



HAL
open science

Ce que porte le transport (XIXe -XXIe siècles). Une illusion au pays du rêve : le TGV et la Floride (années 1980)

Arnaud Passalacqua

► **To cite this version:**

Arnaud Passalacqua. Ce que porte le transport (XIXe -XXIe siècles). Une illusion au pays du rêve : le TGV et la Floride (années 1980). Histoire. Université Paris-Est Marne la Vallée, 2019. tel-02415249

HAL Id: tel-02415249

<https://theses.hal.science/tel-02415249>

Submitted on 17 Dec 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

École doctorale 529 Cultures et Sociétés (CS)
Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés UMR 8134 (Latts)

Dossier pour l'habilitation à diriger des recherches présenté par

Arnaud Passalacqua

Spécialité Histoire

Ce que porte le transport (XIX^e-XXI^e siècles)

Volume 2 – Mémoire inédit

Une illusion au pays du rêve : le TGV et la Floride (années 1980)

Sous le parrainage de Konstantinos Chatzis

Composition du jury

Soutenance le 27 juin 2019

- **Christophe Bouneau**, professeur d'histoire contemporaine
Université Bordeaux Montaigne (rapporteur)
- **Konstantinos Chatzis**, chargé de recherche en histoire des techniques
Université Paris-Est (garant)
- **Laetitia Dablanc**, directrice de recherche en urbanisme
Université Paris-Est
- **Marie Delaplace**, professeure d'aménagement et d'urbanisme
Université Paris-Est (rapporteuse)
- **Hélène Harter**, professeure d'histoire de l'Amérique du Nord
Université Paris 1 – Panthéon-Sorbonne
- **John Krige**, Kranzberg Professor
Georgia Institute of Technology
- **Pierre Lamard**, professeur d'histoire industrielle
Université de technologie Belfort-Montbéliard (rapporteur)
- **Pierre Zembri**, professeur d'aménagement et d'urbanisme
Université Paris-Est

Sommaire

| | |
|---|-----|
| Sommaire | 3 |
| Introduction : sur la voie d'un échec | 5 |
| | |
| Première partie | |
| Un basculement à grande vitesse ? | 27 |
| | |
| 1 Le TGV, du projet C03 à un champion national sur un marché encore flou | 31 |
| | |
| 2 Les États-Unis et la relance du train : aux sources d'une illusion collective | 67 |
| | |
| 3 Les États-Unis et la recherche de la grande vitesse ferroviaire | 89 |
| | |
| 4 Les États-Unis, nouvelle cible des exportations ferroviaires françaises | 119 |
| | |
| Deuxième partie | |
| Quand le TGV dépasse le <i>Shinkansen</i> : du mimétisme à l'autonomie au risque de l'isolement | 154 |
| | |
| 5 Un deuxième <i>complexe du Tōkaidō</i> ? | 159 |
| | |
| 6 Le difficile intéressement d'un milieu réputé convaincu | 189 |
| | |
| 7 Faut-il se trahir pour se traduire ? | 243 |

| | |
|--|------------|
| Troisième partie | |
| De la contestation des porte-parole à la fin de la traduction | 291 |
| 8 De la désunion des corridors à celle des acteurs | 295 |
| 9 En Floride, montée en puissance du projet ou des doutes ? | 341 |
| 10 Quand le TGV atteint son point d'arrêt | 365 |
| Conclusion : les transports dramatiques du TGV | 413 |
| Sources archivistiques | 433 |
| Bibliographie | 439 |
| Diagramme synthétique | 457 |
| Chronologie | 459 |
| Glossaire | 465 |
| Table des matières | 467 |
| Liste des figures | 473 |
| Liste des tableaux | 475 |
| Liste des sigles et acronymes | 477 |
| Index des noms de personnes | 483 |

Introduction : sur la voie d'un échec

Pour qui cherche à se rendre d'Orlando à Miami aujourd'hui, s'ouvrent plusieurs options. La voiture permet de parcourir le trajet d'environ 380 km en à peu près 4 h. L'autocar, moins cher mais plus lent, couvre la distance en 5 à 6 h. L'avion, fréquent, assure une desserte en 55 min de vol, auxquelles s'ajoute le temps classiquement passé au sol pour tout voyage aérien (enregistrement, récupération des bagages...). Enfin, la compagnie ferroviaire nationale Amtrak réalise la liaison en un temps minimum de 5 h 30 min, qui peut atteindre 7 h 30 min. Si le système de tarification rend compliquée toute comparaison entre les différents services collectifs, il demeure toutefois assez net que le train, qui est bien l'option la plus lente, est généralement aussi la plus coûteuse.

Cette situation actuelle, qui contraste avec ce qui prévaut en Europe, n'est pas nouvelle : elle était déjà observable au cours des années 1980. Pourtant, à cette époque, elle a fait l'objet d'un intérêt tout particulier qui aurait pu déboucher sur son chamboulement dès le milieu des années 1990. C'est du moins ce que plusieurs acteurs ont alors cru voir émerger, portés par ce qui semblait être une vague d'engouement pour une renaissance du train aux États-Unis, dont les premiers frémissements sont à chercher dans les années 1970, voire dès le milieu des années 1960, lorsque, dans le sillage du Japon, les pays européens et les États-Unis se sont lancés dans l'exploration de la grande vitesse ferroviaire. Si ces derniers ont rapidement abandonné leurs propres recherches dans le domaine, les compétiteurs étrangers ont transformé ce pays en ce qui leur a semblé devoir être le premier marché mondial à conquérir. Parmi eux, les Français ont fait office de concurrents de premier plan, grâce au TGV¹ qu'ils ont envisagé d'exporter avant même d'en avoir inauguré la première ligne.

Ce sont ces traces de l'exportation de la grande vitesse française aux États-Unis, et tout spécialement en Floride, que nous proposons de suivre ici sur une dizaine d'années, de la fin des années 1970 à celle des années 1980, alors que se

¹Turbotrain à grande vitesse puis Train à grande vitesse.

clôt un premier acte de ce qui a paru être un engouement pour le train. L'une des premières traces disponibles est une archive un peu antérieure, qui, si elle s'était avérée prémonitoire, aurait réduit l'intérêt du travail conduit ici à néant.

Un choix «déjà fait»?

En novembre 1975, Léonce Lansalot-Basou², conseiller aux transports de l'ambassade de France à Washington, écrit au cabinet du secrétaire d'État aux Transports, Marcel Cavallé³. Cette lettre s'inscrit dans la suite de la visite aux États-Unis que ce dernier vient d'effectuer et qui lui a notamment permis de rencontrer son homologue nouvellement nommé, William T. Coleman⁴, qui se serait déclaré intéressé par le projet de TGV Paris - Lyon, alors en cours de réalisation⁵. Léonce Lansalot-Basou tient à informer le cabinet de faits nouveaux. Tout d'abord, un rapprochement serait en cours entre la société ferroviaire publique états-unienne Amtrak et l'administration fédérale des chemins de fer, la FRA⁶. À la faveur de nouvelles nominations⁷, ces deux entités, dont on pouvait penser qu'elles travaillaient déjà ensemble, seraient sur le point d'engager une collaboration plus étroite, en particulier dans la définition de marchés de matériel ferroviaire. Une stratégie en trois temps aurait ainsi été dessinée : d'abord, acheter du matériel étranger classique, puis essayer des matériels étrangers nouveaux, notamment européens, avant, enfin, de passer à long terme des appels d'offres destinés aux constructeurs états-uniens, qui pourraient ainsi avoir le temps de développer leurs capacités d'innovation.

Pour les Français, cette volonté nouvelle a déjà rapidement pris une tournure amère : malgré une visite commune en France de représentants de la FRA et d'Amtrak, suivie d'un voyage de son patron, Paul H. Reistrup⁸, en septembre 1975, Amtrak a acheté des motrices Re4 au concurrent suédois d'Alsthom, ASEA⁹, lié par

²Formé à l'École de l'air, il engage sa carrière dans différentes positions au sein de l'aviation militaire puis civile, en s'intéressant notamment à l'exportation des techniques françaises de radionavigation. Il devient directeur de la navigation aérienne (1961-1971) avant d'être le premier conseiller aux transports de l'ambassade de France à Washington (1971-1983).

³Ingénieur à EDF puis sénateur centriste de Haute-Garonne, il devient secrétaire d'État aux Transports (1974-1978) puis au Logement (1978-1980). Son action gouvernementale est notamment marquée par la relance du tramway.

⁴Magistrat, il est le deuxième Afro-américain à intégrer un cabinet fédéral, en tant que secrétaire aux Transports (1975-1977).

