		Gestionnaire d'infrastructure			Intergouvernementale
		Institut de recherche			
		Institutions européennes			
		Lobby			
		Média			
		Ministère			
		Université			
		Villes			

Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2024.

Sur le Tableau 15, nous avons mis en relief l'ensemble des catégories et nous avons classé les différents participants aux *TEN-T Days*. Ce classement a été réalisé en quelques mois et mériterait d'être affiné, car un certain nombre de classements dans l'une ou l'autre des catégories est contestable. La table 4 de l'annexe V montre l'inventaire des participants que nous avons réalisé. Le problème vient notamment du classement des échelles d'action et des modes. Nous avons ainsi rencontré des difficultés à classer les entreprises qui sont spécialistes du rail et de la route et nous n'avons par exemple fait aucune distinction entre passager et fret, pourtant considérés comme une dichotomie structurante en ce qui concerne les transports. S'ajoute à cela le classement par échelle d'action. En effet, nous avons mis la SNCF dans la catégorie nationale parce qu'elle est considérée comme une société anonyme avec une certaine indépendance, mais son capital est détenu par l'État français. De plus, l'entreprise agit dans le cadre européen voire international par le biais de ses filiales et holdings. Ainsi, comme d'autres entreprises ferroviaires similaires en Europe classées dans la catégorie nationale, la question de placer une organisation dans une catégorie ou une autre rend l'exercice très imparfait et demande certainement une autre façon de catégoriser les acteurs.

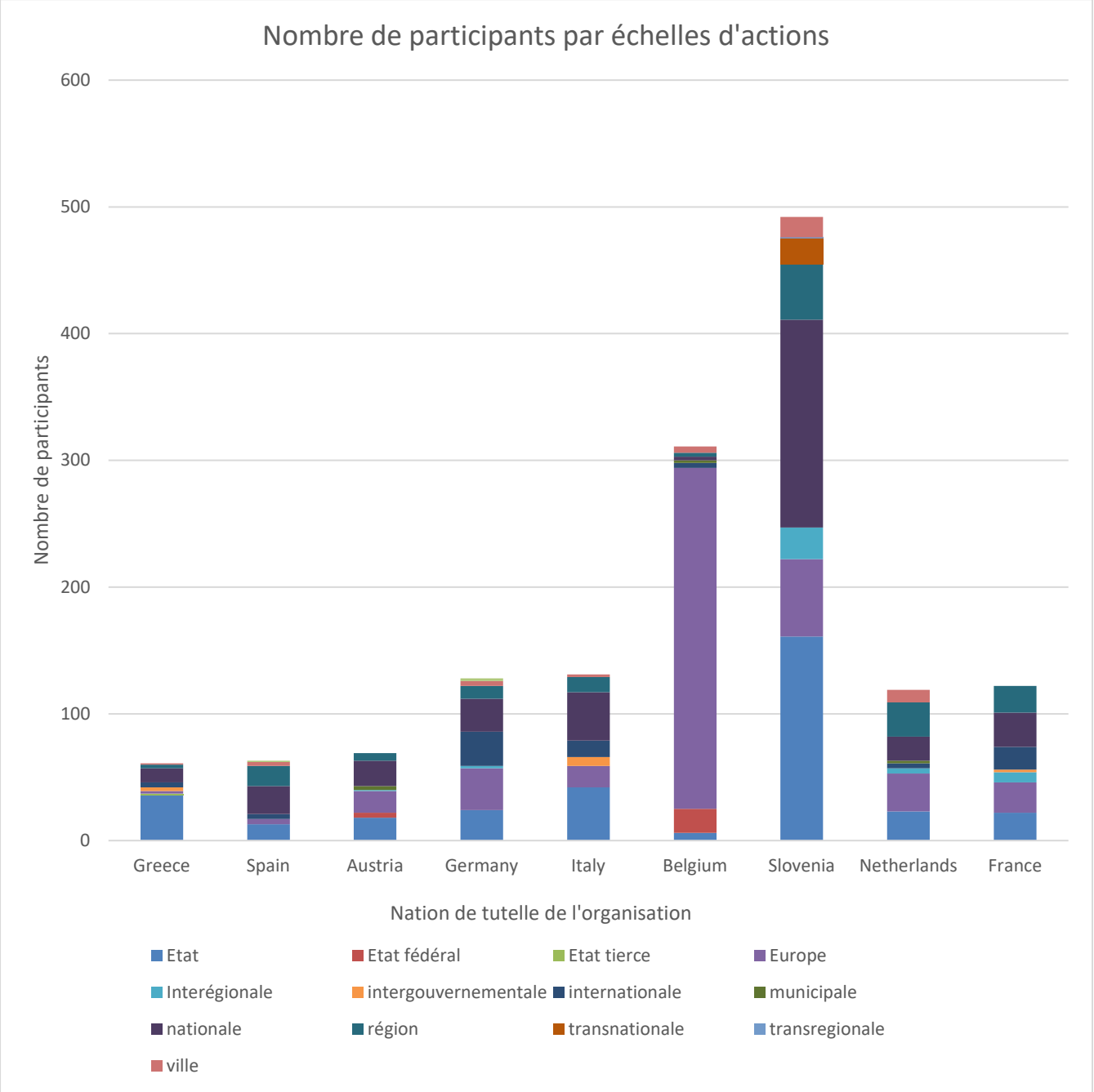
Tableau 16. Descriptif de l'approche retenue pour analyser les *CED* et *TEN-T Days*

Type d'organisations	Mode ou énergie	Echelle d'action
- Approche déductive. - Types d'organisation qui réunit 38 catégories qui détaillent le type d'entreprise ou d'organisation auquel appartient l'acteur - Pour chaque nom d'entreprise, nous avons systématiquement attribué une catégorie selon leur présentation sur le site web ou page LinkedIn - Cette catégorie ignore le rattachement institutionnel des acteurs (ex. EDF a des représentants qui sont catégorisés comme « Entrprise »)	- Approche déductive. - Mode ou énergie est une catégorie qui réunit 36 classes. - Chaque mode a été classé selon le mode annoncé par l'organisation. - Si une organisation traite plusieurs modes, il est classé dans une catégorie « plusieurs modes » (ex. ministère des Transports) - La difficulté est de savoir si certaines entreprises ou cabinets de conseil traitent véritablement de tous les modes et de comprendre leur cœur de métier.	- Approche inductive - Cette catégorie classe les acteurs selon l'échelle d'action (Olliver-Trigalo, 2001), nous adaptons la classification pour des organisations collectives. - La catégorie Etat est pensée pour compléter les catégories précédentes (Ex. combinaison SNCF = Entreprise + ferroviaire + État). - Elles correspondent à la sphère dans laquelle l'organisation agit (quelle est sont secteur d'action).

Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2025

Les figures 30 à 35 rendent compte des échelles d'actions participantes aux *CED* 2018 par pays. Nous avons séparé en plusieurs histogrammes les différents pays en fonction du nombre de participants, parce que le nombre de participants venus de Belgique et de Slovénie éclipse les délégations venues par trois ou quatre, voire moins. Ainsi, nous avons choisi de diviser en cinq classes les histogrammes, plus par lisibilité graphique que par regroupement mathématique. Les 54 nationalités représentées durant l'évènement sont comprises entre 1 et 496 représentants. Les figures sont découpées entre [1 ; 2] participants par pays [3 ; 5] participants par pays [15 ; 35] participants par pays [+35 ; 60] participants par pays [+60 ; 496] participants par pays. Ainsi les histogrammes nous permettent de tirer un certain nombre de résultats préliminaires sur l'État des forces en présence dans ces évènements européens.

Figure 27. Le nombre de participants aux CED 2018 par pays, échelles d'action 1

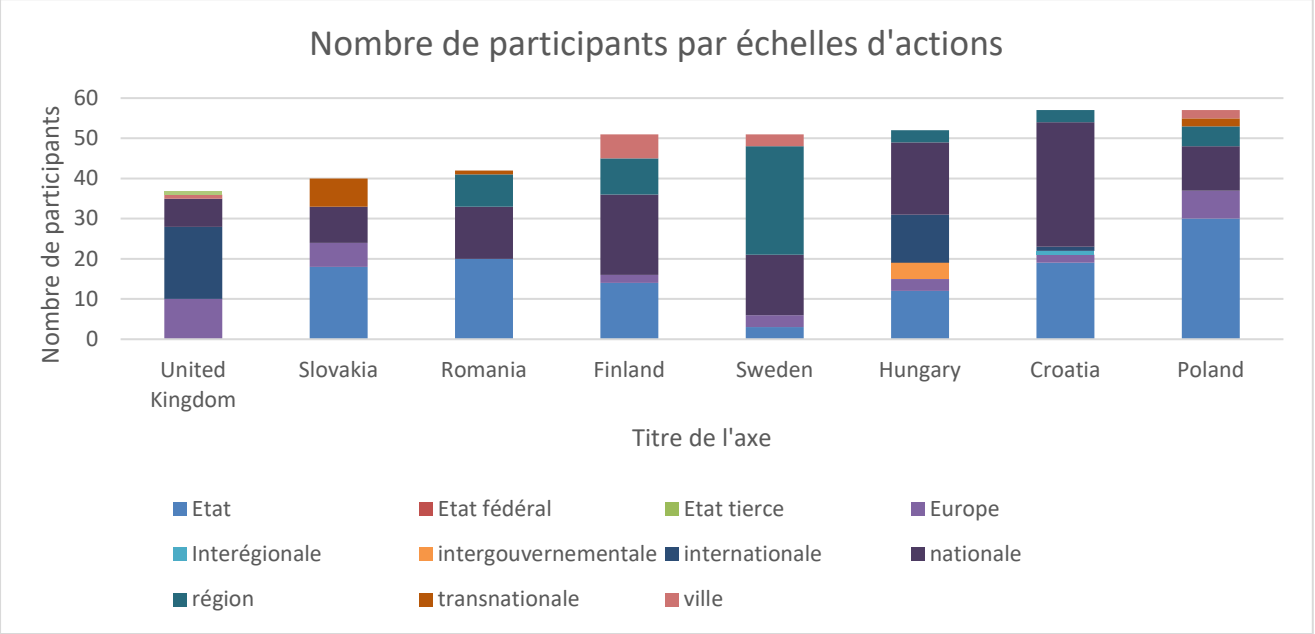


Conception et réalisation, Noam Greco Monteiro, 2025.

La figure 30 est une illustration de la surreprésentation des personnes venues de Belgique et de Slovénie. La Belgique est surreprésentée du fait du nombre considérable (n=269) de fonctionnaires européens présents dans l'évènement, Commission européenne en tête (voir table 4). La tendance à la surreprésentation donne plus à voir le poids des fonctionnaires européens dans leur propre évènement que celui des Belges.

En ce qui concerne les Slovènes, deux enseignements peuvent être tirés : les *TEN-T Days* 2018 attirent d'abord des institutions qui travaillent à l'échelle de l'Etat slovène, le ministère des Transports en tête.

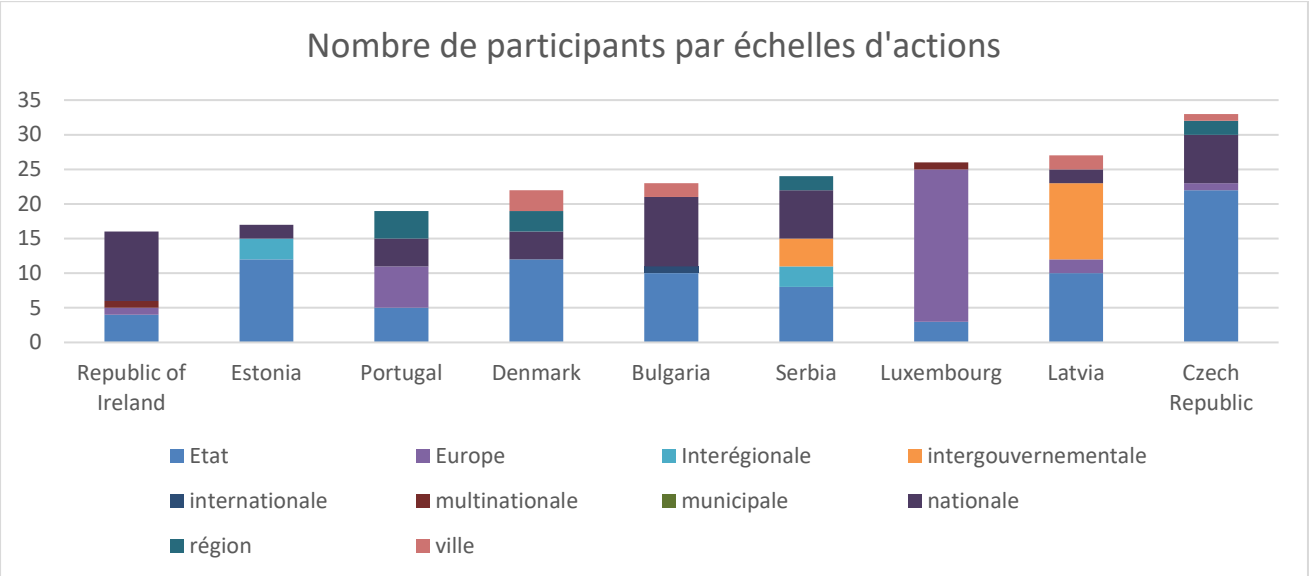
Figure 28. Le nombre de participants aux CED 2018 par pays, échelles d'action 2



Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2025.

En revanche, ce qui est plus inattendu est la présence d'un grand nombre d'entreprises qui agissent à l'échelle nationale, dont une partie sont des PME ou des TPE, ce qui laisse supposer que les grandes entreprises et les représentants de l'État attirent avec eux un ensemble d'entreprises de moindre importance, qui viennent pour faire affaire et développer leurs priorités. Dans un certain sens, les *TEN-T Days* prennent une dimension de forums d'échelle nationale puisque les acteurs slovènes s'y retrouvent pour développer leurs propres intérêts.

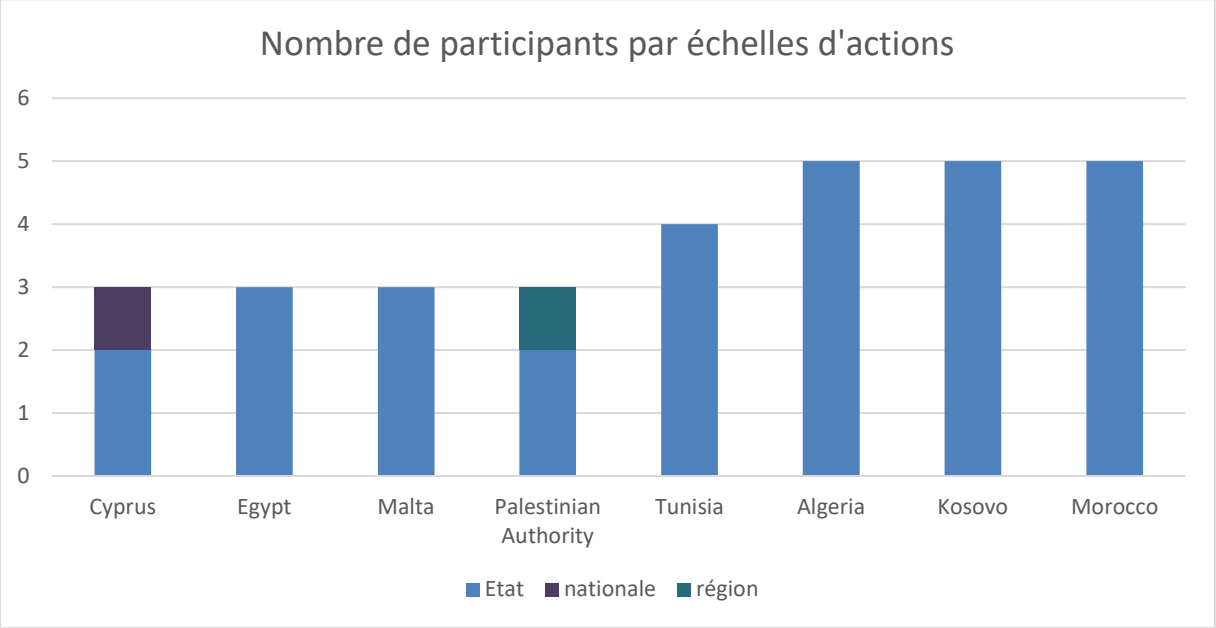
Figure 29. Le nombre de participants aux CED 2018 par pays, échelles d'action 3



Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2025.

En ce qui concerne les autres pays de la figure 30, ils sont caractérisés par la diversité des échelles d'action. Ces pays qui sont plutôt les grandes économies d'Europe de l'Ouest tendent à être représentés par une diversité d'acteurs, qui agissent à des échelles d'action variée. L'échelle de l'État reste globalement prépondérante. Les pays des figures 31 et 32 ont une diversité plus grande d'échelles d'action. Nous pouvons observer la présence importante d'ensemble régionaux pour la Suède et le Portugal, mais nous ne pouvons dire ce qui motive chaque région dans sa venue. Sont-ce les intérêts de ces régions et leurs liens avec des projets européens qui font venir, ou au contraire est-ce la structure plus décentralisée ou déconcentrée de ces États qui favorise l'envoi de délégations régionales ? De ce point de vue l'approche quantitative limite la compréhension des interactions qui ont pu se jouer et les motivations des représentations d'entreprises slovènes ou des régions suédoises nous sont inconnues.

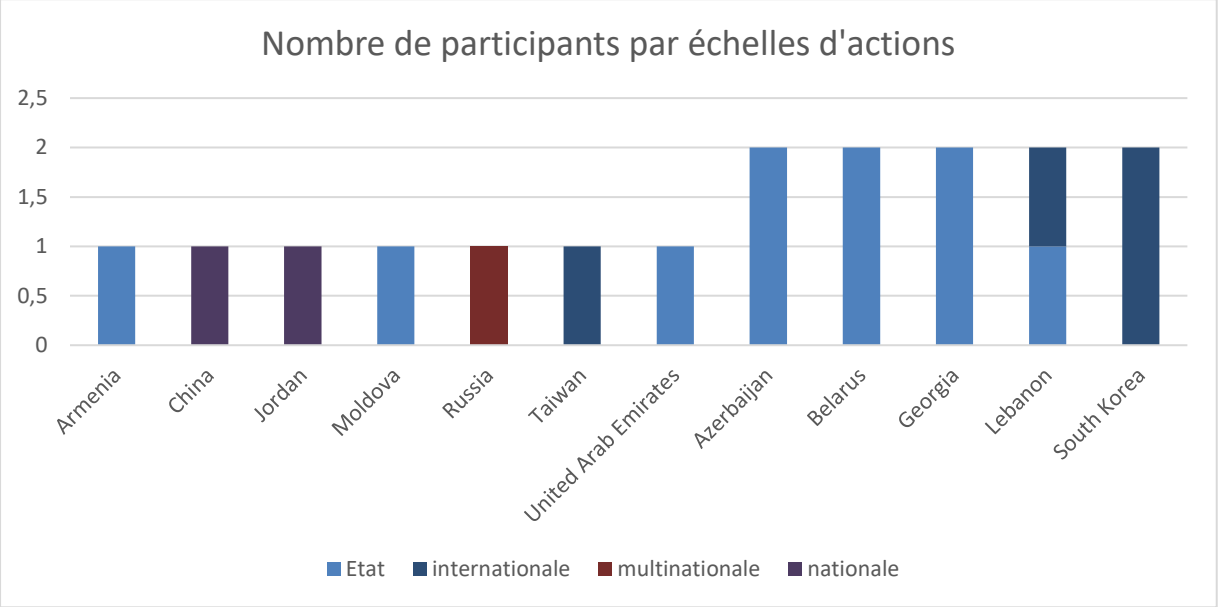
Figure 30. Le nombre de participants aux CED 2018 par pays, échelles d'action 4



Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2025.

De ce point de vue il est plus simple d'analyser les pays qui envoient de petites délégations au *TEN-T Days* 2018 en Slovénie. En effet, les États sont surreprésentés dans les classes allant de 1 à 5 personnes. En général ces pays sont des pays européens de taille modeste (Chypres, Maltes ou le Kosovo) ou des pays du Maghreb du Moyen-Orient et de l'Asie Mineure. Ces pays semblent n'envoyer que quelques fonctionnaires représentant leur ministère des Transports ou des Affaires étrangères. Ainsi, ce sont plutôt les relations internationales qui prévalaient certainement dans les interactions de ces pays avec la Commission ou avec les représentants de l'État slovène.

Figure 31. Le nombre de participants aux CED 2018 par pays, échelles d'action 5



Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2025.

b. Les TEN-T Days, arène multiniveau ?

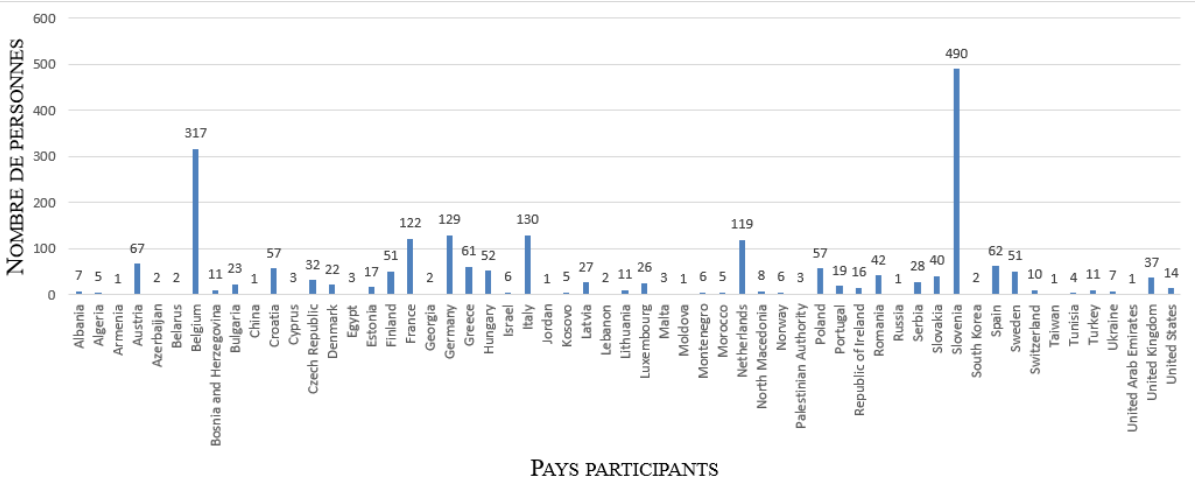
Les évènements européens *TEN-T Days* et *Connecting Europe Days* ont vu plusieurs évolutions au cours des douze éditions. Le premier type d'évolutions est numérique. Nous passons de 552 personnes enregistrées en 2009 à 3500 annoncées en 2024 (notes de l'auteur issues des CED 2024). Cette évolution est un indice de la publicisation (Cefaï, 1996) de l'évènement, mais surtout la plus grande connaissance des acteurs du transport du RTE-T. Cela est bien sûr lié à l'augmentation des fonds disponibles, qui attirent plus d'acteurs, mais nous pouvons aussi penser que cette augmentation de la participation aux évènements est liée au travail de communication important réalisé depuis 2008 par la Commission et plus encore depuis 2013 avec la création des corridors. Comme nous l'avons montré en Chapitre 1 et au Chapitre 4, les acteurs connaissent l'existence des corridors et savent qu'ils participent à un projet européen. De plus, les coordinateurs travaillent à diffuser les informations nécessaires aux acteurs présents sur leur corridor.

Si le travail de publicisation de l'UE est un des critères que nous pensons déterminant pour la participation, la publicisation de ces évènements dans le pays en est un autre. En effet, il semble que pour les éditions plus récentes (2016 à Ljubljana et 2018 à Rotterdam), avec un peu moins de 2500 personnes inscrites, les pays organisateurs sont ceux qui sont le plus représentés aux *Connecting Europe Days* (figures 35 et 36).

Sur les 2239 personnes que nous avons pu identifier (environ 98 % des personnes inscrites), 490 représentent des intérêts d'entreprises slovènes ou basée en Slovénie, soit 21 % du total. Les

Néerlandais représentent quant à eux 26 % des participants en 2016. Ensuite, les grandes économies des pays d'Europe semblent être les plus présentes. Exception faite de la Belgique ou 66 % des 317 personnes ayant leur institution ou entreprise de tutelle installée en Belgique sont des membres des institutions ou agences européennes en 2018 (Figure 35).

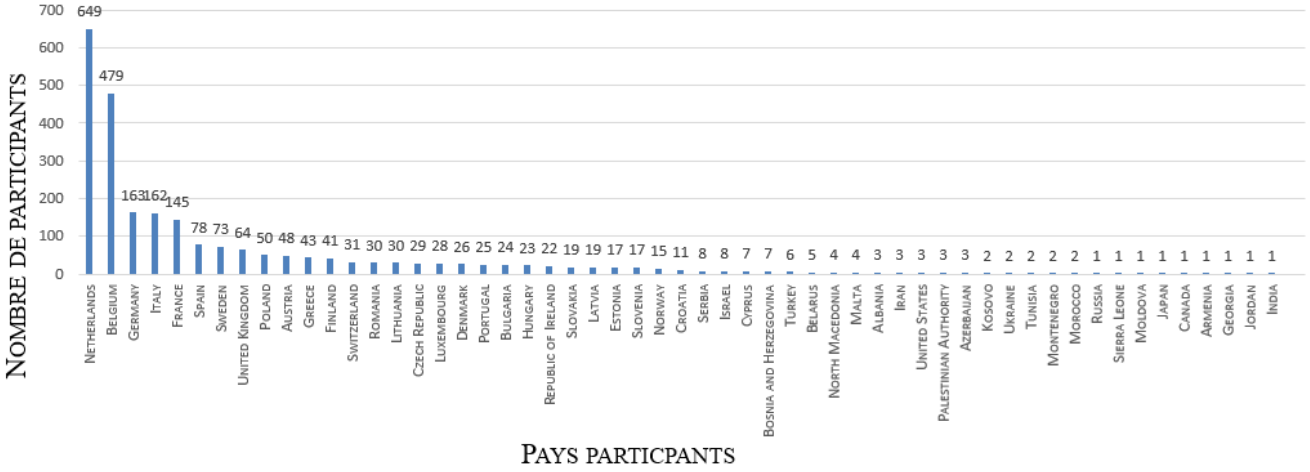
Figure 32. Les participants par pays aux TEN-T Days de 2018 à Ljubljana



Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2025

Une majorité de pays semble envoyer des délégations ministérielles et des institutions et entreprises ayant de forts liens avec l'État, voire détenues par lui. En 2016, encore une fois les pays hôtes sont ceux qui sont le plus représentés à ces évènements, et encore une fois nous retrouvons derrière les Allemands, Français, Espagnols, Néerlandais, Italien, Polonais et Autrichiens. Viennent ensuite les pays scandinaves, puis un ensemble de petites délégations parfois composées de moins de dix individus.

Figure 33. Les participants par pays aux TEN-T Days de 2016 à Rotterdam



Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2025

L'une de nos hypothèses (et qui restera dans cette thèse au stade d'hypothèse) est que la localisation de l'évènement semble avoir un effet sur la taille de ces délégations. Prenons le cas de la Turquie et de la Serbie, la localisation de l'évènement semble exercer une influence sur la taille des délégations qui sont multipliées par deux en 2018 à Ljubljana par rapport à Rotterdam en 2016, alors même que 2018 ne traitait quasiment pas des Balkans de l'Ouest.

De ce fait, même si les évènements européens restent des arènes européennes en raison de la teneur des débats mise à l'agenda par les institutions européennes, une dimension territoriale s'invite dans ces arènes puisqu'elles attirent un grand nombre d'acteurs locaux.

Au sein de ces registres, nous voyons un ensemble de noms de personnes et de compagnies revenir. Cette répétition permet aux acteurs de continuer de pousser leur sujet au niveau micro, dans les interactions interpersonnelles. En dehors des conférences, comme déjà expliqué ailleurs (Libourel, 2015), ce genre de salon européen est prisé parce qu'il permet de faire affaire au-delà des simples moments officiels. Aux *Connecting Europe Days,* une membre de la CINEA, m'explique qu'elle ne vient pas spécifiquement pour le RTE-T, mais pour discuter avec des fournisseurs d'énergie présents à l'évènement, pour discuter d'un portefeuille d'actions. Au détour d'un couloir, deux Français dont je n'arrive pas à repérer l'affiliation, discutent :

« Tu vois…

- *Ouais c'est tout notre travail d'il y a deux ans à Lyon qui finit par payer*
- *Oui on a bien fait de revenir, il faut insister »* Note de carnet d'observation, 2024

Cet aspect de retour des entreprises et des personnes nous semble être une des stratégies essentielles pour les acteurs du RTE-T, qui souhaitent faire avancer leurs intérêts au sein des arènes et forums européens.

Ainsi, trois niveaux semblent jouer dans ces évènements, un niveau international, qui concerne des représentations ministérielles et la signature d'accords entre les représentants d'État et les institutions européennes. Ce niveau place les TEN-T Days quasiment dans une position d'arène des relations internationales où les décisions sont prises et des accords signés.

Ensuite il y a le niveau le plus évident, un forum professionnel pour les affaires européennes où les acteurs peuvent se retrouver pour discuter d'un ensemble de projets européens et de façon très directe des transformations qui concernent le RTE-T comme politique publique.

Enfin, les évènements européens semblent attirer en fonction de leur localisation un cortège d'entreprises et d'institutions locales, qui donnent une dimension parfois plus nationale qu'européenne à ces espaces. Ainsi ces lieux conjuguent un ensemble d'échelles de décision qui se superposent sans se nécessairement se recouper.

Hassenteufel, et Surel (2000) identifient, dans la sociologie des problèmes publics, le rôle d'acteurs sociaux extérieurs à l'État qui se mobilisent afin de publiciser un problème. Cet aspect est un des aspects fondamentaux du RTE-T. Les travaux d'Éloise Libourel sur le corridor méditerranéen (2015), d'Aurélie Verzegnassi sur le Pau Canfranc (2015), ou de Kevin Richardson (1999) sur la publicisation des problèmes environnementaux, le montrent. La question de la publicisation de ces problèmes pour faire financer et réaliser des projets, où les réviser auprès de la Commission semble pouvoir être reproduit pour chaque groupe partie prenante dans le RTE-T. Pourtant, la Commission a largement fait évoluer son travail de communication. En effet, dans les années 2000 la Commission européenne doit se rendre à l'évidence : les 30 projets prioritaires ne sont pas réalisés et la stratégie du Livre blanc ne semble pas fonctionner. Matthias Ruete en 2008 aux *TEN-T Days* souligne le besoin d'une meilleure pédagogie vers le public et le bon équilibre modal.

c. La diffusion de messages politiques pour améliorer la compréhension de l'intérêt commun

Et effectivement, dans les années suivantes le travail de la Commission ne se limite pas aux *Connecting Europe Days* et au microcosme institutionnel. En effet, un certain nombre de fonctionnaires européens se déplacent hors de Bruxelles pour faire la promotion des RTE-T et faire avancer l'agenda européen et réaliser la publicisation dont nous parlions plus tôt. Un fonctionnaire européen nous faisait remarquer, avant le début d'un entretien, qu'il était continuellement en déplacement pour rencontrer

les acteurs situés sur le corridor dont il a la charge (Entretien Commission 2, 2024). Le travail de coordination tel qu'il le décrivait était celui d'un relai informationnel auprès des parties prenantes du RTE-T, pour s'assurer que les procédures et les calendriers de réalisation soient respectés et compris (Entretiens Commission 2, 2024). Cela semble confirmer dans le *First Workplan of the European Coordinator* du corridor Baltique-Adriatique : « En dehors des différentes réunions organisées à Bruxelles, le dialogue direct en face à face était crucial pour arriver à une compréhension commune du corridor et à assurer une solide base pour la coopération »[211]. Si la phrase semble anodine, elle donne à voir le travail de coordinateur dans ce qu'il est : des rencontres régulières avec les acteurs du RTE-T dans le but de repérer d'éventuels obstacles à la réalisation du corridor. Plus précisément, les acteurs concernés sont désignés dans la phrase suivante « C'est pourquoi j'ai rendu visite, ces derniers mois, à tous les ministres des Transports des pays situés le long de ce corridor, dans leurs capitales respectives. J'ai également cherché à m'entretenir directement avec les gestionnaires des infrastructures ferroviaires et routières »[212]. Ici, nous avons un aperçu des acteurs que souhaite atteindre le coordinateur : les États membres et les gestionnaires d'infrastructures.

d. Les diapositives comme témoins des arènes et forums des RTE-T

En plus de ces rencontres mentionnées par le coordinateur, d'autres acteurs ont été rencontrés par les membres de la commission pour publiciser le RTE-T. Ces évènements ayant eu lieu parfois avant le début de notre thèse en 2021, nous avons réalisé une revue documentaire non exhaustive et nous sommes appuyés sur la littérature déjà existante. Par exemple, Anne Guillemot souligne la grande activité des fonctionnaires de l'unité B1, de la DG Move à propos de l'électromobilité (Guillemot, 2022). Plus tôt dans cette thèse, cette activité a pu être notée à travers les présentations de fonctionnaires européens dans différents forums. Ces diapositives sont des documents que nous trouvons particulièrement intéressants à analyser dans le cadre d'une analyse des forums et des arènes des transports européens passés. Faute de pouvoir être présent à des réunions ayant eu lieu il y a parfois plus de dix ans, comme certains de nos prédécesseurs ont pu le faire (Éloise Libourel 2015, Anne Guillemot 2022), nous pouvons analyser les traces de ces réunions via les supports vidéos ou audios, mais aussi les diapositives, qui sont bel et bien des documents de travail réalisés dans un contexte

[211]Traduit de l'anglais par l'auteur: *Apart from the various meetings organised in Brussels, the direct face-to-face dialogue was crucial to come to a common understanding of the corridor and to ensure a sound basis for cooperation* Kurt Bodewig. (2015, mai). *Baltic-Adriatic work plan of the European Coordinator*. Commission européenne.

[212] Traduit de l'anglais par l'auteur: *This is why I visited all Ministers of Transport along the corridor over the past months in their capital cities. In addition, I looked for opportunities to directly speak with the rail and road infrastructure managers.* Kurt Bodewig. (2015, mai). *Baltic-Adriatic work plan of the European Coordinator*. Commission européenne.

précis avec un but démonstratif. Nous ne pouvons évidemment que supposer, ou recouper à partir d'articles de presse ou de l'ensemble des présentations le but général et les rapports de pouvoir inhérents à ces discussions, sans pouvoir précisément connaitre la teneur des échanges et le contenu des discours, faute de sources. Une grande partie de notre travail est donc basé sur du recoupement d'informations. Ainsi, parce que ce travail est reproductible, nous laissons la place à des analyses amenant d'autres éléments, via le recoupement par d'autres sources. Nous pensons que travailler sur ces documents permettra de mettre en lumière des documents peu considérés en ce qui concerne les RTE-T et qui nous semblent pourtant extrêmement riches en informations, notamment sur les échanges et les circulations d'informations entre acteurs à l'échelle de l'interaction micro géographique.
Notre analyse est géographique sur deux points, d'abord parce que ces diapositives reprennent différentes représentations cartographiques des RTE-T, ensuite parce que ces représentations nous apprennent quelque chose de la circulation des membres de la Commission et de leurs interventions dans des contextes variés pour publiciser l'agenda des RTE-T. L'un des éléments de la publicisation des RTE-T est la diffusion des éléments de langage. Par exemple, l'expression du Patchwork au network que nous avons déjà analysé a été largement diffusée à partir de 2010 lors des déplacements des membres de la commission.

e. Des cas d'application de la transmission dans les forums hors des murs de la Commission

Par exemple, Pawel Stelmaszczyk, chef d'unité à la DG Move, utilise l'expression dans une présentation qui a vraisemblablement servi pour un forum appelé *I Forro Iberico de la logistica à* l'Hôtel Miguel Ángel à Madrid en 2014, où il intervenait pour présenter la nouvelle version des RTE-T. Sa présentation fait en particulier un focus sur les nouvelles opportunités offertes par le CEF, alors récemment mises en place. Ce forum semble s'être tenu dans un cadre de rapprochement plus bilatéral qu'européen entre l'Espagne et le Portugal. En témoigne la présence de la ministre des Transports espagnole de l'époque, Ana Pastor, l'ambassadeur du Portugal en Espagne et le président de la Chambre de commerce hispano-portugaise. Les acteurs présents sont avant tout des représentants nationaux des deux états et des représentants d'intérêt privé. En dehors de la présentation de M. Stelmaszczyk, six des neuf autres présentations disponibles insistent sur la dimension européenne. Nous pouvons donc supposer que les RTE-T sont un sujet connu et qu'il importait aux acteurs de montrer leur bonne connaissance du sujet au représentant de la DG MOVE sans que ce soit le sujet central de la réunion. En effet, le port de Vigo par exemple semble se montrer particulièrement soucieux de soigner son image en mettant en scène sa périphéricité terrestre en Europe, face à une

supposée centralité qu'offre sa façade maritime. Le représentant de la CEMT quant à elle fait une présentation particulièrement exhaustive sur les corridors.

La présentation de Pawel Stelmaszczyk en elle-même présente le nouveau cadre législatif et les opportunités de financement de l'instrument CEF. Un tiers des diapositives est centré sur la présentation des corridors de la péninsule ibérique. Cela rentre en résonance avec les autres présentations qui reprennent l'idée de corridors plusieurs fois. Peut-être que cette concentration sur les corridors dans les différentes présentations est révélatrice du lobbying des différents acteurs pour pouvoir être présent dans les corridors, puisque c'est une des voies d'accès principal pour accéder aux aides CEF. Ainsi, l'intervention du chef d'unité à la DG Move pourrait être une mise au point sur cet objet de convoitise pour que chacun soit au clair sur les règles du jeu. Il est par ailleurs intéressant de noter que la dernière diapositive de présentation se nomme « *how to make a corridor*? ». L'étape 5 sur 6 est la ratification par les États : dans la perspective d'une progressive émancipation d'un schéma communautaire par rapport à celui des États membres, il semble que les États soient tout de même l'une des dernières étapes dans la décision de la formation des corridors, juste avant la phase opérationnelle d'implémentation. C'est peut-être ici un moyen de rappeler que la commission n'est pas toute-puissante et que rien ne garantit l'entrée dans un corridor pour une infrastructure sans l'intervention des états. La présentation commence et se termine sur les corridors. L'expression *Patchwork to network* arrive à la fin de la présentation générale des RTE-T à propos des corridors du réseau central, après avoir présenté les corridors du RTE-T dans la péninsule ibérique. L'expression vient marquer un changement d'échelle en remettant les préoccupations ibériques au cœur du projet européen.

Tout comme la présentation de la DG Move, l'ensemble des présentations reste centré sur la péninsule ibérique. Aucune ne reprend l'expression *du patchwork au network*, mais cinq reprennent l'idée de la nécessité d'un réseau fonctionnel et connecté, en reprenant les images du *network* représentant les corridors du réseau central[213] et le graphe du réseau central[214] (voir la partie *network)*. En particulier, la question des corridors retient l'attention puisqu'une des parties de la conférence est intitulée *CORREDOR ATLÁNTICO DE MERCANCÍAS* et une autre *PUERTOS IBÉRICOS y AUTOPISTAS DEL MAR* qui sont deux références sans équivoque à des volets de la politique RTE-T. Les

[213] Bandeira, E. & Portos de Sines e do Algarve. (n.d.). LOS PUERTOS DE SINES, SETÚBAL E LISBOA EN EL CORREDOR ATLÁNTICO [Slide show; PowerPoint]. ailop.org. https://ailop.org/wp-content/uploads/2014/04/Porto-de-Sines_ForumPortosLogistica_20140218_ES_modifv1.pdf

[214] Vazquez, R. & La Confederación Española de Transporte de Mercancías [CEMT]. (n.d.). (2014) PLATAFORMAS LOGÍSTICAS y TERMINALES FERROVIARIAS [Slide show; PowerPoint]. ailop.org. https://ailop.org/wp-content/uploads/2014/04/CETM.pdf

présentations de ces interventions font plusieurs fois référence aux RTE-T. La présentation CORREDOR *ATLÁNTICO DE MERCANCÍAS,* produite par *Aeutransmer,* propose une révision du corridor atlantique, un peu à la manière de ce qu'avait pu faire *Ferrmed* pour le corridor méditerranéen (Libourel, 2015). En effet, le corridor atlantique, tel que décrit par *Aeutransmer,* s'étend bien au-delà de ce que la Commission propose, dépassant même les frontières de l'UE[215]. Tout comme ses homologues de *Ferrmed*, il représente en fait avant tout des intérêts espagnols, puisqu'elle est l'association des chargeurs espagnols. Ainsi, la fin de la présentation indique les « *points noirs* » à la réalisation de ce corridor, qui seraient les ports.

En bref, au même titre que *Ferrmed* pour le corridor méditerranéen, l'*Aeutransmer* propose un corridor européen très vaste pour défendre l'intérêt restreint de ses membres : les chargeurs espagnols. Le but est de leur garantir un meilleur accès aux ports. Tout du moins, il semble que ce soit la stratégie retenue pour cette présentation. En cela l'*Aeutransmer* semble particulièrement préparé pour cette réunion, faisant à la fois référence à la dimension européenne en direction du représentant de la DG Move et en même temps aux gestionnaires d'infrastructures portuaires. Ces deux dimensions viennent appuyer l'idée d'acteur qui cherche à la fois les aides de l'Union européenne et son soutien et en même temps, le soutien des acteurs de son secteur.

Les RTE-T, en tant que réseau, semblent à l'esprit de l'ensemble des acteurs intervenant ce jour-là. Il semble donc qu'en tant qu'enjeux centraux par rapport à la conférence, la question d'avoir un réseau européen fonctionnel de transport ait été prise en compte par la plupart des acteurs. La reprise de l'iconographie de la DG Move semble être révélatrice de la bonne réussite de la mise à l'agenda du nouveau fonctionnement des RTE-T.

Il se trouve que l'UE intervient dans des évènements où elle n'est pas dans cette position, où elle est un élément parmi d'autres. C'est ce que nous allons voir avec le point suivant.

3. Quand l'UE est un élément parmi d'autres : Inno Trans Berlin

« Vous êtes un peu à la grand-messe de l'industrie ferroviaire ici »

Un représentant de la région Occitanie au pavillon France

[215] Rouco, M. & AEUTRANSMER. (n.d.). CORREDOR ATLÁNTICO DE MERCANCÍAS [Slide show; Diapositives]. ailop.org. https://ailop.org/wp-content/uploads/2014/04/Presentaci%C3%B3n-Corredor-Atl%C3%A1ntico-D.-Manuel-F.-Rouco-AEUTRANSMER.pdf

Le premier contact avec le salon Inno Trans est une petite porte à doubles battants en plastique blanc usé et verre opaque : la porte ouest. Des agents d'accueil dirigent des files d'hommes et quelques femmes en costume vers les guichets et les portes d'entrée en distribuant programmes et flyers. La veille, en arrivant en gare, nous avions commencé à conscientiser l'importance de l'évènement en récupérant le même genre de *goodies* dans un point dédié, arrimé à l'office de tourisme de la gare de *Berlin Hbf*. Nous y récupérons un stylo, un bloc note et surtout le livret du salon, que nous étudions le soir même en prenant des repères sur le plan du *Messe*. Nous commençons peu à peu à prendre conscience de la taille de ce salon par rapport à la taille des *Connecting Europe Days*.

Photo 6. Le salon Inno Trans au Messe de Berlin



Photo prise par Noam Greco Monteiro, 2024

a. Description du salon : un lieu avant tout tourné vers le monde économique

En effet, rien ne laisse deviner l'immensité de ce parc des expositions une fois les portes franchies. Le salon se divise en une série de halls de tailles variables, construits autour de thématiques propres à l'industrie ferroviaire. À un stand du pavillon France, un représentant d'entreprise me glisse : « ici, vous avez tous des ballasts à la restauration en passant par les locomotives et tout ce qui s'ensuit ». Cette organisation permet de réunir les acteurs d'un secteur dans un même endroit. Le salon est immense : sur les deux jours et demi de présence, je marche presque 40 kilomètres au milieu des stands des entreprises du ferroviaire. Extrêmement variables dans leurs objets, la raison de leur présence, l'organisation spatiale de leur stand, les représentants de tous les types de compagnies associées à l'industrie ferroviaire sont présents, en allant des restaurateurs jusqu'aux grandes entreprises du BTP, en passant par les champions nationaux du ferroviaire : toutes les échelles du secteur ferroviaire sont présentes. Moins généraliste et politique que les *Connecting Europe Days*, le salon s'adresse à

l'industrie ferroviaire. Chaque compagnie a un stand avec une identité propre et une organisation spatiale différenciée.

b. Typologie des entreprises par la configuration des stands

Cependant, malgré des différences notables, nous pouvons faire une typologie des stands en fonction de leur taille de leur organisation et de ce qu'ils souhaitent montrer au public.

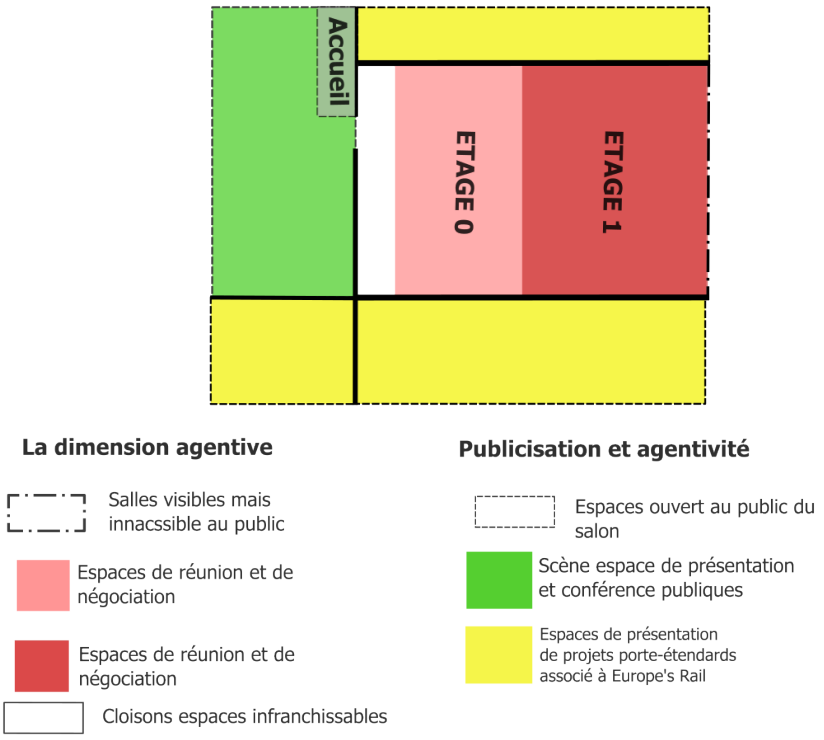
Les grands stands sont construits sur des modèles similaires même s'il varient dans leur forme, leur surface et leur organisation. Un espace d'accueil est proche d'un espace de conférence et de présentation et un ou plusieurs espaces non destinés à l'accueil du public fait pour les réunions professionnelles. Chacun adoptera un style qui correspond à l'identité de sa compagnie et de ce qu'elle est venue publiciser.

Les petits stands ont également tous sensiblement les mêmes modèles, un espace d'accueil et un espace de réunion qui permet de rencontrer les gens et de stocker du petit matériel. C'est, par exemple, le cas pour les stands de Rail Baltica AS ou de l'entreprise CKP qui sont tous faits d'un espace d'accueil et d'un petit espace constitué de table de chaises qui permettent de recevoir les partenaires ou futurs partenaires.

Nous notons que les réunions sur les stands se déroulent à la vue de tous. Sur les stands modestes, elles sont suffisamment loin pour rester inaudibles dans le brouhaha ambiant du salon ; sur les stands plus importants les réunions sont souvent visibles.

Une mise en scène originale doit être notée, celle du stand de l'UE représenté par la Commission et CER. Ce stand était fait de quatre types d'espaces répartis sur deux étages. D'abord un espace central : une petite scène. Ensuite, les espaces de réunions, qui auraient pu aisément être cachés avec un panneau, sont laissés visibles en créant une baie vitrée permettant de voir à l'intérieur de la salle. Plusieurs fois, nous y voyons le coordinateur de l'ERTMS, Matthias Ruete, y discuter autour de grandes tables avec des partenaires. Construit comme un carrousel des innovations dans le ferroviaire. Ces exemples d'innovation dans le ferroviaire sont en fait des incarnations des *Flagship Project* d'Europe Rails (anciennement CER), une initiative européenne qui a pour but de favoriser le ferroviaire. Elle partage son stand avec celui de la Commission.

Figure 34. Le stand de la commission européenne et de CER au salon Inno Trans 2024 : une arène comme une autre ?



Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2024.

Une connaissance qui travaille pour un cabinet de conseil de l'industrie ferroviaire, présente pour deux jours, va me donner plusieurs informations sur la façon dont les participants vivent ces salons. L'une des premières choses qu'elle me fait remarquer, c'est que son entreprise est composée d'une vaste majorité d'hommes et que les femmes ont été amenées, entre autres, pour « la vitrine ». Et en effet, il me semble que nous sommes entourés dans ce salon d'une large majorité d'hommes. Presque toutes les entreprises occidentales et asiatiques que j'ai l'occasion d'observer et avec qui j'ai pu échanger quelques mots ont ce genre de fonctionnement : les hôtesses d'accueil sont majoritairement des femmes employées spécialement pour l'occasion ou des employées de la compagnie. D'un point de vue des stratégies d'entreprise, cette division genrée du travail est probablement expliquée par le large nombre d'hommes qui participent au salon en tant que visiteurs.

Photo 7. La DG MOVE au salon Inno Trans Berlin 2024



Photo prise par Noam Greco Monteiro, 2024.

Dans cette configuration, les employés semblent se diviser les tâches. D'une part, nous avons les employés qui sont présents sur leur stand, qui se divisent entre ceux qui accueillent le public et ceux qui conduisent les discussions avec les partenaires et potentiels clients. D'autre part, nous avons les employés envoyés par leur compagnie de façon programmatique ou opportuniste sur les stands des compagnies. Si nous prenons le lieu du Messe Berlin aménagé pour le salon Inno Trans comme une arène et un forum, les négociations se résument aux murs de Messe. En revanche, si nous prenons Inno Trans du point de vue des interactions sociales, alors l'arène dépasse le cadre du Messe Berlin. L'ensemble des acteurs se rencontrent au-delà de ce lieu dans des dîners et réunions où les négociations se poursuivent. Ces négociations, qui ne sont pas nécessairement de nature politique, échappent au chercheur pour qui il est complexe de comprendre les interactions qui se jouent entre les participants du salon.

Bien que minoritaire par rapport aux entreprises privées, un certain nombre d'acteurs des politiques publiques sont présents au sein du salon, au premier rang desquels les États. À priori au moins trois espaces du salon ont été organisés par des États pour aider les entreprises à s'organiser, un pour l'Allemagne, un pour le Royaume-Uni et un pour la France. Dans le cas des entreprises réunies autour du pavillon français, c'est Business France, un établissement public à caractère industriel et commercial, un EPIC, qui fait office d'aide à l'organisation pour les entreprises. Dans le cas d'Inno Trans, Business France aidait notamment à la logistique (observations Inno Trans, 2024).

Si la logique d'aide aux entreprises fonctionne, notamment pour les très petites et moyennes entreprises, très représentées sous la houlette du pavillon France, d'autres logiques spatiales prévalent dans le cas de grands groupes. En effet, la proximité avec les entreprises d'un même secteur dans une

seule salle va faciliter les rencontres et les échanges marchands et professionnels. La logique spatiale sectorielle prévaut sur la logique nationale dans le cadre du salon. Nous sommes donc en présence, à ce titre, de forums économiques et d'une arène où le but n'est pas tant d'influencer une politique publique que de développer pour chaque entreprise une visibilité et de former de nouvelles relations économiques.

Cependant, l'arène et le forum politique se retrouvent, y compris dans les espaces organisés par secteur. C'est particulièrement visible dans la mise en scène du stand de l'UNIFE. En effet, l'UNIFE est un lobby bien connu, financé par les acteurs industriels du ferroviaire. Depuis au moins 2009, nous pouvons dire avec certitude que l'UNIFE participe régulièrement au TEN-T Days. Ce lobby a été dirigé par des capitaines d'industrie d'envergure nationale[216] et semble jouer en particulier de la publicisation des intérêts de ses membres au sein des salons européens.

Pendant la conférence d'ouverture à Inno Trans, le directeur général de l'UNIFE, Enno Wiebe, tend le poing d'un air accusateur, adressant son message au stand de l'UE auquel il fait face (la scène de l'UE lui donne son dos et une cloison). Depuis la petite estrade du stand orange et vert du cabinet d'étude, il clame « nous avons besoin de plus de financements publics ». Cette déclaration lui vaut quelques applaudissements, mous.

Nous retrouvons ici la thématique déjà théâtralisée aux *Connecting Europe Days* de 2024, avec l'envahissement prévu de la scène par les acteurs du consortium *#More EU budget for transport*, au sein duquel nous retrouvons l'UNIFE. Le but affiché de ce consortium de groupe de pression et de lobby est l'augmentation du budget CEF. En 2018, la demande de ce lobby était de multiplier le budget CEF par 2,5 (Conversation informelle au *Connecting Europe Days*, 2024). Le besoin du secteur des transports en financement public est une thématique qui semble constamment animer les débats européens autour du RTE-T, la question étant : qui doit payer le réseau ? La commission tend à renvoyer la charge aux États membres. Dans l'obligation de réaliser le RTE-T à horizon 2030 et 2050, les Etats souhaitent plus d'aide de la commission pour leurs projets, et les lobbys demandent en général une simplification des procédures et plus de fonds pour réaliser des projets. L'UNIFE, partie intégrante de ce débat, rejoue alors dans un contexte différent, ce débat entre les institutions, les États, l'UE et les parties prenantes du RTE-T au sens large (régions, villes, États, industriels).

À Inno Trans, hormis le cadre, nous retrouvons les mêmes thématiques que vues précédemment au *Connecting Europe Days*, même si l'accent est ici d'abord sur les technologies du ferroviaire et l'énergie utilisée pour faire fonctionner les trains : un énorme moteur Hydrogène trône sur la partie

[216] Auteur inconnu. *Industrie ferroviaire : Philippe Citroën directeur général de l'Unife*. (2011, juin 19). https://www.ville-rail-transports.com/ferroviaire/16105-industrie-ferroviaire-philippe-citroen-directeur-general-de-lunife/

gauche du stand, de petites démonstrations de maquettes de différents trains sont présentées, parmi lesquels le train léger de l'Institut Railenium. Ces trains légers sont vus comme une alternative aux Intercités et permettant ainsi une réduction des couts en énergie. Ce genre d'innovation concerne plutôt la partie CER.

La Commission propose d'autres conférences, allant de la place des femmes dans le ferroviaire à l'ERTMS et la question de la résilience du réseau face au risque géopolitique. Cette conférence, en particulier, nous a semblé révélatrice d'un certain nombre de choses dans la manière dont les débats sont cadrés par la Commission européenne.

Photo 8. La mobilité militaire mise en scène à Inno Trans (2024) par la Commission et CER



Cliché réalisé par les photographes de la Commission, 2024.

Ce panel mettait en scène quatre intervenants : un haut fonctionnaire de CER, la CEO de la DB Cargo, un fonctionnaire du gouvernement espagnol et le CEO de *Ukrainian Railways*. Chaque acteur va mettre en scène un discours politique autour du rail et de l'UE pour partager des idées en ce qui concerne la politique européenne des transports. Le CEO de *Ukrainian Railways* va expliquer que sa perspective est de renforcer les liaisons ferroviaires parce qu'elles offrent une forme de résilience par rapport aux routes et qu'elles ont permis le déplacement des populations civiles, et le lien avec le

continent européen tant pour des questions militaires que pour des questions civiles (comme le tourisme des Ukrainiens vers le continent).
La CEO de DB Cargo va, quant à elle, mettre en avant son rôle dans le développement de la mobilité militaire en Europe pour le rail, est même incluse dans les diapositives une mise en scène de sa personne en uniforme militaire (Photo 9) à côté d'un char d'assaut.
Enfin, le représentant du ministère espagnol met en avant le transfert de technologie d'interopérabilité ferroviaire de l'Espagne vers le Portugal. Ainsi chaque personnage de cette scène publique vient décrire son savoir-faire à l'endroit du public d'Inno Trans.

Conclusion : comment traiter une information dense comme terrain de recherche ?

Les évènements européens et ceux auxquels participent les institutions européennes permettent de mettre en avant plusieurs éléments à propos du RTE-T. D'abord, il semble que dans une perspective historique ces évènements ont permis de resserrer le lien avec l'industrie des transports et de mieux faire passer les messages de l'UE. Le passage de 500 personnes dans un contexte de repositionnement stratégique du RTE-T en 2008 à des évènements de plus en plus importants à partir de 2015, amenant jusqu'à 3500 personnes, semble être une des preuves de la meilleure publicisation du RTE-T auprès du milieu des transports.

Nous l'avons montré, le public a changé. L'une des évolutions majeures étant que nous sommes passés du microcosme européen à un public plus large et représentant les écosystèmes locaux des lieux où se tiennent les évènements.

Ensuite, l'étude des programmes et des conférences révèle la persistance de certaines thématiques malgré des transformations internes continues. Les forums et arènes européennes du transport restent avant tout un lieu de confrontations d'intérêts du microcosme européen, la récurrence des noms des entreprises et des organisations est un des éléments saillants de cette recherche. Si la représentation des lobbys de l'industrie du transport est importante, nous devons garder à l'esprit que ce sont les États qui investissent le plus ces évènements, ce qui en montre le caractère particulièrement politique.

En ce qui concerne la recherche, une interrogation subsiste : comment ne pas donner trop d'importance à ces évènements, qui sont finalement l'une de nos portes d'entrée privilégiées pour observer le fonctionnement des acteurs parties prenantes du RTE-T ? Nous y sommes bien servis, bien nourris, dans des espaces confortables et nous n'avons qu'à engager la conversation pour récupérer des données pour nos recherches. En fait, nous pensons qu'en plus de la posture réflexive et critique que nous devrions adopter à propos de ces évènements, l'étude de ces évènements en soi, à travers des analyses plus poussées que ce que nous avons réalisées pour les listes de participants, devrait être une manière

de mettre à distance les discours des acteurs, et de repérer qui, au-delà des institutions européennes maîtrise l'agenda européen et lesquels sont capables de transformer et d'agir sur le RTE-T.

Bibliographie

Auteur inconnu. *Industrie ferroviaire : Philippe Citroën directeur général de l'Unife*. (2011, juin 19). https://www.ville-rail-transports.com/ferroviaire/16105-industrie-ferroviaire-philippe-citroen-directeur-general-de-lunife/

Aidan McGarry, Robert J. Davidson, Guya Accornero, James M. Jasper & Jan Willem Duyvendak (2016) Players and arenas: strategic interactionism in social movements studies, Social Movement Studies, 15:6, 634-642, DOI: 10.1080/14742837.2016.1199320

Audikana, A. (2011). *La politisation de la grande vitesse espagnole (1986-2011) : construction d'un mythe, production d'un consensus, émergence d'une controverse* [Thèse de doctorat, Université Paris-Est].

Bandeira, E. & Portos de Sines e do Algarve. (n.d.). LOS PUERTOS DE SINES, SETÚBAL E LISBOA EN EL CORREDOR ATLÁNTICO [Slide show; PowerPoint]. ailop.org. https://ailop.org/wp-content/uploads/2014/04/Porto-de-Sines_ForumPortosLogistica_20140218_ES_modifv1.pdf

Beyer, A. (2014). *La construction d'un espace européen des transports : Du principe de souveraineté nationale aux modalités de son dépassement* [Thèse de doctorat, Université Paris IV – Sorbonne]. TEL. https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01213860
322 p.

Commission européenne. (2005). Networks For Peace and Development: Extension of the major trans-European transport axes to the neighboring countries and regions [accessible dans le Web Archive]. URL : https://web.archive.org/web/20091121001355/http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/doc/2005_12_07_ten_t_final_report_en.pdf

Commission européenne (2008, octobre 15). *TEN-T outline plans: Options for their future shape and methodological choices for their establishment* [Communication lors de conférence, TEN-T Days 2008]. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20100531073713/http://webcast.ec.europa.eu/eutv/portal/archive.html?viewConference=5517&catId=5442

Commission européenne. *TEN-T Days 2008: Time for change? (2008) Consulté 2 avril 2026. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/https:\/\/ec.europa.eu\/commission\/presscorner\/detail\/en\/ip_08_1501*.

Commission européenne. (2008, 14 octobre). *TEN-T Days 2008 : Time for change ?* [Communiqué de presse IP/08/1501]. Consulté à l'adresse https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_08_1501

Commission européenne. (2009, octobre 21). *EU invests first part of €500 million worth of TEN-T funding in infrastructure works* (IP/09/1558). https://web.archive.org/web/20091028214342/http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/1558&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en

Commission européenne. (2009, octobre 21). ***New partnership launched to improve infrastructure in northern Europe*** **(IP/09/1557).** **https://web.archive.org/web/20100128203126/http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/1557&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en**

Commission européenne. (2009, juin 24). ***Transport : Renforcer la coopération entre l'Europe et l'Afrique*** **(IP/09/989). Commission européenne.** **https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip_09_989**

Commission européenne. (2009). ***TEN-T Days 2009: The future of Trans-European Transport Networks – Building bridges between Europe and its neighbours*****.** **https://web.archive.org/web/20100902160739/http://ec.europa.eu:80/transport/ten-t_days_2009/index.html**

Commission européenne. (2010). ***TEN-T Days 2010: Trans-European transport networks – Drawing up the EU core network for an integrated, efficient and environmentally friendly European transport system*****.** **https://web.archive.org/web/20110719165022/https://www.ten-t-days-2010-zaragoza.eu/**

Commission européenne — Conferences webTV Portal. (2010, mai 31). *TEN-T DAYS 2008, 14-15 Oct 2008, Brussels*. https://web.archive.org/web/20100531075505/http://webcast.ec.europa.eu/eutv/portal/archive.html?viewConference=5517&catId=5483

Commission Commission européenne — Conferences webTV Portal. (2010, mai 31). *TEN-T DAYS 2008, 14-15 Oct 2008, Brussels*. https://web.archive.org/web/20100531075505/http://webcast.ec.europa.eu/eutv/portal/archive.html?viewConference=5517&catId=5483

Commission européenne. (2011). ***TEN-T Days 2011 : Connecting Europe : Putting Europe's economy on the move*** **[Rapport de conférence].** ***https://transport.ec.europa.eu/document/download/84884589-d396-4f2c-a446-09773f6877e3_en?filename=report_tent_conference_2011.pdf***

Commission européenne. (2013, octobre 19). ***TEN-T DAYS 2013*****. tentdays2013.eu.** **https://web.archive.org/web/20131019010124/http://www.tentdays2013.eu/programme.html**

Commission européenne. (2016). ***TEN-T Days 2016: Event programme (20–22 June 2016, Rotterdam, The Netherlands)*** **https://web.archive.org/web/20170506032400/http://tentdays.eu/2016//08_06_16TENTDAYS2016_programme.pdf**

Commission européenne. (2018). ***TEN-T Days 2018: Roundup (25–27 April 2018, Ljubljana, Slovenia)*****.** **https://web.archive.org/web/20190731234228/https://www.tentdays.eu/2018/assets/doc/TEN_T_Days_2018_roundup.pdf**

Commission européenne. (2024). ***The EU's trans-European transport network (TEN-T)*** **[Vidéo].** **https://audiovisual.ec.europa.eu/en/media/video/I-259443**

Dagorn, G., & Horel, S. (2019, 23 mai). *Petit guide de lobbying dans les arènes de l'Union européenne*. *Le Monde*. Consulté à l'adresse https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2019/05/23/petit-guide-de-lobbyisme-dans-les-arenes-de-l-union-europeenne_5466056_4355770.html

Emanuel Sip. (2008, octobre 15). *TEN-T outline plans: Options for their future shape and methodological choices for their establishment* [Communication lors de conférence, TEN-T Days 2008]. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20100531073713/http://webcast.ec.europa.eu/eutv/portal/archive.html?viewConference=5517&catId=5442

Euroalert. (2010, juin 7). *Zaragoza hosts the TEN-T Days 2010*. https://euroalert.net/news/9941/zaragoza-acoge-las-jornadas-de-la-rte-t-2010

Faure, A., Pollet, G., & Warin, P. (Dirs.). (s.d.). *La construction du sens dans les politiques publiques : Débats autour de la notion de référentiel*. L'Harmattan.

Fouilleux, È. et Jobert, B. (2017). Le cheminement des controverses dans la globalisation néo-libérale Pour une approche agonistique des politiques publiques. Gouvernement et action publique, . 6 (3), 9-36. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/gap.173.0009.

Georgakakis, D. (2012) . Quel pouvoir de « l'eurocratie » ? Éléments sur un nouveau champ bureaucratique transnational. Savoir/Agir, n° 19 (1), 49-59. https://doi.org/10.3917/sava.019.0049.

Guillemot, A. (2022). *Expérimenter la vraie vie : le cas de la recharge des véhicules électriques à l'échelle de l'Union européenne* [Thèse de doctorat, École des Ponts ParisTech]. HAL. https://theses.hal.science/tel-03700823 500p.

Hassenteufel, P. et Surel, Y. (2000) . Des politiques publiques comme les autres ? Construction de l'objet et outils d'analyse des politiques européennes. Politique européenne, n° 1 (1), 8-24. https://doi.org/10.3917/poeu.001.0008.

Hassenteufel, P. (2021). *Sociologie politique de l'action publique* (3e éd. revue et augmentée). Armand Colin

Jan Simons. (2008, octobre 15). *TEN-T outline plans: Options for their future shape and methodological choices for their establishment* [Communication lors de conférence, TEN-T Days 2008]. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20100531073713/http://webcast.ec.europa.eu/eutv/portal/archive.html?viewConference=5517&catId=5442

Jasper, J. M. (2019). Linking Arenas: structuring concepts in the study of politics and protest. *Social Movement Studies*, *20*(2), 243–257. https://doi.org/10.1080/14742837.2019.1679106

Jasper, J. M., & Duyvendak, J. W. (Eds.). (2015). Players and Arenas: The Interactive Dynamics of Protest. Amsterdam University Press. http://www.jstor.org/stable/j.ctt16vj285

Jobert, B. (1992). *Représentations sociales, controverses et débats dans la conduite des politiques publiques*. *Revue française de science politique* , *42*(2), 219-234. https://doi.org/10.3406/rfsp.1992.404294

Jobert, B. (1996). Rhétorique politique, controverses scientifiques et construction des normes institutionnelles : Esquisse d'un parcours de recherche. Dans A. Faure, G. Pollet & P. Warin (Dirs.), *La construction du sens dans les politiques publiques : Débats autour de la notion de référentiel* (*Logiques politiques*, t. 29, pp. 12-13). L'Harmattan. Édition Kindle.

Lanfranco Senn. (2008, octobre 15). *TEN-T outline plans: Options for their future shape and methodological choices for their establishment* [Communication lors de conférence, TEN-T Days 2008]. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20100531073713/http://webcast.ec.europa.eu/eutv/portal/archive.html?viewConference=5517&catId=5442

Libourel, É. (2015). *Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement* [Thèse de doctorat, Université Paris-Est]. HAL. https://theses.hal.science/tel-01362229

Nay, O. (2017). *Lexique de science politique : Vie et institutions politiques* (4e éd.). Dalloz.

Rouco, M. & AEUTRANSMER. (n.d.). CORREDOR ATLÁNTICO DE MERCANCÍAS [Slide show; Diapositives]. ailop.org. https://ailop.org/wp-content/uploads/2014/04/Presentaci%C3%B3n-Corredor-Atl%C3%A1ntico-D.-Manuel-F.-Rouco-AEUTRANSMER.pdf

Richardson, T. K. (1999). *Environmental integration in infrastructure planning: A Foucauldian discourse analysis of the trans-European transport network* [Thèse de doctorat, Sheffield Hallam University].

Szulecka, J., & Szulecki, K. (2013). Analysing the Rospuda River controversy in Poland: rhetoric, environmental activism, and the influence of the European Union. *East European Politics*, *29*(4), 397–419. https://doi.org/10.1080/21599165.2013.836701

Vazquez, R. & La Confederación Española de Transporte de Mercancías [CEMT]. (n.d.). (2014) PLATAFORMAS LOGÍSTICAS y TERMINALES FERROVIARIAS [Slide show; PowerPoint]. ailop.org. https://ailop.org/wp-content/uploads/2014/04/CETM.pdf

Verzegnassi, A. (2015). La réouverture du Pau – Canfranc : Un projet polémogène ? *Sud-Ouest européen. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, (40), Article 40. https://doi.org/10.4000/soe.2172

Chapitre 8. Le coordinateur et les corridors du réseau central : acteur et fonction.

Introduction — les coordinateurs et les arènes du corridor

Dans le chapitre 6, nous montrions comment la procédure ordinaire met en évidence dans le cadre du RTE-T une logique de marchandage entre les acteurs du triangle institutionnel européen. Cette logique de marchandage au sein des institutions européennes n'est que le niveau le plus visible des négociations. En amont de la révision d'un acte législatif, un ensemble d'évènements et d'outils sont mis en place par la Commission dans une optique de médiation (Stephenson, 2025). Nous avons identifié un certain nombre de ces outils comme faisant partie d'une stratégie de *spillover* cultivé qui est censé permettre le développement de l'intérêt commun. Les stratégies que nous qualifions de *spillovers* cultivés sont donc l'ensemble des initiatives de médiations qui permettent de désamorcer les conflits et « d'améliorer l'intérêt commun » (Tranholm-Mikkelsen, 1991). Le déploiement de ces stratégies de médiation est observable tant sur le terrain que dans la littérature institutionnelle. Ce caractère observable de plusieurs dispositifs de médiations permet de spatialiser notre recherche : les évènements laissent des traces à l'écrit en vidéo, les réunions laissent souvent quelques lignes dans une coupure de presse, un programme, un support de présentation orale, une vidéo, une description détaillée… cette liste non exhaustive de matériaux que laissent les discussions des forums et des arènes permet de comprendre comment la construction du référentiel se joue. Ce que nous décrivions déjà dans les chapitres précédents. Nous proposons donc en discutant le concept d'arène (Jasper, 2019) et de forum (Jobert, 1992) d'étudier les lieux physiques du débat entre les acteurs du RTE-T à travers les médias qui rendent compte de leur existence. Dans le chapitre précédent, nous avons vu qu'identifier les acteurs de ces arènes et identifier les arènes elles-mêmes étaient nécessaire pour recomposer des espaces et plus encore des champs de la politique publique. La Commission elle-même organise ce

type d'évènements pour changer le récit produit sur le RTE-T. Ce sont des espaces de mise en scène privilégiée de la production iconographique que la Commission diffuse (voir chapitre précédent).
L'approche que nous avons choisie est celle d'une analyse à l'échelle micro géographique en passant par les acteurs. En en passant par la question « qui ? » à l'échelle micro géographique nous pouvons reconstituer des groupes, ce qui permet ensuite d'identifier des espaces du débat public des RTE-T. Dans le chapitre précédent, il était utile d'adapter le concept d'arène et de forum à notre sujet pour servir de base théorique à une analyse par observation participante ainsi qu'une analyse documentaire. La stratégie de *spillover* cultivé est ici caractérisée par le fait de réunir les acteurs autour d'évènement sociaux qui sont l'occasion d'une mise en scène politique de la part de la Commission et du tissu d'entreprise régionale et nationale.
Identifier ces espaces évènementiels et les subdiviser en espaces de débat et de discussion nous permet de composer des arènes et de reconstruire à partir d'interactions micro et interpersonnelles, des champs de l'action publique qui se croisent et se superposent au sein d'un espace circonscrit. Comme c'est le cas pour les *CED,* mais également pour les réunions des coordinateurs, appelées forums des coordinateurs. Dans la perspective de Jasper (2019), il faut partir de l'aspect matériel d'un lieu pour faire arène. Pour nous, cet aspect matériel est des salles de réunions constituées de bureau et quelques chaises. Cette approche, nous l'étendons aux forums. Nous souhaitons ainsi traduire les outils de science politique dans un contexte de géographie pour produire une analyse spatiale de clusters d'arène et de forums. En dézoomant sur un ensemble d'arènes et de forums, nous arrivons à la ville comme espace de négociation. C'est ce que nous avons pu voir dans le cas d'Inno Trans. Dans le cas des Connecting Europe Days et les arènes multiniveau que cet évènement produit, nous pouvons recomposer des espaces, mais surtout des champs du débat public. La salle de réunion où se joue la réunion pour signer un mémorandum d'entente peut-être dans le même bâtiment et dans la même temporalité que le forum des politiques publiques qui se joue dans un auditorium par exemple. C'est en tout cas ce que nous suggère notre observation aux *CED* et notre revue documentaire du chapitre précédent. L'enjeu pour nous est d'identifier les acteurs au sein des arènes pour comprendre quels sont les débats autour du RTE-T et comprendre les logiques propres d'une arène spécifique. Répondre à la question « qui rencontre qui ? » et « où se rencontrent les acteurs ? » est l'un des enjeux de cette partie. Ce chapitre approche donc les mêmes thématiques par un angle différent, à travers les coordinateurs. Les coordinateurs sont des personnalités consensuelles qui ont été désignées par la Commission européenne pour coordonner les corridors. Ces intermédiaires ont une certaine latitude dans leurs actions, mais ne sont ne sont pas informels, ils sont employés par la Commission. Ainsi, ils peuvent être vus comme un outil orienté vers l'expérimentation pour le développement des corridors (Stephenson, 2025).

I- Les coordinateurs, des figures de proue pour les corridors

Chaque coordinateur va agir avec un certain degré d'individualité, en insufflant son propre style et ses propres outils à sa façon d'envisager son poste. Philippe Bairras (2025) décrit de façon très convaincante le rôle du coordinateur du corridor atlantique, où il montre que son rôle a au fil du temps renforcé son pouvoir, et a aidé les États à porter les projets, ce qui dépasse son simple mandat. Éloise Libourel (2015) décrit la façon dont le coordinateur du corridor Méditerranéen produit de la littérature grise pour renforcer un sens d'unité commun entre des États qui n'ont rien à voir entre eux et parfois aider à sélectionner des options en s'appuyant sur des acteurs locaux comme le lobby Ferrmed. Ainsi, nous pourrions nous contenter de ces résultats de recherche par études régionales qui sont très convaincantes. Cependant, nous proposons de discuter le rôle des coordinateurs au sein d'un cadre théorique commun, qui réponde à la problématique de cette thèse : comment les coordinateurs comme outils d'expérimentation dans le cadre du *spillover* cultivé agissent pour développer le référentiel de la Commission ? Cette stratégie peut être observée à travers les représentations des coordinateurs, leurs productions institutionnelles, et enfin les lieux dans lesquels ils agissent pour prendre des décisions et développer des idées. Autrement dit, observer les coordinateurs à travers les arènes et forums dans lesquels ils s'insèrent ou animent.

1. Comment la Commission présente le coordinateur du corridor ?

Le corridor est l'image choisie par la Commission européenne, les corridors remplacent les trente projets prioritaires et le coordinateur, qui était déjà une fonction dans le cadre des projets prioritaires, lui, reste présent. Mais ses fonctions passent d'un projet d'axe transfrontalier à un faisceau d'infrastructures transnationales réunies dans l'image d'un corridor. Si les textes législatifs 1315/2013 et 1316/2013 instituent le coordinateur du corridor, son importance dans la communication de la Commission se fait légèrement attendre.

a. La présentation des coordinateurs sur les sites web

Si nous observons les sites web de la Commission européenne, le coordinateur est mentionné sur la page de présentation des RTE-T en octobre 2014, précédemment pas nommés. C'est seulement à partir de septembre 2017 et jusqu'en 2025 qu'ils sont affichés comme le fronton des RTE-T avec les corridors, sur la page de la Commission européenne dédiée aux RTE-T (Figure 38). Cet affichage va dans le sens de la volonté de pédagogie vers le grand public souhaitée par la Commission, au TEN-T

Days de 2008. La Commission associe à chaque corridor un visage clairement identifié. Celui d'une personnalité publique ayant une expérience en lien avec l'Union européenne et les transports. Sur le site de la DG MOVE avant 2017 les coordinateurs sont présentés ainsi :

> « *Les coordinateurs européens — des personnalités de haut rang avec une longue expérience des transports, du financement et de la politique européenne — guident l'effort pour construire les corridors du réseau central, qui représentent le Cœur stratégique des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) et méritent un effort concentré et une attention particulière pour leur financement, l'efficacité de leur coopération et leur qualité* »[217]. Commission européenne, 2016

Ce que nous avons ci-dessus traduit par « guider les efforts », en anglais *leading the drive to build the corridors,* pourrait recouvrir l'idée de mener et diriger la construction des corridors. Cette présentation ne rend pas compte de leur rôle qui est celui de coordonner les efforts en mettant en discussion les acteurs et en discutant avec les acteurs pour coordonner l'avancée du corridor et rendre compte à la commission de ces avancées. En 2025, le rôle du coordinateur est présenté de façon plus sobre et beaucoup plus proche du rôle qui transparaît dans nos entretiens (Entretien TIS, 2024 ; Entretien Panteia, 2023 ; Entretien Commission 2, 2023 ; Entretien Commission 3, 2024) :

> *« Onze coordinateurs européens jouent le rôle de facilitateurs pour la politique du RTE-T. Ils guident la mise en œuvre des corridors de transport européens et des priorités horizontales et impliquent un grand nombre de parties prenantes tout au long du processus. Ils sont chargés par la Commission de s'engager avec les États membres dans la réalisation des investissements RTE-T, dans le respect des délais applicables »*[218]. Commission européenne, 2025

Le terme de facilitateur correspond ici à l'aspect non coercitif dans le rôle du coordinateur, qui n'a pas le pouvoir de prendre des décisions pour l'aménagement du corridor dont il a la charge. Son pouvoir informel et dont les ressources sont limitées (Cours européennes des auditeurs,

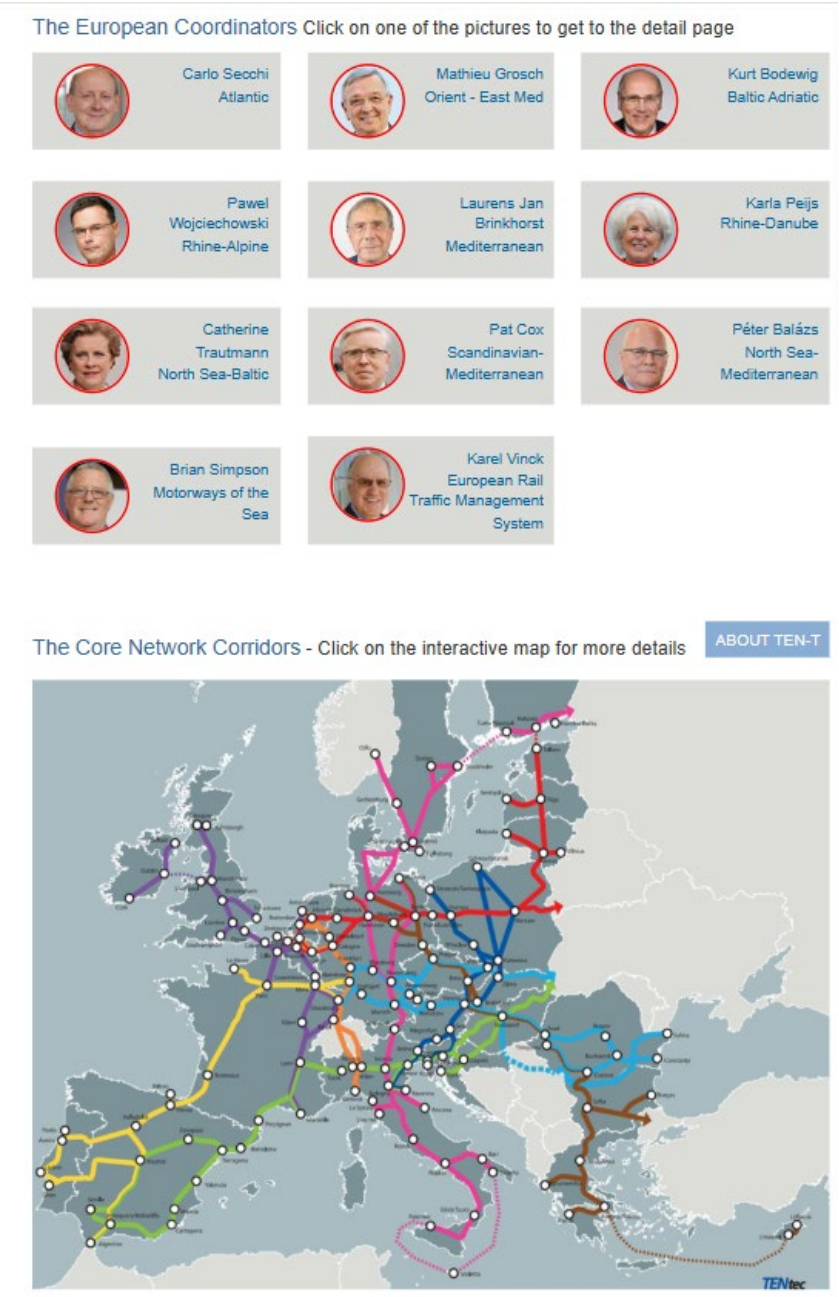
---

[217] Traduit de l'anglais par l'auteur: *European Coordinators – high level personalities with long-standing experience in transport, financing and in European politics – are leading the drive to build the core network corridors, which represent the strategic heart of the trans-European transport network (TEN-T) and therefore deserve a concentrated amount of effort and attention for their financing, cooperation efficiency and quality*

[218] Traduit de l'anglais par l'auteur: *Eleven European Coordinators act as facilitators for the TEN-T policy. They guide the implementation of the European Transport Corridors and of the horizontal priorities and involve a wide number of stakeholders throughout the process. They are tasked by the Commission to engage with Member States on completing the TEN-T investments, in line with applicable deadlines.*

2020), sont défendus par la Commission comme l'un des éléments essentiels pour l'avancée des priorités des RTE-T (Stephenson, 2025).

Figure 35. Les coordinateurs comme fronton des RTE-T[219]



[219] Commission européenne. (2017). *Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe*. https://web.archive.org/web/20170918160216/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en

b. Chronologie des informations contenues sur les pages des coordinateurs

Pour prolonger ce qui a été fait dans les chapitres précédents sur les représentations du RTE-T et leur diffusion, ainsi que sur les idées produites par la Commission, nous avons ici choisi de prendre pour matériaux d'étude initiale les sites Internet successifs de la DG MOVE via Web Archive. Cette approche permet de voir comment la place des corridors, et plus spécifiquement des coordinateurs des corridors, est mise en avant par la Commission sur son site Internet. Les sites Internet de la DG MOVE ont eu trois interfaces différentes entre 2013 et 2025. Ces trois interfaces renseignent de façon inégale sur les activités du coordinateur. Alors que les travaux sur la transparence des activités pointent la difficulté de recueillir des informations sur les réunions et les débats à huis clos du conseil, du parlement et de façon générale, du manque de comptes rendus détaillés entre les membres des institutions et les groupes d'intérêts au sein de l'UE (Michel, 2018 ; Novak, 2021), les coordinateurs ne font pas exception. Mais la diffusion de l'information sur leur travail est très irrégulière et n'est pas uniforme d'un coordinateur à l'autre. Si nous nous intéressons aux périodes précédant 2021, qui correspondent à ce que nous avons pu récupérer via les archives du web, nous pouvons dégager à trois périodes :

La période de 2014 à 2016 : les coordinateurs des corridors du réseau central sont à ce moment-là présentés à la une des activités de la page de la Commission dédiée aux infrastructures de transport (onglet transports et investissement). Les coordinateurs sont alors les personnes qui « dirigeront la mise en place des corridors du réseau central, qui constituent le cœur stratégique du RTE-T »[220]. Cette façon de présenter les coordinateurs laisse entendre la volonté de présenter après la révision de 2013, comme des chefs d'orchestre des corridors et donc une émancipation de la Commission avec son propre schéma directeur (Beyer, 2015). Pour les coordinateurs, leur présentation revient sur leur parcours et leur fonction, légitimant ainsi leur position et le lien qu'ils ont pour la plupart eus avec les projets prioritaires en une phrase brève[221]. Les activités et déplacements commencent à être listés au bas de la page. Pour les corridors, les pages qui leur sont dédiées leur donnent une identité géographique unique[222]. Ce n'est qu'à partir de mai 2015 que les plans de travail sont disponibles pour le grand

[220] Traduit de l'anglais par l'auteur: *The coordinators will lead the drive to build the core network corridors, which represent the strategic heart of the TEN-T.* Commission européenne. (2014, octobre 9). *What do we want to achieve ? - Transport*. https://web.archive.org/web/20141009021918/http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm

[221] Commission européenne. (2014). *Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe: Péter Balázs*. https://web.archive.org/web/20140921102701/http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/european-coordinators/peter-balazs_en.htm

[222] Commission européenne. (2014, septembre). *Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe: Corridors*. https://web.archive.org/web/20140920190339/http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-

public[223]. Le coordinateur et son corridor sont donc au départ séparés comme deux entités distinctes dans la présentation qui en est faite.

À partir de 2017, les coordinateurs deviennent les figures de proue de la page sur les RTE-T et sont placés au-dessus de la carte des corridors (Figure 38). Les pages dédiées aux coordinateurs sont fusionnées avec celle des corridors ce qui montre l'importance accordée par la Commission à ces personnalités dans la communication autour des corridors.

À partir de 2021 les corridors seront pris pour les éléments principaux à afficher plutôt que les coordinateurs. Le passage d'une présentation des corridors et des coordinateurs de façon séparée correspond à la période où les deux entités sont nouvellement installées. Ensuite, une seconde période présente les coordinateurs comme les personnages qui incarnent le corridor dont ils ont la charge. Depuis 2021[224], les corridors et les coordinateurs sont toujours présents sur les mêmes pages web, c'est d'abord le corridor qui apparaît comme lien cliquable, mais nous avons sur la page des corridors comme première image la photo du coordinateur[225]. Cette façon de communiquer autour des coordinateurs montre leur importance comme une incarnation personnelle et unique d'un espace physique, lui-même étant mis en avant par la Commission comme un espace ayant une identité propre. L'expression mise en avant est celle de « personnalité de haut rang » sur le site web de la Commission européenne. Cette formule est un indice de plus qui montre qu'il doit y avoir une incarnation physique du projet européen dans un homme ou une femme d'expérience ayant un lien avec la politique européenne et les transports. Le coordinateur semble être à la fois affiché sur les sites de la commission comme une garantie de la coordination du corridor, grâce à la description de la biographie du coordinateur et une incarnation d'un objet spatial abstrait par une personne qui garantit son bon avancement. Le coordinateur est presque une allégorie du corridor tant son visage et sa vie se confondent avec les informations sur le corridor. En 2022, les cartes des corridors ne sont même plus visibles sur le nouveau site de la Commission européenne, mais seulement téléchargeable dans la dernière boîte « ressources » par un lien cliquable. Cependant en 2025, le corridor devient à nouveau

guidelines/corridors/index_en.htm

[223] Commission européenne. (2015, mai 28). *Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe: The work plans of the 11 European Coordinators for the TEN-T*. https://web.archive.org/web/20150620040747/http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2015-05-28-coordinator-work-plans_en.htm

[224] Commission européenne. (2021). *Trans-European transport network (TEN-T)*. https://web.archive.org/web/20211217235114/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

[225] Commission européenne. (2021). *North Sea–Mediterranean corridor*. https://web.archive.org/web/20211217235235/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/north-sea-mediterranean-corridor_en

la figure de proue de la Commission alors même que le coordinateur prend en importance du point de vue législatif. En ce qui concerne la collecte des données, nous pouvons mettre en avant trois périodes : Une première période de mise en avant des activités des coordinateurs de façon détaillée est réalisée depuis 2021. Nous pouvons suivre les déplacements des coordinateurs date par date et de brefs comptes rendus de leur activité lors de leurs déplacements. Les coordinateurs sont associés comme des figures responsables de leur corridor. Les actualités sur leurs activités sont détaillées dans la mesure où nous connaissons une partie de leurs déplacements et de leurs activités, ainsi que les acteurs rencontrés lors de leurs déplacements officiels. Les rapports des coordinateurs (plan de travail et études) sont donnés dans un menu déroulant en fin de page[226].

Une seconde période de transition à partir de 2022 va avec la révision du RTE-T. Cette révision amène à une refonte du site et de la page sur les corridors, où les coordinateurs disparaissent temporairement, ainsi que les données associées sur les rapports et l'actualité des coordinateurs.

La troisième période à partir de 2025 présente une simplification par rapport à la première période. Une perte de données sur l'affichage de l'activité physique des coordinateurs s'opère, mais les rapports et études sont en revanche à nouveau présents par rapport à la période de transition. C'est probablement l'une des périodes les plus fournies en termes d'informations sur les écrits produits par les coordinateurs depuis 2014. Les plans de travail et études sont tous accessibles à quelques exceptions près, ce qui n'était pas le cas quand nous avons commencé notre recherche[227].

Tableau 17. Les coordinateurs du corridor en 2025

À propos de ce tableau : Ce tableau présente les noms des différents coordinateurs des corridors du réseau central. Mon choix est de les séparer des coordinateurs du réseau central de 2015, parce que leurs fonctions comme nous allons le voir, diffère de leurs homologues de 2015. Ces évolutions sont liées à la révision entrée en vigueur en 2024. De plus les corridors ont également vu des transformations importantes depuis les extensions de 2021, liées à la révision du règlement 1316/2013, avec la fusion des corridors Rhin-Alpes et MNM et l'extension au pays tiers dont un corridor centré sur les Balkans.

[226] Commission européenne. (2021). *Scandinavian–Mediterranean corridor*. https://web.archive.org/web/20211101002256/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/scandinavian_en

[227] Commission européenne. (2025). *Trans-European transport network (TEN-T)*. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

Corridor du réseau central	Coordinateur européen	Formation/Élément de carrière politique
Atlantic	Carlo Secchi (H)	Économie politique (Professeur)/Sénateur italien (démocrate-chrétien-centre)
Baltic —Adriatic	Anne Élisabeth Jensen (F)	Économie politique/MEP (libérale)
Mediterranean	Mathieu Grosch (H)	Langue/MEP (démocrate-chrétien-centre)
North Sea—Baltic	Catherine Trautmann (F)	Théologie protestante/MEP, maire de Strasbourg (Parti Socialiste)
North Sea—Rhine—Mediterranean corridor	Pawel Wojciechowski (H)	Economie/ Ministre polonais (Centre droit)
Western Balkans—Eastern Mediterranean	Marian-Jean Marinescu (H)	Ingénieurie aéronautique/ MEP (démocrate-chrétien-droite)
Baltic Sea—Black Sea—Aegean Sea	Refus des États du nom proposé par la Commission	
Rhine — Danube	Mort de Ines Ayala Sender en 2024 plus de coordinateur depuis ce moment (F)	Philologie/MEP (sociale-démocrate - Gauche)
Scandinavian — Mediterranean	Pat Cox (H)	Économie/MEP (Libérale)
European Maritime Space	Gesine Meissner (F)	Restauration/ MEP (sociale-démocrate – Centre droit)
European Rail Traffic Management System (ERTMS)	Matthias Ruete (H) (depuis 2019)	Droit/Commission européenne

Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2025 d'après Commission européenne, 2025[228].

c. Des personnalités indépendantes ? La sélection des coordinateurs

Cette incarnation des priorités européennes par une personne physique est un *leitmotiv* ancien. C'est celle d'une personnalité voulue comme agissant au nom d'un mandat de la Commission européenne.

[228] *Ibid.*

Ce n'est pas un fonctionnaire à proprement parler. Il est souvent vu comme un facilitateur « *It's the nice person » (Entretien TIS, 2023).* Cette forme d'indépendance est exprimée à chaque plan de travail (Stephenson, 2025), mais exprimée de façon bien plus explicite et détaillée en 2007 sur le site de la Commission européenne à propos des coordinateurs de projet prioritaires :

> ***« Ces études sont sujettes à un avertissement et à des droits d'auteurs.*** *Ces études ont été conduites pour les coordinateurs européens, qui travaillent de façons indépendantes dans un mandat général donné par la Commission. Elles expérimentent l'opinion de l'organisation qui a pris en charge l'étude. Ces points de vue n'ont pas été adoptés ou en aucun cas approuvés par la Commission et ne devrait pas être relié à une citation de la Commission ou le point de vue de la DG transport et énergie. Les droits d'auteurs de cette étude sont cependant détenus par les Communautés européennes »*[229]. Commission européenne, 2008.

L'expression d'un travail indépendant de celui de la Commission montre comment la Commission délègue une partie de son travail à une entité qui lui est rattachée, mais qui conserve dans une certaine mesure une forme d'indépendance. Cette indépendance n'est cependant que relative puisque la commission donne un mandat à chaque coordinateur que les États membres sont en droit de refuser. Il y a donc un double filtre de la Commission et État membre. L'idée sous-jacente est que ce sont des personnes qui feront consensus dans le cadre des RTE-T. Par ailleurs, la mention de l'organisation qui a pris en charge l'étude suppose un acteur de plus dans la gestion des corridors.

d. Coordinateur du réseau des projets prioritaires et coordinateurs des corridors du réseau central : une même fonction, un mandat différent ?

Cependant, si nous utilisons une citation de 2007, c'est qu'il y a une antériorité du travail des coordinateurs par rapport à la notion de corridor du réseau central. En effet, comme nous l'avions fait remarquer plus tôt dans cette thèse, des coordinateurs de projets prioritaires ont été nommés en 2005 sur 10 des 30 projets prioritaires, dont les priorités horizontales que sont les autoroutes de la mer et l'ERTMS. D'ailleurs, beaucoup d'éléments de ces axes prioritaires rappellent les corridors du réseau central.

---

[229] Traduit de l'anglais par l'auteur: ***These studies are subject to a disclaimer and copyright.*** *These studies have been carried out for the European Coordinator, who works independently within a general mandate given by the Commission. They express the opinion of the organization undertaking the study. These views have not been adopted or in any way approved by the European Commission and should not be relied upon as a statement of the European Commission's or the Transport and Energy DG's views. Copyright in this study is held by the European Communities.*

Le corridor atlantique et le corridor méditerranéen par exemple, se réunissent dans le PP3 avec une branche méditerranéenne et une branche atlantique (Carte 43). Le PP6 rappelle la partie ouest du corridor méditerranéen. Les priorités dites « voies d'eau intérieures » rappellent sans le projet Seine-Scheldt le corridor Rhin-Danube. Karla Peijs, la coordinatrice du PP voies intérieures, deviendra d'ailleurs coordinatrice du corridor Rhin-Danube. Les PP1 et PP27 rappellent pour le premier le travail sur le corridor Scandinavie Méditerranée, mais sans la Scandinavie, et pour le second Rail Baltica, corridor Mer du nord baltique (NSB) sans ses composantes polonaises, néerlandaises et belges. À notre connaissance une chercheuse a travaillé de façon détaillée sur les documents des coordinateurs européens, Anaïs Volin (2020).

Tableau 18. Les coordinateurs du réseau central en 2015

Corridor du réseau central	Coordinateur européen	Formation/Élément de carrière politique
Atlantic	Carlo Secchi	Économie politique (Professeur)/Sénateur italien (démocrate-chrétien-centre)
Baltic —Adriatic	Kurt Bodewig	Agent immobilier/MEP (Social-démocrate)
Mediterranean	Laurens Jan Brinkhorst	Droit (Professeur)/MEP (Social-libéral)
North Sea—Baltic	Catherine Trautmann	Théologie protestante/MEP, maire de Strasbourg (Parti Socialiste)
North Sea—Mediterranean	Péter Balázs	Économie (Professeur)/Diplomate
Orient —East Med	Mathieu Grosch	Langue/MEP (démocrate-chrétien - centre)
Rhine — Alpine	Pawel Wojciechowski	Économie/Ministre polonais (Centre droit)
Rhine — Danube	Karla Peijs	Économie/Ministre des transports néerlandais (démocrate-chrétien)
Scandinavian — Mediterranean	Pat Cox	Économie/MEP (Libérale)
Motorways of the Sea	Brian Simpson	Enseignant/MEP (*Labour*)

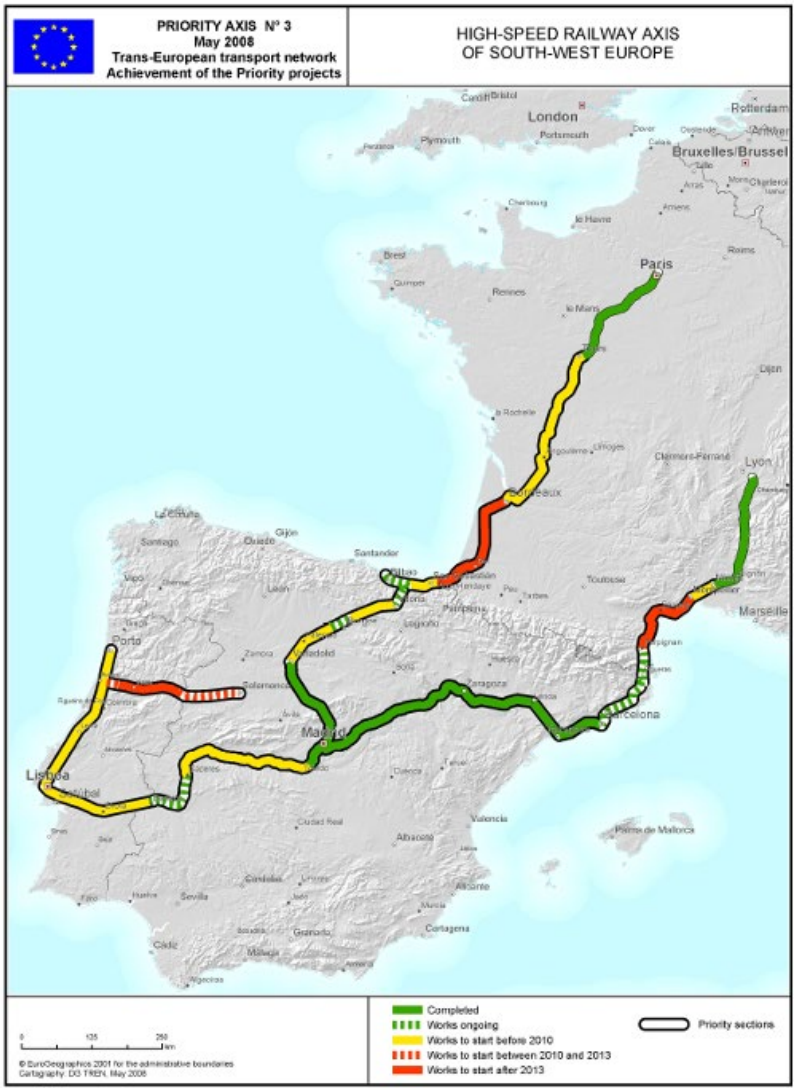
European Rail Traffic Management System (ERTMS)	Karel Vinck	Ingénieur génie civile/Monde des affaires (transports)

Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2025

2. Les premiers rapports des coordinateurs : une tâche complexe

De la coordination des projets prioritaire à la coordination des corridors du réseau central, beaucoup de persistance et de similitudes peuvent être perçues. Cependant, ces similitudes ne nous renseignent pas sur l'approche des coordinateurs sur les corridors. Les coordinateurs ont pris en importance tant par leurs fonctions que par l'étendue géographique de ces fonctions. La coordination de grands axes prioritaires ne concernait qu'un projet, mais comme nous l'avons expliqué dans les chapitres précédents, la fonction était sensiblement la même. Cependant, la posture et l'étendue des fonctions ont évolué. Géographiquement l'axe concernait moins de pays, excepté pour les projets horizontaux (voies navigables, ERTMS et MOS).

Carte 43. L'axe de transport du sud-ouest, branche Atlantique et branche méditerranéenne[230]



a. Les difficultés de coordination des premiers temps (2006-2008) : *MOS*

Les coordinateurs se limitent à un mode, avec les projets prioritaires, ce qui ne sera plus le cas à partir de 2014 et le règlement 1315/2013 et 1316/2013, puisque les corridors englobent tous les modes de transport. Cette extension dans l'espace et sur les modes fait augmenter mécaniquement le nombre d'interlocuteurs pour le coordinateur. La tâche prend en ampleur pour le même poste et cela suppose une autre organisation du travail de coordinateur.