⁵Lettre de L. Lansalot-Basou au cabinet de M. Cavallé, 18 novembre 1975 (AN, 19950585/27).

⁶*Federal Railroad Administration*.

⁷Paul H. Reistrup à la tête d'Amtrak et Asaph H. Hall à celle de la FRA.

⁸Ingénieur, il démarre une carrière dans les chemins de fer dans les années 1950 au sein de différentes compagnies, avant de prendre la tête d'Amtrak (1975-1978).

⁹Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget.

partenariat avec General Motors. Léonce Lansalot-Basou note à ce propos que la SNCF aurait expliqué aux représentants états-uniens les difficultés prévisibles que susciterait l'adaptation des motrices Alsthom 6500 aux conditions de leur pays.

Pour Léonce Lansalot-Basou, cet échec peut toutefois se comprendre comme n'étant qu'une erreur de jeunesse, commise par des intérêts français peu habitués à exporter leurs produits aux États-Unis. Il ne doit en rien obérer un possible succès dans la deuxième phase de la stratégie états-unienne, consistant en l'achat de matériel innovant européen. Ce programme, lancé en août 1975 et appelé *Candidate Passenger Train*, doit conduire au choix du futur standard états-unien en matière de transport ferroviaire de voyageurs. Et c'est à ce propos que Léonce Lansalot-Basou apporte une information de taille. «[P]our ce qui concerne le moyen terme, nous disposons d'un atout majeur : Nous avons pu interroger longuement Myles Michell directeur du service des trains de voyageurs à la FRA qui ne nous a pas caché que son choix était déjà fait : le TGV correspond parfaitement à l'idée qu'il se fait du *Candidate Passenger Train*¹⁰». Des essais pourraient être engagés grâce au budget de 5,5 millions de \$¹¹ dont dispose la FRA. Le conseiller français envisage d'ores et déjà le déplacement d'une rame d'essai aux États-Unis, avant la fin du programme prévue en décembre 1977.

Par ailleurs, même si la France ne parvient pas à faire acheter un TGV complet, elle peut espérer vendre certaines de ses pièces les plus abouties comme les bogies «qui ont fait grande impression sur l'équipe qui est venue enquêter en France¹⁰». Ainsi, comme l'explique Léonce Lansalot-Basou :

«une occasion unique se présente actuellement aux USA pour introduire la technique ferroviaire avancée française et il convient – à mon sens – de l'exploiter à fond ; la fiabilité des RTG¹² [vendus par les Français] sur les lignes du Middlewest a contribué à donner à notre industrie une image de marque [précieuse] aux USA et l'occasion du bicentenaire [de l'indépendance des États-Unis] est idéale pour lancer une opération de [prestige] technique à un moment où les administrations ferroviaires s'ouvrent largement à l'étranger, déçues par le conservatisme de leurs industries qu'elles espèrent ainsi aiguillonner et méfiantes de leurs propres initiatives techniques¹⁰».

Ce courrier n'est pas l'œuvre d'un jeune conseiller enflammé par quelques discussions tenues avec des interlocuteurs états-uniens d'un niveau décisionnel qu'il n'aurait pas l'habitude de fréquenter. Léonce Lansalot-Basou est un acteur expérimenté. Ingénieur de l'aviation civile, il a effectué une carrière dans l'administration de la navigation aérienne, avant d'en être le directeur pendant une longue période

¹⁰Lettre de L. Lansalot-Basou au cabinet de M. Cavaillé, 18 novembre 1975 (AN, 19950585/27).

¹¹26 millions de \$₂₀₁₇.

¹²Rame à turbine à gaz.

de 10 ans (1961-1971). Cette position lui a permis de soutenir l'industrie aéronautique française, notamment dans le domaine de la radionavigation, et de s'impliquer dans la promotion des techniques françaises à l'étranger. Cet intérêt pèse probablement dans le fait qu'il occupe le poste de premier conseiller aux transports à l'ambassade de Washington à une période où les relations franco-états-uniennes dans ce domaine sont dominées par deux dossiers très politiques et aériens : les traversées transatlantiques en Concorde et le développement d'un moteur d'avion civil de 10 tonnes. Léonce Lansalot-Basou s'y implique directement¹³. Nettement marqué par un tropisme pour l'aviation, il développe moins ses réseaux et connaissances dans le monde ferroviaire. Toutefois, le fait qu'un acteur important de ce secteur, Alan S. Boyd¹⁴, soit devenu l'un de ses proches montre qu'il n'a pas totalement négligé le ferroviaire et qu'il peut être considéré comme au fait de l'actualité états-unienne dans ce domaine.

Pour un décideur français du milieu des années 1970 impliqué dans les dossiers industriels ou le commerce extérieur, la lecture d'une telle note revêt un aspect prometteur. Avant que le projet de TGV se trouve réalisé – et même un an et demi seulement après la décision de mars 1974 de construire la ligne Paris - Lyon –, ce nouvel objet technique pourrait être appelé à devenir l'un des porteurs de la dynamique d'exportation française. Alors que le Concorde se heurte à des difficultés inextricables de ce point de vue¹⁵, que les espoirs soulevés par l'Aérotrain¹⁶ sont retombés, malgré les pressions de Jean Bertin sur l'État pour lancer une ligne en France afin de conforter les chances de son système à l'international, et que les

¹³David BURIGANA, «L'accord Snecma/General Electric et les origines de CFM International. Succès "global" franco-... ou euro-américain ? Les dessous diplomatiques d'une affaire techno-industrielle», *Histoire, économie & société*, t. 29, n° 4, 2010, p. 85-101.

¹⁴Juriste en Floride, il s'implique dans des responsabilités fédérales au sein du CAB dans les années 1950 qu'il finit par diriger. Il intègre le gouvernement de Lyndon B. Johnson en 1965 avant de devenir le premier secrétaire au Transport (1966-1969). Il tente d'y promouvoir le chemin de fer, sans succès, avant de prendre la tête de compagnies ferroviaires, dont Amtrak (1978-1982). Puis il s'implique dans la promotion des Airbus en prenant la tête de la représentation commerciale de l'entreprise européenne aux États-Unis (Alan S. BOYD, *A Great Honor : My Life Shaping 20th Century Transportation*, Amazon Kindle, 2016).

¹⁵Kenneth OWEN, *Concorde and the Americans : International Politics of the Supersonic Transport*, Washington, Smithsonian Institution Press, 1997.

¹⁶L'Aérotrain est un système de transport hybridant les techniques aériennes et ferroviaires par l'utilisation d'un véhicule légèrement surélevé grâce à un coussin d'air et guidé par un monorail en béton. Porté par la société Bertin depuis la fin des années 1950, puis soutenu par la Datar, il est finalement abandonné au milieu des années 1970 (Christelle DIDIER, «L'Aérotrain ou la tragédie de Jean Bertin», in Christelle DIDIER, Annie GIREAUX-GENEAU et Bertrand HÉRIARD-DUBREUIL (dir.), *Éthique industrielle. Textes pour un débat*, Louvain-la-Neuve, De Boeck, 1998, p. 323-337 et Vincent GUIGUENO, «Building a High-speed Society. France and the Aérotrain, 1962-1974», *Technology and Culture*, t. 49, n° 1, 2008, p. 21-40).

techniques nouvelles de transports urbains ne sont pas encore au point, notamment Aramis¹⁷, ce serait donc le chemin de fer classique, porté à son optimum, qui pourrait ouvrir les clés de marchés internationaux.

Qui plus est, cette opportunité s'ouvrirait dans le pays dont on pourrait croire qu'il en est le moins familier, les États-Unis. Berceau d'une automobile pour tous, démocratisée dès l'entre-deux-guerres quand elle était encore réservée à une bourgeoisie aisée à la même époque en Europe, ce pays a aussi développé un attachement tout particulier à une aviation, qu'il a contribué à inventer et dont les capacités de liaison s'adaptent particulièrement bien aux échelles de son territoire. À tel point que le système ferroviaire états-unien, marqué par la mystique de la conquête de l'Ouest au XIX^e siècle, n'est plus, dans les années 1970, qu'un réseau presque complètement tourné vers le fret et qui n'offre à ses voyageurs peu nombreux, sauf sur le NEC¹⁸, qu'un service résiduel.

La note de Léonce Lansalot-Basou suscite donc probablement une forme de surprise chez un lecteur quelque peu instruit des questions de transport. Ce faisant, son auteur invite le lecteur à suivre un point de vue qui présente plusieurs préjugés.

D'abord, il estime qu'une fenêtre s'ouvre du fait du renouvellement des décideurs à la tête des structures fédérales, présupposant que ce niveau serait décisif pour les projets ferroviaires, sachant que ce sont ces cercles qu'il côtoie, en particulier pour les négociations dans le domaine aéronautique. Par ailleurs, l'exemple du réseau routier, que le *Bureau of Public Roads* a largement contribué à développer des années 1920 aux années 1970¹⁹, peut lui offrir un cas important d'institution fédérale décisive pour l'essor de réseaux de transports. Mais la multiplicité des légitimités d'action que l'on trouve aux États-Unis et les politiques menées par les États et les initiatives privées se trouvent ainsi rapidement éclipsées de son raisonnement.

Ensuite, il décrypte une stratégie états-unienne qui, entre la commande de matériel étranger déjà éprouvé et la fourniture par des constructeurs états-uniens de matériels de pointe, passe par une phase de commande de matériel innovant européen. Cette vision de l'avenir garantit que les États-Unis seront l'un des marchés importants pour les Européens, qui présentera le double intérêt de pouvoir y vendre du matériel puis d'y céder des licences aux constructeurs locaux. Ce faisant,

¹⁷Aramis est un prototype de système de transport utilisant des petites cabines automatiques susceptibles d'emporter quelques voyageurs et de se combiner entre elles le long d'un support guidé. Porté par la RATP, Matra et l'Inrets depuis le début des années 1970, ce projet est finalement abandonné au milieu des années 1980 (Bruno LATOUR, *Aramis ou l'amour des techniques*, Paris, La Découverte, 1992).

¹⁸*Northeast Corridor*.

¹⁹Konstantinos CHATZIS, «Capter et cartographier les pratiques et désirs des Américains en matière de mobilité urbaine (de l'entre-deux-guerres aux années 1960)», *Flux*, t. 2018/1, n° 111-112, 2018, p. 57-79.

Léonce Lansalot-Basou entérine l'idée que les États-Unis sont devenus un pays faible en matière d'industrie ferroviaire, ce que vient confirmer le fait que seul Budd, détenu par l'Allemand Thyssen, maintienne une telle activité, aux côtés d'une usine que le japonais Kawasaki a implantée.

La vision suggérée par la note implique aussi que les États-Unis développent un intérêt pour le transport de voyageurs, ce qui est explicitement signifié par le nom du programme *Candidate Passenger Train*, alors que le secteur ferroviaire est très largement dominé par le fret. Ici, la projection de la situation française, où les parts respectives des deux activités sont bien plus équilibrées, est latente, tandis que la réalité du partage modal de l'époque, dans lequel le train ne représente pas 1 % des déplacements interurbains, est passée sous silence aux États-Unis.

Enfin, Léonce Lansalot-Basou fonde également son optimisme sur l'idée de prestige technique, derrière laquelle il faut probablement voir l'objectif d'une haute vitesse ferroviaire dont la maîtrise serait attestée par l'exploitation quotidienne d'un tel système. La perfection de l'objet – démontrée par ses capacités techniques – lui conférerait une légitimité à s'imposer commercialement, en dehors d'autres considérations qui ne sont pas mentionnées par le conseiller français. Parmi celles-ci, trois méritent un commentaire.

D'une part, il n'envisage aucun enjeu financier qui ne manqueraient pourtant pas d'interpeller de potentiels acheteurs. Ne mentionnant que des acteurs publics et citant même Amtrak comme pouvant consacrer une partie de son budget à des essais de TGV aux États-Unis, il anticipe l'idée que de tels projets se fonderont sur un appui plus ou moins direct des pouvoirs publics, notamment fédéraux.

D'autre part, il envisage l'exportation du TGV dans la lignée des marchés classiques de matériel ferroviaire. L'enjeu est de vendre un matériel roulant qui peut s'adapter – à plus ou moins grands frais – aux normes spécifiques du pays acheteur. Or le TGV n'est pas qu'un nouveau matériel roulant. C'est une logique globale qui se fonde sur un système complet, au sein duquel l'idée d'infrastructure nouvelle est décisive. Témoignage de cette mauvaise compréhension de l'objet, la façon dont Léonce Lansalot-Basou analyse l'intérêt porté au NEC par le secrétaire William T. Coleman comme le signe d'un réveil du marché de voyageurs, en évacuant sans aucun commentaire le fait que le ministre soit revenu sur l'idée de créer une ligne nouvelle, au profit d'une simple amélioration de l'existante en vue de permettre une vitesse de 120 *mph*²⁰, une position partagée par Paul H. Reistrup.

Enfin, si la note rappelle que la concurrence européenne existe – comme en atteste la victoire d'ASEA dans le marché cité pour lequel Alsthom présentait pourtant ce qu'elle pensait être alors son meilleur produit – aucune mention n'est faite des inté-

²⁰193 km/h.

rêts japonais. C'est pourtant le *Shinkansen* qui a fait basculer le monde ferroviaire dans le paradigme de la grande vitesse et sa technique peut sembler menaçante par bien des aspects. Le principal d'entre eux est tout simplement que le *Shinkansen* a dépassé les 10 ans d'expérience, quand le TGV n'est alors encore qu'un projet en cours de réalisation.

L'histoire des tentatives d'exportations ferroviaires françaises aux États-Unis au cours des années 1980 ne s'est évidemment pas entièrement fondée sur cette note de Léonce Lansalot-Basou. Cette source n'est que l'une des incitations au développement de ces actions transatlantiques, parmi les plus précoces et les plus marquées par un esprit d'enthousiasme. Son intérêt historique est qu'elle permet d'emblée de poser bien des questions qui sous-tendent ces activités de promotion commerciale du TGV aux États-Unis. S'y croisent la difficulté d'interprétation des signes que l'on peut capter du monde des décideurs états-uniens, les projections qui s'opèrent inmanquablement à partir de la situation française, l'occultation de facteurs qui pourtant peuvent sembler décisifs – et pas uniquement rétrospectivement mais aussi à des observateurs contemporains – et les illusions stimulées par une forme d'assurance, fondée sur le sentiment d'avoir atteint la perfection technique, qui vient masquer nombre de difficultés, qui, pour être en dehors du champ de l'ingénierie au sens étroit du terme, n'en pèsent pas moins lourdement dans les choix à opérer. La question des acteurs inscrits dans ce jeu est aussi cruciale, comme peuvent l'illustrer les quelques éléments biographiques évoqués sur Léonce Lansalot-Basou, sans oublier celle de la circulation de l'information, notamment transatlantique, dont cette note est le témoignage.

L'objectif de notre travail est de comprendre ce jeu de croyances qui porte des acteurs des deux côtés de l'Atlantique et même du Pacifique à penser que le territoire des États-Unis puisse être l'*eldorado* de la grande vitesse ferroviaire. Pour ce faire, nous suivrons l'une des équipes de cette compétition internationale, les promoteurs du TGV, depuis les débuts de leur engagement aux États-Unis, jusqu'à leur retrait de ce qu'ils estiment être le corridor le plus prometteur, en Floride, en 1989.

Des lignes problématiques issues d'un constat historiographique

Les tentatives d'implantation de projets de grande vitesse ferroviaire aux États-Unis n'ont pas fait l'objet de nombreux travaux scientifiques. Cette dimension est peu présente dans les multiples analyses, en histoire comme en géographie ou en économie, qui ont abordé cet objet très travaillé qu'est le TGV (voir p. 31). En France, aucune recherche ne nous semble avoir été conduite sur le sujet.

Côté états-unien, au-delà de quelques articles parus dans la presse professionnelle et écrits par des acteurs de l'époque²¹, la principale référence est due à Anthony Perl, un politiste qui a proposé en 2002 une analyse globale de la relance du train aux États-Unis et au Canada à la fin du XX^e siècle²². Il y dresse notamment un état des lieux des obstacles que rencontrent les projets de grande vitesse ferroviaire dans les deux pays, après avoir cherché à comprendre comment le Japon comme plusieurs pays européens ont pu obtenir des résultats importants dans ce domaine. S'il présente une dimension historique bien conduite, ce livre est donc plutôt orienté vers l'action. Son niveau d'analyse est celui des institutions et des structures. Il se penche aussi sur les différents corridors états-uniens qui ont une histoire de projets dans le domaine et offre ainsi le panorama le plus complet pour aborder ce sujet.

Les travaux qui s'intéressent depuis lors à la grande vitesse aux États-Unis s'appuient donc systématiquement sur cette recherche importante. Auparavant, notamment dans les productions des institutions états-uniennes, de brefs historiques, souvent essentiellement formés d'une succession de faits jugés principaux et classés chronologiquement, font office de discours sur l'histoire des projets considérés ou des relations entre le territoire étudié et l'idée de train à grande vitesse.