Dans les rapports annuels des coordinateurs de 2006 à 2008, les coordinateurs expriment parfois les difficultés de coordonner de grandes étendues et un grand nombre d'acteurs. C'est particulièrement flagrant dans le cas des projets horizontaux. En effet, les coordinateurs des projets horizontaux doivent

[230] Davignon, E. (2008). *Rapport annuel d'activité du coordinateur européen – Projet prioritaire n° 3 : Axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe*. Bruxelles. https://web.archive.org/web/20091121002226/http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/doc/2006_07_pp03_fr.pdf

gérer des étendues bien plus vastes sur des questions qui jusqu'à nos jours sont difficilement développées par les institutions européennes que ce soit pour la politique des autoroutes de la mer (Entretien Commission 1, 2023) ou pour L'ERTMS (Entretiens parlement 1, 2023 ; Entretien DG NEAR 2, 2024). Le coordinateur des MOS exprime en 2008 la difficulté de se rendre dans l'ensemble des pays dont il a la charge :

> *« Ces résultats reflètent principalement la situation des pays dans lesquels il s'est rendu pendant cette période, c'est-à-dire la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, la France, le Portugal, l'Espagne, l'Italie, la Slovénie et la Grèce. N'ayant pas pu se rendre au Royaume-Uni, en Irlande, au Danemark, en Suède, en Finlande, dans les pays baltes, en Pologne et dans la région de la mer Noire, il ne tire aucune conclusion sur la situation dans ces pays. »* Valente de Oliveira, 2008, p.2

Cette difficulté semble d'autant plus grande que ce rapport intervient seulement un an après la nomination du coordinateur des MOS et seulement 3 ans après l'intégration de l'outil au sein des RTE-T, le coordinateur Luis Valente de Olivera décide donc de rendre un rapport où il explique se concentrer uniquement sur certaines zones géographiques. L'ancien ministre des Transports portugais jette son dévolu sur les zones atlantiques et méditerranéennes, qu'il connaît certainement déjà au vu de son poste.

b. Les difficultés de coordination des premiers temps (2006-2008) : ERTMS

Pour le coordinateur Karel Vinck, qui a en charge le sujet d'une norme commune pour le système de signalisation du matériel roulant ferroviaire (ERTMS), le problème semble voisin puisque le coordinateur réduit son action à 6 corridors de fret (Carte 44), où les corridors B et D rappellent les futurs corridors méditerranéens et Scandinavie-Méditérannée. Le rapport explique que le coordonnateur « concentre ses activités sur les corridors frets » (Vinck, 2008 p.5). Il souligne les avancées pour le déploiement de l'ERTMS sur les corridors, notamment en ce qui concerne la création de structures de gouvernance et la rencontre du coordinateur avec ces structures de gouvernances (Vinck, 2008 p.5). Elles sont les structures qui deviendront par la suite les corridors de fret, une entité différente des corridors de réseau central avant 2024. Le coordinateur mentionne d'ailleurs pour sa troisième année d'activité une difficulté à mettre en place une structure de gouvernance (EEIG) pour les acteurs du corridor B (qi correspond à un axe nord-sud de la Stockholm à Naples). Cette absence de structure empêche le coordinateur de rencontrer les acteurs du corridor et de coordonner leurs efforts. À ce sujet nous pouvons lire que le coordinateur a cependant rencontré le ministère allemand du Transport et des infrastructures avec des représentants de la Deutch Bahn, pour tenter de structurer

le corridor B autour d'un organe de gouvernance. Cette rencontre et cette complexité entre les pays à se mettre d'accord expriment peut-être les tensions liées au contexte de la libéralisation du rail et des tensions existantes depuis les tentatives d'imposition de la mise en concurrence par la Commission européenne dans les années 2000 (Champin et Perennes, 2021). D'autant que le RTE-T est l'un des moyens d'imposer une norme technique à l'ensemble des États membres, qui s'impose à l'infrastructure et au matériel roulant. La DB va devenir une actrice de premier plan puisque la société ferroviaire d'État allemande est traversée par six corridors.

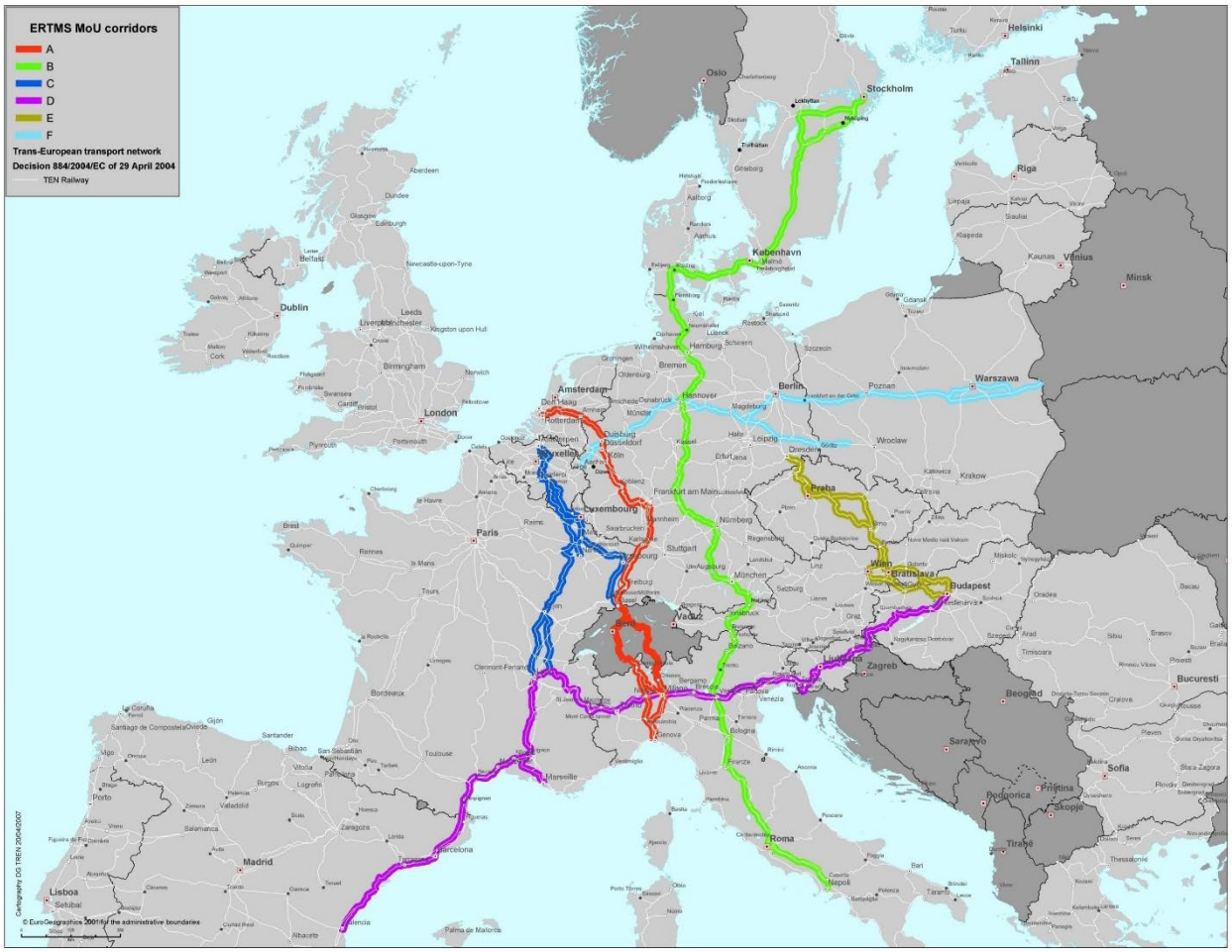
c. Les difficultés de coordination des premiers temps (2006-2008) : Dichotomie Est-Ouest et Nord-Sud ?

Nous pouvons noter que les nouveaux entrants ne sont pas la priorité des coordinateurs, hormis pour la Pologne dans le cas de l'ERTMS. Quant aux *MOS* la question du report modal par le cabotage maritime ne concerne pas les pays à l'est de l'Europe. Il est possible que vu le contexte géopolitique de 2008, où les pays baltes sortent d'une guerre commerciale de deux ans avec la Russie, comme le cabotage n'est pertinent que dans le cadre d'une massification, est que celle-ci ne serait pertinente que sur un axe ouest alors on peut supposer que ce frein géopolitique (Serry, 2013) est une des raisons pour lesquels le coordinateur n'a pas concentré son action sur les pays baltes. Un second élément de réponse pourrait être le niveau de développement sous-optimal des infrastructures, ce qui supposerait des investissements massifs des pays baltes sur leur réseau, alors même qu'ils viennent de rentrer dans l'UE.

En revanche, pour les *MOS* l'action se concentre sur les pays nord-sud et le coordinateur fait une dichotomie claire entre les deux. Les pays du sud ne répondent pas selon lui aux critères de compétitivité, notamment en ce qui concerne ce qu'il appelle les conflits liés au travail, c'est-à-dire les grèves, mais également les investissements à faire sur les équipements ainsi que l'efficacité sur la manutention (Vinck, 2008 pp.6-7).

La difficulté de coordonner un ensemble important de pays semble être liée à la façon dont travaille le coordinateur. Un rapport par an, cela semble extrêmement peu pour établir un portrait complet de la situation. De plus, les coordinateurs semblent seuls à ce moment-là. La Commission offre un soutien logistique, mais également une certaine autonomie. Le coordinateur semble dans ces premières années quelque peu isolé au regard de la tâche qui lui incombe. Le manque de main-d'œuvre sera dans les années suivantes pallié avec les postes d'assistant du coordinateur et la contractualisation des cabinets de conseil.

Carte 44. Les corridors de fret prioritaires pour le déploiement de l'ERTMS[231]



3. Un travail d'abord politique

Malgré la difficulté à rendre compte de la situation de façon complète pour les coordinateurs, nous avons trois rapports par projet prioritaire entre 2006 et 2008 qui relatent les avancées de chaque projet. De moins de 30 pages, concentrés sur les avancées politiques des projets et une mise en avant des questions techniques les plus urgentes, ces rapports sont des synthèses très courtes qui expriment un avis politique d'une personnalité. La liberté de ton peut surprendre. Par exemple, Karl Vinck écrit que les ports d'Europe sont « à la traîne » (Vinck, 2008, p.7).

Le coordinateur évalue les points de blocage et les points d'avancée. Il n'y a quasiment pas de détails techniques et les messages sont principalement politiques.

[231] Source : Vinck, K. (2008, aout). *Rapport annuel d'activité du coordinateur : Projet ERTMS*. Commission européenne [Webarchive].

a. La prédominance des éléments politiques sur les éléments techniques

Les pratiques du coordinateur vont évoluer au même titre que le discours. Dans le cas des coordinateurs de projet prioritaire, le message politique prenait une place importante dans le sens où les aspects techniques n'étaient pas détaillés dans les textes produits, qui étaient par ailleurs beaucoup plus courts. Par exemple dans le cas de Rail Baltica :

> *« Le coordinateur préconise la mise en place rapide d'un système moderne et efficace pour le fret et les passagers afin d'assurer une transition fluide entre les deux écartements à un point jugé le plus approprié par les autorités lituaniennes. Il est absolument essentiel que le changement d'écartement soit effectué dans les délais les plus courts possible, dans le respect des exigences de sécurité approuvées, afin de tirer pleinement parti de l'avantage comparatif que présente la ligne "Rail Baltica" par rapport à la route »*[232] Telička, 2008 pp.6-7.

Ce paragraphe est avant tout la présentation d'un message politique normatif du coordinateur vers les autorités lituaniennes : l'urgence prônée au début de chaque phrase est ensuite amoindrie par la suite de la proposition qui reconnait la souveraineté de l'État et les difficultés inhérentes à la construction d'un projet comme Rail Baltica. Cependant, le peu de détails techniques montre une focalisation du rôle du coordinateur sur un discours politique concentré sur la relation avec l'État lituanien. La citation est par ailleurs issue d'une sous-partie d'un paragraphe appelé « *The Gauge problem* »[233] ou le *problème de l'écartement*. Il n'y a pas dans ce paragraphe plus de détails techniques sur les exigences que pourrait avoir une telle infrastructure. Ce n'est qu'avec la révision de 2013 que le coordinateur va proposer des plans de travail et des études qui vont donner une profondeur technique bien plus importante.

Tableau 19. Liste des coordinateurs de projets prioritaires de 2006 à 2008

À propos de ce tableau : *l'activité des coordinateurs s'étend au-delà de 2009 pour les projets prioritaires comme le montre bien la thèse d'Anaïs Volin (2021). Bien que la page de leur activité soit encore accessible en 2011*[234]*, l'accessibilité de leurs rapports ne s'étend pas au-delà de 2009. Les*

[232] Traduction de l'auteur: *The coordinator is urging the early installation of a modern effective system for both freight and passengers to ensure smooth transit between the two gauges at a point deemed most suitable by the Lithuanian authorities. It is absolutely essential that the gauge change is made in the shortest possible time that is technically possible within approved safety requirements, thus allowing any comparative advantage which the "Rail Baltica" route possesses over road to be fully realised.*

[233] Traduction de l'auteur: Le problème de l'écartement

[234] Commission européenne. (2011). *TEN-T / Transport infrastructure : European coordinators*. Ec.europa.eu.

pages archivées de 2012 renvoient à un message d'interdiction d'accès 403[235]*. Tous ces éléments nous laissent penser qu'il y a pu y avoir une continuité entre les coordinateurs des projets prioritaires et ceux des corridors du réseau central, mais aucune source primaire ne nous permet de voir cette continuité.*

Coordinateur 2006	Coordinateur 2008	Coordinateur 2009	Projet prioritaire (PP)	Nombre de pays traversés
Karel Van Miert	Karel Van Miert	Pat Cox	**PP1** – Axe ferroviaire Berlin – Vérone/Milan – Bologne – Naples – Messine – Palerme	2
Étienne Davignon	Étienne Davignon	Carlo Secchi	**PP3** – Axe ferroviaire de l'Europe sud-ouest	3
Loyola de Palacio	Laurens Jan Brinkhorst	Laurens Jan Brinkhorst	**PP6** – Axe ferroviaire Lyon – Trieste — Divaca/Koper – Divaca – Ljubljana – Budapest – Frontière ukrainienne	5
Péter Balázs	Péter Balázs	Péter Balázs	**PP17** – Axe ferroviaire Paris – Strasbourg – Stuttgart – Vienne – Bratislava	4
Pavel Telička	Pavel Telička	Pavel Telička	**PP27** — Rail Baltica : Varsovie — Kaunas — Riga — Tallinn — Helsinki	5
Karel Vinck	Karel Vinck	Karel Vinck	**Priorité horizontale** – Deployment of ERTMS (European Rail Traffic Management System)	14 + (Roumanie en 2008) + Suisse
Non existant à ce moment	Non existant à ce moment	Gilles Savary	**PP22** – Athènes-Sofia-Budapest-Wien-Prague-Nürenberg/Dresden	6
Non existant à ce moment	Karla Peijis	Karla Peijis	**PP18/PP30 (Voie d'eau intérieure)** – Seine	2/7

https://web.archive.org/web/20110317052922/http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/european_coordinators/european_coordinators_en.htm

[235] Commission européenne. (2012). *Transport infrastructure : European coordinators*. https://web.archive.org/web/20121103151833/http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/european_coordinators/

			Scheldt/Rhine ou Meuse-Main-Danube	
Non existant à ce moment	Luis Valente de Olivera	Luis Valente de Olivera	**PP21** – Autoroutes de la mer (*MOS*)	UE+Turkey

Conception et réalisation Noam Greco Monteiro d'après Commission européenne 2006-2011.

b. Une extension des fonctions dans le temps et l'espace

Que ce soit le nombre de pays ou les compétences, le coordinateur ne va cesser de voir son rôle prendre de l'ampleur. Avec la révision de 2013, c'est sur un corridor entier que le coordinateur va devoir travailler. Sa tâche augmente considérablement, car le nombre de pays augmente et les modes pris en compte également. Mécaniquement le nombre de projets augmente (Cox, 2015 ; 2018 ; 2022 et Entretien KombiConsult, 2025), passant par exemple pour le corridor Scandinavie Méditerranée de 394 à plus d'un millier.

En 2014, les coordinateurs aident à orienter les priorités du CEF en donnant un avis sur les besoins en financement à la Commission. Il va avoir la charge de réunir les acteurs de faciliter l'implémentation du corridor, tout ça sans qu'il ait officiellement une unité propre avec lui. En 2025, son rôle s'étend aux nœuds urbains et aux pays tiers, ce qui augmente encore la charge de son mandat (Entretien Commission 1, 2024 ; Entretien Parlement 1, 2023). Par ailleurs, il va rédiger des plans de travail dès 2014, qui servent à orienter les priorités de la Commission.

Cette évolution du mandat de coordinateur ne peut se faire sans des personnes qui travaillent avec lui à faire fonctionner ces éléments. La maîtrise technique et le message politique ne peuvent plus avoir la même place. Pour donner une légitimité et un fondement au travail du coordinateur, il lui faut plus de compétences techniques. De ce fait, nous pensons important de décrire le système social qui fait le corridor du réseau central. Qui gravite autour du coordinateur ? Qui travaille à faire fonctionner le corridor ? Quelles organisations au sein d'un corridor ?

II- Le système corridor, un système social dans une enveloppe spatiale

1. Comment le coordinateur travaille sur le corridor ?

Ceux qui lient les éléments observés dans ce chapitre sont les coordinateurs des corridors. Deux acteurs sont déjà bien identifiés par la littérature le coordinateur du corridor (Tamara, 2025 ; Bairras et Ardaiz,

2025 ; Libourel, 2015 ; Stephenson, 2025), et l'entité Commission européenne qui lui donne son mandat. Un article de *Géoconfluences* identifie avec précision le schéma global des corridors du réseau central, à travers l'étude de cas du corridor Rhin-Alpes (Beyer, 2019). Cet article donne un excellent aperçu de la gouvernance des corridors et du rôle des coordinateurs. Cependant, le détail du travail des coordinateurs manque à cet article qui n'entre pas dans la précision à propos des structures de gouvernance mises en place par la Commission.

a. Quel rôle pour le coordinateur au sein des institutions européennes ?

Depuis 2024, le rôle des coordinateurs est précisé par la commission dans un texte non contraignant. Le rôle des coordinateurs est de :

> *« Présider des forums consultatifs et des groupes de travail réunissant toutes les parties prenantes concernées, faire rapport aux États membres et aux pays voisins concernés ainsi qu'à la Commission et au Parlement européen sur toute difficulté rencontrée lors du développement du corridor/de la priorité horizontale en vue d'aider à trouver des solutions appropriées, et établir un plan de travail et un rapport annuel sur l'état d'avancement des priorités et des investissements clés »*[236]. Commission européenne, 2024

Le travail du coordinateur est un travail de facilitateur. Présent sur un territoire spécifique, il fait remonter les informations des acteurs du corridor à la Commission, autant qu'il explique le fonctionnement du RTE-T et du CEF. Il rend compte à tous les acteurs institutionnels autant qu'il a la capacité de les réunir. Il est l'interface entre une logique *bottom-up* et *top-down* si l'on en croit ce texte.

b. Désignation du coordinateur

Les coordinateurs sont désignés par consensus, l'article 52 du règlement 2024/1679 explicite la procédure. Chaque corridor suit la même procédure de sélection. La Commission désigne un candidat qui doit être approuvé par l'ensemble des États membres du corridor. Les coordinateurs sont des personnages importants, dans le sens où ils représentent une position médiane entre les États membres et la Commission. Leur rôle de pédagogie et de négociation est celui d'un médiateur entre la

[236] Traduit de l'anglais par l'auteur: *to chair consultative forums and working groups gathering all relevant stakeholders, to report to the Member States and neighbouring countries concerned as well as to the Commission and European Parliament on any difficulties encountered when developing the corridor/horizontal priority with a view to help finding appropriate solutions, and to draw up a work plan and an annual status report on the progress made on key priorities and investments.*

Commission et les parties prenantes du corridor, États membres, porteurs de projets, gestionnaires d'infrastructures ou opérateurs ferroviaires. Dans le Tableau 20, nous pouvons voir qu'une personne désignée par la Commission a été refusée par les États membres du corridor *Baltic Sea — Black Sea — Aegean Sea*. Dans ce cas il ne reste en poste que le fonctionnaire qui fait office de conseiller désigné sur ce corridor (discussion informelle Inno Trans, 2024).

c. Autour du coordinateur : conseillers et cabinets de conseil

Les coordinateurs sont accompagnés d'un fonctionnaire permanent de la Commission. Ce fonctionnaire est nommé conseiller du coordinateur (*advisor of the coordinator*). Tous deux sont rattachés à la Commission. L'un est un fonctionnaire tandis que l'autre est un membre approuvé par les États après présentation par la Commission. Ce tandem est une des subtilités du fonctionnement de la Commission européenne en ce qui concerne les corridors et son rapport aux États membres. Les conseillers sont des fonctionnaires dont le statut varie. Certains sont des officiers de carrières, tandis que d'autres sont des SNE, certains sont des contractuels.

La taille des corridors rend complexe la tâche des coordinateurs qui n'ont pas à proprement parler d'équipe en dehors de leur conseiller. De fait, les données des rapports sont complétées par le travail de bureaux d'étude et professions assimilées. Donc, ce que nous utilisons comme sources sont des éléments coconstruits par des personnes qui ont une vision du RTE-T. Cette vision n'est pas politique, mais marchande. Identifier les cabinets de conseil et préciser le travail des coordinateurs avec les autres parties prenantes présentes sur le corridor est un travail qui nous semble important pour mieux identifier les arènes et forums d'un des corridors. Étant donné le travail et la position unique des bureaux d'étude, nous les traiterons dans le chapitre 10.

2. Le coordinateur, un acteur à part : Devoir, production de connaissance et coordination

a. Travailler au nom du coordinateur : hiérarchie et organisation

Le coordinateur rend compte de son activité et de ses travaux au Conseil et au Parlement. En 2014, au moment où la fonction est instituée, il devait rendre tous les deux ans un rapport sur l'avancée du corridor, appelé *plan de travail*. En plus de ces plans de travail, le coordinateur doit faire un état des lieux précis du corridor à travers une étude. Ces rapports qui sont en général épais de plusieurs centaines de pages ne peuvent pas être réalisés par un seul coordinateur sans le concours d'autres acteurs. Le coordinateur ne travaille pas seul, son premier contact est la Commission européenne dont il tient sa charge. Pour la réalisation des plans de travail et pour mener à bien sa fonction, il reçoit donc l'aide de plusieurs fonctionnaires de la Commission (Entretien Commission 1, 2023 ; Entretien TIS,

2023 ; Entretien Commission 2, 2024 ; Entretien Commission 3, 2024), en particulier son conseiller, qui lui est un fonctionnaire de la Commission européenne. Son travail consiste à assister le coordinateur dans ses déplacements et à lui fournir son assistance sur les questions techniques, notamment juridiques. Ce duo est celui sur qui repose principalement la charge de faire fonctionner la coordination du corridor, avec l'aide ponctuelle d'autres fonctionnaires de la Commission.

Le mandat octroyé par la Commission est donc particulier. Le pouvoir de décision est à *priori* faible puisque le coordinateur n'est pas prescripteur. Son mandat couvre plusieurs pays et est donc très étendu dans l'espace, ce qui contraste avec les moyens humains qui lui sont alloués. Ce qui pose deux questions sur le travail du coordinateur : comment peut-il produire autant de contenus en si peu de temps et en quoi consiste précisément le travail de coordinateur d'un corridor ? La question corolaire étant : pourquoi le coordinateur qui semble avoir si peu de pouvoir reçoit une si grande attention de la part de la Commission, y a-t-il plus que l'affichage du visage du coordinateur pour incarner le corridor ?

La question de la production de rapport par les coordinateurs revient à un élément que nous soulignions plus haut à propos de l'avertissement et des droits d'auteurs : la référence à *l'organisation qui a pris en charge l'étude*. L'organisation qui prend en charge l'étude fait référence aux organisations engagées pour réaliser les études sur les corridors. Ces organisations sont de deux natures, des universités et instituts de recherche, et des cabinets de conseil ou bureaux d'études, dont nous avions déjà remarqué une présence importante sur les TEN-T Days 2016 et TEN-T Days 2018. Ces deux types d'organisations forment généralement des consortiums où les cabinets de conseil sont les groupes majoritaires. Les consortiums sont formés afin de réaliser des études pour les coordinateurs, mais le client est la Commission européenne. Leur travail, sur lequel nous reviendrons de façon plus détaillée dans le chapitre 10, consiste à l'apport de données sur le corridor, que ce soit les éléments d'infrastructures, les éléments sociaux ou les informations sur les flux.

Le poste de coordinateur est donc un mandat encadré par la Commission européenne, laquelle alloue des moyens à ce mandat et qui charge l'un de ses fonctionnaires de travailler en étroite collaboration avec le coordinateur. La Commission charge le coordinateur de réaliser les rapports et les études sur le corridor qui sont produits avec le concours des cabinets de conseil et de membres de la commission.

Un cabinet de conseil qui travaille sur le corridor Atlantique (*TIS*) que nous avons interrogé sur la gouvernance, nous exposait son point de vue sur le fonctionnement du corridor et de son rôle au sein de ce corridor :

> *« TIS 1 : Ce processus doit toujours être considéré comme un triangle. Vous avez le coordinateur européen, puis vous avez en quelque sorte ces bras que sont les*

consultants et le conseiller. Le conseiller est en fait la personne qui représente la Commission et le point de vue de la DG MOVE sur le processus. Le consultant fournit l'analyse technique, mais ce sont les conseillers qui représentent la Commission et soutiennent le coordinateur.

TIS 2 : Et ici, vous avez les opinions politiques de la Commission représentées par les conseillers, mais aussi tous les besoins financiers qui peuvent devoir être communiqués à la Commission. Par exemple, les besoins en nouveaux instruments financiers, les nouveaux mécanismes qui peuvent être communiqués ou les négociations entre les États membres. Et cela, et les coordinateurs... C'est la personne politique. Oui. Le coordinateur représente en quelque sorte les opinions politiques... D'une manière plus équilibrée »[237]. Entretien TIS, 2024

Les consultants différencient ici nettement les deux positions. Le conseiller agit au nom de la Commission et est le point de contact privilégié sur le corridor Atlantique, pour les cabinets de conseil (Entretien *TIS*) et leur changement régulier donne un équilibre particulier aux relations avec la Commission, qui semble varier d'un assistant du coordinateur à l'autre (Entretien *TIS*, Entretien CSE COE). Les rapports interpersonnels changeants peuvent se sentir dans les interactions que nous avons nous-mêmes eues avec les conseillers. Certains semblaient plutôt fermés à la discussion, laissant les messages en vue sans réponse, un autre appelant par téléphone de façon discrète (appel masqué) a donné lieu à plusieurs tentatives de contacts qui n'ont finalement pas abouti. Un des assistants a accepté de nous rencontrer, mais sans enregistrement aux CED 2024 (Entretien Commission 3, 2024), et un dernier nous a accordé deux entretiens (Entretien Commission 2, 2024 et Entretien Commission 4, 2024). Il convient de dire ici que dès nos premiers contacts avec des fonctionnaires qui ne souhaitaient pas donner d'entretiens, ils nous ont renvoyés vers cet enquêté. Ce qui laisse penser que cette personne est peut-être désignée officieusement pour entrer en contact avec le public ? Ces différences dans le traitement du contact avec les « personnels extérieurs » laissent penser que la relation de personne à personne compte tout autant que la méthode suivie par les chercheurs. En nous parlant du travail des

[237] *TIS 1: This process needs to be always seen as a triangle. You have the European coordinator and then you have somehow these arms that are the consultants and the advisor. The advisor is effectively the person that represents the Commission. And the DG MOVE views on the process. The consultant provide the technical analysis but the advisors are the one that are representing the Commission supporting the coordinator.*

TIS 2: And here you have the political views of the Commission represented through the advisors, but also any financial needs that may need to be communicated to the Commission. For the needs of new financial instruments, for example, or new mechanisms that can be communicated, or negotiations between member states. And this, and the coordinators... It's the political person. Yeah. The coordinator somehow represents the political views. In a more balanced way.

coordinateurs et des cabinets de conseil, en particulier les études sur le corridor, l'un de nos enquêtés faisait part de façon assez explicite de ces différences de personnalité :

> *« Il arrive que l'interprétation du cahier des charges varie considérablement selon les personnes qui agissent du côté des consultants, selon la Commission européenne, donc les conseillers des coordinateurs européens, et aussi selon la personnalité des coordinateurs européens, bien sûr »*[238]. Entretiens KombiConsult, 2025.

D'autres enquêtés nous ont sous-entendu que la personnalité des conseillers de la Commission et du coordinateur pouvait jouer un rôle (Entretien TIS, 2023 ; Entretien Panteia 2023). Il nous semble donc crédible que les relations entre acteurs se déséquilibrent en fonction des personnes et pas uniquement de leur position à la Commission. Un questionnement sur les barrières pour accéder au terrain, en particulier sur la question des corridors, pourrait être particulièrement pertinent pour mieux comprendre si l'attitude des officiers de la Commission tient à leur place sur la carte des corridors plus qu'à leur fonction. Par exemple, il pourrait sembler logique que la discrétion ou la prudence soit de mise sur certains corridors qui sont dans une situation particulièrement sensible. Par exemple, l'attitude des enquêtés présents sur le corridor *North Sea Baltic* contraste avec l'attitude plus ouverte des enquêtés parties prenantes s'occupant du corridor Scandinavie méditerranée. Cela pourrait s'expliquer par l'aspect stratégique d'un projet comme Rail Baltica ou les projets en lien avec la Finlande et le raccordement du corridor à l'Ukraine. Le corridor Scandinavie Méditerranée est quant à lui décrit par les enquêtés comme un corridor « qui fonctionne plutôt bien » (Entretien Commission 4, 2024 ; Entretien Central Sweden, 2024).

Une autre barrière pourrait être temporelle. D'une part, la temporalité liée à la prise de fonction peut-être trop récente pour certains fonctionnaires, qui ne souhaitent peut-être pas dans un premier temps répondre aux questions ; d'autre part, ce pourrait être une question de moment dans les négociations avec les États membres et les discussions avec les acteurs, qui peut permettre de rendre certains acteurs plus à même de discuter, comme ce fut le cas avec les acteurs du parlement au moment de la révision. Nous pourrions par exemple penser que contacter en 2026 les coordinateurs et leurs assistants après la parution des nouveaux plans de travail ou après leur compte rendu annuel auprès du parlement européen pourrait être judicieux pour parler de l'actualité des corridors. Dans notre cas, il y avait une révision en cours qui laissait quelques incertitudes quant au poste d'assistant pendant la révision. Un

[238] *it happens that the interpretation of the terms of reference is quite different depending on the persons acting on the consultant side, depending on the European commission, so the advisors to the European co-ordinators, and also to the personality of the European co-ordinators, of course.*

corridor a été nouvellement créé, le Baltic Sea – Black Sea — Aegean, le corridor Western Balkan. C'est une modification de l'Orient East Med corridor, et les deux corridors centraux que sont NSM et Rhin-Alpes ont été fusionné. De plus, un décès parmi les coordinateurs a amené à un changement sur le Rhin-Danube et un refus de la part des États membres a amené le nouveau corridor *Baltic Sea – Black Sea — Aegean Sea* (terrain Inno Trans, 2024), à ne pas recevoir de coordinateur. Seule une fonctionnaire de la Commission européenne en a la charge. Enfin, nous avons peut-être un choix de rétention de l'information dans le cadre de négociations tendues ou en cours à propos d'un projet transfrontalier.

Nous avons donc, pour résumer, la Commission qui avec l'assistant est un support pour le coordinateur sur les évolutions législatives et politiques. Ensuite nous avons un support technique issu du monde économique avec les cabinets de conseil. Le système corridor implique 11 coordinateurs et leurs 11 conseillers appuyés ponctuellement par la DG Move et en particulier l'Unité B.1 ; auxquels s'ajoutent les cabinets de conseil qui fournissent les données qu'utiliseront le coordinateur et son assistant dans leur rapport, que celui-ci présentera ensuite devant le parlement et le conseil pour validation. Ce fonctionnement est stable dans le temps, en dehors de la question du calendrier de publication des plans de travail qui change en 2025 :

> *« Oui hmm, donc en termes de gouvernance hmm beaucoup de choses resteront pareilles donc on a toujours les coordinateurs heu… les coordinateurs vont toujours publier leur plan de travail tous les quatre ans maintenant, maintenant plus tous les deux ans comme dans le passé, ils vont toujours évaluer l'avancée de… des corridors tous les ans au parlement et au Conseil européen »*[239]. Entretiens Commission 4, 2024.

Peut-être ici pouvons-nous noter que le fait que les plans de travail soient présentés au conseil en plus du parlement n'est pas un résultat en soi, mais est peu mentionné dans la littérature (Beyer, 2019 ; Stephenson, 2025).

Ce groupe d'acteurs restreints fait système en ce qui concerne la production de texte et du savoir institutionnel sur les corridors du réseau central. C'est ce groupe qui produit les études sur les corridors et les plans de travail. Nous entendons par produire l'ensemble du système qui permet l'écriture de ces rapports jusqu'à leur publication pour le grand public. Nous avons donc un système de délégation de l'objet corridor qui est piloté par la Commission européenne, coordonnée par le mandat du

[239] Traduit de l'anglais par l'auteur: *yeah um so in terms of of governance um many things remain the same so we still have the coordinators uh the coordinators they will still publish their work plans every four years now not every two years as in the past there will still be reporting on the completion of the of the corridors every year to the parliament and to the European council*

coordinateur, auquel s'ajoute ensuite le financement d'infrastructures par l'agence exécutive en charge de la gestion du CEF, et enfin le financement et l'aménagement du corridor aux États concernés. La structure spatiale corridor, qui est un faisceau d'infrastructures à compléter, est structurée par le savoir d'un groupe social régi par des normes contractuelles européennes en ce qui concerne les cabinets de conseil et des relations professionnelles et interpersonnelles avec les coordinateurs. Ensemble, ces acteurs fondent les connaissances institutionnelles sur les corridors.

b. Les coordinateurs et leurs rapports : un exemple de gouvernance multiniveau ?

Le système des corridors vise à l'intégration des acteurs sur le corridor, il est parfois présenté comme « *based on a bottom-up approach* » (Commisison européenne, 2024). Cette approche *bottom-up* émerge parce que les acteurs font part de leurs préoccupations et avancements sur le corridor auprès du coordinateur. L'article de Géoconfluence (Beyer, 2019) est conclu en citant un autre chercheur (Poupeau, 2017). La conclusion soutient que la structure de la gouvernance des corridors est un exemple de gouvernance multiniveaux (Beyer, 2019). La littérature sur gouvernance multiniveaux qui est caractérisée par sa richesse (Enderlein, Zürn, & Wälti, 2010). Deux revues de littérature peuvent se chevaucher sans se superposer (voir à ce propos ce que disent Stephenson, 2013 ou Bache *et al*, 2022). Nous tenons tout de même à revenir brièvement sur cette question pour tenter de voir comment la notion d'arène et de forum peut aider à mieux comprendre la gouvernance multiniveaux, en identifiant les lieux de l'interaction entre plusieurs groupes d'acteurs appartenant à différents niveaux décisionnels. Une définition de la gouvernance multiniveaux pourrait être la poursuite d'un objectif politique, par une pluralité d'acteurs relativement autonome les uns par rapport aux autres, engagée dans un dispositif qui les amène à interagir de façon stable dans le temps. Au départ popularisé par Marks dans le cadre des politiques européennes de cohésion (Marks, 1993), puis formalisé par des idéaux types appelé Type I et Type II (Marks et Hooghe, 2003), le concept va avoir un immense succès (Enderlein, Zürn, & Wälti, 2010), particulièrement dans le cas des études européennes. Stephenson (2014) tout comme Richard et Palle (2020) définissent la gouvernance multiniveaux comme une gouvernance non hiérarchique, tandis que Enderlein *et al.* (2010) qui se range du côté de la définition développée par Marks et Hooghe, pense que la hiérarchie joue un rôle à un certain degré :

> *« La hiérarchie peut jouer un rôle, mais est nécessairement limitée par l'autonomie d'autres juridictions et niveaux. La compétence de pouvoir décisionnel peut-être partagée par beaucoup d'acteurs publics et privés, différents plutôt que monopolisés*

par un seul acteur central (voir aussi Schmitter, 2004 p.49). Institutionnellement, personne n'a le dernier mot ».[240] Enderlein, Zürn, & Wälti, 2010.

Le système dans lequel s'insère le coordinateur est tout de même moins horizontal qu'il n'y paraît. Il est pris dans une relation hiérarchique avec le Conseil et la Commission qui eux ont le pouvoir de décision finale sur la validation du plan de travail. Depuis 2024, la Commission peut également prendre des décisions par acte d'exécution pour un corridor. Avant 2024, la prise de décision par acte d'exécution ne vaut que pour les projets prioritaires transfrontaliers (Entretien parlement 1, 2023). En dernière instance nous retournons au triangle institutionnel européen puisque la Commission, le Conseil et le Parlement ont le dernier mot sur le travail du coordinateur.

Si nous prenons le corridor dans son approche de la gouvernance, il est vrai qu'elle propose une forme d'intégration horizontale des acteurs avec une plateforme de discussion : le forum. L'intégration horizontale des acteurs sur le corridor ne se joue pas sur la décision finale, mais se joue plutôt autour de trois éléments qui sont imbriqués, les forums du corridor, le plan de travail du coordinateur et les études sur les corridors.

Uniquement dans le cadre de la construction de ces trois éléments, la définition synthétique que nous avons proposée plus haut de la gouvernance multiniveaux pourrait tout à fait convenir pour classer la gouvernance des corridors comme multiniveaux. Cependant, il faut dans ce cas admettre un certain degré de hiérarchie dans les relations entre les acteurs du corridor. Ces tâches sont souhaitées par la Commission qui l'organise en droit.

Si nous parlons des corridors comme d'un organe de planification pour un faisceau d'infrastructures de transports et si nous nous concentrons sur les principales tâches du coordinateur, le rapport entre acteurs est une forme de gouvernance multiniveaux.

c. 2014-2023 : Un cycle macro pour comprendre la gouvernance du travail des coordinateurs et leur production de littérature institutionnelle.

Deux types de rapports principaux existent sur le corridor, les études sur le corridor et les plans de travail. Un cycle macro de neuf années débute avec la nomination des coordinateurs en 2014, ce qui fait suite à la révision de 2013. Ce cycle se termine avec la fin de la révision du règlement 1315/2013. La première génération d'études paraît en 2014. Ces études vont alimenter la première génération de plans de travail. Plans de travail et études poursuivent un but différencié. Les études sont la base

[240] Traduit de l'anglais par l'auteur: *Hierarchies may play a role but are necessarily limited by the autonomy of the other jurisdictions and levels. The decision- making competencies may be shared by many diff erent public and private actors across diff erent levels rather than monopolized by one central actor (see also Schmitter 2004, p. 49). Institutionally speaking, no one has the last word.*

technique et les plans de travail sont des rapports qui proposent un calendrier pour implémenter les principaux axes et projets du corridor. Le premier cycle étude-plan de travail va servir de base pour les 2e et 3e plans de travail, ils permettent de dégager une liste de priorités pour chaque corridor en les discutant avec les parties prenantes. Ces discussions se font via le forum du corridor qui se réunit sur une base bi annuelle. Après ce premier cycle, un second cycle de 2015 à 2017 porte sur une seconde étude qui devient la base des résultats pour les 2e et 3e plans de travail[241]. Ces études sont généralement faites par les mêmes équipes de cabinet de conseil que celle de la première étude. Cette étude correspond principalement à une actualisation du travail fait précédemment. Le but est d'affiner les résultats de la première étude, mettre à jour le travail sur la liste des projets sur le corridor, et arriver à un ensemble de KPI cohérent pour les futurs plans de travail des coordinateurs. Les éléments nouveaux de ce second cycle concernent des rapports supplémentaires qui analysent les éléments plus larges du corridor (*Wider element of the corridor*)[242]. Le troisième microcycle qui vient conclure ce macrocycle se fait sur la période 2018-2022 et est marqué par un ensemble de changement sur l'alignement des corridors introduit par le CEF 2 en 2021 et le Brexit en 2017. Ces études sont une version plus poussée des études de second cycle. Le but est de trouver un certain nombre d'éléments possibles à améliorer et fait une estimation plus développée des risques que fait peser le changement climatique aux infrastructures[243].

Les études, les forums et les plans de travail s'entre-alimentent, créant ainsi des microcycles dans la construction du savoir sur le réseau central, en dehors des consultations organisées par la Commission en prévision des grandes révisions législatives. Nous pouvons y voir un exemple des stratégies de médiations de la Commission européenne dans le cadre d'un *spillover* cultivé avec pour dispositif central un organe consultatif qui fait forum et est appelé par les acteurs le forum du corridor.

d. Le plan de travail : l'expression d'une vision commune sur un corridor ?

Le plan de travail a pour but de faire part des avancées sur le corridor et des blocages éventuels, le coordinateur est perçu comme l'auteur. Il pose son nom à la fin du document qu'il signe et il y délivre son message politique. Cependant, nous pouvons lire dans certains documents des remerciements de la part du coordinateur à son assistant et à des fonctionnaires de la Commission et parfois aux cabinets

[241] iC consulenten, ITC, Panteia, PwC Advisory, Railistics, & SYSTEMA. (2017, décembre 1). *Study on the Orient/East-Med TEN-T core network corridor: 2nd phase – Executive summary*. Commission européenne (DG MOVE). https://web.archive.org/web/20190604070456/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/oemstudy2017_execsummary_en.pdf

[242] KombiConsult, TIS, M-FIVE, Prognos, Panteia, Ineco, TPlan, Stratec & Hacon. (2017, juillet 12). *TEN-T core network corridors: Scandinavian–Mediterranean corridor – 2nd phase. Final report on the wider elements of the work plan* (Ares(2017)3520569). Commission européenne.

[243] KombiConsult, M-FIVE, Prognos, Panteia, Ineco, TPlan, Stratec & Hacon. (2022, juin 7). *Study on the Scandinavian–Mediterranean TEN-T core network corridor: 3rd phase, 2nd period – Final report*. Commission européenne.

de conseil qui produisent le rapport (Cox, 2018 ; Secchi, 2020). Les données sont souvent issues des études qui précèdent les plans de travail. Le coordinateur va décrire les infrastructures de transport du corridor, mettre en avant les points problématiques, par exemple l'identification des goulets d'étranglement et les problèmes de capacité rencontrés par les acteurs sur le corridor (Cox, 2018). Le coordinateur termine le rapport avec ses recommandations sur les priorités sur le corridor. Le plan du plan de travail, s'il diffère légèrement d'un plan de travail à un autre puisque de nouvelles études paraissent et que des travaux sont réalisés sur le corridor, ne voit pas sa structure complète changée :

> « *Et donc c'est le même, en principe. C'est toujours la même description de l'infrastructure de base, des contributions des projets, l'identification des mesures à venir encore non incluses dans la liste des projets, et écrire le brouillon du plan de travail ou les éléments du plan de travail. Pourquoi je dis ça aussi explicitement, parce que nous sommes consultants, nous n'écrivons pas le plan de travail. Nous écrivons des éléments ou une contribution au plan de travail parce que c'est officiellement le plan de travail du coordinateur* »[244]. Entretien KombiConsult, 2025.

> « *Nous préparons, nous aidons Catherine Trautmann, elle le signe officiellement, mais nous aidons à préparer le plan de travail, qui est un document officiel du coordinateur européen, qui met en évidence les principaux objectifs et les principaux défis pour le corridor, et qui est généralement publié tous les deux ans. Il s'agit d'un document de 50 à 60 pages qui peut être consulté sur Internet, et la dernière est une version corrigée* »[245]. Entretien CSECSO, 2024.

L'idée ici est que nous avons une tâche qui est véritablement partagée entre trois acteurs. C'est une évolution qui nous semble significative puisqu'elle change la façon dont écrivent les coordinateurs par rapport à la période 2006-2008. Les rapports prennent une dimension technique importante. La balance entre une dimension technique qui est semblable à une étude de marché, avec un vocabulaire qui est

[244] Traduit de l'anglais par l'auteur: *And it's the same, in principle, it's always the same description of the basis infrastructure, contribution of the project, identification of further measures not yet included in official project lists, and writing the draft work plan, or elements of the work plan. Why I am saying that so explicitly, I mean, we are consultants, we are not writing the work plan, we are writing elements or contributions to the work plan, because it is officially the work plan of the European coordinator.*

[245] Traduit de l'anglais par l'auteur: *we do prepare, we help Catherine Trautmann, it is formally signed by her, but we help to prepare work plan, which is an official document by European coordinator, which highlights the main objectives and main challenges for the corridor, and it's usually issued once in two years period. It's a 50-60 pages document which could be found on Internet, and the last is a fixed version.*

celui des cabinets de conseil change l'équilibre entre le discours technique et le discours politique. Ce qui est d'ailleurs quelque chose assumé par la plupart des acteurs (Entretien Panteia, 2023).

> « *Bien sûr vous ne pouvez pas écrire 100 pages de termes techniques, néanmoins, il ou elle lit toutes nos contributions et les changent ou les modifient, ou font une demande pour amélioration, ou demande à l'écrire dans des termes plus politiques plutôt que des termes techniques, ça se fait aussi dans l'autre sens* »[246]. Entretiens KombiConsult, 2025.

Ces changements de ton dans l'équilibre politique et technique sont difficiles à percevoir à la lecture des plans de travail, mais nous pouvons voir que les coordinateurs ont des styles différents et ne mettent pas l'emphase sur les mêmes éléments dans leur plan de travail, au-delà des spécificités géographiques inhérentes à leur corridor. Nous visons plutôt des différences plus formelles sur la manière de traiter des éléments similaires, comme les travaux sur les plans de travail ou la façon de percevoir le plan de travail lui-même. Comme les plans de travail sont un des éléments qui amènent à la prise de décision sur les corridors, puisqu'ils servent de recommandation pour les actes d'exécution de la Commission, les coordinateurs tentent de produire un plan qui permettra au corridor d'être réalisé et qui soit validé par les États membres. En prenant cela en compte les corridors sont présentés par la coordinatrice Trautmann de la façon suivante :

> *« Le plan de travail fournit la **vision commune** pour la réalisation du corridor et un cadre de travail pour prioriser cette tâche. L'intérêt commun et la vision de tous les États membres sur le Corridor sont la force motrice cruciale pour l'implémentation du plan de travail »*[247]. Trautmann, 2022 p.7

Cette idée, même si elle n'est pas exprimée de façon aussi philosophique par les autres coordinateurs, qui se concentrent plutôt sur les avancées de l'implémentation des projets du corridor (Cox, 2022 ; Ayala 2022 ; Radicova, 2022), nous semble importante pour comprendre la philosophie derrière les plans de travail au-delà des éléments techniques qu'ils apportent. Nous remarquons que dans le cas de la citation en insert il n'est pas fait mention d'autres acteurs que les États membres alors que les premiers plans de travail vont utiliser le mot parti prenant (*stakeholder)*[248]. Cette adresse aux États est

[246] Traduit de l'anglais par l'auteur: *Of course, you cannot write 100 pages of technical terms, but nevertheless, he or she reads all of our contributions and changes or modify them, or asks for improvement, or asks to write it in more political rather than technical terms, or the other way around.*

[247] Traduit de l'anglais par l'auteur: *The Work Plan provides a **common vision** for the realisation of the Corridor and a framework to prioritise this task. The common interest and vision of all the Member States on the Corridor is the crucial driving force to implement the Work Plan.*

[248] Traduit de l'anglais par l'auteur: *The Work Plan will attempt to give a common vision, based on the compilation of the*

peut-être liée à un moment de crise en lien avec l'invasion de l'Ukraine par la Russie quatre mois plus tôt. La tension sur le corridor est particulière puisque les Etats qui sont traversés sont les États baltes et la Finlande, voisins de la Russie et la Pologne, voisine de l'Ukraine. Les plans de travail de 2022 expriment de façon générale un message à propos d'un paysage géopolitique qui change dramatiquement et où les crises se superposent. Ce qu'il y a de commun aux différentes occurrences et adaptations de la phrase de Trautmann c'est l'idée d'un accord sur les objectifs de moyen terme pour aboutir à un corridor complet. En dehors de la situation géopolitique du corridor, le message politique autour d'une vision partagée montre l'importance d'un accord de principe sur le plan de travail. Ici, nous pouvons comprendre que le plan de travail est un objet qui doit faire médiation entre plusieurs visions du corridor, en cela nous pouvons penser que le plan de travail du coordinateur porte une forme de gouvernance multiniveaux malgré le poids important des États par rapport aux autres acteurs.

C'est dans le détail des plans de travail que nous pouvons comprendre que certains corridors tendent à avoir une gouvernance différenciée et nous avons souvent entendu que la gouvernance des corridors était différenciée selon les coordinateurs (Entretien Commission 1, 2023 ; Entretiens, Commission 4, 2024 ; Entretien Panteia, 2023 ; Entretien TIS, 2024 ; Entretien KombiConsult, 2025). Un des consultants présents sur le corridor scan-med et l'ancien Rhin Alpes nous résumait les choses de cette façon : certains coordinateurs sont plus proactifs que d'autres.

> *« Il y en a certains, je ne citerai pas de noms ici, mais ils sont très bons dans leur travail, ils sont proactifs, ils savent ce qu'ils ont à faire, et il y en a d'autres qui veulent vraiment faire avancer les choses, et il y en a encore d'autres qui sont également enthousiastes dans leur travail, mais qui considèrent que leur rôle est plus passif, consistant à observer ce que font les États membres et à n'intervenir que si les choses tournent vraiment mal, par exemple. Je ne dirais pas qu'ils sont passifs, mais plutôt réactifs. Il y a un groupe qui est proactif et un autre qui est, disons, réactif. Et je constate ce genre de différences, même si, bien sûr, nous essayons d'harmoniser nos activités et de faire autant que possible de la même manière, car finalement, certains États membres comme l'Allemagne, le Luxembourg, l'Autriche et l'Italie sont traversés ou touchés par plusieurs corridors, et ils se demandent toujours pourquoi nous faisons les choses d'une certaine manière, alors que les*

work of all stakeholders, on the process towards a final realisation of the Corridor. First workplan, 2015

autres font autrement, et ils souhaitent bien sûr que tout soit harmonisé »[249].
Entretien KombiConsult, 2025.

Deux choses sont importantes à retenir de cet extrait d'entretien. La première est une dichotomie entre ce que le consultant appelle proactif et réactif. Cette catégorisation de l'enquête est intéressante parce qu'elle permet de comprendre des différences d'approche dans le mandat du coordinateur. Son degré de liberté permet au coordinateur d'expérimenter et de proposer des formes de médiations originales que nous pouvons parfois détecter dans les plans de travail. Un autre groupe serait selon lui un groupe de coordinateurs qui n'agirait qu'en cas de conflit et aurait dans ce cas un rôle de médiateur plus classique.

Le deuxième point qui nous semble important dans cette citation est la question de l'harmonisation des approches d'un coordinateur à l'autre. D'un côté, ces différences posent certainement un problème réel d'efficacité et un manque de continuité pour les interlocuteurs des États membres, de l'autre nous pouvons voir deux logiques qui se confrontent : la Commission émet un mandat qui offre une certaine liberté au coordinateur et puis nous avons la logique des États qui est une logique de contrôle de leur territoire par un pouvoir normatif. Le fait que les coordinateurs échappent à ce contrôle et agissent sur un pied d'égalité avec les représentants des ministères au sein de territoire contrôlé par un État souverain via l'échelle de gouvernance du corridor qui se surimpose de façon locale aux découpages des États. Même si le coordinateur a un pouvoir de décision faible, leur degré de liberté au sein du corridor peut créer une forme de conflit d'échelle avec le travail des États.

Concrètement, les différences d'approche peuvent être interprétées à partir des plans de travail. Si nous prenons comme exemple les corridors Rhin-Danube et Scandinavie Méditerranée, les différences sont frappantes. Les 3e et 4e plans de travail apportent à ce propos de précieux indices sur des stratégies de communication et de travail différenciés. Dans le cas du scan-med le corridor semble avancer vers une meilleure intégration des parties prenantes tandis que dans le cas du Rhin Danube la situation semble tendue et la gouvernance dysfonctionnelle (Peijs, 2018, 2022).

[249] Traduit de l'anglais par l'auteur : *There are some, I don't say names here, but they are quite good in their work, they are proactive, they know what to do, and there are some, and they really want to bring forward the issue, and there are some others who are also enthusiastic about their work, but they see their role more passive in observing what the member states are doing, and only intervening if it runs totally wrong, let's say. I would call them passive is not the right word, but they are reactive. There's a group which is proactive, and there's another group which is, let's say, reactive. And this kind of differences I see, despite that, of course, we are trying to align our activities and try to do as much as possible in the same way, because finally we have some member states like Germany, Luxembourg, Austria, Italy, which are crossed or touched by more than one corridor, and they are always wondering why we are doing it this way, the others are doing it in another way, and they want it, of course, to be aligned.*

Dans le cas du corridor Scandinavie-Méditérannée, le coordinateur historique Pat Cox (2018), propose une conclusion avec une dimension littéraire. Son message porte sur le bon fonctionnement de la structure de gouvernance et ce que permet en termes d'innovation et de médiation la structure corridor, à travers des laboratoires d'idée créée de façon *ad hoc* sur son corridor. Il ajoute que la gouvernance des corridors est une « formule gagnante »[250]. L'un des premiers mots de sa conclusion met en avant la sagesse collective des acteurs pour répondre aux défis de la gouvernance du corridor :

> *« C'est le produit de la sagesse collective de tous ceux qui ont contribué au travail hautement innovant du modèle de gouvernance déployé sur le corridor. Cela a aidé collectivement à tisser une photo cohérente de ce qui a été fait, ce que nous planifions de faire dans le futur et où les lacunes existent entre les objectifs politiques convenus et les résultats réels »*[251]. Cox, 2018 p.93

Il met en avant le bon échange de données entre les participants des forums, le niveau de détail élevé sur les projets et une communauté présente sur le Corridor et le RTE-T en général. Les modèles de gouvernance auxquels il fait référence sont les laboratoires d'idées, une structure qui se différencie du forum du corridor et est propre au corridor Scan Med. Cependant, ses derniers mots concernent des éléments plus critiques sur le corridor, notamment à propos des retards pris sur la *Fehmarn belt* et la mauvaise prise en compte des externalités liées au transport. Il finit son message en différenciant le rôle de la gouvernance collective du corridor par rapport au travail de gouvernement. Plus précisément, il marque une différence entre la politique avec un petit « p » (son rôle de coordinateur) et la politique (sous-entendus les choix politiques nationaux) qui amène à ralentir les projets transfrontaliers et qui ralentit le transfert modal (Cox, 2018). Ce à quoi il est fait référence dans le cas du corridor Scandinavie Méditerranée c'est la tendance de certains pays, ici en particulier l'Allemagne, à ne pas tenir les délais auquel ils sont astreints par les règlements européens et de ne prévenir qu'au dernier moment de leur impossibilité de compléter le travail (Entretien KombiConsult, 2025).

Le coordinateur fait face aux problèmes qui minent la crédibilité du RTE-T depuis sa création, c'est-à-dire les retards, sur les maillons transfrontaliers, comme la *Fehmarn belt*. Depuis sa position, il tente de prendre une position de médiateur et de fournisseur d'idées et d'initiatives à travers la gouvernance du corridor. Cette position de médiateur et de fournisseur d'idées rentre dans l'idée que le coordinateur s'inscrit dans une forme de *spillover* cultivé : son message n'est pas prescriptif, c'est une proposition

[250] Traduit de l'anglais par l'auteur : *winning formula*. Pat Cox, 2018

[251] Traduit de l'anglais par l'auteur: *It is the product of the collective wisdom of all those who have contributed to the work of the highly innovative governance model deployed on the corridor. This has helped us collectively to weave together a coherent picture of what has been done, what we plan to do in future and where the gaps exist between agreed policy targets and actual performance*

de solution à partir de la remontée des acteurs sur le corridor (ce qu'il appelle la communauté) et son expérience en tant que coordinateur sur le corridor (Cox, 2018).

À l'inverse, le ton pris par la coordinatrice Karla Peijs, femme politique néerlandaise et ancienne ministre des Transports des Pays-Bas, est beaucoup plus prescriptif. Dans le plan de travail sur le corridor Rhin-Danube de 2018 et dans le plan de travail de 2020, ce ton prescriptif laisse supposer une dissension plus prononcée entre certains États membres et la coordinatrice. Le corridor Rhin-Danube qui a une forte dimension fluviale se base sur un axe déjà préexistant aux RTE-T (Deslondes, 2009). Pour faire advenir un axe international, la coordinatrice utilise un champ lexical de l'engagement lié à l'implémentation du corridor par les États membres. La répétition par trois fois du besoin de volonté politique pour « achever le corridor » est un exemple, qui dans le contexte de chacune de ces itérations, rend compte de cette dimension prescriptive.

> « *La déclaration ci-dessus est conditionnée par la volonté politique de développer la navigabilité. Si son développement n'est pas fait correctement, cela aura un effet préjudiciable sur le développement économique et sur l'habitat naturel des rivières* »[252]. Peijs, 2018.

Centrées sur la possibilité d'avoir une infrastructure navigable c'est sur la volonté politique que la coordinatrice pose la charge de la responsabilité. La mention d'un équilibre entre développement et protection de l'environnement est très probablement en lien avec le respect du droit européen sur l'eau et avec l'activité de lobbying des ONG environnementales. Dans un entretien avec la WWF, notre enquêté spécialisé sur la protection du Danube explique comment leur intervention et leur acceptation dans le forum du corridor est une manière pour eux de travailler avec la Commission depuis dix ans (Entretien WWF). Nous pouvons alors penser que l'articulation de ce message est le résultat des oppositions entre ONG et porteurs de projets d'aménagements sur le Danube.

Malgré ces dissensions, le plan de travail doit être validé par les États, ce qui laisse peu de marge de manœuvre au coordinateur pour exprimer clairement une opposition ferme. De plus, pour préparer les plans de travail, les coordinateurs incluent l'avis des États et des autres partis prenants traversés par le corridor. Ce qui se fait lors du forum du corridor qui est l'organe qui permet aux coordinateurs de rencontrer les acteurs du corridor. Un deuxième élément permet de mieux comprendre comment les acteurs sont inclus dans le processus de décision, ce sont les études. Les deux éléments sont assez liés puisque ce sont les forums des corridors qui permettent la prise de décision et la validation d'une partie

[252] Traduit de l'anglais par l'auteur: *The above statement is conditional to the political will to develop navigability. If its development is not done at all or not done properly, it will have a damaging effect on the economic development and on the living habitat of the rivers*

des études (cette dimension est incluse dans les études). Pour clore cette sous-partie nous mettrons en avant que le fait que les plans de travail sont validés par les états membres au cours du forum du corridor.

3. Les études sur les corridors

Les premières études sont la base technique pour la réalisation des plans de travail et pour l'identification des travaux et priorités sur le corridor. Autrement dit, c'est un document qui sert de base au travail du coordinateur européen. Ce premier cycle d'études va permettre de produire une liste d'infrastructures qui forment l'alignement exact du corridor. Les études sont des constructions moins hybrides que les plans de travail. Leur logique apparaît au premier abord plus descendante. La Commission passe un contrat avec des cabinets de consultant pour ces études qui ne concernent pas le coordinateur comme auteur, mais qui sont pour lui un support pour son travail.

> *« Ainsi, lorsque nous élaborons les études d'appui, c'est-à-dire toutes les analyses techniques pour la commission, qui est le client, et le coordinateur européen […] ».*
> Entretien TIS, 2024

En 2014, la Commission européenne lance un premier cycle d'études, qui sera fondamental pour la suite du travail des coordinateurs. Les consultants sont engagés via un appel à projets public divisé en tâches puis subdivisé en *workpackages*. Cet appel à projets définit à l'avance les tâches au sein du consortium de consultant. Il n'y a pas sur un même corridor de superposition des tâches entre les cabinets de consultants : les consultants voient leurs tâches réparties à l'avance dans l'appel à projets. Nous explorerons ce partage des tâches dans le chapitre 10. Les études de 2014 sont présentées comme permettant d'identifier six éléments principaux sur le corridor : la liste des parties prenantes, les caractéristiques du corridor - c'est-à-dire l'ensemble des caractéristiques techniques définies par le règlement 1315/2013-, une revue de littérature qui comprend les rapports sur des tronçons du corridor ou des infrastructures spécifiques, la préparation, le suivi, le prolongement et les comptes rendus du forum, et enfin ce qui est appelé la préparation du plan de travail :

> « *La préparation des éléments du plan de travail du corridor du réseau central, comprends : une description de ses caractéristiques, la définition de ses objectifs, un programme de mesures nécessaires pour ses développements, une étude marché du transport multimodal, un plan d'implémentation et les investissements requis* »[253]
> LeighFisher *et al*, 2014 p.5.

[253] Traduit de l'anglais par l'auteur: *Preparation of elements of the work plan of the core network corridor, including: a description of its characteristics, the definition of its objectives, a programme of measures necessary for its development,*

La préparation du plan de travail est probablement l'un des éléments centraux de ces études, puisque s'en est une première ébauche. L'étude va déterminer l'identification des priorités dans le cadre du CEF [254], le niveau de conformité aux normes européennes du corridor et un plan d'implémentation pour le corridor. L'étude de 2014 sur le corridor est en quelque sorte le point zéro du travail des coordinateurs.

Le second cycle d'études va amener à deux évolutions principales : une actualisation de la liste des projets sur le corridor qui augmente fortement et les *wider element of the corridor*. Ces derniers s'ajoutent aux éléments précédents qui sont affinés et mis à jour. Ces études portent sur la résilience des infrastructures face au changement climatique, l'atténuation du changement climatique, l'aspect social du RTE-T c'est-à-dire la création d'emplois.

a. Les *Widers elements* : des questionnements essentiels, mais négligés ?

Le corridor *Orient East med* fait à notre connaissance exception en proposant une étude portant sur la connexion avec le groupe de pays du Western Balkan 6, qui reprend la structure des études de 2014, mais pour les pays candidats (IC Consulenten *et al*, 2017).

De façon générale, il faut prendre ces éléments sur le corridor comme secondaires par rapport au cœur de l'étude, qui se concentre sur la partie infrastructure du corridor. En effet, si nous prenons les études sur la dimension « adaptation » des infrastructures, les consultants en tirent un bilan mitigé (Entretien KombiConsult, 2025, Entretien Tplan, 2024). L'intérêt de ces études est qu'elles présentent un ensemble d'exemples d'adaptation au changement climatique qui se présentent sous forme de liste (Joly et Greco Monteiro, 2025). Parallèlement elles représentent le risque dans des tableaux selon quatre critères communs, le mode de transport, l'impact climatique qui correspond aux aléas les plus fréquents, les infrastructures du corridor exposées au risque précédemment cité, et une évaluation qualitative des risques (TIS *et al,* pp.24-36) : l'évaluation qualitative des risques se présente sous la forme d'une matrice qui permet de classer dans différents champs d'analyse la probabilité d'un risque par rapport à d'autres. C'est un outil de classement fait pour la prise de décision quand une étude plus poussée ne peut être menée. Les enquêtés qui se souvenaient de ces études ou qui y ont participé ont pu nous expliquer pourquoi cette démarche n'a pas été reproduite et pourquoi ces études ont été faites en premier lieu :

a multimodal transport market study, an implementation plan and the investments required.

[254] L'avis rendu par le coordinateur à partir de sa liste de projet ajoute des infrastructures finançables à la liste pré identifiée dans le cadre du règlement 1316/2013 et de ses annexes.

« *En fait, si vous lisez le règlement tel qu'il était, on vous demandait, je veux dire que celui-ci se concentrait également sur ce que font les États membres pour traiter la question et comment ils le font. Mais la commission et le coordinateur n'avaient aucune obligation ni aucune intention de commenter les pratiques. Je ne sais pas si l'étude qu'ils sont en train de finaliser aborde cette question, mais je veux dire que cette étude est provisoire et ne traite pas de la résilience, n'est-ce pas ? Elle ne traite pas du changement climatique, donc il se pourrait qu'ils abordent également le type d'approche méthodologique commune, mais ce n'était pas le cas. Nous étions justes… Nous avons simplement demandé à certains gestionnaires d'infrastructures s'ils pouvaient fournir un exemple de projet* »[255]. Entretien TPlan, 2024

Dans cet entretien, la discussion avait pour attente de comprendre les raisons pour lesquelles les études avaient été faites et pourquoi il y avait 8 ans d'écart entre l'étude sur le Corridor et les études ultérieures que nous avions vus présentée aux CED 2024, sur la résilience au changement climatique. Mené avec un membre de cabinet de conseil présent depuis dix ans sur les études du corridor Baltique Adriatique, nous retenons de cet entretien que les études sur la résilience étaient partie intégrante des obligations légales pour le corridor. Elles donnaient un aperçu de l'impact du changement climatique, il n'y avait pas de but normatif, seulement une vague analyse des pratiques déjà existante.

Quelques mois plus tard nous sommes revenus avec un autre enquêté aussi membre d'un cabinet de conseil sur ce même aspect des études sur les *Wider element*. Cette fois-ci, cette enquêtée travaillait principalement sur le scan-med. La réponse apportée permet de mieux comprendre les éléments qui n'ont pas permis à ce genre d'étude d'être poursuivis ou de prendre en importance à propos du corridor.

« Noam : Et l'étude a-t-elle répondu aux attentes ? Où votre entreprise a-t-elle eu des difficultés à travailler sur cet élément ?

KombiConsult : pour... Je veux dire, avant, nous devions travailler en partageant les tâches entre les cabinets de conseil, et nous avions des experts sur ces aspects, qui avaient mené des études similaires au niveau national ou ailleurs, et ils ont approfondi cette question. Mais je ne sais pas pourquoi vous abordez ce sujet. C'est

[255] Traduit de l'anglais par l'auteur: *In fact, if you read the regulation as it was, you were asked, I mean that one was also actually focusing on what and how member states are tackling the issue. But there was no requirement or no idea by the commission and the coordinator to comment on the practices. I don't know if the study that they are now finalizing is addressing this, but I mean that study is on the tentative and no resilience, right? No climate change, so it should be, it could be the case that they are addressing also the kind of common methodological approach, but that was not the case. We were just… we just asked some infrastructure management if they could provide an example of a project.*

en effet l'un des points critiques, car cela n'a jamais été… cela a toujours été un aspect secondaire de l'étude. Ce n'était pas… le budget n'était pas suffisant pour mener à bien les activités ». Entretien KombiConsult, 2025

Cette citation nous apporte plusieurs pistes de réflexion. D'abord, les consultants ont au sein de leur consortium traité la question en prenant des personnes avec une expérience professionnelle sur ces sujets. Ensuite, la charge de travail sur le cycle 2015-2017 est déjà conséquente, ce qui rend complexe l'ajout d'une étude approfondi avec peu de budget. Cette question doit être couplée pour cet acteur à un manque de volonté de la part des institutions :

« Cela a donc toujours été, disons, un aspect secondaire des études. Parce que les États membres ne le voulaient pas, la Commission, oui et non, parce que cela figurait dans le cahier des charges. Ils voulaient simplement les résultats, mais ils ne voulaient pas discuter des méthodologies. Oui. Mais si vous ne discutez pas des méthodologies, les résultats ne sont pas utilisables. Oui. Donc, en effet, il est juste de dire que ces aspects n'ont pas été très bien traités. Je cherche finalement un bon mot allemand… je trouve une traduction dans un instant. Je ne sais pas. Négligé, est-ce que ça va ? » Entretien KombiConsult, 2025.

Ici nous voyons donc que la priorité pour la Commission était de réaliser l'étude, parce que c'était une norme légale, mais elle ne souhaitait peut-être pas investir plus de temps et d'argent sur cet aspect à ce moment-là. L'acteur pointe aussi le manque d'intérêt des États pour la réalisation de ces études. Sans les États le consortium ne peut réaliser ces études puisque ce sont eux qui aident à fournir les données. Ce qui expliquerait le choix méthodologique reflétant ce manque de temps :

« Les méthodologies fournies par les experts étaient assez hétérogènes, disons. Les différents experts n'ont donc pas pu s'accorder sur une méthodologie unique, qui pouvait être mise en œuvre dans le cadre du budget et du calendrier impartis ». Entretien KombiConsult, 2025

Pour cette raison nous pouvons penser que le choix d'une analyse par *Qualitative risk assessment* s'explique par cette disparité des approches méthodologiques sur les corridors ce qui a donné lieu à un choix qui a au moins le mérité d'être reproductible et qui donne une vue immédiate aux institutions qui sont cliente du problème global. Les facteurs déterminants de l'étrangeté de ces études sont le désintérêt qui mène au manque de moyen et donc à une application composite des méthodologies sur l'ensemble du réseau.

b. La fonction du premier cycle d'études

Le but des études de premier cycle semble être expliqué dans l'étude du corridor scan-med (KombiConsult *et al*, 2014), et le but semble avoir été clarifié auprès des acteurs dans les 3e et 4e forums du coordinateur :

> « *Comme l'a expliqué la Commission européenne lors des 3e et 4e réunions du Forum des corridors, cette liste constitue le résultat final de l'étude, tandis qu'il appartient aux États membres d'approuver le plan de travail qui sera présenté par le coordinateur européen, et que le processus d'évaluation structuré portera sur les projets finalement proposés par les parties prenantes dans le cadre des appels à propositions actuels (et futurs). Il n'y a aucune garantie que les projets figurant sur la liste des projets de l'étude ou dans le plan de travail final seront financés par le MIE, car la décision de financement est soumise à divers contrôles et validations qui ne peuvent être simulés dans le cadre de la présente étude* »[256]. KombiConsult *et al*, 2014 p.324

La liste d'infrastructures fonctionne donc comme une sélection de projets possible à financer, mais ils ne permet pas d'avoir directement des aides du CEF, qui elles ont leur propre circuit. C'est donc un travail spécifique au corridor et ses acteurs que propose l'étude, pas ce qui doit être financé par l'UE.

c. Dernier cycle d'études : transformation, permanence : un processus compartimenté et vertical ?

Si nous prenons l'étude la plus récente parue en 2023 (donc le 3e et dernier cycle en date) dans plusieurs documents séparés, les cabinets de conseil qui les réalisent expliquent ainsi les différentes tâches qui les ont occupés :

> « *Pour cette étude spécifique de la DG MOVE, il existe un cahier des charges qui peut être consultés European Tenders Daily. Vous pouvez consulter ce cahier des charges, mais si l'on examine le contenu, le premier ressemble davantage à une étude de marché, puis nous avons ce que l'on appelle une liste de projets, dans*

[256] Traduit de l'anglais par l'auteur: *As explained by the European Commission in the 3rd and 4th Corridor Forum meeting, the list is the final result of the study, while it is up to the Member States to approve the work plan to be delivered by the European Coordinator, and it is up to the structured evaluation process of those projects which are finally proposed by stakeholders in the present (and future) calls for proposal. There is no guarantee that projects included in the studies' list of projects or the final work plan will be funded by CEF, since the funding decision is subject to a variety of checks and validations that cannot be simulated in the framework of the present study.*

laquelle nous examinons différents projets au niveau des États membres et la manière dont ces projets répondent aux exigences du RTE-T. Contribuent-ils à remplir ces exigences ou non ? Ensuite, nous préparons des rapports mensuels sur la conformité à ces critères »[257]. Entretiens CSE CSO, 2025.

La dialectique entre les forums, les plans travail et les études se développe après ce second cycle, puisque plusieurs plans de travail reprennent les éléments des études de 2017. En particulier les parties des plans de travail sur les KPI, les études multimodales de marché et l'adaptation au changement climatique, sont toutes issues de ce second cycle d'études. Malgré donc les spécificités de chaque corridor, il y a une structure de travail assez standardisée. Cette standardisation permet la comparaison et de voir l'évolution des corridors. Les études qui ne portent pas spécialement sur le cœur de l'analyse tendent à être mises au second plan.

En somme, les études semblent être un processus compartimenté et vertical. La Commission fournit des moyens, selon leurs termes et conditions qui se basent en partie sur le règlement 1315/2013 et les Etats donnent leurs avis sur les études. Ce qui rend le processus moins *top-down* est le rôle des parties prenantes sur les forums, qui assurent la première relecture des plans de travail. Les acteurs vont produire un certain nombre de remarques, en pointant notamment les manques de l'étude et les questions que soulève le rapport. L'étude du corridor *Orient-East Med* de 2014 mentionne ce rôle lors forum du corridor : « le rapport final inclut un certain nombre de commentaires et de propositions donnés par les parties prenantes pendant et après les 2e, 3e et 4e réunion du forum du Corridor »[258] (iC consulenten *et al*, 2014 p.15). Ces commentaires ne sont pas visibles pour le lecteur de l'étude, mais il semble important de savoir comment fonctionne le processus de parution des études qui sont une des sources de connaissance sur le RTE-T. Si les commentaires ne sont pas visibles dans cette étude, ils le sont en revanche pour d'autres corridors.

Le corridor Rhin Danube donne un exemple de ce type de remarque dans un certain nombre de notes bas de page qui permet de bien mieux comprendre à l'endroit de quels éléments les remarques sont faites par les acteurs. L'étude de 2014 permet de se rendre compte que le travail du consortium de cabinet de consultant est aidé par les acteurs du corridor qui fournissent l'information à toutes les échelles. Au titre des projets, il est noté que plusieurs représentants au forum du corridor ont donné les

[257] Traduit de l'anglais par l'auteur: *For this specific DG MOVE study, there are terms of reference which could be found on European tenders daily, that you can see those terms of reference, but if we look like content-wise, the first is more like market study, then we do have such so-called project list, where we look at different projects at member state level, and how those projects are addressing the TEN-T requirements. Do they help to fulfill those requirements or not? Then we prepare monthly reports for compliance of those criteria.*

[258] Traduit de l'anglais par l'auteur: *The Final Report includes a number of comments and inputs given by the Stakeholders during and after the 2nd, 3rd and 4th Corridor Forum meetings.*

informations sur le suivi de projets qui avait été précédemment financé (Hacon *et al*., 2014b p. 100). Dans le cas des projets, ce sont les représentants des ministères qui font redescendre des informations aux consultants. D'ailleurs, deux cas de figure différents se présentent dans la remontée d'informations : elles ne se font pas toujours via les forums des corridors dans le cas du Corridor Rhin Danube. Nous avons une remontée d'informations sur un projet ferroviaire qui semble avoir été faite en réaction au forum du corridor, donc après présentation des premiers résultats : « Retours après le 1er Forum du corridor par Georg Henkelmann (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) le 29 avril 2014 »[259] (Hacon *et al*., 2014b p. 100). Les remontées étant faites au titre de chaque projet sur les études, laissent penser que l'ensemble des données viennent des personnes mentionnées en note de bas de page dans l'étude. Nous pouvons alors supposer que les informations viennent d'autres évènements.

d. La remontée d'information hors des Forums du corridor

Le 5e atelier sur le suivi de la déclaration commune relative aux principes directeurs pour le développement de la navigation intérieure et la protection de l'environnement dans le bassin du Danube[260] (ICPDR), tenus les 4 et 5 février 2014, a permis aux consultants et à la DG Move de récolter plus d'information. Sur cet évènement ce sont 7 membres du consortium présent, représentant deux organisations Viadonau et IC Consulenten. En plus de ces consultants, nous retrouvons le Conseiller de la Commission européenne d'alors pour le Rhin-Danube. Les minutes de l'atelier et la liste des participants permettent de comprendre en partie les conditions de remonter de l'information [261,262].
Les fonctionnaires mentionnés dans l'étude viennent du ministère des Transports de Serbie et de Roumanie à propos de la navigation du Danube. Il semble que les informations viennent directement des conférences ICPDR et peut-être pas d'une discussion ultérieure. Nous pouvons être quasiment certains que les informations sur le projet « *Improving navigation conditions on the Danube between Călăraşi and Brăila »* sont celles données par la fonctionnaire roumaine, Cristina Dumbrava, puisque

[259] Traduit de l'anglais par l'auteur : *Feedback after the 1st Corridor Forum by Georg Henkelmann (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) on 29 April 2014*

[260] Traduit de l'anglais par l'auteur: *5th Workshop on the Follow-up of the Joint Statement on Guiding Principles on the Development of Inland Navigation and Environmental Protection in the Danube River Basin*

[261]International Commission for the Protection of the Danube River. (2014, février 4–5). *Draft proceedings of the 5th meeting on the follow-up of the joint statement on inland navigation and environmental sustainability in the Danube River Basin*.
https://www.icpdr.org/sites/default/files/nodes/documents/final_meeting_report_5th_js_meeting_4_and_5_feb_2014_isrbc.pdf

[262] International Commission for the Protection of the Danube River. (2014, février 4–5). *5th meeting on the follow-up of the joint statement – List of participants*.
https://www.icpdr.org/sites/default/files/nodes/documents/list_of_participants_5th_js_meeting.pdf

l'étude et les minutes donnent les mêmes informations. Pour les deux autres fonctionnaires, des discussions avec les consultants ont pu être organisées en marge des sessions. Non seulement les consultants et fonctionnaires européens réunissent les acteurs pour avoir leur point de vue sur les résultats, mais ils vont eux-mêmes se déplacer pour enquêter sur les projets au sein d'évènement organisé par des organisations tierces (voir chapitre 6).

e. Les échanges d'informations ont-ils une réelle importance ?

Là où les États membres vont permettre de mieux saisir l'alignement du corridor pour les consultants, c'est aussi en fournissant les plans nationaux sur les infrastructures. Dans le cas du corridor Rhin Danube, tous les États ont aidé à identifier les éléments pertinents de leur propre plan d'infrastructure nationale. Le but pour le coordinateur du Rhin-Danube est de mieux coordonner les efforts par rapport aux plans nationaux. Dans le cas de l'étude de 2014, la France n'a pas donné d'informations aux consultants (Hacon *et al*., 2014, 2014b p. 24).

En dehors des États membres, nous avons dans l'étude sur le Rhin Danube des éléments qui montrent que les études reçoivent aussi des contributions de la part des gestionnaires d'infrastructure portuaire et les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires. L'étude donne un exemple précis en mentionnant un échange avec DB Netz, le gestionnaire allemand d'infrastructures.

> *« Alors que DB Netz indique généralement une longueur maximale de 740 m pour les trains de marchandises sur le réseau DB, les brochures d'information sur le corridor RNE indiquent une longueur maximale de seulement 600 m pour toutes les sections allemandes du corridor Rhin-Danube. En coordination avec DB Netz AG, la situation réelle pour l'Allemagne est la suivante : la longueur des trains pour le réseau allemand du corridor est en général de 740 m. Des restrictions dues à l'horaire et à la situation opérationnelle peuvent influencer en partie la longueur réelle possible des trains »*[263]. Hacon *et al*., 2014b, 2014 p. 34.

Ici nous avons le genre d'éléments techniques que l'intégration des acteurs permet de clarifier. La conformité du réseau ferroviaire allemand sur le Rhin Danube aux normes du règlement 1315/2013 à propos de la longueur des quais de 740 m diffère entre RNE, qui est la structure de coordination en charge des corridors de fret ferroviaire de l'UE et le Gestionnaire d'infrastructure. Donc les consultants

[263] Traduit de l'anglais *via* Deeple.com : *Whereas DB Netz generally states a maximum length of 740 m for freight trains on the DB network, the RNE corridor information leaflets show a maximum length of only 600 m for all German sections of the Rhine-Danube corridor. 3.4.2 Inland Waterways In coordination with DB Netz AG, the actual situation for Germany is as follows: The train length for the German corridor network is in general 740 m. Restrictions due to timetabling and the operational situation can partially influence the actually possible train length.*

vont chercher à récolter des informations auprès de DB Netz. Ce qui va les amener à soulever un problème qui va au-delà des normes demandées par le règlement 1315/2013. DB Netz explique que les quais sont théoriquement équipés pour des trains de 740 m, mais que la situation opérationnelle ne permet pas l'exploitation systématique. Cet écart entre les deux sources de donnée s'explique au-delà de l'infrastructure et pose donc des questions pour le niveau de conformité du réseau et sur la précision des critères. Certains acteurs notamment parmi les cabinets de conseil qui ont travaillé sur plusieurs études sur les corridors donnent une indication sur le problème que posent les trains de 740 m d'un point de vue opérationnel :

> *« Parce que le premier règlement de 2014 disait clairement que les trains de marchandises devaient avoir une longueur de 740 mètres […]. On peut alors se demander ce qu'est la longueur d'un train : inclut-elle la locomotive ou non ? Inclut-elle la deuxième ou la troisième locomotive afin de franchir une forte pente ? J'ai dit dès le début que oui, bien sûr, elle devrait inclure... Non, cela ne devrait pas être le cas, cela devrait inclure les wagons plus une locomotive, et si une forte pente nécessite une deuxième ou une troisième locomotive, alors la longueur des trains sur ces sections doit être plus longue, de sorte que quelqu'un qui arrive avec un train de 740 mètres en provenance d'un pays de fret puisse alors ajouter une deuxième ou une troisième locomotive capable de rouler, et il ne devrait pas perdre deux ou trois wagons afin de pouvoir embarquer la deuxième ou la troisième locomotive. Oui, donc oui. Les gens me souriaient, bien sûr, mais finalement, c'est vrai, sinon cela n'a aucun sens, oui, sinon cela n'a aucun sens... »* Entretien KombiConsult, 2025.

Si l'on prolonge la question des trains de 740 m et du blocage opérationnel lié aux horaires et à la situation d'un sillon donné, ce même acteur semble faire référence à ce même problème 10 ans plus tard :

> *« Pour moi, l'un ou l'autre critère aurait pu être décrit encore mieux qu'il ne l'est ou même de manière plus précise dans la façon dont il est calculé, comment il est observé, etc. Oui, et la nouvelle règlementation TEN-T a apporté un peu de flou à ce sujet […]. Le récent règlement TEN-T dit qu'il s'agit toujours du paramètre 740 mètres, mais seulement un créneau ferroviaire toutes les 24 heures ou toutes les heures, je ne me souviens plus exactement, ce qui est complètement fou, une réduction complètement folle de l'exigence, et qui rend également très difficile de vérifier si elle est remplie. En effet, si l'infrastructure est correcte, vous pouvez lire*

dans la déclaration relative à l'infrastructure si un ou deux créneaux horaires par jour ou par 12 heures ou autre le permettent, mais vous ne pouvez pas le lire dans la déclaration relative à l'infrastructure, vous devez étudier les horaires des trains. Oui, c'est vraiment complexe, oui, et difficile à suivre et à intervenir, donc c'est vraiment une chose qui devenait encore plus compliquée qu'auparavant, mais en principe, je pense que c'est une bonne chose d'avoir ce genre de lignes directrices »[264]. Entretien KombiConsult, 2025.

La question de la précision des critères est un vrai débat puisque c'est là-dessus que les Etats vont pouvoir d'un point de vue opérationnel affirmer que leur chiffre correspond aux attentes du règlement. C'est là-dessus que vient le débat sur la gouvernance et sur la présentation des chiffres par les études. En mettant en regard nos deux sources, l'étude sur le corridor diminue probablement son texte initial, qui n'avait pas encore le retour de DB Netz. Nous passons dans cette étude d'un texte ou le Corridor n'est pas conforme aux normes européennes sur la possibilité d'accueillir des trains de 740 m, à une conformité pleine et entière du réseau en dehors de toutes considérations opérationnelles. L'inclusion des acteurs n'est plus un élément qui vient permettre de faire avancer le corridor, mais qui au contraire empêche d'avoir une vision pleine et entière de ce que les acteurs du corridor devraient faire pour avoir un corridor pleinement fonctionnel. Par ailleurs les premières études vont pointer un problème que le second cycle d'études va tenter de résoudre, les lacunes sur les données :

« Les chiffres relatifs au volume par rapport à la capacité de la ligne revêtent une importance particulière. À cet égard, les taux d'utilisation sont généralement disponibles — du moins dans certaines catégories spécifiques — grâce à des études et à des données fournies directement par les gestionnaires d'infrastructure (par exemple DB Netz AG). Cependant, les méthodes de calcul restent inconnues. Il est fort probable que ces méthodes diffèrent d'un pays à l'autre, ce qui rend une analyse à l'échelle du corridor pratiquement impossible (ou conduit à des conclusions peu fiables) »[265]. Hacon *et al*., 2014b p. 34.

[264] Traduit de l'anglais par l'auteur : *now the recent TEN-T regulation says that it is still the parameter 740 meters but only one train slot out of in 24 hours or per hour i forgot so totally crazy totally crazy shrinkage of the requirement and also making it hardly hardly possible to count if it is fulfilled. Because if the infrastructure is okay you can read in the infrastructure statement network statement if one or two train slots per day or per 12 hours or whatever allow it, you cannot read in the infrastructure statement you need you need to study the train schedules. Yeah so totally complex yeah and and hardly to follow and to intervene and so so this is really one thing where and it was becoming even more complicated than in previous days but in principle i think it is good to have that kind of guidelines.*

[265] Traduit de l'anglais par l'auteur : *Of particular significance are volume figures in relation to the line capacity. In this respect, utilisation rates are generally available – at least in dedicated classes – from studies and from direct input by infrastructure managers (e.g. DB Netz AG). However, the calculation methods remain unknown. Most likely, the methods*

Les études de premier cycle basent leurs données sur ce que leur fournit le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire et sur des données indirectes issues d'étude et de rapport. Sur le corridor scan-med et sur le corridor Atlantique et Orient East Med, les processus d'intégration des remarques des parties prenantes semblent être les mêmes :

> *« Les observations finales formulées par les représentants des États membres et les parties prenantes lors du 4e Forum du corridor, ou reçues par écrit jusqu'à la fin du mois de novembre 2014, ont été dument prises en compte par le consultant lors de la rédaction du présent rapport final. Le rapport finalisé a été transmis par l'équipe chargée de l'étude le 5 décembre 2014 au conseiller technique du coordinateur »*[266].
> IC Consulenten *et al*, 2014 p.15.

Conclusion

Les études sur le corridor sont donc faites principalement par les cabinets de consultants, mais sont construites avec les remarques des États membres et des autres acteurs. Cette forme de co-construction des études peut se transformer en enjeu de pouvoir pour l'implémentation du corridor. Principalement, nous lisons à travers les pages des études une coopération en ce qui concerne l'échange d'information entre les acteurs, mais sur un ensemble de points la gouvernance de ces études est un enjeu de pouvoir entre les acteurs. Les études sur le corridor comme les plans de travail sont l'occasion d'une coopération entre plusieurs échelles territoriales et plusieurs échelons administratifs. Cette coopération est hiérarchisée à partir de la façon dont la Commission organise la relecture des études à travers un processus d'inclusion progressif en 2014 des acteurs, et en prenant principalement en compte les commentaires de fonctionnaires nationaux. Il n'y a finalement dans les études du corridor scan-med, OEM, Atlantique, NSB, BA, que peu d'exemple d'acteurs autres que les représentants des ministères ou les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires qui laissent un indice sur leur influence sur ce qu'écrit le coordinateur du corridor. De façon générale remplir le corridor ne se fait pas qu'à travers une liste d'infrastructure, mais aussi à travers des personnes. L'équipe qui concourt à rendre

differ from country to country, which makes a corridor-wide analysis rather impossible (or leads to unsecured conclusions).

[266] Traduit de l'anglais *via* Deepl.com : *The final comments made by the MS representatives and Stakeholders in the 4th Corridor Forum or received in writing until the end of November 2014 have been appropriately considered by the Consultant when producing this Final Report. The finalised report was sent by the Study team on 5th December 2014 to the Technical Advisor of the Coordinator.*

fonctionnelle le corridor est donc composé des fonctionnaires de la DG MOVE qui mandate un coordinateur et emploi des cabinets de conseil pour l'épauler dans sa tâche. Le travail sur la coordination des travaux sur le corridor se fait en 2014 d'abord en essayant de hiérarchiser les priorités à travers des études pour produire un plan d'action qui ait une dimension technique et politique. Ces études vont prendre en ampleur et être actualisées tous les trois ans. À partir de ces éléments, le coordinateur va œuvrer à développer le corridor. Ce sera l'objet du chapitre suivant.

Bibliographie

Ayala Sender, I. (2022, septembre). *Rhine–Danube corridor: Fifth work plan of the European Coordinator*. Commission européenne. https://transport.ec.europa.eu/document/download/c046bcfa-f944-4c4e-bec6-3d3e8123d048_en?filename=5th_workplan_rhd.pdf

Bache, I., Bartle, I., & Flinders, M. (2016). Multi-level governance. In *Handbook on Theories of Governance* (p. 486-498). Edward Elgar Publishing. https://www.elgaronline.com/edcollchap/edcoll/9781782548492/9781782548492.00052.xml

Bairras, P. (2025). Le corridor européen atlantique (France, Espagne, Portugal) : Un révélateur des difficultés de territorialisation de la politique européenne des transports [Thèse de doctorat, Université Gustave Eiffel ; Universidade nova de Lisboa]. https://theses.hal.science/tel-05419652

Beyer, A. (2019, avril). *La gestion du corridor ferroviaire Rhin-Alpes, une mise en pratique de la construction européenne par les transports* [Document]. École normale supérieure de Lyon. (ISSN : 2492-7775). Géoconfluences. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/territoires-europeens-regions-etats-union/rte-t/corridor-ferroviaire-rhin-alpes

Carlo Secchi. (2020, mai). *Atlantic corridor: Fourth work plan of the European Coordinator*. Commission européenne.

Champin, H. et Perennes, P. (2021). Chapitre 1. La politique ferroviaire européenne : construire l'Europe du rail par la concurrence ? Dans H. Champin, J. Finez et A. Largier La SNCF à l'épreuve du XXIe siècle : Regards croisés sur le rail français (p. 33-57). Éditions du Croquant. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/asava.champ.2021.01.0033.

Commission européenne. (2008). *Trans-European transport network – European coordinators*. https://web.archive.org/web/20081220005153/http://ec.europa.eu:80/ten/transport/coordinators/index_en.htm

Commission européenne. (2011). *TEN-T / Transport infrastructure: European coordinators*. Ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20110317052922/http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/european_coordinators/europea

Commission européenne. (2014). *Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe: Péter Balázs*. https://web.archive.org/web/20140921102701/http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/european-coordinators/peter-balazs_en.htm

Commission européenne. (2014, octobre 9). *What do we want to achieve ? - Transport*. https://web.archive.org/web/20141009021918/http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ind

ex_en.htm

Commission européenne. (2014, septembre). *Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe: Corridors*. https://web.archive.org/web/20140920190339/http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/index_en.htm

Commission européenne. (2015, mai 28). *Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe: The work plans of the 11 European Coordinators for the TEN-T*. https://web.archive.org/web/20150620040747/http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2015-05-28-coordinator-work-plans_en.htm

Commission européenne. (2016, 8 octobre). *Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe: What do we want to achieve?*. [en ligne] https://web.archive.org/web/20161008182952/http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en

Commission européenne. (2017). *Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe*. https://web.archive.org/web/20170918160216/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en

Commission européenne. (2019, 16 juin). *Baltic-Adriatic corridor*. Dans *Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe* [Version archivée]. Version consultée du 29 août 2025 via Internet Archive. https://web.archive.org/web/20190616192322/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/baltic-adriatic_en

Commission européenne. (2019, 16 juin). *Scandinavian-Mediterranean corridor*. Dans *Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe*. Version archivée par Internet Archive. https://web.archive.org/web/20190616192330/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/scandinavian-mediterranean_en

Commission européenne. (2021). *Scandinavian–Mediterranean corridor*. https://web.archive.org/web/20211101002256/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/scandinavian_en

Commission européenne. (2021). *North Sea–Mediterranean corridor*. https://web.archive.org/web/20211217235235/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/north-sea-mediterranean-corridor_en

Commission européenne. (2021). *Trans-European transport network (TEN-T)*. https://web.archive.org/web/20211217235114/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

Commission européenne. (2024). *Selection procedure of European TEN-T Coordinators*. DG MOVE. https://transport.ec.europa.eu/document/download/6cc977a7-91ac-446f-947d-3f806b8b5cc8_en?filename=TEN-T_Coordinators_selection_process_04-2025.pdf

Commission européenne. (2025). *TEN-T governance*. Dans *Trans-European Transport Network (TEN-T)*. Consulté le 8 juillet 2025, sur https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/ten-t-governance_en

Commission européenne. (2025). *Trans-European transport network (TEN-T)*. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

Cox, P. (2015, mai). *Scandinavian–Mediterranean corridor: Work plan of the European Coordinator*. Commission européenne. https://transport.ec.europa.eu/document/download/b6bec4f3-888d-4e1e-9d1e-819e2566f88d_en?filename=work_plan_scanmed_i.pdf

Cox, P. (2018, avril). *Scandinavian–Mediterranean corridor: Third work plan of the European Coordinator*. Commission européenne. https://transport.ec.europa.eu/document/download/6aa56ac1-996b-4fb8-996d-db23aae69150_en?filename=work_plan_scanmed_iii.pdf

Cox, P. (2022, octobre). *Scandinavian–Mediterranean corridor: Fifth work plan of the European Coordinator*. Commission européenne. https://transport.ec.europa.eu/document/download/f75010ca-611f-4492-8a1c-a404a47f9572_en?filename=work_plan_scanmed_v.pdf

Cour européenne des Auditeurs. (2020). *Infrastructures de transport de l'UE : accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus* (Rapport spécial 10/2020). https://doi.org/10.2865/639550

Deslondes, O. (2009). Chapitre 21 - Le Danube, un corridor européen ? Dans Y. Jean et G. Baudelle L'Europe : Aménager les territoires (p. 343-352). Armand Colin. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/arco.jean.2009.01.0343.

Enderlein, H., Wälti, S., & Zürn, M. (Éds.). (2010). *Handbook on multi-level governance*. Edward Elgar Publishing.

Géoconfluences. (s.d.). Gouvernance. *Glossaire*. ENS de Lyon. Consulté le 28 août 2025, sur https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/gouvernance

HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, KombiConsult GmbH, iC consulenten Ziviltechniker GesmbH, viadonau, Prodex d.o.o., Panteia B.V., & University Politehnica of Bucharest. (2014b). *Rhine–Danube core network corridor study: Final report*. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20190604070507/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/rhine-danube_study_0.pdf

iC consulenten Ziviltechniker GesmbH, Panteia B.V., Railistics GmbH, ITC Institute of Transport and Communication OOD, SYSTEMA Transport Planning and Engineering Consultants Ltd., Prodex d.o.o., University Politehnica of Bucharest, & PricewaterhouseCoopers Advisory SpA. (2014, décembre). *Orient/East-Med core network corridor study: Final report*. Commission européenne.

iC consulenten, ITC, Panteia, PwC Advisory, Railistics, & SYSTEMA. (2017, décembre 1). *Study on the Orient/East-Med TEN-T core network corridor: 2nd phase – Executive summary*. Commission européenne (DG MOVE). https://web.archive.org/web/20190604070456/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/oem study2017_execsummary_en.pdf

iC consulenten Ziviltechniker GesmbH, Panteia B.V., Railistics GmbH, ITC Institute of Transport and Communication OOD, & SYSTEMA Transport Planning and Engineering Consultants Ltd. (2017, décembre 4). *Study on the Orient/East-Med TEN-T core network corridor: 2nd phase – Final report on the related core network in the Western Balkan countries*. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20190604070530/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/oem_wb6_finalreport.pdf

International Commission for the Protection of the Danube River. (2014, février 4–5). *Draft proceedings of the 5th meeting on the follow-up of the joint statement on inland navigation and environmental sustainability in the Danube River Basin*. https://www.icpdr.org/sites/default/files/nodes/documents/final_meeting_report_5th_js_meeting_4_and_5_feb_2014_isrbc.pdf

International Commission for the Protection of the Danube River. (2014, février 4–5). *5th meeting on the follow-up of the joint statement – List of participants*. https://www.icpdr.org/sites/default/files/nodes/documents/list_of_participants_5th_js_meeting.pdf

Jasper, J. M. (2019). Linking Arenas: structuring concepts in the study of politics and protest. *Social Movement Studies*, *20*(2), 243–257. https://doi.org/10.1080/14742837.2019.1679106

Jobert, B. (1992). *Représentations sociales, controverses et débats dans la conduite des politiques publiques*. *Revue française de science politique* , *42*(2), 219-234. https://doi.org/10.3406/rfsp.1992.404294

KombiConsult GmbH, Gruppo CLAS S.p.A., HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, Prognos AG, Ramboll Management Consulting A/S, Snizek + Partner Verkehrsplanungs GmbH, & UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH. (2014, décembre 5). *Scandinavian–Mediterranean core network corridor study: Final report*. Commission européenne.

LeighFisher Limited, Jacobs Polska, NDCON, Paradigma, ASTRA-PROJEKT d.o.o., & University of Maribor. (2014, décembre). *Baltic–Adriatic core network corridor study: Final report* (Contract No. MOVE/B.1/FV2012-573/STUDY BALTIC-ADRIATIC TEN-T CORRIDOR/LOT 1/SI2.669435). Commission européenne. https://web.archive.org/web/20190604070641/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/baltic-adriatic_study_0.pdf

Libourel, É. (2015). *Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement* [Thèse de doctorat, Université Paris-Est]. HAL. https://theses.hal.science/tel-01362229

Hooge L, Marks, G. Unraveling the Central State, but How? (2003) Types of Multi-level Governance. *American Political Science Review*. 97(2):233-243. doi:10.1017/S0003055403000649

Marks, G. (1993). Structural Policy and Multi-level Governance in the EC,[in:] The State of the European Community. *The State of the European Community: The Maastricht Debate and Beyond. Boulder, CO: L. Rienner*, 391-411.

Michel, H. (2018). La transparence dans l'Union européenne : réalisation de la bonne gouvernance et redéfinition de la démocratie. Revue française d'administration publique, 165 (1), 109-126. https://doi.org/10.3917/rfap.165.0109.

Novak, S. (2021). « La transparence n'a rien changé ! » Négociations et mise en œuvre de la transparence au Conseil de l'Union européenne. Politique européenne, 69 (3), 150-175. https://doi.org/10.3917/poeu.069.0150.

Panteia, Egis, MDS-Transmodal, Stratec, BG/Nestear, & PwC. (2014, 5 décembre). *North Sea-Mediterranean Core Network Corridor Study: Final report* (Version 1.52). Panteia. https://transport.ec.europa.eu/system/files/2017-06/north_sea-mediterranean_study_0.pdf

Peijs, K. (2018, février). *Rhine–Danube corridor: Third work plan of the European Coordinator*. Commission européenne. https://transport.ec.europa.eu/document/download/89103154-bbc6-4574-b9e3-75d93647a706_en?filename=3rd_workplan_rhd.pdf

Peijs, K. (2020, mai). *Rhine–Danube corridor: Fourth work plan of the European Coordinator*. Commission européenne. https://transport.ec.europa.eu/document/download/f5fd474a-de2a-4c31-be84-28f723efc370_en?filename=4th_workplan_rhd.pdf

Radičová, I. (2022, septembre). *Mediterranean corridor: Fifth work plan of the European Coordinator*. Commission européenne. https://transport.ec.europa.eu/document/download/1a159cac-63de-41b4-baef-40d00a2405d2_en?filename=5th_workplan_med.pdf

Serry, A. (2013). Le transport maritime en mer Baltique, entre enjeu économique majeur et approche durable. Revue d'études comparatives Est-Ouest, 44 (3), 89-123. https://doi.org/10.3917/receo.443.0089.

Service public fédéral Mobilité et Transports. (2015). *Rapport annuel* (42 p.). SPF Mobilité et Transports. https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/publicaties%20en%20statistieken/rapportannuel_2015fr.pdf

Stephenson, P. J. (2025). European coordinators as senior policy intermediaries in the implementation of the trans-European transport network. *Policy and Society*, *44*(4), 458-473. https://doi.org/10.1093/polsoc/puaf009

Hacon, KombiConsult, Panteia, PwC, RappTrans, & Stratec. (2014, décembre). *Rhine-Alpine Core Network Corridor Study : Final report*. Commission européenne, Direction générale de la mobilité et des transports. Version archivée en 2019, consultée via Internet Archive : https://web.archive.org/web/20190604070549/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/rhine-alpine_study_0.pdf

Stephenson, P. (2013). Twenty years of multi-level governance : 'Where Does It Come From? What Is It? Where Is It Going?'. *Journal of European Public Policy*, *20*(6), 817-837. https://doi.org/10.1080/13501763.2013.781818

Study Team TEN-T Core Network Corridors, Scandinavian-Mediterranean Corridor. (2017a). *2nd phase: Final report on the elements of the work plan (Final version : 12.07.2017, Ref. Ares (2017)3520569 – 12/07/2017)*. Commission européenne, Direction générale de la mobilité et des transports. https://web.archive.org/web/20190604070621/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/scm_corridor_study_final_report_on_elements_of_work_plan.pdf

Study Team TEN-T Core Network Corridors, Scandinavian-Mediterranean Corridor. (2017b). *2nd phase: Final report on the elements of the work plan (Final version: 12.07.2017, Ref. Ares (2017)3520569 – 12/07/2017)*. Commission européenne, Direction générale de la mobilité et des transports. https://web.archive.org/web/20190604070636/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/scm_corridor_study_final_report_on_wider_elements_of_the_workplan.pdf

Telička, P. (2008, août). *Rapport annuel d'activité (juillet 2007 – juillet 2008) : Projet prioritaire n° 27, axe ferroviaire « Rail Baltica »*. Commission européenne.

TIS, M-FIVE, Prognos, Panteia, Ineco, TPlan, Stratec, Hacon, & KombiConsult. (2017, juillet 12). *TEN-T core network corridors: Scandinavian–Mediterranean corridor – 2nd phase. Final report on the wider elements of the work plan* (Ares(2017)3520569). Commission européenne.

Tranholm-Mikkelsen, J. (1991). Neo-functionalism: Obstinate or obsolete? A reappraisal in the light of the new dynamism of the EC. *Millennium: Journal of International Studies*, 20(1), 1–22. https://doi.org/10.1177/03058298910200010201

Trautmann, C. (2015, mai). *North Sea–Baltic corridor: Work plan of the European Coordinator*. Commission européenne. https://transport.ec.europa.eu/document/download/d32835a5-3fca-4f29-87b9-092073ebceb1_en?filename=1st_workplan_nsb.pdf

Trautmann, C. (2016, décembre). *North Sea–Baltic: Second work plan of the European Coordinator*. Commission européenne. https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-09/nsb_wp2_en_0.pdf

Trautmann, C. (2022, juillet). *North Sea–Baltic TEN-T core network corridor: Fifth work plan of the European Coordinator*. Commission européenne. https://transport.ec.europa.eu/document/download/9143927f-b11f-4535-9b0b-a0decb71cc49_en?filename=5th_workplan_nsb.pdf

Valente de Oliveira, L. (2008, septembre). *Rapport annuel : Autoroutes de la mer – Projet prioritaire n° 21. Favoriser le transport sans rupture dans l'Union européenne : Les autoroutes de la mer dans la chaine logistique européenne*. Commission européenne.

Vinck, K. (2008, août). *Rapport annuel d'activité du coordinateur : Projet ERTMS*. Commission européenne.

Ville, Rail & Transports. (2011, 1er septembre ; mise à jour le 23 mai 2017). *RFF : Luc Roger arrive aux affaires européennes et internationales, Hervé de Tréglodé part au CGEDD*. Consulté le 28 août 2025 sur https://www.ville-rail-transports.com/ferroviaire/16338-rff-luc-roger-arrive-aux-affaires-europeennes-et-internationales-herve-de-treglode-par/

Volin, A. (2020). *Des territoires au coeur d'un conflit d'aménagement : Stuttgart 21 et la Magistrale européenne Paris-Budapest*. https://doi.org/10.70675/37cf16d9z00ecz44b1zb032z018a29b25438

Chapitre 9. La construction des RTE-T dans les arènes des corridors du réseau central

Introduction : Le fonctionnement des sociabilités sur le corridor

Dans la partie précédente, nous nous sommes attachés à décrire l'activité du coordinateur en prenant appui sur ses rapports, en essayant de décrire sa place au sein des institutions européennes et en décrivant les acteurs qui l'entourent pour mener à bien son mandat. Acteur central pour les corridors, il permet à la Commission d'avoir une vision complète du corridor sans pour autant être tenu par un statut de fonctionnaire. Pour réaliser son travail qui est celui d'un médiateur, un certain nombre tâches doivent être réalisées au-delà d'une production écrite à destination des institutions européennes (Commission européenne, mais aussi États membres et Parlement). Nous avons vu que ces productions écrites étaient coconstruites, mais afin d'arriver au rapport final, le coordinateur doit développer une activité sur le corridor et à Bruxelles pour tenter de développer le corridor en identifiant les points de blocage éventuels. Ce chapitre observera la façon dont le coordinateur travaille pour aider à la réalisation du corridor.

Nous partirons des forums et arènes, c'est-à-dire les lieux visibles de rencontre des acteurs pour discuter du corridor. Plusieurs formes d'arènes et de forums existent :

- Les rencontres qui sont instituées en droit comme le Forum du corridor et les groupes de travail.
- Les rencontres liées au travail institutionnel propre à la Commission (des rencontres entre coordinateurs, des rapports au parlement, des rencontres avec la Commissaire).
- Les rencontres bilatérales avec des acteurs ou groupes d'acteurs qui ont un intérêt particulier sur le corridor (nous incluons les activités de lobbying dans cette catégorie).
- Les stratégies de mobilité particulière à chaque coordinateur sur son corridor.

Ces lieux permettent de dégager les stratégies du coordinateur, mais aussi les priorités pour chaque corridor, ils permettent d'identifier les acteurs de ces corridors et donc leur gouvernance. Nous allons décrire des personnes présentes dans un lieu et qui ont pour but de discuter du corridor avec pour objectif une prise de décision immédiate ou ultérieure. Dans ces cas-là, nous parlerons d'arènes des politiques publiques. En ce qui concerne les échanges d'idées, nous continuerons de parler de forums des politiques publiques ou le cas échéant de forums professionnels.

I- Les Forums des corridors : quand l'arène permet de faire corridor

Le Forum des corridors est un dispositif central et récurrent pour le processus de validation des études et des plans de travail. La notion d'arène pourrait être appliquée à ces forums. Ces évènements prennent la forme de réunions auxquelles sont associées d'autres réunions annexes sur des sujets spécifiques : les groupes de travail. Comme nous l'avons vu, ces réunions aident au processus de décision notamment sur les études et la validation des plans de travail. Cependant, plusieurs questions demeurent en suspens : quels sont les fondements qui légitiment le forum du corridor ? Comment sont organisés les forums du corridor ? Comment interagissent les acteurs au sein de ces Forums ? Le Forum du corridor tire sa légitimité du droit qui cadre son fonctionnement en légiférant sur plusieurs éléments fondamentaux de son organisation et de son but. Ensuite, faute de pouvoir assister à ces forums, nous avons toujours à disposition les études sur les corridors et en particulier les études de 2014 qui décrivent de façon précise le fonctionnement des corridors et la logique particulière qui a prévalu pour mettre en place les quatre premiers Forums des corridors.

En effet, le premier cycle de forums tentait de garantir l'inclusivité et l'intégration horizontale des acteurs, tout en limitant leur nombre pour répondre à un objectif d'efficacité (KombiConsult *et al.*, 2014 ; TIS *et al.,* 2014). C'est-à-dire la mise en place d'un plan d'implémentation pour le corridor par la construction du plan de travail. Décrire et analyser l'inclusion progressive des acteurs va nous permettre de mieux comprendre comment ils ont été inclus dans l'arène qu'est le forum du corridor, ce qui nous permettra de mieux dégager le schéma de la gouvernance de ces corridors pendant le premier cycle de production des études et la première génération de plan de travail. Enfin, c'est dans ces mêmes études que nous pouvons trouver en annexe les minutes des forums du corridor pour deux corridors (KombiConsult *et al.*, 2014 ; TIS *et al.,* 2014), ce qui permet de comprendre plus clairement ce qui se passe dans le forum du corridor, c'est-à-dire l'organisation de l'arène et les interactions existantes entre les acteurs.

1. Une définition en creux dans la législation du RTE-T

Les Forums des corridors sont définis en creux dans deux règlements, d'abord dans le 1315/2013 qui est le premier règlement mentionnant le forum du corridor. Dans ce règlement, le Forum du corridor est consultatif et il assiste avec un secrétariat le coordinateur dans la réalisation du « plan de travail et sa mise en œuvre » (Règlement 1315/2013, article 46). La désignation des forums comme des outils consultatifs va se perpétuer dans l'article 53 du règlement 2024/1679 et est un copié-collé de l'article 46 du règlement 1315/2013. Ce qui va légèrement évoluer en revanche, c'est le rôle et la composition du forum des corridors. Dès 2013, le règlement 1315/2013 cadre dans une logique descendante cette composition. Le forum est présidé par le coordinateur et les États membres aident à composer ce forum :

> *« En accord avec les États membres concernés, le Forum du corridor est créé par le coordonnateur, qui en assure la présidence. Les États membres concernés s'entendent sur la composition du Forum du corridor en ce qui concerne leur partie du corridor de réseau central ».* Article 46 Règlement 1315/2013.

Ces groupes peuvent, toujours d'après l'article 46, porter sur l'intégration modale, l'interopérabilité, le développement coordonné des infrastructures dans les tronçons transfrontaliers.

En 2021, la première proposition de la Commission pour la révision du règlement RTE-T propose que les Etats veillent dans leur composition « à la représentation de la gouvernance du transport ferroviaire de fret » (COM [2021] 812 p.72). Dans cette même proposition, la Commission propose de créer, en parallèle des forums, des groupes de travail qui permettent de discuter différentes problématiques du corridor et de mettre en avant les avancées pour tenir les acteurs informés. Ici, le nombre de groupes de travail possibles passe de 3 à 7, avec la possibilité de créer des groupes ad hoc. L'article 51.5.c. dispose que le coordinateur consulte le Forum pour le plan de travail et informe le forum sur la mise en œuvre du corridor (COM [2021] 812 p.71). L'article 52.5 donne aux gouvernements l'obligation de participer au forum et de fournir les informations nécessaires sur les infrastructures au coordinateur pour l'avancement du corridor. Cette organisation par le droit du rôle de chacun fait du Forum un objet qui relève d'un fonctionnement descendant, c'est le droit qui s'impose aux États et organise leur rôle au sein du forum. Le règlement 2024/1679 ne transforme pas le fonctionnement du Forum par rapport à la proposition initiale de la Commission, mais ajoute la nécessaire participation des États non-membres pour les corridors concernés par l'extension au pays tiers. Dans le contexte de la révision en

2021, les pays candidats des Balkans sont visés, ainsi que les pays déjà traversés par un corridor comme la Norvège ou la Suisse. À partir de 2022, cette disposition vise aussi les corridors concernés par l'extension à l'Ukraine et à la Moldavie.

Le droit crée des règles et des attentes formelles pour le forum du corridor. C'est donc une forme d'organisation assez descendante si l'on s'en tient au droit : Le coordinateur préside, les États membres composent la liste des participants. Les autres acteurs participent, mais aucun pouvoir ne semble leur être laissé. Cependant, nous ne savons rien de la composition précise des forums des corridors et de ce qui s'y passe. Pour comprendre les forums, en passant du droit à l'analyse des études et des entretiens, nous pouvons remplir le vide laissé par le droit.

Encadré 13 Des forums de projets prioritaires ?

Avant 2013, les débuts de l'activité de coordination ne semblent pas proposer, comme ce sera le cas plus tard, des plateformes de discussion pour les acteurs. Il n'est pas fait mention dans les rapports de réunion entre les différents acteurs réunis par le coordinateur. Le coordinateur fait plutôt État de ses déplacements vers les acteurs. Les stratégies de socialisation et de mobilisation des acteurs ne semblent alors pas relever des mêmes logiques[267]. Nous pouvons noter une exception autour de la plateforme du couloir du Brenner (Van Miert, 2008) qui réunit les acteurs qui sont parties prenantes du couloir. Le coordinateur décrit cette approche comme une approche intégrée qui réunit les États, les régions et les compagnies ferroviaires impliqués dans le projet. C'est la seule initiative qui concentre les acteurs sur le mode de la plateforme, ce qui deviendra par la suite la norme.

2. Les forums du corridor : organisation interne et composition

Au moment où nous avons réalisé nos entretiens (2023-2024), les consultants nous ont donné une photographie du moment présent plus qu'une description de leurs pratiques pendant le forum du corridor :

[267] Pour les années 2006, 2007 et 2008 le coordinateur présente un rapport et il est probable que des rapports ait été produit dans les années suivantes et que les coordinateurs aient continué leurs activités, malheureusement les pages pour les années suivantes ne sont pas enregistrées sur *WebArchive*, ce qui laisse en suspens ce que les coordinateurs ont pu produire pendant ces années-là comme discours et si leur fonction et leur méthode de travail a évolué pendant les années suivantes.

> *« Ensuite, il y a les réunions du forum des corridors. Il s'agit de l'organe consultatif du coordinateur européen, composé de tous les gestionnaires d'infrastructures, des régions, des nœuds, c'est-à-dire les ports maritimes, les ports intérieurs, les aéroports, tous les nœuds qui sont coordonnés dans les corridors »*[268]. Entretiens TIS, 2023.

Ce qui nous intéresse ici, c'est d'abord la façon de présenter les forums du corridor comme une plateforme de consultation, ce qui rentre en cohérence avec ce que nous avons vu à propos de la définition du forum par les règlements. Ensuite, la mention d'acteurs, qui dépasse les groupes représentant la Commission européenne ou les ministères des États membres, semble montrer que la question du choix des membres est largement dépassée. Ce qui reste, c'est l'intégration inclusive et horizontale du forum du corridor. Nous souhaitons montrer comment la composition du Forum du corridor a évolué pour arriver à ce que décrivent les membres de TIS dans la citation en insert.

La lecture des études peut nous en apprendre plus sur la façon dont est organisé le premier cycle[269] des forums du corridor. L'étude du corridor Scandinavie méditerranée (KombiConsult *et al.*, 2014) et l'étude du corridor atlantique (TIS *et al.*, 2014) donnent une description assez précise de ce processus et complète nos entretiens semi-directifs. L'organisation des Forums du premier cycle est faite pour remplir le corridor qui est alors une coquille vide, une simple liste d'infrastructures qui ne sont pas toutes aux normes européennes et qui n'ont pas associé à elles les acteurs qui leur correspondent. Il faut donc trouver la main-d'œuvre pour implémenter le corridor. C'est le but que semblent se donner les quatre premiers forums des corridors, étant donné qu'il est mentionné par l'étude du corridor scan-med que c'est un processus synchronisé :

> *« Une tâche majeure du consortium de contractants est de préparer quatre forums du Corridor qui sont organisés dans les locaux de la Commission à Bruxelles,*

[268] Traduit de l'anglais par l'auteur : *So, when we are developing the supporting studies, so all the technical analysis for the commission, that is the client, and the European coordinator. For each corridor, you have an European coordinator. That is the one that is heading all the governance of the corridor. And then, you have the corridors forum meetings. That is the consultancy, the consultation body for the European coordinator, that is composed by all the infrastructure managers, the regions, the nodes, so the maritime ports, the inland ports, the airports, all the nodes that are coordinates in the corridors.*

[269] Nous appelons cycle le processus de validation du travail des coordinateur, qui démarre avec les études sur le corridor, évalué et enrichi par les États membres via le forum du corridor, qui au bout de cette première étape sert à la création du premier plan de travail et de son implémentation. Le cycle recommence au lancement d'une nouvelle étude par la Commission européenne.

conformément à un calendrier global synchronisé avec les huit autres corridors »[270].
KombiConsult *et al.*, 2014 p.118.

Cette partie, rédigée par le cabinet de conseil KombiConsult (KombiConsult *et al.*, 2014 p.118), porte sur la préparation des forums du corridor. Nous y apprenons plusieurs choses essentielles. D'abord, ce sont les cabinets de conseil qui ont préparé ces forums, ce qui les met dans une position de modérateur du forum. Cela suppose aussi que ce sont eux qui ont choisi les acteurs. Ce constat semble confirmé par l'étude du corridor atlantique (TIS *et al.*, 2014) et par l'entretien réalisé avec KombiConsult (2025). Dans l'étude sur le corridor atlantique, il est fait mention du rôle des consultants sur la préparation du forum des corridors. En particulier la préparation d'une liste de participants réalisée en accord avec les États membres (TIS *et al.*, 2014 p.25). Ce qui signifie que les États ont pu choisir ou rejeter certaines personnes de la liste ou en ajouter, mais qu'ils n'ont pas constitué le document initial. Ce sont les cabinets de conseil qui ont proposé des participants et les États membres du corridor se sont accordés sur cette liste.

a. Comment sont sélectionnés les participants des forums ?

Dans les premiers temps du forum (2014), cette répartition des tâches a pu poser problème aux consultants puisqu'ils ne sont pas les plus à même de réaliser les listes de personnes pertinentes à inviter au forum. La construction de ces listes a par la suite été laissée aux États, ce qui divise la charge de travail, mais qui change aussi le rapport de gouvernance en ce qui concerne la remontée d'information sur les interlocuteurs privilégiés, qui passe d'entreprises employées par la Commission européenne aux États membres.

« Je vais me référer... Je me réfère à l'étude la plus récente. Dans cette étude, les membres du forum du corridor sont nommés par les États membres. Nous recevons donc des listes de personnes de contacts provenant des États membres, de toutes les institutions et personnes au sein des institutions qu'ils nomment pour le forum du corridor, puis nous les regroupons dans une liste unique [...]. C'était différent [en 2014] parce que les termes de référence disaient que nous devions proposer, en tant que consultants... devions proposer des représentants des parties prenantes pour le forum du corridor et que les États membres n'auraient qu'à accepter ou refuser de s'engager. Nous avons donc dû établir une liste à partir de zéro, ce qui était difficile, car tout devait être fait en un an. Oui... Je veux dire,

[270] Traduit de l'anglais par l'auteur : *A major task of the contractor consortium is to prepare four Corridor Forum meetings which are organised on the premises of the European Commission in Brussels according to an overall schedule synchronised with the other eight corridors* (Consortium Scan-Med, 2014 p.118)

tout devait être fait en un an, y compris la mise à jour de la liste des projets d'analyse des infrastructures, le projet de plan de travail, oui, et le premier forum du corridor que nous avons lancé en janvier, la prochaine réunion du forum du corridor était déjà prévue en mars ».[271] Entretiens KombiConsult, 2025.

Pour les cabinets de consultant, il n'est pas question de gouvernance, mais de charge de travail. La raison pour laquelle les consultants devaient trouver eux-mêmes la liste des parties prenantes était peut-être une façon pour la Commission de passer par un autre canal de communication que celui des représentants nationaux officiels détachés à Bruxelles.

b. Centralisation des forums à Bruxelles

La localisation de ces réunions à Bruxelles dans les locaux de la Commission nous semble également être une information de taille, puisque nous avons une idée plus précise du lieu et donc symboliquement de ce que cela implique : ce sont les acteurs qui se rendent à la Commission pour se mettre d'accord sur la vision commune du corridor. En ce qui concerne la définition des arènes, nous avons des lieux précis identifiables jusqu'à la salle. Tous les évènements des Forums sont dans des bâtiments de la Commission européenne, le Demot 28 (la DG Move), le CCAB qui est un centre de conférence et le Berlaymont qui est le bâtiment principal de la Commission. Les salles ne permettent pas d'accueillir plus de 100 personnes (Entretien KombiConsult, 2025).

Cette présence à Bruxelles des acteurs du corridor place symboliquement l'évènement au niveau des politiques communautaires. Contrairement aux évènements comme les CED et TEN-T Days, nous ne sommes pas en présence d'évènements avec une structure d'accueil tournante, et une décentralisation des stratégies évènementielles de mobilisation des acteurs, mais une stratégie de sociabilisation et de délégation à travers les coordinateurs du corridor, couplée à une forme de centralisation des décisions qui se fait par le cadre juridique et le lieu de discussion.

[271] Traduit de l'anglais par l'auteur : *I will refer… I'm referring to the most recent study. In the most recent study the members of the corridor forum are appointed by the member states. So we are receiving lists of contact persons from the member states of all the institutions and persons in the institutions which they nominate for the corridor forum and then we are putting that into one unique list […]. It was different because the terms of reference said that we should propose as a consultant... should propose representatives of the stakeholders for the corridor forum and the member states would only agree to commit or disagree to commit or disagree. So we had to establish a list from scratch that was tough because it was all in one year. Yeah... I mean it was all in one year including infrastructure analysis project list update draft of the work plan yeah and the first corridor forum we started in January the next corridor forum meeting was already in March.*

c. La synchronicité des forums : un élément de contrôle pour la Commission

Enfin, l'aspect de synchronicité orchestré par la Commission (KombiConsult *et al.*, 2014 p.118) montre la volonté de réaliser un agenda communautaire cohérent et efficace qui ne permet pas le retard ou le décalage des agendas des États membres. Comme nous l'avons vu, notamment à propos des débats sur la dernière révision (Chapitre 6) c'est l'un des chevaux de bataille de la Commission, qui souhaite éviter au plus les disparités dans l'avancement d'un corridor à l'échelle des plans nationaux. Ici, la synchronicité se joue à l'échelle de réunions qui organisent la discussion sur le corridor entre les acteurs de ce dernier. Cet aspect de synchronicité montre aussi que la Commission a souhaité avoir une organisation uniforme du premier cycle de consultation sur les forums.

Cette synchronicité des réunions permet d'intégrer graduellement les acteurs dans chaque corridor. L'intégration graduelle révèle l'importance des acteurs pour chaque corridor, non pas pour les coordinateurs, mais pour la Commission :

> *« La première réunion a réuni uniquement les États membres. La deuxième réunion a réuni les États membres, la Norvège, les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et portuaires, ainsi que deux projets transfrontaliers pré identifiés, la liaison fixe de la Fehmarn belt et le tunnel de base du Brenner, ainsi que des représentants du corridor ferroviaire de fret ScanMed (RFC 3). La troisième réunion a réuni les groupes d'acteurs précédents, auxquels se sont ajoutés les gestionnaires d'aéroports, de routes et les autorités régionales »*[272]. KombiConsult *et al.*, 2014 p.340.

La hiérarchie se fait par échelle d'action et par mode de transport. L'ordre d'importance semble être le suivant : les représentants des États sont les premiers acteurs concernés c'est eux qui vont permettre de valider les listes des autres acteurs à intégrer aux 2e, 3e et 4e forums du corridor et ceux sont eux qui s'accordent sur les conclusions des études, ils valident également les minutes des Forums. Les États membres concernés sont l'ensemble des États traversé par le corridor et appartenant à l'UE. Les représentants sont des fonctionnaires des ministères du plus haut rang possible, en charge de la zone d'activité qui concerne l'implémentation des RTE-T. Ensuite viennent de façon systématique les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires, les représentants des ports maritimes et s'il y a lieu les

[272] Traduit de l'anglais par l'auteur : *The first meeting involved the Member States, only. The second meeting involved the Member States, Norway, the infrastructure managers of rail and ports as well as two pre-identified cross-border projects, Fehmarn Belt Fixed Link and Brenner Base Tunnel, as well as representatives of the ScanMed Rail Freight Corridor (RFC 3). The third meeting involved the previous groups of stakeholders, managers of airports, roads and regional authorities, in addition.*

représentants des ports fluviaux[273] (2d forum). Dans le cas du second forum, les partenaires des corridors ferroviaires de fret et les partenaires des projets prioritaires sont en général intégrés. Si ces derniers sont inclus aussi tôt dans le processus, c'est parce que, comme nous l'avons vu dans le chapitre 4, ce sont les projets les plus importants pour l'UE puisque c'est là que sont investis une majorité des fonds européens sur les corridors. Les RFC sont intégrés, car c'est la structure de coordination en charge de la mise en place de l'ERTMS concernant le fret ferroviaire. C'est donc un partenaire privilégié pour la synchronisation des investissements sur le corridor (Beyer, 2019). Si le corridor traverse des pays tiers, l'intégration du ou des représentants se fait au second forum (KombiConsult *et al.*, 2014, HaCon *et al.*, 2014a, IC Consulenten *et al*., 2014).

Ensuite, sont intégrés les gestionnaires d'infrastructures routières, les autorités aéroportuaires et les régions. Étant les acteurs intégrés en dernier, nous pouvons imaginer que leur voix compte moins au sein du forum. Les aéroports et les routes sont simplement moins prioritaires au regard de ce que nous avons dit sur la volonté de la Commission de réaliser la transition écologique par le report modal et sur sa vision des ports comme entrée et porte de sortie des marchandises européennes.

Nous avons donc un ensemble de priorités qui se dessinent pour le corridor Atlantique, d'abord des espaces qui en France comme dans d'autres pays d'Europe relèvent du domaine régalien. Nous pouvons aussi retrouver un certain nombre de priorités anciennes de l'UE comme l'ERTMS et les projets prioritaires, qui sont d'abord des priorités bilatérales. Ce qui ne relève pas du régalien ou de priorités secondaires comme les aéroports et les routes est intégré en dernier dans le 3e forum.

Nous avons donc un ensemble d'acteurs appartenant à l'action publique des transports somme toute très classique, loin d'une Union européenne ouverte aux lobbys et à un ensemble d'influences extérieures. Aucun acteur particulièrement inattendu n'est présent. Cependant, nous pouvons voir qu'un groupe d'acteurs brille par son absence : les représentants de la société civile.

d. L'absence de la société civile : un révélateur de la construction du référentiel

Nous pouvons lire dans les différentes études que les groupes d'acteurs qui ne sont pas présents ne le sont pas parce que le choix a été fait de ne pas les inclure : parfois pour des questions pratiques de taille de l'étude, parfois parce que l'avis des acteurs sur l'étude est tout simplement exclu du forum. Dans le cas du corridor scan-med, le consortium explique que les représentants des terminaux railroutes et des usagers d'infrastructures seront inclus dans le second cycle d'études :

[273] Dans le cas du corridor Scan Med, le choix délibéré a été fait de ne pas intégrer les ports fluviaux dans l'alignement du réseau central, car les volumes sont trop faibles pour être considérés comme une priorité dans le cadre du forum du corridor (TIS *et al.*, 2014).

> *« Il a été convenu que la quatrième réunion réunirait les mêmes groupes de parties prenantes que la réunion précédente et que les représentants des terminaux ferroviaires et des utilisateurs d'infrastructures dépasseraient clairement la capacité d'accueil. Il a été recommandé d'inscrire leur participation à l'ordre du jour pour l'année 2015 »*[274]. KombiConsult *et al*., 2014 p.340.

La raison invoquée est pratique : le manque de capacité des salles. L'efficacité étant l'une des façons d'évaluer le travail des coordinateurs, une trop grande inclusivité aurait ajouté du travail au consortium et amené un trop grand nombre d'acteurs sur une même réunion. Ce traitement n'est pas équivalent à l'intégration des acteurs dits de la société civile, qui eux ne sont pas perçus comme des acteurs pertinents sur le forum du corridor :

> *« Au cours des études sur les corridors, la Commission européenne a décidé que la participation directe d'un groupe plus large de la société civile au forum sur les corridors n'aurait lieu que dans le cadre des développements ultérieurs des études sur les corridors. La consultation de la société civile, des organisations d'utilisateurs et des organisations représentatives est assurée par les coordinateurs en dehors des réunions officielles du forum, éventuellement lorsqu'ils sont en mission dans les différents États membres et/ou lors d'autres évènements organisés le long du corridor »*[275]. TIS *et al.*, 2014 p.27.

Ce constat concerne seulement le corridor atlantique, mais nous pouvons trouver une situation semblable pour l'étude du corridor Rhin Alpes (HaCon *et al*., 2014a p.36 ; HaCon *et al*., 2014b p.19).

[274] *It was agreed upon that the fourth meeting shall involve the same stakeholder groups as the previous meeting and that the representatives of the rail-road terminals and infrastructure users would clearly exceed the capacity. It has been recommended to put their involvement on the agenda for the year 2015*

[275] Traduit de l'anglais par l'auteur *In the course of the corridor studies it was decided by the European Commission that direct involvement of society wider group in Corridor Forum would only take place in subsequent developments of corridor studies. Consultation of civil society, user organisations and representative organisations is ensured by the Coordinators outside the formal Forum meetings, possibly when being on mission in the different Member States and/or through other events along the corridor.*

Figure 36. Les participants aux Forums du corridor Rhin Danube : La société civile à l'écart[276]



Source: viadonau

Les acteurs inclus représentent donc un champ particulier du monde professionnel des transports qui est celui de l'action publique dans les transports. Nous pouvons comprendre alors notre enquêtée (Entretien WWF, 2024) qui nous expliquait que participer aux CED 2024 comme intervenante était une victoire, car cela représente un apprentissage du fonctionnement de ce milieu et la preuve d'une forme de réussite de leur lobbying auprès du coordinateur.

II- Au sein des forums : les enjeux des discussions

1. Que nous apprennent les ordres du jour sur l'organisation des arènes ?

Chaque forum se concentre sur un ordre du jour qui cadre la discussion[277]. Les prises de paroles sont d'environ dix minutes par participant, à raison d'environ 12 présentations. Soit des réunions relativement longues, qui commencent à 9 h 30 et finissent à 14 h ou 15 h pour les 3 premiers forums, incluant une pause-café de 15 minutes (KombiConsult *et al*., 2014 ; TIS *et al*., 2014). À partir du 4e forum, une pause déjeuner d'une heure sera incluse, ce qui est potentiellement l'occasion pour les acteurs d'échanger et de faire leur propre réseau[278].

---

[276] HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, KombiConsult GmbH, iC consulenten Ziviltechniker GesmbH, viadonau, Prodex d.o.o., Panteia B.V., & University Politehnica of Bucharest. (2014b). *Rhine–Danube core network corridor study: Final report*. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20190604070507/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/rhine-danube_study_0.pdf

[277] Pour chaque cooridnateur, une page dédiée au coordinateur dispose d'un onglet CNC forum, sur cet onglet sont disponible l'ensemble des ordres du jour des Forums du corridor, comme dans l'exemple ci-dessous : Commission Européenne. (2021, novembre 27). *Orient—East Med Corridor* [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20211127092048/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/orient-east-med-corridor_en

[278] *Ibid.*

Sur le papier, les temps de parole sont distribués assez équitablement, laissant penser qu'il n'y a pas de traitement différencié entre les participants du forum. Sur les dix forums du corridor entre 2014 et 2019, le Consortium en charge des études est le groupe qui prend le plus souvent et le plus longtemps la parole, après le coordinateur. Sur les dix forums du corridor, au moins un membre du consortium prend la parole pour présenter un aspect des études. Leur prise de parole pour les forums 2 à 10 dure entre 45 minutes et 1 h 15. Le but est de présenter les avancées de l'étude afin que pendant les 15 minutes suivantes les participants puissent faire part de leurs remarques (KombiConsult *et al*., 2014 ; TIS *et al*., 2014).

Les forums sont suivis par des réunions restreintes avec les États membres pendant une heure, notifiées comme des « feedbacks meetings », des discussions plus institutionnelles donc. Ce genre de réunion doit être pensé comme une arène, une confrontation qui n'est pas régie par les mêmes règles, même si elle se joue dans le même lieu avec la même unité de temps. Savoir ce qui se dit dans ces réunions n'est pas évident, interroger les participants serait une première étape. Cependant, les noms des participants ne sont pas toujours disponibles. Les activités du coordinateur permettent de voir un exemple du type de discussion qui peut avoir lieu dans les réunions restreintes aux États membres. Cet exemple est sur le corridor Atlantique, lors du forum de novembre 2018 :

> *« La dernière partie, réservée aux représentants des quatre ministères (France, Espagne, Portugal et Allemagne), a permis d'échanger des points de vue notamment sur la future "loi d'orientation des mobilités" française et sur le groupe de travail spécial en cours, approuvé par la commissaire Bulc et les deux ministres concernés, sur les liaisons ferroviaires transfrontalières franco-espagnoles sur les corridors atlantique et méditerranéen, qui constituent l'épine dorsale du réseau »*[279,280].

Au vu de ce qui est ensuite écrit sur le compte rendu de la rencontre du coordinateur avec le PDG de la SNCF et avec la ministre Borne en janvier 2019[281], la discussion autour des la loi d'orientation des mobilités, couplée à la question du calendrier d'implémentation des projets semble être le cœur de la discussion en ce qui concerne l'un des projets de liaison ferroviaire du corridor, l'Y basque. Cet

[279] Traduit de l'anglais par l'auteur : *The last part, restricted to the representatives of the four ministries (France, Spain, Portugal and Germany) allowed to exchange views on especially the upcoming French "Loi d'orientation des mobilités" and the ongoing special working group, agreed upon by Commissioner Bulc and the two Ministers concerned, on the French-Spanish cross-border rail connections on both the Atlantic and the Mediterranean Corridors.*

[280] Commission européenne. *Atlantic | Mobility and Transport*. (2019, mai 28). [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20190528201347/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/atlantic_en

[281] Commission européenne. *Atlantic | Mobility and Transport*. (2019, mai 28). [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20190528201347/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/atlantic_en

exemple laisse penser que le but est de coordonner au plus haut niveau possible le travail des ministères.

Sur les 10 premiers forums du Scan-med corridor, l'EIB participe trois fois, et une présentation sur le RFC deux fois (2e et 6e forum du corridor)[282,283]. L'EIB comme l'INEA, parfois la DG MOVE, interviennent sur les possibilités de financements des projets de transport. Le RFC étant l'organe dédié à la création de corridors de fret ferroviaire transeuropéens (Règlement 913/2010), il réunit, parallèlement aux Corridors du réseau central, les gestionnaires d'infrastructure d'un corridor pour développer ces corridors. Les RFC sont orientés vers des questions plus opérationnelles que les corridors. En 2024, les RFC sont fusionnés avec les Corridors du réseau central. Les deux entités gardent une gestion séparée, mais le Corridor du réseau central supplante le RFC comme un ensemble plus vaste. Avant ce développement du droit concernant les RTE-T, inviter le représentant du RFC, c'est la garantie d'avoir les avancées les plus récentes sur le RFC pour les acteurs du corridor.

Sur le corridor Orient-Est Méditerranée (OEM), l'un des sujets d'échanges réguliers du coordinateur est avec les représentants du CRF7 ou à son sujet avec d'autres acteurs du corridor. De 2014 à 2019, le sujet des RFC est abordé 11 fois sur 157 évènements différents pour l'OEM[284,285]. Cette coopération entre les deux organes de gouvernance permet au coordinateur de travailler sur le pendant plus opérationnel du ferroviaire.

Le but est de traiter des aspects opérationnel et financier en tenant informés les participants des Forums. L'onglet ""activité du coordinateur", qui recense certains forums, fait état de 40 participants minimum sur le corridor atlantique, et 90 participants maximum sur le scan-med. L'OEM et le NSB font état de 50 à 60 personnes au forum.

---

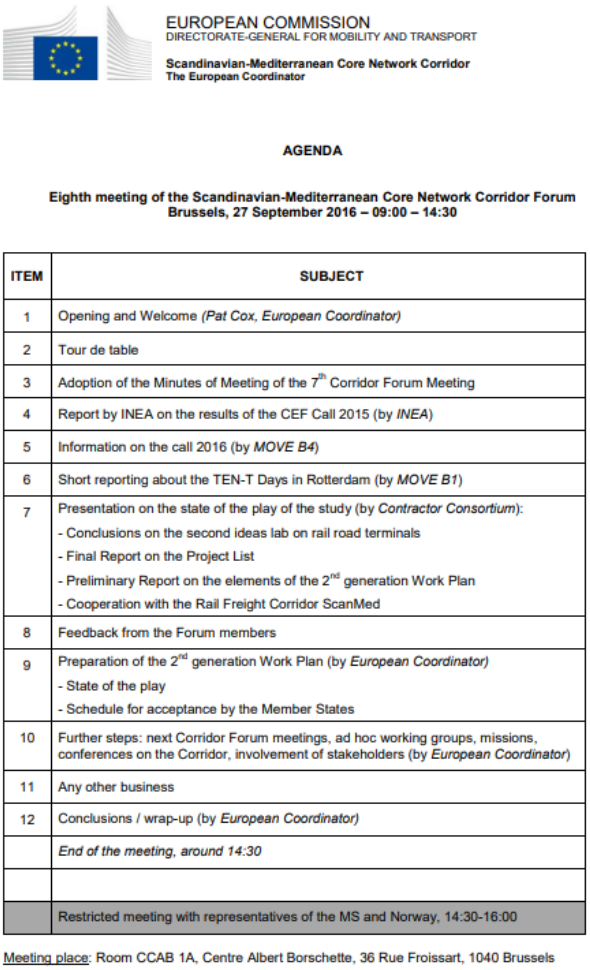
[282] Commission européenne. *Scandinavian-Mediterranean | Mobility and Transport*. (2019). Consulté 12 avril 2026, à l'adresse [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20190528201346/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/scandinavian-mediterranean_en

[283] *Commission européenne. (2019, mai 28). Scandinavian-Mediterranean | Mobility and Transport. https://web.archive.org/web/20190528201346/https:/ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/scandinavian-mediterranean_en*

[284] Commission européenne. *Orient—East Med | Mobility and Transport*. (2021, mai 15). [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20210515031120/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/orient-east-med_en

[285] Commission Européenne. (2021, novembre 27). *Orient—East Med Corridor* [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20211127092048/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/orient-east-med-corridor_en

Figure 37. Agenda du 8e forum du corridor[286]



EUROPEAN COMMISSION
DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT
Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor
The European Coordinator

AGENDA

Eighth meeting of the Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor Forum
Brussels, 27 September 2016 – 09:00 – 14:30

ITEM	SUBJECT
1	Opening and Welcome *(Pat Cox, European Coordinator)*
2	Tour de table
3	Adoption of the Minutes of Meeting of the 7th Corridor Forum Meeting
4	Report by INEA on the results of the CEF Call 2015 (by *INEA*)
5	Information on the call 2016 (by *MOVE B4*)
6	Short reporting about the TEN-T Days in Rotterdam (by *MOVE B1*)
7	Presentation on the state of the play of the study (by *Contractor Consortium*): - Conclusions on the second ideas lab on rail road terminals - Final Report on the Project List - Preliminary Report on the elements of the 2nd generation Work Plan - Cooperation with the Rail Freight Corridor ScanMed
8	Feedback from the Forum members
9	Preparation of the 2nd generation Work Plan (by *European Coordinator)* - State of the play - Schedule for acceptance by the Member States
10	Further steps: next Corridor Forum meetings, ad hoc working groups, missions, conferences on the Corridor, involvement of stakeholders (by *European Coordinator*)
11	Any other business
12	Conclusions / wrap-up (by *European Coordinator)*
	End of the meeting, around 14:30
	Restricted meeting with representatives of the MS and Norway, 14:30-16:00

Meeting place: Room CCAB 1A, Centre Albert Borschette, 36 Rue Froissart, 1040 Brussels

À propos de cette figure : *le but de cette illustration est de montrer un exemple d'ordre du jour pour les forums du corridor. Nous pouvons voir que les réunions concernent un ensemble d'informations fournies par des fonctionnaires de la Commission. Puis nous voyons la dialectique présentation des études par le consortium/retour par les membres du forum (7). Puis une dernière prise de décision avec un calendrier pour le WP, soumise à l'acceptation des États membres (9).*

2. Qui participe aux forums du corridor ?

La question que nous posons ici a trait à la place dans une hiérarchie des personnes présentes aux Forums. Est-ce qu'il y a une hiérarchie entre les acteurs présents aux Forums des corridors, sommes-nous face à une discussion asymétrique ou d'égal à égal ?

Éloise Libourel remarque un déséquilibre dans les conférences d'EU Core City Net entre les acteurs français et les acteurs espagnols (Libourel, 2015). Dans une moindre mesure notre propre expérience de terrain a pu révéler une certaine forme d'asymétrie dans les prises de parole aux Connecting Europe Days 2024. Le manque d'aisance en anglais de la députée européenne Karima Deli, ou les réactions embarrassées palpables à l'évocation du sujet du financement des infrastructures du ministre des

[286] Commission européenne. (2016, septembre 27). *Scandinavian–Mediterranean core network corridor: Agenda of the eighth meeting of the corridor forum*. [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20190604084227/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_scm_8th_forum.pdf

Transports espagnols en table ronde, sont autant d'indices de rapports de pouvoir et de tensions sous-jacentes. Cette épreuve du terrain n'est pas possible en ce qui concerne les Forums du corridor. Mais nous pouvons nous en référer à ce que nous apportent les études sur le corridor. En plus des informations sur l'organisation du forum, les études sur le corridor Atlantique, Rhin-Alpes, Scandinavie Méditerranée, donnent *à minima* une liste des participants au forum le plus inclusif (le 4e) (HaCon *et al.,* 2014a). Au mieux, elles donnent les minutes avec la liste des personnes présentes sur chacun des quatre premiers forums (KombiConsult *et al.*, 2014 ; TIS *et al.,* 2014). Ces minutes ne sont disponibles que pour les 4 premiers forums du corridor atlantique et le Scandinavie-Méditerranée, soit les forums de lancement, donc ceux qui ont inclus de façon incrémentale les acteurs.

En dehors des minutes, d'autres études sur le corridor donnent des éléments précis sur qui a proposé quelle révision sur tel ou tel alignement sur un des tronçons du corridor (Hacon *et al*., 2014b). Nous allons ici partir des acteurs pour essayer de comprendre leur travail sur les corridors, mais aussi leur position en tentant de comprendre s'il existe une différence de structure dans les équipes qui représentent les différentes personnes sur le corridor.

a. La Commission européenne

La Commission européenne fait venir dans les forums du corridor ses propres chefs d'unité pour présenter les évolutions de la politique européenne. Nous retrouvons le nom de Herald Ruijter, chef de l'unité B1de la DG MOVE sur plusieurs forums, et plusieurs autres fonctionnaires sont notifiés comme présents en plus des coordinateurs et de leur conseiller.

En ce qui concerne TEN-Tec, Helmut Morsi et Mohamed Laazzouzi qui étaient respectivement l'ancien chef de l'unité B1 connu pour son travail sur les systèmes de recharge pour les véhicules électriques sur le RTE-T (Guillemot, 2022) et le nouveau chef de la B1. Il passe la main à son collègue qui devient le gestionnaire du projet. Ces changements de management expliquent pourquoi il y a deux fonctionnaires européens qui sont notés comme présents pour parler de TENtec : c'est un moment de passation qui demande que l'ancien chef d'unité soit présent pour assurer la continuité et transmettre au nouveau cadre.

b. Les fonctionnaires des ministères : représentation spécialisée et chefs d'unités

Les fonctionnaires qui représentent les ministères sont le premier groupe à participer aux forums du corridor, ils sont ensuite conviés à l'ensemble des forums du corridor au côté des autres acteurs. Ils sont donc parmi les rares acteurs du corridor à avoir une vision d'ensemble pour le premier cycle de forums. Les seuls acteurs à avoir une position aussi informée par rapport au forum sont les coordinateurs, les fonctionnaires de la Commission et les cabinets de conseil qui participent aux études.

Sur chaque réunion du forum, ce ne sont pas toujours les mêmes fonctionnaires qui sont présents. Sur les listes des participants des quatre premiers forums, sont inscrits des noms de fonctionnaires différents. Ces noms sont généralement deux par ministère. Sur le corridor atlantique (TIS *et al.*, 2014), nous pouvons voir deux noms pour le ministère des Transports allemands, deux noms pour les fonctionnaires français et espagnols. Seul le Portugal est notifié par un seul nom.

Pour rentrer plus en détail dans la compréhension du processus de décision sur les forums du corridor, nous identifions les acteurs à partir des minutes du premier Forum du corridor atlantique, qui est le seul corridor où les minutes des forums 1 à 4 sont disponibles. Pour le corridor scan-med, les minutes des forums 2 à 4 sont disponibles et une description du 1er forum bien que plus succincte est faites directement dans l'étude (KombiConsult, 2014).

Pour l'ensemble des corridors où nous avons pu trouver le nom des fonctionnaires (Rhin Alpes, Atlantique et scan-med), les États membres envoient des fonctionnaires par paires sur chaque corridor. Il n'y a que les Belges qui envoient trois fonctionnaires pour un seul et même corridor. Les trois fonctionnaires sont un ingénieur civil de l'équipe travaillant sur l'Espace ferroviaire européen et deux fonctionnaires qui sont les attachés ministériels sur les questions européennes. Cette spécificité s'explique par une déclaration de l'ingénieur civil dans une brochure qui fait office de rapport d'activité pour le ministère des Transports belges en 2015. Une citation de ce même ingénieur y explique que son équipe assure le suivi des investissements ferroviaires d'Infrabel et de la SNCB; que de ce fait ils ont une vision de l'agenda des projets qui pourraient entrer en ligne de compte pour ces subventions européennes et qu'ils accompagnent donc les dossiers (SPF Mobilité et Transports, 2015 p.29)

Le représentant du ministère explique pourquoi, en plus des fonctionnaires chargés des questions européennes, il est nécessaire d'envoyer une personne chargée de l'Espace ferroviaire européen. Donc dans cette configuration, il faut les personnes en charge du suivi des dossiers, ici cette division de la SPF en charge des projets européens. Cette division comprend le fonctionnement des corridors. Nous voyons alors que l'intérêt des États pour les forums est de tirer parti des subventions européennes.

L'Allemagne et la France fonctionnent de façon sensiblement différente, traversées respectivement par six et quatre corridors. Ceux qui représentent l'Allemagne et la France ont des spécialisations différenciées. La France envoie deux fonctionnaires liés aux affaires européennes et deux fonctionnaires chargés des affaires portuaires maritimes et fluviales au sein du ministère de la transition écologique. La particularité des deux fonctionnaires travaillant sur la question européenne est que nous retrouvons leurs noms au moins une fois sur chaque corridor qui traverse la France (excepté le corridor méditerranéen où nous n'avons pas d'information sur les personnes présentes pendant les forums). La spécificité du corridor Rhin Alpes est de noter en plus les deux noms des fonctionnaires des affaires portuaires maritimes et fluviaux. C'est en allant sur la page LinkedIn de l'un des deux fonctionnaires

que nous pouvons comprendre que le bureau de l'analyse économique des ports, qui pourrait être vu comme éloigné des affaires européennes, est en fait en charge du suivi des projets européens.

Pour les fonctionnaires allemands, le peu d'informations que nous avons pu trouver est à priori caractérisé pour au moins deux d'entre eux par un travail spécifique comme point de contact pour le CEF plus tard dans leur carrière. Les fonctionnaires français ont une équipe dont la spécialisation ressemble à celle des Portugais avec une orientation maritime importante, tandis que les fonctionnaires allemands et espagnols semblent avoir des membres dédiés à la gestion du CEF, présents sur les forums des corridors. Cette division des tâches est donc déléguée à des personnels plus ou moins spécialisés sur les RTE-T.

Dans le détail, le même chef d'unité du ministère du ministère des transports allemand se rend aux forums du corridor Atlantique (TIS *et al.*, 2014), le corridor Scandinavie Méditerranée (KombiConsult *et al*., 2014) et Rhin Alpes (HaCon *et al*, 2014a). Présent sur les quatre premiers forums du corridor Scandinavie-Méditerranée, il est cependant absent sur les 2e et 3e forums du corridor Atlantique. Un autre fonctionnaire semble être un point de contact pour le corridor Rhin-Danube et pour le corridor Rhin-Alpes aux côtés de leurs chefs d'unité. Sans pouvoir dégager une structure claire à l'organisation des fonctionnaires allemands, il semble que les fonctionnaires aient un partage des tâches peut-être plus marqué par corridor. Certains noms (en dehors du chef d'unité) reviennent seulement comme stakeholder du corridor Rhin Alpes.

Deux profils types se dégagent en fonction des pays : ceux qui comme l'Espagne, le Portugal ou l'Allemagne ont une personne spécifiquement déléguée à la gestion du RTE-T et/ou du CEF pour le ministère des Transports qu'ils représentent. Dans le cas de la France ou de l'Allemagne, il y a en plus des chefs d'unité qui représentent les affaires européennes pour les ministères des Transports. Le chef d'unité présent semble être la personne la plus haut placée, en charge des fonds européens. Il semble qu'il soit en général en binôme avec la personne chargée des affaires européennes dans le domaine des transports.

Dans le cas du Portugal, il y a tantôt l'administrateur le plus haut placé aux affaires européennes au ministère des Transports, tantôt la personne en charge du transport dans les représentations permanentes à Bruxelles. L'Espagne a pour particularité d'envoyer deux personnes qui ont eu des postes spécifiquement dédiés aux RTE-T. Les deux représentantes du *Ministetrio del Fomento* sont respectivement une ingénieur-chef de l'unité en charge des fonds européens et des RTE-T[287], la seconde est un ingénieur qui occupe le poste d'attaché spécialiste des transports au sein de la

[287] Adif Alta Velocidad. (2022). *Órganos de gobierno: María Carmen Corral Escribano*. Gobierno de España. https://web.archive.org/web/20221207223356/https://www.adifaltavelocidad.es/-/sra.-d%C3%B1a.-mar%C3%ADa-carmen-corral-escribano

représentation permanente de l'Espagne pour l'UE, et dépend donc du ministère des Affaires étrangères[288]. Un schéma se dégage donc, avec un membre du ministère des Transports et un membre de la représentation officielle de l'UE. Seuls les Italiens et les Allemands semblent avoir des fonctionnaires spécialisés dans le fonctionnement du RTE-T sur le forum, et les autres représentants sont des chefs d'unité dans leurs ministères ou agences respectives.

Cette souplesse des différentes échelles caractérise le type II (Hooge et Marks, 2001) de la gouvernance Multiniveau, appliqué au RTE-T.

En revanche, le corridor atlantique va avoir dans ses groupes de travail sur la dimension portuaire et sur les Forums du corridor atlantique, une présence systématique de fonctionnaire des ministères Français, Espagnol et Portugais. Cette présence laisse penser à un intérêt de la part de ces États sur la dimension maritime du corridor. Ce qui change, c'est le niveau de spécialisation des fonctionnaires envoyés dans ces réunions.

Il est possible que cela représente le niveau d'intérêt des différents pays pour certains corridors, comme le suppose Éloise Libourel (2015) dans son analyse du lobby EU Core City Net, mais il est difficile de conclure avec des niveaux qui, dans le cadre des forums des corridors, sont bien moins différenciés entre les fonctionnaires présents au premier forum des corridors que sur des évènements de lobbies, par définition plus ouverts. Cette différenciation de spécialisation est en fait explicable en partie par une volonté de la Commission de ne pas avoir les fonctionnaires des ministères détachés à Bruxelles pour représenter leur État :

> *« Nous avons donc dû commencer par dresser la liste de toutes ces institutions, puis trouver les personnes appropriées au sein de chacune d'elles à inviter. Cependant, nous ne savions pas clairement à quel niveau l'invitation devait être envoyée, ni quel niveau de représentation serait accepté. Et ils savent depuis cette époque (2014), à la fois les coordinateurs (au pluriel) et les conseillers de la Commission européenne étaient d'avis qu'il fallait que ce soit au niveau politique du siège de l'organisation ou au niveau administratif, le plus élevé du siège de l'institution et qu'il fallait en tout cas éviter que leurs représentants à Bruxelles viennent. Je... J'ai toujours dit que la Commission voulait les personnes réelles et non les personnes de Bruxelles, c'était donc aussi l'une des phrases de l'invitation qui disait que nous voulions les personnes du siège [...]. Mais malgré cela, de plus en plus de personnes de Bruxelles se sont présentées, car leur rôle est de représenter l'organisation de Bruxelles et il*

[288] Le CV de la personne concerné a été trouvé sur le site d'ERA.

s'agissait d'une réunion à Bruxelles, donc c'était leur devoir d'y aller »[289].
Entretiens KombiConsult, 2025.

Dans le cas des corridors, il semble que les acteurs que nous avons identifiés comme ceux étant rattachés aux affaires européennes, ou comme des personnels plus spécialisés, soient en fait une vraie question pour la Commission comme le coordinateur. Pour permettre une meilleure européanisation des politiques de transports et faire avancer au maximum les projets sur le corridor, les coordinateurs en accord avec la Commission, souhaitaient avoir les personnes déférentes et pas les bureaux détachés à Bruxelles. Du point de vue de la Commission, il y a une vraie séparation entre le fonctionnaire présent à Bruxelles et le fonctionnaire basé dans son pays d'origine. Les coordinateurs dont le but est de faire avancer le corridor comme un espace fonctionnel visent certainement les seconds parce que c'est une prise directe avec l'administration nationale, plutôt que de passer par le filtre des représentations bruxelloises.

Pourtant, au vu de la composition des autres groupes (régions, gestionnaire d'infrastructure) sur le corridor atlantique et le corridor scan-med, il semble que nous soyons face au même type de problématique. Les gestionnaires d'infrastructures envoient régulièrement un cadre-chef d'unité sur les questions européennes. Il semble complexe de savoir dans ce cas quelle est leur importance : sommes-nous face à des chefs d'équipes, ou face à des directeurs régionaux, ou des tops manageurs ? Il semble complexe de répondre à ce type de question avec de simples recherches Google, en raccordant les CV laissés sur les sites des entreprises ou sur LinkedIn, et d'en tirer une généralité.

c. Les régions, quelle place au sein du forum ?

Pour les régions, nous avons eu plus de facilités à catégoriser les fonctions des personnes présentes au 4e forum du corridor Atlantique et Scan Med. Pour le corridor atlantique, sur les cinq régions portugaises, seule la région Norte est présente ; sur les six régions françaises, seules 2 sont présentes. Enfin, sur les six communautés autonomes espagnoles, quatre sont présentes. Nous avons tenté d'identifier les présents et non pas l'ensemble de la liste des stakeholders. Nous avons identifié 50 %

[289] Traduit de l'anglais par l'auteur : *so we had to list first of all all those institutions and then find the appropriate persons within the institution which to invite and then it was not clear at which level shall the invitation be sent and what level of representation would be accepted. and they know from that time (2014), both the coordinators (plural) and the advisors of the european commission were of the opinion that it should be political level from the organization's home base or highest administrative level from the institution's home base and we should in any case avoid that their brussels representatives are coming. I... I always said that the commission wanted the real persons and not the persons from brussels so that was also one of the sentences in the invitation saying we want the people from the home [...]. But despite this saying more and more brussels people appeared because it is their role to represent the organization of brussels and it was a brussels meeting so it was their duty to go.*

(n=5) des présents (n=10) pour l'Espagne, les postes des quatre Français présents ont pu être identifiés et le poste d'un des deux fonctionnaires régionaux portugais a été identifié.

C'est du côté de la France que les représentants sont le plus équilibré. À chaque fois, un élu est accompagné par le bureau régional à Bruxelles. La région Poitou-Charentes comme la région Aquitaine semble envoyer des profils de délégués au transport qui ont la charge des mobilités de façon générale ou des TER. Il ne semble pas que ces personnes soient des spécialistes de l'UE, mais plutôt des spécialistes des transports, ce qui expliquerait leur appairage avec le bureau régional détaché à Bruxelles.

Il est possible que le même genre de dynamique soit installé avec les représentants des régions basques (ES), Extremadura (ES) et Norte (PT), mais ne pouvant identifier la moitié des présents nous pouvons aussi émettre l'hypothèse que les dynamiques se rapprochent de celle des régions Andalousie et Castille et Léon.

En effet, les deux régions envoient dans les deux cas des personnels bien plus spécialisés dans la promotion du corridor que les représentants français. La Castille et Léon est représentée par son bureau à Bruxelles et un cadre de l'agence Cylog en charge du développement de la logistique, créé par la Communauté autonome. Ils sont en charge, au nom de la communauté autonome, de défendre ses intérêts au forum et dans les groupes de travail[290]. La personne qui participe à ce forum indique sur son CV qu'elle est spécialisée dans ces discussions avec les institutions européennes.

Du côté de l'Andalousie, ce sont un cadre directeur gestionnaire de l'agence en charge des ports andalous et un cadre gestionnaire chargé de la logistique qui représentent la communauté autonome sur les forums. Ces deux hommes semblent bien plus spécialisés que leurs homologues français en ce qui concerne le corridor atlantique. Ils font paraître dès le lendemain du forum un point d'information sur le site de l'agence publique des ports d'Andalousie. Au vu du ton de l'article et des points qu'ils annoncent avoir soulevés, il semble que leur intérêt soit de défendre le développement de la ligne Algesiras-Madrid[291]. Nous pouvons donc supposer que l'envoi de ces deux cadres a pour but de peser dans les discussions avec les institutions européennes, en présentant des personnes spécialistes de leur région capables d'aller au-delà de la prise d'information. Pour l'Espagne, il semble donc qu'il y ait une vraie stratégie d'envoyer des cadres informés sur la situation.

---

[290]Cylog. (2022). *Corredor Atlántico | CyLoG, Castilla y León Logística*. cylog.es. http://www.cylog.es/proyectos-europeos/corredor-atlantico

[291] Paneque, M. Á., & Álvarez-Ossorio, I. (2014, janvier 20). *La Unión Europea exige que las obras del corredor Atlántico en Andalucía estén terminadas en 2020, conectando las ocho provincias*. Puertos de Andalucía. https://www.puertosdeandalucia.es/actividad/actividad/noticias/la-union-europea-exige-que-las-obras-del-corredor-atlantico-en-andalucia-esten-terminadas-en-2020-conectando-las-ocho-provincias

Dans le cadre du 4e forum du corridor Scandinavie-Méditerranée, sur 60 représentants des régions 33 sont présents (KombiConsult *et al*., 2014 annexes). Sur ces 33 représentants, nous avons pu identifier 21 postes. La dynamique est légèrement différente par rapport au Corridor atlantique, puisqu'il est finalement assez peu étendu par rapport aux autres corridors qui couvrent plus de pays ; en particulier le corridor Scandinavie-Méditerranée, long de quelque 9000 kilomètres de rail en 2014. Cette différence majeure fait que le corridor Atlantique peut accueillir 2 personnes par représentations, tandis que sur le corridor Scandinavie-Méditerranée, c'est impossible pour une simple question de place :

> *« Toutes ces personnes reçoivent donc des courriels indiquant clairement que pour une réunion précise, par exemple la réunion du forum du corridor à Bruxelles, le nombre de participants est limité à 100, car la salle n'est pas plus grande, ce qui signifie que chaque organisation doit se mettre d'accord sur les personnes qui seront désignées pour se rendre à la réunion. Normalement, cela a fonctionné, mais il n'en reste pas moins que, malgré cette phrase qui figure dans la lettre du coordinateur — je veux dire, je l'ai écrit là, mais il a signé et il est tout à fait d'accord avec cela — c'est-à-dire une personne par organisation, certains se présentent avec deux ou trois personnes, mais d'autres ne se présentent pas du tout ! Oui, donc pour l'instant, nous avons toujours trouvé un bon moyen d'équilibrer la participation afin d'avoir une bonne représentation le long du corridor de tous les différents types de gestionnaires d'infrastructures et de maintenir la limite d'environ 100 personnes par réunion »*[292]. *Entretien KombiConsult, 2025*

En principe, cette question de place ne permet pas aux régions d'envoyer un tandem comme pour le corridor atlantique (TIS *et al*., 2014) et cela signifie aussi une dynamique différente par rapport à un travail en équipe. La possibilité donc d'envoyer des personnes qui ne sont pas spécialistes de l'UE et des RTE-T pourrait être un risque pour les régions.

Sur 21 personnes identifiées, nous pouvons dire que 12 sont des spécialistes des affaires européennes avant leur arrivée sur le forum (observation *via* LinkedIn). Huit représentent le bureau à Bruxelles et

[292] Traduit de l'anglais par l'auteur : *So all these persons are receiving the emails with the clear indication that for the meeting for a precise meeting let's say the corridor forum meeting Brussels the number of participants is limited to 100 because the room is not larger and that means that within each organizations, they have to agree upon who is who will be appointed to travel. Normally it worked out but it is still the case that despite this phrase that it's written on the in the in the coordinator's letter - I mean I have written it there but he has signed and he agrees totally to it - that is one person per organization some are appearing with two or three persons but some are not appearing at all ! Yeah so we have for the time being we have always found a good way for balancing the participation so to have a good representations along the corridor representations of all different types of infrastructure managers and keeping the limitation of about 100 persons per meeting.*

les quatre autres ont soit fait une partie de leur carrière pour ces bureaux détachés à Bruxelles (n=1), soit sont spécialistes des affaires européennes pour leur région (n=3). Les autres représentants (n=9) des régions sont des spécialistes du transport. La Sicile et la région de Veneto envoient chacune un fonctionnaire chargé de la coopération internationale, un poste qui inclue les affaires européennes, mais aussi les questions de jumelage, de promotion de la région à l'étranger. La Ligurie, le Trentin, le sud Tyrol, Hambourg, La Toscane et le Tyrol envoient les élus ou les fonctionnaires chargés du transport et des infrastructures. La région de Kymenlaasko en Finlande est représentée par le directeur de la planification.

D'une façon générale, la faible représentativité des régions sur le corridor au forum laisse penser que l'évènement n'est pas très suivi et que les régions n'ont pas d'intérêt pour ces forums, sur le corridor scan-med. Cependant, certains cas spécifiques montrent l'utilité de ces forums pour certains acteurs. Sur le scan-med, le nom du maire de Kouvola apparaît au titre des régions. Ce maire a été représentant de l'office des autorités régionales et local de Finlande de 2000 à 2007[293].

Il devient ensuite maire de la ville de Kuusankoski en 2007 et en 2009, pour une question de fusion, il devient maire de Kouvola[294]. Il se trouve que Kouvola est aussi une sous-région de Finlande appartenant à la région de Kymenlaasko, qui a envoyé une personnalité pour représenter sa région (KombiConsult *et al*., 2014 annexes). Il semble que les deux représentants finlandais soient en fait appairés pour défendre au mieux les intérêts de la région et spécifiquement du terminal Rail route de Kouvola, qui est l'un des nœuds du corridor Scandinavie-Méditerranée. Le travail de ce maire avec une importante expérience de l'UE va être de défendre les intérêts de sa ville et de prendre des informations. Il se trouve qu'au cours des années suivantes, Kouvola va recevoir plusieurs dizaines de millions d'euros du CEF pour différents motifs. En 2015, le terminal railroute de Kouvola va recevoir dès le second appel à projets de la Commission un million d'euros pour réaliser une étude sur la logistique dans l'espace du terminal[295]. Le but est notamment de faire venir des trains longs de 740 m (requis par la Commission), mais aussi des trains extras longs de plus de 1100 m[296,297]. Une fois l'étude finie, le terminal va recevoir un nouveau financement du CEF de 6 millions d'euros en 2018, avec

---

[293] Moliis, P. (2016, octobre 28). *Lauri Lamminmäki Kuntaliiton yhteysjohtajaksi | Kuntalehti*. https://www.kuntalehti.fi/tyoepaikkauutiset/lauri-lamminmaeki-kuntaliiton-yhteysjohtajaksi/233268

[294] Kouvola. (2025). In *Wikipédia*. https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Kouvola&oldid=225354643

[295] P.165 *in* Innovation and Networks Executive Agency. (2016). *Connecting Europe Facility (CEF) transport 2015 calls for proposals : Proposal for the selection of projects*. Bruxelles, INEA.

[296] Innovation and Networks Executive Agency. (2018). *Centralising open access intermodal terminal operations for extra-long freight trains in the Kouvola rail-road terminal (2018-FI-TM-0039-W)*. Commission européenne. https://ec.europa.eu/assets/cinea/project_fiches/cef/cef_transport/2018-FI-TM-0039-W.pdf

[297] Vitality Urban Planning Kouvola. (2021, avril 22). Junakoot kasvavat – pitkiä raiteita tarvitaan. *Kouvolan kaupunki*. https://www.kouvola.fi/ajankohtaiset/junakoot-kasvavat-pitkia-raiteita-tarvitaan/

pour but cette fois-ci de réaliser des travaux sur le terminal pour accueillir ces trains[298]. Dans le même temps en 2016, Lauri Lamminmäki cède sa place de maire pour devenir le Directeur de liaison de l'Association des collectivités locales et régionales de Finlande[299]. Puis, en 2019, Kouvola est encore concernée par un projet cofinancé par le CEF, une étude pour l'amélioration du système de signalement (passage à l'ECTS 2) et pour une amélioration des charges à l'essieu des trains[300]. Le but est de mettre à niveau les ports de Hamina, Kotka et Kouvola, qui est leur débouché à l'intérieur des terres. À ce moment-là, le discours qui justifie l'octroi d'une subvention du CEF est lié au fait que ces endroits sont des goulets d'étranglement parce qu'ils ne sont pas adaptés à la demande liée au trafic dans ces ports. C'est le trafic de transit entre la Finlande et la Russie que mettent en avant les Finlandais pour ce terminal[301,302]. Cet argument est particulièrement pertinent en ce qui concerne l'idée de plus-value européenne. Il y a par ailleurs une continuité entre les forums, en 2019 lors du 14e forum du coordinateur, une présentation sur le TRR de Kouvola est réalisée pour faire un État des lieux des avancés[303]. Cette continuité à 5 ans d'intervalle sur le suivi des projets laisse supposer un travail conséquent des représentants locaux auprès de l'ensemble des instances européennes.

Malgré la seconde invasion de l'Ukraine en février 2022 et la fin des liens commerciaux avec les Russes, la ville de Kouvola va recevoir une fois de plus une aide du CEF en 2024, dans le cadre de la mobilité militaire, mais cette fois-ci avec l'amélioration d'un pont et l'amélioration d'une route à Nappa dans l'agglomération de Kouvola. L'argument dans ce cadre reste l'amélioration du trafic longue distance pour le fret : *« Le projet va améliorer significativement la sureté et le flux de transport longue distance et de passager »*[304]. En 2024, les arguments de l'agence finlandaise en charge des

---

[298] Innovation and Networks Executive Agency. (2018). *Centralising open access intermodal terminal operations for extra-long freight trains in the Kouvola rail-road terminal (2018-FI-TM-0039-W)*. Commission européenne. https://ec.europa.eu/assets/cinea/project_fiches/cef/cef_transport/2018-FI-TM-0039-W.pdf

[299]Moliis, P. (2016, octobre 28). *Lauri Lamminmäki Kuntaliiton yhteysjohtajaksi | Kuntalehti*. https://www.kuntalehti.fi/tyoepaikkauutiset/lauri-lamminmaeki-kuntaliiton-yhteysjohtajaksi/233268

[300] Innovation and Networks Executive Agency. (2019). *KOKOHA – Upgrade of Kouvola–Kotka–Hamina rail connection (2019-FI-TM-0246-S)*. Commission européenne. https://ec.europa.eu/assets/cinea/project_fiches/cef/cef_transport/2019-FI-TM-0246-S.pdf

[301] *Ibid.*

[302] Innovation and Networks Executive Agency. (2018). *Centralising open access intermodal terminal operations for extra-long freight trains in the Kouvola rail-road terminal (2018-FI-TM-0039-W)*. Commission européenne. https://ec.europa.eu/assets/cinea/project_fiches/cef/cef_transport/2018-FI-TM-0039-W.pdf

[303] Commission européenne. (2021). *Scandinavian-Mediterranean Corridor* [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20211127074211/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/scandinavian-mediterranean-corridor_en

[304] Traduit de l'anglais par l'auteur : *The project will significantly improve the safety and flow of long-distance transport and passenger traffic.* Marjukka, V.-P. *(2024, janvier 24). Finland får 39,45 miljoner euro i EU-medel för sju projekt för militär rörlighet [Institutionnel]. Kommunikationsministeriet. https://lvm.fi/sv/-/finland-far-39-45-miljoner-euro-i-eu-medel-for-sju-projekt-for-militar-rorlighet*

infrastructures et des transports restent l'amélioration de l'ECTS et la manutention améliorée des trains pour une charge d'essieu de 25 tonnes, mais cette fois-ci sans mention d'un potentiel trafic international[305]. Ce changement d'argumentaire questionne le statut de port de transit devenu goulet d'étranglement. Les arguments qui prévalaient dans le cadre de l'investissement sur la ligne en 2018 sont-ils encore valables en 2024, au vu du changement de contexte géopolitique et donc commercial ? Dans tous les cas, le travail de la ville de Kouvola semble avoir précédé celui du ministère des transports finlandais auprès de la Commission européenne. Sur l'appel de 2015, c'est la ville de Kouvola qui candidate seule[306]. Cette action sera ensuite épaulée par le ministère en 2018[307] parce que l'axe Kouvola-Kotka est une priorité depuis 2014[308].

Ce détour par le sud de la Finlande montre que la présence et la prise d'information d'un acteur dynamique, qui souhaite faire de sa ville un hub logistique à la suite de la crise de 2008 et de la fermeture d'usine de papier dans sa municipalité[309], peuvent véritablement avoir un impact sur la capacité à mener des projets. Ici, sa qualité d'ancien représentant des régions à Bruxelles lui donne l'expérience nécessaire pour s'insérer dans les questions liées au corridor. Cette forme d'agentivité peut être vue comme une forme d'européanisation de projets locaux du Corridor Scandinavie-Méditerranée avec un premier point d'étape sur le Forum du Corridor, qui devient ainsi un point d'étape dans la prise de décision, pour l'octroi de fonds européens et la réalisation de projet sur le corridor. Cette question de l'européanisation n'est d'ailleurs pas qu'un effet d'annonce puisque la ville semble être très consciente de sa position sur le corridor. Sur la page dédiée à la logistique du site de la ville, elle se présente comme le seul TRR de Finlande sur les corridors du réseau central, et affiche son alignement avec le RTE-T par une carte mise à jour en 2021, sur laquelle elle revendique sa participation au corridor, NSB et scan-med.

Nous pouvons tirer quelques conclusions empiriques sur les acteurs en observant les postes occupés par les différents participants au forum, en particulier les régions et les représentants des États membres.

---

[305] *Eleven transport infrastructure projects completed this year*. (2024). Finnish Transport Infrastructure Agency. Consulté 12 avril 2026, à l'adresse https://vayla.fi/en/-/eleven-transport-infrastructure-projects-completed-this-year

[306] Innovation and Networks Executive Agency. (2015). *Development of open access and intermodality in Kouvola rail-road terminal (2015-FI-TM-0029-S)*. Commission européenne. https://ec.europa.eu/assets/cinea/project_fiches/cef/cef_transport/2015-FI-TM-0029-S.pdf

[307] Innovation and Networks Executive Agency. (2018). *Centralising open access intermodal terminal operations for extra-long freight trains in the Kouvola rail-road terminal (2018-FI-TM-0039-W)*. Commission européenne. https://ec.europa.eu/assets/cinea/project_fiches/cef/cef_transport/2018-FI-TM-0039-W.pdf

[308] Lassheikki, P. (2015, janvier 13). *Kouvola pyrkii kansainvälisen mittaluokan logistiikkakeskukseksi*. Yle Uutiset. https://yle.fi/a/3-7733155

[309] Moliis, P. (2016, octobre 28). *Lauri Lamminmäki Kuntaliiton yhteysjohtajaksi | Kuntalehti*. https://www.kuntalehti.fi/tyoepaikkauutiset/lauri-lamminmaeki-kuntaliiton-yhteysjohtajaksi/233268

Les participants au forum de 2014 peuvent être classés en fonction de leur connaissance et de leur spécialisation sur le corridor. Certains employés des régions comme des ministères semblent avoir un post dédié aux transports en Europe. L'Allemagne et l'Italie semblent à ce titre avoir dans leur rang plus d'experts du sujet que d'autres pays comme la France ou la Suède en 2014. Pour les régions, il semble que les représentants se déplacent pour se montrer quand ils ont quelque chose à promouvoir, comme nous l'avons vu avec les exemples de l'Andalousie ou de la ville de Kouvola.

Carte 45. Kouvola, une revendication de son appartenance aux corridors du réseau central[310]



À l'inverse, beaucoup de régions sont représentées par leur représentant à Bruxelles. Par exemple en Suède, sur les quatre régions où nous avons pu identifier le représentant, trois sont du bureau de la région à Bruxelles. Ce choix exprime une façon de faire l'Europe de façon différente et distingue peut-être des pays où les représentants sont des spécialistes présents sur le terrain, dans leurs régions ou pour leur ministère ; des cas semblables existent pour les régions Françaises en 2014, qui n'avaient pas d'élus régionaux suffisamment experts pour ne pas les associer aux représentants qui devaient être envoyés sur le forum. Au vu de la localisation des forums (Bruxelles), nous pouvons aussi supposer que c'est un coût pour les fonctionnaires des ministères et les ministères eux-mêmes, ou de façon générale pour les autres organisations.

Une enquête plus approfondie devrait être menée à travers des entretiens semi-directifs, pour mieux comprendre qui va au Forum du corridor et surtout pourquoi. Est-ce un choix arbitraire, ou choisit-on

[310] City of Kouvola (2025). Strong in logistics. *The City of Kouvola*. Consulté 12 avril 2026, à l'adresse https://www.kouvola.fi/en/home/kouvola-logistics-city/

la personne avec le plus d'expérience ? Celui qui représente au plus haut niveau ne se déplace-t-il que quand il a un projet à promouvoir ? Parmi les représentants des États présents sur le corridor, au moins 4 sont devenus des *Seconded National Expert* (*SNE*) pour la commission quelques années plus tard. En termes de mobilité professionnelle, ces experts sont des fonctionnaires détachés par les ministères vers la Commission. D'ailleurs deux d'entre eux, de nationalité belge et française, vont devenir les conseillères des coordinateurs sur le NSB et sur le corridor Atlantique. La spécialisation des acteurs par le forum, les groupes de travail, la création de dossiers de financement, permet de ce point de vue une forme de *spillover* institutionnel qui déplace le travail des fonctionnaires d'une région ou d'un ministère vers la Commission européenne.

La problématique de la dichotomie entre le fonctionnaire de Bruxelles et celui basé dans son pays d'origine est intéressante en tant **qu'elle transforme la nature du Forum**. Si nous avons des fonctionnaires détachés à Bruxelles, l'objectif d'européanisation est limité et l'échange d'idées a de grandes chances de rester dans les arènes institutionnelles européennes. En revanche, la circulation d'idées et la prise de décision sont peut-être améliorées si elles passent du Forum du corridor aux arènes ministérielles.

La Commission espère créer avec le coordinateur un forum pour le corridor. C'est-à-dire un forum représentatif des territoires du corridor. Et pourtant, ce forum ne va devenir que partiellement le forum du corridor. Le fait que ce soit la personne du département des affaires européennes qui vienne, ou la personne du bureau basé à Bruxelles pour une région, transforme l'arène en une arène européenne qui circonscrit les possibilités de négociations et de discussion aux professionnels des affaires européennes et ne permet pas par là une accentuation de l'européanisation des corridors :

> *« Ce n'est que dans certains cas, lorsqu'une région ou un gestionnaire d'infrastructure manifestait un intérêt particulier, qu'il ou elle envoyait des personnes du siège. Plus l'intérêt était grand, plus le niveau était élevé dans certains cas, par exemple pour les municipalités finlandaises qui voulaient un nouveau terminal ou une nouvelle ligne ferroviaire ou qui souhaitaient soutenir un projet commun, ils envoyaient le maire de la ville ou les vice-ministres d'une région pour défendre le projet et leur activité. Cela s'est également produit, mais seulement dans quelques cas »*[311]. Entretiens KombiConsult, 2025.

[311] Traduit de l'anglais par l'auteur : *and only in some cases where there was a particular interest from a region or an infrastructure manager he or she sent the people from the home base and the higher the interest the higher the level in some cases for municipalities for example in finland who wanted a new terminal or a new railway line or to support a common project they sent the mayor of the town or deputy ministers of a region so to speak for the project for their activity so that also happened but it was only in a few cases.*

En fait, c'est peut-être l'étude croisée des listes des participants du forum du corridor (qui sont partiellement disponibles) et les financements des infrastructures par le CEF, qui pourraient nous permettre de mieux comprendre à quel moment un pic d'activité de lobbying de la part des régions, des États ou des municipalités révèle l'intérêt soudain d'acteurs habituellement peu présents sur les forums du corridor. Cette identification pourrait être une manière de reprendre sur le temps long l'intérêt de certains groupes d'acteurs d'échelle régionale ou municipale pour le RTE-T, en nous demandant s'il est pérenne ou ponctuel. Ainsi nous arriverions à une meilleure compréhension des processus d'européanisation.

3. Les discussions au sein du Forum du corridor : arènes des politiques publiques ou forums des politiques publiques ?

Le cadre des Forums du corridor est plus formel et descendant : une administration (la Commission) demande par le droit à des administrations nationales de s'intégrer à un processus de décision. La question pourrait ne pas avoir d'intérêt. Après tout, le droit cadre le fait que le choix des États prime sur la composition du forum. Pourtant, les études du corridor de 2014 montrent que le processus est en pratique plus incrémental, plus partagé entre les acteurs que ce qu'annonce le règlement.

> *« Eh bien, habituellement nous avons le forum du corridor tous les six mois […] C'est le moment formel pour réunir tout le monde ensemble. […] Pour discuter, pour présenter des résultats, pour faire de la sensibilisation qui sur d'autres sujets en développement est en train d'affecter la politique RTE-T, par exemple, cela va ouvrir un nouveau cadre de financement pertinent pour les parties prenantes, l'adoption d'une nouvelle règlementation qui pourrait avoir des implications sur ce projet. C'est donc le moment où nous nous réunissons tous… tous les six mois »*[312]. Entretien TIS, 2024.

[312] Traduit de l'anglais par l'auteur : *Well, usually we have corridor forum meetings every six months. […] That is the formal moment to bring everyone together. […] To discuss, to present results, to create awareness that on other developments affecting the TEN-T policy, like for instance, it's going to open a new financing framework that is relevant for the stakeholders, the adoption of a new regulation that could have implications on that project. So, it's the moment that we are all together every six months.*

a. Du forum à l'arène : quand le Forum permet la prise de décision au-delà de l'échange d'idée.

Ces éléments sont particulièrement concrets avec la 3e phase des études sur le corridor, puisque les résultats de l'étude permettent aux États membres d'apporter leur remarque et précision pour finalement aboutir à un rapport final sur le corridor :

> *« Les résultats ont été présentés lors de la réunion du forum et un accord a été conclu avec les États membres, qui ont décidé d'examiner et d'approuver le rapport à ce stade plutôt que le plan de travail à l'automne 2021. À la date limite fixée à la fin avril, seule l'Autriche avait annoncé son intention d'envoyer des commentaires. Quelques commentaires italiens et des remarques mineures finlandaises ont été formulés après un rappel en mai 2021. Ces commentaires ont été examinés, présentés et discutés dans la partie restreinte de la réunion du corridor du 24 juin 2021, et ils ont servi de base pour le 5e plan de travail »*[313]. KombiConsult *et al.*, 2014 p.8.

Ici, nous pouvons voir comment le Forum du corridor est un élément significatif du processus de décision qui mène à d'autres actions et d'autres productions concrètes. Le travail sur le forum du corridor amène à faire des choix pour les représentants des États membres, en validant le travail des coordinateurs sur la base des éléments apportés par les consultants. Donc nous avons un processus de décision pour écrire l'étude du coordinateur qui se fait à partir des Forums. Ce processus où l'on remet en jeu le même objet en tenant compte des résultats précédemment obtenus et des précédentes discussions, laisse penser que le forum est bien dans cet aspect une arène et plus un forum. Nous pouvons distinguer une arène ouverte à l'ensemble du public déjà restreint des Forums, où les résultats sont présentés, puis une seconde arène quelques mois plus tard peut être identifiée avec la seconde réunion qui permet d'examiner et de discuter les propositions faites par les États membres entre les deux réunions. Le fait que ces commentaires servent au 5e plan de travail montre que c'est l'un des moments du processus de décision. Ici le système d'arène que forment les Forums du corridor se joue entre des acteurs qui présentent leur avis, avant de les confronter pour proposer un nouveau cycle d'action.

---

[313] Traduit de l'anglais par l'auteur : *Results were presented in the Forum Meeting and agreement was reached with the MS that they consider to checking and agreeing the Report at this stage rather than with the Work Plan in autumn 2021. By the deadline of end of April only AT announced to send remarks. Some IT and minor FI remarks appeared after a reminder in May 2021. The remarks were commented, presented and discussed in the restricted part of the Corridor Meeting on 24.06.2021, and they were used as input for the for the 5 th Work Plan*

b. Arènes ou forum, un processus où l'enjeu central reste les États membres

Même si le processus est incrémental et se veut inclusif, les Etats restent les interlocuteurs privilégiés du coordinateur, et les acteurs du côté des cabinets de conseil comme du côté de la Commission le savent (Entretien Commission européenne 4, 2024 ; Entretien TIS, 2024). Sur le corridor scan-med, c'est après chaque forum que des réunions restreintes sont organisées entre États membres et la Commission. Ce qui montre que même dans les évènements les plus inclusifs, les corridors restent des instances où se rejouent le rapport de force entre les États et la Commission.

L'idée que concevoir une plateforme de discussion et une étude crée une forme de gouvernance multiniveau semble être quelque peu remise en question**. Les arènes du forum du corridor tendent à rejouer les pratiques classiques des arènes européennes plutôt que de créer les conditions pour l'émergence d'un corridor inclusif.** En 2014, en tout cas c'est ce que l'analyse du forum du corridor laisse penser.

c. Les enjeux de pouvoir entre les acteurs : limites et hypothèse de travail

Le processus sur le corridor vient d'un système descendant où tous les acteurs en fonction de leur échelle d'action ne sont pas à égalité. Les forums du corridor semblent bien plus hiérarchiques et directifs que ne le laisse à priori penser l'inclusivité annoncée. Toutes les luttes à l'échelle du forum ne peuvent être détectées uniquement par l'inventaire des acteurs, mais doivent également être comprises par le système par lequel les acteurs sont contactés et approchés pour être inclus dans les discussions.

Le mail devient par exemple un enjeu puisque les consultants s'en servent pour envoyer des invitations pour les participants. Dans ces mails, ils spécifient les modalités d'invitation — pas de personnes détachées à Bruxelles, pas plus d'une personne par organisation — et pourtant malgré ces consignes claires, les acteurs qui viennent au forum ne sont pas toujours ceux espérés par la Commission et les coordinateurs, ce qui transforme les attentes. Pour autant, pouvons-nous déduire que le *spillover cultivé* est un échec à la seule observation des forums du corridor de 2014, du travail des cabinets de conseil et des plans de travail ?

En ce qui concerne le forum, nous penchons plutôt pour une forme de première pierre à l'édifice. Les premiers forums du corridor sont un processus incrémental qui disparaît par la suite. Les coordinateurs vont ensuite réunir les acteurs tous en même temps et développer de façon beaucoup plus stable ces réunions bisannuelles.

Concernant le travail du coordinateur de façon générale, il convient de rappeler ici que le forum ne se retrouve que tous les six mois et que le coordinateur fournit un travail beaucoup plus conséquent. C'est

pourquoi nous verrons dans la partie suivante l'action du coordinateur hors de Bruxelles. Son action nous permettra de mieux comprendre les stratégies de *spillover* cultivé par le coordinateur sur son corridor.

d. Le forum du corridor crée-t-il un sentiment communautaire européen pour les acteurs du transport ?

Les forums ont un intérêt varié selon l'acteur à qui le chercheur s'adresse. Le forum devient une réunion d'information avec beaucoup de détails techniques pour certains (Entretien ministère des Transports belges, 2024), pour d'autres un moment important de leur carrière (Entretiens WWF, 2024), ou un moment essentiel pour discuter certains points à propos d'un corridor (entretiens TIS, 2023 ; Entretien CSECOE, 2024 ; Entretien Panteia, 2023).

Le forum du corridor a un aspect normatif et une organisation *top down*, couplés avec une intégration horizontale des acteurs que nous pourrions qualifier de gouvernance multiniveau en ce qui concerne le processus qui tient en particulier aux études et au plan de travail. Pour le forum du corridor, il faut distinguer deux phases : le premier cycle de 2014, et les phases suivantes qui n'organisent pas de la même façon la discussion avec les acteurs. La première phase a été faite de façon spécifique en élargissant peu à peu son champ d'action de la sphère de l'État vers les acteurs de l'action publique des transports, par cercle concentrique. La deuxième phase plus inclusive va permettre de réunir les acteurs que nous avons cités précédemment sur les forums et dans les groupes de travail.

> *« Il y avait vraiment une bonne communauté et une très bonne coopération au sein du forum du corridor. Donc heu des conversations très honnêtes, de vrais échanges et heu je pense que ça a été renforcé les dernières années. Même si heu et heu je pense que ça a été difficile durant la période du Covid avec des forums du corridor en ligne et ce genre de chose, mais la communauté est restée soudée et nous ils avaient vraiment le sentiment d'être une communauté »*[314]. Entretien Commission 4.

Pour ce fonctionnaire qui a une expérience d'une dizaine d'années sur le corridor Scandinavie-Méditérannée, le forum du corridor permet de créer une communauté autour de l'objet corridor. Cette idée de former une communauté des transports était assez présente dans les discours d'ouverture et de clôture des Connecting Europe Days, 2024 (observation par l'auteur CED 2024). La création d'un sentiment communautaire chez les acteurs pourrait être une tentative de la Commission d'influer sur

[314] Traduit de l'anglais par l'auteur : *There was a really good community and really good cooperation in the corridor forum uh so really honest conversations uh real exchange and uh I think this has only been strengthened in the last in the last years. Uh even though I mean it was difficult during covid times with online corridor forums and this kind of thing but the community stayed together and they really feel like a Community.*

la loyauté des acteurs par des stratégies de socialisation autour d'un évènement, en leur proposant par la même occasion une arène de discussion pour faire avancer le corridor. Le fonctionnaire de la Commission qui mettait en avant ce sentiment communautaire pense que le forum leur permet de faire émerger des projets et des idées nouvelles à travers la reconnaissance de problèmes partagés :

> *« Et le coordinateur encourage toujours cela. Ce que je trouve toujours très intéressant, c'est que lors des réunions du forum du corridor, par exemple, les personnes du nord de la Suède se rendent compte qu'elles ont en fait les mêmes problèmes que les personnes de... de... de... Sicile ou Malte en raison de leur perception de périphéricité, et elles se regroupent alors et disent : "Eh bien, examinons cela ensemble", ou elles organisent des visites conjointes ou lancent des projets communs, ou bien elles ont organisé des visites communes ou lancé des projets communs. C'est quelque chose qui ne se serait jamais produit sans le forum du corridor ou sans cette communauté qui a été créée dans le cadre du... du RTE-T. Donc je pense donc que cela a bien évolué et que cela continuera à évoluer, et je dirais qu'il n'y a pas de problèmes majeurs »*[315]. Entretien Commission 4.

Si l'on en croit le discours de ce fonctionnaire de la Commission européenne, cette forme d'européanisation par le bas se fait via le forum du corridor. Le corridor et son forum par sa répétition permettraient de fonder une communauté européenne des transports autour de l'échelle territoriale corridors. Cependant, cette assertion demanderait d'être étayée, puisque ce fonctionnaire met en scène cette communauté des acteurs du corridor parce qu'il en est lui-même le promoteur.

La mise en avant de l'aspect de problème commun dû à une « périphéricité perçue » qui permet de favoriser l'intégration par des initiatives transnationales, et l'impossibilité de ces projets sans la rencontre sur la plateforme de discussion qu'est le forum du corridor, donne le sentiment que la stratégie du forum permet une intégration plus poussée. En tant que discours, c'est une manière de formuler une forme d'engrenage inhérent à un certain imaginaire lié à l'intégration. En reliant cette citation aux entretiens cités dans le chapitre 5 (entretiens Parlement 1, 2023 et Entretien Parlement 2, 2023) qui tournait autour du marchandage dans le cadre classique du triangle institutionnel européen,

[315] Traduit de l'anglais par l'auteur : *And the coordinator also always encourages that so that that you have what I always find quite interesting that you have at the corridor forum meeting um for example people from northern Sweden they realize that uh they have actually the same issues as people from from from Sicily or from Malta due to their uh perceived peripherality and they then join together and they say well let's look at it together or they have joined visits or they launched joint projects so um um this is something that would never happen without the corridor forum or without this this community that that has been created under… under TEN-T so I think it has evolved quite well and it will evolve even further and there's a no no big issues I would say.*

nous avons ici une approche de l'intégration européenne différente qui passe par la sociabilisation d'acteurs autour d'évènements professionnels et de leur mise en récit. Le fait que le corridor puisse créer une forme de sentiment communautaire à travers sa représentation et à travers la mobilisation d'acteurs clés pour les projets du RTE-T est un constat à vérifier. Il pourrait passer par une série d'entretiens exclusivement consacrés à ce sujet en cherchant à comprendre si par exemple les acteurs se rencontrent via le forum du corridor, si des questionnements nouveaux émergent, et si le sentiment de réalisation du corridor existe comme une conviction plus que comme qu'un affichage.

III- Au-delà du forum comme arène, patrouiller sur les corridors : groupes de travail et médiations

1. Les groupes de travail : une européanisation par la mise en valeur du corridor ?

Pendant les forums ou à des dates ultérieures, les coordinateurs peuvent choisir d'organiser des groupes de travail sur des thématiques spécifiques. Au départ limité à un nombre restreint de sujets dans le règlement 1315/2013, les groupes de travail doivent être axés sur l'intégration modale, l'interopérabilité, le développement coordonné des infrastructures dans les tronçons transfrontaliers (article 46 du règlement 1315/2013). Le règlement 2021/1153 va permettre plus de marge de manœuvre aux coordinateurs en ajoutant la mention de création de groupe ad hoc. Le droit s'adapte en fait ici à la pratique, puisque sur le corridor Scandinavie-Méditerranée, les forums et le coordinateur n'avaient visiblement jamais exclu de dépasser ces seuls groupes de travail (TIS *et al.*, 2014) :

> *« Le potentiel intérêt de nouveaux GT allant au-delà des seuls projets de tronçons transfrontaliers, incluant un périmètre plus large de problèmes d'intérêts communs, par exemple l'interopérabilité ferroviaire, a été proposé lors du 4e forum du corridor »*[316]. TIS *et al.*, 2014 p.25.

Ces Groupes de travail font véritablement partie du processus de décision et permettent au coordinateur de faire émerger de nouvelles problématiques et des discussions entre acteurs au-delà de la simple question de la conformité avec les normes européennes :

> *« Nous avons également la possibilité de créer des groupes de travail sur des thèmes spécifiques. Nous avons ainsi des groupes de travail sur le transport ferroviaire de marchandises par exemple, ou sur le transport ferroviaire de passagers, où nous*

[316] *The potential interest of new WG going beyond only cross-border section projects, including wider scope common interest issues, as for example rail interoperability, has been proposed during the 4th Corridor Forum.*

pouvons approfondir avec des experts les besoins le long du corridor. Et toutes ces discussions alimentent d'une manière ou d'une autre notre travail. Nous essayons d'assurer le suivi. Le coordinateur du corridor organisera ensuite, par exemple, des réunions et abordera certaines questions qui ont été soulevées avec les ministres ou les hauts fonctionnaires des ministères »[317]. Entretiens Commission 4, 2024.

Le groupe de travail est dans ce cas-là un instrument bottom-up pour le coordinateur puisqu'il permet de faire remonter des positions des acteurs du groupe vers les ministères par l'intermédiaire du coordinateur. Cette façon de travailler met le coordinateur dans une position de médiateur.

a. Des groupes parfois négligés par les coordinateurs et les États

Les groupes de travail étant plus restreints et plus spécifiques, ils permettent aux coordinateurs de mieux comprendre la demande des acteurs. Les groupes de travail ont dès le début une vocation d'inclusivité plus importante que les forums. Premièrement, leur aspect restreint permet de mieux faire discuter les acteurs concernés par un même sujet, ensuite les groupes de travail ne sont pas à Bruxelles, mais dans d'autres villes. Ce sont donc d'autres acteurs et d'autres thématiques qui émergent grâce à la circulation du coordinateur dans ces réunions.

Les groupes de travail ne sont au départ pourtant pas spécialement les organes les plus productifs ou suivis parmi les arènes et forums du RTE-T :

« Dans d'autres corridors, je me souviens qu'ils le faisaient toujours après la réunion du forum du corridor. Après chaque réunion du forum du corridor, ils organisaient des réunions de groupe de travail d'une ou deux heures avec les personnes qui restaient dans la salle, donc les réunions de groupe de travail de ceux qui avaient le temps d'être à la réunion ou dans un autre groupe de travail, nous étions dans un autre corridor, ils se réunissaient toujours aussi après ou avant la réunion du forum du corridor, les opérateurs portuaires, c'était toujours les ports, oui, mais je veux dire, de quoi peuvent-ils discuter, rien, une fois que nous avons compris ce que la règlementation TEN-T attend des ports, les opérateurs portuaires

[317] Traduit de l'anglais par l'auteur : *we also have the possibility to establish working groups on specific topics. So we have working groups on rail freight transport, for example, on rail passenger transport, where we can dive deeper with experts into the needs along the corridor. And all these discussions somehow feed them back into our work. We try to follow up on that. The corridor, the coordinator will then, for example, have meetings and address certain issues that have been raised with the ministers or with the high ranking officials in the ministries.*

savent quoi faire, donc il n'y avait aucune raison de se réunir tous les trois ou quatre mois, ce qui était assez ennuyeux ». Entretien KombiConsult, 2025.

Sur le corridor atlantique, le représentant de l'Allemagne et d'autres États membres ne semble pas convaincu par l'idée de Groupe de travail, puisqu'il n'y a que quatre États membres et qu'ils voient donc les groupes de travail comme superflus, alors que tout pourrait être fait pendant le forum. À l'inverse, le représentant du ministère des Transports espagnols souhaite établir un groupe sur les terminaux railroutes pour bénéficier de l'expérience de la France et de l'Allemagne (TIS *et al.*, 2014). Ce type de discussion montre comment des dissensions se jouent du point de vue de l'organisation même des groupes de travail, en fonction des intérêts des États membres. Le manque d'intérêt de l'État allemand et l'intérêt de l'État espagnol reflètent certainement l'engagement plus important de ce dernier pour faire avancer les corridors ; alors que l'Allemagne est souvent perçue comme un des États les moins proactifs. Le coordinateur propose de laisser les options ouvertes. Cela fait partie d'une forme de stratégie pour faire en sorte que des idées continuent d'émerger et pour continuer de produire de l'intégration, en soulevant les bons problèmes par un processus *bottom-up* de remontée d'informations.

Carlo Secchi, coordinateur du Corridor Atlantique, va proposer deux groupes de travail sur les ports maritimes et les voies d'eau, et un autre groupe sur les régions. Le planning adopté est différent de celui de la citation en insert puisqu'il choisit de faire intervenir le groupe de travail avant les réunions du forum du Corridor. Le but ici est de faire remonter les problèmes en amont du Forum du Corridor et de réaliser un retour pendant les 3e et 4e Forums.

b. L'échange d'idées et d'informations au sein des groupes de travail (corridor Scandinavie-Méditérannée)

Dans le cas du Corridor Scan Med nous avons dans la première étude les minutes sur les groupes de travail, ce qui nous permet de comprendre ce qui est discuté.

Au stade des premiers groupes de travail, les réunions se tiennent à Bruxelles pour les régions et les ports. Les deux se tiennent en parallèle le 1er octobre 2014 dans le Bâtiment de la Commission Berlaymont pour le groupe de travail sur les ports[318] et dans les locaux de la représentation de l'EUREGIO Tyrol-South Tyrol-Trentino[319]. Les régions italiennes, comme les ports italiens, sont plus

[318] Commission européenne. (2014, octobre 1). *Scandinavian–Mediterranean core network corridor: Agenda of the corridor forum working group meeting for ports*. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20190604084235/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_scm_working_group_ports_20141001.pdf

[319] Commission européenne. (2014, octobre 1). *Scandinavian–Mediterranean core network corridor: Agenda of the corridor forum working group meeting for regions*. Commission européenne.

présentes que les autres groupes, chaque pays membre est toutefois représenté. S'ajoutent les États membres en observateurs et des fonctionnaires de la Commission. Le coordinateur est présent sur le groupe région et c'est le directeur de l'Unité B.1 Herald Ruijter qui est présent sur le groupe des ports. Dans les minutes des groupes de travail, il y a surtout des questions des participants sur le fonctionnement du corridor : comment recevoir des financements? Pourquoi telle ou telle section n'est pas sur le corridor ? (KombiConsult *et al.*, 2014 annexes 6) Par exemple dans le cas du groupe de travail sur les ports, le représentant du port de Brême demande pourquoi Bremerhaven n'est pas intégré au corridor, la réponse est que le Bremerhaven est déjà sur deux autres corridors. Cette partie-là, nous pouvons la catégoriser comme de la pédagogie. Pour le cas des financements, c'est une descente des informations puisque Herald Ruijter, alors à la tête de l'unité B1., donne une date limite pour soumettre leurs projets par écrit afin qu'il soient examinés avant le 17 octobre 2014, soit deux semaines après le groupe de travail. Ici nous voyons mieux comment la sélection se passe en amont du circuit CEF décrit dans le Chapitre 4. Les ports font des remarques sur ce qu'ils souhaitent voir intégrer dans le plan de travail, pour potentiellement être financés.

Outre ces aspects informationnels, les ports vont soulever les manques dans le système des RTE-T. Ils vont en particulier amener une question sur la précision de l'outil TENtec et une sur les normes ferroviaires. La question des ports sur TENtec concerne le tirant d'eau :

> *« Les indications relatives au tirant d'eau fournies par TENtec ne couvrent pas toute la gamme des profondeurs dans le chenal et dans les différentes parties du port. Les tirants d'eau peuvent être très différents et il pourrait être judicieux de faire la distinction entre les minimums et les maximas »*[320]. KombiConsult *et al.*, 2014, p.493

Les ports soulèvent ici une question parce que c'est norme inscrite dans le règlement 1315/2013 : les ports doivent avoir un tirant d'eau minimum de 2,50 mètres (art.15.b.a). Donc les ports souhaitent en fait ne pas voir leur tirant d'eau inscrit comme aux normes sur l'interface *TENtec,* pour pouvoir potentiellement bénéficier d'aides pour effectuer des travaux d'approfondissement de leurs chenaux.

La question des normes ferroviaires est celle du gabarit ferroviaire, soit les dimensions du matériel roulant. Certains ports présents veulent adapter ce gabarit au marché, et la Commission va admettre ce point comme un angle mort dans chaque rapport suivant (KombiConsult *et al.*, 2014 ; Pat Cox,

https://web.archive.org/web/20190604084225/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_scm_working_group_regions_20141001.pdf

[320] Traduit de l'anglais par l'auteur : *The indication of water drafts according to TENtec does not cover the whole variety of depths in the fairway and in various parts of the port. The drafts may be quite different and it could make sense to distinguish between minima and maxima. Dredging can be funded if fairway or basins are deepened to allow bigger vessels to enter, however state aid aspects have to be taken into account. Maintenance dredging is not eligible for funding.*

2018 p.70 ; Pat Cox, 2022 p.53). Ce qui montre comment ces groupes peuvent faire caisse de résonnance pour les demandes spécifiques de certains acteurs, pour être tournés comme des éléments de bonne pratique par les coordinateurs et leurs équipes.

Enfin, un dernier aspect que montrent ces réunions est la coopération entre les gestionnaires d'infrastructures, qui expriment le souhait de se voir de nouveau pour chercher à faire des échanges de pairs à pairs. Par exemple dans le cas du GNL et des carburants alternatifs, les ports méditerranéens sont peu avancés (KombiConsult *et al*., 2014 annexes 6) par rapport à leurs homologues scandinaves. À la fin du compte rendu (KombiConsult *et al*., 2014 annexes 6) les ports expriment le souhait d'approfondir les échanges à ce propos. Cependant, cette interaction dans les minutes du corridor n'est pas compréhensible sans l'agenda envoyé en amont aux gestionnaires d'infrastructures portuaires. Dans cet agenda comme dans l'agenda pour le groupe de travail des régions, sont détaillés les programmes de la demi-journée. Le point 5, d'une durée d'une heure et quarante-cinq minutes, est dédié à deux questions qui sont sensiblement les mêmes pour les deux groupes :

1. *Quels projets relevant de votre propre responsabilité et de votre responsabilité partagée comptez-vous mettre en œuvre au cours des prochaines années afin de surmonter les obstacles identifiés et de favoriser le transport transfrontalier le long du corridor scan-med ?*
2. *Estimez-vous nécessaire de poursuivre (après 2014) la collaboration entre les régions situées le long du corridor scan-med ? Ou disposez-vous d'autres plateformes de collaboration, par exemple STRING, la plateforme du corridor du Brenner, la communauté d'action ferroviaire du Brenner (AGB) ou les macrorégions ? Si vous souhaitez une collaboration Scan Med pour les régions, quels sont les objectifs et les sujets à traiter ?* [321,322,323]

---

[321] Traduit de l'anglais par l'auteur : *1. Which projects in your own and shared responsibility will you implement in the forthcoming years to overcome the identified bottlenecks and foster cross border transportation along the Scan Med corridor?*

2. Do you see a need for a continued (after 2014) collaboration between the regions along the Scan Med corridor? Or do you have other collaboration platforms, e.g. by STRING or Brenner Corridor Platform or Action Community Brenner railway (AGB) or Macro-Regions? If you wish a

ScanMed collaboration for the regions, what are the objectives and the subjects to be treated?