Plus finement, peu de travaux ont été consacrés à la compréhension des impasses dans lesquelles se sont engagés tous les corridors états-uniens depuis les années 1980. Le cas de la Floride, qui est sans doute celui qui a eu le plus de répercussions sur la façon dont la grande vitesse a été conçue aux États-Unis, bénéficie du regard légèrement rétrospectif de John C. Bottcher²³, l'un des avocats du FDOT²⁴ impliqué dans cette affaire. Son interprétation est qu'il y a eu malentendu entre les acteurs sur la possibilité d'un financement privé, en particulier autour de la notion de subvention publique. Mais son développement est bref et très centré sur le fonctionnement institutionnel.

L'épisode a aussi fait l'objet d'un travail historique récent, produit par James K. Cohen en 2016²⁵. Son optique est presque uniquement financière, tant cette dimension a joué un rôle important dans le devenir de ce projet, mais parfois au risque de moins prendre en considération d'autres facteurs plus techniques ou territoriaux.

²¹Voir notamment Louis S. THOMPSON, «High-Speed Rail (HSR) in the United States. Why Isn't There More?», *Japan Railway & Transport Review*, n° 3, octobre 1994, p. 32-39.

²²Anthony PERL, *New Departures : Rethinking Rail Passenger Policy in the Twenty-First Century*, Lexington, University Press of Kentucky, 2002.

²³John C. BOTTCHEr, «What happened to high speed rail in Florida?», in Murthy V. A. BONDADA et Roger L. WAYSON (dir.), *High speed ground transportation systems : planning and engineering*, New York, American Society of Civil Engineers, 1993, p. 552.

²⁴*Florida Department of Transportation*.

²⁵James K. COHEN, *A Case Study of High Speed Rail in Florida : Implications for Financing Passenger Railways*, New York, University Transportation Research Center, 2016.

Son analyse tend à montrer que l'essor de la grande vitesse ferroviaire a été freiné par celui du néolibéralisme. Il s'appuie donc plutôt sur une vision structurelle et macroscopique pour dénoncer le basculement des États-Unis, dans leurs différentes échelles, dans une conception économique rendant impossible toute construction de projet collectif. Vis-à-vis de ce travail, notre ambition ici est à la fois de mieux insérer le cas floridien dans le panorama global des différents corridors, d'ouvrir l'analyse à des dimensions moins directement financières et d'intégrer le point de vue de l'un des compétiteurs, le TGV.

Nous ne reprenons pas nous-même le terme *néolibéral* à notre compte, tant celui-ci peut paraître controversé et a connu des acceptions successives ou simultanées diverses. Nous préférons ici distinguer une approche *libérale* de l'action économique, qui privilégie l'émergence de marchés portés par l'initiative privée, sans interférence avec une structure politique, d'une approche *interventionniste* qui voit les pouvoirs publics s'impliquer dans l'organisation ou le financement de marchés spécifiques, suivant l'idée que l'initiative privée ne serait pas suffisante à elle toute seule pour produire le service attendu et, également, pour pouvoir garder en partie la main sur la définition de ce service. Ces définitions se veulent directement opérationnelles pour le secteur des transports, étudié ici.

Cette rapide discussion est surdéterminée par l'action de Ronald W. Reagan, que la mémoire collective a érigé en une icône de ce qui aurait été un tournant néolibéral typique des années 1980. L'analyse plus fine et rétrospective de son action est finalement plus nuancée puisque ses mandats ont été marqués par des contradictions²⁶. Même dans le domaine économique et financier, le président républicain s'est montré finalement ambivalent²⁷: s'il a engagé son premier mandat par une forte réduction des impôts, les textes suivants sont venus modérer ces dispositions. En contrepartie, il ne s'est pas impliqué dans la réduction tous azimuts des déficits fédéraux. Au contraire et en allant ainsi à l'encontre de ses promesses de campagne, Ronald W. Reagan a accru les dépenses fédérales, qui sont passées de 7,7 % du PIB²⁸ en 1980 à 8,2 % en 1988²⁹. Mais ces dépenses ont été inégalement réparties : le principal domaine qui en a bénéficié est le secteur militaire, en période de guerre froide,

²⁶James P. PFIFFNER, «The Paradox of President Reagan's Leadership», *Presidential Studies Quarterly*, t. 43, n° 1, 2013, p. 81-100.

²⁷W. Elliot BROWNLEE, «“Reaganomics”. The Fiscal and Monetary Policies », in Andrew L. JOHNS (dir.), *A Companion to Ronald Reagan*, Hoboken, John Wiley & Sons, Inc., 2015, p. 131-148.

²⁸Produit intérieur brut.

²⁹Anthony S. CAMPAGNA, *The Economy in the Reagan Years. The Economic Consequences of the Reagan Administrations*, New York, Praeger, 1994, p. 125.

qui a cru sur la même période de 22,7 à 29,1 % du budget fédéral³⁰. Ce qui a réduit d'autant les crédits disponibles pour d'autres secteurs. Enfin, au-delà de l'idée d'un tournant engagé par l'élection de Ronald W. Reagan à la Maison blanche, il ne faut pas oublier que nombre des dynamiques économiques qu'il a contribué à mettre en œuvre avaient déjà été engagées auparavant par l'administration Carter, de même que plusieurs réformes de l'administration Reagan ont été votées par les démocrates. Nous choisissons donc ici de nous centrer sur le secteur des transports, dans lequel une ligne libérale, qui interdit toute intervention publique, notamment toute forme de subvention, s'oppose dans les États fédérés concernés à une conception interventionniste, minoritaire. Il convient également de garder en tête qu'à cette même époque l'État fédéral subventionne massivement les transports urbains, ce qui peut d'ailleurs expliquer l'habitude que les États fédérés peuvent avoir prise de ne pas porter financièrement ce secteur³¹.

Si les historiens sont peu nombreux, en revanche, géographes, politistes et économistes sont plus actifs sur un champ qui a présenté une actualité forte au moment où l'administration Obama a souhaité mettre en place des crédits en faveur du développement du chemin de fer à grande vitesse³². L'une des dernières études sur le sujet s'est ainsi tournée vers la Californie, à l'heure où cet État pouvait sembler prometteur de ce point de vue³³. Déjà dans les années 1990, des publications scientifiques interdisciplinaires au service du développement de la grande vitesse ferroviaire avaient tenté de mettre en avant différents argumentaires, en s'appuyant notamment sur la Floride³⁴.

La pusillanimité des historiens sur cette question est d'abord due à la disponibilité des sources. Les années 1980 sont encore récentes et les sources sont, dans le cas français, ouvertes sans dérogation depuis peu. Mais d'autres facteurs peuvent aussi avoir joué. D'abord le simple fait que cette histoire soit marquée par des échecs sur tous les corridors, alors qu'à cette même période beaucoup d'autres pays du monde occidental, ainsi que le Japon puis la Chine, se sont lancés avec un succès technique

³⁰Stephen A. CAIN et Gordon ADAMS, «Reagan's 1988 military budget», *Bulletin of the Atomic Scientists*, t. 43, n° 2, mars 1987, p. 50.

³¹John PUCHER, «Urban Public Transport Subsidies in Western Europe and North America», *Transportation Quarterly*, t. 42, n° 3, juillet 1988, p. 377-402.

³²Charlotte RUGGERI et Matthieu SCHORUNG, «L'«Obamarail»: l'émergence d'une nouvelle géographie ferroviaire aux États-Unis?», *Territoire en mouvement. Revue de géographie et aménagement*, n° 35, 2017, en ligne.

³³Charlotte RUGGERI, «Le projet de grande vitesse ferroviaire en Californie : entre appropriation culturelle, ancrage territorial et restructuration urbaine», thèse de doctorat en géographie sous la direction de Pierre Zembri, Université de Cergy-Pontoise, 2015.

³⁴Thomas A. LYNCH, «An analysis of the Impacts of Florida High Speed Rail», in Thomas A. LYNCH (dir.), *High Speed Rail in the US. Super Trains for the Millennium*, Londres, CRC Press, 1998, p. 147-162.

certain, dans la grande vitesse ferroviaire. Les États-Unis font figure de zone d'ombre dans ce tableau, qui attire peu l'œil des historiens, voire des *ferrovipathes* nombreux et actifs qui s'intéressent généralement au matériel roulant effectivement produit et aux lignes réellement construites.