[322] Les deux questions sur les ports sont sensiblement les mêmes. Les groupes visés ne sont cependant pas les mêmes et la phrase mentionnant STRING, l'AGB et les macros régions est remplacé par *« Do you see a need for a continued (after 2014) collaboration between the ports along the ScanMed corridor in addition to other collaboration platforms, such as by a geographical approach (Baltic, North Sea, Mediterranean) or by a topic approach (sustainability, efficiency, smart port issues – IT, safety, lobbying)? »* et la phrase sur le transport frontalier de la question 1 est remplacé par une question à propos de l'efficience des ports le long du corridor.

[323] Commission européenne. (2014, octobre 1). *Scandinavian–Mediterranean core network corridor: Agenda of the corridor forum working group meeting for ports*. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20190604084235/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_scm_working_gr

Cette question posée par le coordinateur est à remettre dans le contexte spécifique du corridor Scandinavie-Méditérannée. Le coordinateur ne souhaitait pas créer de permanences inutiles.

> *« J'ai donc dressé la liste de ces thèmes et je l'ai présentée aux États membres qui doivent donner leur accord pour la tenue des réunions du groupe de travail. Nous avons conclu que chaque groupe de travail se réunirait pour chacun de ces thèmes... euh. Après cela, euh, j'ai demandé une nouvelle phase d'étude, oui, une deuxième ou une troisième phase d'étude, devons-nous la répéter ou y a-t-il d'autres sujets, même si nous pouvons la répéter, nous avons donc recommencé avec certains sujets, euh, pour rafraichir les idées, pour réunir de nouvelles personnes afin de voir où nous en étions par rapport à la première réunion, et puis il y en avait aussi d'autres, oui, et c'était toujours ad hoc parce que nous voulions éviter de créer un groupe de travail permanent, car un groupe de travail permanent ne fait que créer des efforts supplémentaires et, une fois le travail terminé, on ne peut jamais l'arrêter oui, il a tendance à être permanent ou à fonctionner en permanence, et c'est ce que nous voulions tous éviter, c'est pourquoi nous l'avons appelé groupe de discussion ad hoc pour des sujets spécifiques, mais nous étions proches de ce que voulait le règlement RTE-T ».* Entretiens KombiConsult, 2025.

Cette approche va mener aux *laboratoires d'idée* chez Pat Cox. C'est une approche à part, unique parmi les coordinateurs. Ces laboratoires semblent remplacer les groupes de travail. Ils vont être mis en place dans différentes villes du corridor qui ont un lien avec le sujet traité. Les groupes sur l'interopérabilité ferroviaire (qui sont des groupes *ad hoc*) vont être réalisés dans des villes en rapport avec un projet d'interopérabilité ferroviaire, comme Innsbruck en 2017 et 2019 où la plateforme pour le corridor du Brenner se réunit régulièrement[324,325]. Le groupe sur l'interopérabilité va pour les mêmes raisons se rendre une troisième fois à Malmö, en Suède, en 2019[326]. Ce choix s'explique par le besoin

---

oup_ports_20141001.pdf

[324] Commission européenne. (2022, novembre 24). *Scandinavian-Mediterranean Corridor* [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20221124065107/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/scandinavian-mediterranean-corridor_en

[325] Commission européenne. (2017, octobre 12). *Scandinavian–Mediterranean core network corridor: Ideas laboratory – ScanMed cross-border rail. Good practices of rail operations along the ScanMed corridor ("Brenner Corridor Germany–Austria–Italy")*. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20221026084011/https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-03/agenda_scm_ideas_laboratory_cross-border_rail_i_2017.pdf

[326] Commission européenne. (2019). *Scandinavian–Mediterranean core network corridor: Ideas laboratory – ScanMed cross-border rail. Good practices of rail operations along the ScanMed corridor ("North Germany–Denmark–Sweden–Norway"): Organisation and concept*. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20221026084108/https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-

d'interopérabilité entre les pays scandinaves dans le Nord, ils ont par ailleurs une plateforme régionale qui leur permet de travailler de concert en parallèle du corridor[327]. L'invitation s'adresse aux fonctionnaires de haut rang, le but étant comme précédemment de rencontrer la personne en charge plutôt que la personne des affaires européennes. À Malmö, la réunion se tient dans les locaux du gestionnaire d'infrastructure ferroviaires (*Trafikverket*), ce qui change le symbole du pouvoir et suppose certainement une forme de mise en scène de leur propre local pour accueillir leurs pairs.
Le forum des politiques publiques change pour un même champ du débat au sein de l'espace corridor. L'intérêt de ce changement de lieu du forum est la possibilité d'attirer des acteurs différents à chaque fois, pour perpétuer le *spillover* cultivé. L'intérêt des groupes de travail est de faire tourner les villes d'accueil pour développer la coopération sur le corridor. Il y a une stratégie intéressante pour intégrer les acteurs sur les corridors et permettre de détecter de nouvelles questions. Nous retrouvons l'idée, évoquée dans le chapitre 6, que la proximité d'un évènement dans un pays permet d'attirer un plus grand nombre de personnes venues du voisinage immédiat.

c. Les structures *had hoc* régionales du Corridor Scandinavie-Méditerranée

La stratégie du coordinateur du corridor Scandinavie-Méditerranée va même plus loin en ce qui concerne les laboratoires d'idées. Sur le corridor Scandinavie-Méditerranée, le choix est de garder trois structures régionales permanentes en lien avec le corridor. Elles sont en lien avec les principaux projets ferroviaires : la plateforme *STRING* pour le lien entre la Finlande et la Suède, la plateforme du Brenner et la plateforme du lien fixe de Fehmarn[328]. Ces structures s'intègrent dans l'architecture européenne comme des structures qui ne sont pas celles du coordinateur, mais qui sont de première importance pour le corridor ou le coordinateur joue un rôle de figure importante.

d. Organisation des laboratoires d'idées du Corridor Scandinavie-Méditerannée

Les laboratoires d'idées sont conçus comme un évènement social plus ambitieux qu'une simple réunion. Les invitations et agendas des groupes de travail communiquent des informations sur la façon particulière dont sont conçus ces évènements.
D'une durée d'un, parfois deux jours, les groupes de travail sont organisés dans une ville avec, comme on s'y attend, des réunions faites pour l'échange de pair à pair. Mais il y a aussi tout un aspect

03/agenda_scm_ideas_laboratory_cross-border_rail_iii_2019.pdf

[327] Commission européenne. (2022, novembre 24). *Scandinavian-Mediterranean Corridor* [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20221124065107/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/scandinavian-mediterranean-corridor_en

[328] Voir onglet activité : Commission européenne. (2022, novembre 24). *Scandinavian-Mediterranean Corridor* [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20221124065107/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/scandinavian-mediterranean-corridor_en

promotionnel que doit mettre en place l'hôte du laboratoire. Cette mise en scène doit être utile au coordinateur du corridor, c'est donc une présentation de projets et d'aménagements censés représentés les meilleures pratiques pour un sujet sur le corridor.

Prenons par exemple le second groupe de travail pour les nœuds urbains à Copenhague (DK), les 23 et 24 mars en 2017[329]. L'évènement se tient sur deux jours et la première journée commence dans l'après-midi à l'aéroport de Copenhague, avec une session plénière où interviennent des fonctionnaires de la ville et des cadres de l'aéroport, qui font la promotion des infrastructures de transport de leur ville avec un focus sur la multimodalité. La suite est consacrée à une visite du métro de la capitale danoise et est suivie par une proposition de repas professionnel.

Le lendemain, deux sessions plénières et deux sessions parallèles sont proposées. Cette fois-ci c'est à la mairie de Copenhague que se passe l'évènement, avec une première présentation de la part des coordinateurs, un bilan de la première journée et une discussion spécifique autour du passage de la frontière Suède/Danemark entre Malmö et Copenhague.

Les deux sessions suivantes servent à des petits groupes de dix à quinze personnes pour échanger sur leurs pratiques, et sur des coopérations envisageables ou des opportunités possibles. Ces deux sessions vont ensuite porter leurs conclusions dans la session de clôture.

Ce type d'action permet véritablement de voir que la question du forum est importante. Ces groupes vont se rencontrer dans deux lieux différents qui vont cadrer les questions qu'ils ont à aborder. Pour la ville-hôte, le but est de se mettre en valeur et en même temps de favoriser l'échange pour de potentielles collaborations. Il y a un véritable objectif de trouver des positions communes à travers des groupes de travail et de dépasser le seul cadre institutionnel du corridor. Cette stratégie centrée autour d'une socialisation qui doit favoriser la discussion et la mise en valeur des meilleures pratiques, est faite par une stratégie originale qui dépasse les attentes du groupe de travail tel que conçu par le règlement 1315/2013. En fait, le coordinateur du corridor scan-med dépasse la simple création de forums et organise ici des espaces de débats à partir de lieux du corridor. Cette stratégie d'européanisation par le lieu et par la connaissance des pratiques et problèmes communs est une forme de *spillover* cultivé (Stephenson, 2010).

Nous pourrions distinguer 8 forums différents sur ce seul groupe de travail. Le premier est celui sur l'aéroport de Copenhague, qui est une première mise en scène des infrastructures de la ville et une première étape pour préparer aux autres discussions. Ensuite, la visite du métro est un second forum

[329] Commission européenne. (2017, mars 23–24). *Scandinavian–Mediterranean core network corridor: Ideas laboratory – ScanMed urban nodes II. Good practices of core urban nodes along the ScanMed corridor: Organisation and concept*. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20221026083958/https://transport.ec.europa.eu/system/files/2017-06/agenda_scm_ideas_laboratory_urban_nodes_ii_2017032324.pdf

avec pour but la mise en avant de la multimodalité. Enfin le dernier forum est celui du diner qui est ici plus un forum fait pour le réseautage. La journée suivante se décompose en quatre forums qui peuvent être réunis au sein d'un seul grand forum, la session plénière finale. Nous aurions ici comme sur un tournoi plusieurs confrontations qui se déroulent en parallèle, mais qui ont pour but d'aboutir à une discussion finale avec une position générale. Cette dernière se différencie par exemple d'Inno Trans, un espace où sont réunies plusieurs arènes qui n'ont pas pour but d'aboutir à une décision finale commune. Ce qui différencie les laboratoires d'idées des Connecting Europe Days c'est qu'au CEF il existe une multiplicité d'arènes et de forums sans structure claire.

Cependant, les laboratoires d'idées semblent être une exception par rapport aux autres corridors. Les autres cartons d'invitations/agenda qu'il nous reste d'autres corridors sont parfois moins détaillés[330]. À plusieurs occasions, le coordinateur du Corridor Atlantique va mener des groupes de travail plus ambitieux, notamment avec les ports en coopération avec le coordinateur du Corridor méditerranéen. Pendant ces évènements des visites des ports vont être organisées[331], mais le dispositif n'est *à priori* pas aussi conséquent que sur le corridor Scandinavie-Méditerranée.

Bien sûr sur certains coordinateurs vont organiser des réunions plus classiques : un agenda avec une introduction du coordinateur ou de son assistant, plusieurs questions discutées en groupe les unes à la suite des autres dans une salle, et une conclusion. Certains groupes de travail comme sur le Rhin-Danube n'ont d'ailleurs pas cet aspect discussion de pairs à pairs, mais sont une suite de présentations par les consultants ou les institutions européennes. Les initiatives originales de médiation par le coordinateur semblent alors véritablement dépendre de la personnalité des coordinateurs.

Officiellement, les forums et les laboratoires servent à deux choses : mettre en avant des pratiques et adopter une position commune par le groupe en vue de l'élaboration du Plan de travail. C'est d'une certaine manière un travail dont le but est l'européanisation par une stratégie de mobilisation des acteurs, qui passe par le déplacement d'un intermédiaire (le coordinateur) vers les acteurs.

De façon globale, ces groupes sont faits pour mieux comprendre les besoins et les défis des parties prenantes du corridor. Par exemple les laboratoires d'idées vont avoir un véritable impact sur les études sur la question des nœuds urbains. En effet, les études de second cycle sur le corridor Scandinavie-Méditérannée (KombiConsult *et al*., 2017) vont prendre pour appuis les résultats de ces groupes de

---

[330] Voir par exemple : Commission européenne. (2017, juin 13). *Rhine–Danube core network corridor: Draft agenda of the eighth working group meeting on ports and inland waterways*. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20220106073952/https://transport.ec.europa.eu/system/files/2017-06/agenda_med_working_group_ports_20141008.pdf

[331] Commission européenne. (2018). *Joint working group meeting on ports and multimodal terminals: Atlantic and Mediterranean core network corridors*. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20221003142145/https://transport.ec.europa.eu/system/files/2017-06/agenda_atl_working_group_ports_2016030910.pdf

travail, pour fournir des éléments sur les nœuds urbains : les conclusions du groupe de travail sont résumées par un paragraphe par ville qui résume ses projets et ses problématiques (KombiConsult *et al*., 2017 pp.173-245).

2. Comment le coordinateur et son conseiller travaillent à la coordination du corridor ? L'analyse des mobilités des coordinateurs

Les Forums comme les groupes de travail sont des organes officiels cadrés par le droit. Même si la pratique dépasse ce que propose le droit, un ensemble d'évènements *ad hoc* compose les actions de médiation qui restent au coordinateur et à son conseiller. En effet, la réalisation des infrastructures sur le corridor est à la charge des États traversés par le corridor. Les représentants des ministères et les gestionnaires d'infrastructures sont donc des membres essentiels, que le coordinateur doit rencontrer pour coordonner les efforts sur les RTE-T. Pour cette raison, il parcourt le corridor avec son conseiller afin de pouvoir rendre compte de la situation dans chaque pays. Ce travail demande une mobilité importante pour ces deux personnalités :

> *« Noam : À part le forum du corridor, rencontrez-vous régulièrement les acteurs du corridor ? Sur une base hebdomadaire ? Peut-être une base mensuelle? Peut-être sur des projets ou des réunions ?*
>
> *Entretien Commission 2 : Oui, oui, oui ! Donc nous rencontrons, je veux dire, il n'y a pas… le corridor est juste trop grand pour, il y a....maintenant nous avons 12 000 kilomètres de rail sur le corridor. Mais nos principaux partenaires, donc pour les grands projets, nous avons un grand intérêt parce que nous finançons jusqu'à 50 % pour le tunnel de base du Brenner depuis l'échelle de l'UE où le lien fixe de la ceinture du Fehmarn entre le Danemark et l'Allemagne. Eux nous les rencontrons plus souvent, mais en dehors ça, nous sommes constamment en train de voyager le long du corridor pour rencontrer les parties prenantes, discuter avec les ministères, discuter avec les représentants des régions, discuter avec les promoteurs de projets. Donc il y a un engagement très actif, mais c'est plus, je dirai, quelque chose d'ad hoc, excepté le forum du corridor, parce qu'autrement ça deviendrait beaucoup trop pour seulement un coordinateur et un assistant, c'est-à-dire moi »*[332]. Entretien Commission 2, 2023.

[332] Traduit de l'anglais par l'auteur : *Noam: Beside the corridor forum, do you meet the stakeholders? on a weekly basis, maybe a monthly basis, maybe on project or a meeting?*
Entretien Commission 2: Yeah, yeah, yeah ! So we meet, I mean, there's no… the corridor is just too big to, it has, now we have 12,000 kilometres of railways on the corridor. But our main stakeholders, so for the big projects, we also have a big stake because we are financing up to 50% for Brenner-based tunnel from EU level or Fehmarn-Belt fixed link between Denmark and Germany. Those we meet more often, but apart from that, we are constantly

Cette mobilité qui fonde l'activité du coordinateur est visible sur les pages web de la Commission[333]. Elle est inégale selon les coordinateurs. Si nous comparons le nombre d'évènements auxquels il participe (Forum du corridor et *TEN-T Days* incluent), il y a parfois des différences de plusieurs dizaines de déplacements sur des périodes comparables.

a. L'analyse des mobilités des coordinateurs : collecte des données

Pour tous les coordinateurs, nous avons souhaité analyser la période 2014-2020. Cette période est celle qui correspond à la nomination des coordinateurs jusqu'à la fin de leur mandat. Ce mandat s'arrête avec la seconde phase des études et du plan de travail sur le corridor, et arrive quelques mois avant la révision du règlement 1316/2013, juste avant 2021 qui permet la création du CEF 2. Cette révision arrive par ailleurs à la fin du premier confinement, ce qui forme un ensemble cohérent pour cette unité temporelle. Nous n'avons pas cartographié l'activité du coordinateur pendant le confinement, mais nous l'avons intégrée à notre analyse.

Pour des raisons pratiques, nous avons exclu certains coordinateurs de cette analyse parce que les déplacements à propos de l'activité du coordinateur sont très peu renseignés sur la page de la Commission. Anne Elisabet Jensen (Baltique-Adriatique)[334], Iveta Radicova (Corridor Méditerranéen)[335], Peter Balaz (Mer du nord-méditerranée)[336], n'ont malheureusement pas un onglet "activité" suffisamment rempli pour que nous puissions avoir une idée de l'activité des coordinateurs sur leur corridor. Les deux premières succèdent à Laurens Jan Brinkofst (Corridor Méditerranéen) et Kurt Bodewig (Baltique-Adriatique) dont le mandat était alors terminé. Nous avons ajouté les informations sur les corridors méditerranéens et Baltique-Adriatique dans un tableau à part (Tableau 21), parce que les informations ne sont pas sur les différentes pages Internet relatives à ces

---

traveling along the corridor to meet stakeholders, speak to ministers, speak to regional representatives, speak to project promoters. So there's a very active engagement, but it's more, I would say, it's an ad hoc thing, apart from the corridor forum, because otherwise it would become too much for just one coordinator and basically one advisor that is myself.

[333] Voir par exemple : Commission européenne. (2022, novembre 24). *Scandinavian-Mediterranean Corridor* [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20221124065107/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/scandinavian-mediterranean-corridor_en

[334] Commission européenne. (2021, novembre 27). *Baltic Adriatic Corridor*. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20211127085610/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/baltic-adriatic-corridor_en

[335] Commission européenne. (2021, novembre 27). *Mediterranean Corridor*. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20211127081540/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/mediterranean-corridor_en

[336] Commission européenne. (2021, novembre 27). *North Sea-Mediterranean Corridor*. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20211127082959/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/north-sea-mediterranean-corridor_en

corridors. Il y a donc un effet de discontinuité important dans la collecte des données ce qui ne permet pas d'analyser de façon suffisamment poussée l'activité des coordinateurs.

Par ailleurs, les activités de Laurens Jan Brinkofst s'arrêtent en juin 2017[337], et celles de Kurt Bodewig s'arrêtent en mai 2016[338] tandis que les activités de leurs successeures ne sont nommées qu'en septembre 2018. Même en prenant en compte une période de transition entre les deux coordinateurs, où l'activité est peut-être plus faible, il manque probablement une partie des entrées sur les activités. Il manque donc 28 mois d'activité pour le coordinateur du corridor Baltique Adriatique et 15 mois pour l'activité du coordinateur méditerranéen. Les sources que nous utilisons ne donnent pas un statut suffisamment complet de l'activité du coordinateur et de son mandat sur le corridor.

Notons que l'activité de Pat Cox, pourtant toujours en poste en 2021, s'arrête en décembre 2020[339] et que l'activité de Karla Peijs[340] et Catherine Trautmann[341] commence respectivement en avril et octobre 2015.

À la lecture d'autres rapports d'activité, celui de Mathieu Grosch par exemple, nous pouvons identifier un travail commun avec Karla Peijs dès 2014[342]. Cela suppose une différence d'approche entre coordinateurs. Cette différence se fait sentir à la longueur des comptes rendus sur leurs activités. Sur le corridor Orient East Med, les comptes rendus sont très réguliers et particulièrement détaillés. Dans le cas du corridor Rhin Alpes, les comptes rendus de l'activité du coordinateur ne font parfois qu'une ligne…

Malgré l'absence de données pour l'année 2014 pour les coordinatrices du corridor NSB et du corridor RD, nous avons choisi de les intégrer dans le Tableau 22. En effet, même dans le cas de comptes-rendus de l'activité relativement complets, l'année 2014, qui est une année de prise de fonctions, n'a

---

[337] Commission européenne. (2018, mars 25). *Mediterranean—European Commission*. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20180325051414/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/mediterranean_en

[338] Commission européenne. (2017, juillet 6). *Kurt Bodewig—European Commission*. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20170706215222/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/european-coordinators/kurt-bodewig_en

[339] Commission européenne. (2022, novembre 24). *Scandinavian-Mediterranean Corridor* [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20221124065107/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/scandinavian-mediterranean-corridor_en

[340] Commission européenne. (2017). *Rhine-Danube | Mobility and Transport*. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20190528201346/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/rhine-danube_en

[341] Commission européenne. (2017). *North Sea-Baltic | Mobility and Transport*. ec.europa.eu. Consulté 13 avril 2026, à l'adresse https://web.archive.org/web/20190528201349/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/north-sea-baltic_en

[342] Commission européenne. (2019, mai 28). *Orient—East Med | Mobility and Transport*. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20190528201345/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/orient-east-med_en

une recension que d'une à trois activités pour les coordinateurs Grosch[343] et Cox[344]. Pour cette raison, nous avons choisi de garder les deux coordinatrices dans le Tableau 23. Sans être exhaustifs, nous pouvons tout de même tirer une vision globale de leur activité sur leur corridor. Mathieu Grosch, coordinateur du corridor OEM pendant la période retenue, fait globalement un compte rendu bien plus détaillé que sa collègue Karla Peijs. En effet, les deux coordinateurs vont se rendre à Milan 2014 pour une conférence interministérielle, mais là où Grosch va détailler l'ensemble des réunions qu'il a eues, et donner un aperçu du contenu; Karla Peijs ne mentionne même pas l'évènement.

b. L'analyse des mobilités des coordinateurs : approche, limites, perspectives

Pour rendre cohérente la façon dont nous avons compté, nous avons privilégié l'unité de déplacement, plutôt que la mission du coordinateur. Chaque activité recensée est accompagnée d'une date et d'une destination, sous la forme d'une ville, et les organisations rencontrées à ce moment-là. Le format sur les sites web où nous avons récupéré les données sur l'activité est à peu près celui-là « mission à […], le jj/mm/aaaa ave […] », suivi d'une description de l'évènement. Nous avons fait le choix de compter comme un déplacement le fait de se rendre dans une ville c'est-à-dire la plus petite unité de lieu disponible pour tous les déplacements. La limite de cette façon de compter est que le coordinateur va parfois rencontrer plusieurs acteurs dans plusieurs évènements sur une même ville, alors comptée comme une unité de déplacement. Nous n'analysons donc pas le nombre de forums ou d'arènes, mais le nombre d'espaces où se rend le coordinateur. Il peut alors participer à un ou plusieurs forums dans chaque ville comme nous l'avons vu avec le laboratoire d'idées sur les nœuds urbains du coordinateur Pat Cox.

L'intérêt est d'avoir une idée des lieux de rencontre des acteurs avec le coordinateur à l'échelle des villes, et de pouvoir objectiver un minimum ce que nous disent les enquêtés sur la proactivité des coordinateurs. Ces éléments sur le déplacement des coordinateurs permettent de mieux comprendre ce que fait le coordinateur. Nous pouvons ainsi répondre à la question de savoir où va le coordinateur et qui il rencontre, et donc quelles stratégies il adopte, quels sont les messages qu'il délivre et à qui… en bref sa place dans la gouvernance du corridor.

Nous ne ferons pas un tableau exhaustif, mais plutôt une exploration des possibilités qu'offre l'analyse des déplacements sur le corridor. En effet, le détail des déplacements est subdivisable en de plus petites

[343] Commission européenne. (2019, mai 28). *Orient—East Med | Mobility and Transport*. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20190528201345/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/orient-east-med_en

[344] Commission européenne. (2022, novembre 24). *Scandinavian-Mediterranean Corridor* [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20221124065107/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/scandinavian-mediterranean-corridor_en

unités de lieu. Nous savons presque systématiquement où se rend le coordinateur dans une ville, régulièrement le lieu et la raison d'être sociale du lieu.

Les acteurs quant à eux peuvent pour la plupart être identifiés jusqu'au poste qu'ils occupent (ministre, vice-ministre, PDG…). Les acteurs sont régulièrement désignés dans les comptes rendus par leurs groupes (la société civile, les ONG, les représentants de la chambre de commerce). Régulièrement par leur poste et leur fonction et, quand il s'agit de personnalités importantes, leur nom. À partir de ces données, il serait tout à fait possible de subdiviser et de tirer une analyse quantitative des acteurs rencontrés. Une analyse beaucoup plus fine que celle que nous tirons ici est possible. Pour les analystes d'un corridor en particulier, le suivi de l'évolution d'un grand projet est possible. Pour qui voudrait savoir quelle importance accorde le coordinateur et donc la Commission européenne à un projet d'infrastructure, les déplacements du coordinateur peuvent être un indice intéressant. Par ailleurs, c'est aussi le degré de manque d'avancement dans des travaux qui pourrait être extrapolé de ces comptes rendus d'activité pour les tronçons prioritaires des corridors du réseau central. Par exemple sur le corridor Orient East Med, Mathieu Grosch cite plusieurs fois le projet de l'écluse de Decin. Ce projet d'écluse proche de la frontière allemande est une des composantes du corridor, pour faire de l'Elbe une rivière navigable, en particulier pour le transport marchand de longue distance internationale. L'aménagement de l'Elbe est l'une des préoccupations du Coordinateur Grosch. Il va notamment discuter plusieurs fois du sujet avec les ministres de la République Tchèque et les ministres allemands, pour tenter de coordonner leurs efforts.

Tableau 24. L'activité des coordinateurs des corridors du réseau central 2014-2020[345,346]

Coordinateur	**Activité exprimée en nombre d'évènements 2014-2020**
Pat Cox	94
Karla Peijs[347]	57
Carlo Secchi	87

[345] Commission européenne. (2019, juin 2). *Infrastructure—TEN-T - Connecting Europe | Mobility and Transport*. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20190602134222/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en

[346] Commission européenne. (2022, octobre 3). *Trans-European Transport Network (TEN-T)*. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20221003113951/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

[347] L'activité de Karla Peijs commence en 2015.

Paweł Wojciechowski	71
Mathieu Grosch	151
Catherine Trautmann[348]	127

A travers leurs déplacements, les coordinateurs vont proposer une forme d'européanisation originale à partir du terrain. Ils vont d'une part rencontrer les acteurs que nous avons déjà pu identifier avec les forums du corridor (représentants des ministères, gestionnaires d'infrastructures, représentants des régions), mais aussi une série d'acteurs que les forums du corridor ne permettent pas d'inclure. C'est le cas en particulier de la société civile, c'est-à-dire les associations locales, les ONG, les opposants aux projets. Mais c'est aussi le cas des élus et des hauts dignitaires, qui ne prennent pas tous le temps de se présenter au forum ou au groupe de travail.

Tableau 25. L'activité des coordinateurs des corridors du réseau central 2014-2020 (données partielles)[349,350]

Coordinateur	**Activité partielle 2014-2020**
Kurt Bodewig (2014-2016)	25
Anne Elisabet Jensen (2018-2019)	9
Laurens Jan Brinkhorst (2014-2018)	36
Iveta Radicova (2018-2020	27

c. Résultats : occuper le terrain, réunir, expérimenter

Du côté du Corridor NSB, la coordinatrice Catherine Trautmann se dédie majoritairement à faire avancer le projet Rail Baltica. Pour le corridor Scandinavie-Méditerranée, c'est le projet du Brenner qui ressort clairement comme le plus important, puis le projet du Fehmarn. Également un ensemble d'évènements qui ne concerne pas directement les projets prioritaires : des conférences ou des visites sur site, suivies de réunions avec le représentant des ports ou des ministres des Transports, et dans une moindre mesure les représentants des régions (carte 46). Le poids des projets prioritaires se fait sentir (Carte 46) tant la présence du coordinateur est régulière sur le corridor du Brenner. Cette activité prolifique tend à montrer que le but est d'occuper le terrain et permet une présence très régulière d'une institution européenne à l'échelle locale auprès des acteurs clés pour le corridor. L'une des explications

[348] L'activité de Catherine Trautmann commence en 2015.

[349] Commission européenne. (2019, juin 2). *Infrastructure—TEN-T - Connecting Europe | Mobility and Transport*. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20190602134222/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en

[350] Commission européenne. (2022, octobre 3). *Trans-European Transport Network (TEN-T)*. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20221003113951/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

de la surreprésentation sur le Brenner est l'implication de la Commission via l'INEA comme financeur à 50 % du projet. L'explication physique de la présence régulière de Pat Cox sur le Brenner est liée à son implication au sein du conseil d'administration.

> *« Il a été proposé que le coordinateur occupe au sein du conseil de surveillance de BBT SE un rôle similaire à celui du coordinateur Brinkhorst au sein de LTF (membre sans droit de vote) »*[351]. Commission européenne, 2022.

Cette proposition date donc de 2015, après une réunion à Vienne avec les parties prenantes du tunnel du Brenner. La position permet un suivi continu, ainsi qu'une position symbolique dans une arène qui n'est pas une arène européenne. Cette pratique semble d'ailleurs une pratique commune avec son homologue Brinkhorst sur le corridor méditerranéen, ce qui met en avant encore une fois des pratiques communes dans la façon dont travaillent les coordinateurs[352].

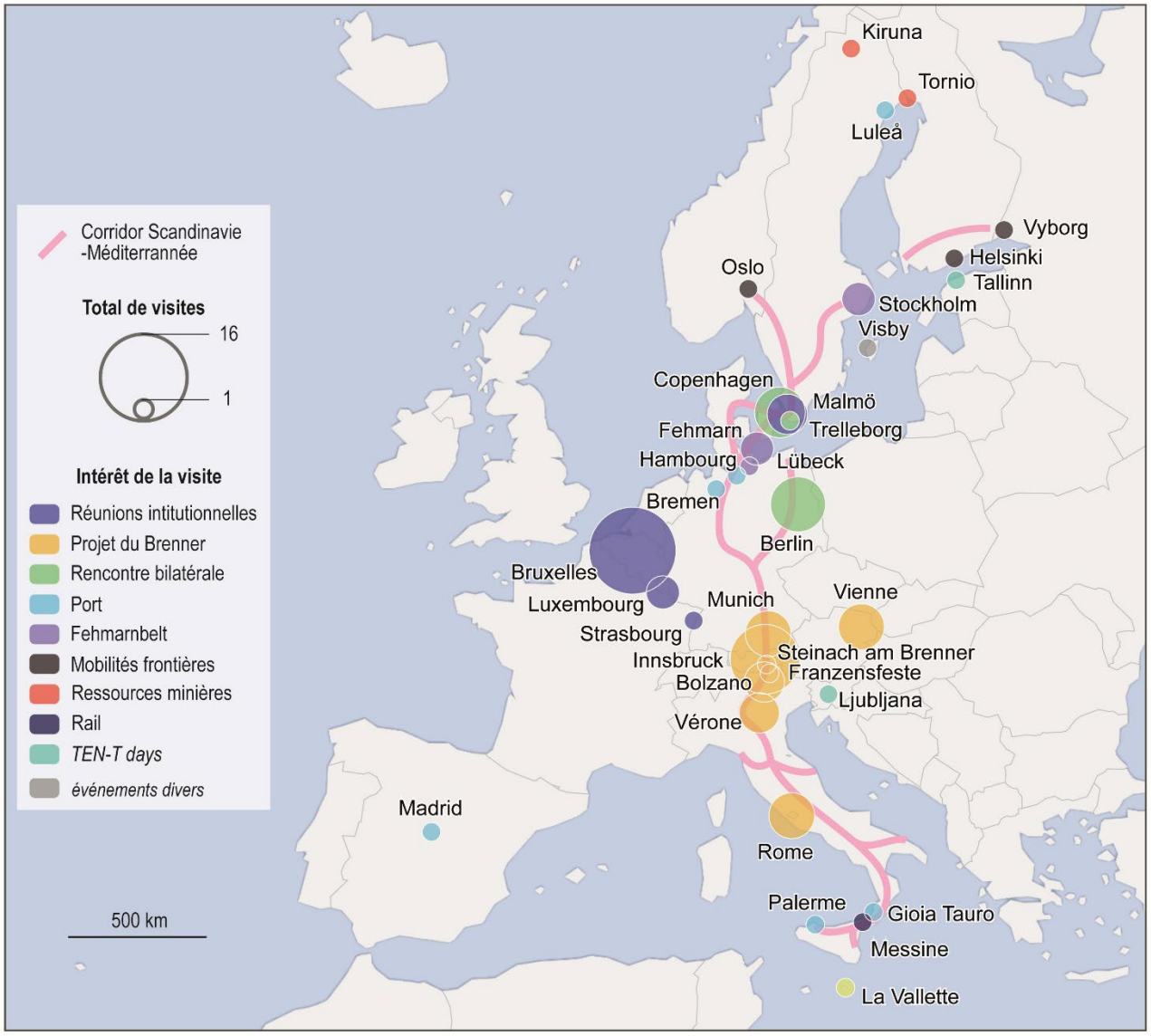
Cette présence ponctuelle et limitée à un groupe restreint d'acteurs du transport reste néanmoins une présence originale de l'UE dans son aspect local, qui tend à confirmer l'idée d'une appropriation de la question publique que pose l'Union européenne par une minorité agissante (Toureille et Lamenie, 2025). Ici la Commission européenne pose sa stratégie en organisant la réunion de ces minorités agissantes à l'échelle européenne, avec pour acteur central le coordinateur. L'autre aspect est l'insertion du coordinateur dans des arènes où il est un intervenant parmi d'autres, mais où il va relayer les messages de la Commission et relayer un certain nombre d'informations sur le corridor dont il a la charge. La stratégie de la Commission européenne avec le coordinateur, c'est l'européanisation du corridor, par une présence régulière d'une figure qui incarne le corridor devant la minorité identifiée comme pertinente pour réaliser le corridor, en particulier dans le cadre des projets transfrontaliers.

---

[351] Traduit de l'anglais par l'auteur : *It was proposed that the Coordinator should have the role in the BBT SE Supervisory Board, similar to the role of Coordinator Brinkhorst in LTF (member without voting right)*

[352] Commission européenne. (2022, novembre 24). *Scandinavian-Mediterranean Corridor* [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20221124065107/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/scandinavian-mediterranean-corridor_en

Carte 46. L'activité du coordinateur du Corridor Scandinavie-Méditerranée 2014-2019 : l'axe du Brenner comme préoccupation centrale



Conception Noam Greco Monteiro, réalisation Cyprien Deloget (QGIS) à partir de l'activité du coordinateur telle qu'elle apparaît sur le site de la Commission européenne en octobre 2019.

Dans le cas du corridor scan-med, le coordinateur Pat Cox semble être proactif. En plus d'afficher une activité prolifique, il va plusieurs fois tenter d'agir comme médiateur autour de la controverse autour du lien fixe de la Fehmarn belt. Par exemple en 2015, le coordinateur va réunir les parties prenantes du projet et intégrer les représentants des opposants au projet en les invitant à visiter le tunnel du Brenner « Pour tirer les enseignements d'un autre grand projet d'infrastructure »[353]. Des années plus tard en 2019, il va rencontrer séparément l'ensemble des parties prenantes lors d'une visite à Fehmarn et Hambourg, où il va réaffirmer son engament pour le projet prioritaire d'un point de vue européen,

[353] *Ibid*

tout en se portant garant du respect de l'État de droit : « Le coordinateur à souligné que les préoccupations des citoyens sont prises au sérieux et que le résultat de l'affaire judiciaire en cours devrait être respectée par les deux parties »[354,355]. Ce type de pratique n'est pas unique en ce qui concerne les questions environnementales sur les Corridors. De la même façon, en 2015, le Coordinateur Grosch pour le corridor Orient-East Med va proposer au ministre des Transports et au ministre de l'Environnement tchèque de venir visiter des aménagements fluviaux en Belgique vers « l'écluse de Lanaye, à la frontière belgo-néerlandaise sur la Meuse, et vers Trilogiport (plateforme logistique) près de Liège (BE) »[356], qu'il a vu inaugurer un an auparavant. Le but pour le coordinateur est de présenter aux deux ministres les meilleures pratiques sur des ouvrages similaires aux infrastructures de République tchèque. En particulier, le coordinateur souhaite attirer l'attention des deux ministres sur la façon dont ont travaillé les Belges et les Néerlandais pour pallier les dégâts faits sur l'environnement. Le but dans ce cas est l'échange des « meilleures pratiques » un terme utilisé par les institutions européennes pour désigner les meilleures façons d'agir face à un problème. En ce qui concerne les arènes, nous pouvons voir comment la réunion d'acteurs d'un projet d'aménagement par le coordinateur, dans l'enceinte d'un autre projet d'aménagement, transforme la nature d'un forum des politiques publiques. **Les murs du forum sont les mêmes, l'acteur central est le même, mais c'est en analysant qui sont les acteurs d'un forum que la signification du processus de décision visé prend son sens**. Amener les acteurs de la *Fehmarn belt* dans le corridor du Brenner n'en fait pas un forum du Brenner, ce sont les acteurs qui remplissent le sens du forum. Ce forum doit donc être vu comme un forum particulier de l'infrastructure *Fehmarn belt*. L'importance d'une analyse micro des acteurs du corridor est qu'elle transforme le lieu, qui, si nous ne nous attardons que sur la localisation, devient un forum pour le Brenner alors que nous sommes en présence d'un forum qui concerne le lien ferroviaire fixe du Fehmarn. Le but est de visiter le site du Brenner (qui forme les murs du forum, ses limites), l'attente explicite est d'apprendre et de discuter de ce projet d'aménagement pour en tirer des enseignements transposables au projet du Fehmarn (règles explicites) ; le coordinateur attend implicitement une certaine forme d'apaisement par l'apprentissage des meilleurs pratiques. De fait, l'infrastructure du Brenner devient un support pour faire accepter socialement une autre infrastructure. Nous trouvons dans cette pratique une tentative d'européanisation des opinions, par la réunion

[354] Traduit par l'auteur : *The coordinator stressed that citizens' concerns are taken seriously and that the outcome of the pending court cases will have to be respected by either side.*

[355] Commission européenne. (2022, novembre 24). *Scandinavian-Mediterranean Corridor* [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20221124065107/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/scandinavian-mediterranean-corridor_en

[356] Traduit par l'auteur : *the Lock of Lanaye on the Belgian/Dutch border on the Maas River and to Trilogiport (logistical platform) near to Liège (BE).*

d'acteurs divisés par un projet d'aménagement, transposés dans un second projet d'aménagement où le dispositif social mis en place forme un forum de discussion des politiques publiques.

Dans le cas du coordinateur Grosch plus que dans le cas du coordinateur Cox, un élément qui invisible sur les cartes mais visible à la lecture des comptes rendus d'activité, sont ses rencontres régulières avec les représentants des régions Allemandes et avec les parlementaires européens. Ces rencontres sont souvent à Bruxelles et souvent bilatérales. Ce type de rencontres permet de prendre en compte le point de vue des régions sur le corridor. Cette concentration d'activité à Bruxelles avec le classement retenu sur les cartes rend les activités du coordinateur floues, en dehors de ses déplacements ponctuels sur le corridor. Il convient alors d'en donner une explication qualitative. En fait, ses discussions à Bruxelles ont souvent pour objet une zone géographique, une région ou un pays. Dans ce cas, le problème du forum et de l'arène en tant que lieu du processus de décision demande de représenter les territoires malgré la concentration de réunions dans une ville, voire dans un lieu quand il s'agit du parlement européen.

Si nous prenons l'activité des cinq coordinateurs des corridors que nous avons précités, un des éléments les plus récurrents est constitué par les rencontres avec la Deutch Bahn allemande. Traversée par 6 corridors sur 9, l'Allemagne est l'un des pivots centraux de la construction des corridors. De fait c'est l'un des acteurs privilégiés que les coordinateurs rencontrent le plus avec le ministère des Transports allemands. Carlo Secchi, pour qui le corridor atlantique traverse la France et finit sur quelques kilomètres en Allemagne, rencontre 4 fois en 5 ans différentes branches de la DB. Ces rencontres sont parfois qualifiées de « rencontres régulières » avec la DB, ce qui suppose que les coordinateurs et la Commission voient la DB comme un acteur sans qui il ne peut y avoir de RTE-T fonctionnel. Tous les coordinateurs vont donc avoir une ou plusieurs rencontres avec les dirigeants de la DB.

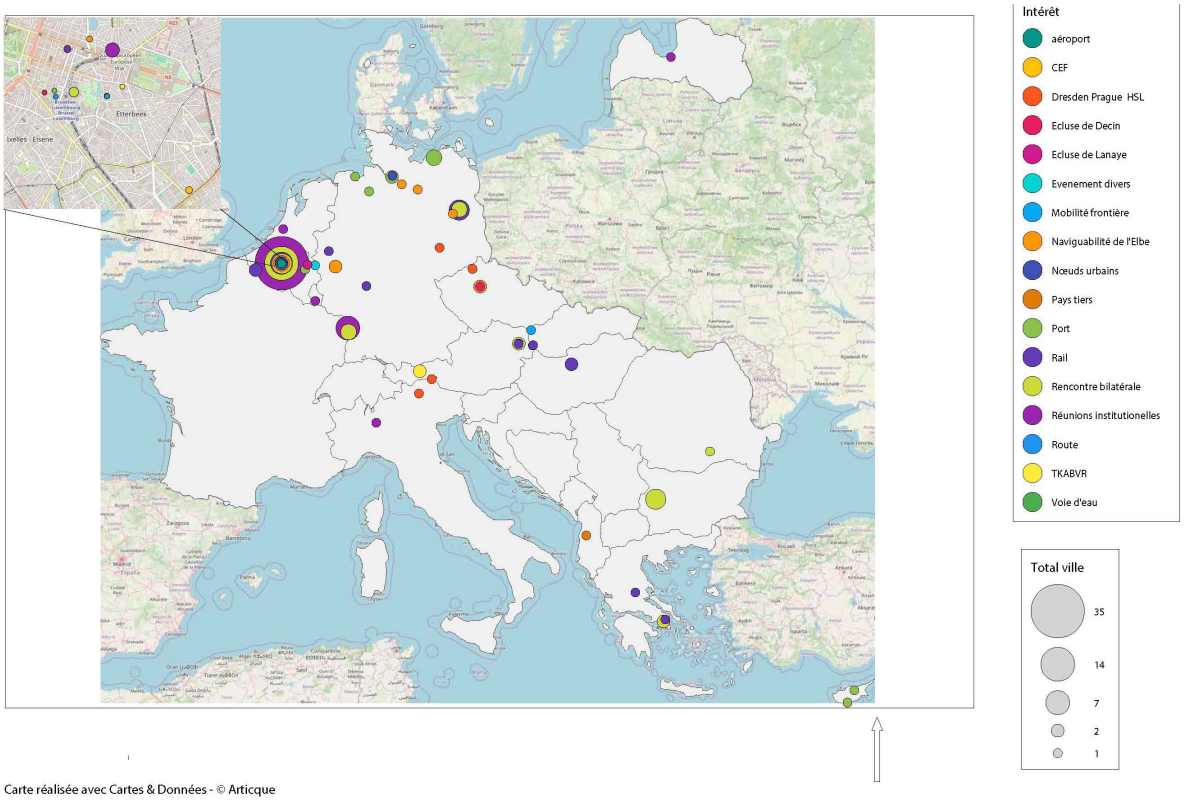
Nous avons compté 25 rencontres avec différentes branches de la DB sur les corridors Rhin-Alpes, Rhin-Danube, scan-med, OEM et NSB entre 2015 et 2020. Sur ces 25 rencontres, 16 ont été repérées sur le corridor OEM[357]. Le corridor NSB est celui sur lequel nous avons le plus de données dans l'onglet *activité* du coordinateur. Que pouvons-nous apprendre de la gouvernance à partir de cette activité du coordinateur auprès de la DB ? Premièrement, le coordinateur rencontre le plus souvent des membres de DB Netz (n=5), le gestionnaire d'infrastructures. Il rencontre à la fois le top-management, mais également les branches locales, notamment pour les projets prioritaires du corridor comme la ligne ferroviaire Dresden-Prague le 19 juin 20219. Ce type de rencontre pour des projets spécifiques est fréquente parmi les coordinateurs. Dans le cas du corridor scan-med, le coordinateur Cox va

[357] Commission européenne. (2021, novembre 27). *Orient—East Med Corridor* [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20211127092048/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/orient-east-med-corridor_en

rencontrer en 2019 les représentants de la DB pour le projet prioritaire de la *Fehmarn belt*[358]. Cette rencontre est organisée avec d'autres acteurs, mais sans la DB le projet ne peut avancer puisque c'est le gestionnaire d'infrastructures sur l'axe, au-delà du seul projet.

Ce que nous apprennent ces comptes rendus d'activité qui nous semble notable est la mention par trois coordinateurs de réunions annuelles avec le top-management de la Deutsche Bahn. Dans ces réunions annuelles, les coordinateurs expliquent que la DB présente ses objectifs et ses stratégies. Il semble que le but des coordinateurs soit d'échanger sur la hiérarchisation des priorités avec la DB.

Carte 47. L'activité du coordinateur du Corridor Orient-east Mediteranean, Bruxelles comme centre pour réunir les acteurs



Conception et réalisation Noam Greco Monteiro (ARCGIS) à partir de l'activité du coordinateur tel qu'elle apparaît sur le site de la Commission européenne en octobre 2019.

Les activités du coordinateur forment un ensemble de stratégies. Elles sont peut-être les plus parlantes en termes de rôle que peut jouer le coordinateur du corridor sur un objet du débat public, où il investit voire en crée des forums et arènes pour y réunir les acteurs. Ici nous avons encore une fois une forme de *spillover* cultivé qui se fait à travers le coordinateur, qui tente d'européaniser les discussions entre acteurs par une réunion dans une arène ou en leur exposant des arguments qui correspondent à la

[358] Commission européenne. (2022, novembre 24). *Scandinavian-Mediterranean Corridor* [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20221124065107/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/scandinavian-mediterranean-corridor_en

position européenne dans plusieurs forums au sein d'un seul territoire. L'ensemble de ces déplacements forme le travail *ad hoc* du coordinateur. Bien que le travail reste principalement des rencontres avec les gestionnaires d'infrastructures et les ministères, le travail des coordinateurs reste un exemple original d'une tentative d'européanisation par un ensemble de stratégies qui tiennent de la médiation.

Conclusion : un corridor dématérialisé : Covid-19 et e-mail

Le covid 19 a, à partir de la mi-mars 2020, empêché le déplacement de l'ensemble des coordinateurs. Cet arrêt forcé ne les a pas empêchés de proposer une continuité de leur activité, notamment par des webinaires qui ont permis de remplacer les forums et les rencontres bilatérales avec les ministres des Transports et les autres acteurs du corridor. Cette continuité de l'activité et le détail permet de comprendre que les acteurs n'ont absolument pas abandonné l'objet corridor. Malgré le distanciel, un certain nombre de réunions se perpétuent sur le corridor Scandinavie-Méditerranée : les réunions auxquelles participent habituellement Pat Cox comme jury du lobby portuaire ESPO, les réunions comité directeur sur le Brenner et bien sûr les réunions institutionnelles classiques avec la DG MOVE et les autres coordinateurs, mais également des rencontres avec d'autres institutions et la participation à une conférence en ligne sur les infrastructures transfrontalières en Scandinavie. La lecture croisée des corridors OEM et Scandinavie-Méditerranée nous permet de comprendre qu'une partie de l'activité institutionnelle est dédiée à la révision à venir du règlement 1315/2013, à partir de la fin 2020.

La relecture des évènements du Covid avec le recul nous fait penser qu'il existe toute une partie du RTE-T et des corridors du réseau central qui n'existe que sur le web. La plateforme *TENtec* en est un exemple évident. C'est une forme de représentation parmi d'autres qui donne un nombre d'informations techniques importantes sur les infrastructures du corridor. Cette interface est un enjeu pour l'UE, qui doit l'actualiser avec des informations suffisantes, mais c'est aussi un enjeu pour les acteurs qui souhaitent avoir une information mise en valeur ou qui ne souhaitent au contraire pas donner d'informations commerciales sur une ligne ou une autre. L'entrée des données se fait par le biais des cabinets de conseil, qui ont la charge d'encoder les données et de compléter, quand cela est possible, les données manquantes des États membres. **Cette interface doit donc être comprise comme un enjeu de pouvoir de l'espace virtuel, mais des exemples beaucoup plus banals que celui de la cartographie se jouent dans le travail sur les forums et les groupes de travail.**

En effet, les cabinets de conseil doivent constituer une liste des *stakeholders*. Cette liste permet de savoir qui doit participer au forum et aux groupes de travail. Le coordinateur invite donc les parties prenantes par mail.

> *« En effet, nous envoyons des courriels à ces personnes de contact pour les inviter à la réunion du forum sur les corridors ou aux réunions des groupes de travail. Pour le... dans le cas du forum sur les corridors, je veux dire, pour le scan-med, la liste des personnes de contact, éditée à partir des différents États membres, compte actuellement environ 500 entrées, oui. Du Nord au Sud, nous avons huit États membres, de nombreuses régions, tous les ports, les aéroports, les terminaux ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et routières. Rien qu'en termes d'institutions, cela fait beaucoup. Si vous ajoutez deux ou trois noms et adresses e-mail par institution, vous arrivez facilement à 500. Oui ! Cela n'est pas possible avec un programme de messagerie électronique normal, car ces e-mails seraient automatiquement identifiés comme spam. Ils n'apparaîtraient donc jamais. J'ai donc choisi d'utiliser un logiciel spécifique afin que les gens reçoivent des e-mails individuels. J'ai la liste des contacts, j'ai le texte de l'e-mail, puis le logiciel rassemble le tout et crée des e-mails individuels pour chaque personne. Le risque que l'e-mail soit envoyé dans le dossier spam est donc moindre, il existe toujours, mais il est moindre »*[359]. Entretien KombiConsult, 2025.

Ici nous voyons que réunir les acteurs dans un lieu donné est un travail qui passe par un espace virtuel et que ce travail doit être réalisé de façon à ce que tous les acteurs à toutes les échelles reçoivent l'information. L'interface de l'e-mail sert à distribuer les invitations et réunir les acteurs du corridor. Ces espaces sont autant un enjeu pour réussir les actions des coordinateurs que le sont les messages délivrés dans les forums et groupes de travail eux-mêmes, puisqu'ils déterminent en partie la venue ou non des acteurs. Ce travail est celui des cabinets de conseils que nous allons explorer dans le chapitre suivant.

[359] Traduit *via* Deeple.com : *indeed we are emailing though then those contact persons inviting them to the corridor forum meeting or to the working group meetings. For the… in the case of the corridor forum I mean, for the scan med the list of the contact persons, edited from the different member states, has about 500 entries now yeah. So from the north to south we have the eight member states we have a lot of regions we have all the ports the airports railroad terminals the infrastructure managers for rail and road so only in terms of institutions there are a lot if you add then per institutions two or three names and email addresses you are easily adding up with 500. Yeah ! So that is not possible by a normal email program because then it is automatically identified as spam. So these emails will never appear. So that I have now opted to use a software specific software so that the people are receiving individual emails so I have the list of contacts I have the email text and then the software puts that together together and creates single emails to the different person so the risk to who he put into the spam folder is it is smaller it is still there but it's smaller.*

Bibliographie

Adif Alta Velocidad. (2022). *Órganos de gobierno: María Carmen Corral Escribano*. Gobierno de España. https://web.archive.org/web/20221207223356/https://www.adifaltavelocidad.es/-/sra.-d%C3%B1a.-mar%C3%ADa-carmen-corral-escribano

Auteur inconnus. *Eleven transport infrastructure projects completed this year*. (2024). Finnish Transport Infrastructure Agency. Consulté 12 avril 2026, à l'adresse https://vayla.fi/en/-/eleven-transport-infrastructure-projects-completed-this-year

Beyer, A. (2019, avril). *La gestion du corridor ferroviaire Rhin-Alpes, une mise en pratique de la construction européenne par les transports* [Document]. École normale supérieure de Lyon. (ISSN : 2492-7775). Géoconfluences. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/territoires-europeens-regions-etats-union/rte-t/corridor-ferroviaire-rhin-alpes

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. (2014, 20 juin). *Organisationsplan des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur*. Consulté le 28 août 2025 sur https://www.bvmb.de/images/Kompetenzen/StrassenTiefIngenieurbau/bmvi_organisationsplan_stand%2020-06-2014.pdf

City of Kouvola (2025). Strong in logistics. *The City of Kouvola*. Consulté 12 avril 2026, à l'adresse https://www.kouvola.fi/en/home/kouvola-logistics-city/

Commission européenne. *Atlantic | Mobility and Transport*. (2019, mai 28). [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20190528201347/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/atlantic_en

Commission européenne. (2015, 10 décembre). *Rhine-Danube Core Network Corridor – The European Coordinator: Draft agenda, working group meeting of the Rhine-Danube Corridor on ports and inland waterways, Brussels* [Version archivée]. Version consulté juin 2019 via Internet Archive. https://web.archive.org/web/20190604084203/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_rhd_working_group_20151210.pdf

Commission européenne. (2015, 29 septembre). *Rhine-Danube Core Network Corridor – The European Coordinator: Draft agenda, working group meeting of the Rhine-Danube Corridor on ports and inland waterways, Brussels* [Version archivée]. Version consultée du 16 juin 2019 via Internet Archive. https://web.archive.org/web/20190604084149/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_rhd_working_group_20150929.pdf

Commission européenne. (2016). *Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor: The European Coordinator – Ideas Laboratory: Scan-Med Ports. Good practices of ports along the Scan-Med Corridor* [Version archivée]. https://web.archive.org/web/20190604084239/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_scm_ideas_laboratory_ports_20160208.pdf

Commission européenne. (2016). *Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor – The European Coordinator: Ideas Laboratory: ScanMed RRT. Good practices of rail road terminals along the ScanMed Corridor* [Version archivée]. https://web.archive.org/web/20190604084234/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_scm_ideas_laboratory_rrt_2016041920.pdf

Commission européenne. (2016, 16 mars). *Rhine-Danube Core Network Corridor – The European*

Coordinator: Agenda, working group meeting of the Rhine-Danube Corridor on ports and inland waterways, Brussels [Version archivée]. Version consulté juin 2019 via Internet Archive. https://web.archive.org/web/20190604084148/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_rhd_working_group_20160316.pdf

Commission européenne. (2016, septembre 27). *Scandinavian–Mediterranean core network corridor: Agenda of the eighth meeting of the corridor forum*. [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20190604084227/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_scm_8th_forum.pdf

Commission européenne. *(2019, mai 28). Scandinavian-Mediterranean | Mobility and Transport. https://web.archive.org/web/20190528201346/https:/ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/scandinavian-mediterranean_en*

Commission européenne. (2019). *Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor: The European Coordinator – Ideas Laboratory: Scan-Med Roads & ITS. Good practices of roads and ITS along the Scan-Med Corridor* [Version archivée].. https://web.archive.org/web/20190604084239/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_scm_ideas_laboratory_ports_20160208.pdf

Commission européenne. (2019, juin 2). *Infrastructure—TEN-T - Connecting Europe | Mobility and Transport*. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20190602134222/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en

Commission européenne. (2019, mai 28). *Orient—East Med | Mobility and Transport*. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20190528201345/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/orient-east-med_en

Commission européenne. (2021). *Scandinavian-Mediterranean Corridor* [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20211127074211/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/scandinavian-mediterranean-corridor_en

Commission européenne. (2021, décembre 14). *Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) No 1315/2013* (COM(2021) 812 final). Commission européenne.

Commission européenne. (2021, mai 15). *Orient—East Med | Mobility and Transport*. [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20210515031120/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/orient-east-med_en

Commission européenne. (2021, novembre 27). *Orient—East Med Corridor* [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20211127092048/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/orient-east-med-corridor_en

Commission européenne. (2022, novembre 24). *Scandinavian-Mediterranean Corridor* [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20221124065107/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/scandinavian-mediterranean-corridor_en

Commission européenne. (2022, octobre 3). *Trans-European Transport Network (TEN-T)*.

ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20221003113951/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

Cylog. (2022). *Corredor Atlántico | CyLoG, Castilla y León Logística*. cylog.es. http://www.cylog.es/proyectos-europeos/corredor-atlantico

KombiConsult, M-FIVE, Prognos, Panteia, Ineco, TPlan, Stratec & Hacon. (2022, juin 7). *Study on the Scandinavian–Mediterranean TEN-T core network corridor: 3rd phase, 2nd period – Final report*. Commission européenne.

Kouvola. (2025). In *Wikipédia*. https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Kouvola&oldid=225354643

Lassheikki, P. (2015, janvier 13). *Kouvola pyrkii kansainvälisen mittaluokan logistiikkakeskukseksi*. Yle Uutiset. https://yle.fi/a/3-7733155

Marjukka, V.-P. *(2024, janvier 24). Finland får 39,45 miljoner euro i EU-medel för sju projekt för militär rörlighet [Institutionnel]. Kommunikationsministeriet. https://lvm.fi/sv/-/finland-far-39-45-miljoner-euro-i-eu-medel-for-sju-projekt-for-militar-rorlighet*

Moliis, P. (2016, octobre 28). *Lauri Lamminmäki Kuntaliiton yhteysjohtajaksi | Kuntalehti*. https://www.kuntalehti.fi/tyoepaikkauutiset/lauri-lamminmaeki-kuntaliiton-yhteysjohtajaksi/233268

HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, KombiConsult GmbH, iC consulenten Ziviltechniker GesmbH, viadonau, Prodex d.o.o., Panteia B.V., & University Politehnica of Bucharest. (2014b). *Rhine–Danube core network corridor study: Final report*. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20190604070507/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/rhine-danube_study_0.pdf

Innovation and Networks Executive Agency. (2015). *Development of open access and intermodality in Kouvola rail-road terminal (2015-FI-TM-0029-S)*. Commission européenne. https://ec.europa.eu/assets/cinea/project_fiches/cef/cef_transport/2015-FI-TM-0029-S.pdf

Innovation and Networks Executive Agency. (2016). *Connecting Europe Facility (CEF) transport 2015 calls for proposals : Proposal for the selection of projects*. Bruxelles, INEA.

Innovation and Networks Executive Agency. (2018). *Centralising open access intermodal terminal operations for extra-long freight trains in the Kouvola rail-road terminal (2018-FI-TM-0039-W)*. Commission européenne. https://ec.europa.eu/assets/cinea/project_fiches/cef/cef_transport/2018-FI-TM-0039-W.pdf

Innovation and Networks Executive Agency. (2019). *KOKOHA – Upgrade of Kouvola–Kotka–Hamina rail connection (2019-FI-TM-0246-S)*. Commission européenne. https://ec.europa.eu/assets/cinea/project_fiches/cef/cef_transport/2019-FI-TM-0246-S.pdf

Paneque, M. Á., & Álvarez-Ossorio, I. (2014, janvier 20). *La Unión Europea exige que las obras del corredor Atlántico en Andalucía estén terminadas en 2020, conectando las ocho provincias*. Puertos de Andalucía. https://www.puertosdeandalucia.es/actividad/actividad/noticias/la-union-europea-exige-que-las-obras-del-corredor-atlantico-en-andalucia-esten-terminadas-en-2020-conectando-las-ocho-provincias

Toureille, É., & Laménie, B. (2025). Penser et faire l'Europe à l'échelle locale : Une approche par les territoires. *L'Espace Politique. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique*, (53-54). https://doi.org/10.4000/13ggx

Vitality Urban Planning Kouvola. (2021, avril 22). Junakoot kasvavat – pitkiä raiteita tarvitaan.

Kouvolan kaupunki. https://www.kouvola.fi/ajankohtaiset/junakoot-kasvavat-pitkia-raiteita-tarvitaan/

Van Miert, K. (2008, août). *Rapport annuel d'activité 2007–2008 : Coordinateur européen – Projet prioritaire 1, axe ferroviaire Berlin–Vérone/Milan–Bologne–Naples–Messine–Palerme*. Commission européenne.

Chapitre 10. Les cabinets de conseil : identifier des acteurs et leurs activités

Introduction : les cabinets de conseil : identifier des acteurs et leurs activités

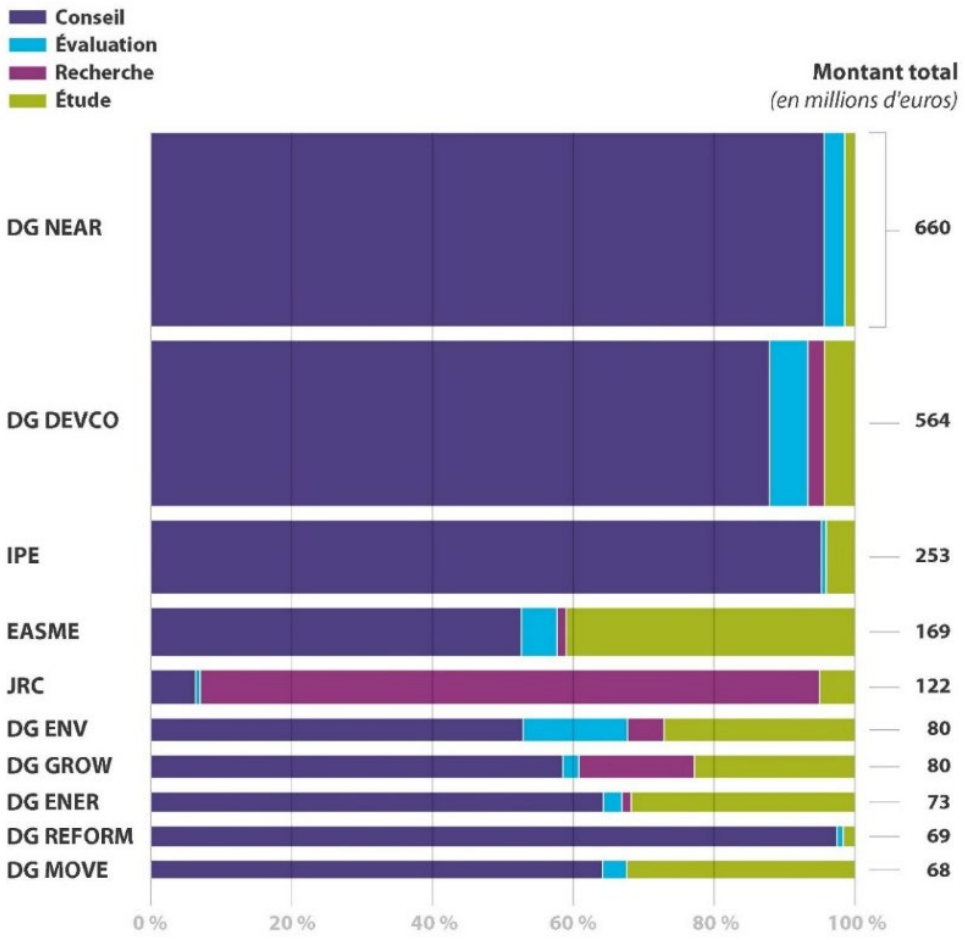
Les consultants externes sont des acteurs spécialisés du service. Le recours extensif à leurs services par la Commission européenne semble s'être accéléré ces dernières années (Cour des comptes, 2019). Entre 2017 et 2019, ces consultants externes sont principalement contractualisés pour des missions auprès de la DG NEAR. À l'inverse, la DG MOVE n'est finalement que très loin derrière le récipiendaire principal de ce type de services (Figure 41).

Nous nous intéressons donc à un utilisateur subsidiaire des études réalisées par des consultants externes pour la Commission européenne. Néanmoins, comme l'indique la figure 1, elle fait tout de même partie des dix récipiendaires les plus importants concernant les services de conseil, d'évaluation, de recherche et d'étude.

En ce qui concerne la nature des services de consultants externes, nous ne parlerons pas ici de l'évaluation qui correspond à l'évaluation de politiques publiques. Le conseil s'incarne, quant à lui, dans un ensemble de services d'accompagnement opérationnel. L'étendue de cet accompagnement se dessine à travers la mise en place de programmes européens, d'accompagnement de plan de gestion et en comblant les déficits de compétences, c'est-à-dire que les cabinets de conseil réalisent des tâches dont la Commission ne peut se charger, faute d'employés qualifiés (CEA, 2022). Ainsi, les services de conseil viennent accompagner un ensemble de tâches quotidiennes.

Ensuite, les services d'étude correspondent à la réalisation d'analyses sectorielles pour la Commission européenne. Dans le cas du RTE-T, nous avons déjà pu voir qu'un ensemble d'études est produit par des consultants externes (voir chapitre 3, 4, 7, 8 et 9). Depuis le chapitre 7, cette production d'études par des consultants externes est notre porte d'entrée pour comprendre le rôle de ces acteurs.

Figure 38. Les 10 plus importants utilisateurs de services de consultants externes à la Commission (2017-2019)[360]



Enfin, les activités de recherche correspondent à l'activité de recherche et développement. Dans le cas des corridors, les trois activités sont réalisées par le même groupe d'acteurs. Ainsi, ce sont des bureaux d'étude, des cabinets de conseil ainsi que des universités qui composent les consortiums pour chaque corridor. Ces consultants externes agissent dans le cadre d'un contrat avec la Commission auprès des coordinateurs, sur des tâches quotidiennes comme l'envoi de mails pour des évènements, autant que le support à la mise en place des stratégies du coordinateur. Depuis près de 10 ans, ce sont les mêmes groupes de cabinets qui réalisent les études sur le corridor. De plus, ce sont également ces cabinets qui réalisent les études orientées recherche sur les projections des flux de transport comme l'étude TEN-STAC (NEA *et al.*, 2004) ou les études sur la *Trans-European transport network planning methodology* (Transport & Mobility Leuven *et al.*, 2010). La construction du référentiel passe par ces

[360] P.10, Cour européenne des auditeurs. (2022). *La Commission européenne et les consultants externes : Une gestion perfectible*. Publications Office. https://data.europa.eu/doi/10.2865/772848

études en tant qu'éléments de la légitimation de l'action DG MOVE. Elles permettent de construire une rationalité scientifique au projet du RTE-T, d'objectiver la notion de valeur ajoutée européenne et de donner un poids dans l'arène des politiques publiques à travers des productions à caractère scientifique.

Qu'il s'agisse de la DG MOVE ou d'autres directions générales, ces groupes d'acteurs génèrent des idées, des propositions. Ainsi, leurs consultants agissent pour développer le RTE-T à tous les niveaux : conseil, études, recherche, évaluation. Ces acteurs devraient être au moins reconnus dans le cadre des corridors comme des protagonistes essentiels du fonctionnement du RTE-T, du fait de la relation particulière de ces consultants externes avec la DG MOVE - déjà décrite dans les deux chapitres précédents (Chapitre 6 à 8). Au sein des corridors, nous avons pu expliquer dans quel cadre les consultants externes s'inscrivaient et nous avons pu revenir sur les diverses tâches qu'ils réalisent en support pour les coordinateurs de la Commission.

Nous avons donc, au vu du contenu des études sur le corridor, eu un aperçu de leur mission auprès de la Commission ainsi que de leur rôle auprès des coordinateurs. Pour aller plus loin, nous souhaitons maintenant décrire les stratégies individuelles que ces cabinets de conseil entreprennent pour créer et entretenir leur légitimité dans le champ de la politique commune des transports européens.

Précisons à présent l'identité des cabinets de conseil. Les consultants externes font partie des *Professional Service Firm* (PSF). Les PSF ou les Neo-PSF (Nordenflycht, 2010) sont des entreprises caractérisées par une expertise intellectuelle construite sur un savoir professionnel complexe et/ou le peu d'actifs mobilisés sont les employés (Stenger, 2017). La différence entre les PSF et les Neo-PSF réside principalement dans leur structuration. Les PSF sont structurées autour de normes et de certifications délivrées par une autorité publique permettant à ces firmes d'exercer. Chez les PSF, nous retrouvons les cabinets d'avocats et les cabinets d'audit, notamment les quatre grands cabinets d'audit et de conseil regroupés sous le terme *Big four* : Price Waterhouse Cooper (PWC), Ernst & Young (EY), Deloitte et KPMG. Pour revenir à leur influence européenne, PWC apparaît comme l'un des cabinets présents sur les études du corridor Rhin Alpes (HaCon *et al.*, 2014a), Orient East Med et Méditerranée (iC consulenten *et al.*, 2014), au sein du consortium. EY est quant à lui présent sur la deuxième étude dans le consortium pour le corridor *North Sea Baltic* (NSB) (Ernst & Young Baltic *et al.*, 2014). La même année, EY réalise une analyse couts-bénéfices pour le projet Rail Baltica qui est le projet prioritaire du corridor NSB. Ces PSF sont donc des acteurs présents dans la création d'études sur les corridors, que ce soit directement sur les corridors eux-mêmes ou pour d'autres projets concernant plus largement le RTE-T. En parallèle, les autres cabinets de conseil et bureaux d'étude appartiendront plutôt aux Neo-PSF, puisque ce sont des professions non régulées. Cette caractérisation en PSF ou Neo-PSF permet de réunir les entreprises qui réalisent un travail de consultants externes

auprès de la Commission européenne, en particulier dans le cas de la DG Move et des corridors du réseau central. Cette classification que nous empruntons à la sociologie du travail et l'étude des organisations professionnelles doit être vue comme une catégorisation sectorielle lâche, un spectre plutôt qu'un ensemble de catégories hermétiques dans lequel est placée une organisation (Nordenflycht, 2010).

De façon générale, les métiers qui reposent sur l'expertise intellectuelle produisent une asymétrie du savoir entre le client et le prestataire (Stenger, 2017 ; Nordenflycht, 2010). Cette asymétrie du savoir dans le cadre du rapport entre les consultants externes et la Commission européenne renvoie à deux groupes spécialisés, dont le savoir repose sur l'expertise intellectuelle. La Commission et les consultants externes sont des groupes dont l'expertise rentre d'une certaine façon en concurrence.

Dans le cas des RTE-T et de la DG MOVE, les consultants externes que nous avons pu interroger se présentent comme des cabinets de consultants (Entretien TIS ; Entretien Panteia ; Entretien T-Plan ; Entretien KombiConsult ; Entretien CSECOE). Pour autant, une entreprise comme Panteia semble avant tout orienter vers la recherche, ce qui nous amènerait à la qualifier de bureau d'étude en français. Par ailleurs, CSE COE semble capable de réaliser des audits pour la Commission européenne. De plus, des unités de recherche venues d'universités et d'instituts s'ajoutent afin de renforcer l'expertise au sein des consortiums.

Pour ces raisons, il nous semble nécessaire d'explorer plus en détail les stratégies individuelles de ces consultants extérieurs. Nous nous intéresserons plus particulièrement aux Neo-PSF, qu'il s'agisse de cabinets d'étude ou de cabinets de conseil, car ces acteurs forment une catégorie cohérente. Les Neo-PSF font le même métier et agissent toutes à l'échelle du corridor. Nos entretiens comme notre travail documentaire permettent de comprendre que chaque cabinet a une spécificité et un avantage sur ses concurrents, qui le rendent pertinent pour travailler avec la Commission européenne. Sans nous interdire de parler des PSF ou des instituts et Universités, l'analyse principale sera centrée sur les Neo-PSF. Deux questions nous intéressent : comment les consultants externes engagés par la Commission européenne travaillent-ils sur les corridors ? Et comment ces acteurs entretiennent-ils leur légitimité pour travailler auprès des institutions européennes ?

I- Comment travaillent les cabinets de conseil sur le RTE-T ?

Sur chaque corridor, le travail des consortiums est systématiquement normé de la même façon : tâche et workpackage. Ainsi, chaque consortium va structurer les études de la même façon, en témoignent les Entretien TIS et Entretien Commission 4. Leur méthode de travail est exprimée de façon particulièrement synthétique par les consultants de CSE COE :

> *« Si l'on examine le contenu* [de l'étude]*, le premier élément s'apparente davantage à une étude de marché. Nous disposons ensuite d'une liste de projets, dans laquelle nous examinons différents projets au niveau des États membres et la manière dont ces projets répondent aux exigences du RTE-T : contribuent-ils à satisfaire ces exigences ou non ? Nous préparons ensuite des rapports mensuels sur la conformité à ces critères. Nous travaillons ensuite sur des forums consacrés aux corridors et différents groupes de travail. Nous avons des groupes de travail, trois, quatre, cinq, quatre, tous membres du corridor, et ils se rendent en Allemagne, en Pologne ou en Belgique pour examiner les activités liées à l'hydrogène dans les ports, etc. Enfin, nous aidons la coordinatrice européenne Catherine Trautmann à répondre à différentes demandes. Et le dernier point que je n'ai pas mentionné, nous préparons, nous aidons Catherine Trautmann, s'est officiellement signé par elle, mais nous aidons à préparer le plan de travail, qui est un document officiel de la coordinatrice européenne, qui met en évidence les principaux objectifs et les principaux défis pour le corridor, et qui est généralement publié tous les deux ans »*[361].

Cette citation donne à voir tout le processus dans lequel s'intègrent les consultants en ce qui concerne les corridors. À chaque étape, nous comprenons que ces mêmes consultants agissent comme relais auprès d'un coordinateur. Dans le cas du corridor atlantique, c'est le bureau d'étude TIS (Entretiens TIS, 2014), bureau d'étude basé au Portugal qui joue ce rôle depuis 2014 (TIS et al., 2014) et du côté du corridor scan-med c'est le cabinet KombiConsult (Entretien KombiConsult, 2014) qui joue le rôle de relais auprès de Pat Cox.

Nous voyons que le rôle de ces cabinets de conseil dépasse le fait de fournir des données au coordinateur, il devient un rôle d'assistant.

Ce rôle d'assistant crée parfois des relations assez étroites entre le consultant et le coordinateur, ce qui n'est pas spécifique au lien consultant/coordinateur, mais plutôt à la nature du service prodigué par les cabinets de conseil (Stenger, 2017). C'est-à-dire que les cabinets de conseil exécutent les tâches que l'administration publique ne va pas réaliser. Par rapport aux chapitres précédents, cet extrait

[361] Traduit de l'anglais par l'auteur : *If we look like content-wise, the first is more like market study, then we do have such so-called project list, where we look at different projects at member state level, and how those projects are addressing TEN-T requirements: do they help to fulfill those requirements or not? Then we prepare monthly reports for compliance of those criteria. Then we work on corridor forums and different working groups. We do have working groups, three, four, five, for all corridor members, and they visit Germany, Poland, or Belgium, to look at hydrogen activities at ports and so on. And then we support European coordinator Catherine Trautmann on different requests. And the last one I didn't mention, we do prepare, we help Catherine Trautmann, it is formally signed by her, but we help to prepare work plan, which is an official document by European coordinator, which highlights the main objectives and main challenges for the corridor, and it's usually issued once in two-year period.*

d'entretiens détaille les tâches des Neo-PSF lors du suivi après les études et pendant la création des plans de travail. On y apprend aussi que ce cabinet de conseil met mensuellement à jour la conformité de la liste d'infrastructures aux critères des régulations RTE-T. Ce suivi des avancées sur les infrastructures du corridor semble être commun à tous les cabinets de conseil en charge de la coordination sur les corridors :

> *« Nous avons besoin d'une coordination étroite avec les gestionnaires d'infrastructures et les États membres. […] Oui. Nous disposons régulièrement d'une liste de projets qui répertorie tous les investissements qui ont été présentés au mécanisme pour l'interconnexion en Europe ou signalés par les membres du Forum des corridors. Imaginons, par exemple, que le gestionnaire d'infrastructures compétent au Portugal déclare : « J'ai des investissements dans A, B, C et D » et qu'il fournisse les informations pertinentes : les coûts d'investissement, les mécanismes de financement, les délais prévus. Puis, tous les six mois, nous faisons le point, nous les contactons et leur disons : « pouvez-vous mettre à jour ces informations ? » Dans le même temps, nous avons en quelque sorte l'obligation de suivre indirectement par les actualités. S'il y a des progrès, s'il y a des retards importants qui pourraient entraver la concrétisation du projet. Tout cela fait partie des études de suivi du projet »*[362]. Entretiens TIS, 2023.

Les néo-SPF en charge du suivi des corridors vont travailler avec les États, pour mettre à jour la liste des infrastructures du corridor et rendre compte à la Commission européenne. Le suivi se fait par échange de mail ou par discussion téléphonique (entretien KombiConsult). Un deuxième élément nous semble important dans le schéma de gouvernance et qui pourrait passer inaperçu. Les consultants nous disent apprendre parfois l'évolution d'un projet par voie de presse. Un exemple très concret c'est l'entretien avec KombiConsult. L'enquêté nous explique que sur le projet de la Fehmarn belt, les Danois ont pris une avance considérable sur les Allemands :

[362] Traduit de l'anglais par l'auteur : *We need a close articulation with the infrastructure managers and with the member states. […] Yeah. Regularly, we have a so-called project list that is where we have all the investments that have been either presented to the Connecting Europe facility or indicated by the Corridor Forum members. So, imagine, for instance, the right infrastructure manager in Portugal states that I have investment in A, B, C and D and he provides the relevant information. The investment costs, the financing schemes, the expected deadlines. And then, every six months, we look back, we contact them, say, can you update this information? And at the same time, we have somehow the obligation to follow indirectly through the news. If there are progress, if there are significant delays that could hamper the concretisation of the project. These are all part of the studies of the monitoring of the project.*

« *Les Danois ont alors dit OK, avec certains problèmes juridiques qui sont désormais résolus, ils seraient prêts non pas en 2027, mais en 2029. Et les Allemands ont dit oui, nous serons prêts quand il le faudra, si c'est nécessaire en 2029, nous serons prêts en 2029. Et cela malgré le fait qu'ils n'aient ni plan engagé, ni approbation de plan, ni financement, ni rien du tout [...]. Je leur ai demandé s'ils en étaient sûrs – et cela figure dans tous les documents officiels – je leur ai demandé s'ils en étaient sûrs. Oui, ils en sont sûrs. J'ai alors écrit dans le rapport « Non, l'Allemagne est sûre de mener à bien le projet d'ici 2029 ». […] Le jour suivant la rédaction de ce rapport à la commission, les journaux allemands ont affirmé que « Oh, l'Allemagne n'est pas prête à terminer toutes les activités d'ici 2029, il y aura de sérieux retards de deux, trois, quatre ans* »[363]. Entretien KombiConsult, 2025.

L'enquêté disait ne pas savoir pourquoi les informations avaient été présentées de cette manière. C'est avec ce type d'exemple que nous voyons que le travail des cabinets de conseil semble plus complexe qu'il n'y paraît. Leur place de consultant ne leur permet pas toujours d'avoir des informations de première main. Ainsi, leur travail n'est pas tant un travail d'investigation sur le corridor, qu'un travail de relais entre deux institutions. Et leur approche est davantage celle de la conciliation entre les partenaires du corridor que celle d'une confrontation directe.

En ce qui concerne le développement des infrastructures, ce rôle met les cabinets de conseil dans une position de récepteurs du savoir et ils souffrent parfois du manque de transparence des États membres qui ne leur donnent tout simplement pas la bonne information.

« Régulièrement, disons toutes les deux semaines, pendant une heure ou tous les mois, nous avons un contact direct avec notre client, c'est-à-dire la Commission, pour discuter du projet, discuter des progrès réalisés par la suite, discuter des rapports »[364]. Entretiens TIS, 2023.

---

[363] Traduit de l'anglais *via* Deeple.com : *The Danes have then said, okay with some legal issues which are now solved, they would be ready not in 2027 but 2029. And the Germans have said yes we are ready when needed if needed in 2029 we are ready in 2029. And that was despite they have not no committed plans no plan approval no finance no nothing […]. I asked them are you sure - and this is in all the official documents - I asked them are you sure ? Yes, they are sure. Then I have written in the report no Germany is sure to make the project ready by 2029. […] So the day after I have written that report to the commission German newspapers were claiming, "Oh Germany is not ready to les complete all the activities by 2029 there will be serious delays two three four years".*

[364] Traduit de l'anglais par l'auteur : *Then, regularly, say, every two weeks or one hour or every month, we have direct contact with our client, that is the Commission. to discuss the project, to discuss the progress afterwards, to discuss reports.*

La pression pesant sur les cabinets de conseil pour donner la bonne information et actualiser correctement les informations est d'autant plus forte que les rencontres avec le client sont régulières. Le suivi doit donc être véritablement vu comme l'une des tâches centrales après 2014 par rapport aux coordinateurs de projets prioritaires. Il y a donc le suivi de l'échelle des projets qui compte dans le travail des cabinets de conseil, mais il y a aussi un travail réalisé à l'échelle des plans d'investissement nationaux :

> *« Au-delà de cela, et en lien avec l'une des études parallèles que nous avons menées sur les plans nationaux, nous devons souvent vérifier, chaque fois qu'un État membre publie ses plans d'investissement nationaux, dans quelle mesure ces plans d'investissement sont conformes aux objectifs du RTE-T. S'il y a des plans d'investissement ou des projets prévus dans ces plans, certains sont parfois plus détaillés que d'autres »*[365]*. Entretien TIS, 2023.*

Le travail multiscalaire des SPF et Neo-SPF se fait donc à la fois sur le corridor, sur les projets et sur les plans nationaux. Le travail de vérification des correspondances avec le RTE-T demande l'examen régulier d'un grand nombre de documents et un contact tout aussi régulier avec l'ensemble des acteurs. Les néo-SPF et SPF ont donc une véritable place dans le schéma de gouvernance. Celle-ci est centrale dans la construction de la légitimité du RTE-T. Toutefois, dans le même temps, leur travail d'intermédiaire semble les mettre dans une position instable, puisqu'ils doivent continuellement s'enquérir de l'évolution des infrastructures auprès des ministères et des gestionnaires d'infrastructures.

Le bureau d'étude TIS va décrire la façon dont ils perçoivent leur rôle au sein des corridors du RTE-T :

> *« [le coordinateur] réfléchit à comment obtenir les résultats. Mais plutôt sur le… comment, je pourrais dire ça ? C'est la personne sympa. Et celui qui essaie de rassembler tous les efforts, d'attirer l'attention des États membres d'une manière ou*

[365] Traduit de l'anglais par l'auteur : *We need a close articulation with the infrastructure managers and with the member states. […] Yeah. Regularly, we have a so-called project list that is where we have all the investments that have been either presented to the Connecting Europe facility or indicated by the Corridor Forum members. So, imagine, for instance, the right infrastructure manager in Portugal states that I have investment in A, B, C and D and he provides the relevant information. The investment costs, the financing schemes, the expected deadlines. And then, every six months, we look back, we contact them, say, can you update this information? And at the same time, we have somehow the obligation to follow indirectly through the news. If there are progress, if there are significant delays that could hamper the concretisation of the project. These are all part of the studies of the monitoring of the project. And beyond that and linked to one of the parallel studies that we did on the national plans, we often have to see, whenever a member state publishes their national investment plans, how compliant these investment plans are with the TEN-T objectives. If there are investment plans or projects foreseen in there, sometimes some plans are more detailed than others.*

d'une autre. Mais habituellement, c'est le bon policier, le bon policier et la commission fait le méchant policier. Et nous en tant que consultant, nous fournissons des informations à la fois à la Commission et au coordinateur de ce qui ne va pas bien ou va bien en termes d'exigence technique, d'investissement financier, tout ce que vous pouvez nommer en termes de suivi de projet »[366]*. Entretien TIS, 2023*

TIS met en scène les échanges des consultants externes sous la forme d'une relation triangulaire au sein de laquelle les cabinets adopteraient une position neutre. Ici TIS endosse un rôle principalement technique, qui ne relève pas de l'idéologie ou du jeu politique. Comme mentionné en introduction, cette tendance se retrouve chez beaucoup d'acteurs. Ceux-ci renvoient certaines décisions à un « C'est politique » afin d'esquiver l'explication d'un phénomène. Le coordinateur est ainsi assigné au rôle de bon policier et la Commission au rôle de mauvais policier. Cependant, cette position de neutralité politique n'enlève pas aux cabinets de conseil leur capacité à développer des stratégies originales à propos des corridors du réseau central. Les cabinets de conseil sont donc chargés du suivi des projets et d'un travail de collecte des données auprès des managers de projets et des coordinateurs sur les consortiums.

II- Pourquoi choisir un consortium plutôt qu'un autre ?

1. La justification par la localisation géographique et par le mode dans les études de 2014, une explication suffisante ?

Les cabinets de conseil ont une position particulière puisque, d'une part, ils sont contractuels de la Commission et d'autre part, ils aident le coordinateur en lui fournissant des données, en organisant les forums et en gérant une partie des affaires courantes de la Commission (Entretien CSE COE, 2023 ; Entretien Commission 4, 2023 ; Entretien TIS 2023 ; Entretien Panteia 2023 ; Entretien KombiConsult, 2025 ; Entretien T-Plan, 2024). Cela recouvre, par exemple, l'envoi des invitations, la rédaction de mails pour les partenaires, la prise de notes et l'organisation des forums comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent.

En dehors des affaires courantes, les Neo-SPF travaillent sur la partie recherche des études sur les corridors. Leur travail est divisé en tâches prédéfinies par l'appel d'offres relatif aux corridors. Puis,

[366] Traduit de l'anglais par l'auteur : *[The coordinator is]Looking how to achieve the results. But more on the... How can I say this? It's the nice person. And the one that tries to congregate all the efforts, somehow calling to the attention of the member states. But usually it's the good police, the good policemen and the Commission doing the bad policemen. And we, as consultants, feeding information to both the Commission and the coordinator of what is not going well or going well in terms of technical requirements, financial investments, everything you name it in terms of project monitoring.*

chacune des tâches est subdivisée en *Workpackages* (figure 42). Ces tâches et *Workpackages* définissent l'étendue du travail des consultants externes :

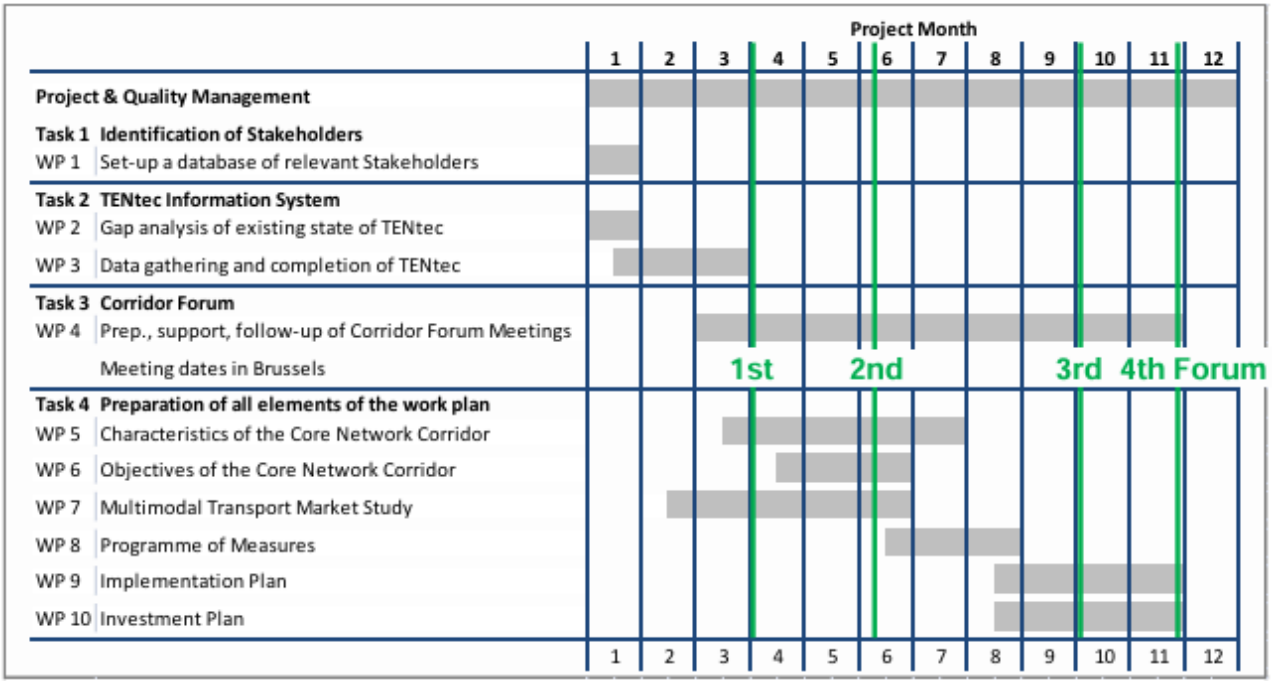
> *« Tout cela est défini dès le début. Daniela a mentionné les appels d'offres publics, puis il y a les spécifications des différentes tâches. Et depuis le début du projet, nous définissons quelles sont les entreprises qui seront chargées de coordonner tel ou tel aspect des études sur le corridor. Nous veillons à ce qu'il n'y ait pas de chevauchement ni de divergence dans l'analyse. Et cela vaut pour tout ce que nous faisons dans les études sur le corridor. Donc, tout ce que vous voyez dans le plan de travail qui constitue un résultat principal a été coordonné au préalable, en particulier pour les sections qui se chevauchent »*[367]. Entretien TIS, 2024.

Pour les acteurs liés aux questions de consultation externe, la réflexion sur les plans de travail est précédée par une étape de coordination entre les différents membres d'un consortium. Cette coordination initiale évite aux cabinets de se contredire, et les redites. Étant donné l'effectif conséquent d'un consortium, une division du travail en amont est nécessaire entre ses membres. En effet, on compte 5 à 7 SPF et Neo-SPF, dispersées sur 5 à 9 pays traversés par un corridor.

Les quatre tâches de la figure 2 montrent que le planning 2014 des études est assez dense. Sur un an, les Workpackages (WP) durent entre 1 et 9 mois. Hormis le WP 4 qui concerne la réalisation des forums du Corridor, les WP ne durent jamais plus de 4 ½ mois. Ainsi, les tâches les plus longues sont donc l'analyse multimodale du marché des transports (WP7) et celle des caractéristiques du corridor (WP5). De façon générale, c'est la tâche 4, consacrée à la préparation des éléments du plan de travail, qui comporte le plus d'items et qui nécessite de façon cumulée le plus de temps.

[367] Traduit de l'anglais par l'auteur : *This is all defined in the beginning, Daniela mentioned the public tenders, then there are specifications of the different tasks. And since the beginning of the project, we define who are the companies that will be responsible for coordinating what aspect of the corridor studies. Ensuring that there is no overlap and no discrepancy in terms of the analysis. And this is for everything that we do in the corridor studies. So, everything that you see in the work plan that is a main output has been coordinated previously, especially for the overlapping sections.*

Figure 39. Planning de l'étude sur le Corridor Scandinavie-Méditerranée (2014)[368]



Revenons à la répartition et à la division des tâches entre consultants. Les tâches sont allouées à l'avance et chaque cabinet est responsable d'une seule tâche. Au sein d'un cabinet, les *Workpackages* sont ensuite divisés entre les différents consultants externes. Si la tâche est lourde à réaliser, comme dans le WP 7 (Figure 42), le travail est alors de nouveau subdivisé en tâches moins conséquentes et réparties entre les différents consultants.

Nous pouvons voir, dans les études sur le Corridor Rhin-Danube[369] (HaCon *et al.*, 2014b) et le Corridor Rhin-Alpes (Hacon *et al*., 2014a), nous pouvons voir que la répartition semble tout de même partagée bien que la prise en charge d'une tâche complète de l'étude soit réalisée par l'un des consultants (Figure 42).

L'identification des partenaires, la revue de la littérature, l'alimentation de TEN-Tec, la connaissance des caractéristiques du corridor et l'étude de marché sont autant de tâches partagées par les consultants. Les deux seules tâches non partagées se rapportent aux objectifs du corridor et au programme de mesure, c'est-à-dire les tâches de synthèse qui servent à la création du Plan de travail. Pour le Corridor

[368] P.82 KombiConsult GmbH, Gruppo CLAS S.p.A., HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, Prognos AG, Ramboll Management Consulting A/S, Snizek + Partner Verkehrsplanungs GmbH, & UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH. (2014, décembre 5). *Scandinavian–Mediterranean core network corridor study: Final report*. Commission européenne.

[369] Une figure équivalente à la figure 45. Existe dans l'étude Rhin-Danube 2014 (HaCon *et al*., 2014b p.16). Cependant, nous avons choisi de ne pas l'intégrer, d'une part, car elle est en très mauvaise qualité et d'autre part elle présente de façon assez confuse la répartition des tâches par pays renvoyant en note de bas de page le partage des tâches avec un autre consultant, rendant la figure complexe à lire. Le principe de répartition reste cependant le même.

Rhin-Alpes, ce sont les cabinets de conseil KombiConsult (basé en Allemagne) et Stratec (basé en Belgique) qui ont la charge de ces tâches. Ainsi, KombiConsult, dont nous avons déjà parlé, a tenu un rôle central dans la coordination des études sur le Corridor Scandinavie-Méditerranée et Stratec a été présent lors des trois premières études sur les corridors (mer du nord Méditerranée, NSB, Rhin Alpes).

Par ailleurs, le choix des consultants semble être lié à deux critères dans les études : le pays d'exercice et la spécialisation par mode de transport. Sur le corridor Rhin-Danube, c'est une dimension clairement exprimée par les consultants externes (HaCon et *al.*, 2014b p.16). Ce mode de sélection indique donc différentes approches dans la façon dont se présentent les consortiums propres à chaque corridor.

La spécialisation par mode de transport se dégage pour certains consultants externes. Sur les études Rhin-Alpes (Hacon *et al.*, 2014a) et scan-med (KombiConsult *et al*., 2014), le cabinet de consultant KombiConsult travaille dans les deux cas sur les terminaux rail-routes. Dans le cas du Rhin-Danube, c'est Viadonau - l'agence en charge de la gestion du Danube en Autriche - qui a en charge le fluvial (HaCon *et al*., 2014b). Cette agence est l'un des rares exemples d'institution consultante directement liée à un État membre. En outre, la spécialisation de Viadonau dépasse les frontières de l'Autriche et s'étend à l'ensemble des pays du Corridor (HaCon *et al*, 2014b). C'est une agence déjà largement intégrée aux politiques européennes, dont les politiques de transports et en particulier le RTE-T. En effet, depuis 2006, Viadonau participe au programme NAIADES et coordonne le consortium de la plateforme associée : PLATINA[370]. Par la suite, elle participe au programme NAIADES II[371].

Cette expérience sur le projet en fait un partenaire de choix pour les études sur le corridor Rhin-Danube, puisqu'elle a déjà travaillé sur un programme dont le but était de suivre « le schéma du RTE-T devrait être axé sur l'élimination des goulets d'étranglement, en harmonie avec l'environnement aquatique naturel, et donner des orientations en matière de financement et d'établissement des priorités » (COM (2006)6 p.11). De plus, NAIADES a reçu des financements européens pour le développement des ports et terminaux pour les projets prioritaires 18 et 30 (COM (2006)6 p.12). Cette dimension implique une bonne connaissance du RTE-T, de ses évolutions et potentiellement un lien social déjà établi avec Karla Peijs, la coordinatrice de ces projets prioritaires, qui est devenue ensuite la coordinatrice du corridor Rhin-Danube. De surcroit, la participation de Viadonau à NAIADES montre que ses consultants ont une connaissance des programmes Marco Polo II et du RTE-T entre 2007 et 2013[372].

---

[370] PLATINA. (2009, février 1). *PLATINA - Consortium*. naiades.info. https://web.archive.org/web/20090201170218/http://www.naiades.info/platina/page.php?id=3&path=1

[371] Commission européenne. (2022). *Platform for the implementation of NAIADES (PLATINA II) | PLATINA II | Proyecto | Ficha informativa | FP7 | CORDIS | Comisión Europea*. CORDIS | European Commission. https://cordis.europa.eu/project/id/321498/es

[372] Viadonau. (2008). *Inland waterway transport funding: Funding guide for inland waterway transport in Europe*.

À partir de ces exemples, nous pouvons avancer que la répartition des tâches par modes de transport correspond au cœur de métier des consultants extérieurs. De plus, la connaissance et l'expérience des affaires européennes semblent être des dimensions jouant un rôle important dans le choix des consultants. Après avoir aidé à identifier les goulets d'étranglement pour PLATINA, difficile de penser que Viadonau ne bénéficie pas d'un énorme avantage dans le cadre de la préparation au plan d'implémentation sur les études du Corridor. Son expérience dans le champ des politiques européennes et sa connaissance des acteurs sur les plateformes de discussion permettent à Viadonau d'être le seul consultant positionné sur l'ensemble de la tâche concernant le mode fluvial. Ainsi, l'agence autrichienne dépasse ses frontières nationales pour gérer l'ensemble du mode fluvial sur le corridor Rhin-Danube.

Avec le cas de Viadonau, nous voyons comment un acteur construit sa légitimité à intervenir sur le sujet du RTE-T en valorisant une expérience passée au sein d'un programme européen lié à la thématique. Ici, c'est en partant d'une position de coordinateur réunissant les acteurs du fluvial sur le Danube à travers une plateforme européenne, que l'agence Viadonau va se placer comme spécialiste du fluvial de l'ensemble du Danube et pouvoir réaliser les tâches demandées par l'étude de 2014 pour le corridor Rhin-Danube. Ainsi, on remarque une double entrée sur les enjeux de l'européanisation : celle du développement de Viadonau et celle de la situation du Danube. En ce qui concerne Viadonau, sommes-nous face à un acteur s'étant spécialisé au fil des évolutions stratégiques internes ou s'est-il européanisé avec sa participation aux programmes européens ? Ensuite, observe-t-on une forme d'intégration européenne de l'espace danubien ou la place de Viadonau ne reflète-t-elle que la place stratégique de l'État autrichien au sein des instances de coopération du Danube, soit un espace de coopération et de tension fragmenté (Olivier Deslondes, 2009) ?

D'un autre côté, les Neo-PSF comme Panteia semblent avoir une capacité à travailler au-delà de leur localisation géographique (Pays-Bas), si l'on s'en tient aux études de 2014 (HaCon *et al*., 2014b p.16 ; IC Consulenten *et al*., 2014). Quand on étudie les régions sur lesquelles intervient Panteia, aucune spécialisation claire ne se dégage. Ainsi, au sein du corridor Rhin Danube, la présence de Panteia en Hongrie étonne puisque malgré la spécialisation géographique censée prévaloir à la distribution des tâches, on lit qu'en « Hongrie (particulièrement pour les questions routières) : des experts hongrois ont été fournis par Panteia »[373] (HaCon *et al*., 2014b p.16). La formulation finale est inhabituelle et laisse supposer le recrutement d'experts de la Hongrie. Cela ne veut pas nécessairement dire que Panteia est spécialiste du pays, mais plutôt qu'elle a la capacité de mobiliser des acteurs spécialisés de la région

European Communities. https://doi.org/10.2768/3236

[373] Traduit de l'anglais par l'auteur : *Hungary (particularly for road issues): local experts from Hungary provided by Panteia.*

via son réseau professionnel. Panteia étant initialement un consortium de plusieurs bureaux d'étude néerlandais doté de bureaux en Chine et en Turquie, l'hypothèse d'une sous contractualisation semble probable374. Le choix de Panteia ne peut donc être expliqué uniquement par la spécialisation géographique des entreprises. Ainsi, nous ne pouvons que donner des pistes concernant les raisons qui ont poussé la Commission à choisir de contractualiser avec un consortium plutôt qu'un autre. L'idée d'une spécialisation par mode et par pays n'est donc pas entièrement satisfaisante.

Tableau 26. Répartition des tâches sur le corridor Rhin-Alpes[375,376]

Tasks/work packages	HaCon	KC	Panteia	PwC	Rapp	Stratec
Stakeholder identification	X	**X**	X	X	X	X
Study review	X	X	**X**	X	X	X
TENtec data collection/update	X	X	**X**	X	X	X
Implementation plan	**X**	X	X	X	X	X
Corridor characteristics	X	X	X	X	**X**	X
Transport market study	**X**	X	**X**	X	X	X
Corridor objectives		X				**X**
Programme of measures		**X**				
Investment plan	X	X	X	**X**	X	X
Corridor Fora	X	X	**X**	X	X	x
***X**: leading and responsible partner / X: partner involved*						

[374] NEA. (2009, février 25). *About NEA - NEA*. nea.nl. https://web.archive.org/web/20090225205542/http://nea.nl/index.cfm/20,html

[375] Traduction de l'auteur par ligne : *Tâche et paquet de travaille […]. Identification des parties prenantes ; revue de la literature; collecte et actualisation des données ; plan d'implémentation ; charactéristique du corridor ; étude du marché des transports ; objectifs du corridor ; programme de mesures, plan d'investissement ; Forums du corridor.*

[376] HaCon *et al*., 2014 p.24

2. « C'est un appel d'offres public », quand le circuit d'appel d'offres justifie la sélection

Lors de nos entretiens réalisés pendant la thèse, l'une de nos premières questions était : "Comment en êtes-vous venus à travailler sur le RTE-T ?". Les réponses recueillies se sont révélées pertinentes dans le cas des Neo-SPF. En effet, afin de justifier les études sur le corridor sélectionné, les cabinets de conseil mettent en avant le circuit de contractualisation. À titre d'exemple, notre entretien avec un consultant de Panteia (Entretiens Panteia, 2023) a été révélateur puisqu'il date la découverte du RTE-T à 2013 avec la révision et la candidature sur l'appel d'offres public de la Commission. C'est d'ailleurs ce que beaucoup d'acteurs semblent répondre à propos de leur arrivée sur le RTE-T :

> « *La façon dont nous sommes venus à l'Atlantique était un appel d'offres public. C'était un appel d'offres public auquel nous avons répondu, en établissant un consortium avec des partenaires venus des autres pays du corridor. Et le même processus a été répété à toutes les étapes. Nous allons maintenant commencer le premier tour d'études, toutes basées sur des appels d'offres publics. Donc des appels d'offres grand public. Et c'est comme ça que nous sommes venus au corridor* »[377]
> Entretien TIS, 2023

Ainsi, cette référence au caractère conséquent de ces appels et à leur caractère public est assez commune à tous nos entretiens avec les membres des Neo-SPF. Pour la Neo-SPF TIS, comme pour beaucoup d'autres acteurs, répondre à l'appel de la Commission a marqué le début du travail sur le RTE-T. Il n'y a pas d'explication extrinsèque à la récupération du contrat. Ainsi, cette référence au caractère conséquent de ces appels et à leur caractère public est assez commune à tous nos entretiens avec les membres des Neo-SPF. Un autre extrait d'entretien vient compléter le précédent :

> « *Pour cette étude spécifique de la DG MOVE, il existe un cahier des charges que vous pouvez consulter sur le site «European tenders daily». Nous menons des études depuis près de huit ans maintenant. Il s'agit toujours d'un contrat renouvelable avec la DG MOVE, par tranches de deux ans, après quoi un nouvel appel d'offres est lancé. Actuellement, nous participons à ce nouvel appel d'offres, qui a débuté le 1er mars. Je suis chef de projet, c'est pourquoi je fais cette présentation. Je suis chef de projet pour le corridor mer du Nord-Baltique. Lors de la première annonce, certains*

[377] Traduit de l'anglais par l'auteur : *How we came to the Atlantic was a public tender. It was a public tender to which we have answered, establishing a consortium with some partners from the other countries of the corridor. And the same process was repeated in all the stages. We are now going to start the first round of the studies, all based on public tenders. So, big and open public tenders. And that's how we came to the corridors.*

critères étaient requis pour le poste de chef de projet : il fallait disposer d'une certaine expérience, et je remplissais ces conditions »[378]. Entretien CSE COE, 2024.

D'après cette consultante sénior du cabinet de conseil, c'est la référence à la plateforme *European tenders daily* qui doit faire comprendre que l'attribution des études passe par une plateforme publique. De plus, nous pouvons remarquer que les deux enquêtés retiennent le caractère cyclique de ces appels, permettant à ces entreprises de renouveler leurs contrats. Notons une différence entre TIS et CSE COE : leur date d'arrivée, TIS dès 2014 et CSE COE sur le corridor NSB, seulement en 2017. Par ailleurs, comme nous le verrons dans ce chapitre, cette enquêtée donne, plus tard dans l'entretien, d'autres raisons justifiant la présence d'une entreprise sur une étude. En outre, ce qui nous intéresse également ici, c'est que quand on lui demande pourquoi elle travaille avec la Commission, la réponse mise en avant est d'abord : "parce que nous sommes passés par un appel d'offres public". Au demeurant, quand on pose la même question aux personnes de la Commission proches de ces études, la référence aux appels d'offres publics est également de mise :

« *Noam : Donc, pour… euh, comment dire, euh, une agence de conseil qui travaille, euh, régulièrement avec, euh, la Commission européenne…*

Commission 4 : Oui. Oui, oui, c'est exactement ça. Ils ont, euh, TRT, euh, donc ils disposent d'un outil de modélisation qui couvre l'ensemble du réseau RTE-T et qui leur permet de simuler, euh, différents, euh, effets sur ce réseau. Et, euh, c'est très utile pour nous. Euh, je veux dire, tout se fait toujours par appel d'offres ouvert à la Commission européenne. Donc, mais, euh, ils ont remporté pas mal de contrats par le passé simplement parce qu'ils disposent de cet outil, ce que les autres n'ont pas »[379]. Entretien Commission 4, 2024.

---

[378] Traduit *via* DeepL.com : *For this specific DG MOVE study, there are terms of reference which could be found on European tenders daily, that you can see those terms of reference. We are performing studies right now almost for eight years. It's always renewable contract with DGMOVE, it's two years and two years, and then they announce a new tender, and again, at the moment, we are in the new tender, which started on 1st of March. and I am project manager, therefore I am presenting. I am a project manager, if you see at North Sea Baltic corridor. And when was the first and there was announced, there are certain criteria intended to be a project manager, you need certain experience, and I qualified.*

[379] Traduit *via* DeepL.com *Noam : So to... uh, how do we say, uh, consultancy agency that work, uh, regularly with, uh, European…*
Commission 4 : Yeah. Yeah, yeah, they, exactly. They, they have, uh, TRT, uh, so they have, um, uh, a modeling tool where they have the entire TEN-T network and they can model, uh, different, uh, effects on it. And, uh, that's quite useful for us. Uh, I mean, everything is always open call in the European commission. So, but, uh, they, they have won quite some contracts in the past because they simply have this tool and this is something others don't have.

Ici toutefois, une distinction est importante. En effet, il ne s'agit plus seulement d'un appel public que le meilleur remporte. C'est parce que le bureau d'étude TRT dispose d'un outil de modélisation unique sur le RTE-T, lui donnant un avantage compétitif, qu'il gagne les contrats de la Commission sur le RTE-T. Les critères d'attributions des appels passent donc d'une connaissance d'un mode de transport et d'une spécialisation géographique, à un avantage compétitif lié à une niche technologique, ici, la modélisation des infrastructures en lien avec la question des risques climatiques. L'insistance sur le caractère public des offres de recrutement des consultants externes par la Commission semble alors mal camoufler des liens plus profonds entre certains consultants et l'institution européenne. En plus du travail fait pendant et après les études, comment les cabinets perpétuent-ils leur légitimité ?

3. Les cabinets de conseil des acteurs des corridors

Dans le chapitre 6, nous annoncions que la catégorie d'acteurs SPF/néo-SPF était devant les lobbys aux TEN-T Days de 2016 et 2018. Précisons maintenant que tous les membres identifiés SPF/néo-SPF aux Connecting Europe Days et aux TEN-T Days ne sont pas nécessairement des entreprises portant un point de vue développé sur la question le RTE-T. D'ailleurs, leurs expertises ne concernent pas toujours les transports ou le BTP et peuvent aussi s'appliquer au matériel informatique, aux logiciels ou à la comptabilité (voir annexe 6). Dans le chapitre présent, seuls les cabinets de conseil qui travaillent directement sur le RTE-T nous intéressent, plus particulièrement ceux qui travaillent sur les corridors. Dans les textes européens examinés pour cette thèse, comme sur le terrain, la particularité des cabinets de conseils demeure leur présence constante que le lecteur aura pu constater en parcourant les bibliographies intermédiaires. Auteurs, concepteurs de figurés dans les rapports, modérateurs ou intervenant sur les séminaires, forums et groupes de travail ou mentionnés plus discrètement dans les remerciements des plans de travail, cette omniprésence les rend quasiment incontournables.

a. Présence et place des cabinets de conseil dans les arènes des CED

Remarquons que l'omniprésence précédemment citée s'incarne aussi sur le terrain. Ainsi, aux Connecting Europe Days (CED) et à Inno Trans en 2024, les cabinets de conseil jouissaient d'une visibilité considérable. À Inno Trans, ils pouvaient tout autant compter sur la taille des stands présentant avec force de conviction rapports et projets réussis, que sur leur présence dans les couloirs, et sur scène au Square de Bruxelles (observation Inno Trans et CED, 2024). Nous avons ainsi pu les voir seconder les fonctionnaires européens, abreuver leur auditoire de détails techniques et présenter des rapports coécrits avec des scientifiques ou des consortiums mêlant institutions européennes, entreprises privées et instituts publics/privés.

Autre particularité marquante pendant les réunions d'information sur les neuf corridors terrestres aux CED 2024, l'un des consultants produisant les études sur les corridors est inscrit sur le programme comme "intervenant" [380]. Dans ce cas, le cabinet de conseil est considéré comme un acteur suffisamment important pour discuter des évolutions du corridor. Lors de cet évènement, nous n'avons pu assister qu'à l'intervention de la représentante de CSE COE pour le corridor Mer du nord-Baltique, et à celle du représentant de KombiConsult pour le corridor scan-med. Toutes deux sont des référents pour les études sur les corridors. Contrairement, à l'aspect plus politique ou scientifique des conférences précédentes, leurs prises de paroles ont une dimension technique. Elles concernent notamment des éléments ayant un lien avec l'avancée de projets comme le tunnel du Brenner ou Rail Baltica.

Tableau 27. Les consultants et les corridors aux Connecting Europe Days.

Consultant	Corridor
M5	**Rhine – Danube**
IC consultenen	**Western Balkans – Eastern Mediterranean**
KombiConsult	**Scandinavian – Mediterranean**
Panteia	**Baltic Sea – Black Sea – Aegean Sea**
TIS	**Atlantique**
CSECOE	**North Sea – Baltic**
Tplan	**Baltic Sea – Adriatic Sea**
PWC	**Mediterranean**

Conception et réalisation Noam Greco Monteiro d'après Commission européenne (2024).

Il nous faut donc penser ces acteurs comme des supports pour la commission européenne et pour les coordinateurs. Cette fonction de support technique rend leur rôle non négligeable dans l'organisation des corridors. Ainsi, les coordinateurs vont avoir l'usage de ces néo-SPF pour un ensemble de tâches

[380] Commission européenne. (2024). *Programme—Mobility and Transport—European Commission*. Ec.Europa.Eu. Consulté 15 avril 2026, à l'adresse https://transport.ec.europa.eu/news-events/main-events/connecting-europe-days-2024/programme_en

comme l'envoi de mails aux acteurs, la création d'invitations, l'organisation sur place des groupes de travail ou des forums (voir chapitre 9). De plus, au sein de certains groupes de travail et forums du corridor, les Néo-SPF présentent leurs travaux, font la synthèse des informations sur un ou plusieurs projets et partagent leur retour sur l'avancée des études (voir chapitre 9). Tout ce travail d'organisation et d'animation des stratégies de de sociabilité approfondit et dépasse l'idée que les cabinets de conseil sont seulement des fournisseurs de données.

Comme les fonctionnaires de la Commission, ils concourent à faire fonctionner les corridors, en particulier grâce à leur connaissance des corridors et grâce au développement de la sociabilité entre acteurs. Les consultants influencent donc véritablement les représentations, les connaissances et l'organisation sociale des acteurs évoluant au sein des arènes et forums du transport européen. Les consultants externes sont donc chargés de l'organisation des stratégies de socialisation à Bruxelles. Comme précisé précédemment, ils vont mettre à jour et discuter les études sur le corridor auprès des parties prenantes du corridor et organiser les Forums. Au sein des groupes de travail, leur rôle est sensiblement le même, quoique l'organisation étant parfois décentralisée, elle demande une préparation plus conséquente (voir chapitre 9). Par ailleurs, d'autres arènes et forums annexes permettent de comprendre comment ce type d'acteurs perpétuent leur légitimité dans des champs différents.

b. La légitimation des acteurs du corridor dans les arènes scientifiques du transport

Le savoir technique des consultants va parfois s'hybrider avec le savoir académique. En effet, leur travail sur les rapports est réalisé en partenariat avec des universités et des instituts de recherche (voir par exemple les rapports sur le corridor Baltique-Adriatique fait en partenariat avec l'université de Maribor). Ce travail est ensuite valorisé dans d'autres arènes et forums à caractère scientifique, mais non académique, comme des conférences ou des colloques concernant la recherche sur les transports. Ce type de diffusion de savoirs va permettre aux consultants externes de produire un autre type de légitimité dans la sphère des transports en Europe.

Cette intrication entre le monde de la recherche et celui du conseil apparaît dans certains rapports coécrits entre cabinets de conseil, instituts de recherche et universités (Parlement européen et al., 2014). Nous pouvons qualifier ces universités de SPF dans la mesure où elles se rapprochent des campus professionnels, un terme plutôt utilisé pour désigner les facultés de médecine. D'ailleurs, les universités qui accompagnent le travail des consultants ont souvent une composante professionnelle, qui est remarquée par certains acteurs institutionnels :

> *« C'est, hm, je crois que c'est une université consultante d'Allemagne. Non, je crois que c'est. TRT en Italie et M5 en, en Allemagne qui travaillent ensemble là-dessus »*[381]. Entretien Commission 4, 2024.

Chez cet interviewé, on note la confusion entre deux bureaux d'études et une université fournissant des services équivalents à ceux d'un bureau d'étude ou d'une entreprise de consultation grâce au travail de ses chercheurs ou de ses étudiants. D'une part, cela doit nous permettre de penser certains aspects du monde académique, comme proches du travail des SPF et Neo-SPF. D'autre part, cela nous pousse aussi à envisager ces universités et ces instituts de recherche comme des SPF, indifférenciés des autres consultants. Enfin, nous ne catégorisons pas l'ensemble d'une institution universitaire comme SPF, mais seulement le service fourni par l'un de ses laboratoires, dont la structure s'apparente aux SPF. Ce mélange des genres est d'autant plus prégnant qu'un certain nombre d'articles scientifiques sont écrits par des membres de cabinets de conseil et sont produits au titre de leur emploi dans ces cabinets.

Ce type de pratique peut parfois être issue d'initiatives qui semblent non institutionnelles, comme en témoignent les actes de conférence de la *World transport Conference Research* (WCT) de 2004 concernant le cadre de l'évaluation stratégique des grands projets prioritaires du RTE-T (Szimba et al, 2004). Dans ces actes de conférence, les auteurs issus de l'institut technique de l'institut de formation scientifique de l'école supérieure de Karlsruhe (l'IWW) de l'université de Karlsruhe (KIT), et du cabinet d'audit et de conseil du *Big four,* PWC, travaillent tous entre 2013 et 2024 sur les corridors du réseau central et s'associent pour la WCT. Le KIT et l'IWW, nous le verrons, sont des partenaires réguliers des études sur le RTE-T, qu'ils appellent d'ailleurs "corridor". Accessoirement, notons ici que d'autres acteurs défendent la notion de corridor dans le cadre des projets prioritaires. Ainsi, ce mode hybride de production de savoir permet de légitimer l'action des cabinets de conseil et des chercheurs qui travaillent sur le RTE-T et appartiennent à l'arène scientifique des transports. Par conséquent, la scientificité des évaluations demandées par la Commission à des organismes extérieurs s'en trouve indirectement légitimée (voir les rapports cités dans le chapitre 2 et 3).

La question de la valorisation des rapports et travaux des cabinets de conseil est une pratique assez courante. La Commission européenne elle-même structure cette stratégie. D'une part, elle convie des chercheurs aux CED, par exemple des spécialistes des sciences du climat et d'autre part elle sponsorise des évènements de recherche comme les conférences *Transport Research Arena* (TRA). TRA semble le plus répondre à cette hybridation entre le cadre des arènes européennes du transport et le cadre des arènes de la recherche sur les transports.

[381] Traduit de l'anglais par l'auteur : *It's, um, I think it's a consultancy university from Germany. No, I think it's TRT in Italy and M5 in, in Germany that are working together on that*

La valorisation des rapports et travaux des cabinets de conseil est une pratique assez courante. La Commission européenne elle-même structure cette stratégie. D'une part, elle convie des chercheurs aux CED, par exemple des spécialistes des sciences du climat[382], et d'autre part, elle sponsorise des évènements de recherche comme les conférences *Transport Research Arena* (TRA)[383]. TRA semble incarner le mieux cette hybridation entre les cadres des arènes européennes du transport et des arènes de la recherche sur les transports. Au vu des photographies officielles prises lors de l'évènement de 2018[384], TRA semble davantage ressembler à des salons comme ceux décrits dans le chapitre 6 (Inno Trans et les CED 2024), qu'à des conférences scientifiques (photo 9). Cette hybridation entre les deux secteurs précédemment évoqués donne l'occasion aux organisateurs de proposer une exposition valorisant les innovations technologiques des différentes entreprises sponsors des évènements. Ces dernières sont souvent des entreprises nationales ou de grandes entreprises du transport, telles que les constructeurs automobiles *BMW* ou *Volkswagen* ou de grands équipementiers automobiles. En effet, entre 2016 et 2024 les sponsors varient[385], cependant, nous pouvons identifier un petit groupe de financeurs réguliers et très liés au monde de la mobilité routière. Notamment le *European Road Transport Research Advisory Council* (ERTRAC) la *Conference of European Directors of Roads* (CEDR)[386].

Cependant, cette tendance semble légèrement évoluer en fonction des années. Par exemple, une grande majorité d'entreprises de transport irlandaises ont sponsorisé l'édition 2024 à Dublin, tandis que l'édition 2022 à Lisbonne a eu pour premier sponsor la Combois Portugal, une société de transport

---

[382] Commission européenne. (2024). *Programme—Mobility and Transport—European Commission*. Ec.Europa.Eu. Consulté 15 avril 2026, à l'adresse https://transport.ec.europa.eu/news-events/main-events/connecting-europe-days-2024/programme_en

[383] Transport Research Arena. (2023, février 3). *TRA 2024 | Transport Research Arena | RDS, Dublin*. Traconference.Eu. https://2024.traconference.eu/index.html

[384] Transport Research Arena. (2018). Photos TRA 2018. *Tra Conference 2018*. Consulté 15 avril 2026, à l'adresse https://2018.traconference.eu/press/photos-tra-2018/

[385] Transport Research Arena. (2016, juin 15). *Transport Research Arena 2016 Conference – Warsaw, 18 to 21 April 2016 | 6th European Transport Research Conference*. https://web.archive.org/web/20160615004641/http://www.traconference.eu/

Transport Research Arena. (2018). Photos TRA 2018. *Tra Conference 2018*. Consulté 15 avril 2026, à l'adresse https://2018.traconference.eu/press/photos-tra-2018/

Transport Research Arena. (2020). *TRA2020 Rethinking transport – towards clean and inclusive mobility—TRA2020*. traconference.eu. Consulté 15 avril 2026, à l'adresse https://web.archive.org/web/20200901191105/https://traconference.eu/

Transport Research Arena. (2022). *TRA Conference—Transport Research Arena*. TRA Conference. https://2022.traconference.eu/

Transport Research Arena. (2023, février 3). *TRA 2024 | Transport Research Arena | RDS, Dublin*. Traconference.Eu. https://2024.traconference.eu/index.html

[386] Directorate-General for Research and Innovation (Commission Européenne). (2009). *TRA 2008 : Conference conclusions*. Publications Office of the European Union. https://data.europa.eu/doi/10.2777/21249

ferroviaire nationale portugaise[387]. L'arène TRA a donc une dimension européenne et industrielle forte mais, comme pour les Connecting Europe Days, c'est une vitrine appréciable pour les groupes de la ville et du pays hôte. L'arène et le forum ont une dimension multiscalaire et permettent de rassembler et d'associer, sous le patronage de la Commission et de l'industrie automobile, des acteurs venus de différents secteurs.

Encadré 14 Conférences scientifiques et exposition par les entreprises sponsors

Les conférences TRA proposent des expositions en parallèle des conférences scientifiques. Cette pratique est commune aux CED et à Inno Trans, mais cette fois, dans un contexte à caractère scientifique. La tenue de cet évènement brouille la frontière entre les différents secteurs : recherche, institution et industrie.

Photo 10. Un stand du sponsor BMW au TRA 2018[388]



Cette organisation spatiale combinant espaces d'exposition et espaces de conférence permet de mieux comprendre les liens qui unissent l'industrie automobile (principales sponsors depuis au moins 2016), la recherche et les institutions européennes. Ainsi, pour l'industrie automobile, TRA offre l'occasion de renvoyer au monde de la recherche l'image d'un acteur détenant une expertise académique dans le domaine de la mobilité. Cela, grâce au financement d'un évènement présentant des connaissances sur la mobilité et les transports de façon généraliste, tout en rencontrant les membres des institutions européennes. Pour ces dernières, en particulier la DG Move et la DG Recherche qui coorganisent l'évènement, c'est une occasion de réunir un nouveau groupe d'acteurs

[387] Transport Research Arena. (2022). *TRA Conference—Transport Research Arena*. TRA Conference. https://2022.traconference.eu/

[388] Transport Research Arena. (2018). Photos TRA 2018. *Tra Conference 2018*. Consulté 15 avril 2026, à l'adresse https://2018.traconference.eu/press/photos-tra-2018/

difficiles à atteindre lors des Connecting Europe Days. À cette fin, elles proposent une valorisation scientifique en décernant un prix de la Commission et rencontrent d'actuels ou de futurs partenaires pour de potentiels études et projets de recherche. Enfin, c'est l'occasion pour les chercheurs de valoriser leur travail, de s'insérer potentiellement dans des programmes de recherche ou de faire financer des projets par l'UE.

L'influence de la Commission européenne pourrait se limiter à sa qualité d'organisateur ou à l'ouverture de la session 2018 par la commissaire des transports Violetta Bulc[389]. Cependant, dans le contexte de la TRA, les fonctionnaires de la Commission sont aussi présents en tant qu'intervenants et modérateurs des 52 sessions[390]. On compte ainsi 58 membres de la Commission présents dans les sessions et 7 membres de la Commission présents sur les *Market place*. 26 ne sont qu'organisateurs, ce qui suppose une prise de parole limitée, voire inexistante, mais un pilotage des sessions en amont. Ensuite, 8 sont modérateurs et sont donc susceptibles d'orienter les questions, les débats et le choix de l'angle en introduisant chaque session. Enfin, 24 membres de la Commission tiennent un rôle d'intervenant sur 32 sessions différentes. La présence des fonctionnaires de la Commission européenne dans les sessions est donc relativement importante. Ces membres de la Commission viennent de la DG MOVE, de la DG recherche et de la DG environnement. En observant de plus près leur profil, on trouve des fonctionnaires de différents grades et statuts, allant du chef d'unité aux stagiaires. La lecture des titres et des présentations de sessions permet de les classer empiriquement selon plusieurs catégories. Les sessions sur lesquelles sont présents les fonctionnaires concernent l'intégration (n=3), les questions sociales (n=2), l'intégration technique des systèmes de transport (n=3), la sécurité routière, la compétitivité (n=4), la recherche et l'innovation (n=5), la digitalisation (n=7) et la décarbonatation des transports (n=11).

C'est donc dans ce contexte que l'association entre instituts, universités et entreprises privées, pourtant parties prenantes sur le RTE-T, se fait en lien direct avec la Commission européenne. En outre, on apprend sur le site de l'évènement 2024, que Elsevier a été partenaire de la TRA, ce qui donne à cette conférence encore davantage de légitimité scientifique.

En ce qui concerne les cabinets de conseil, nous retrouvons parmi les intervenants, certaines des entreprises et instituts auteurs des rapports des coordinateurs. À titre d'exemple, le cabinet de conseil

[389] Transport Research Arena. (2018). Photos TRA 2018. *Tra Conference 2018*. Consulté 15 avril 2026, à l'adresse https://2018.traconference.eu/press/photos-tra-2018/

[390] L'ensemble des données est disponible ici : Transport Research Arena. (2018). Programme Overview [Traconference.eu]. *Tra Conference 2018*. Consulté 15 avril 2026, à l'adresse https://2018.traconference.eu/programme/programme-overview/

Panteia, présent comme auteur sur au moins une publication en 2016 (van Weenen *et al*., 2016) et influent sur une autre présentation (Hidouche et al., 2016), est aussi présent sur 7 des 9 corridors. Un cabinet de conseil comme HaCon, partie prenante dans le consortium de consultants sur Corridor Scandinavie-Méditérannée, est présent sur huit interventions à la TRA. Ramboll, quant-à-elle, est citée comme participante sur une conférence en 2016 (Gutiérrez et al., 2016). Deux ans plus tard, en 2018, Prognos est présente sur une session pour débattre des maxicamions (Transport Research Arena, 2019 p.75). Le KIT est présent à neuf conférences (Transport Research Arena, 2019) sur des sujets d'innovation et des sujets de décarbonatation. En tout, sept co-auteurs des études sur les corridors sont présents pendant les conférences de la TRA et évoquent des sujets de transport de façon finalement assez large. En complément, précisons que, parmi les sept SPF/néo-SPF, on trouve un institut scientifique.

III- Vers une typologie des SPF et Neo-SPF au-delà des découpages de la Commission

Les Néo-SPF sont des entités spécialisées puisque, par définition, elles ne peuvent pas prodiguer des conseils dans tous les domaines. Les cabinets de conseil et les bureaux d'études sont spécialisés dans un nombre restreint de dimensions spécifiques. Ici, "dimension spécifique" est à entendre non pas comme un secteur, mais plutôt comme l'apport particulier d'une entreprise pour une commande spécifique de la Commission européenne. Comme précisé plus haut, le mode de transport et la localisation de l'entreprise sont des critères trop vastes pour réussir à expliquer les choix de la Commission. Cependant, combiner ces deux critères permet déjà de réduire le nombre d'entreprises en lice. Outre la localisation géographique et la connaissance d'un mode, nous pouvons distinguer d'autres critères. En fait, l'un des consultants sur le corridor NSB nous a donné un premier aperçu de ce que représente le travail pour accéder aux études :

> « *Et particulièrement pour les études, vous avez vraiment besoin d'un savoir antécédent, du contact et de l'expérience. Ça n'est pas si facile de collecter une nouvelle équipe. Vous avez besoin d'une équipe qui couvre huit, neuf États membres, une équipe avec les experts qui répondent au besoin et avec les connaissances adéquates. C'est pour cette raison que les mêmes noms apparaissent pour eux, parce qu'ils connaissent les pays, ils connaissent la méthodologie et ils connaissent les problèmes. Ce n'est pas si facile que ça. […] Ce n'est pas si facile que ça. Vous ne*

pouvez pas venir et décider, "je vais participer", mais vous avez besoin d'une équipe et également d'un savoir spécifique »[391]. Entretiens CSE COE, 2024.

Ce qui compte dans le discours de cet enquêté, c'est le fait d'avoir les bonnes équipes de consultants, celles qui ont accumulé un savoir sur plusieurs Etats-Membres. Réunir ces personnes demande aux entreprises d'avoir une stratégie préalable pour investir ces sujets. La nécessité de connaitre plusieurs États membres met en avant d'autres critères pour ces entreprises : l'expérience personnelle, la connaissance spécifique d'un pays, d'une méthodologie et d'une situation problématique. Ces quatre éléments mis bout à bout isolent ce que cet acteur pense être une bonne équipe. Par ailleurs, il expose l'une des raisons expliquant la récurrence des noms, c'est-à-dire la poursuite d'une stratégie interne afin de constituer une équipe possédant des connaissances spécialisées sur les pays traversés par le corridor. Cette stratégie permet l'accès et donc la constitution de l'expérience nécessaire aux consultants pour continuer à travailler auprès de la Commission :

« Et vous pouvez travailler sur ce sujet parce que vous avez un savoir spécifique sur les États baltes et les autres pays, Finlande… maintenant, maintenant, ayant travaillé pendant huit ans là-dessus et étant manageur de projets, je connais la Belgique, je connais les Pays-Bas l'Allemagne et ainsi de suite. Et le sujet c'est qu'en tant que manageur de projet je connais tout le corridor. Et pendant huit ans, vous apprenez beaucoup de chose »[392]. Entretiens CSE COE, 2024.

Cependant, cet acteur insiste sur les connaissances liées à différents pays, mais d'autres compétences peuvent être mobilisées. En ce qui concerne les rapports sur les *widers elements of the corridors*, la présence de certains cabinets est liée à leur expertise, leur capacité à pouvoir appliquer ou développer un outil, comme le montre l'exemple de TRT et M5 ou leur expertise sur un territoire et leur capacité

[391] Traduit de l'anglais par l'auteur : *And for specifically for studies, you really need to have previous knowledge, contact and experience. It's not as easy to collect a new team. You need a team covering eight, nine member states, a team with required expert sense and knowledge. That's why the same names appear for them because they know countries, they know methodology and they know issues. It's not as easy. It's the same like if you look for life project supervision, there was one company always serving commission because they know the topic. It is not as easy. You can't come and decide I will participate, but you need a team and you need specific knowledge as well.*

[392] Traduit de l'anglais par l'auteur : *And for specifically for studies, you really need to have previous knowledge, contact and experience. It's not as easy to collect a new team. You need a team covering eight, nine member states, a team with required expert sense and knowledge. That's why the same names appear for them because they know countries, they know methodology and they know issues. It's not as easy. […] It is not as easy. You can't come and decide I will participate, but you need a team and you need specific knowledge as well. And you can work on this topic because you have specific knowledge on the Baltic States and other countries, Finland… Now, now, working for eight years on this and being project manager, I know Belgium, I know Netherlands, Germany and so on. And the issues that it is as a project manager, I know the whole corridor. And for eight years, you learn and see a lot of things.*

humaine. Cette expertise, que nous pourrions qualifier d'interne au fonctionnement de chaque cabinet, nous semble avoir pour conséquence la crédibilité d'un consortium sur une étude et sur le récit que le coordinateur porte sur le RTE-T.

4. Quand les consortiums se forment : Proximare, une expertise européenne ou une expertise locale ?

a. Les spécificités des membres du consortium Proximare

Un cas nous permet de mieux discuter cette hypothèse. La première étude sur le corridor NSB (2014) est un cas unique en son genre. Sur toutes les études, les consortiums de SPF/néo-SPF se renouvèlent très peu. Sur le corridor NSB, il est transformé à 100% entre la première et la deuxième étude (Proximare, 2014). Les cabinets de conseil de l'étude de 2014 sont au nombre de cinq et forment le consortium Proximare (tableau 25). Le leadeur du consortium est Trinity et le manager de projet, Malla Paajanen Consulting.

Tableau 28. Les membres du consortium Proximare

Nom Neo-SPF/SPF	Type	Pays d'origine	Expertise pertinente précédente
Trinity	Cabinet de conseil/ Cabinet d'avocat	Estonie/ Lettonie / Lithuanie	Etude Rail baltica 2013
Malla Paajanen Consulting	Cabinet de conseil	Finlande	BSR Access FinEst Link NSB CoRe Rail Baltica Growth Corridor Rail Baltic Branding RBGC Russia BaltMet Promo
IPG Infrastruktur	Bureau d'étude	Allemagne	RBGC (dimension logistique Ludwigsfeld)
Goudappel Coffeng	Bureau d'étude	Pays-Bas	Expérience avec les autorités portuaires de Rotterdam, les collectivités des Pays-Bas. Une expérience sur le projet de mobilité

			urbaine CURACAO avec l'UE.
Norton Rose Fulbright LLP	Cabinet d'avocat	-	-

Conception et réalisation Noam Greco Monteiro (2025), d'après Proximare (2014)

La sélection de Trinity semble assez évidente : c'est une entreprise qui travaille sur le projet Rail Baltica, qui a une connaissance des trois pays baltes et particulièrement des projets transfrontaliers. Cependant, le consortium Proximare assez unique en son genre. En effet, Norton Rose Fulbright LLP est un cabinet d'avocat, donc une SPF classique et le seul du cycle d'études 2014 dans le cas du RTE-T. D'autres dimensions moins formelles, mais plus liées à la gouvernance des projets européens permettent de comprendre les logiques qui amènent à la formation d'un consortium autour des cabinets de conseil Trinity et Malla Paajanen Consulting.

b. Maala Paajeng Consulting : le réseau interpersonnel

De prime abord, plusieurs éléments sautent aux yeux. Une visite du site du Consortium Proximare montre les différents partenaires présents sur le projet[393]. Contrairement aux autres Neo-SPF et SPF, le consortium affiche des partenaires locaux comme le port d'Helsinki, la ville d'Helsinki, la ville de Berlin et la ville de Kaunas. Cette addition d'intérêts locaux spécifiques est une composante propre au consortium Proximare.

Dans le tableau 3, nous pouvons voir que deux des cinq cabinets de conseil, Malla Paajanen Consulting et IPG Infrastruktur, ont été présents sur le projet RBCG et son projet jumeau RBCG Russia. D'une durée de 36 mois (2010-2013), financés et encadrés par le programme Interreg IV[394], le projet du RBCG est selon le MoU de 2010 sur Rail Baltica une initiative des métropoles[395], c'est-à-dire des grandes villes polonaise, estonienne, lettone, finlandaise et allemande du corridor.

Ainsi, Helsinki est coordinateur de projet et nous pouvons comprendre l'intérêt d'un tel projet pour cette ville. Le but est d'amener les villes à profiter de la croissance produite par le projet Rail Baltica,

[393] Proximare. (2014). *About*. Proximare. http://www.proximare.info/what-we-do

[394] Département du Sénat chargé du développement urbain et de l'environnement. (2014, août 8). *EU and International Affairs / Senate Department for Urban Development and Environment—Berlin*. https://web.archive.org/web/20140808042344/http://www.stadtentwicklung.berlin.de/internationales_eu/verkehr/de/projekte/railbaltica.shtml

[395] République de Pologne, République de Lituanie, République de Lettonie, République d'Estonie, & République de Finlande. (2010, 8 juin). *Memorandum of understanding on the TEN-T Priority Project No 27 "Rail Baltica"*. https://railbaltica.org/wp-content/uploads/2025/07/Memorandum-of-Understanding-Sargossa-2010.pdf

en créant une liaison commerciale renforcée entre les villes concernées par le corridor entre Saint-Pétersbourg et Berlin et passant par Helsinki, Varsovie puis Lodz. Cette initiative est prise en compte dès 2010 lors des TEN-T Days de Saragosse, à l'occasion de la signature du MoU sur Rail Baltica (entre les quatre États membres concernés), déclarant :

> *« Que les parties soutiennent pleinement l'initiative lancée par le réseau Baltic Metropoles visant à considérer le projet « Rail Baltica » comme une stratégie de développement, à savoir le « corridor de croissance Rail Baltica », qui permettra aux grandes villes situées le long du tracé de collaborer plus étroitement dans l'utilisation des fonds de développement de l'UE »*[396]. République de Pologne, République de Lituanie, République de Lettonie, République d'Estonie, République de Finlande, 2010, 8 juin.

Ici, nous voyons non seulement l'importance de l'arène qu'ont été les TEN-T Days de Saragosse en 2010 pour le projet européen Rail Baltica, mais aussi comment cette initiative a permis de légitimer d'autres actions profitant aux villes qui voulaient tirer parti du projet Rail Baltica. Indirectement, c'est là que les arènes ouvertes pendant les TEN-T Days ont permis la formation du consortium Proximare, avec Malla Paajanen Consulting et IPG Infrastruktur, en ayant comme point commun d'être acteurs du corridor. Nous pouvons ajouter à ces deux acteurs la ville d'Helsinki et l'université d'Aalto, qui ont précédemment largement contribué à la réflexion autour du projet RBGC Russia (Greco Monteiro, 2024). Le fait que Malla Paajanen soit aussi manageur de projet sur le RBCG a vraisemblablement légitimé son travail sur le NSB.

En effet, sur les deux projets, Malla Paajanen Consulting est partenaire. Le parcours de la personne qui a fondé cette entreprise la lie à l'université d'Aalto en Finlande, elle-même partenaire sur le RBCG et associée sur l'étude du NSB en 2014. En parallèle, Malla Paajanen a travaillé à l'université d'Aalto comme directrice des relations internationales et au conseil régional d'Helsinki-Uusimaa[397]. Ces liens de proximité avec les sphères du pouvoir régional et municipal finlandais et l'université d'Aalto semblent en partie expliquer la surprenante apparition de la ville comme partenaire sur la page du consortium Proximare.

---

[396] Traduit de l'anglais par l'auteur : *That the Parties fully support the initiative launched by the Baltic Metropoles network for "Rail Baltica" to beviewed as a development strategy - the "'Rail Baltica" Growth Corridor' bringing the major cities along the route into closer collaboration in the use of EU development funding.*

[397] Malla Paajanen consulting. (2015). *Profile of Malla Paajanen*. Malla Paajanen Consulting. http://www.mallapaajanen.com/profile

Les liens entre le consortium Proximare, le RBCG et les villes partenaires sont multiples. À titre d'exemple, les acteurs en charge des workpackages (WP) du RBCG sont les villes. Les municipalités partenaires de Proximare sont Kaunas, Hambourg, Helsinki et Berlin. Dans le cas des WP du RBCG, ce sont Kouvola, Varsovie, Helsinki et Berlin. Le fait que les deux partenaires principaux du RBCG (la ville de Berlin et la ville d'Helsinki) interviennent sur le consortium Proximare avec le même cabinet de conseil et la même université laisse penser que le travail de Malla Paajanen Consulting est central. En effet, sa connaissance des affaires européennes précédentes similaires semble tout aussi capitale que sa participation à la communication du programme sur la *Baltic sea region*, portant sur le programme Interreg IV qui encadre le RBCG.

Ce lien est d'autant plus fort que les acteurs partenaires des deux projets sont des acteurs d'expérience. Ainsi, au milieu des années 2010, avant de travailler sur le RBCG, l'université d'Aalto est déjà investie dans plusieurs projets européens[398]. Sur la période 2009-2013, c'est une université qui reçoit des financements pour 11 programmes de développement économique et de formations dont une large majorité vient d'Interreg IV. De plus, dans le cadre de RBCG et RBCG Russia, l'université développe une stratégie de coopération et de développement des petites entreprises finlandaises en Russie[399].

c. Pourquoi les villes sont partenaires ? Les stratégies de coopération avec l'UE des métropoles d'Helsinki et Berlin sur le projet Rail Baltica

Ce cadre d'action de l'université d'Aalto, de Maala Paajanen consulting et des métropoles répond en fait à une stratégie plus vaste de coopération entre la Commission européenne et les pays du nord de l'Europe. Notamment avec l'initiative de la Dimension Septentrionale (Northern dimension) réunissant les pays baltes, les pays scandinaves, l'Islande, la Finlande, la Russie et le Bélarusse. Cette initiative de la dimension Nord comprend plusieurs volets, dont un volet transport et logistique soutenu par la Commission depuis 2009[400]. Au départ, ce dernier avait pour but de réduire les goulets d'étranglement aux frontières, tout en s'inscrivant dans le cadre élargi du RTE-T. C'est aussi une réponse au rapport du groupe de haut niveau de Loyola Palacio publié en 2005 (Noam Greco Monteiro,

---

[398] Université d'Aalto. (2013, janvier 10). *International EU projects—Small Business Center*. pienyrityskeskus.aalto.fi. https://web.archive.org/web/20130110065445/http://pienyrityskeskus.aalto.fi/fi/eu-projektit/kansainvaliset/

[399] Université d'Aalto. (2013, janvier 11). *Rail Balica Growth Corridor (RBGC)—Pienyrityskeskus*. pienyrityskeskus.aalto.fi. https://web.archive.org/web/20130111203838/http://pienyrityskeskus.aalto.fi/fi/eu-projektit/kansainvaliset/rbgc/

Université d'Aalto. (2013). *Rail Baltica Growth Corridor Russia (RBGC Russia)—Pienyrityskeskus*. pienyrityskeskus.aalto.fi. Consulté 16 avril 2026, à l'adresse https://web.archive.org/web/20130111204603/http://pienyrityskeskus.aalto.fi/fi/eu-projektit/kansainvaliset/rbgc_russia/

[400] P. 8. Ministère des Affaires étrangères de la Finlande. (2009). *Northern Dimension*. Ministère des Affaires étrangères de la Finlande. https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/deea/dv/0209_/0209_05.pdf

2024). Il faut donc voir les initiatives RBCG et RBCG Russia comme des tentatives de rapprochement avec la Russie, celles-ci étant assez communes avant l'invasion de la Crimée et du Donbass. Par ailleurs, les bureaux du secrétariat du *Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics* (NDPTL) ont été installés à Helsinki, ce qui laisse supposer que la ville et le gouvernement espéraient tirer le meilleur parti des partenariats avec les régions du nord-ouest de la Russie[401]. Helsinki a donc adopté une stratégie de coopération européenne tout en cherchant à développer son économie nationale. En ce qui concerne la métropole de Berlin-Brandebourg, la ville affiche clairement son intention de profiter du développement de Rail Baltica pour améliorer les connexions avec la Pologne et la logistique autour de la métropole.

> *« Depuis 2006, le Land de Berlin utilise le projet « Oder Partnership » ainsi que les programmes européens « Rail Baltica » et « Via Regia - ED-C III » pour améliorer la situation du transport ferroviaire germano-polonais »* [402].

Dans l'extrait suivant, issu d'une plaquette de présentations consultable sur le site de la métropole de Berlin en 2009, des liens assez clairs sont posés entre les programmes Interreg et la stratégie adoptée par la métropole pour développer le transport ferroviaire avec la Pologne. La métropole décrit, entre autres, la façon dont elle se sert du projet Rail Baltica dans le cadre de l'Interreg III B et IV B :

> *« Berlin-Brandebourg ont uilisé le projet européen « Rail Baltica » pour développer des mesures d'amélioration à court terme du trafic ferroviaire vers Poznań et les États baltes. Le Brandebourg, en collaboration avec Berlin, s'est consacré au transport ferroviaire de marchandises. Le point de départ a été le centre de transport de marchandises de Großbeeren et une coopération avec le futur hub logistique de Kaunas afin de transférer davantage de trafic vers le rail en regroupant les flux de marchandises dans le transport combiné »*[403].

---

[401] Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics. (2016, avril 2). *Home—NDPTL*. ndptl.org. https://web.archive.org/web/20160402164947/http://www.ndptl.org/home

[402] Traduit de l'anglais *via* Deeple.com : *Das Land Berlin nutzt seit 2006 das Projekt "Oderpartnerschaft" sowie die EU-Programme "Rail Baltica" und "Via Regia - ED-C III", um die Situation im deutsch-polnischen Eisenbahnverkehr zu verbessern.* Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin. (2014, 8 août). *Bahnverbindungen nach Polen*. Consulté via Webarchive : https://web.archive.org/web/20140808045152/http://www.stadtentwicklung.berlin.de/internationales_eu/verkehr/de/moe/bahn_bp.shtml

[403] Traduit de l'anglais *via* Deeple.com : *Berlin und Brandenburg haben das EU-Projekt "Rail Baltica" zur Erarbeitung kurzfristiger Verbesserungsmaßnahmen für den Bahnverkehr in Richtung Posen und Baltikum genutzt. Brandenburg hat sich in Arbeitsteilung zu Berlin dem Schienengüterverkehr gewidmet. Ansatzpunkt war das Güterverkehrszentrum Großbeeren und eine Kooperation mit dem zukünftigen Logistikknoten in Kaunas, um durch logistische Bündelungen von*

Entre 2007 et 2013, le programme Interreg IV B va permettre à la ville de Berlin de renouveler son partenariat avec la Pologne sur le projet Rail Baltica. Cela passera notamment par l'actualisation des actions précédemment mises en place, notamment sur le volet tourisme, afin de continuer à améliorer les connexions avec la Pologne[404]. En parallèle, le cabinet de conseil allemand, IPG Infrastruktur, va recevoir une dotation dans le cadre du RBCG pour travailler conjointement sur un centre logistique avec la municipalité de Ludwigsfeld[405]. Il est intéressant de pointer que cette dotation européenne attribuée avec l'appui de la métropole berlinoise. Ce lien n'est pas un hasard puisque le cabinet opère préalablement auprès de Berlin-Brandebourg comme un agent commercial chargé du développement de la logistique et des transports publics[406]. En recoupant le choix de ce cabinet par la métropole de Berlin et les stratégies de cette dernière pour améliorer ses connexions avec la Pologne, on se représente mieux ce qui sous-tend le partenariat entre la métropole de Berlin et le consortium Proximare.

Cet entrelacement des intérêts économiques des villes, du réseau interpersonnel d'une consultante et de l'expérience de plusieurs entreprises sur des projets européens, sont un faisceau d'indices qui permettent de comprendre comment le consortium Proximare a construit sa légitimité en s'adossant d'abord à des projets régionaux ou locaux portés par les métropoles et les régions, avant de s'insérer dans un projet plus ambitieux comme l'étude sur le corridor Mer du Nord- Baltique.

Warenströmen im kombinierten Verkehr mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin. (2009, octobre). *Rail Baltica*. Consulté via Webarchive : https://web.archive.org/web/20091003160123/http://www.stadtentwicklung.berlin.de/internationales_eu/verkehr/de/projekte/railbaltica.shtml

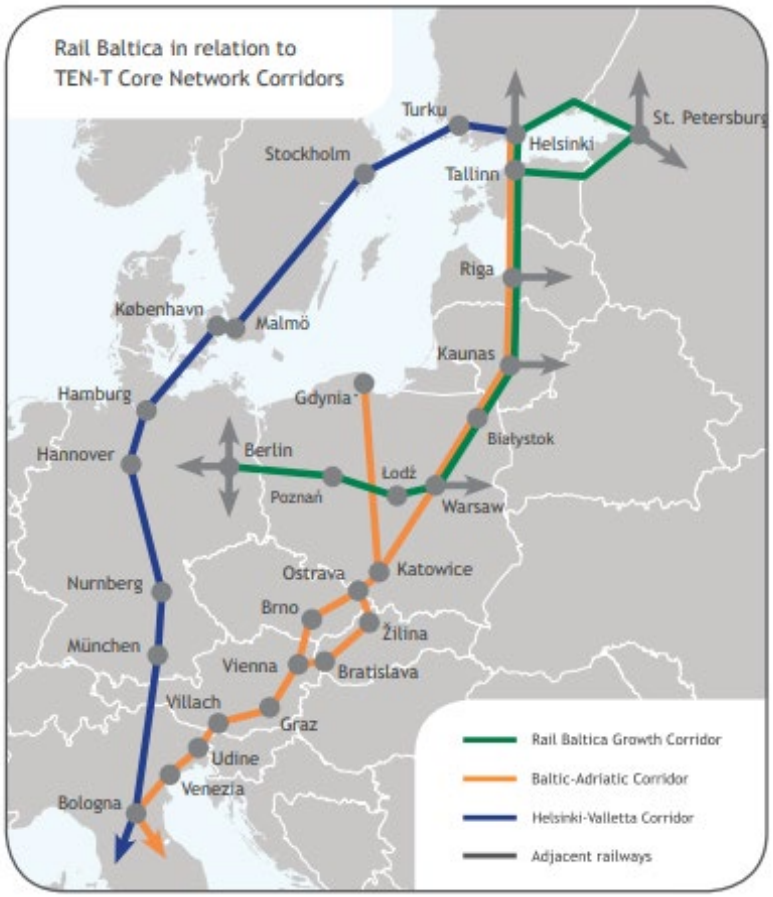
[404] Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin. (2014, ~8 août). *Rail Baltica*. Consulté via Webarchive : https://web.archive.org/web/20140808042344/http://www.stadtentwicklung.berlin.de/internationales_eu/verkehr/de/projekte/railbaltica.shtml

[405] IPG Potsdam (2018, 16 mai). *Projektsteuerung im Rahmen des EU-Projektes, Rail Baltica Growth Corridor" für den Projektpartner Stadt Ludwigsfelde*. IPG Potsdam. https://web.archive.org/web/20210927165129/https://www.ipg-potsdam.de/project/projektsteuerung-im-rahmen-des-eu-projektes-rail-baltica-growth-corridor-fuer-den-projektpartner-stadt-ludwigsfelde-2/

[406] IPG- Postdam. (s. d.). *Güterverkehr in Brandenburg : Effizient und vernetzt*. Güterverkehr in Brandenburg: Effizient und vernetzt. Consulté 16 avril 2026, à l'adresse https://www.brandenburg-business-guide.de/de/artikel/guterverkehr-in-brandenburg-effizient-und-vernetzt

5. L'expertise sur le RBCG influe-t-elle sur l'expertise du corridor NSB ?

Carte 48. Le Corridor RBCG en 2012 : une troublante ressemblance avec le corridor Mer du Nord-Baltique[407][408]



À propos de cette image : *cette image date de 2012, vraisemblablement avant la parution des alignements officiels des corridors. Cependant en 2012, la version en forme de graphe de métro européen existe déjà. Le corridor va alors de Kaunas à Felix Stowe. Le RBCG paraît alors être une initiative qui souhaite s'intégrer dans l'espace européen sans utiliser les catégories institutionnelles.*

a. La légitimité scientifique des membres du consortium : la coopération Est-Ouest pour une région de transit

En ce qui concerne les sources ayant produit des articles académiques sur le sujet, on retrouve Malla Paajanen et d'autres acteurs ayant participé aux RBCG. Ceux-ci exposent les possibilités de coopération dans la région selon des visions relativement différentes. Ainsi, les principales conclusions de l'étude menée par les acteurs de l'université de Kouvola soulignent que *« les acteurs du secteur privé en Finlande et en Estonie estiment que Rail Baltica devrait être relié à la Russie »* (Henttu et al., 2012). On note que Kouvola est une ville proche de la frontière russe et que l'article précédemment

[407] Traduction du titre : *Rail Baltica* en relation au corridor du réseau centrale du RTE-T.
[408] Rail Baltica Growth Corridor Russia Consortium. (2013). Rail Baltica Growth Corridor Russia. rbgc.eu. Consulté le 22 septembre 2025, à l'adresse https://web.archive.org/web/20160729203718/http://www.rbgc.eu/media/visuals/russia/rbgc_russia_en.pdf

cité est issu des données trouvées par ses auteurs pendant leur recherche sur le RBCG Russia. De plus, précisons que deux de ses auteurs sont coordinateurs de l'un des *workpackages.* De son côté, Malla Paajanen (2014) va préférer mettre en avant l'aspect de surreprésentation du point de vue finlandais dans les discussions du RBCG par rapport à d'autres points de vue. Dans le cas du RBCG et de son initiative sœur, RBCG Russia, la projection serait alors celle d'une coopération avec la Russie, car perçue comme un pays de transit de marchandises entre l'Asie et l'Europe. L'article de Malla Paajanen souligne, en particulier, les difficiles discussions avec l'État russe pour aboutir à une coopération avec les échelons municipaux, métropolitains et régionaux (Malla Paajanen, 2015). La première étude du coordinateur North-Sea Baltic (décembre 2014), qui prend en charge le projet prioritaire Rail Baltica, met l'accent sur la planification de futurs liens avec la Russie, l'Ukraine et la Biélorussie après le début du Protocole de Minsk. À ce moment, la Russie est alors perçue comme un pays voisin représentant une zone attractive pour la circulation des marchandises. En 2014, les invasions du Donbass et de la Crimée par la Russie marquent un tournant dans les relations envisagées. Cette première invasion apparaît d'ailleurs comme un point de bascule important dans nos entretiens, reflétant une perte de confiance des parties prenantes du projet Rail Baltica, quant à une éventuelle coopération avec la Russie (Entretiens Rail Baltica 1, 2, 3, 4, 5).

Les années suivantes, les rapports du coordinateur feront mention plus discrète de la Russie (European Commission, 2018). C'est même à une transformation du discours que nous assistons, puisque le lien avec la Russie est plutôt valorisé dans le premier rapport. Avec 41 mentions du pays dans le plan de travail (PROXIMARE consortium, 2014), c'est un marché important, tandis qu'on ne trouve que 5 occurrences dans le second rapport (Ernst & Young Baltic, et al., 2018). Dans ce dernier, c'est la question de la route alternative qui prend le pas sur l'idée de coopération. Cette fois-ci, c'est un autre consortium qui travaille sur le rapport. Alors que la présence du consortium Proximare était ouvertement mise en avant dans le premier rapport (entête de page, début de texte présentant de façon succincte les cabinets de conseil), la présence des cabinets de conseil est quasiment invisible sur la seconde étude - à l'exception de la mention de leurs noms en introduction. En ce qui concerne le discours porté sur la Russie, il est sensiblement le même que dans le plan de travail, avec la description d'un scénario de coopération perçue comme improbable au vu du contexte politique.

Carte 49. Le corridor RBCG Russia[409]



D'un rapport à l'autre, ce ne sont pas seulement les consortiums qui changent, mais aussi les coordinateurs. Ainsi, l'ancienne maire de Strasbourg, Catherine Trautmann, succède à Pavel Telička (CZ), du parti populiste ANO 2011, élu député au Parlement européen au cours de l'année 2014. Ce changement de coordinateur a-t-il influencé la recomposition du consortium ? Cette recomposition est-elle imputable à un mauvais rapport de travail entre le coordinateur et les cabinets de conseil ? Ce qui est certain, c'est que le site de Proximare ne semble pas avoir été actualisé après 2015. Et pour cause, les quatre cabinets qui succèdent à Proximare en 2013 sont : EY baltique, Panteia, HaCon et Stratec. Précisons que l'on retrouve les noms de ces néo-SPF sur d'autres corridors, à l'exception d'EY

[409] p.3 Rail Baltica Growth Corridor Russia Consortium. (2013). Rail Baltica Growth Corridor Russia. rbgc.eu. Consulté le 22 septembre 2025, à l'adresse https://web.archive.org/web/20160729203718/http://www.rbgc.eu/media/visuals/russia/rbgc_russia_en.pdf

Baltic. Si l'on ne peut pas déterminer pourquoi ce changement a eu lieu, il nous est cependant possible de dresser certains parallèles entre les deux consortiums.

Pour commencer, le cabinet Trinity et le cabinet EY ont tous deux réalisé une étude importante sur le projet Rail Baltica : le premier entre 2010 et 2013 portant sur le cadre juridique et financier[410] et le second, une analyse coûts-bénéfices sur la période 2015-2017[411]. Le fait que la SPF EY, chargée de la dernière étude en date sur Rail Baltica apparaisse par deux fois dans le circuit des études sur le corridor, suggère que la connaissance sur ce projet prioritaire est indispensable pour le corridor NSB (Tableau 26). Ensuite, le fait que les entreprises liées au RBCG soient remplacées par des entreprises plus généralistes, mais déjà présentes sur six des neuf corridors, comme Panteia, laisse penser que la connaissance globale du RTE-T prime sur la connaissance spécifique d'un territoire. Par ailleurs, HaCon est une entreprise du géant allemand Siemens[412] et Stratec, comme nous l'avons vu, est une entreprise basée en Belgique avec une excellente connaissance des projets européens[413].

6. L'expérience préalable sur les RTE-T : une composante indispensable ?

La notion qui est souvent revenue chez les membres des cinq SPF/néo-SPF que nous avons pu interroger est l'expérience (Entretien TIS, 2023 ; entretien KombiConsult, 2025 ; entretien CSE CEO 2024 ; entretien Panteia, 2023 ; entretien Plan, 2024). Pour pouvoir travailler sur les corridors, une ou plusieurs expériences sur les projets européens semblent être nécessaires. Par "expérience" nous entendons le fait d'avoir travaillé de façon récurrente dans la conduite de rapports ou de conseils auprès d'institutions européennes et dans les transports. La Commission émet des appels à projets via une plateforme publique pour que chaque étude soit mise au point selon les règles de la concurrence. Ces attributions de marchés publics pourraient laisser croire à un renouvèlement important des cabinets de conseil travaillant sur le RTE-T aux côtés des coordinateurs.

Si nous décomposons l'expérience comme la somme de connaissances acquises auprès des institutions européennes et sur le fonctionnement du marché des transports européens par chaque employé de ces cabinets, une récurrence dans les trajectoires professionnelles des séniors managers des cabinets de conseil apparaît.

---

[410] Triniti. (2013). *Rail Baltic Joint Venture Study: Main report*. Triniti. https://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2025/07/Trinity_2013_Main_Report.pdf

[411] EY. (2017). *Rail Baltica Global Project cost-benefit analysis: Final report*. https://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2025/07/RB_CBA_FINAL_REPORT_0405.pdf

[412] HaCon. (2025). *Hacon – Pioneering in Digital Mobility*. https://www.hacon.de/en/

[413] Stratec. (2026). Économie des transports -. *stratec.eu*. https://www.stratec.eu/nos-secteurs-dexpertise/economie-des-transports/

a. L'expérience individuelle des enquêtés

L'expérience individuelle et les relations bâties avec la Commission sont des éléments permettant de répondre correctement aux appels de projets et de faire valoir une forme de savoir-faire auprès des institutions. Ainsi, tous les séniors managers que nous avons pu rencontrer ont des expériences, d'au minimum plusieurs dizaines d'années avec les transports et l'Union européenne. Par ailleurs, leur expérience s'est construite au sein d'entreprises qui ont elles-mêmes travaillé avec l'UE, parfois depuis les années 1990 :

> *« J'ai travaillé avec quatre grandes entreprises, pour PWC et EY. J'ai rejoint Cooper & Librand, et peu après ça ils se sont rejoints. Ils ont fusionné le 1er décembre 1993. J'ai travaillé à Londres, j'ai travaillé à… J'étais directrice chez PWC, j'ai dirigé différentes études de consultant et j'étais associée chez EY, où je m'occupais aussi des projets européens »*[414]. Entretiens CSE COE.

Dans cet entretien, plusieurs éléments nous semblent illustrer la question de l'expérience individuelle sur les affaires européennes : tout d'abord, la trajectoire professionnelle de cette cadre d'un cabinet de consultants commence dans le *big four consulting firm.* Ensuite, à partir de 2007 elle intervient sur les questions européennes chez EY, son entreprise actuelle, et travaille sur l'intégration européenne des pays de l'Est, au-delà du simple spectre des transports. Cette employée a accumulé au moins 20 ans d'expérience sur des projets européens et des projets de transport européen dans les cabinets de conseil, ce qui nous semble significatif.

Typiquement, dans le groupe Panteia, les employés occupant des postes de cadres séniors qui travaillent sur les corridors du réseau central (n=3) que nous avons pu identifier ont presque tous 20 ans d'expérience sur les questions de transport européen. Il en va de même pour d'autres consultants travaillant dans des entreprises plus modestes sur le RTE-T.

> *« Je travaille dans le domaine du conseil international depuis plus de 20 ans maintenant. J'ai commencé ma carrière chez Steer, puis j'ai rejoint Jacobs Consultancy, qui a ensuite été rebaptisée Leigh Fisher. J'ai ensuite rejoint mon entreprise actuelle, Tplan Consulting. Je dirais que mon expérience en matière de projets se concentre principalement sur le développement des infrastructures et l'analyse de la demande. Plus précisément, l'analyse de la demande et l'analyse socioéconomique liées aux projets de développement des infrastructures. Et, enfin, ce qui est peut-être le plus pertinent pour les besoins de cet entretien, je travaille sur*

[414] *I have worked for big four companies, for PwC and EY. I joined Coopers and Libra, and then some time later they joined. It merged with Price Waterfalls on the 1st of December, 1993. I have worked in London, I have worked in, I was PWC director, leading different consulting studies, and I was EY partner, also looking at EU projects.*

le développement des corridors RTE-T depuis 2014, donc cela fait déjà plus de 10 ans. J'ai été, enfin, depuis la, la, la, la, la première année, chef de projet du corridor du réseau central Baltique-Adriatique pour la Commission européenne »[415]. Entretiens, T-Plan 2024

Dans cet entretien, l'expérience des projets européens de l'enquêtée est moins longue que dans le cas de l'enquêtée CSE COE. Cependant, il met en avant son passage chez Jacobs Consultancy, entreprise de conseil en ingénierie américaine dont la branche polonaise fait partie des consultants qui ont travaillé sur les deux premiers cycles d'études, de même que Leigh Fisher (Tableau 4). Encore une fois, nous retrouvons un manager de projet, comme l'est l'enquêtée de CSE COE.

« TIS 2 : Si j'ajoute à ça, basiquement, vous avez chaque entreprise, et je pense que c'était un peu différent au départ […]. [Elle] a été au début des études, au début de toutes les études sur les corridors »[416].

Dans le cadre de cette interview menée auprès de deux enquêtés employés dans le cabinet de conseil TIS, l'un d'eux fait remarquer que sa collègue était présente dès 2014. Il ajoutera, par ailleurs, avoir réalisé un travail pour des études sur le transport en Europe « il y a longtemps »[417] (Entretien TIS, 2023).

Nous notons donc que plusieurs de ces profils de séniors managers en charge du développement des études sur les corridors (n=7) [418], travaillent depuis le milieu ou la fin des années 2000 dans l'entreprise qui les emploie. Ils arrivent à un moment où les missions de coordinateur s'apprêtent à muter : le compte rendu des avancements sur les projets prioritaires laisse la place à l'évaluation de la mise aux

[415] *I'm working in international consultancy, so to say, since over 20 years now. I started my career at Steer, then I joined Jacobs Consultancy, then renamed Leigh Fisher. And then I moved to the current company, which is Tplan Consulting. And I would say that the main focus of my project experience is infrastructure development and also demand analysis. This, I would say, demand and social economic analysis related to infrastructure development projects. And, well, maybe most relevant for the purposes of this interview, I'm working on the development of the TEN-T corridors since 2014, so it's already more than 10 years. I, I was, well, since the, the, the, the, the first year I was project manager of the Baltic Adriatic Core Network corridor for the European Commission*

[416] Traduit de l'anglais par l'auteur : *"TIS 2 : If I add to that, basically, you have each company, and I think it was slightly different in the beginning […].[She] has been in the beginning of the studies, since the beginning of all the corridor studies".* Entretien TIS, 2023.

[417] Traduit de l'anglais par l'auteur : *"That was a long time ago."*

[418] L'échantillon est fait à partir des entretiens réalisés et de nos discussions en observation participantes pendant les Connecting Europe Days 2024. L'approfondissement d'un travail sur ce groupe est malheureusement limité du fait de notre manque de retour pour les entretiens. Cependant, un certain nombre de profils issus de ces cabinets de conseil que nous n'avons pas rencontré semble avoir travaillé avec les institutions européennes sur le RTE-T au même moment que le groupe déjà identifié.

normes des corridors. Sans pouvoir pleinement parler de « génération » de consultants à partir d'un échantillon aussi faible, nous pouvons, en tout cas, dire qu'un petit groupe de consultants connait le fonctionnement du RTE-T et est contemporain de la création des corridors du réseau central. Nous pouvons ajouter qu'au vu de leur travail sur les études des corridors du réseau central, ils initient certaines dynamiques sur le corridor puisqu'ils produisent une partie importante des données sur ces corridors.

b. La légitimité des Neo-SPF, une composante construite dans le temps ?

Si nous passons à l'échelle des cabinets après avoir zoomé sur celle des employés, nous pouvons voir que leur expérience avec l'UE est parfois ancienne. Ainsi, nous pouvons le constater avec KombiConsult, présent sur les études consacrées à trois corridors différents (Tableau 3) et présents depuis au moins 2008 sur le RTE-T, qui plus est auprès des coordinateurs de l'axe nord-sud (PP6 et Scan-Med) :

> *« Un nouveau groupe de travail sur les terminaux a été convoqué plusieurs fois cette année sous la présidence de M. Sondermann de KombiConsult. Ce groupe de travail a étroitement coopéré avec les autorités des États membres, les régions et les compagnies de chemins de fer pour rédiger un rapport sur le planning à court et à moyen terme pour tous les terminaux ayant un lien de transport le long du couloir du Brenner »*[419]*. Van Miert, 2008.*

Dans notre entretien avec KombiConsult, il est ressorti que cette expérience avait fonctionné comme une première prise de contact, plutôt que comme une véritable collaboration pérenne.

> *Et depuis 2003, je travaille chez KombiConsult. C'est à cette époque que ces corridors de transport européens sont devenus plus clairs pour moi. Nous avons analysé les flux de transport qui se concentraient sur quelques points de passage frontaliers en Europe. Et nous appelions déjà cela en 2020, en 2003 ! Donc en 2003, nous appelions déjà cela des corridors de fret ferroviaire. Sans fondement juridique, simplement en raison du flux des quantités de trains circulant sur ces corridors. Et nous avons analysé les points de passage frontaliers afin d'améliorer les*

[419] Le consultant cité comme président le forum fait partie de ce groupe que nous avons identifié au préalable comme des employés de cabinet de conseil qui travaillent sur le RTE-T depuis le milieu ou la fin des années 2000. Cette personne est désormais l'un des séniors manageurs présents sur les études de trois corridors. Cette expérience notable ne peut laisser indifférent quant à l'idée que les cabinets de conseil ont une influence sur nos perceptions des corridors et les données avec lesquels nous travaillons.

infrastructures, les conditions de travail et les conditions administratives. Plus tard, cela a été intégré dans la règlementation sur les corridors de fret ferroviaire. De la même manière, nous avons réalisé une étude en 2007 pour le corridor du Brenner. […] Et cela découle des études réalisées en 2007. J'ai ensuite été invité par la Commission européenne à présenter les résultats de l'étude. J'ai discuté avec le coordinateur européen de l'époque, Karel van Miert[420]. Entretien KombiConsult, 2025.

La question du corridor telle que l'énonce cet enquêté montre à quel point les cabinets de conseil ont contribué à prendre en charge le sujet pour l'UE. De plus, nous voyons ici que KombiConsult est une entreprise présente depuis au moins 20 ans sur les questions liées au RTE-T, avant même l'arrivée de Pat Cox comme coordinateur. Cette ancienneté implique une connaissance importante de la situation qui caractérise le corridor et en particulier du projet prioritaire du Brenner.

Sur cet aspect, l'entreprise Panteia est tout aussi remarquable que KombiConsult. En effet, Panteia est présente sur au moins 7 études sur les corridors du réseau central, voire peut-être 8 (Entretiens Panteia, 2023). Son travail repose en réalité sur une expertise du RTE-T de près de 25 ans.

En effet, en 2005 Panteia réunit sept entreprises « *pour offrir un service complet dans les recherches sur les politiques publiques, le conseil sur les politiques publiques, et les recherches sur le marché. Toutes nos agences sont des partenaires, sont des partenaires de la connaissance pour le gouvernement national, les provinces et les municipalités, l'Union européenne, les organisations nationales et internationales, l'industrie et les organisations parapluies, et le secteur privé* » [421]. NEA étaient l'une de ces sept entreprises. Au départ, NEA est un institut de recherche orienté vers le conseil. Issu de la fusion de trois instituts (1986) financés par le secteur routier néerlandais [422], cet institut va finir par

[420] Traduit de l'anglais par l'auteur : *And since 2003, I am now working with KombiConsult. And that was actually the time when, for me, these European transport corridors became clearer. Because we have analyzed the transport flows which were concentrating on a few border crossing points in Europe. And we call that already in 2020, in 2003! so 2003, we call that already rail freight corridors. Without legal background, just because of the flow of the quantities of trains running on these corridors. And we have analyzed the border crossing points to improve the infrastructure, the working conditions, the administrative conditions. And later on, that became part of the rail freight corridor regulation. And in a similar way, we have completed a study in 2007 for the Brenner corridor. […] And that came from the studies completed in 2007. And then I was invited by the European Commission to talk about the study outcomes. And I was talking to the, by then, European coordinator, Karel van Miert.*

[421] *offering full-service policy research, policy advice, and market research. All our agencies are knowledge partners for the national government, provinces and municipalities, the European Union, national and international policy bodies, industry and umbrella organizations, and the private sector.*

Panteia. (2011). *Understanding clients, outstanding research*. panteia.nl. Consulté le 22 septembre 2025, à l'adresse https://web.archive.org/web/20110202093759/http://www.panteia.nl/index.html

[422] NEA. (2005). *Wat betekent NEA ?* nea.nl. Consulté le 22 septembre 2025, à l'adresse

être absorbé par Panteia. Avant cela, l'institut jouissait déjà d'une longue expérience avec le RTE-T. En effet, basé à La Haye aux Pays-Bas, leur spécialisation portait sur les questions de transport dans le pays/sur le territoire national, mais également sur les transports en Europe et à l'internationale (NEA *et al*., 2004). Ainsi, dès la fin des années 1990, nous sommes en mesure d'identifier leur présence dans des rapports de la Commission. Par exemple, en 1999, NEA est présenté sur le rapport TINA (1999) comme le leadeur du consortium affecté à une future étude déterminante pour aider l'UE à mieux prévoir quelles seront les priorités sur le réseau TINA et donc sur le futur RTE-T. L'étude propose six scénarios pour le trafic futur et trois variables y sont examinées : croissance économique, développement des infrastructures sur le réseau TINA (et donc par corolaire l'intégration) et enfin, vitesse d'harmonisation du marché des transports (TINA, 2002).

> *« L'objectif principal de ce projet est de parvenir à une base commune en termes de bases de données et de méthodes de prévision pour les 13 pays PHARE et d'appliquer cette méthode au réseau multimodal total dans les pays PHARE, en utilisant le réseau TINA comme base. Les consultants ont ajouté à cela l'objectif de relier cette base commune aux bases de données et aux méthodes utilisées dans le cadre des études actuellement réalisées pour le compte de la DGVII de la Commission, y compris une base commune de division des pays en régions comparables au niveau NUTS-2. Un autre objectif supplémentaire concerne la diffusion des résultats sur le site : les bases de données, les méthodes et les prévisions »*[423]. TINA, 2002 p.19.

Encadré 15 Comment retrouver une entreprise disparue ?

https://web.archive.org/web/20050407104639fw_/http://www.nea.nl/dutch/vragen/watbetekentnea.html

[423] Traduit de l'anglais par l'auteur : *The main objective of this project is to achieve a common basis in terms of databases and forecast methods for the 13 PHARE countries and to apply this method to the total multi modal network in the PHARE countries, using the TINA network as a basis. The consultants have added to this the objective to link this common basis with databases and methods used on behalf of studies currently executed on behalf of DGVII of the Commission, including a common basis of splitting up countries into regions comparable with the NUTS-2 level. Another additional objective relates to the dissemination of the results: the databases, the methods and the forecasts.*
TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment). (2002, avril). *Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas: Developments and activities in 2000 and 2001 – Final report.* Commission européenne, DG Énergie et Transport.

Comment expliquer le lien entre Panteia et NEA ? La question est moins évidente qu'il n'y paraît puisque cela n'est pas lors de notre entretien auprès d'un employé de Panteia que nous avons accédé à ces informations. En outre, l'existence d'une autre entreprise avant 2010 ne figure pas sur le site de Panteia.
C'est donc un peu de hasard et notre approche méthodologique qui nous ont permis de faire le lien entre les deux. Notre découverte commence avec notre entretien semi-directif. Au Connecting Europe Days 2024, nous profitons de notre observation participante pour tester un dispositif de carte mentale. Nous approchons d'abord les personnes déjà interrogées ou les personnes que nous avons tenté de contacter par mail ou via LinkedIn. La matinée du premier jour de conférence, nous croisons l'enquêté de Panteia. L'un de ses collègues est présent et nous avions déjà repéré qu'il travaillait sur le RTE-T. Après une courte discussion avec les deux employés de Panteia (environ 15 minutes), nous notons soigneusement les éléments collectés et le nom de notre interlocuteur. Nous le retrouvons via Linkedin quelques jours plus tard et nous inventorions les entreprises où il a été employé pendant sa carrière. Une question émerge alors au moment de l'analyse des entretiens : est-ce que tous nos enquêtés ont une expérience longue sur les questions européennes ? Cette question nous amène à retourner sur le profil de cet employé de Panteia pour savoir si les entreprises avec lesquelles il a précédemment travaillé sont liées d'une façon ou d'une autre à l'UE. Celle nommée "NEA" rappelle alors une note que nous avions prise sur le TINA (Commission européenne, 1999). Ce document aborde l'expertise de cabinets de conseil, dont NEA, qui est cité plusieurs fois et que nous avions déjà croisé comme auteur dans d'autres documents. En cherchant le site web de NEA dans une base de données sur des entreprises néerlandaises, nous trouvons alors un lien vers le site web du cabinet de consultant. Il renvoie vers la page de Panteia. Par conséquent, nous pouvons confirmer que NEA est devenu Panteia et pour retrouver le site original de NEA, nous passons par WebArchive. Par chance, les données sur le site web de l'entreprise NEA remontent jusqu'en 1998, nous permettant ainsi de parfaire notre compréhension du parcours de cette entreprise, dont l'histoire reflète une certaine influence sur les choix politiques de la Commission européenne.

Dans la citation ci-dessus, l'objectif de l'étude dirigée par NEA devient plus clair et la question de l'intégration régionale ressort en introduction du rapport. Le rapport TINA (2002) se concentrait sur l'évolution des flux de marchandises et de passagers entre les pays de l'ex-bloc soviétique et l'UE, ainsi que sur les outils financiers communautaires utilisés pour favoriser cette intégration (TINA, 2002 pp.4-18). L'étude pour le compte de la commission vise la création d'un outil et d'une base de données régionale à l'échelle du réseau TINA pour les pays en voie d'accession. Ici, la dynamique de

régionalisation, qui précède l'intégration régionale (Richard, 2014), est souhaitée par la Commission et les États en voie d'accession intéressés par ce processus.

Les consultants vont prendre part à ce processus d'intégration en dépassant les demandes de la Commission. Ils vont suivre un objectif propre et renforcer l'intégration macrorégionale européenne en proposant une méthode qui permet de lier les prévisions pour le TINA et celle développée par la DG VII à l'échelle du continent (TINA, 2002). Cette initiative permet de penser que le processus d'intégration européenne n'est pas que le fait de la Commission, des États membres ou des acteurs classiques du transport dans le cadre du RTE-T. Ce sont aussi les cabinets de conseil qui influencent les prévisions/représentations concernant le futur de la Commission, en proposant des scénarios qui permettent de guider l'action publique. En effet, chacun des scénarios est une mise en récit du modèle d'intégration (Hoch, 2016) proposé par le groupe de consultants.

On remarque cependant que les cabinets de conseil proposent d'intégrer cet outil comme un premier pas vers un standard pour l'Europe centrale. Il semble qu'ils y trouvent leur compte, car pour produire des résultats, cet outil doit être institutionnalisé et le piloter demande à la DG VII de se former. Ici, nous pouvons voir comment le besoin de légitimation de la Commission l'amène à créer des stratégies lui permettant de produire un savoir légitime, en passant par des acteurs privés qui vont tenter de garder la main sur leur outil et se rendre indispensables.

Toutefois, il y a peu d'indices laissant penser que cet outil a été réutilisé par la suite. Seule une publication à caractère scientifique issue de la WCTR en 2004 annonce que, le modèle de NEA est utilisé pour l'*impact assessment* des corridors prioritaires du RTE-T (Szimba et al, 2004), c'est-à-dire TEN-STAC. Deux ans plus tard, NEA a donc coordonné une étude aux côtés de la Commission dans le cadre du projet TEN-STAC, avec sensiblement le même but, mais cette fois à l'échelle des projets prioritaires. Cette étude ambitionne de prédire le report modal généré sur le trafic par les 30 projets prioritaires de la liste issue du rapport Van Miert (2003). NEA coordonne cette étude avec huit partenaires, instituts et cabinets de conseil, ainsi que l'initiative TINA.

L'acte de conférence de Szimba et ses coauteurs (Szimba et al, 2004) nous en apprend plus sur ce qu'apporte NEA avec son modèle :

> *« Le modèle de transport de marchandises NEAC a été développé par NEA et repose sur une vaste base de données de transport de marchandises, dans laquelle l'ensemble de la chaine de transport, de l'origine à la destination, est représenté, y*

compris les principaux lieux de transbordement, tel que les terminaux et les ports»[424].

La position de NEA semble donc importante au regard de trois critères : son expérience longue des politiques européennes, son expérience avec le RTE-T, mais également sa capacité à proposer des modèles pour légitimer le RTE-T et lui donner un fondement scientifique. Parmi les auteurs de rapports que nous avons pu identifier, aucun ne fait le pont entre TINA (1999) et le travail de PANTEIA sur les rapports des coordinateurs. À ce stade, tout ce que nous pouvons dire, c'est qu'une génération complète d'employés travaille sur des projets européens et notamment des projets importants pour le RTE-T. En outre, le modèle NEA a été utilisé pour l'étude COWI (2007) sur Rail Baltica, c'est-à-dire au-delà des seules institutions européennes (Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung, 2014 p.44), bien que dans le cadre de ses priorités politiques.
Ce que nous pouvons également affirmer , c'est qu'une génération est présente depuis le début des années 2000, et qu'un profil particulier de directeur manager se dessine chez NEA puis Panteia. Leur expérience conserve donc une forme de continuité, bien que les directeurs en question n'aient pas travaillé sur d'autres parties du monde.

« NEA dirige un consortium européen (OGM, EUR, TSU, TINA, TIS) qui mène des recherches sur la mise en œuvre de la législation ferroviaire dans 29 pays européens. Le projet se concentre sur des questions formelles telles que : Comment l'infrastructure est-elle juridiquement séparée du fournisseur de services ? Qui gère le réseau et attribue les lignes ? Où peut-on obtenir des autorisations ? Dans quelle mesure le réseau est-il ouvert à la concurrence ? »

Cette actualité, présente sur le site de NEA, date de 2002. Nous nous intéressons au lien ancien avec l'entreprise TIS qui est une entreprise de consultation généraliste de transport réalisant des études sur les corridors.

« TIS est un cabinet de conseil basé au Portugal. Il s'agit d'un cabinet de conseil en transport où, pour le secteur du transport, nous travaillons sur tous les modes de transport, sur les aspects intermodaux et couvrant les aspects stratégiques jusqu'aux

[424] Traduit de l'anglais par l'auteur : *The NEAC freight transport model has been developed by NEA and is based on an extensive freight transport database, in which the whole transport chain from the origin to the destination is represented, including the main transhipment locations, like terminals and ports* Szimba, E., Rothengatter, W., Schoch, M., & Guglielminetti, P. (2004). *Evaluation of transport infrastructure projects on corridors by a strategic assessment framework*. Communication présentée au 10th World Conference on Transport Research (WCTR), Istanbul, Turquie. https://www.wctrs-society.com/wp-content/uploads/abstracts/istanbul/1242.pdf

aspects les plus opérationnels comme, par exemple, la conception d'un parking dans un centre commercial. L'entreprise dispose donc de toutes les compétences nécessaires pour relever les défis du secteur des transports » [425] Entretiens TIS.

Créé en 1992, ce cabinet de conseil portugais est spécialisé dans le transport[426]. Deux raisons expliquent pourquoi son nom apparaît régulièrement sur les études et *workplan* du coordinateur atlantique, ainsi qu'aux évènements européens. D'abord, son expertise pour la Commission sur des questions de transport et mobilité remonte minimum à 1995[427]. Ensuite, pour chacun des projets, TIS va répondre dans différents domaines (adaptation au changement climatique, organisation légale des transports, report modal…) grâce à sa spécialisation géographique pour le Portugal, au sein d'un consortium plus vaste couvrant l'UE.

De ce fait, des liens ont été créés avec l'écosystème européen depuis la création de l'entreprise. L'avantage de TIS est d'être présent sur un pays où la connaissance du territoire local est nécessaire à l'UE. Pour le corridor atlantique et le Portugal, il semble que ce soit l'agencement de l'expérience et de la localisation qui permettent de mieux comprendre comment le bureau d'étude portugais tire son épingle du jeu.

Un critère important émerge ici : l'expérience des néo-SPF sur des projets européens, mais aussi sur une combinaison de plusieurs facteurs. D'abord, il y a les entreprises qui ont travaillé sur des modèles de flux de transport dans les années 1990 et 2000. Les exemples les plus évidents sont NEA-Panteia et KombiConsult. La deuxième composante est l'expérience de premier plan sur les projets prioritaires telle que celle de KombiConsult sur le projet du corridor du Brenner, ou encore, celle de Trinity et EY sur les pays baltes prodiguant/transmettant un autre type de savoir à la Commission. Ainsi, la branche balte d'EY et Trinity va se saisir d'un savoir local et d'une expérience sur un projet prioritaire. De la même façon, TIS va accumuler une expérience importante avec l'UE et un savoir local. En revanche, KombiConsult va rassembler un grand nombre de critères jouant en sa faveur, notamment sa

[425] *TIS is a consultancy based in Portugal. It's a transport consultancy where, for the transport sector, we work across all modes on intermodal aspects and covering from the strategic aspects towards the most operational ones like, for instance, designing the parking lot in a commercial centre. So, in the company, we have all the competencies to address the challenges of the transport sector.*

[426] TIS. (2008, février 15). *Perfil Institucional—Missão*. TIS.pt. https://web.archive.org/web/20080215003621/http://www.tis.pt/asp/index.asp?str_en=

[427] TIS. (2008). *Projectos - politicas, regulamentação, contratualização*. TIS.pt. Consulté le 22 septembre 2025, à l'adresse https://web.archive.org/web/20080215012151/http://www.tis.pt/asp/projectos.asp?str_en=&accao=expandir_projecto&id_categoria=1&id_projecto=315&id_departamento=

spécialisation sur les terminaux railroutes et son expérience sur les études de flux et sur le tunnel du Brenner. Les configurations particulières précédemment citées permettent d'expliquer la spécificité de chaque SPF/néo-SPF et leur légitimité auprès de la Commission pour réaliser le suivi des corridors.

7. Avantages compétitifs : une configuration sociogéographique

En plus de la dimension importante qu'est l'expérience dans la sélection et la composition des consortiums, celles-ci résultent de dispositions sociales spatiales particulières. Ces dispositions sont diverses et dépassent les seuls critères de la localisation ou de la spécialisation modale. Par exemple, l'entreprise HaCon, très présente au sein des études sur les corridors qui traversent l'Allemagne, est entre autres spécialisée dans la prévision et la gestion de trafic ainsi que dans les technologies associées à la prévision du trafic. En outre, sa taille constitue un atout complétant ses connaissances sur les projets européens :

> « *Par exemple si l'on se concentre sur HaCon, qui est une grande entreprise en Allemagne, 200, 300 personnes et qui a été acquise par Siemens : Ils se préoccupent de sujet plus vaste* ». [428] Entretiens CSE COE

La taille d'une entreprise et sa capacité à mobiliser une force de travail importante semble un atout non négligeable dans le cadre d'études qui s'intéressent à plusieurs pays. Ainsi, HaCon participe au *Rail Europe joint undertaking* qui co-organisait le stand et les animations de l'UE à Inno Trans[429]. HaCon avait par ailleurs son propre stand. Ici, nous voyons bien l'imbrication entre la capacité de légitimation d'un savoir technique dans une arène, l'engagement auprès de l'UE et l'importance de la force de travail.

La résultante n'est pas tant liée à la division du travail par pays ou par mode, mais à des avantages combinés entre outils, spécialisations et aires d'activités. Cette articulation reflète les besoins de la Commission en ce qui concerne les études. Les compétences et les connaissances portant sur des sujets de niche vont expliquer une partie des attributions de contrat. Par exemple, dans un entretien avec un fonctionnaire de la Commission à propos des éléments concernant le changement climatique, lors du second cycle d'études et du 3e cycle d'études sur les corridors :

---

[428] *Like if we look at HaCon, which is a huge company in Germany, 200, 300 people and was acquired by Siemens : they are looking at wider topics.*

[429] HaCon. (2026). *Consulting and Research : Solutions for public transport & logistics*. https://www.hacon.de/en/portfolio/consulting-research/

« *Noam :Pouvez-vous nous dire, heu, avec heu qui vous faites, avec qui vous êtes en train de faire cette étude ?*

Commission 4 : […] C'est hm, je pense que c'est une université consultante en Allemagne. Non je pense que c'est TRT en Italie et M5 en, en Allemagne qui travaillent ensemble là-dessus […]

Noam : Donc heu oui heu comment dire heu un cabinet de consultant qui travaille, heu régulièrement avec, heu, l'Union… Européenne.

Commission 4 : Oui exactement. ***Ils ont, heu, TRT, heu, un outil de modélisation ou ils ont l'entité réseau en entier et ils peuvent modéliser, heu différents, heu, effets dessus.*** *Et heu, c'est plutôt utile pour nous. Heu, je veux dire tout est toujours un appel d'offres public à la Commission Européenne. Donc, mais ils* ***ont gagné pas mal de contrats par le passé, juste parce qu'ils ont cet outil et c'est quelque chose que d'autres n'ont pas.*** *Euh, et puis* ***M5, ils ont, euh, ils sont, euh, essentiellement, euh, une sorte de spinoff, euh, de l'université de, euh, de l'Institut de technologie de Karlsruhe****, et ils ont quelques... pas mal de connaissances et ils ont fait des analyses, euh, surtout quand il s'agit de... de ces, euh, évènements météorologiques extrêmes dans le passé, ils ont fait quelque chose sur l'inondation* »[430]. Entretiens Commission 4, 2024

Le travail de certains bureaux d'étude est hautement spécialisé, c'est un travail de niche, ce qui leur permet de récupérer les contrats quand bien même ceux-ci sont publics. Leur expérience sur le RTE-T semble leur permettre d'obtenir le contrat. Ici l'ultra spécialisation de l'outil de modélisation de ce

[430] *Noam : Could you tell us, uh, with, uh, who do you, with who are you making, uh, the study?*

Commission 4 : […] It's, um, I think it's a consultancy university from Germany. No, I think it's TRT in Italy and M5 in, in Germany that are working together on that. […]

Noam : So to, uh, how do we say, uh, consultancy agency that work, uh, regularly with, uh, European.. Union.

Commission 4:Yeah, yeah, they, exactly. ***They, they have, uh, TRT, uh, so they have, um, a modeling tool where they have the entire entity network and they can model, uh, different, uh, effects on it.*** *And, uh, that's quite useful for us. Uh, I mean, everything is always open call in the European commission. So, but, uh, they,* ***they have won quite some contracts in the past because they simply have this tool and this is something others don't have.*** *Uh, and then M5, they have, uh, they're, uh, basically, uh, a spinoff kind of, uh, from the university of, uh, from the Karlsruhe Institute of Technology, and they have some, quite some knowledge and they did analysis, uh, especially when, when it comes to, to this, uh, extreme weather events in the past, they did something on flooding.*

réseau particulier est liée à l'expérience acquise sur les projets précédents, notamment sur le changement climatique. La référence à un *spinoff* de l'institut technique de Karlsruhe (KIT) suppose, en fait, un outil dérivé d'un précédent travail. Ajoutons que le sujet de spécialisation des consultants externes est connu dans l'écosystème des corridors :

> « *Il faut disposer de connaissances spécifiques. Si l'on prend l'exemple de M-Five, une entreprise allemande, celle-ci est vraiment spécialisée dans les transports, et plus particulièrement dans la modélisation et la modélisation macroéconomique. Il faut vraiment faire appel à des experts. Une fois que la commission a évalué les propositions, elle examine qui est réellement en mesure de fournir les services demandés. Il faut vraiment disposer de connaissances spécifiques. M-Five n'est pas une très grande entreprise, mais comme je l'ai dit, elle occupe un créneau très spécifique dans le domaine de la modélisation. Une autre entreprise qui fait de la modélisation est l'Italienne TRT. Là encore, ce n'est pas une grande entreprise, mais elle est vraiment spécialisée dans le secteur des transports. Panteia est plus grande... Panteia est plus grande et travaille pour la DG MOVE sur différents sujets. Mais là encore, il faut avoir de l'expérience et faire appel à des experts pour travailler avec la Commission* » [431]. Entretien CSE COE, 2024.

Dans cet entretien, TRT comme de M-Five, sont décrites comme des entreprises de petite taille, spécialisées dans la modélisation du réseau. Si l'on en croit cet acteur, leur légitimité provient de leur capacité à utiliser des modèles de niche sur le transport.

À la lecture du 4e plan de travail des études de marché multimodales, on trouve une description plus précise du travail dévolu aux deux bureaux d'étude :

> « *La MTMS conduit pour le quatrième plan de travail est une mise à jour de l'exercice de modélisation du plan de travail précédent, cependant, une méthodologie cette fois révisée et harmonisée entre les corridors. Pour réaliser ces*

[431] Traduit de l'anglais *via* Deeple.com : *You need to have specific knowledge and if we are looking for M-Five, which is a German-based company, they are really specializing on transport and they are specializing on modeling and macro modeling. You really need experts. And once the commission is assessing, they receive proposals, they see who can actually deliver. You really need specific knowledge. And M-Five is not a very big company, but as I said, they have very specific niche looking at modeling. Another company who is doing modeling is Italian TRT. Again, not a huge company, but really specializing on transport sector. Panteia is bigger… Panteia is bigger and they are serving DG MOVE on different topics. But again, you need previous experience and experts to serve commission*

modélisations, les modèles TRUST et AsTra des compagnies TRT et M-Five sont utilisés »[432]. Grosch, 2020 p.24

Le 4e plan de travail sur le corridor Orient East-Med nous en apprend plus sur les modèles utilisés. Leurs noms *Trust* et *Astra* nous permettent de faire le lien avec le KIT. En 1997, le KIT s'associe à TRT, Marcial Echenique & Partners (UK) et le *Center for Economics and Business Research*, (UK). Ensemble, ils vont créer le modèle AsTra, un modèle intégré et dynamique de simulation développé pour la Commission européenne (1997-2000)[433] et permettant de tester l'impact à long terme des politiques de transport sur quatre sous-modèles :

- un modèle macroéconomique,
- un modèle régional,
- un modèle de transport qui se charge du partage modal,
- un modèle qui concerne l'environnement à l'échelle européenne.

Depuis la création de ce modèle, M-Five a rejoint l'équipe entre 2013 et 2016 et les quatre entreprises travaillent sur le modèle AsTra (European Commission *et al*., 2019). Le modèle a notamment été utilisé pour les études sur les *widers elements* en 2019, lors du second cycle d'études sur les corridors (European Commission *et al*., 2019). Le but de cette étude est de réaliser une étude quantitative sur les impacts du RTE-T à l'échelle de l'UE concernant les domaines de l'emploi, de la croissance et de l'environnement sur les corridors. L'étude conclut que le RTE-T va aider à favoriser la croissance, l'emploi et la baisse des émissions de gaz à effet de serre. Dans cette étude, les modèles TRUST (TRansport eUropean Simulation Tool : modèle de réseau multimodal européen simulant la demande et l'affectation du trafic passager/fret) et ASTRA interagissent pour réaliser une simulation. Ses résultats sont présentés dans les plans de travail ainsi que dans les études et sont complétés par des informations qualitatives sur les projets provenant des cabinets de conseil des consortiums, comme vu précédemment (chapitre 7). Là encore, les critères déterminants demeurent la création, la connaissance et l'utilisation de modèles de transport utiles sur le RTE-T. La localisation en Italie ou en Allemagne ne semble pas déterminante, alors que dans le cas de CSE COE, c'est leur savoir sur les pays baltes et le les gouvernements et l'UE qui fait leur plus-value :

---

[432] Traduit de l'anglais *via* Deeple.com : *The MTMS conducted for Fourth Work Plan is a follow up of the modelling exercise of the previous Work Plans, however this time around with a revised methodology that is harmonized across the corridors. To carry out the modelling, the TRUST and AsTra models from the companies TRT and M-Five are used.*

[433] *Downloads – ASTRA model*. (2025). Consulté 17 avril 2026, à l'adresse https://www.astra-model.eu/downloads/

> « *Nous en tant que CSE COE, nous ne concentrons pas sur le secteur du transport. Nous conseillons réellement les gouvernements nationaux. Nous intervenons uniquement pour North Sea Baltic, lorsque cela concerne généralement le RRF et les questions relatives à l'UE. En ce sens, nous disposons, par rapport à d'autres consultants, d'une expérience beaucoup plus vaste et d'un champ d'action plus large. Nous ne nous concentrons pas sur la DG MOVE et les transports, mais véritablement sur l'UE ».*[434] Entretien CSE COE, 2024.

Dans le cas du cabinet CSE COE, qui travaille sur la phase 3 des études du corridor Mer du Nord-Baltique[435], son avantage sur les autres cabinets est d'être spécialisé sur le conseil autour de la région baltique[436]. Ces études sont faites en plusieurs phases et cette phase en est la 3e qui couvre la période 2018-2021. La phase 3 n'est pas disponible à notre connaissance (au 24/07/2025) sur Internet au public.

D'autres avantages peuvent être mis en avant si nous nous intéressons au cas des cabinets français et espagnols. Dans le cas des français Stetec et EGIS, les deux entreprises sont spécialisées dans les infrastructures, EGIS dans l'ingénierie ferroviaire et Stetec dans les infrastructures. Malgré une expertise sur la LGV Est européenne et le canal Seine Nord Europe[437], Stetec est uniquement présente sur le Corridor Méditerranéen. En revanche, sa présence sur le corridor méditerranéen pourrait se justifier par une expertise sur la LNMP (Ligne Nouvelle Perpignan Montpellier)[438]. Ici, c'est donc la spécialisation sur les infrastructures et l'expertise sur les lignes ferroviaires française qui permet d'expliquer le choix de la Commission.

De son côté, EGIS est une des entreprises spécialisées dans le ferroviaire[439]. En tant que cabinet de consultant, EGIS est présent sur les corridors qui concernent la France. Sa présence ces dix dernières années semble expliquée par sa compétence spécialisée dans le ferroviaire et son expertise sur les

---

[434] Traduit de l'anglais *via* Deeple : *We, as CSECOE, we are not focusing on transport sector. We are really advising national government. We appear for those only when it is for North Sea Baltic, when it is generally like this RRF and it relates to EU issues. That we are in that sense in comparison with other consultants with much wider experience and wider focus. We are not focusing on DG MOVE and transport, but really on EU.*

[435] CSE COE. (2025). *Our projects—Central and Southern Europe Centre of Excellence*. csecoe.com. https://www.csecoe.com/our-projects

[436] CSE COE. (s. d.). *Company—Central and Southern Europe Centre of Excellence*. csecoe.com. Consulté 17 avril 2026, à l'adresse https://www.csecoe.com/company/

[437] Setec. (2026). Canal Seine Nord Europe. *Setec.fr*. https://www.setec.fr/blog/projets/canal-seine-nord-europe/

[438] Obami, J. (2024, décembre 2). La ligne nouvelle Montpellier—Perpignan. *Setec.* https://www.setec.fr/blog/2024/12/02/la-ligne-nouvelle-montpellier-perpignan/

[439] EGIS. (2025). *Transport ferroviaire—Egis* [egis-group.com/]. https://www.egis-group.com/fr/activites/transport-ferroviaire

chemins de fer français. Par ailleurs, avant 2021 EGIS était une entreprise qui entretenait des liens importants avec l'État, via la détention de son capital par la Caisse des Dépôts[440]. Ces liens entre les consultants et l'État du pays où ils exercent leur expertise sont plutôt exceptionnels, mais pas uniques. Ainsi, le cabinet espagnol INECO est très lié au ministère des Transports espagnols par l'entremise de ses actionnaires (ENAIRE, Adif, Adif alta Velocidad et Renfe)[441]. L'avantage compétitif d'INECO est d'être directement lié au gestionnaire d'infrastructures du pays, pour lequel il développe une expertise. En conséquence, il jouit d'un accès facilité aux données attendues.

En ce qui concerne les compétences individuelles, le cas de BG ingénierie, anciennement NESTEAR (Barrais, 2025), nous donne des indications sur les profils recrutés et la circulation entre les forums scientifiques et les arènes des politiques publiques. Ici, une personne mérite d'être mentionnée, bien que son rôle précis reste à définir. Christian Reynaud est l'ancien directeur de NESTEAR. Il va participer à un certain nombre de travaux avec ESPON (2003)[442] et des remerciements lui sont adressés pour son encadrement dans la thèse de Vesselin Siarov (Siarov, 2003). Du côté de NESTEAR, en plus des études TEN-STAC, le cabinet a produit plusieurs rapports ayant trait au RTE-T. Son influence reste donc encore à déterminer. En revanche, nous pouvons dire que l'interrelation entre le forum professionnel et le forum scientifique forme un réseau d'acteurs dense qui façonne la rationalité du RTE-T. Le mélange des acteurs au sein de forums à caractère scientifique et leurs interactions, légitiment pour partie le RTE-T grâce à la mise en équivalence des recherches de consultants externes, des productions pour la Commission européenne et des recherches de chercheurs issus du monde académique. Ainsi, la Commission anime et organise un réseau de chercheurs dont la mission est de travailler sur le RTE-T dans une perspective normative ou critique.

a. Conclusion qu'est-ce qui rend légitime une néo-SPF/SPF à travailler sur les corridors ?

Les néo-SPF et SPF ont toutes une forme de légitimité à travailler sur le RTE-T qui dépasse la simple spécialisation modale et par pays. Ces spécialisations comptent, mais ne sont pas nécessairement des facteurs déterminants pour que les acteurs gagnent en légitimité auprès de la Commission.

---

[440] Banque des territoires. (2018, novembre 16). *EGIS | Filiales de la CDC*. banquedesterritoires.fr. https://www.banquedesterritoires.fr/egis

[441] INECO. (2026). In *Wikipedia, la enciclopedia libre*. https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=INECO&oldid=172900939

[442] Baptiste, H., Buguellou, J.-B., Decoupigny, C., Font, M., Guimas, L., L'Hostis, A., Manfredini, F., Mathis, P., Pucci, P., Reynaud, C., Spiekermann, K., Ulied, A., & Wegener, M. (2003). *Transport services and networks: Territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion* (ESPON Project 1.2.1, Third interim report). ESPON. https://archive.espon.eu/sites/default/files/attachments/3.ir_1.2.1-final.pdf?__cf_chl_tk=.UXpZCsUgdHlwFynsUKKh7_E.XMoGTCP8OlH4oe.m58-1774801694-1.0.1.1-yz7pHu1PWpDPstc7Y3XAE3vZLNOPd2LFEFTTz8Z7lbg

KombiConsult (terminaux railroutes), EGIS (ferroviaire) et Trinity (ferroviaire) sont autant de spécialistes d'un mode. Pourtant, d'autres entreprises intervenant sur les corridors sont plutôt généralistes (TIS, HaCon, PWC). De plus, certains pays peuvent ne pas avoir de représentant national parmi les membres du consortium du corridor. Par exemple, à partir du deuxième cycle d'études sur le corridor, il n'y a plus de spécialistes de la Finlande sur le NSB. D'autres critères semblent donc à retenir pour expliquer la construction de légitimité des acteurs. Ainsi, HaCon, Panteia, Stratec et EY sont toutes des entreprises assez généralistes et ne sont pas seulement spécialisées sur les pays du corridor NSB.

À notre sens, c'est une configuration particulière qui permet aux SPF et néo-SPF de construire leur légitimité. Cette légitimité se construit autour d'une expertise spatiale particulière construite dans le temps.

Dans les entreprises que nous avons déjà citées, il y a les spécialistes d'un mode ayant une proximité avec les États membres concernés. Nous visons ici EGIS et INECO. L'articulation décisive n'est pas tant le pays d'origine, que leur capacité à délivrer des informations plus précises que d'autres néo-SPF, moins proches des États membres. Une entreprise comme CSE COE n'est pas spécialiste des transports à proprement parler, mais sa connaissance des gouvernements des États membres de la région baltique lui donne une certaine valeur aux yeux de la Commission.

Un second groupe pourrait englober/comprendre les consultants externes spécialistes d'un ensemble de travaux sur les grands projets prioritaires, tels que EY et Trinity sur Rail Baltica et KombiConsult sur le tunnel du Brenner. La seule expérience sur les projets prioritaires n'est cependant pas suffisante, d'autant que les trois entreprises ne sont pas de la même nature. KombiConsult construit sa légitimité à travers le tunnel du Brenner, la spécialisation sur les TRR (Terminaux Rails Routes) et une expérience de près de 20 ans sur les questions des corridors européens. EY est utile pour son expertise sur Rail Baltica, mais constitue aussi un cabinet d'audit et de conseil du big four. En ce sens, il possède donc une force de travail conséquente.