Enfin, les sciences sociales en France ont beaucoup utilisé le TGV comme outil d'analyse pour saisir ce que sont les politiques de transport, pour étudier les effets des infrastructures ou pour juger de la réorganisation des dynamiques territoriales³⁵. Par exemple, les gares ont ainsi fait l'objet d'analyses spécifiques qui nécessitent qu'elles aient été construites³⁶. Le TGV comme objet scientifique importe donc dans sa matérialité et dans son fonctionnement au moins autant que dans sa dimension de projet. Comment dès lors saisir son absence ? Puisque telle est bien l'histoire de la grande vitesse ferroviaire aux États-Unis : une éternelle histoire d'espoirs déçus qui ne laisse que peu de traces sur les territoires.

C'est justement ce qui peut justifier l'implication d'un historien sur ces questions. Puisque l'objet ne s'est pas incarné, l'histoire à dresser ne peut s'intéresser aux matérialités ou à l'effectivité du fonctionnement de ce système de transport. Elle doit se centrer sur le processus lui-même, qui a vu ces projets émerger puis avorter et dont les traces, *a minima*, sont à chercher dans les archives écrites et orales, avant que d'éventuels effets de projets non aboutis sur les territoires ou sur les tentatives d'exportations suivantes puissent être décelés, ce qui va au-delà de notre cadre de travail.

L'intérêt historique du sujet provient également du développement d'une histoire globale, transnationale ou connectée, selon les diverses optiques que permet ce changement de focale, qui incite à comprendre des enjeux qui paraissent locaux à l'aune d'échelles qui pourraient sembler les dépasser mais auxquelles ils se rattachent bel et bien³⁷.

Si le développement de la grande vitesse ferroviaire est bien un phénomène mondial³⁸, il présente le visage d'une juxtaposition d'histoires nationales plutôt que celui d'une histoire réellement globalisée. Les grands pays qui comptent dans le monde de la construction ferroviaire se sont dotés de solutions nationales avant de se heurter à

³⁵Pour une vision synthétique de ce type d'approche, voir Pascal MIGNEREY, *Les Effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire en France*, Paris, Datar, 2012.

³⁶Voir, par exemple, Jean-François TROIN, «Les gares T.G.V. et le territoire : débat et enjeux», *Annales de géographie*, n° 593-594, 1997, p. 34-50 et Jean-François TROIN, «Désirs de gares TGV : du projet des édiles locaux au "désaménagement" du territoire», *Belgeo*, n° 1-2, 2010, p. 23-34.

³⁷Akira IRIYE et Pierre-Yves SAUNIER (dir.), *The Palgrave Dictionary of Transnational History. From the mid-19th Century to the Present Day*, Basingstoke, Palgrave MacMillan, 2009.

³⁸Voir Moshe GIVONI, «Development and Impact of the Modern High-speed Train : A Review», *Transport Reviews*, t. 26, n° 5, 2006, p. 593-611 et Terence R. GOURVISH, «The high speed rail revolution : history and prospects», British Minister of Transport, 2009.

bien des difficultés lorsqu'il s'est agi d'exporter leur système. Si certains cas existent, le constat actuel est plutôt de dresser l'image d'une réticence internationale à l'adoption de ces trains à grande vitesse qui, pour être tous cousins, n'en sont pas moins assez différents, du fait de spécificités nationales fortes, aussi bien géographiques qu'institutionnelles. Il s'agit donc bien pour nous d'interroger cette forme de résistance de la grande vitesse ferroviaire au transfert international en particulier sur le territoire des États-Unis.

L'histoire des circulations a finalement moins abordé les objets techniques que d'autres aspects des sociétés humaines : migrations, échanges économiques, objets culturels... Certains travaux ont commencé à le faire³⁹, mais cette situation apparaît presque comme paradoxale, dans la mesure où une partie de ces objets techniques sont pourtant ceux qui permettent cette circulation : les systèmes de mobilité. L'automobile, icône de l'industrialisation et de l'évolution des modes de vie et des territoires qu'elle a portée, a probablement fait l'objet des développements les plus nombreux de ce point de vue⁴⁰. Néanmoins, c'est dans son contexte national qu'elle est la plus étudiée. L'automobilisation de la société états-unienne a ainsi donné lieu à de multiples travaux de grande qualité, que ce soit sur ses conséquences urbaines⁴¹, culturelles et politiques⁴² ou sociales⁴³. Ils dessinent, en creux, l'image d'un territoire et de pratiques qui, au fil du XX^e siècle, s'avèrent toujours moins adaptées au train.

Lorsque s'ouvre notre histoire, à la fin des années 1970, ce train n'est effectivement plus ce qu'il a pu être⁴⁴. Sa place centrale dans la constitution du territoire du pays au XIX^e siècle s'est peu à peu effacée, en particulier en raison de l'émergence des concurrences automobile et aérienne, si bien que le système semble presque voué à disparaître (voir p. 68). Ainsi, pour bien des acteurs contemporains du second choc pétrolier de 1979 et de la congestion qui touche les autres réseaux, un transfert

³⁹Liliane HILAIRE-PÉREZ et Larissa ZAKHAROVA (dir.), *Les Techniques et la Globalisation au XX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016.

⁴⁰Voir, par exemple, Lewis SIEGELBAUM, *Cars for Comrades : The Life of the Soviet Automobile*, Ithaca, Cornell University Press, 2008 et Gijs MOM, *Atlantic Automobility. Emergence and Persistence of the Car, 1895-1940*, New York, Berghahn, 2014.

⁴¹Clay MCSHANE, *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, New York, Columbia University Press, 1995.

⁴²Voir James J. FLINK, *The Automobile Age*, Cambridge, MIT Press, 1990 et Cotten SEILER, *Republic of Drivers : A Cultural History of Automobility in America*, Chicago, University of Chicago Press, 2009.

⁴³Peter D. NORTON, *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, Cambridge, MIT Press, 2008.

⁴⁴Sur l'histoire du chemin de fer aux États-Unis, voir Richard WHITE, *Railroaded, The Continentals and the Making of Modern America*, New York, W.W. Norton & Company, 2011 et Richard WHITE, *The Great Railroad Revolution, The History of Trains in America*, New York, Public Affairs, 2012.

technique venu de l'étranger s'annonce comme la seule solution pour le revitaliser. S'intéresser à l'histoire de l'exportation de la grande vitesse ferroviaire aux États-Unis permet ainsi de rappeler ce que le train dans ce pays aurait pu devoir aux systèmes à grande vitesse des autres pays.

Ce faisant, on touche ici à un cas historique dans lequel l'approche libérale freine la globalisation plus qu'elle ne la facilite, à rebours des analyses les plus courantes⁴⁵. Le choix non-interventionniste des États fédérés en général rend impossible l'implantation d'une solution étrangère et empêche ainsi les États-Unis de s'aligner sur ce qui devient peu à peu le standard du déplacement ferroviaire moderne au Japon, en Europe puis en Chine. La technique ne serait ainsi pas nécessairement un facteur facilitant la globalisation mais pourrait s'avérer être un obstacle.

En retour, il s'agit également de répondre à une historiographie du TGV très centrée sur la France, en abordant les dimensions internationales – même si elles restent en projet en raison de l'échec états-unien – de ce système. En ce sens, notre but est de montrer qu'il est impossible de dresser une histoire de ce qu'est le TGV, non pas comme train automoteur capable de rouler à 300 km/h mais comme système global, sans prendre en considération le volet de son exportation à l'étranger, sur laquelle nous espérons apporter ici un premier travail original, susceptible également de trouver sa place dans l'historiographie de la diplomatie économique française⁴⁶. Comme pour bien d'autres sujets, il existe une histoire mondiale du TGV, qu'une entrée «1981» de l'*Histoire mondiale de la France*⁴⁷ aurait pu permettre de traiter. Gageons qu'elle pourrait contribuer à réviser le piédestal sur lequel le TGV a longtemps été placé en France, des années 1980 aux années 2000, d'une façon différente et probablement complémentaire de l'approche financière qui est devenue la norme. En regardant la façon dont il peut se traduire dans un contexte étranger, c'est en fait le système lui-même que l'on comprend mieux, ainsi que le regard que ses promoteurs portent sur lui. Cette dimension est l'un des apports principaux que nous pensons pouvoir proposer par le biais de cette étude : comme un voyage à l'étranger, en vous dépayasant, vous fait prendre conscience de vos habitudes et pratiques nationales, étudier le TGV à l'étranger ouvre un nouveau regard sur cet objet en mettant en lumière ce qu'il emporte avec lui de l'écosystème français, empruntant au champ politique, aux expertises et à la sociologie des décideurs, aux dimensions géographiques, à l'imaginaire des techniques...