Un troisième groupe de néo-SPF est le garant d'une forme de scientificité dans le cadre du RTE-T. Ces acteurs sont soit des universités en mesure de prodiguer un service de conseil, soit des bureaux d'étude spécialisés dans le transport. Nous avons identifié trois entreprises qui travaillent depuis les années 1990 sur le RTE-T : Panteia, M-Five et TRT. Dans un double mouvement, ces entreprises vont permettre de légitimer leur action auprès de la Commission grâce à la maîtrise d'outils prospectifs sur des flux de transport régionaux et de légitimer le RTE-T en lui donnant une forme de scientificité. Les deux mouvements vont être nourris par la Commission et les bureaux d'études qui vont organiser cette légitimité ; d'une part, en rédigeant des articles scientifiques et d'autre part, en présentant ces modèles au sein de conférences scientifiques, afin de les légitimer au cœur des arènes académiques. À titre

d'exemple, la DG Move favorise l'émergence de ce type d'acteur avec la création de la conférence TRA.

La légitimité acquise par ce dernier groupe doit être comprise comme l'une des clés de voute de la légitimation du RTE-T, notamment du fait de ses actions sur le TINA ou de la création d'une méthodologie pour les corridors (par Panteia à la demande de la Commission). La création des modèles de flux de transport mérite une attention plus fine, puisque ces Néo-SPF ont été des acteurs essentiels lors de la constitution du référentiel du RTE-T tant sur le plan politique que sur le plan scientifique. Comprendre en profondeur ces modèles et le système social qui les entoure, doit nous amener à repenser l'état de l'art sur le RTE-T à partir de la littérature produite par ces bureaux d'études. Précisons que nombre de leurs membres sont détenteurs d'un doctorat en ingénierie ou en géographie. En somme, l'élaboration du référentiel du RTE-T dans les arènes scientifiques du transport fait émerger un nouveau questionnement sur la connaissance et la critique des modèles qui ont aidé à construire le RTE-T depuis les années 1990.

Tableau 29. Les cabinets de conseil et leurs travaux sur les corridors

Corridor	**Consultants externes**							
Rhin-Alpes Etude 1	HaCon	KombiConsult	Panteia	PWC	Rapptrans	Stratec		
Rhin-Alpes Etude 2	HaCon	KombiConsult	Panteia	PWC	Rapptrans	Stratec		
Rhin-Alpes Etude 2	HaCon	KombiConsult	Panteia	PWC	Rapptrans	Stratec		
NSM Etude 1	EGIS		Panteia	BG	MDS-Transmodal	Stratec		
NSM Etude 2	EGIS		Panteia	BG	MDS-Transmodal	Stratec		
NSM Etude 3	EGIS		Panteia		MDS-Transmodal	Stratec		
Rhin Danube Etude 1	IC Consulenten	KombiConsult	Panteia	Viadonau	Prodex	UPB		
Rhin Danube Etude 2	IC Consulenten	Hacon	Panteia	Viadonau		UPB		
NSB 1	Trinity	Malla Paajanen Consulting	Norton Rose Fulbright LLP	Goudappel Coffeng		IPG Infrastruktur		
NSB 2	Hacon	EY	Panteia			Stratec		
Atlantique 1	TIS	INECO	Panteia			EGIS		
Atlantique 2	TIS	INECO	Panteia	BG Ing	M5	EGIS		
Atlantique 3	TIS	INECO	Panteia	BG Ing	M5	EGIS		
Baltique Adriatique 1	Leighfisher	U.Maribor	Jacob Polska	Paradigma	NDCON	Astra project		

Baltique Adriatique 2	Tplan	U.Maribor	JPL	Paradigma	NDCON			
Baltique Adriatique 3	Tplan	U.Maribor		Paradigma	NDCON			
OEM 1	iC consulenten	Railistic	Panteia	ITC	SYSTEMA	UPB	Prodex	PWC
OEM 2	Railistic	Prodex	Panteia		ICC		Systema	
OEM 3	iC consulenten	HaCon	Panteia	PWC	ITC	Railistics	SYSTEMA	
Scan-Med 1	HaCon	KombiConsult	Ramboll	Uniconsult	Prognos	Grupoclas	Snizek + Partner	
Scan-Med 2	HaCon	KombiConsult	Ramboll	Uniconsult	Prognos	Grupoclas		
Mediterranean 3	INECO	Panteia	PWC	Stetec				

Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2025

Conclusion de la partie III : Pour une approche microscalaire des arènes du transport européen

L'arène n'est pas une métaphore neuve en ce qui concerne les infrastructures. Certains chercheurs sur l'Afrique de l'Ouest l'utilisent depuis les années 1980 (Bierschenk, 1988) dans le cadre des projets de développement. Une littérature déjà plus récente propose d'en faire un concept analytique (De Sardan, 1995 ; Rieber et Müller-Mahn, 2024 ; Bohobot, 2025). Olivier de Sardan (1995) et Rieber et Müller-Mahn (2024) sont des chercheurs qui travaillent respectivement sur des projets de développement et un barrage en Afrique. Ces auteurs font de l'arène une interaction sociale conflictuelle dans un espace limité. Les auteurs diffèrent particulièrement concernant l'échelle alors que le positionnement par rapport à la notion de champ les distingue moins. Olivier de Sardan, propose l'arène comme liée à un espace de développement, lequel se joue à une échelle locale.

> « *Une arène, au sens où nous l'entendons, est un lieu de confrontations concrètes d'acteurs sociaux en interaction autour d'enjeux communs. Elle relève d'un espace « local ». Un projet de développement est une arène. Le pouvoir villageois est une arène. Une coopérative est une arène. Arène a un contenu descriptif plus fort que champ* ». (De Sardan, 1995 p.234).

La première partie de cette définition semble toucher à la forme de conflictualité entre acteurs dans un lieu. L'idée que l'arène "relève d'un espace local", donc restreint par rapport au champ du RTE-T, rejoint la position que nous avions proposée concernant la définition de Jasper (2019). Cependant, les exemples donnés par De Sardan brouillent la définition de l'arène. En effet, un projet de développement est un espace structuré autour d'un objet ayant une ou des localisations précises.

Cependant, un projet se joue à une échelle multiscalaire qui dépasse le local. Dans le même temps, le terme *projet* enveloppe une dimension qui peut parfaitement dépasser la dimension locale. Le pouvoir villageois a, lui, une dimension relationnelle circonscrite aux personnes composant le village, bien plus qu'au village lui-même ou à un espace particulier du village. Quant à elle, la coopérative est une organisation sociale du travail particulière plus qu'un lieu.

Rieber et Müller-Mahn (2024) proposent de faire de l'arène un concept analytique d'échelle méso, applicable à une infrastructure en tant qu'objet de controverse. Le cas auquel les deux géographes font référence est le barrage de la mâchoire du crocodile (*Crocodile Jaw Dam*) au Kenya.

> *« Nous pensons que le concept d'arène politique avec son focus sur la contestation et les alliances entre acteurs est pertinent pour capturer la dynamique sociopolitique de l'échelle méso. L'échelle méso est particulièrement adaptée pour observer les effets plus larges des projets d'infrastructures — au-delà de leur matérialité ou de leur matérialisation — sur la région où elles sont implémentées. En plus, le focus sur l'arène politique examine minutieusement comment la contestation d'une infrastructure affecte le contexte local et national à la fois, même si le projet reste non réalisé »*[443].

Cette fois-ci, l'arène est le résultat de la conflictualité entre acteurs autour d'un objet et semble devenir un outil pour l'analyse d'une dynamique sociopolitique via la capture de sa dimension spatiale (Rieber et Müller-Mahn, 2024). Cette dimension méso scalaire ne nous convient cependant pas, car elle nous paraît trop ample pour déterminer la spatialité d'une arène. Dans cette acception, l'arène est déterminée par un ensemble de lieux disséminés à une échelle régionale, nationale, voire supranationale et s'assimile plus à un objet du débat public qu'à une arène. En effet, la métaphore de l'arène contient l'idée très matériellement incarnée d'une unité de lieu où se jouent des évènements sociaux et d'une unité de temps (concert, rencontre sportive, représentation théâtrale) régie par des codes plus ou moins formalisés. Quand nous rentrons dans une arène (au sens anglo-saxon : *arena* du monde), nous ne recomposons pas mentalement le lieu pour le faire abstraitement exister dans notre imagination, c'est un espace réel délimité. En définissant l'arène comme l'ensemble des liens qui

[443] Traduction de l'anglais *via Deeple.com* : We believe that the concept of the political arena, with its focus on contestations and alliances between actors, is appropriate to capture the socio-political dynamics at the meso-level. The meso-level is particularly suited to examining the broader effects of infrastructure projects—beyond their materiality or materialisation—on the region where they are implemented. In addition, the focus on the political arena scrutinizes how contestation over infrastructure affects both local and national contexts, even when projects remain unrealised

unissent des acteurs autour d'un objet et comme une infrastructure lourde qui prend des dimensions nationales voir transnationale ou continentales, nous sommes face à une échelle trop vaste.

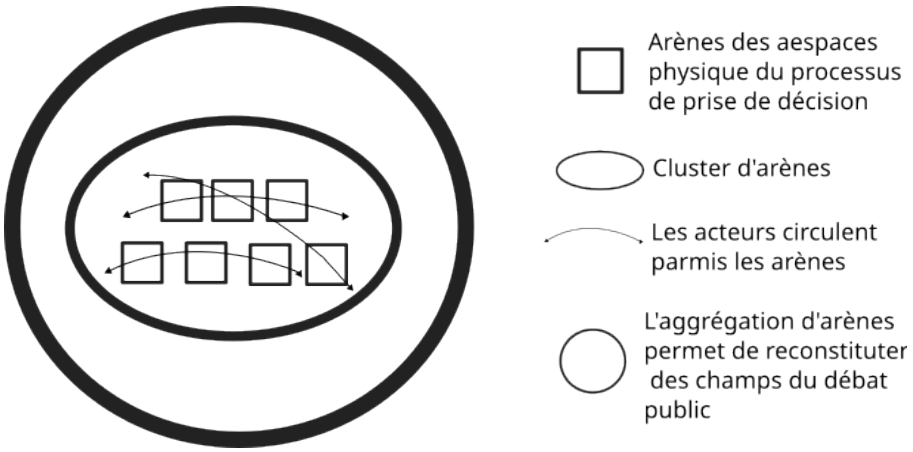
À partir de notre travail empirique, nous proposons une autre définition de l'arène. Celle-ci doit s'entendre comme un concept à l'échelle micro, permettant de capturer une dynamique sociopolitique. En cela, nous rejoignons l'approche de Jasper (2019), qui propose une analyse matérielle à l'échelle micro spatiale. L'idée que l'arène soit faite de tables, de chaises et de murs régis par des règles et des attentes plus ou moins formelles et dans lesquelles les acteurs vont et viennent, permet de conceptualiser cette métaphore sans devoir la recomposer systématiquement au-delà de nos capacités d'observations. L'écueil inverse consisterait d'ailleurs à proposer une lecture omettant de définir les rapports sociaux qui unissent les acteurs au sein de ces arènes. Afin d'éviter cela, nous proposons de définir l'aspect social de l'arène autour (du sujet) de la prise de décision. En lien avec le RTE-T, la question de la prise de décision ne doit pas être uniquement entendue comme le moment de la prise de décision définitive sur un objet. Ce n'est ni un vote, ni l'émission d'un règlement par la Commission, mais plutôt l'ensemble des moments qui ont mené à une décision tranchée sur un problème public.

Certains lieux sont des étapes à l'importance évidente dans le processus de décision. À titre d'exemple, la DG TREN voit que les conférences des TEN-T Days de 2008 sont un espace de débat préparant le livre vert de 2009 et faisant avancer la révision qui aboutira en 2013. Les discussions de trilogue portant sur les révisions sont d'autres exemples évidents, issus de la procédure ordinaire cette fois-ci. Aussi, comment qualifier les moments de prise de décision moins évidente ? Pouvons-nous systématiquement parler d'arène pour les Connecting Europe Days ou pour les forums du coordinateur ? Pour notre part, le forum, les CED et TEN-T Days sont bel et bien des arènes des transports européens. Plus précisément, les évènements de sociabilisation constituent un agrégat d'arènes qui permet l'intégration européenne. Sur les évènements ouverts avec une dimension généraliste comme les CED et les TEN-T Days, les arènes ont pour objet central de ponctuer certains moments du débat public sur le RTE-T. L'accueil de ces évènements est tournant et représente l'occasion pour chaque ville-hôte de rayonner à échelle européenne. Ces évènements sont souvent l'occasion de réunions restreintes en présence des représentants des ministères des Transports ou de signature de MoU avec des partenaires internationaux. Une véritable dimension multiscalaire est donc lisible à travers la superposition des différentes arènes dont l'objet central est le RTE-T.

En ce qui concerne les évènements comme Inno Trans, le principe de superposition s'observe aussi. Cependant, pour les évènements non sponsorisés par la Commission, nous devons penser son rôle comme non central. Le but est plutôt de participer à la diffusion de messages politiques vers des

acteurs venus de champs différents de celui des arènes européennes, ici le champ des transports. Pour la Commission, c'est aussi une façon d'afficher un effet levier sur les innovations industrielles dans le transport. C'est à l'échelle du stand que se superposent cette fois les différents niveaux d'action de l'UE. En ce qui concerne les corridors, les forums du coordinateur constituent des arènes, car ils permettent de réunir les acteurs pour les tenir informés des avancées et échanger avec eux. Le but est de connaître les partenaires du corridor afin de prévenir tout problème. Les groupes de travail vont servir à toucher de nouveaux acteurs dans un domaine spécifique et à faire évoluer les débats sur les transports européens. Enfin, les déplacements des fonctionnaires européens et des coordinateurs dans les arènes qu'ils n'ont pas mises en place sont des exemples de tentatives d'européanisation, via la présence des institutions européennes dans les débats reliés au RTE-T. Deux axes de dynamiques spatiales peuvent être distingués entre ces arènes. Le premier concerne la centralisation et la délocalisation. Le second s'intéresse aux acteurs issus de la Commission et consiste à se demander s'ils sont organisateurs ou participants.

Figure 40. Les modèles d'arènes selon Jasper



Conception et réalisation Noam Greco Monteiro, 2025

Un quatrième type d'arène pourrait être identifié. En effet, certaines arènes échappent au contrôle des institutions. C'est notamment le cas des mouvements de contestation qui se sont opposés à des projets prioritaires ou à des projets soutenus par les institutions européennes dans le cadre du RTE-T. Ces groupes créent des lieux de décisions relevant quasiment d'une histoire parallèle du RTE-T et qui demande de mobiliser une littérature plus proche de celle que mobiliseraient Rieber et Müller-Mahn (2024). Un ensemble de chercheurs a fait part de différentes oppositions aux projets du RTE-T, mais le suivi de ces oppositions dans le temps fait défaut. De plus, le rôle de la société civile est mineur dans

les négociations, alors qu'il s'agit pourtant d'un groupe d'acteurs présent dans les arènes européennes sur des sujets comme la protection du Danube (entretiens WWF, 2024) ou plus généralement sur les questions de protection de l'environnement. Alors que cette littérature et ces acteurs ont fait l'objet d'un champ d'études très circonscrit au milieu des années 2000, il semble que ce sujet soit aujourd'hui passé au second plan derrière les questions de gouvernance ou de relations internationales.

Bibliographie

C. Longhi (Éds.), *Tourism Management, Marketing, and Development : Volume I: The Importance of Networks and ICTs* (p. 197-220). Palgrave Macmillan US. https://doi.org/10.1057/9781137354358_11

Panteia. (2011). *Understanding clients, outstanding research*. panteia.nl. Consulté le 22 septembre 2025, à l'adresse https://web.archive.org/web/20110202093759/http://www.panteia.nl/index.html

Parlement européen. Directorate General for Internal Policies of the Union., Fraunhofer Institut für System und Innovationsforschung, Germany., KIT., & ProgTrans, Switzerland. (2014). *Update on investments in large TEN-T projects : Study.* Publications Office. https://doi.org/10.2861/6986

Pat Cox. (2022, October). *Fifth Work Plan of the European Coordinator for the Scandinavian-Mediterranean TEN-T Core Network Corridor* . Publications Banque des territoires. (2018, novembre 16). *EGIS | Filiales de la CDC*. banquedesterritoires.fr. https://www.banquedesterritoires.fr/egis

Baptiste, H., Buguellou, J.-B., Decoupigny, C., Font, M., Guimas, L., L'Hostis, A., Manfredini, F., Mathis, P., Pucci, P., Reynaud, C., Spiekermann, K., Ulied, A., & Wegener, M. (2003). *Transport services and networks: Territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion* (ESPON Project 1.2.1, Third interim report). ESPON. https://archive.espon.eu/sites/default/files/attachments/3.ir_1.2.1-final.pdf?__cf_chl_tk=.UXpZCsUgdHlwFynsUKKh7_E.XMoGTCP8OlH4oe.m58-1774801694-1.0.1.1-yz7pHu1PWpDPstc7Y3XAE3vZLNOPd2LFEFTTz8Z7lbg

Catherine Trautmann. (2022, July). *Fifth Work Plan of the European Coordinator for the North Sea–Baltic TEN-T Core Network Corridor*. Publications Office of the European Union.

Commission des Communautés européennes. (2006). *Communication de la Commission sur la promotion du transport par voies navigables "NAIADES" : Un programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables* (COM(2006) 6 final). Bruxelles. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52006DC0006

Commission européenne. (2021, 25 décembre). *Trans-European Transport Network (TEN-T)*. Consulté le 9 juillet 2025, sur https://web.archive.org/web/20211225110219/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

Cour européenne des auditeurs. (2022). *La Commission européenne et les consultants externes : Une gestion perfectible*. Publications Office. https://data.europa.eu/doi/10.2865/772848

Commission européenne. (2022). *Platform for the implementation of NAIADES (PLATINA II) | PLATINA II | Proyecto | Ficha informativa | FP7 | CORDIS | Comisión Europea*. CORDIS | European Commission. https://cordis.europa.eu/project/id/321498/es

Commission européenne. (2024). *Programme—Mobility and Transport—European Commission*. Ec.Europa.Eu. Consulté 15 avril 2026, à l'adresse https://transport.ec.europa.eu/news-events/main-events/connecting-europe-days-2024/programme_en

CSE COE. (2025). *Company—Central and Southern Europe Centre of Excellence*. csecoe.com. Consulté 17 avril 2026, à l'adresse https://www.csecoe.com/company/

CSE COE. (2025). *Our projects—Central and Southern Europe Centre of Excellence*. csecoe.com. https://www.csecoe.com/our-projects

Département du Sénat chargé du développement urbain et de l'environnement. (2014, août 8). *EU and International Affairs / Senate Department for Urban Development and Environment—Berlin*. https://web.archive.org/web/20140808042344/http://www.stadtentwicklung.berlin.de/internationales_eu/verkehr/de/projekte/railbaltica.shtml

Directorate-General for Research and Innovation (Commission européenne). (2009). *TRA 2008 : Conference conclusions*. Publications Office of the European Union. https://data.europa.eu/doi/10.2777/21249

EGIS. (2025). *Transport ferroviaire—Egis* [egis-group.com/]. https://www.egis-group.com/fr/activites/transport-ferroviaire

Ernst & Young Baltic, HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, Panteia B.V. and S.A. Stratec. Directorate General for Mobility and Transport. (2018). *2nd study on the North Sea-Baltic TEN-T Core Network Corridor : Final report.* Commission européenne, Publications Office. https://doi.org/10.2832/346224

EY. (2017). *Rail Baltica Global Project cost-benefit analysis: Final report*. https://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2025/07/RB_CBA_FINAL_REPORT_0405.pdf

Escach, N. et Serry, A. (2015). Les villes et ports de la Baltique, des interfaces aux portes de l'Europe. Revue d'études comparatives Est-Ouest, 46 (4), 229-263. https://doi.org/10.3917/receo.464.0229.

European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport. (2025, avril). *Selection procedure of European TEN-T Coordinators*

Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung, Mejia-Dorantes, L., Rothengatter, W., Meyer-Rühle, O., & Kritzinger, S. (2014). *Update on investments in large TEN-T projects: Study conducted for the European Parliament, Directorate-General for Internal Policies, Policy Department B: Structural and Cohesion Policies, Transport and Tourism* (Manuscript completed in December 2014). European Parliament.

Greco Monteiro, N. (2024). Imaginaire de crise dans la planification du RTE-T UE. *EchoGéo*, (68). https://doi.org/10.4000/12qul

Grosch, M. (2020). *Orient/East-Med: Fourth work plan of the European Coordinator*. Commission européenne, Direction générale de la mobilité et des transports.

Gutiérrez, M. D., Andersen, S. N., Nilsen, Ø. L., & Tørset, T. (2016). Modelling the Impacts on Population Caused by Fixed Link Projects. *Transport Research Arena TRA2016*, *14*, 4468-4477. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.369

HaCon. (2025). *Hacon – Pioneering in Digital Mobility*. https://www.hacon.de/en/

Hacon, KombiConsult, Panteia, PwC, RappTrans, & Stratec. (2014, décembre). *Rhine-Alpine Core Network Corridor Study: Final report*. Commission européenne, Direction générale de la mobilité et des transports. Version archivée en 2019, consultée via Internet Archive : https://web.archive.org/web/20190604070549/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/rhine-alpine_study_0.pdf

HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, KombiConsult GmbH, iC consulenten Ziviltechniker GesmbH, viadonau, Prodex d.o.o., Panteia B.V., & University Politehnica of Bucharest. (2014b). *Rhine–Danube core network corridor study: Final report*. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20190604070507/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/rhine-danube_study_0.pdf

Henttu, V., Laisi, M., Hilmola, O.-P., & Terävä, T. (2012). Northern Dimension of Rail Baltica. *Economics and Management*, *17*(1), 352-358. https://doi.org/10.5755/j01.em.17.1.2289

Hidouche, S., Baudry, D., & Guitteny, M.-H. (2016). Installation of Road Heavy Duty (truck) Engines on Board of Small Inland Self-propelled Barges for an Environmentally Friendly European

Inland Waterway Transport of Goods. *Transportation Research Procedia*, *14*, 1621-1630. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.127

Jobert, B. (1992). *Représentations sociales, controverses et débats dans la conduite des politiques publiques*. *Revue française de science politique* , *42*(2), 219-234. https://doi.org/10.3406/rfsp.1992.404294

INECO. (2026). In *Wikipedia, la enciclopedia libre*. https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=INECO&oldid=172900939

IPG Potsdam (2018, 16 mai). *Projektsteuerung im Rahmen des EU-Projektes, Rail Baltica Growth Corridor" für den Projektpartner Stadt Ludwigsfelde*. IPG Potsdam. https://web.archive.org/web/20210927165129/https://www.ipg-potsdam.de/project/projektsteuerung-im-rahmen-des-eu-projektes-rail-baltica-growth-corridor-fuer-den-projektpartner-stadt-ludwigsfelde-2/

IPG- Postdam. (2025). *Güterverkehr in Brandenburg : Effizient und vernetzt*. Güterverkehr in Brandenburg: Effizient und vernetzt. Consulté 16 avril 2026, à l'adresse https://www.brandenburg-business-guide.de/de/artikel/guterverkehr-in-brandenburg-effizient-und-vernetzt

KombiConsult GmbH, Gruppo CLAS S.p.A., HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, Prognos AG, Ramboll Management Consulting A/S, Snizek + Partner Verkehrsplanungs GmbH, & UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH. (2014, décembre 5). *Scandinavian–Mediterranean core network corridor study: Final report*. Commission européenne.

Lafarge, F., Neframi, E. et Mangenot, M. (2018). Chronique de l'administration européenne. Revue française d'administration publique, 165 (1), 197-225. https://doi.org/10.3917/rfap.165.0197.

Malla Paajanen consulting. (2015). *Profile of Malla Paajanen*. Malla Paajanen Consulting. http://www.mallapaajanen.com/profile

Michel, H. (2018). La transparence dans l'Union européenne : réalisation de la bonne gouvernance et redéfinition de la démocratie. Revue française d'administration publique, 165 (1), 109-126. https://doi.org/10.3917/rfap.165.0109.

Ministère des Affaires étrangères de la Finlande. (2009). *Northern Dimension*. Ministère des Affaires étrangères de la Finlande. https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/deea/dv/0209_/0209_05.pdf

NEA Transport Research and Training BV, COWI, IWW, NESTEAR, PwC, TINA, IVT, HERRY, & MKmetric. (2004, septembre). *Scenarios, traffic forecasts and analysis of corridors on the trans-European network (TEN-STAC): Traffic, bottlenecks and environmental analysis on 25 corridors* (Deliverable D6, Part I; Project No. 14159000/R20040195; Contract No. ETU/B5-7000A-SI2.346797). Commission européenne.

NEA. (2005). *Wat betekent NEA ?* nea.nl. Consulté le 22 septembre 2025, à l'adresse https://web.archive.org/web/20050407104639fw_/http://www.nea.nl/dutch/vragen/watbetekentnea.html

NEA. (2009, février 25). *About NEA - NEA*. nea.nl. https://web.archive.org/web/20090225205542/http://nea.nl/index.cfm/20,html

Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics. (2016, avril 2). *Home—NDPTL*. ndptl.org. https://web.archive.org/web/20160402164947/http://www.ndptl.org/home

Nordenflycht, A. (2010). What Is a Professional Service Firm? toward a Theory and Taxonomy of Knowledge-Intensive Firms. *The Academy of Management Review*, *35*(1), 155–174. http://www.jstor.org/stable/27760045

Novak, S. (2021). « La transparence n'a rien changé ! » Négociations et mise en œuvre de la transparence au Conseil de l'Union européenne. Politique européenne, 69 (3), 150-175. https://doi.org/10.3917/poeu.069.0150.

Obami, J. (2024, décembre 2). La ligne nouvelle Montpellier—Perpignan. *Setec.* https://www.setec.fr/blog/2024/12/02/la-ligne-nouvelle-montpellier-perpignan/

Paajanen, M. (2014). Accessibility of Cities and Regions in Supranational Branding : The Case of Rail Baltic. In M. M. Mariani, R. Baggio, D. Buhalis, & Office of the European Union.

PLATINA. (2009, février 1). *PLATINA - Consortium*. naiades.info. https://web.archive.org/web/20090201170218/http://www.naiades.info/platina/page.php?id=3&path=1

Proximare. (2014). *About*. Proximare. http://www.proximare.info/what-we-do

PROXIMARE Consortium (Triniti, Malla Paajanen Consulting, Norton Rose Fulbright LLP, Goudappel Coffeng, & IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH). (2014). *North Sea–Baltic Core Network Corridor Study: Final report*. Commission européenne.

République de Pologne, République de Lituanie, République de Lettonie, République d'Estonie, & République de Finlande. (2010, 8 juin). *Memorandum of understanding on the TEN-T Priority Project*

No 27 "Rail Baltica". https://railbaltica.org/wp-content/uploads/2025/07/Memorandum-of-Understanding-Sargossa-2010.pdf

Rail Baltica Growth Corridor Russia Consortium. (2013). Rail Baltica Growth Corridor Russia. rbgc.eu. Consulté le 22 septembre 2025, à l'adresse https://web.archive.org/web/20160729203718/http://www.rbgc.eu/media/visuals/russia/rbgc_russia_en.pdf

RBCG consortium. (2012). *Rail Baltica Growth Corridor*. rbcg.eu. Consulté le 22 septembre 2025, à l'adresse https://web.archive.org/web/20160317202709/http://www.rbgc.eu/media/visuals/iso/info/downloads/rbgc_map_2012.pdf

RBGC Russia. (2013, 30 août). *Rail Baltica Growth Corridor*. [En ligne] https://web.archive.org/web/20130830002458/http://www.rbgc.eu/fi/rbgc_russia.html

Rieber, A., Müller-Mahn, D. (2024) *Political arenas of infrastructure development—the case of a dam project in Kenya*. Rev Reg Res. https://doi.org/10.1007/s10037-024-00219-7

Robert, C. (2025). Réformer l'Union européenne au nom de l'intérêt général. Quelle postérité des mobilisations pour la transparence et l'encadrement du lobbying ? Mouvements, 120 (2), 120-129. https://doi.org/10.3917/mouv.120.0120.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin. (2009, octobre). *Rail Baltica*. Consulté via Webarchive : https://web.archive.org/web/20091003160123/http://www.stadtentwicklung.berlin.de/internationales_eu/verkehr/de/projekte/railbaltica.shtml

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin. (2014, 8 août). *Rail Baltica*. Consulté via Webarchive : https://web.archive.org/web/20140808042344/http://www.stadtentwicklung.berlin.de/internationales_eu/verkehr/de/projekte/railbaltica.shtml

Serry, A. (2013). Le transport maritime en mer Baltique, entre enjeu économique majeur et approche durable. Revue d'études comparatives Est-Ouest, 44 (3), 89-123. https://doi.org/10.3917/receo.443.0089.

Setec. (2026). Canal Seine Nord Europe. *Setec.fr*. https://www.setec.fr/blog/projets/canal-seine-nord-europe/

Stenger, S. (2017). *Au cœur des cabinets d'audit et de conseil : De la distinction à la soumission*. PUF.

Stadtentwicklung und Umwelt Berlin. (2014, 8 août). *Bahnverbindungen nach Polen*. Consulté via Webarchive : https://web.archive.org/web/20140808045152/http://www.stadtentwicklung.berlin.de/internationales_eu/verkehr/de/moe/bahn_bp.shtml

Stratec. (2026). Économie des transports -. *stratec.eu*. https://www.stratec.eu/nos-secteurs-dexpertise/economie-des-transports/

Service public fédéral Mobilité et Transports. (2015). *Rapport annuel 2015*. https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/publicaties%20en%20statistieken/rapportannuel_2015fr.pdf

Szimba, E., Rothengatter, W., Schoch, M., & Guglielminetti, P. (2004). *Evaluation of transport infrastructure projects on corridors by a strategic assessment framework*. Communication présentée au 10th World Conference on Transport Research (WCTR), Istanbul, Turquie. https://www.wctrs-society.com/wp-content/uploads/abstracts/istanbul/1242.pdf

TIS. (2008, février 15). *Perfil Institucional—Missão*. TIS.pt. https://web.archive.org/web/20080215003621/http://www.tis.pt/asp/index.asp?str_en=

TIS. (2008). *Projectos - politicas, regulamentação, contratualização*. TIS.pt. Consulté le 22 septembre 2025, à l'adresse https://web.archive.org/web/20080215012151/http://www.tis.pt/asp/projectos.asp?str_en=&accao=expandir_projecto&id_categoria=1&id_projecto=315&id_departamento=

TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment). (2002, avril). *Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas: Developments and activities in 2000 and 2001 – Final report*. Commission européenne, DG Énergie et Transport. https://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/hlg/2005_03_31_tent_consultation/doc/corridor_status_report_2000_2001_en.pdf

Transport & Mobility Leuven (TML), Netherlands Economic Analysis (NEA), TNO, Institute for Transport Studies – University of Leeds, ISIS, & PricewaterhouseCoopers (PwC). (2010, Octobre 18). *Trans-European transport network planning methodology: Final report (Contract TREN/R1/350-2008 Lot 2)*. European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE).

Transport Research Arena. (2018). Photos TRA 2018. *Tra Conference 2018*. Consulté 15 avril 2026, à l'adresse https://2018.traconference.eu/press/photos-tra-2018/

Transport Research Arena. (2016, juin 15). *Transport Research Arena 2016 Conference – Warsaw, 18 to 21 April 2016 | 6th European Transport Research Conference*. https://web.archive.org/web/20160615004641/http://www.traconference.eu/

Transport Research Arena. (2018). Photos TRA 2018. *Tra Conference 2018*. Consulté 15 avril 2026, à l'adresse https://2018.traconference.eu/press/photos-tra-2018/

Transport Research Arena. (2020). *TRA2020 Rethinking transport – towards clean and inclusive mobility—TRA2020*. traconference.eu. Consulté 15 avril 2026, à l'adresse https://web.archive.org/web/20200901191105/https://traconference.eu/

Transport Research Arena. (2022). *TRA Conference—Transport Research Arena*. TRA Conference. https://2022.traconference.eu/

Transport Research Arena. (2023, février 3). *TRA 2024 | Transport Research Arena | RDS, Dublin*. Traconference.Eu. https://2024.traconference.eu/index.html

Transport Research Arena Conference. (2018, avril). *Programmheft TRA2018* [Brochure PDF]. https://2018.traconference.eu/wp-content/uploads/2018/04/Programmheft_TRA2018_onlinePDF_comp.pdf

Trautmann, C. (2016, décembre). *North Sea–Baltic: Second work plan of the European Coordinator*. Commission européenne. https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-09/nsb_wp2_en_0.pdf

Triniti. (2013). *Rail Baltic Joint Venture Study: Main report*. Triniti. https://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2025/07/Trinity_2013_Main_Report.pdf

Université d'Aalto. (2013, janvier 10). *International EU projects—Small Business Center*. pienyrityskeskus.aalto.fi. https://web.archive.org/web/20130110065445/http://pienyrityskeskus.aalto.fi/fi/eu-projektit/kansainvaliset/

Université d'Aalto. (2013, janvier 11). *Rail Balica Growth Corridor (RBGC)—Pienyrityskeskus*. pienyrityskeskus.aalto.fi. https://web.archive.org/web/20130111203838/http://pienyrityskeskus.aalto.fi/fi/eu-projektit/kansainvaliset/rbgc/

Université d'Aalto. (2013). *Rail Baltica Growth Corridor Russia (RBGC Russia)—Pienyrityskeskus*. pienyrityskeskus.aalto.fi. Consulté 16 avril 2026, à l'adresse https://web.archive.org/web/20130111204603/http://pienyrityskeskus.aalto.fi/fi/eu-projektit/kansainvaliset/rbgc_russia/

van Weenen, R. L., Burgess, A., & Francke, J. (2016). Study on the Implementation of the TEN-T Regulation – The Netherlands Case. *Transport Research Arena TRA2016*, *14*, 484-493. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.101

Viadonau. (2008). *Inland waterway transport funding: Funding guide for inland waterway transport in Europe*. European Communities. https://doi.org/10.2768/3236

Vinck, K. (2008, août). *Rapport annuel d'activité du coordinateur : Projet ERTMS*. Commission européenne.

Van Miert, K. (2008, août). *Rapport annuel d'activité 2007–2008 : Coordinateur européen – Projet prioritaire 1, axe ferroviaire Berlin–Vérone/Milan–Bologne–Naples–Messine–Palerme*. Commission européenne.

Conclusion : limites et perspectives pour une compréhension de la rationalité géographique des RTE-T

Synthèse des résultats intermédiaires

Pour que la Commission établisse une représentation complète et durable des RTE-T, il a fallu de nombreuses cartes, de nombreuses études, des heures de négociations et de discussion. En somme, il a fallu proposer des options et les sélectionner. Ensuite, c'est un travail de diffusion et d'expérimentation dont certains éléments ont fini par imprégner les représentations d'un ensemble d'acteurs.

Cette thèse rend compte de la lente construction du RTE-T. Notre présupposé a été de prendre pour une donnée acquise que la Commission européenne produit une partie du référentiel, qu'elle traduit certaines idées originales à son compte depuis l'environnement global dans lequel elle évolue. Nous regardons le RTE-T depuis un prisme unique qui est le point de vue de la Commission européenne et de ses associés (coordinateurs et consultants externes). Comme toutes les études à partir du concept de référentiel, nous nous orientons vers un point de vue (Jobert et Muller, 1987). Cette supposition, au départ plus un instinct personnel lié à la rencontre avec une carte dans quelques articles de presse en 2020, nous amène cependant à quelques résultats.

Cette carte des corridors est créditée au nom de la Commission européenne. Ce premier instinct, cette première idée que la Commission construisait quelque chose, se heurte bien évidemment à d'éternels débats sur qui possède la primauté dans la prise de décision, le Conseil ou la Commission. Nous avons choisi de délibérément nous arrêter au rôle de la Commission et bien d'autres angles peuvent être pris et sont pris pour analyser la construction du référentiel des RTE-T. Cette diversité des prismes d'analyse de la littérature a longtemps été une difficulté pour donner de la cohérence à cette thèse. De plus, la diversité des objets traités par le RTE-T rend parfois frustrant le décalage entre la carte et le territoire. Peut-être y a-t-il cet aspect « bac à sable » que nous évoquions au début de cette thèse : un ensemble de projets et de plans qui nécessite l'action des institutions européennes pour être mené à bien (Chapitre 1).

Un ensemble d'autres acteurs viennent coconstruire ce référentiel commun, ce qui se traduit territorialement à partir de leurs propres contraintes, intérêts et imaginaires le RTE-T en plans et projets nationaux ou régionaux (Mejuto, 2015; Libourel, 2015; Barrais, 2025). La création d'un récit par la

DG transport ne fait pas l'entièreté du référentiel, puisque chaque acteur transforme le référentiel des RTE-T à partir de sa propre représentation des transports et ses propres intérêts.

C'est peut-être ce paradoxe qui peut être imputé en premier lieu à la Commission européenne et plus particulièrement la DG transport. Au regard de la littérature, comprendre le RTE-T demande de composer avec des réalités territoriales multiples et complexes qui sont néanmoins encadrées par un seul règlement (2024/1153) et synthétisées en une carte.

Alors, plutôt que de proposer une thèse basée sur un ancrage territorial, nous avons préféré reconstituer de façon parcellaire la façon dont a été construite cette politique depuis 50 ans. C'est l'analyse de l'élaboration des synthèses successives que nous avons tentée de réaliser (Chapitres 2 à 7). La construction de cette image centrale, qui est accompagnée par un ensemble de valeurs, peut être résumée par les questions d'accélération dans les années 1980. La lenteur liée à la congestion routière doit être supplantée par un système de transport intermodal cohérent dont le fer de lance est la LGV (Chapitre 2). Ce moment du référentiel est porté conjointement par des industriels comme l'ERT, la Commission et le Conseil. Ce dernier demande dès les années 1970 que soit examiné le problème de la congestion. De façon assez concomitante, la CEMT développe l'idée de grands corridors transeuropéens (Libourel, 2015). Nous avons donc la dynamique industrielle et technologique des LGV qui sert l'idée de transport de plus en plus rapide, l'idée de la suppression de la congestion qui répond à l'idée d'une infrastructure plus adaptée aux flux présents et futurs entre les pays européens et un espace mieux organisé entre modes. Dans un contexte de fin de guerre froide, les questions semblent être d'ordre économique et peuvent être résumées par l'expression rétrécir l'Europe par l'accélération des réseaux de transports. À ce moment, il n'y a pas de cadre unifié pour la politique d'infrastructure pour la CEE, mais un ensemble d'initiatives et de textes qui se recoupent (Chapitre 2). En 1995, cette synthèse, plus qu'une carte, passe par une autre formule pour la Commission européenne : transformer le *patchwork* en *network*.

Le rapport entre référentiel sectoriel et référentiel global est pensé comme un aller-retour constant entre l'image globale qu'une société se donne d'elle-même et l'image qu'un secteur se donne. L'influence du global sur le sectoriel est une dialectique constante où une représentation globale d'une société modifie et est modifiée par l'ensemble des représentations sectorielles. Cette thèse a pu mettre à jour les contours historiques de la représentation spatiale des RTE-T. Le contenu des rapports que nous avons analysés montre comment le RTE-T passe de la logique de la fin de la guerre froide (Chapitre 2) à la logique de l'élargissement dans un contexte de mondialisation (Chapitres 3, 4). Peu à peu, la représentation centrale qui est imposée par les États membres à travers le Conseil sur le RTE-T devient les projets prioritaires. Ils représentent, comme nous l'avons vu, l'imposition de la volonté des États à travers une liste souple et modifiable en fonction des intérêts politiques des gouvernements.

Pour autant, la Commission ne peut être considérée comme inactive, elle tente une conciliation et crée une légitimité au travers de rapports sur ces grands projets. Parallèlement, le référentiel que la Commission européenne débat avec le Conseil et le parlement voit émerger un groupe d'ONG mené par RSPB, qui va pousser pour que le schéma du réseau de base du RTE-T et les projets prioritaires rentrent en cohérence avec les lois européennes sur la protection de l'environnement. Nous pouvons affirmer, grâce à nos propres recherches et à la littérature déjà existante, que l'étude de la RSPB va transformer le référentiel sur le RTE-T en imposant une obligation de mener des études sur l'impact environnemental des infrastructures de transports. Ce bras de fer qui se joue entre les porteurs de projets, les institutions européennes et les groupes opposés aux projets va être un des éléments de transformations du référentiel des RTE-T. Cette transformation montre la complexité des rapports entre global et sectoriel et entre la traduction de problèmes publiques (Cefai, 1999) de l'arène thématique de la protection de l'environnement à l'arène des politiques publiques européennes.

Nous voyons ici émerger un thème qui traverse notre thèse : la crédibilité et la légitimité à travers la production de rapports dont le caractère scientifique permet de transformer l'image d'une politique. Cet affrontement qui confronte finalement deux cartes fait émerger l'idée que la légitimité portée par un rapport savant doit être accompagnée par une image centrale qui oppose une image à une autre.

Une troisième ligne d'action peut être tracée avec le TINA. Cette fois, nous pouvons imputer cette modification du référentiel à la Commission européenne. En vue de l'intégration européenne à la fin des années 1990, l'initiative TINA va permettre de préparer l'adhésion des pays de l'Est en vue de leur intégration aux RTE-T. La nouvelle donne géopolitique permet de développer de nouveaux outils et de réaliser et modéliser par la cartographie une prospective dans les pays de l'ex-bloc soviétique et de développer une connaissance des flux, ce qui permet à la Commission européenne de développer sa vision des RTE-T. Cet aller-retour constant entre les transformations géopolitiques globales et leur transcription dans des secteurs et des contextes nationaux, voire locaux, permet de mieux comprendre comment le RTE-T évolue au regard du référentiel global. Ici, le TINA secrétariat et la Commission européenne jouent le rôle d'entrepreneurs politiques pour développer leur propre initiative et leur propre modèle. Nous voyons dans le TINA une première stratégie d'externalisation pour expérimenter des outils et des modèles sur les systèmes de transport que la Commission ne peut pas mettre en place uniquement par elle-même.

Il existe donc plusieurs formes à l'image du RTE-T en arrière-plan de l'image des projets prioritaires. Le corridor apparaît sous des formes variées. En Europe de l'Est avec l'initiative TINA, il acquiert une profondeur de méthode planificatrice avec un réseau en deux niveaux qui rappelle le RTE-T de 2013. Il y a une forme d'arrimage, de lien de parenté, mais aussi de superposition avec les corridors paneuropéens. Il y a donc une appropriation de la notion de corridor paneuropéen par la Commission

à travers l'élargissement vers l'Est. Dans l'Union, la notion de corridor ne disparaît pas et devient un outil de gouvernance sur cinq des trente projets prioritaires. Ils forment des espaces de test pour une gouvernance qui deviendra la norme, neuf années plus tard, dans le cadre de la révision du RTE-T de 2013, notamment via des coordinateurs de corridors qui forment deux aspects qui deviendront centraux à la méthode de 2013. Cette forme de stratégie d'expérimentation par la Commission européenne permet de faire avancer sa vision du RTE-T à partir d'espaces restreints (Chapitre 3).

Dans les années 2000, la Commission va remettre en cause la notion de projet prioritaire et tenter de développer une image des RTE-T basée sur des corridors. Cette stratégie passe par la mise à l'agenda de la révision du RTE-T. C'est notamment à travers les coordinateurs et les agences exécutives que la Commission va développer un système d'évaluation plus poussé qui participera à la révision de 2009. Dans ce cadre, la Commission va permettre la transformation de l'agenda européen entre autres en faisant circuler son discours et en diffusant les bonnes pratiques par des interventions lors d'évènements professionnels, qui vont permettre de populariser les thèmes de la nouvelle législation auprès des politiques et acteurs des transports. Ici, nous rentrons dans les forums et les arènes des politiques publiques. Nous y voyons comment les stratégies de diffusion des éléments de langage et de mise en débat du RTE-T permettent de faire passer les messages de la Commission.

Peu à peu, les multiples crises vont transformer le référentiel des RTE-T : à la fin des années 2000, la crise des subprimes (2008) puis la crise de la dette (2010) vont progressivement faire émerger des questions sur la façon de financer les RTE-T et sur le modèle à prioriser pour la structure des RTE-T, ce qui amènera à la création du CEF et à la priorisation de corridors de transport. Puis dans le retour, la transformation géopolitique qui va s'opérer dans les années 2010 va amener à une réflexion sur la mobilité militaire en 2018, dont l'implémentation va s'accélérer avec l'invasion à grande échelle de l'Ukraine en février 2022. Ces transformations économiques et géopolitiques transforment le RTE-T dans la mesure où la politique RTE-T est adaptée par les institutions européennes à ces évolutions. Ce sont particulièrement les processus de débat dans l'arène politique qui nous intéressent (Chapitre 6). Nous y voyons une modification rapide de thèmes déjà présents comme la mobilité duale du fait de la transformation géopolitique liée à la guerre en Ukraine. Un article de Laurent Guihéry dans *The Conversation* discutait l'idée d'une Europe puissante. La mobilité militaire en est un élément, mais ne fait pas à elle seule un élément de puissance dans le tournant géopolitique que nous vivons, d'autant qu'il reste à voir ce que ce paquet mobilité finance et va financer. Ce type d'hybridation va-t-elle amener l'UE à développer de nouvelles compétences, à transformer sa vision des transports, ou alors la mobilité duale est-elle un plan qui s'impose comme un symbole politique ? Nous voyons un glissement de l'image et du discours, mais cela ne dit rien des pratiques et des connaissances qui devraient être développées sur ces sujets, ni si ces transformations amèneront à une remise en cause

du modèle actuel ou simplement son adaptation.

Comment la Commission tente-t-elle d'imposer le référentiel ? Les stratégies de sociabilisation et de mobilisation des acteurs.

La partie III se concentrait sur les arènes et les forums du RTE-T. C'est-à-dire là où sont conçues et pensées les recettes des politiques publiques. Le but est d'identifier la structure de ces débats et tenter de voir comment la Commission joue son rôle de médiateur politique. Il convient de dire que dès la partie I nous avons identifié un ensemble de forums et les entrepreneurs politiques associés qui ont transformé le référentiel du RTE-T. Le groupe d'acteurs le plus connu dans la littérature sur les RTE-T est probablement l'ERT (Beyer, 2015 ;Jensen et Richardson, 2003 ;Stephenson, 2012 ; Brömmelstroet Nowak, 2008), ce groupe de lobbying constitué de CEO européens qui vont accompagner le développement de la politique européenne des transports (Stephenson, 2012 p.809). C'est un des groupes qui apporte un ensemble d'idées véhiculées par des mots et des images qui vont influencer le référentiel du RTE-T. En particulier, la question d'infrastructures essentielles pour le fonctionnement du marché unique, appelées liens manquants (ERT, 1984), et l'idée d'un changement d'échelle pour les transports intercontinentaux (ERT, 1991 ; Jensen et Richardson, 2003 ; Stephenson, 2012 ; Brömmelstroet Nowak, 2008) sont deux idées qui vont perdurer dans le temps mais qui n'ont pourtant pas été développées complètement de la façon dont l'entendaient les membres de l'ERT. Le référentiel de la politique d'infrastructures des transports des années 1980 se construit alors autour de deux axes principaux : passer de l'échelle nationale à l'échelle européenne et gagner du temps de trajet. Cette préoccupation visible autant dans les communications de l'ERT que dans les projets de la Commission des communautés européennes va permettre la production de fondement sur ce que doivent faire advenir les RTE-T. Le problème que posent la Commission et le conseil est un problème d'inadaptation des capacités des infrastructures par rapport à une demande perçue comme en augmentation, en particulier sur les projets transfrontaliers. En ce sens, l'identification de liens manquants et le passage à une échelle européenne se conjuguent avec ce que souhaitaient le conseil et la Commission depuis 1979.

À partir de 1992, un ensemble de projets d'envergure vont être réfléchis comme les priorités de cette politique. Et parmi les acteurs qui vont permettre de faire advenir ces projets comme des priorités européennes, on retrouve des entrepreneurs politiques liés à l'ERT comme Wisse Dekker (Philips) et Pehr Gyllenhammar (Volvo) qui avec d'autres coalitions locales vont influencer le projet du pont de

l'Øresund (Ollivier-Trigallo, 2000).

À l'échelle locale, nous avons discuté en fil rouge les conflits d'aménagement sur fond de respect de la protection de l'environnement. Ces oppositions sur des projets bien connus comme le Lyon-Turin, la ligne de la Betuwe ou les oppositions aux projets de pont sur le détroit de Messine sont autant d'oppositions qui mettent en jeu le référentiel du RTE-T à travers des arènes et forums thématiques de dimension locale. Toujours à l'échelle plus locale, nous avons pu voir ponctuellement l'intérêt de villes ou de régions sur les corridors (Chapitres 9 et 10) représentées par leurs maires au sein des forums du corridor (Chapitre 9) ou l'intérêt d'intérêt local particulier à travers un consortium travaillant sur le corridor *North Sea Baltic* (Chapitre 10).

Pour autant, nous préférons expliquer le rôle de la Commission dans la création et le développement de lieux pour la discussion et la diffusion d'informations en Europe. Cette stratégie vise à imposer un discours à travers la multiplication d'évènements que la Commission crée ou auxquels elle participe. Ce travail de médiation vers les acteurs permet de garder contact avec un ensemble d'acteurs et potentiellement de développer de nouvelles relations. Cette stratégie, nous la réunissons sous le nom de sociabilisation des acteurs. Nous voyons deux dynamiques au sein de cette stratégie. L'une consiste à construire un sentiment communautaire comme les CED et les Forums des corridors et groupes de travail qui sont censés développer l'européanisation. L'important est ici la réunion des acteurs et leur rencontre. L'autre implique le déplacement des fonctionnaires et coordinateurs vers les acteurs sur leur terrain, dans leurs propres forums et arènes. Cette stratégie consiste plutôt en une forme d'européanisation par la publicisation des politiques publiques.

Un apport théorique pour une traduction des concepts de sociologie de l'action publique en géographie : l'arène et le forum comme lieu.

En 1995, Bruno Jobert tente de répondre aux critiques sur le référentiel global suite à son ouvrage "L'État en action". Il propose alors le concept de forum qui lui permet de mieux circonscrire le concept de référentiel global par une analyse qu'il qualifie de plus fine. Pour Jobert, il existe trois grands types de forums : scientifiques, de communication politique et des communautés des politiques publiques. Si certains politologues font de ce concept un « lieu » (Boussaguet, 2019), la lecture des travaux de Jobert n'est pas aussi claire sur la caractérisation comme lieu, du moins pas au titre des forums scientifiques ni à celui des forums des communautés scientifiques. Pour les forums de communication politique, il est plus ou moins fait mention des lieux du débat public par l'évocation de « scènes politiques ». Cette idée de plusieurs scènes politiques est reprise par Eve Fouilleux dans le cadre des politiques agricoles communes (Fouilleux, 2000). Si d'autres vont tenter de raffiner le concept, le

forum reste avant tout une analyse d'un réseau d'acteur sur une politique publique. De plus, les forums sont l'expression du débat entre les acteurs (Boussaguet et Muller, 2005 ; Boussaguet, 2019). Tout l'enjeu des trois derniers chapitres de cette thèse est d'affiner le concept, moins pour en produire une critique que pour l'adapter à une analyse géographique. Partant des analyses de la science politique française, nous avons tenté de proposer un concept jumeau, celui de l'arène. D'autant que d'autres auteurs (De Sardan, 1995 ; Bohbot, 2025) ont pu utiliser le concept d'arène dans le champ de la géographie. Pourtant, dans ces cas-là, le concept d'arène ressemble lui aussi plus à un réseau d'acteurs construit autour d'un territoire que d'un lieu. Notre proposition à la suite des travaux Jasper (2019) est de faire de l'arène un concept ancré dans l'espace, dans une perspective interactionniste à l'échelle micro. Le but est de comprendre comment interagissent des acteurs dans un espace précisément délimité pour participer au processus de décision. Dans ce cas-là, ce sont, comme pour les forums, les acteurs qui fondent le principe du concept d'arène, mais dans un lieu spécifique. L'important n'est plus seulement le réseau formé par les acteurs, mais l'espace où ils se rencontrent. Cet espace doit être caractérisé comme un lieu participant à la prise de décision et non plus un espace de débat.

Au réseau d'acteurs, nous substituons le lieu où ils se retrouvent. Par lieu, nous entendons un endroit où est réuni un groupe d'acteurs. Le lieu où est réuni ce groupe d'acteurs doit être suffisamment restreint et se jouer avec une unité de temps et une unité de lieu. Si le groupe d'acteurs est modifié au cours d'une discussion, l'équilibre des forces dans l'arène s'en trouve modifié, l'unité d'acteurs est alors rompue et nous passons non pas à une autre arène, mais à une autre scène. La scène est l'ensemble d'une interaction, de l'entrée des acteurs dans le lieu à leur sortie. Cette réflexion liée à la place de la scène et de l'arène nous est apparue comme une question centrale avec nos terrains au Connecting Europe Days 2024 et au salon Inno Trans. Dans les deux cas, il se jouait au sein d'un même bâtiment un ensemble d'interactions liées entre elles par un évènement, mais les espaces de prises de décision y étaient systématiquement segmentés en de plus petites unités. Bien sûr, nous retrouvions l'idée d'un cadre général global avec un ensemble de règles implicites et explicites, des attendus et des codes, mais la profusion d'intérêt local, sectoriel, national différait bien trop par rapport à l'unicité que l'on pourrait prêter à l'évènement. Pendant les Connecting Europe Days, qui ont à priori une unité de sens, il était frappant de voir comme l'évènement n'avait pas d'unité de lieu, il se jouait à la fois au Square pour les exposants et les conférences et au palais d'Egmont pour les réunions entre les différents représentants des ministres des Transports. Plusieurs évènements se tenaient aussi ailleurs dans d'autres lieux symboliques pour les transports à Bruxelles. À l'intérieur du Square, nous avons encore un éclatement des sujets puisque chaque stand des exposants avait une installation propre qui exprimait une identité particulière, liée à un secteur ou un territoire. De plus, c'est en lisant les comptes rendus sur l'évènement que nous prenons conscience de tout ce que nous n'avons pas pu voir parce que clos

au public et ce que nous n'avons pas pu voir parce que nous ignorions sa tenue.

Ces évènements, bien qu'appartenant à l'évènement CED 2024, n'avaient pas de sujets communs et pas les mêmes buts, ni les mêmes audiences. Parallèlement, plusieurs arènes peuvent se mettre en place sur le même évènement. Dans le cas des corridors, chaque réunion qui les concernait se tenait en parallèle. Dans une même journée, pouvaient avoir lieu à contrario dans la même salle des discussions sur des sujets aussi variés que la guerre en Ukraine, le changement climatique ou la révision du dernier règlement RTE-T. À chaque panel, les intervenants différaient largement et les termes de la discussion variaient.

Parallèlement à ces évènements officiels, chaque stand accueille des partenaires et des fonctionnaires de la Commission et de la CINEA sont présents pour des réunions professionnelles avec des représentants de ministères et des représentants du monde économique des transports. Certaines réunions ou prises de contact semblent alors absolument hors du cadre formel des conférences ou des stands. Les discussions à chaque pause-café nous semblent être un ensemble de petites arènes où se jouent des rapports professionnels entre les participants. Une arène peut ne pas dépasser la taille d'un demi-cercle fait de quelques chaises et d'une table. De ce fait, nous ne pouvons penser les Connecting Europe Days comme une seule arène, mais comme un lieu qui agrège un ensemble d'arènes, toutes tournées vers une même communauté qui identifie les politiques de transport européen comme ayant un intérêt pour leur organisation.

Les arènes telles que nous les observons viennent questionner les idéaux-types du forum tels que conçus par Bruno Jobert (1994) ou ceux ajoutés plus tard par Eve Fouilleux (2000) et Laurie Boussaguet (2005). En effet, l'agrégat d'arènes met en scène un ensemble de forums. Ainsi, nous avons d'une part avec les Connecting Europe Days, un évènement qui semble conçu comme participant au forum des communautés de politiques publiques, puisque censé discuter à l'origine la révision des RTE-T à l'initiative de la Commission européenne, mais nous avons d'autre part des éléments de forums professionnels, puisqu'ils permettent prendre connaissance des dernières modalités des politiques de transports européennes et de profiter du réseau professionnel présent. Sans aller jusqu'au changement de paradigme pour les professionnels du transport, nous pouvons tout de même dire que ces évènements participent à une évolution du modèle des transports en Europe en créant une forme d'attractivité autour d'évènements qui mettent en scène les évolutions des RTE-T. Par ailleurs, on pourrait également avancer que les Connecting Europe Days participent aux forums médiatiques puisque des points presse sont organisés avec les ministres et que des journalistes sont présents, parfois de façon assez ostensible (caméra au poing et badge presse), pour réaliser des entretiens et des reportages sur l'évènement ou directement sur certains participants.

Dans le cas de l'évènement du salon Inno Trans à Berlin, le salon ne correspond ici à aucun idéal type

de forum puisqu'il est un agrégat d'acteurs issus du monde des transports ferroviaires, mais qui ne sont pas nécessairement en lien les uns avec les autres. Ces acteurs ne forment pas, contrairement aux Connecting Europe Days, une forme même distante de communauté, le lien social entre les stands n'est pas toujours évident. En revanche, plusieurs communautés professionnelles et politiques existent dans ce salon. Le but n'est pas un changement de paradigme dans leur cas, mais l'occasion de faire affaire, d'abord au sein du salon, puis dans des diners en ville ou des rencontres ultérieures. Chaque prise de contact, chaque réunion est une arène. Pour ce qui est des stands du salon, chacun ayant une identité propre dans sa forme, son emprise au sol peut se subdiviser en un ensemble d'arènes parallèles dont l'exemple le plus significatif est celui du stand commun de la Commission européenne et de la CER. Dans chacune des arènes se succèdent des scènes qui permettent de caractériser l'arène. Le but alors n'est pas tant de pouvoir créer des idéaux types d'arènes que formeraient des réseaux d'acteurs, mais de pouvoir observer les acteurs dans des lieux.

La montée en généralité se fait à travers l'agrégation des arènes et la récurrence des acteurs qui remplissent de sens à chaque scène les lieux qu'ils investissent. C'est ce que nous avons tenté de montrer avec l'exemple des coordinateurs qui vont se déplacer d'arène en arène pour rencontrer les acteurs du transport sur leur corridor avec des stratégies de mobilités parfois différenciées. Les coordinateurs vont à la fois constituer leurs propres arènes et s'insérer dans des arènes qu'ils n'ont pas constituées.

Dans le premier cas, ils vont réunir un groupe d'acteurs qu'ils souhaitent rencontrer. Par ces aspects, ils tentent de produire un effet d'engrenages par des stratégies de sociabilisation et de mobilisation des acteurs autour d'évènements et rentrent en cela dans une stratégie de *spillover* cultivé. Toute la problématique spécifique à l'organisation de ces évènements devient alors l'endroit où ils ont lieu. Réunir des acteurs à Bruxelles dans les salles de réunion de la Commission ne nous semble pas avoir le même sens que d'organiser une réunion dans les locaux de *Trafikvert* ou d'un autre gestionnaire d'infrastructures. D'abord, parce que la localisation compte. Réunir les acteurs en Suède plutôt qu'à Bruxelles, c'est faire un choix qui va engendrer un tri par la proximité entre les acteurs. Ensuite, quand les coordinateurs choisissent un lieu en particulier et les locaux d'un ou plusieurs partenaires pour un évènement, c'est à la fois la marque d'un certain appui du coordinateur et c'est ensuite l'occasion pour les acteurs conviés de mettre en récit leur réussite dans un territoire. Cette forme d'agentivité des acteurs dans la construction d'arènes nous semble être l'un des éléments importants que notre thèse met à jour sur les activités de coordinateur, qui semblent assez peu étudiées par la littérature scientifique. Dans la littérature sur les conflits politiques qu'engendre le RTE-T, les coordinateurs semblent être les entrepreneurs politiques de la Commission. Ils jouent à la fois un rôle de médiateurs et tentent de prévenir et désamorcer des conflits entre les opposants à un projet et les porteurs de

projets. Décrit dans le cas du corridor Scandinavie Méditerranée, le coordinateur Pat Cox semble travailler à approfondir les liens entre acteurs européens du RTE-T en mettant en place des stratégies de médiations originales.

Dans le second cas, les coordinateurs vont s'insérer dans d'autres arènes, où ils vont intervenir en faveur des projets et suivre les projets en étant, par exemple, invité à titre d'observateur dans les conseils d'administration de grands projets. En observant la mobilité d'acteurs comme les coordinateurs, nous pouvons nous rendre compte que ces mobilités concernent quelques villes importantes de chaque corridor. Ponctuellement, nous retrouvons les coordinateurs dans des évènements plus originaux, mais une part de leur travail consiste à présenter la perspective européenne sur les infrastructures de transport du corridor dont ils ont la charge. Ces évènements sont des conférences, des ateliers, des séminaires de travail. Ces moments-là peuvent paraître de simples moments où les coordinateurs vont se présenter sur la scène publique, mais ce sont des moments où les acteurs vont souvent proposer des visuels et des éléments qui vont faire écho de façon explicite aux RTE-T. De façon générale, il nous semble que malgré les dissensions politiques qui peuvent exister entre les fonctionnaires de la Commission et les représentants des États, la représentation à laquelle se réfèrent les acteurs est commune en ce qui concerne le RTE-T.

Pour cette raison, il nous semblait nécessaire de trouver un concept qui puisse habiller un ensemble d'interactions micros dans des espaces distincts.

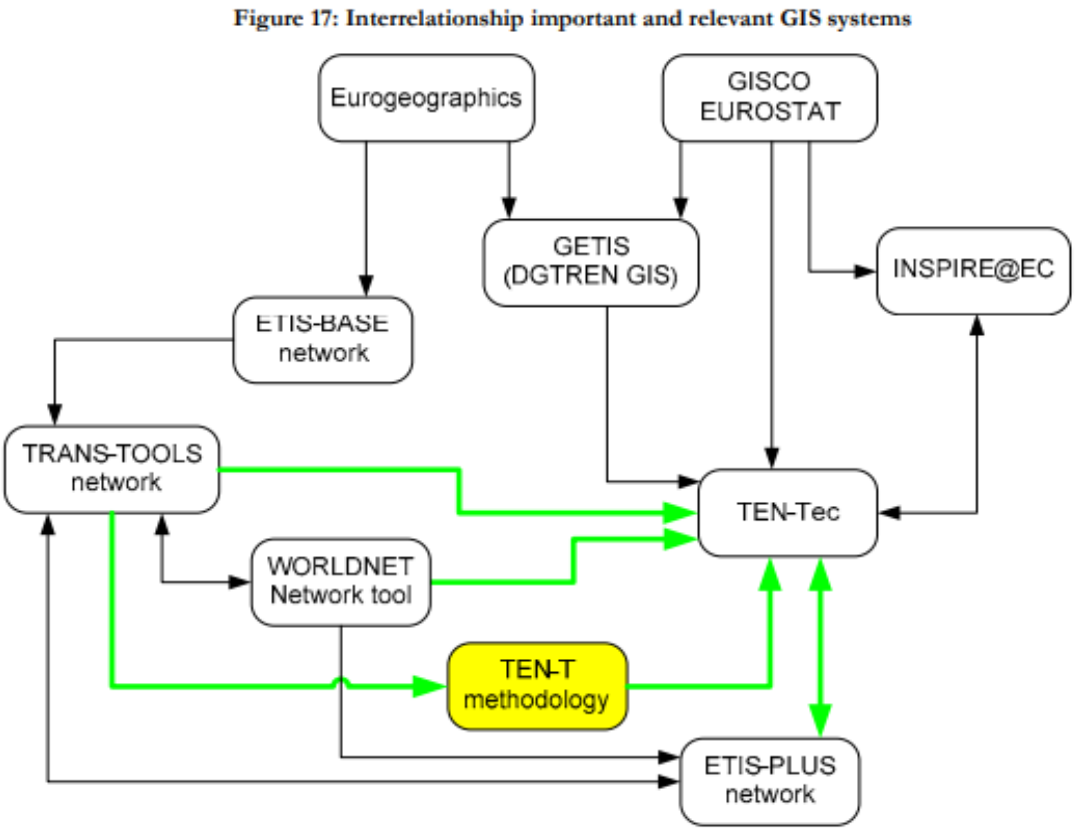
Le monde des transports européen est un petit monde. Il y a de ce fait une véritable difficulté pour le chercheur à travailler sur ce monde. Pas parce qu'il serait difficile d'accès, mais parce qu'il oblige le chercheur à travailler avec des personnes dans une position dominante par rapport à la sienne, mais aussi des personnes qui peuvent être des pairs, voire des collègues. Les personnes qui travaillent pour ou avec la Commission ont souvent un cursus de recherche qui est au moins de niveau master et régulièrement doctorat dans diverses disciplines. Ces gens ont donc une compréhension intellectuelle de leur sujet, ils en sont généralement experts ou du moins ils se présentent comme tels. Du fait de cette compréhension spécialisée des problèmes de transport, ils sont généralement dans une position de domination par rapport au chercheur débutant sur cet objet. De notre propre expérience, l'écart de savoir a tendance à réduire la dynamique à l'expert qui tend à corriger le débutant.

Le forum scientifique des RTE-T : une géographie à explorer

Nous ne répondons pas entièrement à la question de la transformation du référentiel. La légitimation par une forme de rationalité scientifique transparaît tout au long de cette thèse. En effet, nous analysons l'image à travers des documents et des études qui, à la fin des années 1990 et au milieu des

années 2000, vont structurer le RTE-T. Par exemple, il semble qu'il existe une étude sur les goulets d'étranglement dès 1978 demandée par le Conseil. Donc, dès le Chapitre 2, il nous manque des informations essentielles sur le forum scientifique et ses expressions matérielles. D'une part, nous avons vu que la Commission européenne utilise un certain nombre de travaux scientifiques pour assoir sa légitimité et commande un certain nombre d'études à caractère scientifique pour construire ses indicateurs et ses plans (corridors/axe/projets). Il y a ici un double mouvement, l'utilisation des forums scientifiques pour développer le RTE-T et d'un autre la délégation de l'application et la construction des indicateurs à des consortiums de consultants externes. Ces trois mondes (scientifiques, consultants externes et Commission européenne) interagissent dans des forums scientifiques, les TRA par exemple, dans des forums et arènes professionnels animés par la Commission comme Inno Trans ou dans des forums des politiques publiques comme les *TEN-T Days*. Leur association amène à des rapports, articles et conférences réalisés en collaboration pour alimenter les forums et les arènes des politiques publiques. Une recherche devrait être menée sur le RTE-T à l'image de ce qu'a pu réaliser Eve Fouilleux (2000) sur les forums scientifiques de la PAC. En effet, ce que nous avons analysé en ce qui concerne le forum scientifique ne permet pas de décrire toute la profondeur des modèles utilisés pour modéliser les RTE-T.

Figure 41. Les modèles pour la méthodologie RTE-T[444]

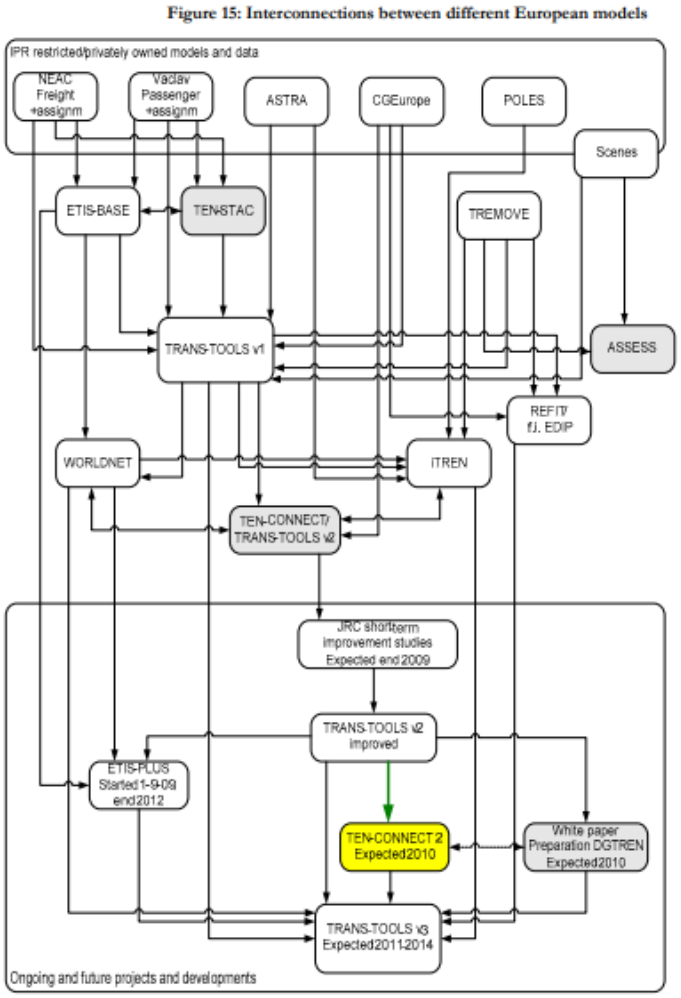


En effet, si nous avons ponctuellement décrit les acteurs qui ont réalisé les méthodologies, indicateurs et outils de modélisation (Chapitre 4 et Chapitre 10), il nous semble que les croyances et les recettes qui ont permis de développer et sélectionner ces modèles ont tout à voir avec la géographie. En effet, TRT, M5 et Panteia participent à la modélisation des flux de transport pour construire les RTE-T. Transport & Mobility Leuven et *al.,* 2010 (2010) produisent une étude qui sert de base pour construire la géographie des corridors. Cependant, ce qui amène à la sélection de ces consultants externes et ce qui conditionne les représentations de ces consultants pour la Commission est encore largement inexploré. Les figures 44 et 45 sont tirées du rapport de Transport & Mobility Leuven et *al.,* 2010 (2010) et présentent l'ensemble des modèles qui interagissent pour nourrir TEN-TEC et développer le RTE-T. Nous pouvons voir que ces modèles sont nombreux et sont, d'après nos recherches préliminaires, créés par des personnes qui ont souvent un doctorat en ingénierie, géographie ou

[444] Transport & Mobility Leuven (TML), Netherlands Economic Analysis (NEA), TNO, Institute for Transport Studies – University of Leeds, ISIS, & PricewaterhouseCoopers (PwC). (2010, October 18). *Trans-European transport network planning methodology: Final report (Contract TREN/R1/350-2008 Lot 2)*. European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE).

aménagement. Il y a donc, de ce point de vue, une dimension peu explorée par la recherche en sciences humaines et sociales, qui serait de l'ordre des représentations et de la culture professionnelle de ceux qui modélisent les indicateurs du RTE-T. Couplée aux hypothèses de dépassement de la cartographie administrative des RTE-T (Chapitre 5) et à un travail de carte mentale sur les représentations des RTE-T (Chapitre 1), l'étude des forums scientifiques pourrait permettre de donner une profondeur renouvelée à l'étude des RTE-T.

Figure 42. Les modèles européens[445]



[445] *Ibid*

Bibliographie

Ouvrages et articles scientifiques

A

Adelsberger, H. (2013, 24 mai). *The Trans-European Transport Network: Joining up the strategies* [Présentation]. International Seminar "Romanian Regions between the Black Sea Synergy and the Danube Strategy", Tulcea. Commission européenne, DG Mobility and Transport. https://www.cpmr.org/pub/agenda/2304_helmut_adelsberger.pdf

Adams-Hutcheson, G., & Longhurst, R. (2017). "At least in person there would have been a cup of tea": interviewing via Skype. *Area*, *49*(2), 148–155. http://www.jstor.org/stable/44329636

Aidan McGarry, Robert J. Davidson, Guya Accornero, James M. Jasper & Jan Willem Duyvendak (2016) Players and arenas: strategic interactionism in social movements studies, Social Movement Studies, 15:6, 634-642, DOI: 10.1080/14742837.2016.1199320

Allmendinger, P., & Haughton, G. (2009). Soft Spaces, Fuzzy Boundaries, and Metagovernance: The New Spatial Planning in the Thames Gateway. *Environment and Planning A: Economy and Space*, *41*(3), 617-633.

Andermann, J. (2024). « Deconstructing the Map 2.0 » : réflexions sur une mise en pratique. *América*, *(57)*. https://doi.org/10.4000/america.6802

Anselmo, J. (2014, 25 septembre). *The new financial framework for the trans-European transport network: Challenges & opportunities for transport infrastructure* [Présentation]. Conférence CRPM, Umeå. https://www.cpmr.org/pub/agenda/2673_ag_2014_session_3_ppt_anselmo.pdf

Anselmo, J. (2016). The New Financial Framework for the Trans-European Transport Network, Challenges & Opportunities for transport Infrastructure [Diapositives]. http://www.cpcarregadores.pt. http://www.cpcarregadores.pt/wp-content/uploads/2016/10/TEN%E2%80%93Trans-European-Network-perspetivas-futuras-Laranjeira-Anselmo.pdf

Audikana, A. (2011). *La politisation de la grande vitesse espagnole (1986-2011) : construction d'un mythe, production d'un consensus, émergence d'une controverse* [Thèse de doctorat, Université Paris-Est].

Audikana, A. (2015). « L'Europe fait la grande vitesse, la grande vitesse fait l'Europe » : l'influence européenne sur le développement de la grande vitesse espagnole. Revue Géographique de l'est, 55 (3-4). https://doi.org/10.4000/rge.5533

Ayala Sender, I. (2022, septembre). *Rhine–Danube corridor: Fifth work plan of the European Coordinator*. Commission européenne. https://transport.ec.europa.eu/document/download/c046bcfa-f944-4c4e-bec6-3d3e8123d048_en?filename=5th_workplan_rhd.pdf

Axente, M. (2006). Le transport, entre nécessité et plaisir : les perspectives d'ouverture des espaces touristiques de la Roumanie. *Collection EDYTEM. Cahiers de géographie, 4*, 47-56. https://doi.org/10.3406/edyte.2006.965

B

Bache, I., Bartle, I., & Flinders, M. (2016). Multi-level governance. In *Handbook on Theories of Governance* (p. 486-498). Edward Elgar Publishing. https://www.elgaronline.com/edcollchap/edcoll/9781782548492/9781782548492.00052.xml

Balázs, P. (2006). *Rapport annuel d'activité du coordinateur européen – Projet prioritaire n° 17 : Axe ferroviaire Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava*. Bruxelles. https://web.archive.org/web/20091121001900/http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/doc/2006_07_pp17_fr.pdf

Balme, Richard. *L'action collective en Europe. Collective Action in Europe* Presses de Sciences Po. Édition du Kindle

Bairras, P. (2025). Le corridor européen atlantique (France, Espagne, Portugal) : Un révélateur des difficultés de territorialisation de la politique européenne des transports [Thèse de doctorat, Université Gustave Eiffel ; Universidade nova de Lisboa]. https://theses.hal.science/tel-05419652

Bairras, P., & Aguas Ardaiz, I. (2025). The slow and difficult implementation of high speed rail interoperability in Europe: The case of the Atlantic Corridor. *Transportation Research Procedia, 82*, 2546–2558. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2024.12.204

Banister, D., Capello, R. and Nijkamp, P. (1995) 'European Transport and Communications: lessons for the future', in B.D., C.R. and N.P. (eds) European Transport and Communications Networks: Policy evolution and change, pp. 333–342, Chichester: John Wiley and Sons.

Baumgartner, F. R., & Jones, B. D. (1991). Agenda Dynamics and Policy Subsystems. The Journal of Politics, 53(4), 1044–1074. https://doi.org/10.2307/2131866

Baptiste, H., Buguellou, J.-B., Decoupigny, C., Font, M., Guimas, L., L'Hostis, A., Manfredini, F., Mathis, P., Pucci, P., Reynaud, C., Spiekermann, K., Ulied, A., & Wegener, M. (2003). *Transport services and networks: Territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion* (ESPON Project 1.2.1, Third interim report). ESPON. https://archive.espon.eu/sites/default/files/attachments/3.ir_1.2.1-final.pdf?__cf_chl_tk=.UXpZCsUgdHlwFynsUKKh7_E.XMoGTCP8OlH4oe.m58-1774801694-1.0.1.1-yz7pHu1PWpDPstc7Y3XAE3vZLNOPd2LFEFTTz8Z7lbg

Barré, A. (1994). Frontières naturelles, frontières artificielles et circulation en Europe. *Hommes et Terres du Nord, 2-3*, 71-81. https://doi.org/10.3406/htn.1994.2459

Bauchet, B. (2003). La politique européenne des transports de marchandises dans les Alpes. *Cahiers Nantais*, (60), 141–151. https://doi.org/10.3406/canan.2003.1108

Beauguitte, L., Didelon-Loiseau, C. et Grasland, C. (2012). Le projet EuroBroadMap Visions de

l'Europe dans le monde. Politique européenne, 37(2), 156-167. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/poeu.037.0156.

Beauguitte, L. et Richard, Y., (2012) Analyse géographique d'un discours politique : L'exemple des brochures *L'Union européenne dans le monde* (2000-2007) », *Belgeo* [En ligne], 4. mis en ligne le 10 juin 2013, consulté le 10 juin 2025. URL : http://journals.openedition.org/belgeo/8604 ; DOI : https://doi.org/10.4000/belgeo.8604

Bernier, X. (2023). Atlas des mobilités et des transports : Pratiques, flux et échanges. Autrement. https://shs-cairn-info.accesdistant.sorbonne-universite.fr/atlas-des-mobilites-et-des-transports--9782080296252?lang=fr.

Bernier, X. (2025). Route. Dans GéoXXI (Dir.), Géographies, un dictionnaire (pp. 499–500). CNRS Éditions.

Beyer, A. (2011). La Belgique à la croisée des chemins. Une géohistoire des grandes infrastructures de transport du Plat Pays à l'aune de ses frontières. Annales de géographie, 681(5), 465-485. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/ag.681.0465.

Beyer, A. (2014). *La construction d'un espace européen des transports : Du principe de souveraineté nationale aux modalités de son dépassement* [Thèse de doctorat, Université Paris IV – Sorbonne]. TEL. https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01213860 322 p.

Beyer, A. (2015). La politique européenne des transports procède-t-elle d'une logique territoriale ? L'Information géographique, 79 (1), 8. https://doi.org/10.3917/lig.791.0008

Beyer, A. (2019, avril). *La gestion du corridor ferroviaire Rhin-Alpes, une mise en pratique de la construction européenne par les transports* [Document]. École normale supérieure de Lyon. (ISSN : 2492-7775). Géoconfluences. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/territoires-europeens-regions-etats-union/rte-t/corridor-ferroviaire-rhin-alpes

Beyer, A. (2020, 10 septembre). Introduction. Pour une lecture territoriale des corridors de transport en Europe. *Géoconfluences*. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations- scientifiques/dossiers-regionaux/territoires-europeens-regions-etats-union/rte-t/introduction

Birdlife International. (1995, January). *The impact of Trans-European Networks on nature conservation: A pilot project*. RSPB; World Conservation Monitoring Centre. p.45.

Blandine Mesnel. (2024). Des cartes pour légitimer l'action publique ? Usages et appropriations de la cartographie comme instrument de mise en œuvre des aides agricoles européennes. Dans Thomas Aguilera, Francesca Artioli, Lorenzo Barrault-Stella, Emmanuelle Hellier, & Romain Pasquier (dir.), *Les cartes de l'action publique : Pouvoirs, territoires, résistances*. Presses Universitaires du Septentrion édition Kindle.

Boussaguet, L., Jacquot, S. et Ravinet, P. (dir.) (2019). Dictionnaire des politiques publiques : 5e édition entièrement revue et corrigée. (5e éd.). Presses de Sciences Po. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/scpo.bouss.2019.01.

Bowman, D. (2009, December). Studying up, down, sideways and through: situated research and policy networks. In *The Future of Sociology: Proceedings of the Annual Conference of the Australian Sociological Association* (Vol. 1). Canberra, ACT, Australia: Australian National University. Caesar, B. D. (2018). *The Influence of the Trans-European Transport Networks and European Territorial Cooperation on Cross-Border Transport* [Technische Universität Kaiserslautern]. https://kluedo.ub.rptu.de/frontdoor/index/index/docId/5181

Brömmelstroet, M., & Nowak, T. (2008). How a court, a commissioner and a lobby group brought European transport policy to life in 1985. *GeoJournal*, *72*(1), 33-44. https://doi.org/10.1007/s10708-008-9163-7

C

Castells, M. (avec Internet Archive). (1991). *The informational city : A new framework for social change*. Toronto : Centre for Urban and Community Studies, University of Toronto. http://archive.org/details/informationalcit0000cast

Castells, M. (avec Internet Archive). (1991). *The informational city : A new framework for social change*. Toronto : Centre for Urban and Community Studies, University of Toronto. http://archive.org/details/informationalcit0000cast

Cazenave-Piarrot, A. (2006). Le franchissement des Pyrénées centrales : contraintes, pratiques, enjeux. In: *Sud-Ouest européen*, tome 17. Nuisances urbaines (coordonné par Jean-Noël Salomon) pp. 123-137. https://doi.org/10.3406/rgpso.2004.2860

Cefaï, D. (1996). La construction des problèmes publics. Définitions de situations dans des arènes publiques. Réseaux, 75 (1), 43-66. https://shs-cairn-info.accesdistant.sorbonne-universite.fr/revue-reseaux1-1996-1-page-43?lang=fr.

Champin, H. et Perennes, P. (2021). Chapitre 1. La politique ferroviaire européenne : construire l'Europe du rail par la concurrence ? Dans H. Champin, J. Finez et A. Largier La SNCF à l'épreuve du XXIe siècle : Regards croisés sur le rail français (p. 33-57). Éditions du Croquant. https://doi.org/10.3917/asava.champ.2021.01.0033.

Coen, D. (1997). The European business lobby. *Business Strategy Review*, 8(4), 17–25. https://doi.org/10.1111/1467-8616.00044

Coen, D. (2002). Chapitre 5. Business Interests and European Integration. Dans R. Balme, D. Chabanet et V. Wright L'action collective en Europe : Collective Action in Europe (p. 255-277). Presses de Sciences Po. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/scpo.balme.2002.01.0255

Collectif. (2021). *Réseaux transeuropéens de Transport (RTE-T)* [Terme]. École normale supérieure de Lyon. (ISSN : 2492-7775). Géoconfluences. Consulté le 17/03/2026 https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/reseaux-transeuropeens-de-transport-rte-t

Commission européenne. (s.d.). *Tableau de bord interactif (Qlik Sense) — QS Digit Dashboard MT* [Interface de données].

https://dashboard.tech.ec.europa.eu/qs_digit_dashboard_mt/public/sense/app/3744499f-670f-42f8-9ef3-0d98f6cd586f/sheet/4c9ea8df-f0f9-4c0d-b26b-99fc0218d9d9/state/analysis

Corlay, J.-P. (1996). Au nord : du nouveau… Un grand chantier européen : les liaisons fixes sur les détroits danois. *Cahiers du Centre nantais de recherche pour l'aménagement régional, 44-45*, 139-161. https://doi.org/10.3406/canan.1996.1650

Cowles, M.G. (1995), Setting the Agenda for a New Europe: The ERT and EC 1992. JCMS : Journal of Common Market Studies, 33: 501-526. https://doi.org/10.1111/j.1468-5965.1995.tb00548.x

D

Dabestani, C. (2025). *Refaire la Caraïbe : Représentation et appropriations étudiantes des imaginaires macrorégionaux en contexte postcolonial (Guadeloupe, Martinique)* [Thèse de doctorat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne]. https://doi.org/10.70675/abd4282bzde6cz494dz9b2cz3d35647eaab2

Debarbieux, B. (2015). *L'espace de l'imaginaire. Essais et détours*. CNRS Éditions. ISBN 978-2-271-08824-6 305 p.

Debrie, J. (2005). Du réseau au tapis roulant : éléments de réflexion sur l'évolution axiale du fret ferroviaire en Europe. *Annales de Géographie, 114*(642), 201-213. https://doi.org/10.3406/geo.2005.1116

Debrie J., Comtois C., 2010. Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe/Amérique du Nord. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 58, p. 127-144. https://cst.episciences.org/12103/pdf

DEGRYSE C. (2007), Dictionnaire de l'Union européenne, 3e édition, Bruxelles, De Boeck, 1066 p.

Della Porta, D. D., & Piazza, G. (2007). Local contention, global framing: The protest campaigns against the TAV in Val di Susa and the bridge on the Messina Straits. *Environmental Politics*, *16*(5), 864–882. https://doi.org/10.1080/09644010701634257

Delmer, S., Facchinetti-Mannone, V., Menerault, P., & Richer, C. (2015). L'appropriation locale de la grande vitesse ferroviaire en Europe. Trajectoires croisées : Anvers, Lille, Metz-Nancy, Saragosse. *Revue d'histoire des chemins de fer*, (46-47), 319-348. https://doi.org/10.4000/rhcf.3152

Deslondes, O. (2009). Chapitre 21 - Le Danube, un corridor européen ? Dans Y. Jean et G. Baudelle L'Europe : Aménager les territoires (p. 343-352). Armand Colin. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/arco.jean.2009.01.0343.

Deslondes, O. (2009). Chapitre 21 - Le Danube, un corridor européen ? Dans Y. Jean et G. Baudelle L'Europe : Aménager les territoires (p. 343-352). Armand Colin. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/arco.jean.2009.01.0343.

Didelon-Loiseau, C. (2010). Une vision de l'Europe Le tracé de l'Europe des chercheurs impliqués

dans ESPON. Annales de géographie, 673 (3), 211-228. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/ag.673.0211.

Didelon-Loiseau, C., Emsellem, K., & De Ruffray, S. (2019). Apport des cartes mentales dans l'analyse des sentiments d'appartenance à l'Union européenne. In *Prolifération des territoires et représentations territoriales de l'Union européenne* (pp. 141–159). Presses universitaires de Rouen et du Havre. https://books.openedition.org/purh/17700?lang=frhttps://shs.cairn.info/carte-d-identites--9791037001535 -page-175?lang=fr

Djigo, A., & Masson, S. (2015). La coopération de proximité à travers les réseaux interrégionaux : la LGV franco-espagnole, outil de l'émergence d'une gouvernance transfrontalière ? *Revue Géographique de L Est*, *55* (3-4). https://doi.org/10.4000/rge.5625

Dobruszkes, F., Chen, C.-L., Moyano, A., Pagliara, F., & Endemann, P. (2022). Is high-speed rail socially exclusive? An evidence-based worldwide analysis. Travel Behaviour and Society, 26, 96–107. https://doi.org/10.1016/j.tbs.2021.09.009

E

Élissalde, B., Santamaria, F. et Jeanne, P. (2013). L'affirmation du rôle de la Commission européenne : de l'importance du discours sur la cohésion. L'Espace géographique, Tome 42(2), 97-114. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/eg.422.0097.

Enderlein, H., Wälti, S., & Zürn, M. (Éds.). (2010). *Handbook on multi-level governance*. Edward Elgar Publishing.

Escach, N. et Serry, A. (2015). Les villes et ports de la Baltique, des interfaces aux portes de l'Europe. Revue d'études comparatives Est-Ouest, 46 (4), 229-263. https://doi.org/10.3917/receo.464.0229.

Esposito, G. (2018). New Public Management and Strategic Change in the European Railways - A critical study on the EU governance of megaprojects [Doctoral thesis, ULiège - Université de Liège]. ORBi-University of Liège. https://orbi.uliege.be/handle/2268/226428

Esposito, G., & Terlizzi, A. (2023). Governing wickedness in megaprojects: Discursive and institutional perspectives. *Policy and Society, 42*(2), 131–147. https://doi.org/10.1093/polsoc/puad002

European transport policy to life in 1985. *GeoJournal*, 72(1–2), 33–44. https://www.jstor.org/stable/41148263

F

Fabbro, S., & Mesolella, A. (2010). Multilevel Spatial Visions and Territorial Cohesion: Italian Regional Planning between the TEN-T corridors, ESDP polycentrism and Governmental 'Strategic Platforms.' *Planning Practice & Research*, *25*(1), 25–48. https://doi.org/10.1080/02697451003625364

Faure, A., Pollet, G., & Warin, P. (Dirs.). (s.d.). *La construction du sens dans les politiques publiques : Débats autour de la notion de référentiel*. L'Harmattan.

Faludi, A. (2010). *Cohesion, coherence, co-operation: European spatial planning coming of age?* Routledge. (ISBN 978-0-203-84232-4)

Fichter, M. (2019, 13 novembre). *Système de sécurité ERTMS sur la ligne Metz-Luxembourg : « la SNCF n'est pas du tout prête », dénonce la CGT*. France Bleu Lorraine Nord. Consulté le 28 août 2025, sur https://www.francebleu.fr/infos/transports/systeme-de-securite-ertms-sur-la-ligne-metz-luxembourg-la-sncf-n-est-pas-du-tout-prete-denonce-la-1573629487

Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., & Rothengatter, W. (2003). *Megaprojects and risk: An anatomy of ambition*. Cambridge University Press. https://doi.org/10.1017/CBO9781107050891

Fouilleux, È. (2000). Entre production et institutionnalisation des idées : La réforme de la politique agricole commune. *Revue française de science politique*, 50 (2), 277–306. https://doi.org/10.3406/rfsp.2000.395468

Fouilleux, È. et Jobert, B. (2017). Le cheminement des controverses dans la globalisation néo-libérale Pour une approche agonistique des politiques publiques. Gouvernement et action publique, . 6 (3), 9-36. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/gap.173.0009.

Fortin-Rittberger, J. (2024). What is special about women in EU institutions? *European Union Politics*, *26*(1), 185-202. https://doi.org/10.1177/14651165241299328

G

Géoconfluences. (2019, 12 février). Le Corridor méditerranéen en Espagne : projet d'aménagement, serpent de mer politique. ENS de Lyon. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/geoconfluences/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/territoires-europeens-regions-etats-union/rte-t/corridor-mediterraneen-espagne-serpent-de-mer

Géoconfluences. (s.d.). Gouvernance. *Glossaire*. ENS de Lyon. Consulté le 28 août 2025, sur https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/gouvernance

Georgakakis, D. (2012) . Quel pouvoir de « l'eurocratie » ? Éléments sur un nouveau champ bureaucratique transnational. Savoir/Agir, n° 19 (1), 49-59. https://doi.org/10.3917/sava.019.0049.

Georgiou, C. (2018). Intégration européenne. Dans C. Hay et A. Smith Dictionnaire d'économie politique : Capitalisme, institutions, pouvoir (p. 264-276). Presses de Sciences Po. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/scpo.smith.2018.01.0264.

González, R. C. L., & Otón, M. P. (2015). Logiques urbaines et politiques de transport en Espagne : du consensus au conflit. *Sud-Ouest Européen*, *40* (40), 85-99. https://doi.org/10.4000/soe.2190

Gould, P., & Bailly, A. (1995). *Le pouvoir des cartes : Brian Harley et la cartographie* (120 p.).

Economica. ISBN 978-2717828795.

Grisoni, A. (2022). Vers une écologie radicale : le mouvement No TAV en vallée de Suse. Mouvements, 109(1), 154-162. https://doi.org/10.3917/mouv.109.0154.

Guasco, C. N. (2015). *Cross-border cooperation in the Fehmarn Belt Region : A political integration perspective*. Roskilde Universitet. https://rucforsk.ruc.dk/ws/portalfiles/portal/56392881/Ph.d._afhandling_clement_guasco_3.0.pdf

Guillemot, A. (2022). *Expérimenter la vraie vie : le cas de la recharge des véhicules électriques à l'échelle de l'Union européenne* [Thèse de doctorat, École des Ponts ParisTech]. HAL. https://theses.hal.science/tel-03700823 500p.

Gutiérrez, M. D., Andersen, S. N., Nilsen, Ø. L., & Tørset, T. (2016). Modelling the Impacts on Population Caused by Fixed Link Projects. *Transport Research Arena TRA2016*, *14*, 4468-4477. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.369

H

Haas, E. B. (2004). *Uniting Of Europe : Political, Social, and Economic Forces, 1950-1957*. University of Notre Dame Press.

Hajer, M. A. (2000). Transnational networks as transnational policy discourse: Some observations on the politics of spatial development in Europe. Dans W. Salet & A. Faludi (Éds.), *The revival of strategic spatial planning* (pp. 135-142). Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen.

Harley, John Brian 1988, « Maps, Knowledge, Power », *The Iconography of Landscape. Essays on the Symbolic Representation, Design, and Use of Past Environments*, ed. Dennis S. Cosgrove et Stephen Daniels, Cambridge, Cambridge University Press, p. 277-312.

Hartog, F. 2003. *Régimes d'historicité. Présentisme et expérience du temps*, Paris, Le Seuil.

Hassenteufel, P. et Surel, Y. (2000) . Des politiques publiques comme les autres ? Construction de l'objet et outils d'analyse des politiques européennes. Politique européenne, n° 1 (1), 8-24. https://doi.org/10.3917/poeu.001.0008.

Hassenteufel, P. (2021). Sociologie politique de l'action publique. (3e éd.). Armand Colin. https://shs-cairn-info.accesdistant.sorbonne-universite.fr/sociologie-politique-de-l-action-publique--9782200624767?lang=fr.FREUDENSPRUNG, P et Giorgi L. The Europeanisation of Transport Policy. (2001). In L. Giorgi, & R. J. Pohoryles, *Transport Policy and Research : What Future?* Ashgate.

Haughton, G., Allmendinger, P., Counsell, D., & Vigar, G. (2010). *The new spatial planning: Territorial management with soft spaces and fuzzy boundaries*. Routledge. (ISBN 978-0-203-86442-5)

Hazel, A. B. (1994). Recent developments in European high-speed rail. *American Railway Engineering Association Proceedings*. https://doi.org/10.1109/RRCON.1994.289028

Hidouche, S., Baudry, D., & Guitteny, M.-H. (2016). Installation of Road Heavy Duty (truck) Engines on Board of Small Inland Self-propelled Barges for an Environmentally Friendly European Inland Waterway Transport of Goods. *Transportation Research Procedia*, *14*, 1621-1630. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.127

Hix, S. (1999). *The Political System of the European Union*. Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-1-349-27531-1. 490p.

Hoch, Charles. (2014). Utopia, scenario and plan: A pragmatic integration. Planning Theory. 15. 10.1177/1473095213518641.

Hoerber, T., & Stephenson, P. (Eds.). (2015). *European Space Policy: European Integration and the Final Frontier*. Routledge. https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14650040500343975

Hooge L, Marks, G. Unraveling the Central State, but How? (2003) Types of Multi-level Governance. *American Political Science Review*. 97(2):233-243. doi:10.1017/S0003055403000649

Houteer, C. (2007). La construction européenne (2e éd.). Armand Colin. 128 p. EAN9782200352950

Huysseune, M., & Jans, T. (2008). *Bruxelles, capitale de l'Europe des régions ? Les bureaux régionaux, acteurs politiques européens*. *Brussels Studies*. https://doi.org/10.4000/brussels.547

J

Jasper, J. M. (2019). Linking Arenas: structuring concepts in the study of politics and protest. *Social Movement Studies*, *20*(2), 243–257. https://doi.org/10.1080/14742837.2019.1679106

Jasper, J. M., & Duyvendak, J. W. (Eds.). (2015). Players and Arenas: The Interactive Dynamics of Protest. Amsterdam University Press. http://www.jstor.org/stable/j.ctt16vj285

Jensen, O. B., & Richardson, T. (2004). *Making European space: Mobility, power and territorial identity* [Adobe Digital Editions version]. Routledge. ISBN 0-203-40839-X. 287p.

Jobert, B. A. du texte, & Muller, P. (1987). *L'État en action : Politiques publiques et corporatismes*. https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k4805371c

Jobert, B. (1992). *Représentations sociales, controverses et débats dans la conduite des politiques publiques*. *Revue française de science politique* , *42*(2), 219-234. https://doi.org/10.3406/rfsp.1992.404294

Jobert, B. (1994). *Le tournant néo-libéral en Europe*. L'Harmattan. (ISBN 2-7384-2762-6)

Jobert, B. (1996). Rhétorique politique, controverses scientifiques et construction des normes institutionnelles : Esquisse d'un parcours de recherche. Dans A. Faure, G. Pollet & P. Warin (Dirs.), *La construction du sens dans les politiques publiques : Débats autour de la notion de référentiel* (*Logiques politiques*, t. 29, pp. 12-13). L'Harmattan. Édition Kindle.

Johnson, D., & Turner, C. (2007). *Strategy and policy for trans-European networks*. Palgrave Macmillan, London. https://doi.org/10.1057/9780230210660

Joly, M., & Greco Monteiro, N. (2024). What strategy for the resilience of Italian coastal railways in a context of global changes? An introductory analysis / Quale strategia per la resilienza delle ferrovie costiere italiane in un contesto di cambiamenti globali? Un'analisi introduttiva. *SEASCAPE_, International Journal*, (5), *Mobility*. https://seascape.it/wp-content/uploads/2025/06/Seascape-05_Joli-Greco-Monteiro.pdf

K

Kolossov, V., & Scott, J. (2013). Selected conceptual issues in border studies. *Belgeo. Revue belge de géographie*, 1 | 2013. https://doi.org/10.4000/belgeo.10532

Kunzmann KR, Wegener M. The pattern of urbanization in Western Europe. Ekistics. 1991 Sep-Dec;58(350-351):282-91. PMID: 12317364.

L

Lafarge, F., Neframi, E. et Mangenot, M. (2018). Chronique de l'administration européenne. Revue française d'administration publique, 165 (1), 197-225. https://doi.org/10.3917/rfap.165.0197.

Laïdi, Z. (2008). La préférence européenne pour la norme. In A.-M. Dillens (éd.), *Mondialisation : utopie, fatalité, alternatives ?*. Bruxelles : Presses universitaires Saint-Louis Bruxelles. https://doi.org/10.4000/books.pusl.22960

Lanneaux, M.-A. (2020). *Le canal Seine-Nord Europe, une connexion européenne nécessaire et prioritaire ?* Géoconfluences. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/territoires-europeens-regions-etats-union/rte-t/canal-seine-nord-europe

Laszczkowski, M. (2023). The Big, the Small, and the Ugly: The Politics of Scale-Making in a Contested Railway Project in Italy. *Ethnos*, 1–18. https://doi.org/10.1080/00141844.2023.2240541

Le Berre, S., (2021) De l'image des futurs à la carte du pouvoir : la cartographie d'anticipation comme instrument de légitimation du présent. Aguilera T., Artioli F., Barrault-Stella L., Hellier E. & Pasquier R. (Éds.), *Les cartes de l'action publique : Pouvoirs, territoires, résistances* (Chap. 2, Éd. Kindle 627p.). Presses Universitaires du Septentrion.

Leigh Star, S. (2018). L'ethnographie des infrastructures (T. Beltrame & A. Peerbaye, Trad.). *Tracés. Revue de Sciences humaines*, (35), 187-206. https://doi.org/10.4000/traces.8455

Lepesant, G. (2004). L'intégration de la Pologne dans l'Europe des transports. Critique internationale, no 25(4), 123-138. https://doi.org/10.3917/crii.025.0123.

Lewis Martin W. & Wigen Kären E. (1997), The Myth of Continents: A Critique of Metageography, University of California Press, Berkeley & Los Angeles.

Libourel, É., Schorung, M., & Lindell, S. (2007). *Environment versus Transport?* Lund University.

Libourel, É. (2015). Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement (Thèse de doctorat, Université Paris-Est). https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01362229 641p.

Libourel, É. (2019, février). *Le Corridor méditerranéen en Espagne : Projet d'aménagement, serpent de mer politique* [Document]. École normale supérieure de Lyon. (ISSN : 2492-7775). Géoconfluences. https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/territoires-europeens-regions-etats-union/rte-t/corridor-mediterraneen-espagne-serpent-de-mer

Libourel, É., Schorung, M. et Zembri, P. (2022). Chapitre 1. Qu'est-ce que la géographie des transports ? Géographie des transports : Territoires, échelles, acteurs (p. 9-44). Armand Colin. https://shs-cairn-info.accesdistant.sorbonne-universite.fr/geographie-des-transports--9782200631543-page-9?lang=fr.

L'Hostis, A., & Leysens, T. (2012). *Les méthodes de mesure et de représentation de l'accessibilité dans les méthodes d'évaluation des projets de transport interurbains et périurbains de voyageurs : Méthode, indicateurs, applications et limites de la contactabilité*. HAL. https://hal.science/hal-00734212

Loyer, B. (2020). La relation entre la politique des transports et les mouvements nationalistes de la côte est de l'Espagne : le cas du corridor méditerranéen d'infrastructures. *Géocarrefour*, 94 (3). https://doi.org/10.4000/geocarrefour.16038

M

Magnette, P. (2017). Le régime politique de l'Union européenne. (4e éd). Presses de Sciences Po. https://doi.org/10.3917/scpo.magne.2017.01.