⁴⁵David M. KOTZ, «Globalization and Neoliberalism», *Rethinking Marxism*, t. 12, n° 2, 2002, p. 64-79.

⁴⁶Laurence BADEL, «Pour une histoire de la diplomatie économique de la France», *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, t. 2006/2, n° 90, 2006, p. 169-185.

⁴⁷Patrick BOUCHERON (dir.), *Histoire mondiale de la France*, Paris, Le Seuil, 2017.

L'histoire abordée ici est celle d'une incapacité d'un système performant dans un contexte national à s'imposer dans un contexte différent, ce qui est une façon modeste de répondre à la critique d'Heinz-Gerard Haupt sur le projet trop systématiquement positif porté par les récits transnationaux sur les échanges⁴⁸. Le terme *système* est central, dans la mesure où l'*objet* TGV n'est qu'une partie émergée d'un iceberg systémique qui prend sens dans le contexte d'une liaison entre Paris et Lyon conçue par une technocratie puissante. Ce point le distingue de produits d'exportation plus courants – y compris l'automobile – et explique en partie son échec aux États-Unis. Ailleurs dans le monde, la grande vitesse ferroviaire serait donc une forme de globalisation qui ne s'opère pas par la circulation des objets.

L'analyse conduite vise donc à mieux comprendre ce qu'est le système du TGV, non pas en observant ses réalisations et leurs effets attendus ou avérés mais en suivant un échec subi à l'extérieur. C'est par son incapacité à s'ajuster au cas des États-Unis que le système du TGV sera ici compris, le détour transnational permettant d'éclairer sous un jour nouveau un récit souvent très national.

Pour ce faire, nous proposons plusieurs hypothèses. Premièrement, cette situation d'exportation de technologies ne donne pas lieu à une forme classique de négociations. Il n'y a pas de tractations en vue de trouver un équilibre entre un prix acceptable et un niveau de service correspondant permettant de mettre d'accord deux parties transatlantiques. Il ne semble pas non plus qu'il y ait de discussions sur des formes de contreparties qui pourraient faire de l'implantation d'un TGV aux États-Unis un élément d'un ensemble plus large, allant au-delà du monde ferroviaire et prenant sens dans le cadre des relations de pays à pays à un niveau politique et macroscopique. La négociation qui nous semble se dérouler est d'un tout autre type. Les acteurs français sont conduits à négocier avec eux-mêmes et avec leur objet, bien plus qu'avec des interlocuteurs états-uniens. C'est d'une part leur statut de représentants de près ou de loin de l'État français qu'ils doivent redéfinir ; c'est d'autre part le TGV lui-même qu'ils doivent adapter à ce qu'ils conçoivent être le contexte états-unien. Et ce dernier ne se laisse pas toujours faire.

Deuxièmement, ces deux dimensions de négociation internes à la sphère française s'avèrent finalement être des impasses. La constitution d'une entité de droit états-unien pour représenter les intérêts du TGV suscite des tensions et sert progressivement de bouc-émissaire aux acteurs français pour se démarquer des aléas que connaît le dossier. Par ailleurs, le TGV est un système d'une rigidité que tous ne perçoivent probablement pas initialement. Sa calibration optimale pour le trajet Paris - Lyon le rend très peu susceptible d'une traduction et contraint fortement les conditions d'un succès de sa transposition.

⁴⁸Heinz-Gerard HAUPT, «Une nouvelle sensibilité : la perspective "transnationale". Une note critique», *Cahiers Jaurès*, t. 200, n° 2, 2011, p. 173-180.

Troisièmement, dans ce cadre d'exportation, les différentes entités impliquées érigent des porte-parole à qui a été déléguée la conduite des discussions. Nous prenons ce terme d'abord comme un vocabulaire permettant de traiter de ce processus, sans ignorer qu'il pose question lorsque ce porte-parole est un objet qui justement n'a pas de parole. En effet, ces porte-parole sont des humains (diplomates, experts spécialement recrutés...) et des non-humains (TGV, corridor de Floride...). Chacun s'exprime, ou fait agir pour les objets, au nom d'une structure plus large, selon la logique de la théorie de l'acteur-réseau. Ce processus est inévitable : ce ne sont pas l'ensemble des salariés des constructeurs qui discutent avec l'ensemble des potentiels voyageurs états-uniens. Des réductions s'opèrent qui finissent par conduire le projet à se trouver discuter entre quelques personnes, dans quelques lieux de part et d'autre de l'Atlantique. Cette délégation correspond à l'émergence de porte-parole, dont la légitimité peut être inscrite dans le fonctionnement démocratique – les élus et agents des administrations –, dans le fonctionnement industriel – les patrons des entreprises – ou dans d'autres formes sociales, comme la *community* états-unienne. En suivant la symétrie proposée par la théorie de l'acteur-réseau, ces porte-parole ne sont pas nécessairement des humains, mais peuvent aussi être des actants non-humains. Le corridor de Floride a par exemple fini par s'imposer aux yeux des Français comme étant le porte-parole de l'ensemble des autres corridors états-uniens. De même, le TGV a pu être érigé en porte-parole des exportations ferroviaires françaises, alors que leur diversité est bien plus vaste que celle des techniques de la grande vitesse.

Notre hypothèse est qu'en une décennie ces porte-parole s'avèrent finalement être défaillants, en raison d'un décalage trop fort avec la communauté qu'ils représentent. La configuration du jeu d'actants se retrouve donc en perpétuel déséquilibre, ce qui empêche toute concrétisation d'un projet de TGV en Floride.

Ainsi, il nous semble possible de voir ce récit comme une vaste illusion collective. Cette affirmation pourrait sembler souffrir de téléologie : il est facile, 30 ans après les faits, d'expliquer pourquoi le projet ne pouvait déboucher. Ce n'est pourtant pas une raison qui interdise d'employer cette idée dans un schéma historique. La concrétisation ou non du projet n'est en fait pas le facteur décisif pour comprendre s'il y a eu ou non illusion.

L'illusion ne renvoie pas à l'absence de réalisation concrète du projet envisagé sur le territoire prospecté. Elle renvoie à l'engouement partagé par des acteurs différents autour de l'idée que cet objet puisse se réaliser. Qu'il se soit ou non incarné n'est pas l'enjeu ici. Pour comprendre cette démarche, l'exemple récent du service d'autopartage Autolib à Paris est explicite : l'objet a existé, le service a été utilisé, les voitures ont bel et bien circulé dans les rues de l'agglomération parisienne et, pourtant, il s'est bien agi d'une illusion collective, celle d'une mobilité électrique plus vertueuse, qui s'est révélée peu efficace pour résoudre les problèmes de la mobilité

urbaine de l'agglomération parisienne et excessivement coûteuse. Ce n'est pas parce qu'une société choisit ou non de s'engouffrer dans un choix technique qu'il s'agit ou non d'une illusion.

En ce sens, l'idée est donc de s'interroger sur le fait que des acteurs pourtant portés par des cultures différentes, avec des positions variées dans les champs politiques comme techniques, puissent se lancer dans une aventure qui n'est au final qu'une illusion comme peuvent le montrer, dès le début, bien des signes. Il nous semble qu'une part importante de l'explication se trouve dans le décalage qui se creuse entre les porte-parole et les collectifs qu'ils représentent.

Il ne s'agit pas non plus d'évacuer la nécessité du rêve dans les projets politiques et d'infrastructure. Dès lors qu'il y a projection, les cadres évoluent et l'imaginaire doit tenir un rôle pour conférer du sens à l'action. L'enjeu est plutôt de savoir dans quelle mesure cette part de rêve peut ou non être assumée explicitement : «[o]n était en 84 et je faisais partie des gens qui rêvaient quand même un peu sans quoi je me serais moins investi⁴⁹», assume l'un de nos témoins. Mais, en 1984, une telle déclaration était-elle possible dans un contexte où il n'est question que de rationalité technique et économique ?

Une échelle de la proximité pour un épisode court et incarné

L'histoire que nous proposons ici est très souvent résumée en quelques lignes, par des travaux dont le principal intérêt porte sur une période plus récente. Effectivement, cette première vague ne concerne qu'une petite dizaine d'États des États-Unis, l'État fédéral ayant fait le choix de se tenir à distance. Elle se déroule sur une dizaine d'années, ce qui est un temps court pour des projets d'infrastructures de cette ambition. Elle ne s'est étendue qu'à un cercle assez restreint de spécialistes, les politiques ayant finalement peu porté ces projets et les médias ne leur ayant accordé qu'un intérêt secondaire. Côté français, les personnes mobilisées sont encore moins nombreuses, peut-être quelques dizaines.

Il y a donc une dimension microscopique à cet épisode qui nous conduit à ajuster notre choix méthodologique en suivant les acteurs au plus près de ce que les archives rendent possible. Ce sont donc bien les acteurs directement impliqués dans cette tentative d'exportation que nous suivrons dans leurs déplacements, leurs jugements, leurs réactions... Ce faisant, c'est une micro-société de l'exportation du TGV que nous pourrions découvrir, qui fait face aux nombreux visages que présente la politique publique aux États-Unis.

⁴⁹Entretien avec André Thinières (16 juin 2017).

La méthodologie retenue vise à suivre les mécanismes à l'œuvre dans les échanges transatlantiques : recueil d'informations aux États-Unis, apport d'expertise depuis la France, élaboration de projets, recherche de partenaires, évolution de la façon dont se posent les questions de transport qui surdéterminent le choix de la grande vitesse ferroviaire...

Afin de structurer cette analyse et outre le recours à la méthode historique classique de croisement et de contextualisation des sources, nous proposons de nous appuyer sur l'approche de la sociologie des techniques ou de la traduction. S'il s'agit en l'occurrence d'une situation de traduction au sens du passage d'un pays à un autre, ce n'est pas principalement pour cette raison que ce paradigme interprétatif trouve sa pertinence. Il s'est avéré fructueux pour l'analyse de situations complexes où des acteurs de différents cercles se trouvent aux prises avec des objets techniques⁵⁰. La proposition de cette école sociologique est de considérer que les controverses socio-techniques sont le signe d'un déséquilibre d'un jeu d'acteurs qui, pour être complet, réunit les humains comme les non-humains sous l'appellation commune d'*actants*. Ce parti pris de la symétrie totale qu'opère cette école entre des acteurs humains et des objets est discutable et a animé les débats méthodologiques du champ de la sociologie des sciences et techniques, en particulier entre une école de Bath qui insiste sur l'approche sociale de la construction des savoirs et une école de l'École des mines qui propose de plus y intégrer la matérialité des objets⁵¹. La symétrie ne peut que se briser lorsque l'on considère que les objets ne s'expriment que par le biais des humains, alors que les humains s'expriment par eux-mêmes. Mais ces mêmes humains ne se font-ils pas les porte-parole de ces objets du fait d'une forme d'*agency* qu'auraient ces objets eux-mêmes, qui imposent un cadre de pensée ou d'action par leur seule présence, souvent sur un temps long ?

Nous utiliserons donc ici les concepts habituels de cette théorie de l'acteur-réseau et proposerons d'analyser le TGV comme assumant un rôle actif au même titre que les conseillers d'ambassade, les promoteurs immobiliers ou les industriels. Ce modèle met particulièrement en lumière la notion de réseau qui permet de comprendre la façon dont les différents actants mobilisent les autres pour créer du consensus autour de la problématique et sortir ainsi de la controverse. En ce sens, la sociologie de la traduction peut s'inscrire dans la démarche historique dans la mesure où il s'agit bien de porter son attention aux acteurs, à leurs projections comme à leurs actions, au sein d'un réseau les réunissant. Toutefois, le risque de cette approche est de figer les acteurs et, bien qu'inscrite dans un temps relativement court d'une dizaine

⁵⁰Madeleine AKRICH, Michel CALLON et Bruno LATOUR, *Sociologie de la traduction : textes fondateurs*, Paris, Presses des Mines, 2006.

⁵¹Andrew PICKERING (dir.), *Science as Practice and Culture*, Chicago, The University of Chicago Press, 1992.

d'années, l'histoire racontée ici veillera à saisir les évolutions, du contexte comme des individus, pour suivre la démarche historique classique. Mais nous nous référerons aux principaux concepts utilisés par la théorie de l'acteur-réseau : intéressement, mobilisation, porte-parole...

Pour écrire l'histoire, il faut faire des choix, parmi lesquels la définition du périmètre d'étude est l'un des plus décisifs. Comme souvent, il s'opère par itération entre les sources et les questionnements. Mais il répond aussi à la nécessité de mettre en récit une situation qui ne peut, par définition, s'étendre à l'infini. Ici, nous avons choisi de travailler principalement sur les projets français en Floride au cours des années 1980. Le corridor Tampa - Orlando - Miami est en effet celui qui mobilise le plus les acteurs français au cours de cette période, marquée par une manifestation d'intérêt déposée en 1983, avant le retrait, en 1989, de l'offre finalement formulée. Il ne s'est toutefois pas déployé de façon isolée des autres projets sur une petite dizaine de corridors étudiés ou évoqués, que nous mobiliserons ici dans la mesure où ils interagissent avec le cas de la Floride.

Des dépôts restreints pour des sources étoffées

Le questionnement ici poursuivi s'intéresse donc à la construction, par des acteurs représentants les intérêts français, d'une vaste illusion collective qui les a vus croire ou laisser croire qu'ils pourraient un jour établir un TGV en Floride. De ce point de vue, bien qu'il s'agisse d'une histoire transatlantique, le récit ici proposé se fonde d'abord sur des sources françaises. Les sources disponibles pour aborder la question ne sont pas aussi larges que ce qu'on pourrait croire. Côté français, elle est en fait principalement documentée par deux fonds.

Les Archives nationales conservent quelques cartons, dont certains très riches, regroupant les principaux documents liés au sujet et passés par les ministères concernés, essentiellement ceux du Transport et du Commerce extérieur. Ces sources sont très classiques : comptes rendus de réunion, rapports de mission, notes de synthèse... Quelques-unes reflètent toutefois des aspects plus personnels (télex, notes manuscrites...).

Les archives de la SNCF⁵² gardent de nombreuses traces de cette affaire, dispersées entre plusieurs cartons. Elles sont assez similaires à celles des Archives nationales, tout en présentant un caractère plus en lien direct avec l'entreprise et son implication – indirecte mais très forte – dans l'exportation du TGV. Beaucoup de documents se trouvent conservés aussi bien par l'un que par l'autre des deux dépôts. Des éléments plus directement techniques ou pratiques, comme ceux relatifs à l'or-

⁵²Société nationale des chemins de fer français.

ganisation de visites de délégations états-uniennes en France, sont conservés par la SNCF.

Ce paysage peut sembler incomplet dans la mesure où les acteurs qui paraissent les plus impliqués ne conservent aucune archive sur le sujet. C'est le cas d'Alstom dont l'inventaire des archives ne reflète pas l'activité de vente du TGV aux États-Unis, du fait probablement qu'une structure locale a été rapidement constituée pour cette opération, TGV Co. Cette dernière s'est perdue après l'échec en Floride et nous ignorons si d'éventuelles archives existent. De même, le partenaire financier principal de l'opération, Paribas, ne dispose pas d'éléments disponibles à ce propos, sans que nous soyons parvenus à savoir si des éléments encore non accessibles existent. Pour sa part, le ministère des Affaires étrangères ne dispose pas, non plus, d'archives sur cette question, pilotée par les représentants, dans les services diplomatiques, d'autres ministères.

Côté états-unien, nous avons fait le choix de suivre principalement les archives constituées des documents disponibles pour les Français à l'époque. Ils s'agit de productions des organes politiques, des structures montées pour piloter des projets, de publications d'experts... Pour la fin de la période (1987-1989), en particulier sur le cas de la Floride, nous avons dû recourir plus que pour les années précédentes à des sources de presse, notamment de journaux locaux.

Pour compléter cette disponibilité incomplète des traces écrites, nous avons choisi de recourir aux archives orales. Là aussi avec un succès mitigé : si plusieurs contacts ont pu être établis avec d'anciens acteurs, dont beaucoup sont encore en vie et souvent très actifs, peu ont souhaité aborder cette question lors d'un entretien. Des réponses par courriels ont permis d'évacuer toute possibilité d'échange en arguant du fait de ne pas avoir tenu de rôle important sur la question, alors que les archives écrites semblent justement refléter une activité substantielle. D'autres acteurs ont renvoyé vers des personnes qui leur paraissent avoir été plus impliquées, quitte à ce que ces pistes finissent en impasse. Faut-il y voir un refus, même inconscient, d'aborder un échec collectif ? Ainsi, si plusieurs échanges écrits ont pu être établis, seuls deux entretiens ont bien pu avoir lieu, l'un avec André Thinières, l'autre avec Samir Naessany. Tous deux s'avèrent très importants pour la compréhension du sujet et pour le positionnement du regard dans ce contexte des années 1980.

Cela peut paraître mince, mais nous avons retenu le parti pris d'une micro-histoire si bien que les documents traités sont tout de même importants et complexes à traiter, dans le cadre d'une chronologie fine et du fait d'interactions entre les différents niveaux institutionnels aux États-Unis.