Marks, G. (1993). Structural Policy and Multi-level Governance in the EC,[in:] The State of the European Community. *The State of the European Community: The Maastricht Debate and Beyond. Boulder, CO: L. Rienner*, 391-411.

Mayet, R. (2013, 30–31 mai). *Integration of ports in the trans-European transport network* [Présentation]. Conférence ESPO, Varna. https://www.espo.be/media/20130530-1400-a-remi%20mayet.pdf

Mejuto, D. (2015). *Towards a 'Europe of flows'? Discourse, power and space in the development of a transnational high-speed rail line in the European Union* (Doctoral dissertation, University College London).

Mejuto, D. (2016). A Europe of multiple flows: Contested discursive integration in trans-European transport infrastructure policy-making. *European Urban and Regional Studies*, *24*(4), 425-441. https://doi.org/10.1177/0969776416663809

Meunier, D., Lambotte, F. et Choukah, S. (2013). Du bricolage au rhizome : comment rendre compte de l'hétérogénéité de la pratique de recherche scientifique en sciences sociales ? Questions de communication, 23(1), 345-366. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.4000/questionsdecommunication.8480.

Michel, H. (2018). La transparence dans l'Union européenne : réalisation de la bonne gouvernance et redéfinition de la démocratie. Revue française d'administration publique, 165 (1), 109-126. https://doi.org/10.3917/rfap.165.0109.

Monod, J., Gyllenhammar, P. G., & Dekker, W (ERT). (1991). *Reshaping Europe: A report from the European Round Table of Industrialists*. European Round Table of Industrialists. https://web.archive.org/web/20070104071037/http://www.ert.eu/doc/0128.pdf

Monteiro, N. G. (2024). Imaginaire de crise dans la planification du RTE-T UE. *EchoGéo*, (68). https://doi.org/10.4000/12qul

Morange, M., Schmoll, C., Avec la collaboration de Toureille, É. (2025). Les outils qualitatifs en géographie : Méthodes et applications. Armand Colin. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/arco.range.2016.01.

Moravcsik, A. (2005). The European constitutional compromise and the neofunctionalist legacy. *Journal of European Public Policy*, *12*(2), 349-386. https://doi.org/10.1080/13501760500044215

Muller, P. (2019). Référentiel. Dans Boussaguet, L., Jacquot, S., & Ravinet, P. (Dir.). *Dictionnaire des politiques publiques* (5e éd.). Presses de Sciences Po.

Muller, P. (2000). *L'analyse cognitive des politiques publiques : Vers une sociologie politique de l'action publique*. https://doi.org/10.3406/rfsp.2000.395464

N

Nay, O. (2017). *Lexique de science politique : Vie et institutions politiques* (4e éd.). Dalloz.

Niemann, A. (1998). The PHARE programme and the concept of spillover : Neofunctionalism in the making. *Journal of European Public Policy*, *5*(3), 428-446. https://doi.org/10.1080/135017698343901

Niemann, A. (2006). Explaining Decisions in the European Union. In *Explaining Decisions in the European Union*. https://doi.org/10.1017/CBO9780511492044

Nordenflycht, A. (2010). What Is a Professional Service Firm? toward a Theory and Taxonomy of Knowledge-Intensive Firms. *The Academy of Management Review*, *35*(1), 155–174. http://www.jstor.org/stable/27760045

Novak, S. (2021). « La transparence n'a rien changé ! » Négociations et mise en œuvre de la transparence au Conseil de l'Union européenne. Politique européenne, 69 (3), 150-175. https://doi.org/10.3917/poeu.069.0150.

O

Öberg, M. (2014). *Governance structure for transport corridors* (Doctoral thesis). Luleå University of Technology, Department of Civil, Environmental and Natural Resources Engineering, Division of Architecture and Water. ISBN 978-91-7439-985-1 (PDF).

Öberg, M., Nilsson, K. L., & Johansson, C. (2016). Governance of major transport corridors involving stakeholders. *Transportation Research Procedia*, *14*, 860-868.

Öberg, M., Nilsson, K. L., & Johansson, C. (2017). Major transport corridors: The concept of sustainability in EU documents. Transportation Research Procedia, 25, 3694-3702.

Öberg, M., Nilsson, K. L., & Johansson, C. M. (2018). Complementary governance for sustainable development in transport: The European TEN-T Core network corridors. Case Studies on Transport Policy, 6(4), 674-682.

Ollivier-Trigalo, M. (2000). Les grands projets de transport transeuropéens : Multiplicité des acteurs, conflits et coordination de l'action. *Les Cahiers scientifiques du transport / Scientific Papers in Transportation*, (37), 3–30. https://doi.org/10.46298/cst.11980

Ollivier-Trigalo, M. (2003). *Chapter 11. Major Infrastructure Transport Projects Decision-Making Process: Interactions between Outputs and Outcomes as a Contemporary Public Action Issue*, in Nellthorp, J., & Mackie, P. Transport Projects, Programmes and Policies. Taylor & Francis. https://bookshelf.vitalsource.com/books/9781351773317

Offner, J.-M. (1993). Les « effets structurants » du transport : Mythe politique, mystification scientifique. *L'Espace géographique*, 22 (3), 233–242. https://doi.org/10.3406/spgeo.1993.3209

Ouaki, S. (n.d.). *Trans-European transport network (TEN-T)* [Presentation slides]. SlidePlayer. https://slideplayer.com/slide/742030/

P

Palier, B. (2007). *L'Europe en action : l'européanisation dans une perspective comparée*. Editions L'Harmattan. 358 p.

Paul J. Stephenson (2012) Image and venue as factors mediating latent spillover pressure for agenda-setting change, Journal of European Public Policy, 19:6, 796-816, DOI: 10.1080/13501763.2011.614141

Pasquier, R. et Weisbein, J. (2004). L'europe au microscope du local. Manifeste pour une sociologie politique de l'intégration communautaire. Politique européenne, 12(1), 5-21. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/poeu.012.0005.

Passalacqua, A. (2024). Temps court et temps long en histoire des mobilités. *Artefact*, (21). https://doi.org/10.4000/12o3u

Peters, D. (2003). Cohesion, Polycentricity, Missing Links and Bottlenecks: Conflicting Spatial Storylines for Pan-European Transport Investments. *European Planning Studies*, *11*(3), 317–339. https://doi.org/10.1080/09654310303638

Pini, G. (s. d.). La géographie des transports. Dans A. S. Bailly (dir.), *Les concepts de la géographie humaine* (5e éd.). Eyrolles. https://www.eyrolles.com/Loisirs/Livre/les-concepts-de-la-geographie-humaine-5e-ed--9782200265861/

Piodi, F. (1997). *The financing of trans-European transport networks : working papers.* Parlement européen. https://www.europarl.europa.eu/workingpapers/tran/e4/fulltext_en.htm

Piram, K. (2025). 15. Comment se sont produits les chocs pétroliers ? Le pétrole en 30 questions (p. 52-53). La Documentation française. https://shs-cairn-info.accesdistant.sorbonne-universite.fr/le-petrole-en-30-questions--9782111740396-page-52?lang=fr.

R

Rieber, A., Müller-Mahn, D. (2024) *Political arenas of infrastructure development—the case of a dam project in Kenya*. Rev Reg Res. https://doi.org/10.1007/s10037-024-00219-7

Richardson, T. K. (1999). *Environmental integration in infrastructure planning: A Foucauldian discourse analysis of the trans-European transport network* [Thèse de doctorat, Sheffield Hallam University].

Richardson, J. J. (Éd.). (2010). *European Union : Power and policy-making* (3. ed., repr.transf. to digital print). Routledge.

Robert, C. (2025). Réformer l'Union européenne au nom de l'intérêt général. Quelle postérité des mobilisations pour la transparence et l'encadrement du lobbying ? Mouvements, 120 (2), 120-129. https://doi.org/10.3917/mouv.120.0120.

Robert-Kérivel, A. (2025). De l'étude de l'acceptation sociale au refus de terrain et réciproquement. Analyser l'acceptation des réserves naturelles de Haute-Savoie à l'aune de la réception d'une recherche. Annales de géographie, 761(1), 59-85. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/ag.761.0059.

Rosamond, B. (2000). *Theories of European integration*. Palgrave. Ross, J. F. L. (1994). High-speed rail: Catalyst for European integration? *Journal of Common Market Studies, 32*(2), 475-488. https://doi.org/10.1111/j.1468-5965.1994.tb00493.x

Ross, J. F. L. (1994). High-speed rail: Catalyst for European integration? *Journal of Common Market Studies, 32*(2), 475-488. https://doi.org/10.1111/j.1468-5965.1994.tb00493.x

Roth F., L'invention de l'Europe (2e éd.).Armand Colin, coll. Cursus. 2007. 210p.

Rothengatter, W. (2019). Megaprojects in transportation networks. *Transport Policy, 75*, A1-A15. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.12.017

Rousseau, M.-L. et Guihéry, L. (2017). Infrastructures et politique de transport à Berlin : quelle dynamique métropolitaine ? Allemagne d'aujourd'hui, 221(3), 74-86. https://doi.org/10.3917/all.221.0074.

S

Santamaria, F. et Élissalde, B. (2015). Parlez-vous l'européen ? Enquête sur quelques notions clés de la politique régionale de l'UE auprès d'acteurs français de l'aménagement. L'Information géographique,. 79(1), 55-71. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/lig.791.0055.

Saurugger, S. (2008). Une sociologie de l'intégration européenne ? Politique européenne, 25(2), 5-22. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/poeu.025.0005.

Saurugger, S. (2009). *Théories et concepts de l'intégration européenne*. Presses de Sciences Po.

Saurugger, S. (2020). Théories et concepts de l'intégration européenne : 2e édition mise à jour et

augmentée. (2e éd.). Presses de Sciences Po. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/scpo.sauru.2020.01.

Salmons, J. (2016). *Doing Qualitative Research Online*. SAGE Publications Ltd. https://doi.org/10.4135/9781473921955

Sbaraglia, F. (2018). Profession : Europe ? La gestion infranationale des affaires européennes. *Politique européenne*, *N° 57*(3), 8-20. Cairn.info. https://doi.org/10.3917/poeu.057.0008

Scharpf, F. (1999). *Governing in Europe : Effective and Democratic?* Oxford University Press. https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780198295457.001.0001

Schmidt, M., & Giorgi, L. (2001). Successes, Failures and Prospects for the Common Transport Policy. *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, *14*(4), 293–313. https://doi.org/10.1080/13511610120106110

Scholl, B., Perić, A., & Niedermaier, M. (Éds.). (2019). *Spatial and transport infrastructure development in Europe: Example of the Orient/East-Med Corridor* (Forschungsberichte der ARL, No. 12). Verlag der ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung. https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-09529

Serry, A. (2013). Le transport maritime en mer Baltique, entre enjeu économique majeur et approche durable. Revue d'études comparatives Est-Ouest, 44 (3), 89-123. https://doi.org/10.3917/receo.443.0089.

Siarov, V., 2003. *Évaluation* stratégique *des projets d'infrastructure de transport : Le corridor paneuropéen N° 10 « Salzburg – Thessalonique »*. Thèse de doctorat, Institut d'études européennes, Université Paris 8 Vincennes - Saint-Denis.

Smith, A. et Balme, R. (2015). Chapitre 11 / Analyse des politiques publiques et intégration européenne Apports et points aveugles. Dans L. Boussaguet, S. Jacquot, P. Ravinet et P. Muller Une French touch dans l'analyse des politiques publiques ? (p. 263-286). Presses de Sciences Po. https://doi-org.accesdistant.sorbonne-universite.fr/10.3917/scpo.bouss.2015.01.0263.

Sohnle, J. (2003). Le transport transalpin des marchandises par rail et par route : préoccupations écologiques et politique européenne des transports. *Revue Juridique de l'Environnement, 28*(1), 5-29. https://doi.org/10.3406/rjenv.2003.4119

Spiekermann, K., & Wegener, M. (1994). The Shrinking Continent: New Time—Space Maps of Europe. *Environment and Planning B: Planning and Design*, *21*(6), 653-673. https://doi.org/10.1068/b210653 (Original work published 1994)

Star, S. L. (2018). L'ethnographie des infrastructures (T. Beltrame & A. Peerbaye, Trad.). *Tracés. Revue de sciences humaines*, (35), 187–206. https://doi.org/10.4000/traces.8455

Staszak, J.-F. (2012). 2 – La géographie. Dans J. Berthelot Épistémologie des sciences sociales (p. 77-116). Presses Universitaires de France. https://doi.org/10.3917/puf.berth.2012.01.0077.

Stenger, S. (2017). *Au cœur des cabinets d'audit et de conseil : De la distinction à la soumission*. PUF.

Stephenson, P. J. (2010). Let's get physical: the European Commission and cultivated spillover in completing the single market's transport infrastructure. *Journal of European Public Policy*, *17*(7), 1039–1057. https://doi.org/10.1080/13501763.2010.499247

Stephenson, P. J. (2012). Image and venue as factors mediating latent spillover pressure for agenda-setting change. *Journal of European Public Policy*, *19*(6), 796–816. https://doi.org/10.1080/13501763.2011.614141

Stephenson, P. (2013). Twenty years of multi-level governance : 'Where Does It Come From? What Is It? Where Is It Going?'. *Journal of European Public Policy*, *20*(6), 817-837. https://doi.org/10.1080/13501763.2013.781818

Stephenson, P. (2025), European coordinators as senior policy intermediaries in the implementation of the trans-European transport network, *Policy and Society*, 44(4): 458-473; https://doi.org/10.1093/polsoc/puaf009

Sutton, K. (2011). *Les Nouvelles Traversées Alpines : Entre co-spatialité de systèmes nationaux et recherche d'interspatialité, une géopolitique circulatoire* [Thèse de doctorat, Université de Grenoble]. https://theses.hal.science/tel-00689249 578p.

Sutton, K. (2015). Contestations et médiations autour du projet de tunnel de base du Brenner dans la Province autonome du Haut-Adige / Tyrol du Sud (2007-2010). *Sud-Ouest européen. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, (40), Article 40. https://doi.org/10.4000/soe.2158

Szimba, E., Rothengatter, W., Schoch, M., & Guglielminetti, P. (2004). *Evaluation of transport infrastructure projects on corridors by a strategic assessment framework*. Communication présentée au 10th World Conference on Transport Research (WCTR), Istanbul, Turquie.

Szulecka, J., & Szulecki, K. (2013). Analysing the Rospuda River controversy in Poland: rhetoric, environmental activism, and the influence of the European Union. *East European Politics*, *29*(4), 397–419. https://doi.org/10.1080/21599165.2013.836701

T

Tilling, C. (2006). The EU common transport policy for south-east Europe – What makes it a factor of cohesion and sustainability? *SEER: South-East Europe Review for Labour and Social Affairs*, (1), 7–14.

Tobelem-Zanin, C. (2021). Pratiques cartographiques normatives et politiques européennes d'aménagement. Dans T. Aguilera, F. Artioli, L. Barrault-Stella, E. Hellier & R. Pasquier (Éds.), *Les cartes de l'action publique : Pouvoirs, territoires, résistances* (chap. 3, Éd. Kindle). Presses Universitaires du Septentrion.

Toureille, É. (2017). *La Turquie en Europe, la Turquie dans le Monde : Analyse d'une catégorie macro-régionale au regard d'une géographie des représentations de l'Europe et du Monde turco-*

centrée [Thèse de doctorat, Paris Diderot – Paris 7]. http://www.theses.fr/2017USPCC211/document

Toureille, É., & Laménie, B. (2025). Penser et faire l'Europe à l'échelle locale : Une approche par les territoires. *L'Espace Politique. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique*, (53-54). https://doi.org/10.4000/13ggx

Tranholm-Mikkelsen, J. (1991). Neo-functionalism: Obstinate or obsolete? A reappraisal in the light of the new dynamism of the EC. *Millennium: Journal of International Studies*, 20(1), 1–22. https://doi.org/10.1177/03058298910200010201

Tranholm-Mikkelsen, J. (1991). Neo-functionalism: Obstinate or obsolete? A reappraisal in the light of the new dynamism of the EC. *Millennium: Journal of International Studies*, 20(1), 1–22. https://doi.org/10.1177/03058298910200010201

Trépier, C. (2013). L'indépendance de la Catalogne, un débat européen d'abord politique. L'Espace Politique, 21. https://doi.org/10.4000/espacepolitique.2828

Troin, J.-F. (2008). Le réseau européen des lignes à grande vitesse : espoir ou impasse ? *Bulletin de l'Association de géographes français, 85*(4), 475-486. https://doi.org/10.3406/bagf.2008.2643

V

Van der Heijden, H.-A. (2010). *Social movements, public spheres and the European politics of the environment: Green power Europe?* Palgrave Macmillan.

Van Miert, K. (2006). *Annual activity report by the coordinator – Priority Project 1: Berlin-Verona/Milan-Bologna-Naples-Messina-Palermo rail link.* Brussels. https://web.archive.org/web/20091121002351/http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/doc/2006_07_pp01_en.pdf

van Weenen, R. L., Burgess, A., & Francke, J. (2016). Study on the Implementation of the TEN-T Regulation – The Netherlands Case. *Transport Research Arena TRA2016*, *14*, 484-493. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.101

Varlet, J. (2000). Dynamique des interconnexions des réseaux de transports rapides en Europe : Devenir et diffusion spatiale d'un concept géographique. *Flux, 41*, 5-16. https://doi.org/10.3406/flux.2000.1266

Verzegnassi, A. (2015). La réouverture du Pau – Canfranc : Un projet polémogène ? *Sud-Ouest européen. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, (40), Article 40. https://doi.org/10.4000/soe.2172

Vickerman, R. (1997). High-speed rail in Europe: Experience and issues for future development. *The Annals of Regional Science*, *31*(1), 21-38. https://doi.org/10.1007/s001680050037

Volin, A. (2020). *Des territoires au coeur d'un conflit d'aménagement : Stuttgart 21 et la Magistrale européenne Paris-Budapest* [PhD thesis, Université de Lyon]. https://theses.hal.science/tel-03248743

Virilio, P. (1977). *Vitesse et politique*. Éditions Galilée, Paris. (ISBN 2-7186-0079-9)

Volin, A. (2020). *Des territoires au coeur d'un conflit d'aménagement : Stuttgart 21 et la Magistrale européenne Paris-Budapest*. https://doi.org/10.70675/37cf16d9z00ecz44b1zb032z018a29b25438

W

Wœssner, R. (2016). Territoires européens et transport ferroviaire La dorsale européenne sur ses rails. Population & Avenir, 726(1), 14-16. https://doi.org/10.3917/popav.726.0014.

Woessner, R. (2019, janvier). *Le projet de canal à grand gabarit entre le Rhône et le Rhin : un conflit sans fin entre ses promoteurs et ses opposants ?* Géoconfluences. http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/territoires-europeens-regions-etats-union/rte-t/canal-rhone-rhin-conflit

Z

Zahavi, Yacov (1979) "UMOT" Project. Prepared for U.S. Department of Transportation, Washington, D. C. and Ministry of Transport, Federal Republic of Germany, Bonn. Rept. DOTRSPA-DPB-20-79-3, August.

Zembri, P. (2022). *Géographie des transports. Territoires, échelles, acteurs*. Armand Colin. https://doi.org/10.3917/arco.libou.2022.01

Zöllmer, J. (2026). The end of negative integration within the internal market? Re-assessing the EU´s free movement of goods rigidity. *Journal of European Public Policy*, 1-29. https://doi.org/10.1080/13501763.2026.2615042

Institutions européennes

BEI

Banque européenne d'investissement. (1990). Les communications (Série thématique). (ISBN 92-861-0245-3)

Banque européenne d'investissement. (1992). *Communications* (Briefing series). Banque européenne d'investissement. (ISBN 92-861-0247-X)

Banque européenne d'investissement. (2006, septembre). *Le financement par la BEI des réseaux transeuropéens*. Banque européenne d'investissement.

Banque européenne d'investissement. (2016, juin). *La feuille de route d'une Europe connectée*. https://doi.org/10.2867/126763

Banque européenne d'investissement & Commission européenne. (1996, novembre). *Une*

infrastructure pour le 21ème siècle. Commission européenne. (ISBN 92-827-8713-3)

Commission des Communautés européennes

Carlo Secchi. (2020, mai). *Atlantic corridor: Fourth work plan of the European Coordinator*. Commission européenne.

Commission des Communautés européennes. (1979). *Le rôle de la Communauté dans le développement des infrastructures de transport (Communication de M. Burke)* (COM(79) 550).

Commission des Communautés européennes. (1980, 20 juin). *Rapport sur les goulets d'étranglement et les différentes modalités d'intervention envisageables (présenté par la Commission au Conseil)* (COM (80) 323). Commission des Communautés européennes.

Commission des Communautés européennes. (1981, 16 septembre). *Aide de la Communauté en faveur des infrastructures de transport : L'évaluation de l'« intérêt communautaire » en vue de la prise de décision* (COM (81) 507 final). Commission des Communautés européennes.

Commission des Communautés européennes. (1982, 7 décembre). *Intérêt communautaire des investissements en matière d'infrastructure de transport : Mise en pratique de la méthode d'évaluation* (COM (82) 807 final). Commission des Communautés européennes.

Commission des Communautés européennes. (1984). *Rapport du groupe de travail à haut niveau – Transport combiné* (COM (84) 709). Bruxelles.

Commission des Communautés européennes. (1984, 3 décembre). *Infrastructure de transports – Orientations à moyen terme : Note pour MM. les membres de la Commission* (COM (84) 709). Commission des Communautés européennes.

Commission des Communautés européennes. (1986). *Réseau ferroviaire à grande vitesse* (COM (86) 341). Bruxelles.

Commission des Communautés européennes. (1988). *Proposition de règlement (CEE) du Conseil relatif à la mise en œuvre d'un programme d'action dans le domaine de l'infrastructure en vue de la réalisation du marché intégré des transports de 1992* (COM (88) 340 final). Bruxelles.

Commission des Communautés européennes. (1990). *Projet de communication de la Commission au Conseil relative au réseau européen de trains à grande vitesse* (SEC (90)2402/2). Bruxelles.

Commission des Communautés européennes. (1990). *Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen – Europe 2000: Outlook for the development of the Community's territory* (COM(90) 544 final). Bruxelles.

Commission des Communautés européennes. (1991). *Rapport d'exécution relatif au règlement (CEE) n° 3359/90 (article 11)*. Bruxelles.

Commission des Communautés européennes. (1991). *Communication de la Commission et Proposition de décision du Conseil relative au développement d'un réseau européen de voies navigables*.

Commission des Communautés européennes. (1991). *Communication de la Commission et Proposition de décision du Conseil relative à l'établissement d'un réseau routier transeuropéen* (SEC (91) 1086). Bruxelles.

Commission des Communautés européennes. (1992, 20 février). *Livre vert relatif à l'impact des transports sur l'environnement : Une stratégie communautaire pour un développement des transports respectueux de l'environnement* (COM (92) 46 final). Commission des Communautés européennes.

Commission des Communautés européennes. (1992, 2 juillet). *Proposition de décision du Conseil concernant l'établissement d'un réseau de transport combiné dans la Communauté* (COM (92) 230 final ; 92/C 282/05). *Journal officiel des Communautés européennes*, C 282, 12.

Commission des Communautés européennes. (1992, 22 décembre). *Décision relative à l'octroi de soutiens financiers à des actions pilotes en faveur du transport combiné* (93/45/CEE). *Journal officiel des Communautés européennes*, L 16, 55. (25 janvier 1993).

Commission des Communautés européennes. (1992). *Communication de la Commission « Infrastructure de transport » – Proposition de règlement (CEE) du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 3359/90 relatif à la mise en œuvre d'un programme d'action dans le domaine de l'infrastructure de transport en vue de la réalisation d'un marché intégré des transports en 1992* (COM (92) 231 final). Bruxelles.

Commission des Communautés européennes. (1992). *Communication de la Commission "Infrastructure de transport" – Proposition de règlement (CEE) du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 3359/90 relatif à la mise en œuvre d'un programme d'action dans le domaine de l'infrastructure de transport en vue de la réalisation d'un marché intégré des transports en 1992* (COM (92) 231 final). Bruxelles.

Commission des Communautés européennes. (1992). *Communication de la Commission « Infrastructure de transport »* (COM (92) 230 final). Bruxelles.

Commission des Communautés européennes. (1992). *Proposition de décision du Conseil concernant l'établissement d'un réseau de transport combiné dans la Communauté* (COM (92) 231 final, 92/C 282/05). Bruxelles.

Communautés européennes. (1993, 10 décembre). *Journal officiel des Communautés européennes : Législation* (L 305, 36e année). ISSN 0378-7060.

Commission des Communautés européennes. (1993, 25 juin). *Réseaux transeuropéens : Vers un schéma directeur du réseau routier et de la circulation routière. Rapport du groupe de travail « autoroutes »* (SEC (93) 354). Commission des Communautés européennes.

Commission des Communautés européennes. (1993). *Croissance, compétitivité, emploi : Les défis et les pistes pour entrer dans le XXIe siècle* (COM (93) 700 final). *Bulletin des Communautés européennes*, Supplément 6/93. Office des publications officielles des Communautés européennes.

Commission des Communautés européennes. (1993). *Réseaux transeuropéens – Vers un schéma directeur du réseau routier et de la circulation routière – Rapport du groupe de travail « Autoroutes »*. Bruxelles - Luxembourg.

Commission des Communautés européennes. (1994, 7 avril). *Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport* (COM (94) 106 final). Office des publications officielles des Communautés européennes, Luxembourg.

Commission des Communautés européennes. (1996, 24 juillet). *Communication de la Commission concernant un programme d'action en faveur du transport combiné de marchandises : Proposition de règlement (CE) du Conseil relatif à l'octroi de soutiens financiers communautaires à des actions en faveur du transport combiné de marchandises* (COM (96) 335 final). Commission des Communautés européennes.

Commission des Communautés européennes. (1996, 6 décembre). *Réseaux transeuropéens : Rapport annuel 1996. Communication de la Commission au Conseil européen, au Conseil et au Parlement européen* (COM (96) 645 final). Office des publications officielles des Communautés européennes. (ISBN 92-78-13087-7)

Commission des Communautés européennes. (1997, 23 avril). *Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen : Raccordement du réseau d'infrastructures de transport de l'Union avec celui de ses voisins – Vers une politique de réseau de transport paneuropéen en coopération* (COM (97) 172 final). Commission des Communautés européennes. ISBN 92-784-9004-7.

Commission des Communautés européennes. (1997). *Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen : Raccordement du réseau d'infrastructures de transport de l'Union avec celui de ses voisins – Vers une politique de réseau de transport paneuropéen en coopération* (COM (97) 172 final).

Commission des Communautés européennes. (2001, 12 septembre). *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : L'heure des choix* (COM (2001) 370 final). Office des publications officielles des Communautés européennes, Luxembourg.

Commission européenne

Communications / Annonces

Commission européenne. (2009, juin 24). *Transport : Renforcer la coopération entre l'Europe et l'Afrique* (IP/09/989). Commission européenne. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip_09_989

Commission européenne. (2009). *TEN-T Days 2009: The future of Trans-European Transport Networks – Building bridges between Europe and its neighbours*. https://web.archive.org/web/20100902160739/http://ec.europa.eu:80/transport/ten-t_days_2009/index.html

Commission européenne. (2010). *TEN-T Days 2010: Trans-European transport networks – Drawing up the EU core network for an integrated, efficient and environmentally friendly European transport system*. https://web.archive.org/web/20110719165022/https://www.ten-t-days-2010-zaragoza.eu/

Communiqués de presse

Commission européenne. (2008, 14 octobre). *TEN-T Days 2008 : Time for change ?* [Communiqué de presse IP/08/1501]. Consulté à l'adresse https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_08_1501

Commission européenne. (2009, octobre 21). *New partnership launched to improve infrastructure in northern Europe* (IP/09/1557). https://web.archive.org/web/20100128203126/http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/1557&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en

Commission européenne. (2009, octobre 21). *EU invests first part of €500 million worth of TEN-T funding in infrastructure works* (IP/09/1558). https://web.archive.org/web/20091028214342/http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/1558&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en

Commission européenne (2012, Septembre). *Connecting Europe facility: Investing in Europe's growth.* https://web.archive.org/web/20190325065830/https://ec.europa.eu/digital-single-market/sites/digital-agenda/files/cef.pdf

Commission européenne. (2012, November 7). *Connecting Europe: Delivering the trans-European transport network.* https://web.archive.org/web/20150830015233/https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/CE_WEBdeliveringTETNbrochure.pdf

Commission européenne. (2013, December). *Network corridors: The core trans-European transport network.* https://web.archive.org/web/20160325180838/https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/b1_2013_brochure_lowres.pdf

Sites Web

Commission européenne. (2014). *Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe: Péter Balázs*. https://web.archive.org/web/20140921102701/http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/european-coordinators/peter-balazs_en.htm

Commission européenne. (2014, octobre 9). *What do we want to achieve ? - Transport*. https://web.archive.org/web/20141009021918/http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm

Commission européenne. (2014, septembre). *Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe: Corridors*. https://web.archive.org/web/20140920190339/http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/index_en.htm

Commission européenne. (2015, mai 28). *Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe: The work plans of the 11 European Coordinators for the TEN-T*. https://web.archive.org/web/20150620040747/http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2015-05-28-coordinator-work-plans_en.htm

Commission européenne. *Atlantic | Mobility and Transport*. (2019, mai 28). [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20190528201347/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/atl

antic_en

Commission européenne. (2015, 10 décembre). *Rhine-Danube Core Network Corridor – The European Coordinator: Draft agenda, working group meeting of the Rhine-Danube Corridor on ports and inland waterways, Brussels* [Version archivée]. Version consulté juin 2019 via Internet Archive. https://web.archive.org/web/20190604084203/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_rhd_working_group_20151210.pdf

Commission européenne. (2015, 29 septembre). *Rhine-Danube Core Network Corridor – The European Coordinator: Draft agenda, working group meeting of the Rhine-Danube Corridor on ports and inland waterways, Brussels* [Version archivée]. Version consulté du 16 juin 2019 via Internet Archive. https://web.archive.org/web/20190604084149/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_rhd_working_group_20150929.pdf

Commission européenne. (2016). *Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor: The European Coordinator – Ideas Laboratory: Scan-Med Ports. Good practices of ports along the Scan-Med Corridor* [Version archivée]. https://web.archive.org/web/20190604084239/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_scm_ideas_laboratory_ports_20160208.pdf

Commission européenne. (2016). *Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor – The European Coordinator: Ideas Laboratory: ScanMed RRT. Good practices of rail road terminals along the ScanMed Corridor* [Version archivée]. https://web.archive.org/web/20190604084234/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_scm_ideas_laboratory_rrt_2016041920.pdf

Commission européenne. (2016, 16 mars). *Rhine-Danube Core Network Corridor – The European Coordinator: Agenda, working group meeting of the Rhine-Danube Corridor on ports and inland waterways, Brussels* [Version archivée]. Version consulté juin 2019 via Internet Archive. https://web.archive.org/web/20190604084148/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_rhd_working_group_20160316.pdf

Commission européenne. (2016, septembre 27). *Scandinavian–Mediterranean core network corridor: Agenda of the eighth meeting of the corridor forum*. [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20190604084227/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_scm_8th_forum.pdf

Commission européenne. *(2019, mai 28). Scandinavian-Mediterranean | Mobility and Transport. https://web.archive.org/web/20190528201346/https:/ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/scandinavian-mediterranean_en*

Commission européenne. (2019). *Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor: The European Coordinator – Ideas Laboratory: Scan-Med Roads & ITS. Good practices of roads and ITS along the Scan-Med Corridor* [Version archivée].. https://web.archive.org/web/20190604084239/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_scm_ideas_laboratory_ports_20160208.pdf

Commission européenne. (2019, juin 2). *Infrastructure—TEN-T - Connecting Europe | Mobility and Transport*. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20190602134222/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en

Commission européenne. (2019, mai 28). *Orient—East Med | Mobility and Transport*. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20190528201345/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/orient-east-med_en

Commission européenne. (2021, mai 15). *Orient—East Med | Mobility and Transport*. [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20210515031120/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/orient-east-med_en

Commission européenne. (2021, novembre 27). *Orient—East Med Corridor* [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20211127092048/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/orient-east-med-corridor_en

Commission européenne. (2021). *North Sea–Mediterranean corridor*. https://web.archive.org/web/20211217235235/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/north-sea-mediterranean-corridor_en

Commission européenne. (2021). *Scandinavian–Mediterranean corridor*. https://web.archive.org/web/20211101002256/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/scandinavian_en

Commission européenne. (2021). *Scandinavian-Mediterranean Corridor* [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20211127074211/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/scandinavian-mediterranean-corridor_en

Commission européenne. (2021). *Trans-European transport network (TEN-T)*. https://web.archive.org/web/20211217235114/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

Commission européenne. (2022). *Platform for the implementation of NAIADES (PLATINA II) | PLATINA II | Proyecto | Ficha informativa | FP7 | CORDIS | Comisión Europea*. CORDIS | European Commission. https://cordis.europa.eu/project/id/321498/es

Commission européenne. (2022, octobre 3). *Trans-European Transport Network (TEN-T)*. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20221003113951/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

Commission européenne. (2022, novembre 24). *Scandinavian-Mediterranean Corridor* [Institutionnel]. ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20221124065107/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/scandinavian-mediterranean-corridor_en

Commission européenne. (2024). *Programme—Mobility and Transport—European Commission*. Ec.Europa.Eu. Consulté 15 avril 2026, à l'adresse https://transport.ec.europa.eu/news-events/main-events/connecting-europe-days-2024/programme_en

Commission européenne. (2025). *TEN-T governance*. Dans *Trans-European Transport Network (TEN-T)*. Consulté le 8 juillet 2025, sur https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/ten-t-governance_en

Commission européenne. (2025). *Trans-European transport network (TEN-T)*. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

Journal officiel

Commission européenne. (2014, 17 janvier). *Commission Delegated Regulation (EU) No 473/2014 amending Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council as regards supplementing Annex III thereto with new indicative maps* (OJ L 136, 9 May 2014, pp. 10–18). Journal officiel de l'Union européenne.

Rapports

Commission européenne. (1990). *Towards Trans-European Networks for a Community Action Programme*, Acte juridique No. COM (90) 585, 40p.

Commission européenne. (1990). *Towards Trans-European Networks for a Community Action Programme*, Acte juridique No. COM(90) 585, 40p.

Commission européenne. (1994). *Croissance, compétitivité, emploi : Suivi du livre blanc – Rapport sur l'Europe et la société de l'information planétaire, rapport intérimaire sur les réseaux transeuropéens, rapport intérimaire sur l'emploi, extraits des conclusions de la présidence du Conseil européen de Corfou* (Bulletin de l'Union européenne, Supplément 2/94). Office des publications officielles des Communautés européennes.

Commission européenne. (1994). *Coopération pour l'aménagement du territoire européen 2000+*. Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes.

Commission européenne. (1994). *Europe 2000+* : Coopération pour l'aménagement du territoire européen. Office des publications officielles des Communautés européennes.

Commission européenne. (1994). *Réseaux transeuropéens : Rapport intérimaire du président du groupe des représentants personnels des chefs d'État ou de gouvernement au Conseil européen de Corfou (groupe Christophersen)*. *Supplément 2/94 au Bulletin de l'Union européenne*. Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes. ISBN 92-826-8548-9.

Commission européenne. (1995). *L'Europe à grande vitesse*. Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes. ISBN 92-827-4696-8

Commission européenne. (1995). *The trans-European transport network: Transforming a patchwork into a network*. Bruxelles - Luxembourg.

Commission européenne. (1995, 9 mars). *G24 aid to Central and Eastern Europe* (MEMO/95/33). https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/memo_95_33

Commission européenne. (1997). *Agenda 2000: For a stronger and wider Union* (Bulletin of the European Union, Supplement 5/97; COM(97) 2000 final). Office for Official Publications of the European Communities.

Commission européenne. (1997). *Towards a common pan-European transport policy*. Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes. ISBN 15-027-4355-1

Commission européenne. (1997, juin). *Vers une politique commune pour un réseau paneuropéen de transport*. Commission européenne. ISBN 92-827-437B-X.

Commission européenne, TINA Office, Direction générale VII. (1998, décembre). *Transport infrastructure needs assessment: Status of the Pan-European transport corridors and transport areas*.

Commission européenne, TINA Secretariat, Direction générale des Transports. (1999, juin). *Draft TINA final report: A common transport infrastructure needs assessment in the candidate countries for accession*.

Commission européenne. (1999). *European spatial development perspective: Towards balanced and sustainable development of the territory of the European Union*. Office for Official Publications of the European Communities. https://territorialagenda.eu/wp-content/uploads/ESDP.pdf

Commission européenne. (2003). *High-level group on the trans-European transport network: Report*. http://ec.europa.eu/ten/transport/revision/hlg/2003_report_kvm_en.pdf

Commission européenne Directorat-Générale pour l'énergie et les transports. (2003, June 30). *Priority projects for the trans-European transport network up to 2020*. Bruxelles. https://web.archive.org/web/20220419150420/https://ec.europa.eu/ten/transport/revision/hlg/2003-06-30-memo_en.pdf

Commission européenne. (2004). *Réseau transeuropéen de transport – Propositions modifiées des orientations et des règles financières*. Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes. ISBN 92-894-6677-4

Commission européenne. (2005). *TEN-T supported actions 1983-2004*. https://ec.europa.eu/ten/transport/actions/doc/1983_2004_supported_actions_en.pdf

Commission européenne. (2005). Networks For Peace and Development: Extension of the major trans-European transport axes to the neighboring countries and regions [accessible dans le Web Archive]. URL : https://web.archive.org/web/20091121001355/http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/doc/2005_12_07_ten_t_final_report_en.pdf

Commission européenne, Direction générale de l'énergie et des transports. (2005). *Trans-European transport network: TEN-T priority axes and projects*. Office for Official Publications of the European Communities. https://web.archive.org/web/20101011185310/http://ec.europa.eu/ten/transport/maps/doc/axes/pp00.pdf

Commission européenne. (2006, 26 octobre). *Décision instituant l'Agence exécutive du réseau transeuropéen de transport, en application du règlement (CE) n ° 58/2003 du Conseil* (2007/60/CE). *Journal officiel de l'Union européenne*, L 32, 88. (6 février 2007).

Commission européenne. (2008). *Key issues on the implementation of TEN-T priority projects. Informal Transport Council, 6May 2008. https://ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2008_key_issues_en.pdf*

Commission Européenne. (2009). *TRA 2008 : Conference conclusions*. Publications Office of the

European Union. https://data.europa.eu/doi/10.2777/21249

Commission européenne. (2009, 6 mars). Commission decision approving the 2008 work programme for the Trans-European Transport Network Executive Agency (C(2009) 1394 final). Commission européenne.

Commission européenne. (2009). *Livre vert : Vers un meilleur encadrement des droits des passagers dans l'Union européenne* (COM (2009) 44 final). https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009DC0044

Commission européenne. (2009, 4 février). *RTE-T : Un réexamen des politiques – Vers une meilleure intégration du réseau transeuropéen de transport au service de la politique commune des transports* (Livre vert, COM (2009) 44 final).

Commission européenne. (2011). *Livre blanc : Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources* (COM (2011) 144 final). https://eur- lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:fr:PDF

Commission européenne. (2011). *TEN-T Days 2011 : Connecting Europe : Putting Europe's economy on the move* [Rapport de conférence]. *https://transport.ec.europa.eu/document/download/84884589-d396-4f2c-a446-09773f6877e3_en?filename=report_tent_conference_2011.pdf*

Commission européenne. (2012a). *Connecting Europe facility: Investing in Europe's growth*. https://web.archive.org/web/20190325065830/https://ec.europa.eu/digital-single-market/sites/digital-agenda/files/cef.pdf

Commission européenne. (2012b). *Connecting Europe : Delivering the trans-European transport network*. https://web.archive.org/web/20150830015233/https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/CE_WEBdeliveringTETNbrochure.pdf

Commission européenne. (2013, December). *Network corridors : The core trans-European transport network*. https://web.archive.org/web/20160325180838/https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/b1_2013_brochure_lowres.pdf

Commission européenne. (2014). *Atlantic corridor: Section Bergara–San Sebastián–Bayonne. Studies and works and services for follow-up works (Phase 1)*. https://ec.europa.eu/assets/cinea/project_fiches/cef/cef_transport/2014-EU-TM-0600-M.pdf

Commission européenne. (2014). *Commission staff working document: The planning methodology for the trans-European transport network (TEN-T) – Accompanying the document Communication from the Commission Building the Transport Core Network: Core Network Corridors and Connecting Europe Facility* (SWD (2013) 542 final / COM (2013) 940 final).

Commission européenne. (2014). *Commission staff working document: The planning methodology for the trans-European transport network (TEN-T) – Accompanying the document Communication from the Commission Building the Transport Core Network: Core Network Corridors and Connecting Europe Facility* (SWD(2013) 542 final).

Commission européenne. (2015). *TEN-T EC transport : TENtec OMC manual (Version 4.7) [PDF]. Consulté le 30 mars 2017, à partir de 7.pdfhttps://web.archive.org/web/20170330120513/http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tentec-omc-manual-ver-4-7.pdf*

Commission européenne. (2020, 9 décembre). *Stratégie de mobilité durable et intelligente – Mettre les transports européens sur la voie de l'avenir* (COM (2020) 789 final). Commission européenne.

Commission européenne. (2021). *Commission staff working document: Evaluation of Regulation (EU) No 1315/2013 on Union guidelines for the development of a trans-European transport network* (SWD(2021) 117 final). Commission européenne.

Commission européenne. (2021). *Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) No 1315/2013* (COM(2021) 812 final). Commission européenne.

Commission européenne. (2021). *Commission staff working document on the planning methodology for the trans-European transport network (TEN-T) – Accompanying the Commission proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network* (SWD(2021) 471 final).

Commission européenne. (2021). *Creating a green and efficient trans-European transport network*. Commission européenne. https://doi.org/10.2775/379468

Commission européenne. (2022, juin). *Investir dans les réseaux européens : le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe – Soutenir les infrastructures européennes* [Brochure]. https://hadea.ec.europa.eu/system/files/2022-06/CEF%20Implementation%20Brochure%20-%20June%202022.pdf

Commission européenne. (2022, 27 juillet). *Amended proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013* (COM(2022) 384 final). https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2022:384:FIN

Davignon, E. (2006). *Rapport annuel d'activité du coordinateur européen – Projet prioritaire n° 3 : Axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe*. Bruxelles. https://web.archive.org/web/20091121002226/http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/doc/2006_07_pp03_fr.pdf

De Palacio, L. (2006). *Rapport annuel d'activité du coordinateur européen – Projet prioritaire n° 6 : Lyon-Torino-Milano-Trieste-Ljubljana-Budapest*. Bruxelles. https://web.archive.org/web/20091121001828/http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/doc/2006_07_pp06_fr.pdf

Telička, P. (2006). *Annual activity report – July 2005 to July 2006: Priority Project No. 27 "Rail Baltica" (Warsaw-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki)*. Brussels.

https://web.archive.org/web/20091121001921/http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/doc/2006_07_pp27_en.pdf

Règlements

Commission européenne. (2014, 7 janvier). *Règlement délégué (UE) n° 275/2014 modifiant l'annexe I du règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe* (*Journal officiel de l'Union européenne*, L 80, 19 mars 2014, p. 1).

Sites web

Commission Européenne (2024) *Trans-European Transport Network (TEN-T)—Mobility and Transport*. Consulté 17 mars 2026, à l'adresse https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

Commission Européenne. (2013, octobre 19). *TEN-T DAYS 2013*. tentdays2013.eu. https://web.archive.org/web/20131019010124/http://www.tentdays2013.eu/programme.html

Commission européenne. (2016). *TEN-T Days 2016: Event programme (20–22 June 2016, Rotterdam, The Netherlands)* https://web.archive.org/web/20170506032400/http://tentdays.eu/2016//08_06_16TENTDAYS2016_programme.pdf

Commission européenne. (2018). *TEN-T Days 2018: Roundup (25–27 April 2018, Ljubljana, Slovenia)*. https://web.archive.org/web/20190731234228/https://www.tentdays.eu/2018/assets/doc/TEN_T_Days_2018_roundup.pdf

Commission européenne. (2024). *The EU's trans-European transport network (TEN-T)* [Vidéo]. https://audiovisual.ec.europa.eu/en/media/video/I-259443

Commission européenne. (2008). *Trans-European transport network – European coordinators*. https://web.archive.org/web/20081220005153/http://ec.europa.eu:80/ten/transport/coordinators/index_en.htm

Commission européenne. (2011). *TEN-T / Transport infrastructure: European coordinators*. Ec.europa.eu. https://web.archive.org/web/20110317052922/http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/european_coordinators/europea

Commission européenne. (2016, 8 octobre). *Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe: What do we want to achieve?*. [en ligne] https://web.archive.org/web/20161008182952/http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en

Commission européenne. (2019, 16 juin). *Baltic-Adriatic corridor*. Dans *Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe* [Version archivée]. Version consultée du 29 août 2025 via Internet Archive. https://web.archive.org/web/20190616192322/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/baltic-adriatic_en

Commission européenne. (2019, 16 juin). *Scandinavian-Mediterranean corridor*. Dans *Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe*. Version archivée par Internet Archive. https://web.archive.org/web/20190616192330/https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/scandinavian-mediterranean_en

Commission européenne. (2024). *Selection procedure of European TEN-T Coordinators*. DG MOVE. https://transport.ec.europa.eu/document/download/6cc977a7-91ac-446f-947d-3f806b8b5cc8_en?filename=TEN-T_Coordinators_selection_process_04-2025.pdf

Commission européenne. (2025). *TEN-T governance*. Dans *Trans-European Transport Network (TEN-T)*. Consulté le 8 juillet 2025, sur https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/ten-t-governance_en

Commission européenne, Direction générale de la mobilité et des transports. (2015, 10 décembre). *Rhine-Danube Core Network Corridor – The European Coordinator: Draft agenda, working group meeting of the Rhine-Danube Corridor on ports and inland waterways, Brussels* [Version archivée]. Version consulté juin 2019 via Internet Archive. https://web.archive.org/web/20190604084203/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_rhd_working_group_20151210.pdf

Commission européenne, Direction générale de la mobilité et des transports. (2015, 29 septembre). *Rhine-Danube Core Network Corridor – The European Coordinator: Draft agenda, working group meeting of the Rhine-Danube Corridor on ports and inland waterways, Brussels* [Version archivée]. Version consulté du 16 juin 2019 via Internet Archive. https://web.archive.org/web/20190604084149/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_rhd_working_group_20150929.pdf

Commission européenne, Direction générale de la mobilité et des transports. (2016). *Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor: The European Coordinator – Ideas Laboratory: Scan-Med Ports. Good practices of ports along the Scan-Med Corridor* [Version archivée]. https://web.archive.org/web/20190604084239/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_scm_ideas_laboratory_ports_20160208.pdf

Commission européenne, Direction générale de la mobilité et des transports. (2016). *Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor – The European Coordinator: Ideas Laboratory: ScanMed RRT. Good practices of rail road terminals along the ScanMed Corridor* [Version archivée]. https://web.archive.org/web/20190604084234/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_scm_ideas_laboratory_rrt_2016041920.pdf

Commission européenne, Direction générale de la mobilité et des transports. (2016, 16 mars). *Rhine-Danube Core Network Corridor – The European Coordinator: Agenda, working group meeting of the Rhine-Danube Corridor on ports and inland waterways, Brussels* [Version archivée]. Version consulté juin 2019 via Internet Archive. https://web.archive.org/web/20190604084148/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_rhd_working_group_20160316.pdf

Commission européenne, Direction générale de la mobilité et des transports. (2019). *Scandinavian-*

Mediterranean Core Network Corridor: The European Coordinator – Ideas Laboratory: Scan-Med Roads & ITS. Good practices of roads and ITS along the Scan-Med Corridor [Version archivée].. https://web.archive.org/web/20190604084239/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/agenda_scm_ideas_laboratory_ports_20160208.pdf

Commission européenne. (2021, décembre 14). *Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) No 1315/2013* (COM(2021) 812 final). Commission européenne.

Commission des Communautés européennes. (2006). *Communication de la Commission sur la promotion du transport par voies navigables "NAIADES" : Un programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables* (COM(2006) 6 final). Bruxelles. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52006DC0006

Commission européenne. (2021, 25 décembre). *Trans-European Transport Network (TEN-T)*. Consulté le 9 juillet 2025, sur https://web.archive.org/web/20211225110219/https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

Commission européenne. (2003). *Navigation intérieure*. Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes. ISBN 92-894-4345-6.

Commission européenne. (2006, 26 octobre). *Décision de la Commission du 26 octobre 2006 instituant l'Agence exécutive du réseau transeuropéen de transport, en application du règlement (CE) no 58/2003 du Conseil* (2007/60/CE). *Journal officiel de l'Union européenne*, L 32, 88-90.

Commission européenne. (2009, 4 février). *Livre vert : RTE-T, un réexamen des politiques – Vers une meilleure intégration du réseau transeuropéen de transport au service de la politique commune des transports* (COM (2009) 44 final).

Commission européenne. (2011, 19 octobre). *Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe* (COM (2011) 665 final, 2011/0302 (COD)). Commission européenne.

Commission européenne. (2012, 6 février). *Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport* (COM (2011) 650 final/3). Commission européenne.

Commission européenne (autres)

Commission européenne., & les Hauts Representants de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité. (2022, November 10). *Joint communication to the European Parliament and the Council: Action plan on military mobility 2.0* (JOIN(2022) 48 final, 18 p.). https://web.archive.org/web/20230920131422/https://defence-industry-space.ec.europa.eu/system/files/2022-11/Action%20plan%20on%20military%20mobility%202.0.pdf

Commission des transports et du tourisme. (2023, Avril 14). *Rapport sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013* (COM (2021) 0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420 (COD). Rapporteurs : Barbara Thaler, Dominique Riquet. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2023-0147_FR.html

Communautés européennes

Communautés européennes. (1993). *Le développement futur de la politique commune des transports – Construction d'un cadre communautaire garant d'une mobilité durable* (Supplément 3/93 au Bulletin des CE). Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes. ISBN 92-826-5912-7.

Conseil de l'Union européenne

Conseil de l'Union européenne. (1990). *Résolution du Conseil du 17 décembre 1990 concernant le développement du réseau européen de trains à grande vitesse* (91/C 33/01).

Conseil de l'Union européenne. (1991). *Directive du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires* (91/440/CEE).

Conseil de l'Union européenne. (1993). *Décision du Conseil du 29 octobre 1993 concernant l'établissement d'un réseau transeuropéen de transport combiné* (93/628/CEE).

Conseil de l'Union européenne. (1993). *Décision du Conseil du 29 octobre 1993 sur la création d'un réseau transeuropéen de voies navigables* (93/630/CEE).

Conseil de l'Union européenne. (1993). *Règlement (CEE) n° 1738/93 du Conseil du 25 juin 1993 relatif à la mise en œuvre d'un programme d'action dans le domaine de l'infrastructure de transport en vue de la réalisation du marché intégré des transports*.

Conseil de l'Union européenne. (2019, July 19). *Military requirements for military mobility within and beyond the EU* (ST 11373/19, 43 p.). https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-11373-2019-INIT/en/pdf.

Conseil des communautés européennes

Conseil des Communautés européennes. (1985). *Coopération CEE-Yougoslavie : Recueil de textes, I, 1er janvier 1983 – 31 décembre 1984*. Office des publications officielles des Communautés européennes. (ISBN 92-824-0278-9)

Conseil des Communautés européennes. (1986, 22 décembre). *Règlement (CEE) n° 4059/86 concernant l'octroi d'un soutien financier à des projets d'infrastructures de transport* (Journal officiel L 378, 31 décembre 1986). Journal officiel des Communautés européennes.

Conseil des Communautés européennes. (1993). *Décision 93/628/CEE relative au transport transeuropéen combiné, Décision 93/629/CEE relative au transport transeuropéen routier, et*

Décision 93/630/CEE relative aux voies navigables transeuropéennes. *Journal officiel des Communautés européennes*, L 305, 36, décembre 1993.

Cour des comptes européenne et autres cours

Cour des comptes européenne. (2006). *Rapport spécial n° 6/2005 relatif au Réseau transeuropéen de transport (RTE-T), accompagné des réponses de la Commission (2006/C 94/01)*. Journal officiel de l'Union européenne.

Cour des comptes européenne. (2019). *Special report No 19/2019: INEA : Benefits delivered but CEF shortcomings to be addressed*. https://www.eca.europa.eu/en/publications?did=51620

Cour européenne des Auditeurs. (2020). *Infrastructures de transport de l'UE : accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus* (Rapport spécial 10/2020). https://doi.org/10.2865/639550

Cour européenne des Auditeurs. (2020). *Infrastructures de transport de l'UE : accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus* (Rapport spécial 10/2020). https://doi.org/10.2865/639550

Cour européenne des auditeurs. (2022). *La Commission européenne et les consultants externes : Une gestion perfectible*. Publications Office. https://data.europa.eu/doi/10.2865/772848

C (suite)

Cox, P. (2015, mai). *Scandinavian–Mediterranean corridor: Work plan of the European Coordinator*. Commission européenne. https://transport.ec.europa.eu/document/download/b6bec4f3-888d-4e1e-9d1e-819e2566f88d_en?filename=work_plan_scanmed_i.pdf

Cox, P. (2018, avril). *Scandinavian–Mediterranean corridor: Third work plan of the European Coordinator*. Commission européenne. https://transport.ec.europa.eu/document/download/6aa56ac1-996b-4fb8-996d-db23aae69150_en?filename=work_plan_scanmed_iii.pdf

Cox, P. (2022, octobre). *Scandinavian–Mediterranean corridor: Fifth work plan of the European Coordinator*. Commission européenne. https://transport.ec.europa.eu/document/download/f75010ca-611f-4492-8a1c-a404a47f9572_en?filename=work_plan_scanmed_v.pdf

Cox, P. (2022, October). *Fifth Work Plan of the European Coordinator for the Scandinavian-Mediterranean TEN-T Core Network Corridor* . Publications Office of the European Union.

D

Degli Abbati, C. (1987). *Transport and European integration*. Office for Official Publications of the European Communities. (ISBN 92-825-6199-2)

Direction Générale des Transports [DG TREN]. (1999). *Guide de l'acquis communautaire des transports*. Commission européenne.

E

ECORYS Nederland BV. (s.d.). *Evaluation of the Marco Polo Programme (2003–2006). Final report*

(Framework Contract for Mid-term and Ex-post evaluations, Lot 2 – reference: TREN/A1/17-2003). Commanditaire : Commission européenne, DG TREN.

European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport. (2025, avril). *Selection procedure of European TEN-T Coordinators*

European Parliament. Directorate General for Internal Policies of the Union., Fraunhofer Institut für System und Innovationsforschung, Germany., KIT., & ProgTrans, Switzerland. (2014). *Update on investments in large TEN-T projects : Study.* Publications Office. https://doi.org/10.2861/6986

Ernst & Young Baltic, HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, Panteia B.V. and S.A. Stratec. Directorate General for Mobility and Transport. (2018). *2nd study on the North Sea-Baltic TEN-T Core Network Corridor : Final report.* Commission européenne, Publications Office. https://doi.org/10.2832/346224

F

Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung, Mejia-Dorantes, L., Rothengatter, W., Meyer-Rühle, O., & Kritzinger, S. (2014). *Update on investments in large TEN-T projects: Study conducted for the European Parliament, Directorate-General for Internal Policies, Policy Department B: Structural and Cohesion Policies, Transport and Tourism* (Manuscript completed in December 2014). European Parliament.

G

Groupe de haut niveau sur le réseau transeuropéen de transport. (2003, 27 juin). *Rapport* (Président : Karel Van Miert). Bruxelles : Commission européenne.

Innovation and Networks Executive Agency [INEA]. (2015). Connecting Europe Facility (CEF) TRANSPORT 2014 Calls for Proposals : Proposal for the selection of projects. http://web.archive.org/web/20221202235421/https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/inea_cef_brochure_web_superfinal_a.pdf

Groupe des représentants personnels des chefs d'État ou de gouvernement. (1995). *Réseaux transeuropéens* (Manuscrit terminé en novembre 1994). Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes. ISBN 92-826-8996-4

H

HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, KombiConsult GmbH, iC consulenten Ziviltechniker GesmbH, viadonau, Prodex d.o.o., Panteia B.V., & University Politehnica of Bucharest. (2014b). *Rhine–Danube core network corridor study: Final report*. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20190604070507/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/rhine-danube_study_0.pdf

Hacon, KombiConsult, Panteia, PwC, RappTrans, & Stratec. (2014, décembre). *Rhine-Alpine Core Network Corridor Study: Final report*. Commission européenne, Direction générale de la mobilité et des transports. Version archivée en 2019, consultée via Internet Archive : https://web.archive.org/web/20190604070549/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/rhine

-alpine_study_0.pdf

HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, KombiConsult GmbH, iC consulenten Ziviltechniker GesmbH, viadonau, Prodex d.o.o., Panteia B.V., & University Politehnica of Bucharest. (2014b). *Rhine–Danube core network corridor study: Final report*. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20190604070507/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/rhine-danube_study_0.pdf

Haut Représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité. (2023, 29 novembre). *Communication conjointe au Conseil européen : État des relations entre l'UE et la dans les domaines politique, économique et commercial* (JOIN(2023) 50 final).

I

iC consulenten Ziviltechniker GesmbH, Panteia B.V., Railistics GmbH, ITC Institute of Transport and Communication OOD, SYSTEMA Transport Planning and Engineering Consultants Ltd., Prodex d.o.o., University Politehnica of Bucharest, & PricewaterhouseCoopers Advisory SpA. (2014, décembre). *Orient/East-Med core network corridor study: Final report*. Commission européenne.

iC consulenten, ITC, Panteia, PwC Advisory, Railistics, & SYSTEMA. (2017, décembre 1). *Study on the Orient/East-Med TEN-T core network corridor: 2nd phase – Executive summary*. Commission européenne (DG MOVE). https://web.archive.org/web/20190604070456/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/oem study2017_execsummary_en.pdf

iC consulenten Ziviltechniker GesmbH, Panteia B.V., Railistics GmbH, ITC Institute of Transport and Communication OOD, & SYSTEMA Transport Planning and Engineering Consultants Ltd. (2017, décembre 4). *Study on the Orient/East-Med TEN-T core network corridor: 2nd phase – Final report on the related core network in the Western Balkan countries*. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20190604070530/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/oem_wb6_finalreport.pdf

Innovation and Networks Executive Agency. (2015). *Development of open access and intermodality in Kouvola rail-road terminal (2015-FI-TM-0029-S)*. Commission européenne. https://ec.europa.eu/assets/cinea/project_fiches/cef/cef_transport/2015-FI-TM-0029-S.pdf

Innovation and Networks Executive Agency. (2016). *Connecting Europe Facility (CEF) transport 2015 calls for proposals : Proposal for the selection of projects*. Bruxelles, INEA.

Innovation and Networks Executive Agency. (2018). *Centralising open access intermodal terminal operations for extra-long freight trains in the Kouvola rail-road terminal (2018-FI-TM-0039-W)*. Commission européenne. https://ec.europa.eu/assets/cinea/project_fiches/cef/cef_transport/2018-FI-TM-0039-W.pdf

Innovation and Networks Executive Agency. (2019, septembre 25). *CEF transport projects by country*. https://web.archive.org/web/20190925121222/https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-country

Innovation and Networks Executive Agency. (2019). *Connecting Europe Facility (CEF) – Transport*

grants 2014–2019: Italy. European Commission. https://web.archive.org/web/20190925210019/https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/cefpub/eu_investment_in_transport_in_italy.pdf

Innovation and Networks Executive Agency. (2019). *Connecting Europe Facility (CEF) transport call 2018 : Proposal for the selection of projects*. Bruxelles, INEA. https://doi.org/10.2840/705679

Innovation and Networks Executive Agency. (2019). *KOKOHA – Upgrade of Kouvola–Kotka–Hamina rail connection (2019-FI-TM-0246-S)*. Commission européenne. https://ec.europa.eu/assets/cinea/project_fiches/cef/cef_transport/2019-FI-TM-0246-S.pdf

Innovation and Networks Executive Agency. (2020). *Connecting Europe Facility (CEF) 2019 transport MAP call : Proposal for the selection of projects*. Bruxelles, INEA. https://doi.org/10.2840/16208

J

Jaakko Pöyry Infra, VTT Technical Research Centre of Finland, ANSERI Consultants Ltd, HB-Verkehrsconsult GmbH. (2005, 24 novembre). *Pan-European transport corridors and areas: Status report (PAN-EUROSTAR). Developments and activities between 1994 and 2003 / Forecast until 2010* (Final report, Project No. TREN/B2/26/2004). Commission européenne.

K

KombiConsult, M-FIVE, Prognos, Panteia, Ineco, TPlan, Stratec & Hacon. (2022, juin 7). *Study on the Scandinavian–Mediterranean TEN-T core network corridor: 3rd phase, 2nd period – Final report*. Commission européenne.

KombiConsult GmbH, Gruppo CLAS S.p.A., HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, Prognos AG, Ramboll Management Consulting A/S, Snizek + Partner Verkehrsplanungs GmbH, & UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH. (2014, décembre 5). *Scandinavian–Mediterranean core network corridor study: Final report*. Commission européenne.

L

LeighFisher Limited, Jacobs Polska, NDCON, Paradigma, ASTRA-PROJEKT d.o.o., & University of Maribor. (2014, décembre). *Baltic–Adriatic core network corridor study: Final report* (Contract No. MOVE/B.1/FV2012-573/STUDY BALTIC-ADRIATIC TEN-T CORRIDOR/LOT 1/SI2.669435). Commission européenne. https://web.archive.org/web/20190604070641/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/baltic-adriatic_study_0.pdf

N

NEA Transport Research and Training BV, COWI, IWW, NESTEAR, PwC, TINA, IVT, HERRY, & MKmetric. (2004, septembre). *Scenarios, traffic forecasts and analysis of corridors on the trans-European network (TEN-STAC): Traffic, bottlenecks and environmental analysis on 25 corridors* (Deliverable D6, Part I; Project No. 14159000/R20040195; Contract No. ETU/B5-7000A-

SI2.346797). Commission européenne.

P

Panteia, Egis, MDS-Transmodal, Stratec, BG/Nestear, & PwC. (2014, 5 décembre). *North Sea-Mediterranean Core Network Corridor Study: Final report* (Version 1.52). Panteia. https://transport.ec.europa.eu/system/files/2017-06/north_sea-mediterranean_study_0.pdf

Parlement européen & Conseil de l'Union européenne. (1996, 23 juillet). *Décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport* (JO L 228 du 9.9.1996, p. 1–104). https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX:31996D1692

Parlement européen & Conseil de l'Union européenne. (2001, 27 juin). *Directive 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement* (Journal officiel L 197, 21 juillet 2001, pp. 30–37). http://data.europa.eu/eli/dir/2001/42/oj

Parlement européen & Conseil de l'Union européenne. (2001, 22 mai). *Décision no 1346/2001/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2001 modifiant la décision no 1692/96/CE en ce qui concerne les ports maritimes, les ports de navigation intérieure et les terminaux intermodaux ainsi que le projet no 8 à l'annexe III*. *Journal officiel des Communautés européennes*, L 185, 1–3.

Parlement européen & Conseil de l'Union européenne. (2004, 29 avril). *Décision n° 884/2004/CE modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport* (JO L 167, 30 avril 2004). Journal officiel de l'Union européenne.

Parlement européen & Conseil de l'Union européenne. (2010, 7 juillet). *Decision No 661/2010/EU on Union guidelines for the development of the trans-European transport network (recast)* (*Journal officiel de l'Union européenne*, L 204, 5 août 2010, pp. 1–129). http://data.europa.eu/eli/dec/2010/661(1)/oj

Parlement européen & Conseil de l'Union européenne. (2013, 11 décembre). *Règlement (UE) n° 1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE* (JO L 348, 20 décembre 2013). Journal officiel de l'Union européenne.

Parlement européen. Directorate General for Internal Policies of the Union., Fraunhofer Institut für System und Innovationsforschung, Germany., KIT., & ProgTrans, Switzerland. (2014). *Update on investments in large TEN-T projects : Study.* Publications Office. https://doi.org/10.2861/6986

Parlement européen & Conseil de l'Union européenne. (2021, 7 juillet). *Règlement (UE) 2021/1153 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014* (JO L 249, 14 juillet 2021, pp. 38–81). Journal officiel de l'Union européenne.

Parlement européen & Conseil de l'Union européenne. (2023). *Règlement (UE) 2023/1804 du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE*. Journal officiel de l'Union européenne, L 234, 1–47. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R1804

Parlement européen. (2023, avril 14). *Rapport sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013 (A9-0147/2023)*. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2023-0147_FR.html

Parlement européen & Conseil de l'Union européenne. (2024, 13 juin). *Règlement (UE) 2024/1679 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013* (JO L, 2024/1679, 28 juin 2024). http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

Parlement européen. (2024, 24 avril). *Réseau transeuropéen de transport – 2021/0420 (COD)*. Observatoire législatif (OEIL). https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/fr/document-summary?id=1784251

Peijs, K. (2018, février). *Rhine–Danube corridor: Third work plan of the European Coordinator*. Commission européenne. https://transport.ec.europa.eu/document/download/89103154-bbc6-4574-b9e3-75d93647a706_en?filename=3rd_workplan_rhd.pdf

Peijs, K. (2020, mai). *Rhine–Danube corridor: Fourth work plan of the European Coordinator*. Commission européenne. https://transport.ec.europa.eu/document/download/f5fd474a-de2a-4c31-be84-28f723efc370_en?filename=4th_workplan_rhd.pdf

R

Radičová, I. (2022, septembre). *Mediterranean corridor: Fifth work plan of the European Coordinator*. Commission européenne. https://transport.ec.europa.eu/document/download/1a159cac-63de-41b4-baef-40d00a2405d2_en?filename=5th_workplan_med.pdf

S

Secrétariat du Parlement européen. (1999). *Politique des transports et élargissement de l'Union européenne* (Fiche thématique nº 44). Parlement européen. https://www.europarl.europa.eu/enlargement/brie fi ngs/44a3_fr.htm#7

Study Team TEN-T Core Network Corridors, Scandinavian-Mediterranean Corridor. (2017a). *2nd phase: Final report on the elements of the work plan (Final version: 12.07.2017, Ref. Ares (2017)3520569 – 12/07/2017)*. Commission européenne, Direction générale de la mobilité et des transports. https://web.archive.org/web/20190604070621/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/scm_corridor_study_final_report_on_elements_of_work_plan.pdf

Study Team TEN-T Core Network Corridors, Scandinavian-Mediterranean Corridor. (2017b). *2nd phase: Final report on the elements of the work plan (Final version: 12.07.2017, Ref. Ares (2017)3520569 – 12/07/2017)*. Commission européenne, Direction générale de la mobilité et des transports. https://web.archive.org/web/20190604070636/https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/scm_corridor_study_final_report_on_wider_elements_of_the_workplan.pdf

T

Telička, P. (2008, août). *Rapport annuel d'activité (juillet 2007 – juillet 2008) : Projet prioritaire n° 27, axe ferroviaire « Rail Baltica »*. Commission européenne.

TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment). (2002, avril). *Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas: Developments and activities in 2000 and 2001 – Final report*. Commission européenne, DG Énergie et Transport. https://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/hlg/2005_03_31_tent_consultation/doc/corridor_status_report_2000_2001_en.pdf

TIS, M-FIVE, Prognos, Panteia, Ineco, TPlan, Stratec, Hacon, & KombiConsult. (2017, juillet 12). *TEN-T core network corridors: Scandinavian–Mediterranean corridor – 2nd phase. Final report on the wider elements of the work plan* (Ares(2017)3520569). Commission européenne.

Tranholm-Mikkelsen, J. (1991). Neo-functionalism: Obstinate or obsolete? A reappraisal in the light of the new dynamism of the EC. *Millennium: Journal of International Studies*, 20(1), 1–22. https://doi.org/10.1177/03058298910200010201

Transport Community. (2023). *Sustainable and Smart Mobility Strategy in the Western Balkans – Progress Report*. Transport Community 46p. https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2023/12/Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy-Report_designed.pdf

Transport Community. (2024). *Sustainable and Smart Mobility Strategy – Monitoring Report 2024*. Transport Community 53p. https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2024/12/2024-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy-monitoring-report.pdf

Transport Community. (2025). *Sustainable and Smart Mobility Strategy in the Western Balkans – Progress Report*. Transport Community 40p. https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2025/12/Smart-and-Sustainable-Strategy-2025_Progress_report_FINAL.pdf

Transport & Mobility Leuven (TML), Netherlands Economic Analysis (NEA), TNO, Institute for Transport Studies – University of Leeds, ISIS, & PricewaterhouseCoopers (PwC). (2010, October 18). *Trans-European transport network planning methodology: Final report (Contract TREN/R1/350-2008 Lot 2)*. European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE).

Trautmann, C. (2015, mai). *North Sea–Baltic corridor: Work plan of the European Coordinator*. Commission européenne. https://transport.ec.europa.eu/document/download/d32835a5-3fca-4f29-87b9-092073ebceb1_en?filename=1st_workplan_nsb.pdf

Trautmann, C. (2016, décembre). *North Sea–Baltic: Second work plan of the European Coordinator*. Commission européenne. https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-09/nsb_wp2_en_0.pdf

Trautmann, C. (2022, juillet). *North Sea–Baltic TEN-T core network corridor: Fifth work plan of the European Coordinator*. Commission européenne. https://transport.ec.europa.eu/document/download/9143927f-b11f-4535-9b0b-a0decb71cc49_en?filename=5th_workplan_nsb.pdf

Trautmann C. (2022, July). *Fifth Work Plan of the European Coordinator for the North Sea–Baltic*

TEN-T Core Network Corridor. Publications Office of the European Union.

Valente de Oliveira, L. (2008, septembre). *Rapport annuel : Autoroutes de la mer – Projet prioritaire n° 21. Favoriser le transport sans rupture dans l'Union européenne : Les autoroutes de la mer dans la chaine logistique européenne*. Commission européenne.

V

Valente de Oliveira, L. (2011). *TEN-T Trans-European Transport Networks: Annual Activity Report 2010-2011 for PP21 – Motorways of the Sea. A sustainable maritime vision for Europe. Building on Europe's maritime legacy and looking beyond global trade.* European Commission. https://transport.ec.europa.eu/document/download/684fbcc9-8c7c-4239-b540-dbf6890e3a0e_en?filename=pp21.pdf&prefLang=uk

Van Miert, K. (2008, août). *Rapport annuel d'activité 2007–2008 : Coordinateur européen – Projet prioritaire 1, axe ferroviaire Berlin–Vérone/Milan–Bologne–Naples–Messine–Palerme*. Commission européenne.

Viadonau. (2008). *Inland waterway transport funding: Funding guide for inland waterway transport in Europe*. European Communities. https://doi.org/10.2768/3236

Vinck, K. (2008, août). *Rapport annuel d'activité du coordinateur : Projet ERTMS*. Commission européenne.

W

Western Balkans Investment Framework (WBIF). (2014). *Investment projects database*. https://web.archive.org/web/20141009020821/http://www.wbif.eu/projects

Western Balkans Investment Framework (WBIF). (2023, juillet). *Peace Highway: Niš – Merdare – Pristina*. Commission européenne. https://www.wbif.eu/storage/app/media/Library/FactSheets/Factsheets%202023/1-Peace%20Highway%20Factsheet_230726.pdf

Autres ressources

Adif Alta Velocidad. (2022). *Órganos de gobierno: María Carmen Corral Escribano*. Gobierno de España. https://web.archive.org/web/20221207223356/https://www.adifaltavelocidad.es/-/sra.-d%C3%B1a.-mar%C3%ADa-carmen-corral-escribano

Auteur inconnus. *Eleven transport infrastructure projects completed this year*. (2024). Finnish Transport Infrastructure Agency. Consulté 12 avril 2026, à l'adresse https://vayla.fi/en/-/eleven-transport-infrastructure-projects-completed-this-year

Auteur inconnu. *Industrie ferroviaire : Philippe Citroën directeur général de l'Unife*. (2011, juin 19). https://www.ville-rail-transports.com/ferroviaire/16105-industrie-ferroviaire-philippe-citroen-directeur-general-de-lunife/

Baltic Sea States Subregional Co-operation (BSSSC). (2015). *EU institutions*.

https://www.bsssc.com/eu-institutions
Banque des territoires. (2018, novembre 16). *EGIS | Filiales de la CDC*. banquedesterritoires.fr. https://www.banquedesterritoires.fr/egis

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. (2014, 20 juin). *Organisationsplan des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur*. Consulté le 28 août 2025 sur https://www.bvmb.de/images/Kompetenzen/StrassenTiefIngenieurbau/bmvi_organisationsplan_stand%2020-06-2014.pdf

CEBRE. (2017, 28 novembre). Connecting Europe Facility | CEBRE. Consulté le 13 mars 2023, à l'adresse https://cebre.cz/docs/connecting-europe-facility

https://www.cnrtl.fr/definition/cadre
City of Kouvola (2025). Strong in logistics. *The City of Kouvola*. Consulté 12 avril 2026, à l'adresse https://www.kouvola.fi/en/home/kouvola-logistics-city/

Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CPMR). (2022). *The TEN-T review: A welcome but perfectible proposal*. https://cpmr.org/wpdm-package/the-ten-t-review-a-welcome-but-perfectible-proposal/?wpdmdl=30993&ind=1646381116368
Cylog. (2022). *Corredor Atlántico | CyLoG, Castilla y León Logística*. cylog.es. http://www.cylog.es/proyectos-europeos/corredor-atlantico

CSE COE. (2025). *Company—Central and Southern Europe Centre of Excellence*. csecoe.com. Consulté 17 avril 2026, à l'adresse https://www.csecoe.com/company/

CSE COE. (2025). *Our projects—Central and Southern Europe Centre of Excellence*. csecoe.com. https://www.csecoe.com/our-projects

European Round Table of Industrialists (ERT). (1984). *Missing links: Upgrading Europe's transborder ground transport infrastructure*. European Round Table of Industrialists. https://web.archive.org/web/20070104070030/http://www.ert.eu/doc/0062.pdf

European Round Table of Industrialists (1985, juin). *Changing scales: A review prepared for the Roundtable of European Industrialists*. Paris. https://web.archive.org/web/20070104070341/http://www.ert.eu/doc/0056.pdf

European Round Table of Industrialists (ERT). (1986). *Promoting and financing large scale infrastructure projects in Europe*. European Round Table of Industrialists. https://web.archive.org/web/20070104071157/http://www.ert.eu/doc/0134.pdf

EY. (2017). *Rail Baltica Global Project cost-benefit analysis: Final report*. https://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2025/07/RB_CBA_FINAL_REPORT_0405.pdf

Groupe de haut niveau sur le réseau transeuropéen de transport. (2003, 30 juin). *High Level Group report on the trans-European transport network: Recommended priority projects* (rapport du groupe à haut niveau présidé par Karel Van Miert). https://web.archive.org/web/20180114024129/http://ec.europa.eu/ten/transport/revision/hlg/2003_06_30_recommended_projects.pdf

Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales. (2025). *Cadre*. Dans *CNRTL*.

https://www.cnrtl.fr/definition/cadre

Dagorn, G., & Horel, S. (2019, 23 mai). *Petit guide de lobbying dans les arènes de l'Union européenne*. *Le Monde*. Consulté à l'adresse https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2019/05/23/petit-guide-de-lobbyisme-dans-les-arenes-de-l-union-europeenne_5466056_4355770.html

De Gasquet, P. (2025, 25 août). *« Le rêve fou d'un TGV européen » : Trenitalia, l'Italien qui défie la SNCF*. *Les Échos Weekend*. https://www.lesechos.fr/weekend/business-story/le-reve-fou-dun-tgv-europeen-trenitalia-litalien-qui-defie-la-sncf-2183105

Département du Sénat chargé du développement urbain et de l'environnement. (2014, août 8). *EU and International Affairs / Senate Department for Urban Development and Environment—Berlin*. https://web.archive.org/web/20140808042344/http://www.stadtentwicklung.berlin.de/internationales_eu/verkehr/de/projekte/railbaltica.shtml

EGIS. (2025). *Transport ferroviaire—Egis* [egis-group.com/]. https://www.egis-group.com/fr/activites/transport-ferroviaire

Euroalert. (2010, juin 7). *Zaragoza hosts the TEN-T Days 2010*. https://euroalert.net/news/9941/zaragoza-acoge-las-jornadas-de-la-rte-t-2010

EURoma Network. (2011, June 23). *Regions for economic change: Fostering smart and sustainable growth in cities and regions*. Consulté le 28 février 2025 https://www.euromanet.eu/news/events/regions-for-economic-change-fostering-smart-and-sustainable-growth-in-cities-and-regions/

Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung, Mejia-Dorantes, L., Rothengatter, W., Meyer-Rühle, O., & Kritzinger, S. (2014). *Update on investments in large TEN-T projects: Study conducted for the European Parliament, Directorate-General for Internal Policies, Policy Department B: Structural and Cohesion Policies, Transport and Tourism* (Manuscript completed in December 2014). European Parliament.

International Commission for the Protection of the Danube River. (2014, février 4–5). *Draft proceedings of the 5th meeting on the follow-up of the joint statement on inland navigation and environmental sustainability in the Danube River Basin*. https://www.icpdr.org/sites/default/files/nodes/documents/final_meeting_report_5th_js_meeting_4_and_5_feb_2014_isrbc.pdf

International Commission for the Protection of the Danube River. (2014, février 4–5). *5th meeting on the follow-up of the joint statement – List of participants*. https://www.icpdr.org/sites/default/files/nodes/documents/list_of_participants_5th_js_meeting.pdf

Kouvola. (2025). In *Wikipédia*. https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Kouvola&oldid=225354643

Lassheikki, P. (2015, janvier 13). *Kouvola pyrkii kansainvälisen mittaluokan logistiikkakeskukseksi*. Yle Uutiset. https://yle.fi/a/3-7733155

Le Monde. (1990, 3 mars). *Patron de Volvo Pehr G. Gyllenhammar le tout-puissant*. https://www.lemonde.fr/archives/article/1990/03/03/patron-de-volvo-pehr-g-gyllenhammar-le-tout-puissant_3961287_1819218.html

Le Monde. (1987, 31 octobre). *Wisse Dekker, président du conseil de surveillance de Philips : Donnons à Gorbatchev le bénéfice du doute*. https://www.lemonde.fr/archives/article/1987/10/31/wisse-dekker-president-du-conseil-de-surveillance-de-philips-donnons-a-gorbatchev-le-benefice-du-doute_4079554_1819218.html

Le Monde, 1991, 3 novembre. La première conférence paneuropéenne sur les transports L'Ouest plaide pour le rail, l'Est choisit l'autoroute. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/archives/article/1991/11/03/la-premiere-conference-paneuropeenne-sur-les-transports-l-ouest-plaide-pour-le-rail-l-est-choisit-l-autoroute_4031931_1819218.html

Marjukka, V.-P. *(2024, janvier 24). Finland får 39,45 miljoner euro i EU-medel för sju projekt för militär rörlighet [Institutionnel]. Kommunikationsministeriet. https://lvm.fi/sv/-/finland-far-39-45-miljoner-euro-i-eu-medel-for-sju-projekt-for-militar-rorlighet*

Moliis, P. (2016, octobre 28). *Lauri Lamminmäki Kuntaliiton yhteysjohtajaksi | Kuntalehti*. https://www.kuntalehti.fi/tyoepaikkauutiset/lauri-lamminmaeki-kuntaliiton-yhteysjohtajaksi/233268

Paneque, M. Á., & Álvarez-Ossorio, I. (2014, janvier 20). *La Unión Europea exige que las obras del corredor Atlántico en Andalucía estén terminadas en 2020, conectando las ocho provincias*. Puertos de Andalucía. https://www.puertosdeandalucia.es/actividad/actividad/noticias/la-union-europea-exige-que-las-obras-del-corredor-atlantico-en-andalucia-esten-terminadas-en-2020-conectando-las-ocho-provincias

Proximare. (2014). *About*. Proximare. http://www.proximare.info/what-we-do

RBGC Russia. (2013, 30 août). *Rail Baltica Growth Corridor*. [En ligne] https://web.archive.org/web/20130830002458/http://www.rbgc.eu/fi/rbgc_russia.html

RBCG consortium. (2012). *Rail Baltica Growth Corridor*. rbcg.eu. Consulté le 22 septembre 2025, à l'adresse https://web.archive.org/web/20160317202709/http://www.rbgc.eu/media/visuals/iso/info/downloads/rbgc_map_2012.pdf

Rail Baltica Growth Corridor Russia Consortium. (2013). Rail Baltica Growth Corridor Russia. rbgc.eu. Consulté le 22 septembre 2025, à l'adresse https://web.archive.org/web/20160729203718/http://www.rbgc.eu/media/visuals/russia/rbgc_russia_en.pdf

Réseau transeuropéen de transport. (2025). In *Wikipédia*. https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=R%C3%A9seau_transeurop%C3%A9en_de_transport&oldid=229089718

Setec. (2026). Canal Seine Nord Europe. *Setec.fr*. https://www.setec.fr/blog/projets/canal-seine-nord-europe/

SEETO (South-East Europe Transport Observatory). (2006, novembre). *South-East Europe core regional transport network development plan: Five year multi annual plan 2007–2011. Volume 1: Common problems – Sharing solutions*. SEETO.

Service public fédéral Mobilité et Transports. (2015). *Rapport annuel* (42 p.). SPF Mobilité et

Transports. https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/publicaties%20en%20statistieken/rapportannuel_2015fr.pdf

Service public fédéral Mobilité et Transports. (2015). *Rapport annuel 2015*. https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/publicaties%20en%20statistieken/rapportannuel_2015fr.pdf

Stratec. (2026). Économie des transports -. *stratec.eu*. https://www.stratec.eu/nos-secteurs-dexpertise/economie-des-transports/

Stadtentwicklung und Umwelt Berlin. (2014, 8 août). *Bahnverbindungen nach Polen*. Consulté via Webarchive: https://web.archive.org/web/20140808045152/http://www.stadtentwicklung.berlin.de/internationales_eu/verkehr/de/moe/bahn_bp.shtml

Système de signalisation ERTMS pour les TER Thionville-Luxembourg : On vous explique tout - La Semaine. (2025, octobre 9).

The Trans European Policy Studies Association. (2022, octobre 20). *Why Trans-European Networks are so Important – Discussion with Matthias Ruete – TEPSA* [Information]. TESPA. https://tepsa.eu/tepsa-videos/why-trans-european-networks-are-so-important-discussion-with-matthias-ruete/

Transporte & Negocios [T&N]. (2016, 17 mai). CPC : workshop “Infraestruturas 2016-2020” com nova data. https://www.transportesenegocios.pt/. Consulté le 13 mars 2023, à l’adresse https://www.transportesenegocios.pt/cpc-workshop- infraestruturas-2016-2020 -com-nova-data/

Transport Research Arena Conference. (2018, avril). *Programmheft TRA2018* [Brochure PDF]. https://2018.traconference.eu/wp-content/uploads/2018/04/Programmheft_TRA2018_onlinePDF_comp.pdf

Triniti. (2013). *Rail Baltic Joint Venture Study: Main report*. Triniti. https://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2025/07/Trinity_2013_Main_Report.pdf

Université d’Aalto. (2013, janvier 10). *International EU projects—Small Business Center*. pienyrityskeskus.aalto.fi. https://web.archive.org/web/20130110065445/http://pienyrityskeskus.aalto.fi/fi/eu-projektit/kansainvaliset/

Université d’Aalto. (2013, janvier 11). *Rail Balica Growth Corridor (RBGC)—Pienyrityskeskus*. pienyrityskeskus.aalto.fi. https://web.archive.org/web/20130111203838/http://pienyrityskeskus.aalto.fi/fi/eu-projektit/kansainvaliset/rbgc/

Université d’Aalto. (2013). *Rail Baltica Growth Corridor Russia (RBGC Russia)—Pienyrityskeskus*. pienyrityskeskus.aalto.fi. Consulté 16 avril 2026, à l’adresse https://web.archive.org/web/20130111204603/http://pienyrityskeskus.aalto.fi/fi/eu-projektit/kansainvaliset/rbgc_russia/

Vălean, A. (2020, 23 juin). *Speech by Commissioner Vălean on TEN-T revision: first results of the stakeholder consultation, at the European Parliament*. Commission européenne. https://web.archive.org/web/20221105012813/https://ec.europa.eu/commission/commissioners/2019-2024/valean/announcements/speech-commissioner-valean-ten-t-revision-first-results-stakeholder-consultation-european-parliament_en

Vlasák, O. (2011). *What will be the impact of Connecting Europe Facility?* [Presentation slides]. https://cebre.cz/dokums_raw/cef_prezentace_vlasak.pdf

Vitality Urban Planning Kouvola. (2021, avril 22). Junakoot kasvavat – pitkiä raiteita tarvitaan. *Kouvolan kaupunki*. https://www.kouvola.fi/ajankohtaiset/junakoot-kasvavat-pitkia-raiteita-tarvitaan/

Ville, Rail & Transports. (2011, 1er septembre ; mise à jour le 23 mai 2017). *RFF : Luc Roger arrive aux affaires européennes et internationales, Hervé de Tréglodé part au CGEDD*. Consulté le 28 août 2025 sur https://www.ville-rail-transports.com/ferroviaire/16338-rff-luc-roger-arrive-aux-affaires-europeennes-et-internationales-herve-de-treglode-par/

West Norway Office. (2016). *Bærekraftig transport i Østersjøregionen*. https://www.west-norway.no/baerekraftig-transport-i-ostersjoregionen/

WORKSHOP INFRAESTRUTURAS 2016-2020 – Conselho Português de Carregadores. (2016). https://www.cpcarregadores.pt/evento/workshop-infraestruturas-2016-2020/

WORKSHOP INFRAESTRUTURAS 2016-2020 – Conselho Português de Carregadores. (2016). https://www.cpcarregadores.pt/evento/workshop-infraestruturas-2016-2020/

Annexes

ANNEXE I. Liste des entretiens semi-directifs

Fonction	Libellé dans le texte	Date	Mode de passation	Nombre de personne	Durée (Durée approximative)	Enregistrement
Autorité portuaire Algeçiras	Entretien Autorité portuaire Algeçiras	11/05/2022	Visioconférence	1	01:03:10	Oui
Vice président du département de l'Aude	Entretien région 1	17/05/2022	Téléphone	1	01:02:10	Oui
Chargée de mission transport	Entretien région 2	24/05/2022	Téléphone	1	00:55:20	Oui
Métropole de Montpellier	Entetien municipalité	11/06/2022	Téléphone	1	00:37:00	Oui
Chercheuse	Entetien Anne Guillemot	24/03/2023	Physique	1	02:10:00	Non
Directrice du bureau de représentation de la Région Normandie auprès des institutions européennes	Entretien région 3	25/03/2023	Téléphone	1	01:14:24	Oui
Campain coordinator	Entretien Save Polesia 1	10/05/2023	Téléphone	1	01:08:20	Oui
Regional Climate and Energy Lead	Entretien WWF Romania	16/06/2023	Visioconférence	1	01:10:00	Oui
Freelance campainer	Entretien Save Polesia 2	13/07/2023	Visioconférence	1	01:03:00	Oui
Research Associate, Water Policy	Friends of the earth 1	02/08/2023	Téléphone	1	01:12:00	Oui
chercheur.se	Entretien Olivia Bina	03/08/2023	Visioconférence	1	01:00:16	Oui
MEP assistant	Entretien parlement 1	05/10/2023	Téléphone	1	00:45:00	Oui

MEP assistant	Entretien parlement 2	12/10/2023	Téléphone	1	01:15:00	Oui
Project manager	Entretien Panteia	21/12/2023	Visioconférence	1	01:10:00	Non
Head of Unit	Entretien Commission 1	08/01/2024	Visioconférence	1	01:00:30	Non
Région Wallonie	Entretien Seine Escaut	11/01/2024	Visioconférence	1	01:22	Oui
MEP assistant	Entretiens parlement 3	26/01/2024	Visioconférence	1	01:13:40	Oui
Consultant transport	Entretien TIS	27/02/2024	Visioconférence	2	01:16:30	Oui
MEP assistant	Entretien parlement 4	27/02/2024	Visioconférence	1	01:07:00	Non
Assistant du corrdinateur	Entretien Commission 2	11/03/2024	Visioconférence	1		Non
Head of office	Entretien Central Sweden	11/04/2024	Téléphone	1	01:00:00	Oui
Assistant du corrdinateur	Entretien Commission 3	24/04/2024	Physique	1	01:10:00	Non
Board Member	Entretien CSE COE	10/06/2024	Visioconférence	1	00:59:00	Non
Regional Conservation Director · WWF CEE	Entretien WWF 1	27/06/2024	Visioconférence	1	0:53:26	Non
Assistant du corrdinateur	Entretien Commission 4	19/07/2024	Visioconférence	1	00:55:26	Non
Project Director	Entretien Tplan	22/07/2024	Visioconférence	1	00:50:30	Non
Rail Baltica	Entretien Rail Baltica 1	22/07/2024	Visioconférence	1	00:52:34	Non
Rail Baltica	Entretien Rail baltica 2	09/08/2024	Visioconférence	1	00:58:22	Non
CEF contact point Finland	Entretien CEF point de contact Finland	12/08/2024	Visioconférence	1	01:03	Oui
SNE	Entretien DG Climat	29/08/2024	Visioconférence	1	01:07:21	Non
Policy officer	Entretien DG NEAR 1	02/09/2024	Téléphone	2	01:09:00	Non
Policy officer	Entretien Commission 5	09/09/2024	Visioconférence	1	49:01:26	Non
Rail Baltica LTG infra	Entretien Rail Baltica 3	17/09/2024	Visioconférence	1	01:00:20	Non
Rail Baltica Estonia	Entretien Rail Baltica 4	25/09/2024	Physique	1	00:55:06	Non
Policy officer	Entretien DG NEAR 2	21/10/2024	Visioconférence	1	01:10:00	Non

Managing Director	Entretien Kombiconsult	11/08/2025	Visioconférence	1	01:10:00	Oui
			Total	38		

ANNEXE II. La grille des entretiens semi-directifs

Cette grille d'entretiens est un aperçu du type de questions que nous avons posé. C'est un cadre très large à partir duquel nous avons construit des grilles adaptées à chaque groupe, voire à chaque individu enquêté en fonction de leurs parcours professionnels.

Grille d'entretien semi-directif

Présentation générale :

Pouvez-vous vous présenter et expliquer votre parcours professionnel ?

Comment avez-vous commencé à travailler sur les questions de mobilités et de transport ?

Comment êtes-vous arrivé (e) à travailler avec les institutions européennes ?

Concrètement, à quoi ressemble votre travail au quotidien sur ces questions ?

Quel lien avec les RTE-T ?

Quand et comment avez-vous découvert la politique TEN-T ? Comment décririez-vous son évolution depuis que vous la suivez ?

Que représentait selon vous le tournant de 2013 sur la conception des corridors ?

Est-ce que la révision actuelle représente un changement aussi profond ?

Les logiques, la rationalité et les objectifs du RTE-T ?

Pourquoi les corridors du réseau central ont-ils été créés ?

Quel est le but des corridors du RTE-T ?

Comment s'articulent-ils avec les autres instruments (RFC, CEF, politiques nationales…) ?

Quelle est la place de la communication autour des corridors ?

La gouvernance des corridors

Comment fonctionne la gouvernance des corridors ?
Comment se passent les interactions entre vous et la commission/ les consultants/ le coordinateur, etc. ?

Questions destinées aux institutions / collaborateurs des institutions

Observez-vous des niveaux d'implication différents selon les États ou les régions ?

Comment les parties prenantes perçoivent-elles les corridors ?

Climat et transports

Comment la question de la durabilité est-elle intégrée dans la mise en œuvre de la RTE-T ?

Que signifie la notion de résilience dans le contexte des transports ?

Les projets fluviaux sont-ils encore pertinents dans le contexte de sècheresses répétées ?

Les grands projets (Lyon-Turin, Seine–Escaut…) sont-ils compatibles avec les objectifs environnementaux ?

Nouvelles technologies

Comment percevez-vous les nouvelles technologies (hydrogène, électromobilité, hyperloop, automatisation…) ?

Pourquoi ces technologies prennent-elles autant de place dans le débat ?

Géopolitique

Quel rôle jouent les changements géopolitiques récents (Brexit, Ukraine) ?

Comment ces évolutions redéfinissent-elles les priorités du TEN-T ?

Questions spécifiques sur les corridors

Pouvez-vous décrire les caractéristiques de votre corridor ? Quels sont, selon vous, les projets prioritaires dans votre corridor ?

Quels sont les principaux obstacles (techniques, politiques, financiers) ?

Pensez-vous que les grands projets seront terminés aux échéances prévues (2030/2040/2050) ?

Le RTE-T et les questions sociales

Comment la cohésion est-elle interprétée aujourd'hui dans la politique TEN-T ?

Les aspects sociaux devraient-ils prendre plus de place dans la politique ?

La politique est-elle suffisamment orientée vers les citoyens ?

Le futur des RTE-T

Le RTE-T atteint-il selon vous ses objectifs ?

Quels enjeux vont, selon vous, structurer le futur de la TEN-T ?

ANNEXE III. Tableaux confectionnés pour réaliser les cartes et graphiques du Chapitre 5

Les tableaux ci-dessous sont une partie des données utilisées pour le chapitre 5. Nous ajoutons à ces données un ensemble de diagrammes circulaires pour chaque pays de l'UE qui renseigne la part allouée à chaque mode dans le cadre du CEF.

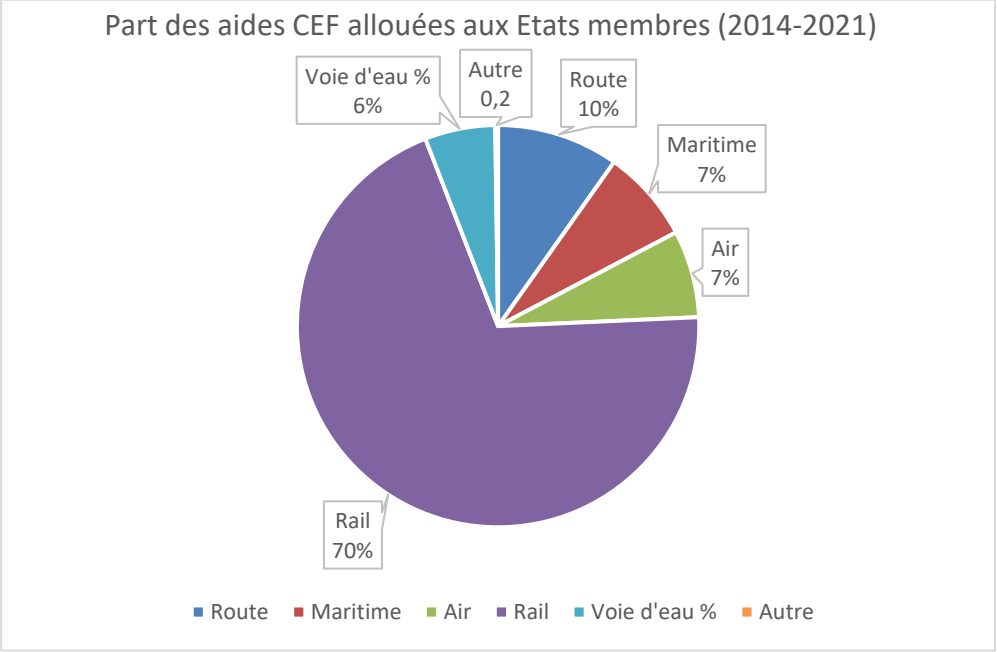
PAYS	Aides en milliards d'euros (bénéficiaires nationaux par pays)	PIB	Nombre de projets
MT	0,049 €	13,59 €	5
LU	0,067 €	63,52 €	9
LV	0,283 €	30,42 €	12
LT	0,356 €	48,81 €	14
EE	0,208 €	28,11 €	17
CY	0,066 €	22,29 €	18
BG	0,384 €	61,24 €	20
IE	0,107 €	356,53 €	24
EL	0,574 €	183,41 €	31
RO	0,890 €	223,00 €	34
DK	0,813 €	310,48 €	35
SI	0,329 €	48,39 €	37
SK	0,541 €	93,90 €	37
HR	0,425 €	54,24 €	41
FI	0,190 €	240,10 €	44
HU	1,1 €	146,092 €	45
PT	0,712 €	213,95 €	51
AT	0,892 €	397,58 €	54
PL	3,9 €	533,60 €	54
CZ	0,956 €	225,57 €	57
SE	0,329 €	476,87 €	65
BE	0,619 €	476,34 €	70

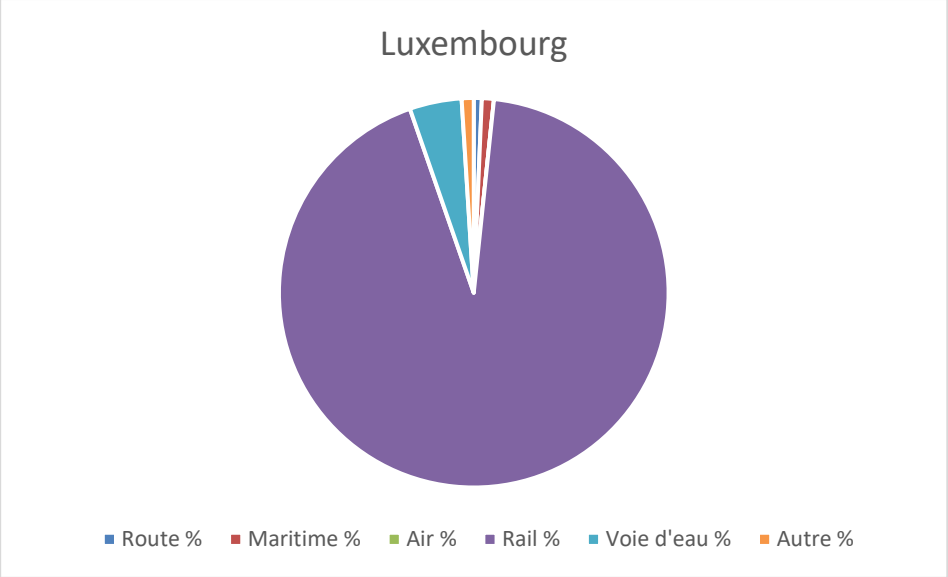
NL	**0,508 €**	**813,06 €**	**77**
IT	**1,6 €**	**1 790,94 €**	**81**
ES	**0,840 €**	**1 244,77 €**	**102**
DE	**2,2 €**	**3 473,35 €**	**111**
FR	**1,8 €**	**2 437,64 €**	**116**
TOTAL	**21 €**	**1261**	

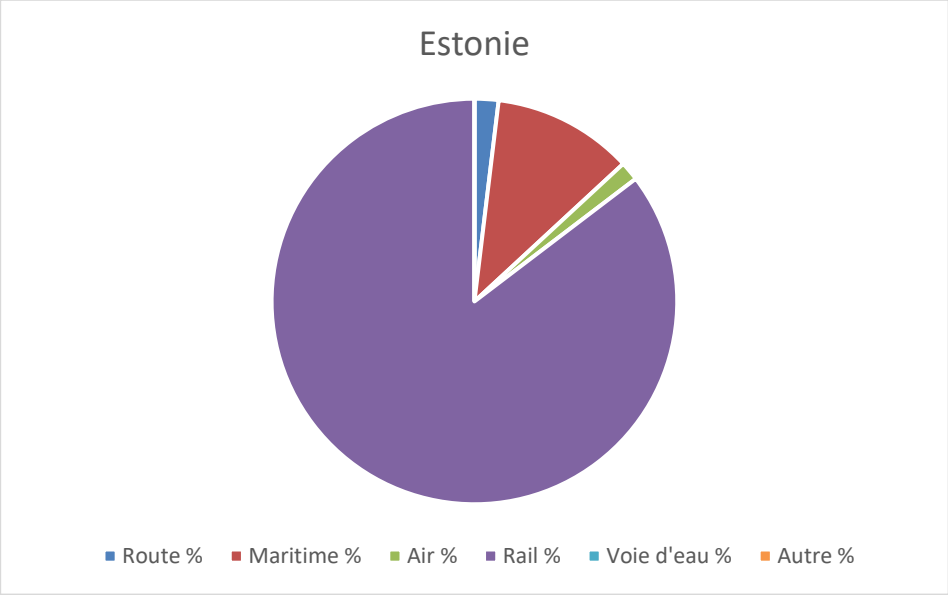
PAYS	PIB/PAYS	Aides en milliards euros (bénéficiaire nationaux par pays)	PIB/habitant UE	PIB UE en milliard d'euros	Nombre de projet	Part	Aide venant du fond de cohésion
MT	38 522 825,00 €	0,049 €	27 700 €	15 €	5	0,24	0,00 €
CY		0,066 €	24 000 €	24 €	18	0,32	4 500 000,00 €
LU	497 835 469,44 €	0,067 €	75 600 €	69 €	9	0,32	0,00 €
IE	2 435 000 000,00 €	0,107 €	53 200 €	376 €	24	0,52	0,00 €
FI	1 760 200 000,00 €	0,190 €	31 700 €	276 €	44	0,92	0,00 €
EE	211 000 000,00 €	0,208 €	21 700 €	30 €	17	1,00	179 800 000,00 €
LV	248 000 000,00 €	0,283 €	18 900 €	35 €	12	1,36	270 400 000,00 €
SI	220 000 000,00 €	0,329 €	50 477 €	54 €	37	1,59	174 500 000,00 €
SE	3 899 397 109,00 €	0,329 €	358 627 €	551 €	65	1,59	0,00 €
LT	394 000 000,00 €	0,356 €	21 900 €	53 €	14	1,72	334 100 000,00 €
BG	207 229 778,10 €	0,384 €	14 200 €	65 €	20	1,85	383 600 000,00 €
HR	259 096 511,00 €	0,425 €	17 500 €	61 €	41	2,05	414 000 000,00 €
NL	3 686 000 000,00 €	0,508 €	37 500 €	913 €	77	2,45	0,00 €
EL	4 328 334 821,35 €	0,574 €	19 300 €	218 €	31	2,77	507 000 000,00 €
BE	1 773 396 000,00 €	0,619 €	34 200 €	532 €	70	2,98	0,00 €
SK	981 782 000,00 €	0,541 €	121 929 €	106 €	37	2,61	533 400 000,00 €
PT	1 915 000 000,00 €	0,712 €	22 400 €	238 €	51	3,43	506 700 000,00 €
DK	2 293 814 779,00 €	0,813 €	36 500 €	351 €	35	3,92	0,00 €
AT	2 070 000 000,00 €	0,892 €	37 100 €	456 €	54	4,3	0,00 €
CZ	1 557 020 875,75 €	0,956 €	271 464 €	244 €	57	4,6	91 600 000,00 €
ES	5 905 000 000,00 €	0,840 €	26 700 €	1 426 €	102	4,1	0,00 €
HU	1 836 618 192,69 €	1,1 €	19 800 €	156 €	45	5,3	1 070 000 000,00 €
RO	2 453 214 262,26 €	0,890 €	339 309 €	240 €	34	4,3	893 000 000,00 €
IT	7 083 000 000,00 €	1,6 €	28 000 €	2 074 €	81	7,7	0,00 €
FR	18 453 830 000,00 €	1,8 €	30 300 €	2 778 €	116	8,7	0,00 €
DE	20 811 000 000,00 €	2,2 €	35 800 €	3 997 €	111	10,6	0,00 €
PL	3 719 897 563,61 €	3,9 €	20 200 €	586 €	54	18,81	3 760 000 000,00 €
TOTAL		21 €				100,00	9 122 600 000,00 €

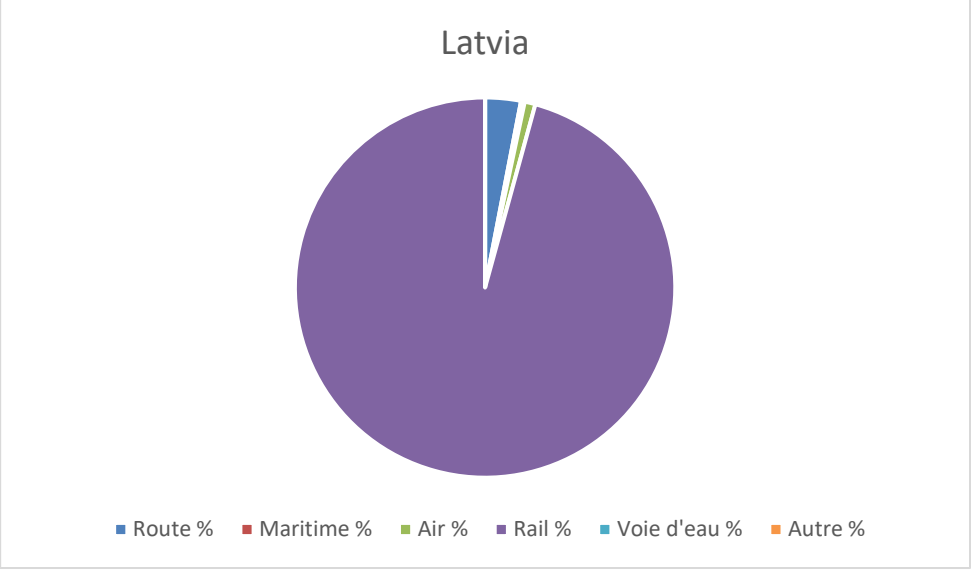
PAYS	Road	Maritime	Air	Rail	IWW	Autre	Total
MT	41,7	4,2	3,2	0	0	0	49,1
CY	49,5	15,3	1,1	0	0	0,4	66,3
LU	0,2	0,3	0	28	1,3	0,3	30,1
IE	30,2	26,8	38,2	11,6	0	0	106,8
FI	14,6	120,4	26,1	27,3	0,2	1,9	190,5
EE	4	23,4	3,2	178,3	0	0	208,9
LV	8,6	0,9	2,6	271,5	0	0	283,6
SI	36,9	10,4	4,2	278,2	0	0	329,7
SE	37,4	80,6	59,3	150,2	0	2,1	329,6
LT	23,4	12,9	9,6	310,7	0	0	356,6
BG	20,9	2,3	3,2	352,4	5,4	0	384,2
HR	28,9	99,5	24,2	262,1	10,5	0	425,2
NL	137,1	28	127,4	157,3	54,5	4,2	508,5
EL	7	31,8	22,5	511,3	0	2,3	574,9
BE	45,1	8,8	42,4	111,4	408,9	2,7	619,3
SK	188	0	5,1	208,1	136	4,7	541,9
PT	36,2	24,6	36,2	598,1	13,2	4,2	712,5
DK	40,6	21,6	31,4	719,5	0	0	813,1
AT	73,2	0,1	37,8	753,1	28,4	0,2	892,8
CZ	40,7	0	11,5	891,5	12,4	0	956,1
ES	59,6	109,7	107,6	557,4	3,8	5,7	843,8
HU	185,5	0	30,3	840,5	30,8	0	1087,1
RO	15	10,8	13,9	798,7	58,4	0	896,8
IT	85,2	136,2	135,6	1209,8	11,2	12,1	1590,1
FR	136,7	147,4	246,3	843,7	380,6	1,4	1756,1
DE	156,5	29,2	262,2	1718,6	31,9	5,1	2203,5
PL	510,7	569,2	13,1	2788,3	0	0	3881,3
UK	40,9	54,4	172,5	67,1	0	0	334,9
TOTAL	2054,3	1568,8	1470,7	14644,7	1187,5	47,3	20973,3

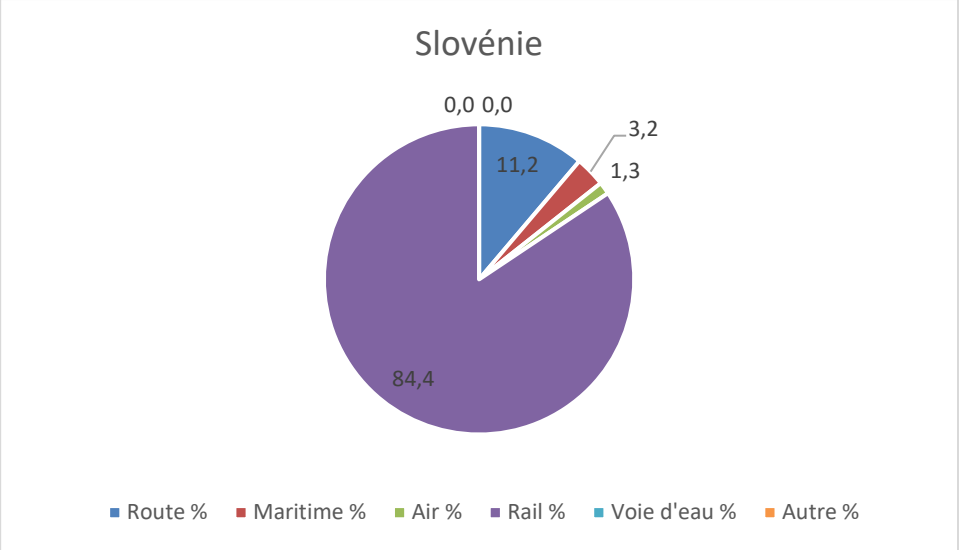
PAYS	Road %	Maritime %	Air %	Rail %	IWW %	Autre %	Mode dominant
MT	84,9	8,6	6,5	0,0	0,0	0,0	Road
CY	74,7	23,1	1,7	0,0	0,0	0,6	Road
LU	0,7	1,0	0,0	93,0	4,3	1,0	Rail
IE	28,3	25,1	35,8	10,9	0,0	0,0	Air
FI	7,7	63,2	13,7	14,3	0,1	1,0	Maritime
EE	1,9	11,2	1,5	85,4	0,0	0,0	Rail
LV	3,0	0,3	0,9	95,7	0,0	0,0	Rail
SI	11,2	3,2	1,3	84,4	0,0	0,0	Rail
SE	11,3	24,5	18,0	45,6	0,0	0,6	Rail
LT	6,6	3,6	2,7	87,1	0,0	0,0	Rail
BG	5,4	0,6	0,8	91,7	1,4	0,0	Rail
HR	6,8	23,4	5,7	61,6	2,5	0,0	Rail
NL	27,0	5,5	25,1	30,9	10,7	0,8	Rail
EL	1,2	5,5	3,9	88,9	0,0	0,4	Rail
BE	7,3	1,4	6,8	18,0	66,0	0,4	IWW
SK	34,7	0,0	0,9	38,4	25,1	0,9	Rail
PT	5,1	3,5	5,1	83,9	1,9	0,6	Rail
DK	5,0	2,7	3,9	88,5	0,0	0,0	Rail
AT	8,2	0,0	4,2	84,4	3,2	0,0	Rail
CZ	4,3	0,0	1,2	93,2	1,3	0,0	Rail
ES	7,1	13,0	12,8	66,1	0,5	0,7	Rail
HU	17,1	0,0	2,8	77,3	2,8	0,0	Rail
RO	1,7	1,2	1,5	89,1	6,5	0,0	Rail
IT	5,4	8,6	8,5	76,1	0,7	0,8	Rail
FR	7,8	8,4	14,0	48,0	21,7	0,1	Rail
DE	7,1	1,3	11,9	78,0	1,4	0,2	Rail
PL	13,2	14,7	0,3	71,8	0,0	0,0	Rail
UK	12,2	16,2	51,5	20,0	0,0	0,0	Air
TOTAL	9,8	7,5	7,0	69,8	5,7	0,2	

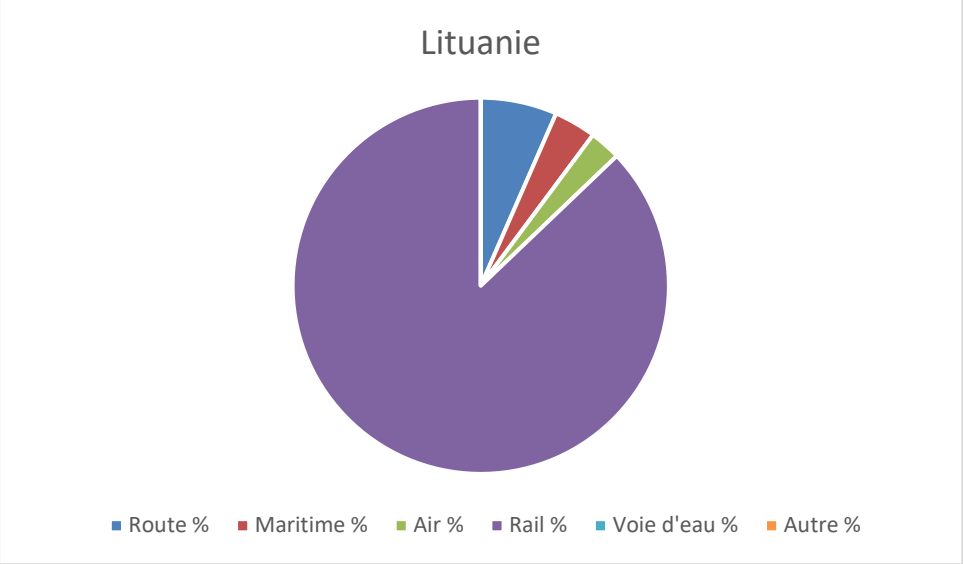


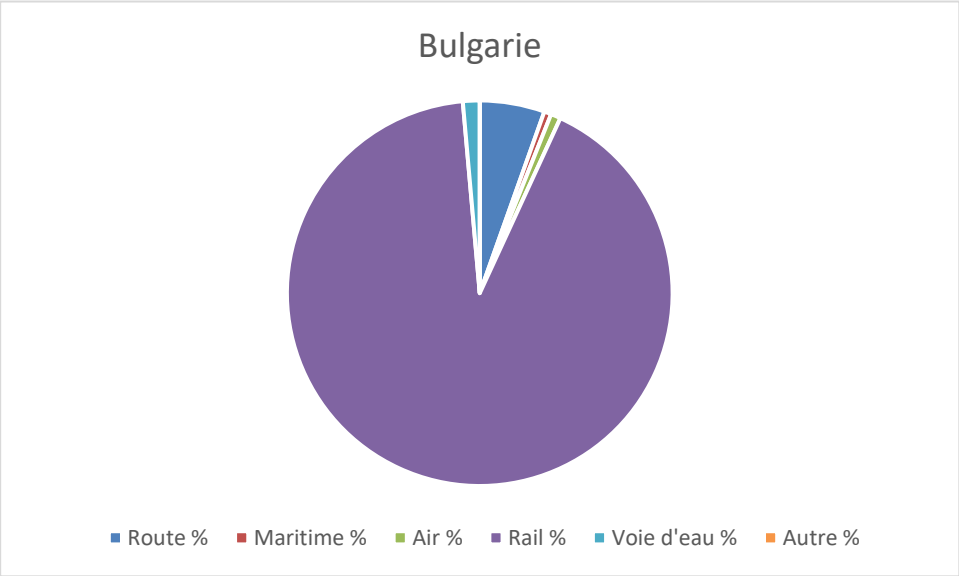

Luxembourg
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %

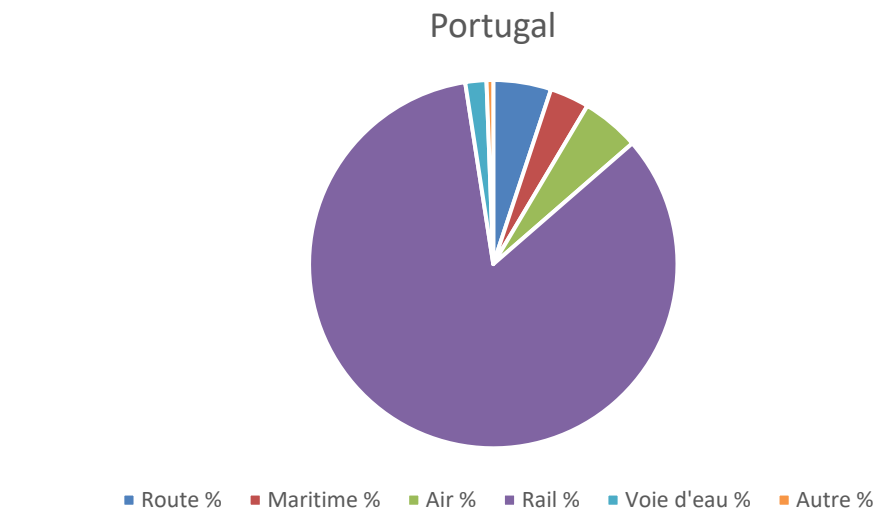

Estonie
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %

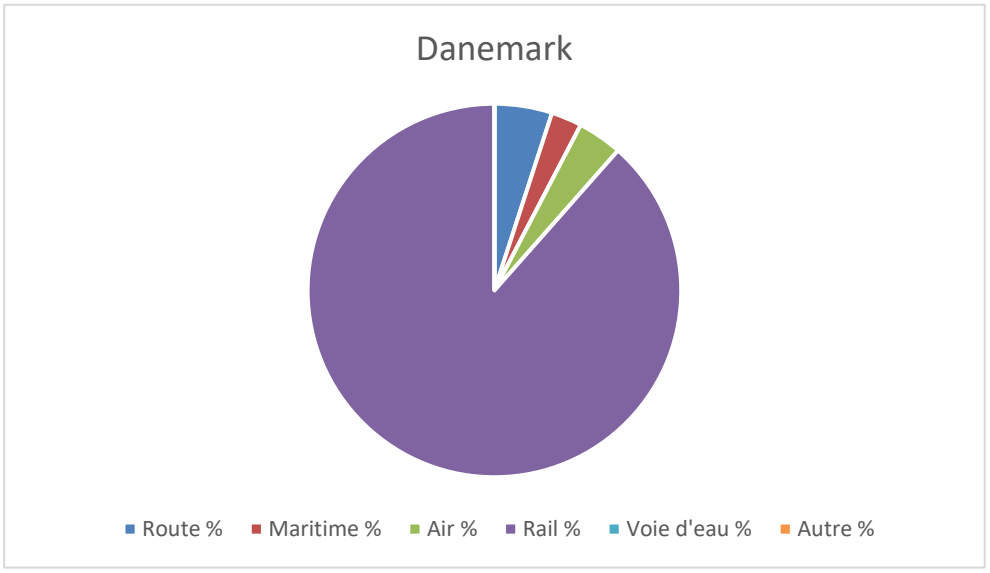

Latvia
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %

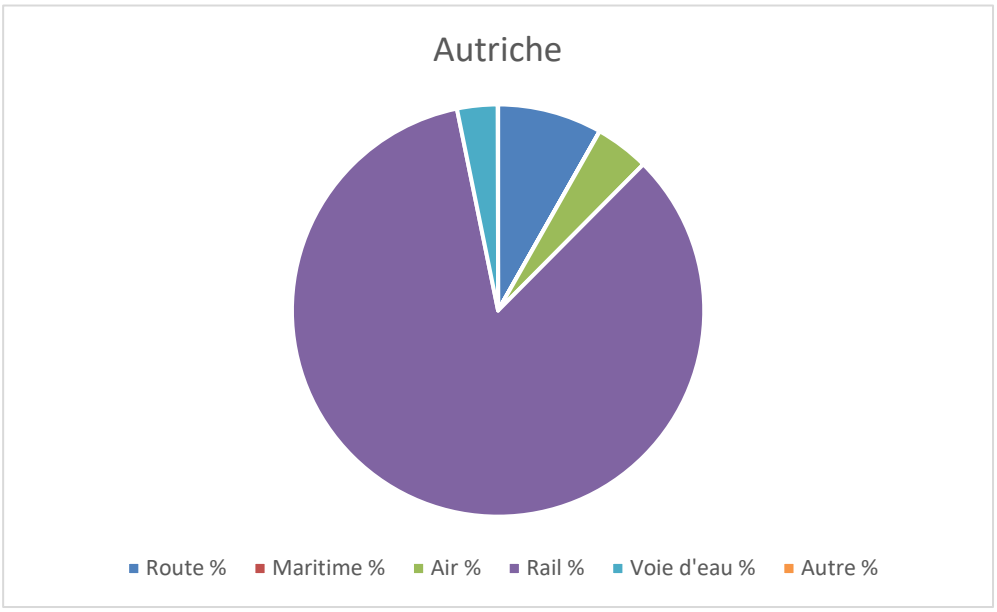

Slovénie
0,0 0,0
3,2
11,2
1,3
84,4
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %

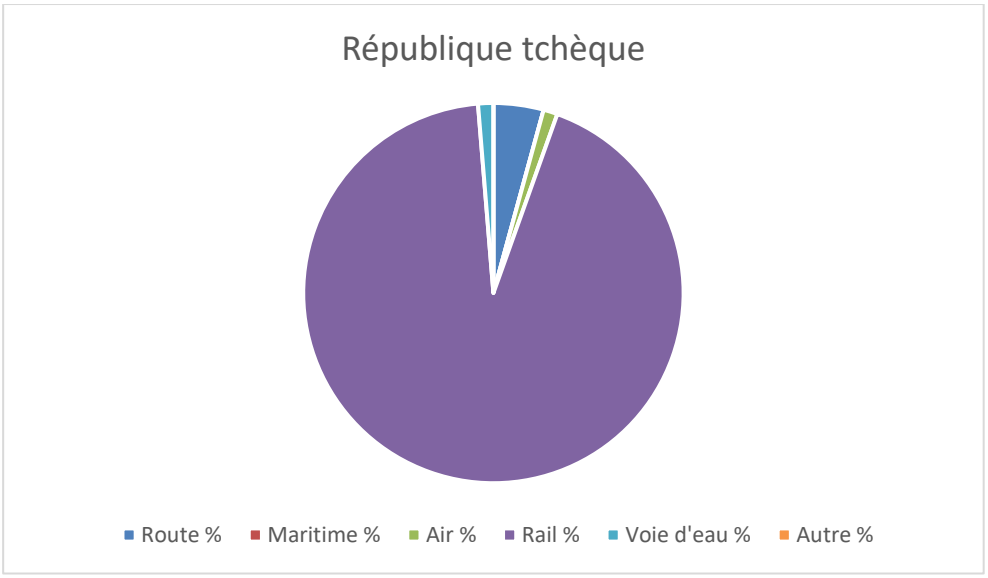

Lituanie
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %

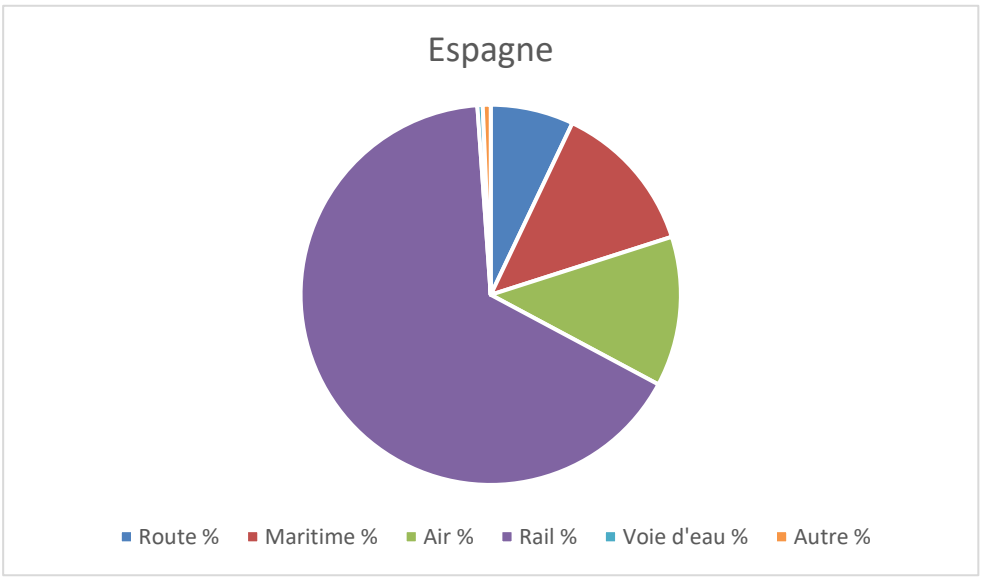

Bulgarie
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %

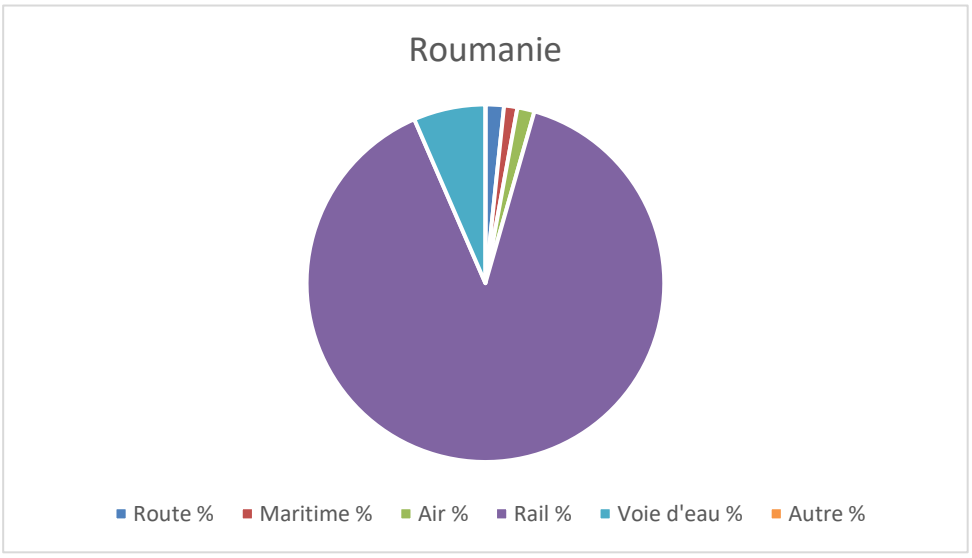

Portugal
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %

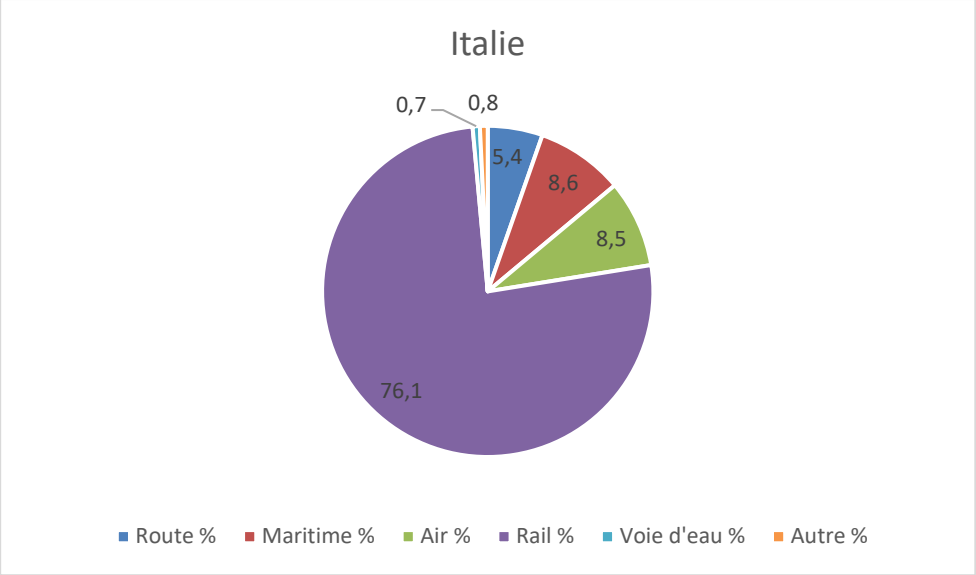

Danemark
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %

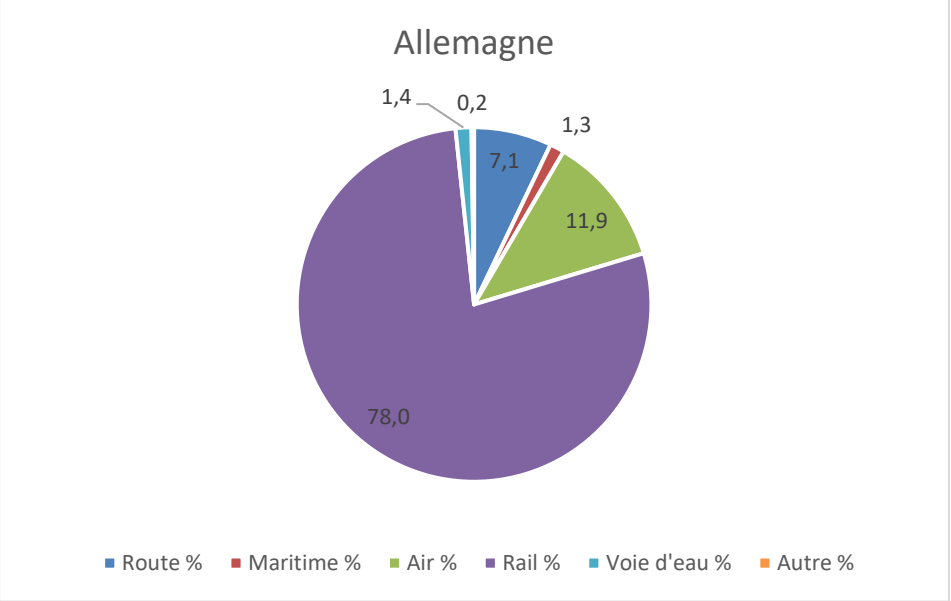

Autriche
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %

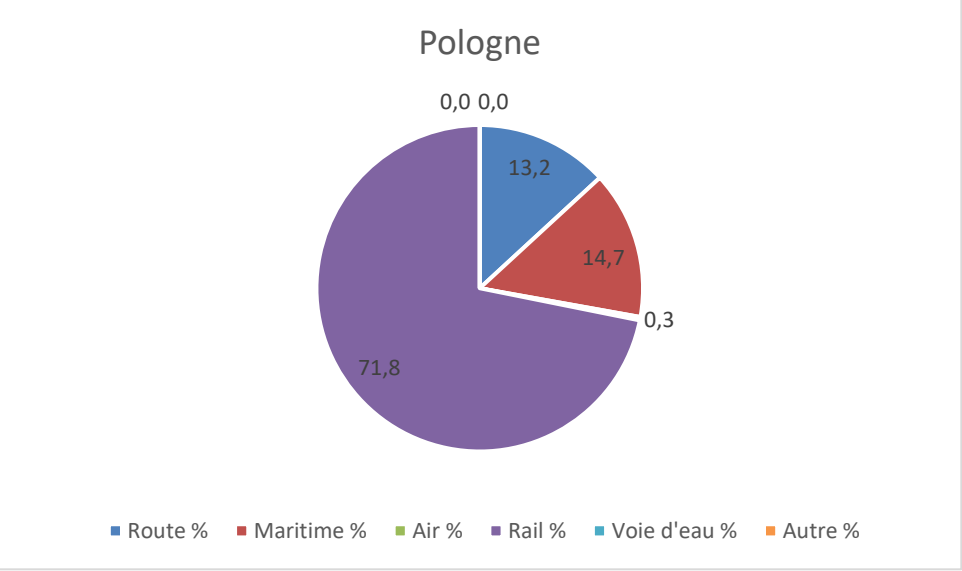

République tchèque
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %

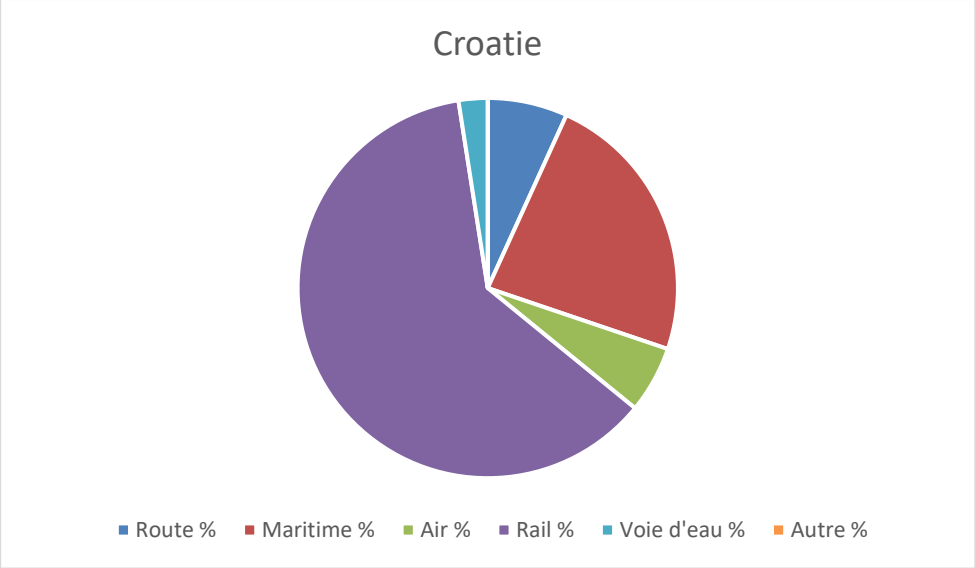

Espagne
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %

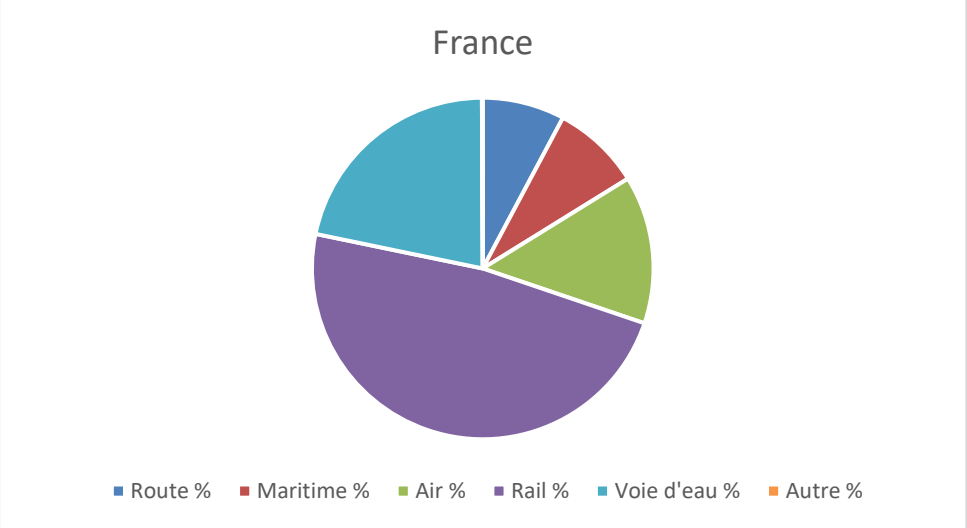

Roumanie
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %

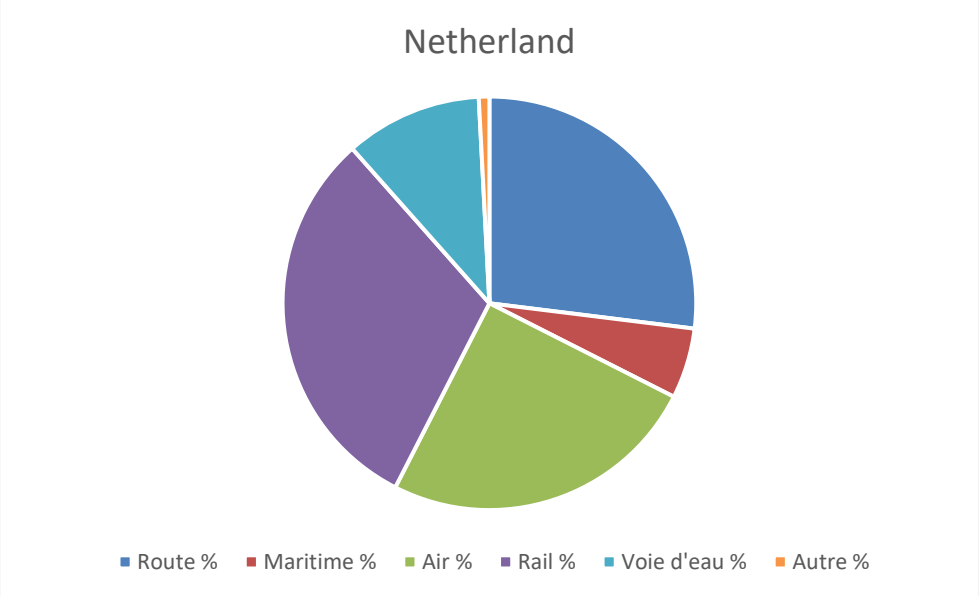

Italie
0,7
0,8
5,4
8,6
8,5
76,1
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %

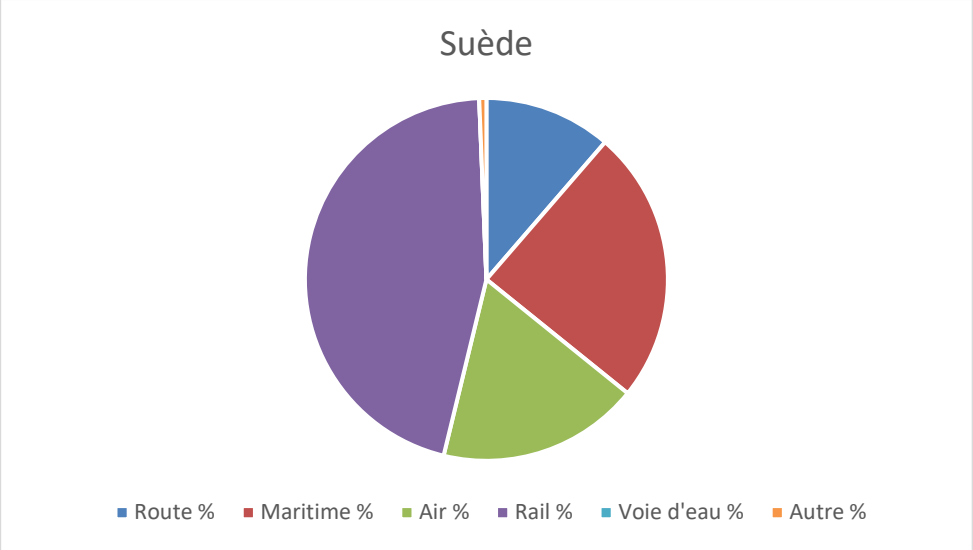

Allemagne
1,4
0,2
1,3
7,1
11,9
78,0
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %

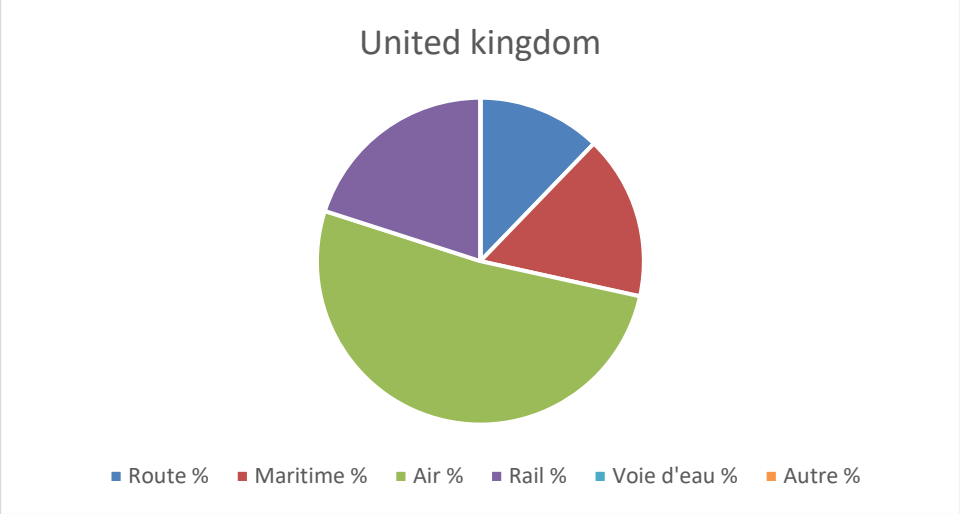

Pologne
0,0
0,0
13,2
14,7
0,3
71,8
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %

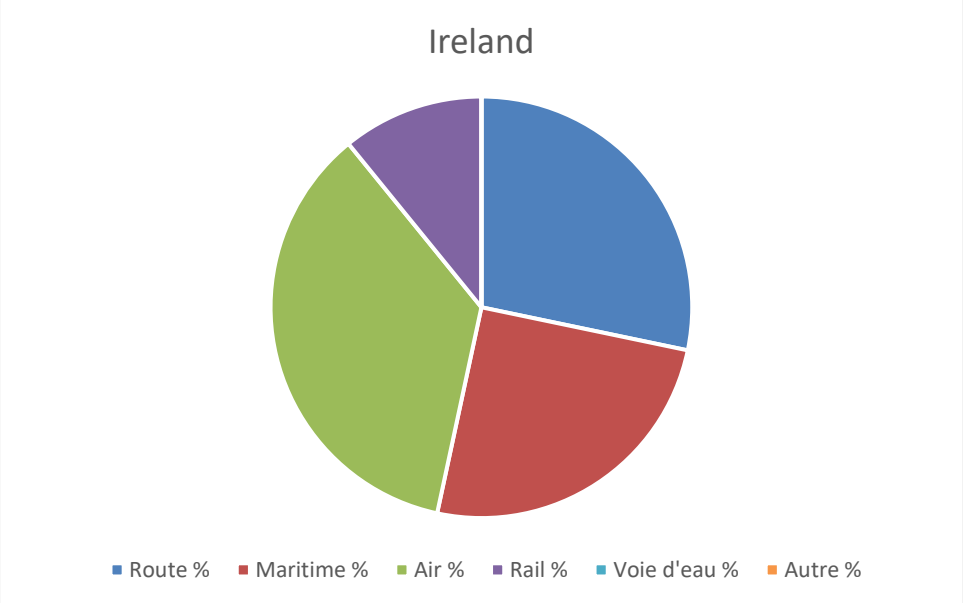

Croatie
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %

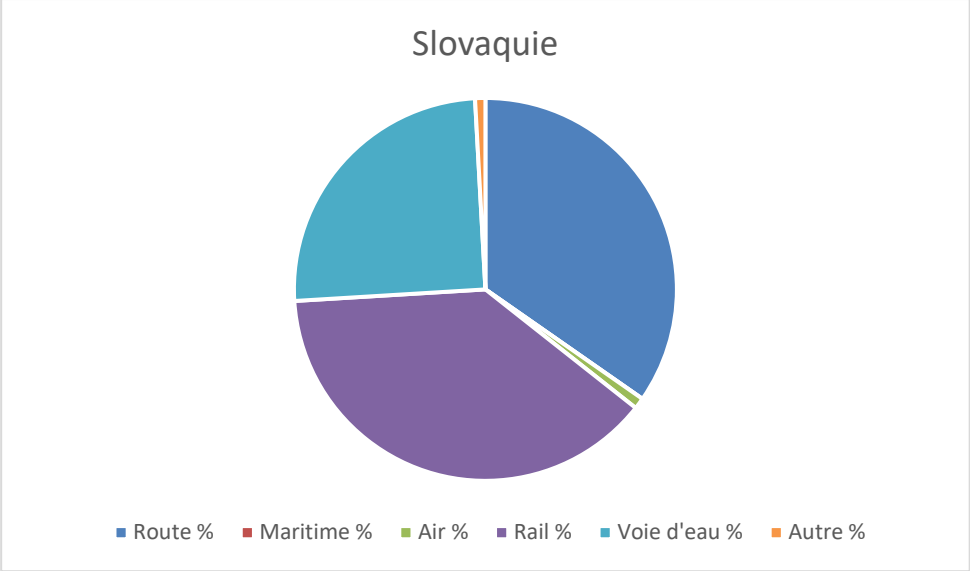

France
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %

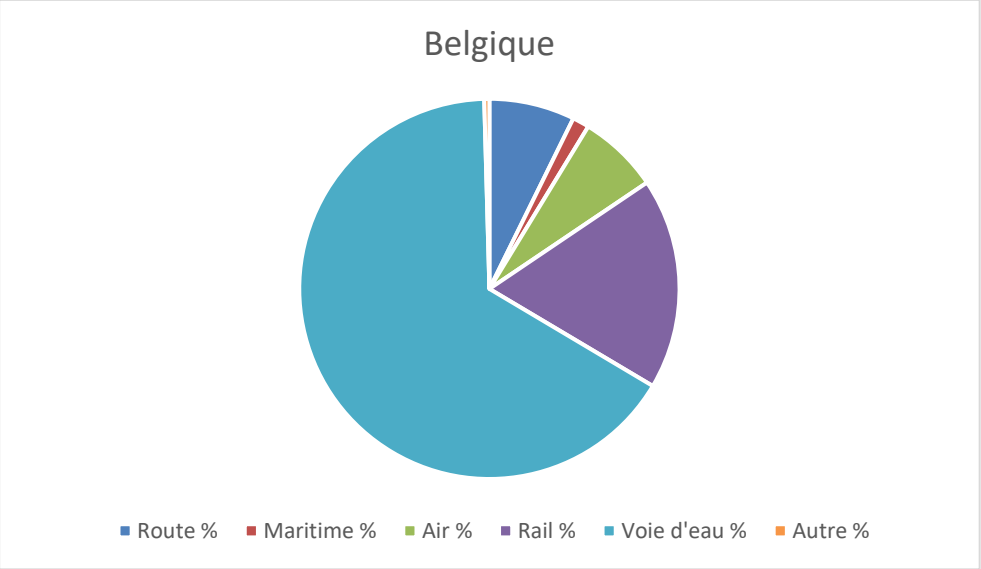

Netherland
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %

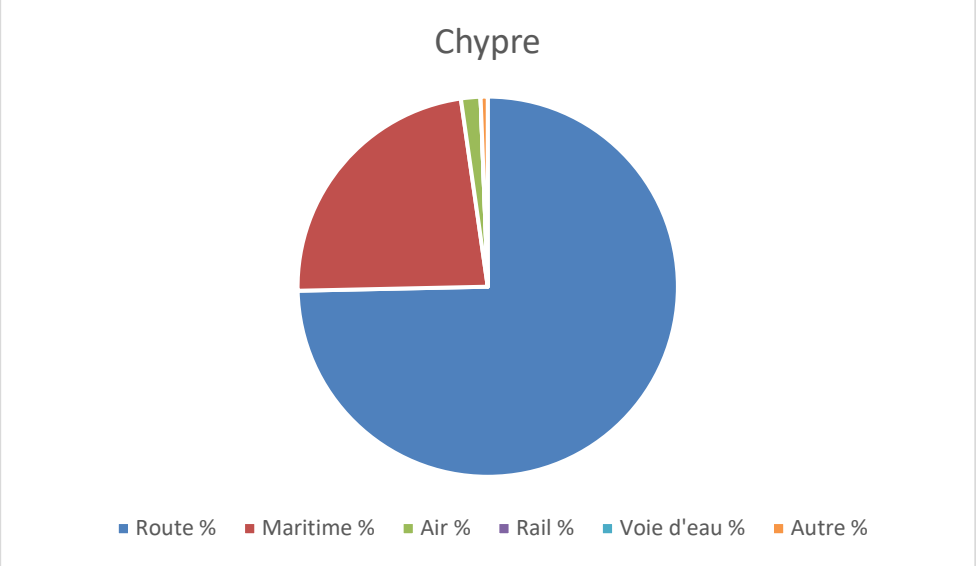

Suède
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %

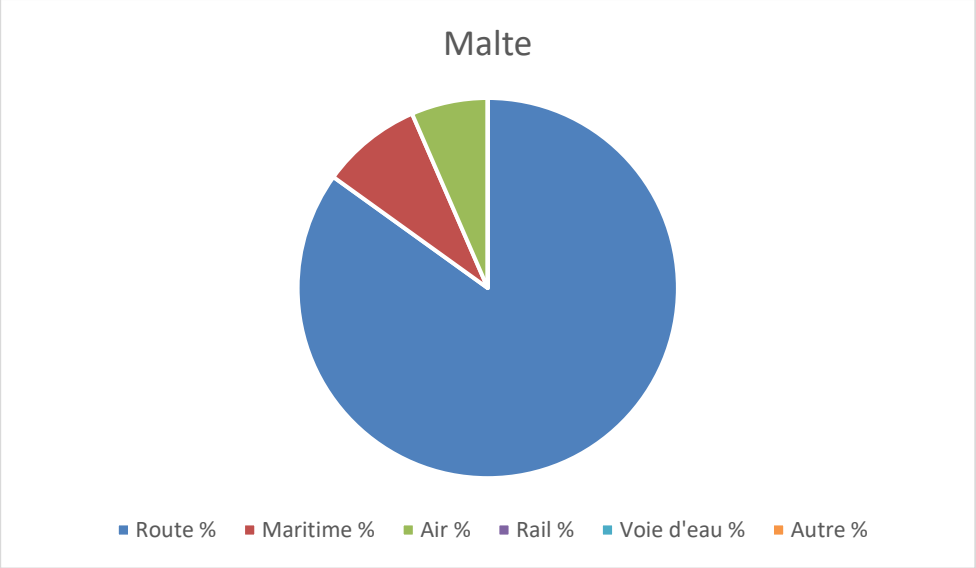

United kingdom
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %

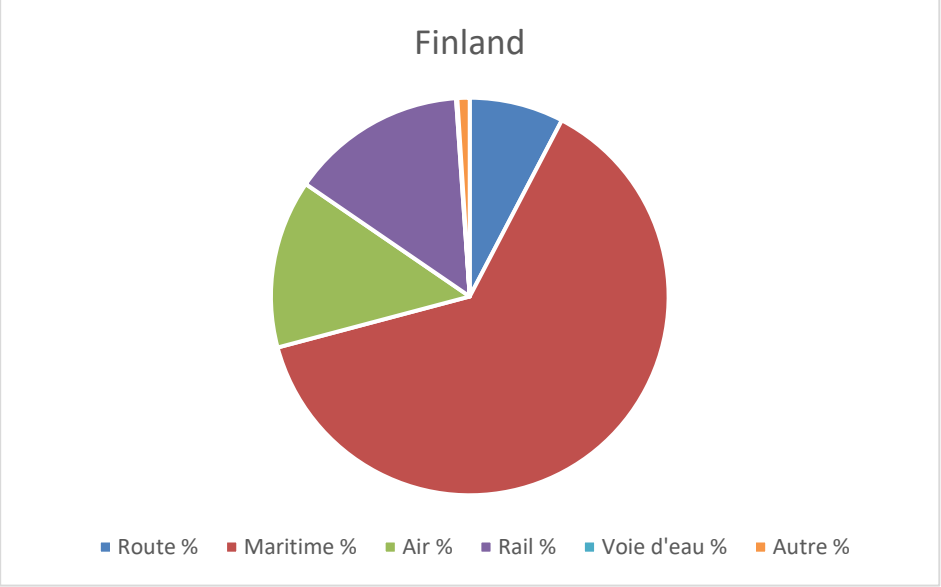

Ireland
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %


Slovaquie
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %


Belgique
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %


Chypre
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %

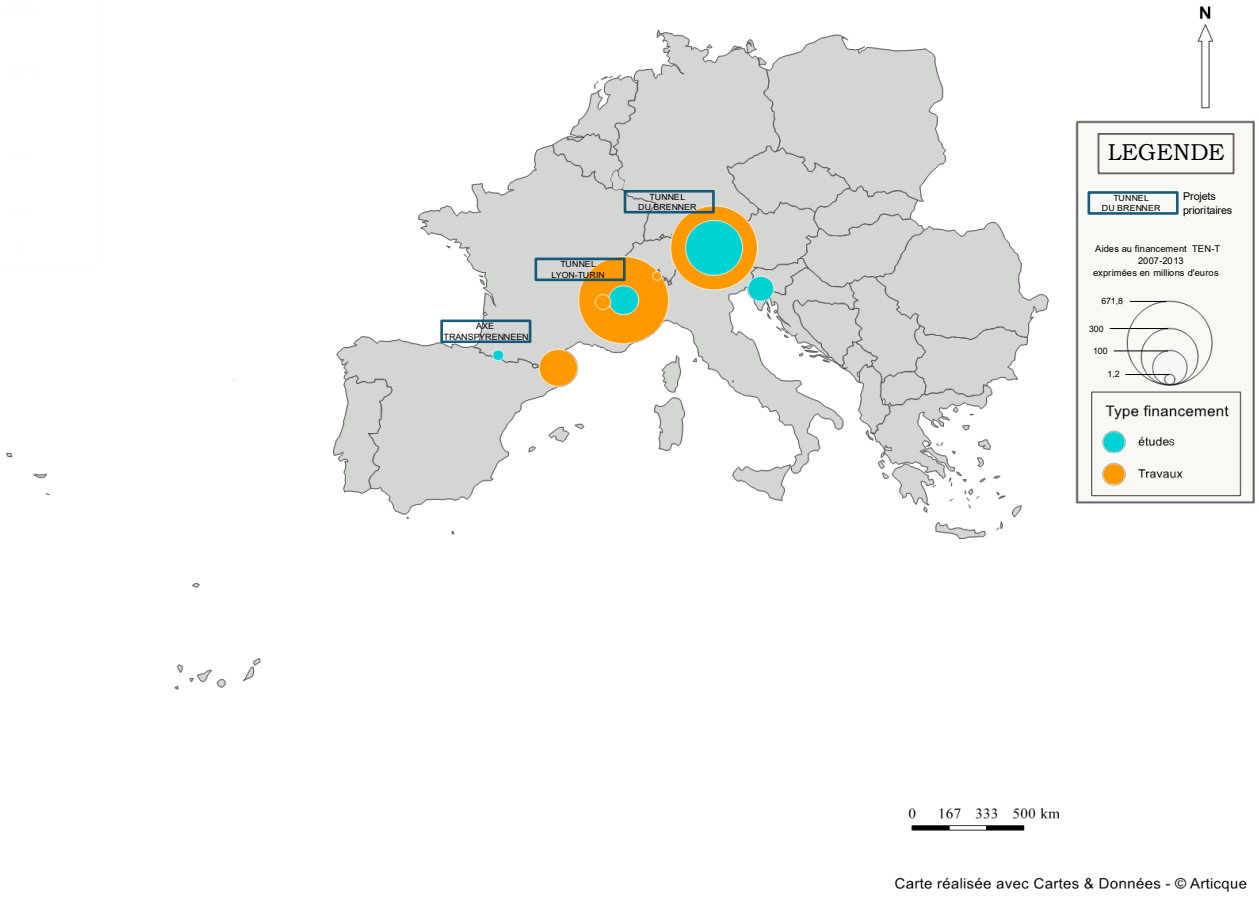

Malte
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %


Finland
Route %
Maritime %
Air %
Rail %
Voie d'eau %
Autre %

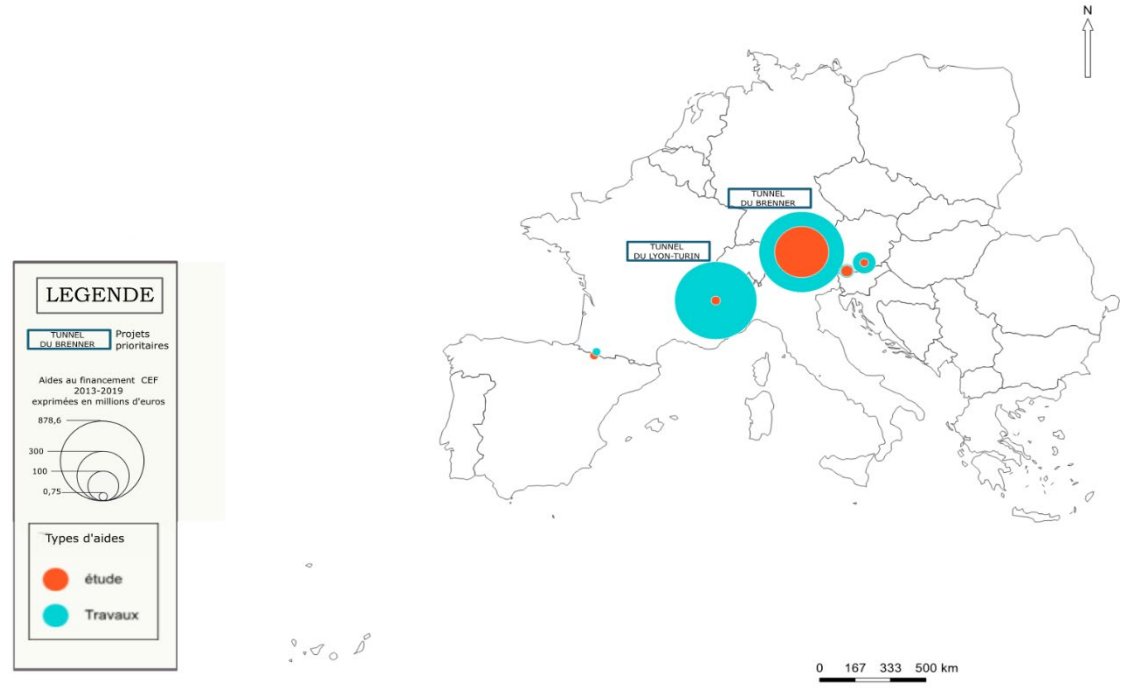
ANNEXE IV. Une tentative de cartographie thématique : traverser les montagnes

Ces cartes non-terminées ont été utilisées lors d'une journée d'étude organisée par le laboratoire médiations. En complément de ce que nous avons expliqué au chapitre 5, elles montrent le poids du Brenner et du Lyon-Turin dans le financement communautaire.

Carte 50. Les projets financés par l'UE dans les Alpes et les Pyrénées 2007-2020



Carte 51. Les projets financés par l'UE dans les Alpes et les Pyrénées 2014-2019



Carte réalisée avec Cartes & Données - © Articque

ANNEXE V. Données utilisées pour le Chapitre 7

Pays	État	État fédéral	État tierce	Europe	Interégionale	intergouvernementale	internationale	multinationale	municipale	nationale	région	transnationale	transregionale	ville	(vide)	Total général
Armenia	1															1
China										1						1
Jordan										1						1
Moldova	1															1
Russia								1								1
Taiwan							1									1
United Arab Emirates	1															1
Azerbaijan	2															2
Belarus	2															2
Georgia	2															2
Lebanon	1						1									2
South Korea							2									2
Cyprus	2									1						3
Egypt	3															3
Malta	3															3
Palestinian Authority	2										1					3
Tunisia	4															4
Algeria	5															5
Kosovo	5															5
Morocco	5															5
Israel							6									6
Montenegro	5									1						6
Norway				1						3	1			1		6
Albania	6									1						7
Ukraine	7															7
North Macedonia										8						8
Switzerland				1		1	5				3					10

Bosnia and Herzegovina										10				1		11
Lithuania	6									3				2		11
Turkey	8			3						1						12
United States							14									14
Republic of Ireland	4			1				1		10						16
Estonia	12				3					2						17
Portugal	5			6						4	4					19
Denmark	12									4	3			3		22
Bulgaria	10						1			10				2		23
Serbia	8				3	4				7	2					24
Luxembourg	3			22				1								26
Latvia	10			2		11				2				2		27
Czech Republic	22			1						7	2			1		33
United Kingdom				10			18			7				1	1	37
Slovakia	18			6						9		7				40
Romania	20									13	8	1				42
Finland	14			2						20	9			6		51
Sweden	3			3						15	27			3		51
Hungary	12			3		4	12			18	3					52
Croatia	19			2	1		1			31	3					57
Poland	30			7						11	5	2		2		57
Greece	36		1	2		3	4			11	3			1		61
Spain	13			4			4			22	16			3	1	63
Austria	18	4		17	1				3	20	6					69
Netherlands	23			30	4		4		2	19	27			10		119
France	22			24	8	2	18			27	21					122
Germany	24			33	2		27			26	10			4	2	128
Italy	42			17		7	13			38	12			2		131
Belgium	6	19		269			4		2	3	3			5		311
Slovenia	161			61	25					164	44	20	1	16		492
Total général	618	23	1	527	47	32	135	3	7	530	213	30	1	65	4	2236

Table 1. Les TEN-T Days 2018 par pays et échelles d'actions

Table 2. Les représentants aux TEN-T Days 2018 par villes

Villes	Nombres de représentants issus de ces villes
International	1
Abu Dhabi	1
Agia Paraskevi	1
Aix-en-Provence	2
Ajdovščina	2
Albi	1
Algiers	4
Amsterdam	11
Ancona	1
Ankara	10
Antwerp	3
Aqaba	1
Arad, Romania	2
Armonk, New York	2
Arnhem	14
Assen	6
Athens	29
Attica	1
Bad Urach	1
Badia Calavena	1
Baku	2
Barcelona	11
Beirut	2
Belgrade	20
Bergamo	1
Berlin	41
Bern	4
Béthune	2
Bhutan	2
Bilbao	4
Birmingham	1
Bjelovar	1
Blagnac	1
Bologna	3
Bolzano	5
Bonn	4
Bordeaux	5
Boulogne-Billancourt	7
Bratislava	35
Bremen	2
Brenner, South Tyrol	1
Brescia	1
Brest, France	2

Brežice	2
Brno	1
Brussels	329
Bucharest	26
Budapest	49
Caen	2
Cairo	3
Calais	1
Cardiff	1
Celje	1
Chalándri	3
Chambéry	5
Charlotte, North Carolina	2
Cheshire	1
Chișinău	1
Civitavecchia	2
Cologne	2
Compiègne	2
Copenhagen	20
Cork	4
Dallas	1
Denver	1
Destelbergen	2
Dob, Domžale	1
Doboj	1
Domžale	3
Dresden	1
Dublin	8
Durrës	4
Düsseldorf	1
Egnatia, Ioannina	1
Eindhoven	8
Enschede	3
Ergué-Gabéric	1
Espoo	4
Essen	9
Ferrara	1
Finkenstein am Faaker See	1
Fiumicino	2
Foynes	2
Frankfurt	7
Friuli	1
Galați	5
Gävle	2
Gdańsk	3
Gdynia	3
Geneva	3
Genoa	7
Giurgiu	3
Gothenburg	5
Graz	1
Groningen	12
Guangzhou	1

Hamburg	8
Hanover	2
Härnösand	3
Helmond	2
Helsinki	27
Hengelo	2
Heraklion	3
Héraklion	3
Hesse	3
Hirtshals	1
Hjørring	1
Horta, Azores	2
Huelva	2
Huissen	1
Igoumenitsa	6
Innsbruck	1
Istanbul	2
Izola	1
Jakobstad	1
Jambes	1
Jesenice	2
Jesteburg	1
Kallithea	1
Kamnik pod Krimom	1
Karlskrona	1
Karlsruhe	3
Kassel	2
Kaunas	1
Kemin	1
Kielce	2
Kitzbühel	5
Klagenfurt am Wörthersee	1
Klaipėda	1
Klasov	1
Koblenz	1
Koper	5
Kotka	1
Kouvola	2
Kranj	3
Kyiv	5
Kymenlaakso	1
La Défense	1
La Rochelle	1
La Spezia	1
Lapland	1
Lausanne	1
Le Relecq-Kerhuon	2
Leixões	1
Leuven	1
Leverkusen	1
Lille	1
Linköping	1
Linz	3

Lisbon	12
Livorno	1
Ljubljana	407
Lom, Bulgaria	4
London	32
Lugoj	1
Luleå	3
Luxembourg City	25
Maastricht	5
Madeira	1
Madrid	32
Malmö	5
Mannheim	2
Mantua	3
Maribor	14
Marseille	4
Medvode	6
Meroux	1
Messina	3
Milan	18
Minsk	2
Mira, Veneto	2
Montreal	1
Moscow	1
Munich	25
Municipality of Duplek	1
Nantes	1
Naples	2
Narvik	1
New York City	1
Nicosia	3
Norrbotten	1
Norrköping	12
Norway	2
Novo Mesto	5
Nuremberg	1
Olomouc	2
Olsztyn	1
Örebro	2
Oslo	2
Oulu	3
Padua	2
Palermo	3
Paris	36
Parma	2
Pärnu	1
Pesaro	1
Petersfield	1
Piešťany	1
Piraeus	2
Pivka	1
Podgorica	6
Porto	1

Poznań	1
Prague	30
Pristina	7
Puteaux	11
Raahe	1
Rabat	5
Radomlje	1
Ramallah	3
Ratingen	1
Ravenna	3
Redditch	1
Reggio Calabria	1
Reston, Virginia	1
Riga	26
Rijeka	4
Rome	29
Ronco Canavese	1
Roscoff	1
Rotterdam	10
Rouïba	1
Saint-Denis, Seine-Saint-Denis	1
Saint-Gilles, Belgium	1
Saint-Ouen-sur-Seine	3
Salgareda	2
Salzburg	2
Sankt Pölten	1
Santa Venera	3
Sarajevo	10
Saxony	2
Schaerbeek	1
Seattle	1
Šenčur	17
Šentvid	3
Seoul	2
Serbia	4
Sheffield	1
's-Hertogenbosch	1
Silistra	2
Škofljica	3
Skopje	8
Slovenia	2
Sofia	15
Sopron	2
Spodnja Idrija	1
Stockholm	7
Strasbourg	1
Stuttgart	4
Surrey	1
Swords, Dublin	2
Taipei	1
Tallinn	16
Tampere	2
Taranto	1

Tbilisi	2
Tel Aviv	6
Terneuzen	1
The Hague	20
Thessaloniki	6
Tilburg	2
Timișoara	1
Tirana	1
Toulouse	7
Trento	2
Trieste	4
Tromsø	1
Trzin	1
Tunis	4
Turin	9
Turku	4
Umeå	9
Utrecht	13
Vaasa	1
Valencia	8
Valenciennes	10
Vallauris	2
Vallentuna	1
Varaždin	3
Velenje	9
Venice	7
Vénissieux	4
Venlo	2
Verona	1
Vienna	51
Villach	1
Villeurbanne	1
Vilnius	9
Vitoria-Gasteiz	2
Vittorio Veneto	1
Vsetín	4
Vukovar	3
Warsaw	44
Washington, D.C.	5
Weßling	1
Willich	1
Wolfsburg	2
Yerevan	1
Zagreb	45
Zaventem	2
Zeeland	1
Zoetermeer	2
Zürich	2
Zwijndrecht, Netherlands	2
Zwolle	3
Total général	2236

Table 3. Les participants des TEN-T Days 2018 par pays représentés

Étiquettes de lignes	Total general
Albania	7
Algeria	5
Armenia	1
Austria	69
Azerbaijan	2
Belarus	2
Belgium	311
Bosnia and Herzegovina	11
Bulgaria	23
China	1
Croatia	57
Cyprus	3
Czech Republic	33
Denmark	22
Egypt	3
Estonia	17
Finland	51
France	122
Georgia	2
Germany	128
Greece	61
Hungary	52
Israel	6
Italy	131
Jordan	1
Kosovo	5
Latvia	27
Lebanon	2
Lithuania	11
Luxembourg	26
Malta	3
Moldova	1
Montenegro	6
Morocco	5
Netherlands	119
North Macedonia	8
Norway	6
Palestinian Authority	3
Poland	57
Portugal	19
Republic of Ireland	16
Romania	42
Russia	1
Serbia	24
Slovakia	40

Slovenia	492
South Korea	2
Spain	63
Sweden	51
Switzerland	10
Taiwan	1
Tunisia	4
Turkey	12
Ukraine	7
United Arab Emirates	1
United Kingdom	37
United States	14
Total général	2236

Table 4. Les Connecting Europe Days 2018

La table est disponible sur le lien suivant pour consultation, uniquement sur demande à des fins de recherche exclusivement :
https://docs.google.com/document/d/1rAnG6Ti6eJQtSNqTAvVdrdejix6T2k6mPTIV3l4GeQ/edit?usp=sharing

Tables des matières et illustrations

Encadré 1 Européanisation 30
Encadré 2 Que faire quand la passation d'un entretien se hors du cadre prévu par l'enquêté ? 56
Encadré 3 À propos de ces photos 85
Encadré 4 Pluriel ou singulier : le RTE-T 89
Encadré 5 Quelle est la nature du RTE-T 91
Encadré 6 Norrbotniabanan 101
Encadré 7 Les questions associées aux cartes mentales. 106
Encadré 8 Présentations des cartes dans le manuscrit 111
Encadré 9 Des cartes avec une dimension géopolitique forte 115
Encadré 10 Les effets territoriaux de la WBIF 118
Encadré 11 Les facteurs politiques de la concentration du réseau ferroviaire communautaire autour de la grande vitesse espagnole 152
Encadré 12 Le Connecting Europe Facility en chiffre 268
Encadré 13 Des forums de projets prioritaires ? 455
Encadré 14 Conférence scientifique et exposition par les entreprises sponsors 530
Encadré 15 Comment retrouver une entreprise disparue ? 548

Tables des cartes

Carte 1. Les corridors du RTE-T : une carte pour symboliser une politique européenne 8
Carte 2. L'intégration européenne : approches régionales 29
Carte 3. Les 30 projets prioritaires en 2010 : une image des RTE-T 76
Carte 4. Les Corridors du réseau central en 2013 « le network » 78
Carte 5. Le fond de carte LAEA utilisé pour les cartes mentales 99
Carte 6. *There were other bananas ?* 105
Carte 7. *I don't want to get political…* 106
Carte 8. Extension aux pays voisins du réseau central 109
Carte 9. Les liaisons envisagées pour un réseau européen ferroviaire 112
Carte 10. Les liens ferroviaires en 1984 : Le désenclavement de la Grèce 113
Carte 11. Le réseau européen de LGV de la Commission en 1986 115
Carte 12 et 11 bis. L'Europe s'étend, il faut donc la réduire... Une réflexion européenne 139
Carte 13. Le réseau ferroviaire à grande vitesse en 1984 146
Carte 14. Le réseau de LGV extensif de la CCE : une vision du futur reposant sur l'avancée technique 147

Carte 15. Le réseau LGV des RTE avant Maastricht : Un réseau embryonnaire 152
Carte 16. Le réseau ferroviaire à grande vitesse une logique de corridor ?.....165
Carte 17. Les capacités routières à l'horizon 2010.....166
Carte 18. Un réseau structuré par des corridors dans le schéma communautaire de 1993 170
Carte 19. Un réseau extensif, le réseau de base.....172
Carte 20. Le réseau de base et les projets prioritaires.....173
Carte 21. Les 14 projets prioritaires en 1995 174
Carte 22. Concurrence des RTE-T avec les zones protégées selon Birdlife 192
Carte 23. Les goulets d'étranglement comme priorité pour le fluvial.....198
Carte 24. Le Corridor I, une vision d'un espace connecté après la fin de la guerre froide.....210
Carte 25. Les corridors du réseau transeuropéen de transport une aire d'influence élargie ? 214
Carte 26. Les 3 listes de projets prioritaires recommandés par le groupe Van Miert.....226
Carte 27. Les projets prioritaires après 2004 : une liste par axes 234
Carte 28. Le métro de l'Europe.....253
Carte 29 et 29 bis. Le passage du Patchwork au network : des projets prioritaires au réseau central 256
Carte 30 et 28bis. Patchwork et Network de la DG Move.....258
Carte 31. Les corridors version intermédiaire 259
Carte 32. Carte 1. Cartes de l'annexe I des outils de planification ? Des objets dépolitisés ?.....281
Carte 33. La pérennisation des grands projets, l'exemple du Canal Seine Nord Europe 282
Carte 34. Quels États membres bénéficient du MIE ?.....284
Carte 35. La Cartographie rétroactive et multisectorielle de la BEI une tradition depuis les années 1990.....287
Carte 36. Présent, futur, une cartographie commune à la Commission Européenne.....288
Carte 37. 1996 l'adoption d'une identité graphique.....289
Carte 38. L'élargissement du continent européen 290
Carte 39. La transition visuelle une perte de donnée ?.....292
Carte 40. La cartographie administrative projets sélectionnés, une incarnation administrative de l'Europe des transports 295
Carte 41. Carte des projets prioritaires audités.....323
Carte 42. L'extension des corridors de transport vers l'Ukraine.....328
Carte 43. L'axe de transport du sud-ouest, branche Atlantique et branche méditerranéenne 413
Carte 44. Les corridors de fret prioritaires pour le déploiement de l'ERTMS 416
Carte 45. Kouvola une revendication de son appartenance aux corridors du réseau central.....476
Carte 46. L'activité du coordinateur du Corridor Scandinavie Méditerranée 2014-2019 : l'axe du Brenner comme préoccupation centrale 499
Carte 47. L'activité du coordinateur du Corridor Orient-east Mediterannean, Bruxelles comme centre pour réunir les acteurs.....502
Carte 48. Le Corridor RBCG en 2012 : une troublante ressemblance avec le corridor mer du nord Baltique 540
Carte 49. Le corridor RBCG Russia.....542
Carte 47. Les projets financés par l'UE dans les Alpes et les Pyrénées 2007-2020 649
Carte 48. Les projets financés par l'UE dans les Alpes et les Pyrénées 2014-2019 650

Table des figures

Figure 1. Nombre de demandes d'entretien par rapport au nombre de prises de contact en vue d'un entretien semi-directif.....57
Figure 2. Les refus par type de mode de contact.....59
Figure 3. Les aides allouées aux RTE-T entre 1983-1992 130
Figure 4. La métaphore du patchwork.....134
Figure 5. Le network comme métaphore de l'unité.....134
Figure 6 et 8 bis. Le Graphe du réseau LGV à l'horizon 2010 : Les temps de trajet depuis les grandes villes européennes 151
Figure 7. Corridor 9 - France/Méditerranée-Espagne/Portugal.....154
Figure 8. Le rétrécissement de l'Europe version ERT 158

Figure 9. Montant des aides pour le programme PACT (1992-1995) : un programme expérimental pour le Réseau des RTE-T....163
Figure 10. La décision 1692/96 : Des objectifs avant tout économiques....199
Figure 11. Montant des fonds dédiés aux projets RTE-T par exercice financier exprimés en milliards d'euros....243
Figure 12. Les priorités règlementaires des RTE-T dans le règlement 661/2010....246
Figure 13. Le CEF une vision intégrée des réseaux....249
Figure 14. Nombre de projets CEF par pays....284
Figure 15. Le nombre de projets RTE-T par rapport aux PIB des Etats membres.....285
Figure 16. Les priorités des *MAP* et *AWP*, continuité des objectifs sectoriels rupture des espaces de déploiement de projets....293
Figure 17. La montagne comme espace nécessitant une attention particulière....297
Figure 18. Les tunnels de base une image de la montagne comme frontière et goulet d'étranglement....298
Figure 19. La distribution des fonds MIE en Italie par mode de transport....308
Figure 20. Des chars d'assaut sur des trains....315
Figure 21. Verdir les transports : Transition énergétique et report modal....318
Figure 22. La transition écologique et la pression environnementale....320
Figure 23. L'extension des 9 corridors du réseau central en 2021....324
Figure 24. Les objectifs du RTE-T vert : Un approfondissement des objectifs classiques....325
Figure 25. L'article 44 amendé par le Parlement vision du futur ou simple retour à la neutralité technologique ?....337
Figure 26. La multidimensionnalité du RTE-T au sein des arènes non institutionnelles européennes des transports....358
Figure 27. Le nombre de participants aux CED 2018 par pays échelles d'action 1....379
Figure 28. Le nombre de participants aux CED 2018 par pays échelles d'action 2....380
Figure 29. Le nombre de participants aux CED 2018 par pays échelles d'action 3....380
Figure 30. Le nombre de participants aux CED 2018 par pays échelles d'action 4....381
Figure 31. Le nombre de participants aux CED 2018 par pays échelles d'action 5....382
Figure 32. Les participants par pays aux TEN-T Days de 2018 à Ljubljana....383
Figure 33. Les participants par pays aux TEN-T Days de 2016 à Rotterdam....384
Figure 34. Le stand de la commission européenne et de CER au salon Inno Trans 2024 : une arène comme une autre ?....392
Figure 35. Les coordinateurs comme fronton des RTE-T....405
Figure 36. Les participants aux Forums du corridor Rhin Danube : La société civile à l'écart....462
Figure 37. Agenda du 8e forum du corridor....465
Figure 38. Les 10 plus importants utilisateurs de services de consultants externes à la Commission (2017-2019)....510
Figure 39. Planning de l'étude sur le Corridor Scandinavie Méditerranée (2014)....519
Figure 40. Les modèles d'arènes selon Jasper....564
Figure 41. Les modèles pour la méthodologie RTE-T....584
Figure 42. Les modèles européens....585

Table des Tableaux

Tableau 1. Les enquêtés diplômés en géographie et aménagement du territoire ..... **Erreur ! Signet non défini.**
Tableau 2. Comparatif des projets prioritaires dans le secteur des transports dans différents documents produit par les institutions européennes....201
Tableau 3. Les critères pour l'inclusion des ports maritimes aux RTE-T en 2001....222
Tableau 4. Des critères excluant pour la sélection des projets prioritaires....228
Tableau 5. Les projets prioritaires, la création de critère ou empilement des intérêts ?....236
Tableau 6. Les coordinateurs des projets prioritaires 2006 et 2011....241
Tableau 7. Les taux de financement par type de projets dans le règlement 1316/2013....269
Tableau 8. Objectif et sous objectif règlementaire du règlement 1315/2013 concernant les RTE-T....279
Tableau 9. Comparaison détaillée du Comprehensive Network et du Core Network (2013 vs 2021)....347

Tableau 10. Disponibilité des sources des CED et TEN-T Days. 360
Tableau 11. L'UE et le monde au TEN-T Days de 2008 366
Tableau 12. Grille d'analyse des participants au TEN-T Days (2009 – 2011 – 2012 – 2016 – 2018)....376
Tableau 13. Tableau à l'attention de M. Bernier pour un aperçu....378
Tableau 14. Les coordinateurs du corridor en 2025 408
Tableau 15. Les coordinateurs du réseau central en 2015 411
Tableau 16. Liste des coordinateurs de projets prioritaires de 2006 à 2008....417
Tableau 17. L'activité des coordinateurs des corridors du réseau central 2014-2020....496
Tableau 18. L'activité des coordinateurs des corridors du réseau central 2014-2020 (données partielles) 497
Tableau 19. Répartition des tâches sur le corridor Rhin-Alpes 522
Tableau 20. Les consultants et les corridors aux Connecting Europe Days. 526
Tableau 21. Les membres du consortium Proximare 534
Tableau 22. Les cabinets de conseil et leurs travaux sur les corridors 560

Table des photos

Photo 1. Panneau d'une mise à niveau ETCS en gare de Thionville : signalisation et Europe....88
Photo 2. Le MIE gare de Lyon Part-Dieu : l'Europe un acteur parmi d'autres 90
Photo 3 et 3 bis. Bornes de recharge pour véhicule électrique à Saint-Pantaléon-de-Larche (Corrèze, France) 92
Photo 4. Panneau à la frontière franco-espagnole en gare d'Irún : mise à niveau du système de gestion du trafic 94
Photo 5. L'entrée des Connecting Europe Days 2024, The Square à Bruxelles....374
Photo 6. Le salon Inno Trans au Messe de Berlin 390
Photo 7. La DG MOVE au salon Inno Trans Berlin 2024 393
Photo 8. La mobilité militaire mise en scène à Inno Trans (2024) par la Commission et CER....395
La CEO de DB Cargo va quant à elle mettre en avant son rôle dans le développement de la mobilité militaire en Europe pour le rail, sont même inclus dans les diapositives une mise en scène de sa personne en uniforme militaire (Photo 8) à côté d'un char d'assaut. 396
Photo 9. Un stand du sponsor BMW au TRA 2018 530

Table 1. Les TEN-T Days 2018 par pays et échelles d'actions....652
Table 2. Les représentants aux TEN-T Days 2018 par villes 653
Table 3. Les participants des TEN-T Days 2018 par pays représentés 659
Table 4. Les Connecting Europe Days 2018 660

Table des matières

Remerciement....2
Résumé 4
Summary 4
Sommaire....5
Introduction générale : une approche institutionnelle du RTE-T en géographie....10

I- Du master au doctorat : la carte est-elle un rêve ? Les débuts d'une réflexion sur l'écart entre la carte et l'aménagement du territoire 10
II- État de l'art : épistémologie de la géographie et outils de la science politique 14
1. La représentation des RTE-T et le conflit d'aménagement : le point de départ d'une réflexion 15
a. La géographie de la représentation et la représentation du RTE-T 15
b. Le conflit au cœur des RTE-T : Conflit d'aménagement 17
c. Le conflit au cœur des RTE-T : Conflit politique 20
2. Et la géographie des transports dans tout ça ? 22
3. Les *border studies* et quelques autres disciplines sur le RTE-T 27
4. Question de recherche 28
III- Cadre théorique : *spillover* cultivé et référentiel des politiques publiques 29
1. La grande théorie de l'intégration européenne et les RTE-T : Intergouvernementalisme et néofonctionalisme 30
a. Le néofonctionalisme : limite d'un cadre théorique critiqué 31
b. L'intergouvernementalisme : une théorie des marchandages entre États opposée au néofonctionalisme 32
c. Le dépassement des théories intergouvernementalistes et néofonctionalistes 35
d. Renouveler le néofonctionalisme 35
2. Le *spillover* cultivé une approche par l'analyse des stratégies de la Commission européenne 36
3. Le référentiel des politiques publiques 38
a. Les approches chronologiques sur les RTE-T 38
b. Un concept emprunté à la sociologie de l'action publique 40
c. Comment répondre au problème soulevé par le concept de référentiel ? 44
IV- Collecte des données : comment faire pour traiter du RTE-T dans une perspective diachronique ? 45
1. L'abandon progressif d'une première démarche : l'inventaire des projets CEF 45
2. L'infrastructure du web comme terrain d'étude 48
3. Bornes chronologiques et sources associées 50
V- Méthodologie : Entretiens semi-directifs, documents institutionnels et terrains 53
1. Les sources institutionnelles 53
2. Les entretiens semi-directifs 55
a. Les premiers entretiens 55
b. Recalibrer l'échantillonnage 55
c. Utilisation de la méthode boule de neige 58
3. Condition de passation des entretiens 58
a. Nombre d'entretiens et modes de passation 58
b. Temps et temporalités des entretiens 59
4. Positionnalité et réflexivité : réflexion sur les dynamiques sociales à l'œuvre dans l'analyse des politiques publiques 61
VI- Problématique et structure de la thèse 64
1. Problématique 64

2. Structure de la thèse 65
Bibliographie 68
Partie I. Des grands projets prioritaires aux corridors du réseau central : Un changement de paradigme en trompe- l'œil ? 74
Chapitre 1. Comment délimiter le RTE-T ? 81
I- Le patchwork des infrastructures financées par le CEF 84
3. L'inversion de la défaillance de l'infrastructure : le temps du projet....86
4. Synchronie et Diachronie 93
II- Le RTE-T a-t-il une limite ? Relier, intégrer, s'étendre. 98
1. Échantillonnage et contexte....98
a. Un dispositif de recherche (trop) ambitieux....99
b. Échantillons retenus 100
2. Confrontation du dispositif au terrain....101
a. Le RTE-T et ses multiples débordements 103
b. Discussion des résultats : une géographie centrale, une géographie secondaire et une métagéographie du RTE-T 107
III- Comment faire sens de la dimension multiscalaire des RTE-T ? Une réponse interprétative à partir des marges du RTE-T 111
1. La trajectoire des Balkans de l'Ouest : du réseau secondaire au réseau central. 111
2. Actualité d'un espace des transports hors UE rattaché au RTE-T....116
Conclusion : Le RTE-T est-il un bac à sable pour la Commission européenne ?....121
Bibliographie 124
Chapitre 2. La gestation du référentiel du RTE-T : La compression de l'espace-temps des transports (1979-1995)....129
I- Introduction : la chronologie du RTE-T du tournant discursif des années 1980 à l'implémentation d'une politique durant les années 1990 129
1. Le RTE-T au-delà de ses représentations cartographiques : Le changement de paradigme a-t-il eu lieu ? 132
a. Du patchwork au network une expression « à la mode » depuis 2013....132
b. Une expression pourtant ancienne 132
c. Un premier algorithme derrière l'expression du Patchwork au network 134
2. Grande vitesse et liens manquants ou industrie ferroviaire et industrielles européennes (1979-1990)....138
a. Le tournant discursif des années 1980 : le rétrécissement de l'espace-temps....139
b. Le réseau de Lignes à Grande Vitesse : L'européanisation par la grande vitesse....145
3. Après le tournant discursif : La synthèse des années 1990 et une première esquisse d'un réseau intégré 159
a. Comprendre le projet européen des RTE-T, via la politique RTE de transport combiné 160
b. Les corridors, le réseau deux notions opposées pour la Commission européenne ? 163
c. Les corridors un terme utilisé de façon récurrente sans définition ? 164
4. Différentes approches de l'UE pour cartographier et hiérarchiser le RTE, entre héritage des années 1980 et mutation (1993-1995). 168
a. La logique du réseau de base 168

b. Corridor, réseau et projets prioritaires : Un ensemble de logique qui coexiste en 1993 169
c. L'imposition de la logique des projets prioritaire 173
Conclusion : une première étape dans la définition du référentiel 176
Bibliographie 178
Chapitre 3. Sur quelles bases sommes-nous passés des projets prioritaires aux Corridors du réseau central ? 186
1. La décision 1692/96 : quelles étaient les valeurs et les normes du premier acte législatif structurant sur les RTE-T ? 187
a. La dimension environnementale du RTE-T : une valeur issue d'un débat sur la superposition de deux maillages territoriaux 188
b. La cohésion économique et sociale pour les RTE-T : la convergence économique et le désenclavement comme priorités pour les transports 193
c. La dimension économique : Les goulets d'étranglement dimension centrale 194
1. Projets prioritaires : Une liste instable ? 1993-2004 199
a. La liste d'Essen : des Megaprojet ? 200
b. Définir la liste des grands projets prioritaires : un débat multiscalaire 202
c. La discrète remise en cause de l'approche par projet prioritaire et l'émergence des corridors 203
2. Les corridors une approche commune pour l'est de l'Europe 206
a. Transport Infrastructure Need Assessment (TINA) un espace d'expérimentation de la Commission européenne pour contrer les États ? 206
b. L'étendue du TINA et des corridors paneuropéens 207
c. Le TINA stratégie pour une transformation du référentiel des RTE-T 210
3. La norme technique outil de domination et norme internationale technocratique 212
Conclusion deux logiques et une vision commune ? 215
Bibliographie 217
Chapitre 4. De la doctrine des grands projets prioritaires à leur remise en cause (2004-2011) 222
Introduction : les évolutions législatives de 2001, une révision mineure pour s'adapter aux évolutions politiques 222
I- Renforcement des logiques de grands projets prioritaires et d'intermodalités 224
1. Le rapport du Groupe de haut niveau I de Karel Van Miert : La préparation à un changement de système et de la métagéographie 224
a. Une première définition des nouvelles priorités 224
b. La méthodologie de sélection proposée par le Groupe Van Miert : des critères plus stricts après l'approche du groupe Christophersen ? 227
c. Une transformation de la métagéographie liée à l'élargissement de l'Union 230
2. Une transformation du cadre législatif 233
a. La Décision 884/2004 continuité des projets prioritaires et pris en compte partiel des recommandations du groupe Van Miert 233
b. La fin du programme PACT et la succession par le Programme Marco Polo : Un programme secondaire en lien avec les RTE-T 237
Les autres transformations législatives autour du RTE-T : un cadre d'action de plus en plus large 239
3. La transformation organisationnelle des RTE-T : vers une coordination transcontinentale ? 239
a. Les corridors dans les études TEN-STAC 240

b. Les coordinateurs européens et la continuité du terme corridors....240
c. L'agence exécutive TEN-EA : une stratégie de délégation....241
d. Les dernières brochures du TEN-EA, un bilan au-delà des grands projets prioritaires....242
II- À l'aube de la révision du RTE-T : la relecture du *patchwork* au *network*....243
1. Du Patchowork au network (2008-2011)....243
a. La révision de 2010 : marché unique et transition écologique....245
b. Le métro de l'Europe, une représentation utopique des corridors....246
c. Légitimation et diffusion de la structure en corridor....249
d. Du patchwork au network, la diffusion de l'image d'une politique par des cartes....253
Conclusion....260
Bibliographie....262
Partie II. Quelle dimension les Corridors européens donnent à l'intégration européenne ?....267
Chapitre 5. La cartographie comme stratégie du guépard ? La refonte spatiale par les corridors du réseau central....270
I- Les cartes du RTE-T : les représentations complexes des RTE-T par les institutions européennes....273
1. Contexte de la production des cartes du RTE-T....274
a. La cohésion....275
b. L'efficacité....277
c. La durabilité....278
d. L'avantage pour les usagers....278
2. Les cartes des règlements 1315/2013 un atlas exhaustif pour un futur prospectif....280
a. Décrire le réseau de façon exhaustive : des cartes dépolitisées ?....280
b. Une piste de réflexion pour passer de la dimension descriptive des RTE-T à la dimension territoriale....283
3. Les cartes de la Banque européenne d'investissement (BEI) : une vision rétrospective du financement des projets de transports....285
a. Un travail ancien....286
b. Une identité visuelle propre....288
La rareté des données....291
4. Les cartes de l'INEA : Rendre compte des financements du RTE-T....292
a. Fonctionnement de la distribution des fonds CEF : la soumission des projets....293
b. Une cartographie agrégée et technocratique....295
c. Comment donner un sens géographique au travail de l'INEA ? L'exemple des traversées alpines 296
II- La méthodologie autour du réseau : Une politique avec une nouvelle doctrine et de nouveaux moyens de coordination....299
1. Une méthodologie objective ?....299
a. Les nœuds....299
b. Les liens....300
c. Une réflexion politique....300
2. Le RTE-T est-il soft ? le cas de TENtec et la *soft law*....301

a. La *soft law* selon la Commission européenne 302
b. La méthode ouverte de coordination dispositif de coopération entre États ou dispositif de contrôle ? 303
III- La disparition des projets prioritaires ? 304
1. Projets d'intérêts communs 305
a. La valeur ajoutée européenne 306
b. Les critères techniques du règlement 1316/2013 307
c. Le paratexte européen : une explication juridique à la distribution des fonds 307
2. L'hybridation des doctrines spatiales : l'inversion des priorités. 307
Conclusion : Une remise en cause durable du modèle spatiale des RTE-T ? 309
Bibliographie 311
Chapitre 6. Des chars d'assaut sur des trains : verdir les transports au temps de la guerre en Ukraine, la révision de 2024 des RTE-T 315
I- 2019-2021 : La transition écologique comme objectif centrale du RTE-T ? 320
1. 2019 - 2020 – La consultation des acteurs. 320
2. Le rapport de la CEA de 2020 : une perspective critique du RTE-T 322
3. Continuité et approfondissement des objectifs de 2013 à une échelle plus large 323
II- Quand la géopolitique influence le référentiel 325
1. L'Ukraine « un choc exogène » et une transformation des imaginaires ? 325
2. La mobilité duale : l'introduction d'une dimension ouvertement géostratégique 330
3. La résilience : un terme clé pour comprendre la nouvelle orientation de la nouvelle politique 332
III- Le RTE-T de 2024 : Changement de doctrine politique et évolution de la gouvernance 334
1. Le trilogue des institutions européennes : Fonctionnement de la procédure ordinaire 334
2. Des points de vue opposés ? Négocier la construction de la politique des transports en Europe. 335
a. Des points de vue philosophiquement différents ? 335
b. L'article 44 et 44 bis : technologie de mobilité future 336
c. Carburant : Électricité et autres approvisionnements non fossiles 340
3. La gouvernance des RTE-T dans le règlement 1679/2024 : L'approfondissement de l'intégration européenne 342
IV- Dessiner les corridors entre 2021 et 2024 : entre méthodologie de la Commission et marchandage des États ? 345
Conclusion : un glissement du référentiel ? 348
Bibliographie 349
Partie III. Un réseau professionnel : la communauté des transports européenne 352
Introduction à la partie III. L'animation d'une politique publique par la Commission européenne pour accompagner la transformation du RTE-T 353
Chapitre 7. L'Europe des transports dans ses arènes et ses forums 354
Introduction. Les lieux de la controverse des transports européens : Arène et forum 354
1. Des TEN-T Days aux Connecting Europe Days : regrouper les acteurs, créer le sentiment communautaire 360
a. Les TEN-T Days sont-ils des arènes ou des forums ? 360

b. Les TEN-T Days de 2008 : quels choix, quels changements ? 362
c. Les TEN-T Days évolutions et persistance des débats 369
2. Cartographier les *TEN-T Days* pour comprendre les enjeux 375
a. Une tentative de classement pour analyser les participants des *TEN-T Days* 375
b. Les TEN-T Days arène multiniveau ? 382
c. La diffusion de messages politiques pour améliorer la compréhension de l'intérêt commun 385
d. Les diapositives comme témoins des arènes et forums des RTE-T 386
e. Des cas d'application de la transmission dans les forums hors des murs de la Commission 387
3. Quand l'UE est un élément parmi d'autres : Inno Trans Berlin 389
a. Description du salon : un lieu avant tout tourné vers le monde économique 390
b. Typologie des entreprises par la configuration des stands 391
Conclusion : comment traiter une information dense, comme terrain de recherche ? 396
Bibliographie 397
Chapitre 8. Le coordinateur et les corridors du réseau central : acteur et fonction. 401
Introduction — les coordinateurs et les arènes du corridor 401
I- Les coordinateurs des figures de proue pour les corridors 403
1. Comment la Commission présente le coordinateur du corridor ? 403
a. La présentation des coordinateurs sur les sites web 403
b. Chronologie des informations contenues sur les pages des coordinateurs 406
c. Des personnalités indépendantes ? La sélection des coordinateurs 409
d. Coordinateur du réseau des projets prioritaires et coordinateurs des corridors du réseau central : une même fonction un mandat différent ? 410
2. Les premiers rapports des coordinateurs : une tâche complexe 412
a. Les difficultés de coordination des premiers temps (2006-2008) : *MOS* 413
b. Les difficultés de coordination des premiers temps (2006-2008) : ERTMS 414
c. Les difficultés de coordination des premiers temps (2006-2008) : Dichotomie Est-Ouest et Nord-Sud ? 415
3. Un travail d'abord politique 416
a. La prédominance des éléments politiques sur les éléments techniques 417
b. Une extension des fonctions dans le temps et l'espace 419
II- Le système corridor, un système social dans une enveloppe spatiale 419
1. Comment le coordinateur travaille sur le corridor ? 419
a. Quel rôle pour le coordinateur au sein des institutions européennes ? 420
b. Désignation du coordinateur 420
c. Autour du coordinateur : conseillers et cabinets de conseil 421
2. Le coordinateur, un acteur à part : Devoir, production de connaissance et coordination 421
a. Travailler au nom du coordinateur : hiérarchie et organisation 421
b. Les coordinateurs et leurs rapports : un exemple de gouvernance multiniveau ? 426
c. 2014-2023 : Un cycle macro pour comprendre la gouvernance du travail des coordinateurs et leur production de littérature institutionnelle 427

d. Le plan de travail : l'expression d'une vision commune sur un corridor ? 428
3. Les études sur les corridors 435
a. Les *Widers elements* : des questionnements essentiels, mais négligés ? 436
b. La fonction du premier cycle d'études 439
c. Dernier cycle d'études : transformation, permanence : un processus compartimenté et vertical ? 439
d. La remontée d'information hors des Forums du corridor 441
e. Les échanges d'informations ont-ils une réelle importance ? 442
Conclusion 445
Bibliographie 446
Chapitre 9. La construction des RTE-T dans les arènes des corridors du réseau central 452
Introduction : Le fonctionnement des sociabilités sur le corridor 452
I- Les Forums des corridors : quand l'arène permet de faire corridor 453
1. Une définition en creux dans la législation du RTE-T 454
2. Les forums du corridor : organisation interne et composition 455
a. Comment sont sélectionnés les participants des forums ? 457
b. Centralisation des forums à Bruxelles 458
c. La synchronicité des forums : un élément de contrôle pour la Commission 459
d. L'absence de la société civile : un révélateur de la construction du référentiel 460
II- Au sein des forums : les enjeux des discussions 462
1. Que nous apprennent les ordres du jour sur l'organisation des arènes ? 462
2. Qui participe aux forums du corridor ? 465
a. La Commission européenne 466
b. Les fonctionnaires des ministères : représentation spécialisée et chef d'unité 466
c. Les régions, quelle place au sein du forum ? 470
3. Les discussions au sein du Forum du corridor : arènes des politiques publiques ou forums des politiques publiques ? 478
a. Du forum à l'arène : quand le Forum permet la prise de décision au-delà de l'échange d'idée. 479
b. Arènes ou forum un processus ou l'enjeu central reste les États membres 480
c. Les enjeux de pouvoir entre les acteurs : limites et hypothèse de travail 480
d. Le forum du corridor crée-t-il un sentiment communautaire européen pour les acteurs du transport ? 481
III- Au-delà du forum comme arène, patrouiller sur les corridors : groupe de travail et médiations 483
1. Les groupes de travail : une européanisation par la mise en valeur du corridor ? 483
a. Des groupes parfois négligés par les coordinateurs et États 484
b. L'échange d'idée et d'informations au sein des groupes de travail (corridor Scandinavie-Méditérannée) 485
c. Les structures *had hoc* régionales du Corridor Scandinavie-Méditerranée 489
d. Organisation des laboratoires d'idées du Corridor Scandinavie-Méditérannée 489
2. Comment le coordinateur et son conseiller travaillent à la coordination du corridor ? L'analyse des mobilités des coordinateurs 492

a. L'analyse des mobilités des coordinateurs : collecte des données 493
b. L'analyse des mobilités des coordinateurs : approche, limites, perspectives 495
c. Résultats : occuper le terrain, réunir, expérimenter 497
Conclusion : un corridor dématérialisé : Covid-19 et e-mail 503
Bibliographie 505
Chapitre 10. Les cabinets de conseil : identifier des acteurs et leurs activités 509
I- Comment travaillent les cabinets de conseil sur le RTE-T ? 512
II- Pourquoi choisir un consortium plutôt qu'un autre ? 517
1. La justification par la localisation géographique et par le mode dans les études de 2014, une explication suffisante ? 517
2. « C'est un appel d'offres public » quand le circuit d'appel d'offres justifie la sélection 523
3. Les cabinets de conseil des acteurs des corridors 525
a. Présence et place des cabinets de conseil dans les arènes des CED 525
b. La légitimation des acteurs du corridor dans les arènes scientifiques du transport 527
III- Vers une typologie des SPF et Neo-SPF au-delà des découpages de la Commission 532
1. Quand les consortiums se forment : Proximare une expertise européenne ou une expertise locale ? 534
a. Les spécificités des membres du consortium Proximare 534
b. Maala Paajeng Consulting : le réseau interpersonnel 535
c. Pourquoi les villes sont partenaires ? Les stratégies de coopération avec l'UE des métropoles d'Helsinki et Berlin sur le projet Rail Baltica 537
2. L'expertise sur le RBCG influe-t-elle sur l'expertise du corridor NSB ? 540
a. La légitimité scientifique des membres du consortium : la coopération Est-Ouest pour une région de transit 540
3. L'expérience préalable sur les RTE-T : une composante indispensable ? 543
a. L'expérience individuelle des enquêtes 544
b. La légitimité des Neo-SPF une composante construite dans le temps ? 546
4. Avantages compétitifs : une configuration sociogéographique 553
a. Conclusion qu'est-ce qui rend légitime une néo-SPF/SPF à travailler sur les corridors ? 558
Conclusion de la partie III : Pour une approche microscalaire des arènes du transport européen 561
Bibliographie 566
Conclusion : limite et perspective pour une compréhension de la rationalité géographique des RTE-T 573
Synthèse des résultats intermédiaires 573
Comment la Commission tente-t-elle d'imposer le référentiel ? les stratégies de sociabilisation et de mobilisation des acteurs 577
Un apport théorique pour une traduction des concepts de sociologie de l'action publique en géographie : l'arène et le forum comme lieu 578
Le forum scientifique des RTE-T : une géographie à explorer 582
Bibliographie 586
Ouvrages et articles scientifiques 586
Institutions européennes 603
Autres ressources 625

Annexes 631
ANNEXE I. Liste des entretiens semi-directif 632
ANNEXE II. La grille des entretiens semi directif 634
ANNEXE III. Tableaux confectionnés pour réaliser les cartes et graphique du Chapitre 5 636
ANNEXE IV. Une tentative de cartographie thématique : traverser les montagnes 649
ANNEXE V. Données utilisées pour le Chapitre 7 651
Tables des cartes 661
Table des figures 662
Table des Tableaux 663
Table des photos 664
Table des matières 664