Un récit chronologique progressivement clos par des blocages structurels

La complexité à synthétiser le récit reflète celle qu'il y a à traiter de ces sources. Le choix d'un plan purement chronologique ne nous semblait pas pouvoir rendre compte d'éléments systémiques importants pour la compréhension du récit. Un plan purement thématique ne pouvait non plus embrasser une dizaine d'années qui voit des développements se produire sur les différents corridors et les positions évoluer, entre compétiteurs autant que du côté des possibles maîtres d'ouvrage.

Quand il s'est agi d'organiser notre propos, notre choix a été de proposer un plan qui permette de comprendre d'abord l'émergence de la possibilité d'une exportation du TGV aux États-Unis, ce que traite la première partie. Notre chapitre 1 vise donc à montrer comment le TGV est passé du statut de projet interne à la SNCF à celui de réalisation entre Paris et Lyon et, simultanément, à celui de système susceptible d'être rapidement promu à l'international. Ce faisant, il nous permet de suivre l'émergence d'une doctrine au sein de la SNCF dont les termes forgent les éléments centraux du TGV: l'infrastructure nouvelle, la compatibilité avec le réseau ancien et la vitesse idéale. Le chapitre 2 bascule vers les États-Unis afin de voir dans quel contexte une exportation vers ce pays est envisageable. Il dresse le portrait d'un pays qui connaît une crise de ses transports à la fin des années 1970, dont la sortie s'opère par la voie de la déréglementation dans l'aérien et le fret ferroviaire. Dans ce paysage, le transport ferroviaire de passagers fait figure d'exception à la marge, du fait de l'existence d'une compagnie publique, Amtrak, aux chiffres de fréquentation assez faibles. Néanmoins, le rail devenu résiduel est considéré par plusieurs acteurs comme une réserve potentielle d'innovation et une clé pour sortir de l'enlisement général. Le chapitre 3 explore cette idée en dressant l'histoire d'une relance du chemin de fer engagée dès les années 1960, puis des recherches portant sur la grande vitesse ferroviaires, abandonnées au milieu des années 1970. En quittant alors la chronologie, il propose une vision synthétique des principaux obstacles que rencontre une telle technique dans le contexte états-unien. Si certains acteurs utilisent ces obstacles pour évacuer cette piste, notamment à l'échelle fédérale et sous l'administration Reagan, d'autres les voient comme n'étant pas rédhibitoires et envisagent donc un développement du secteur. Le chapitre 4 fait la jonction entre ces acteurs qui portent un espoir venu du territoire états-unien et les promoteurs français et étrangers des différents systèmes de grande vitesse ferroviaire alors en service ou, plus souvent, en développement. Alors qu'ils jugeaient leur collaboration avec les États-Unis plutôt décevante, les Français voient émerger en 1980 une vague d'intérêt pour le TGV et ses concurrents, notamment portée à l'échelle locale. Des

projets de corridors sont évoqués en de multiples endroits du pays. Parmi ceux-ci, la Floride semble être l'un des plus prometteurs du fait de la dynamique démographique, touristique et immobilière de cet État.

Notre deuxième partie s'intéresse à la stratégie française de promotion du TGV aux États-Unis. Le chapitre 5 retrace la façon dont la présence japonaise sur place, antérieure à celle des Français, surdétermine les choix opérés par les promoteurs du TGV qui font le choix de suivre ceux du *Shinkansen*. Se retrouve alors l'histoire croisée des relations franco-japonaises qui ont marqué l'histoire de la grande vitesse ferroviaire depuis les années 1950. Le chapitre 6 suit la mise en place de la stratégie française, qui tarde à se formaliser, avant d'imposer des périodes d'urgence pour suivre un calendrier tenu par les acteurs des territoires états-uniens et non par les Français. L'idée principale est de se doter d'une structure sur place, TGV Co, portée par les industriels mais dont le financement est apporté en partie par les pouvoirs publics. Elle est la cheville ouvrière de la politique de visites qui se déploie à partir de 1983 et qui voit de nombreux responsables états-uniens venir emprunter le TGV entre Paris et Lyon, tandis que les experts français effectuent de multiples séjours aux États-Unis. D'autres dispositifs sont mis en place pour promouvoir la grande vitesse ferroviaire, qu'ils soient destinés au grand public ou à un public plus restreint, en particulier les études, qui voient des divergences émerger du fait de méthodes et d'habitudes différentes. Le chapitre 7 retrace les difficultés que les Français éprouvent à rendre concrète la mobilisation d'acteurs visés par ces nombreux dispositifs d'intéressement mis en place. Ils se heurtent notamment au manque d'intérêt de l'échelon fédéral, des compagnies de fret ferroviaire, des compagnies aériennes et des promoteurs immobiliers. Les interlocuteurs les plus convaincus demeurent les porteurs locaux de corridors, qui trouvent aussi réciproquement un appui dans l'action des Français. Ces difficultés sont principalement liées à ce qu'est le TGV et à ses potentialités d'adaptation dans un contexte géographique, politique, économique et social différent. Elles s'avèrent finalement très faibles, ce qui donne lieu à bien des divergences et malentendus transatlantiques.

La troisième partie se centre sur la fin du processus, c'est-à-dire sur la façon dont ces tensions conduisent à un échec, en particulier en Floride. Le chapitre 8 fait écho au chapitre 6 en montrant la désunion qui s'opère entre les différentes parties prenantes de la promotion du TGV. Elle est d'abord liée à la difficulté qu'il y a à organiser les priorités de l'action de TGV Co, ce qui pourtant semble nécessaire pour des raisons financières. Mais elle tient aussi à des décalages sociologiques entre des acteurs – élus comme techniciens – dont les références semblent souvent éloignées. TGV Co, qui aurait dû être la pièce centrale du dispositif, se retrouve dès lors mise sur la sellette, payant ainsi son statut hybride. Le chapitre 9 retourne en Floride et renoue avec le récit pour suivre l'évolution du projet de corridor considéré comme

le plus avancé, de Miami à Orlando et Tampa. Malgré une dynamique qui semble s'engager début 1984, le processus de sélection d'un lauréat s'enlise progressivement, des doutes émergeant dans les milieux techniques, tandis que les acteurs économiques sont très réticents à soutenir les compétiteurs, en particulier les promoteurs immobiliers. De ce fait, le TGV n'arrive pas à agréger autour de lui une dynamique financière. Le chapitre 10 clôt donc ce récit en montrant comment, de 1986 à 1989, la solution d'un TGV en Floride devient de moins en moins envisageable, du fait de facteurs extérieurs, notamment une réforme fiscale, mais aussi des blocages que posent les éléments invariants du système au cœur de la doctrine de la SNCF. Face à ce qui paraît être une impasse et aux prises avec un concurrent qui choisit de faire dominer la logique immobilière sur la logique ferroviaire pour répondre aux contraintes du projet, TGV Co finit par retirer son offre, marquant ainsi la fin de notre récit.

Ainsi, notre plan conduit à un cheminement chronologique qui n'est pas entièrement linéaire. D'une part du fait de la trajectoire du récit des deux côtés de l'Atlantique. D'autre part, en raison de la prise en compte des différents corridors, bien que la Floride constitue le corps de notre travail. Enfin, du fait que les éléments d'analyse transversale que nous proposons, sont présentés avant que l'issue de l'affaire soit totalement livrée, de façon justement à permettre une meilleure compréhension de cet échec. C'est pourquoi, afin de permettre une navigation plus aisée, nous proposons en fin de volume, un diagramme synthétique permettant de positionner les structures les plus importantes dans le jeu d'acteurs (voir p. 457), une chronologie des faits principaux (voir p. 459) et un glossaire des termes techniques (voir p. 465). Nous proposons aussi, pour les acteurs les plus importants, de courtes biographies retraçant leur itinéraire jusqu'au poste occupé à l'époque des faits considérés.

Première partie

Un basculement à grande vitesse ?

Lorsque la France inaugure son TGV en 1981, les experts ferroviaires français ont pris conscience depuis quelques mois que la voie ouverte par la grande vitesse ferroviaire pourrait s'avérer être une ressource importante à l'exportation, en particulier vers les États-Unis, où frémissent plusieurs projets portés par des acteurs locaux. Pourtant quelques années auparavant, les relations ferroviaires entre les deux pays se résumaient à une collaboration légère marquée par des orientations finalement assez divergentes entre deux pays dont les contextes territoriaux, politiques et en termes de transport présentaient bien plus de différences que de similitudes.

Un basculement rapide s'est donc opéré de la fin des années 1970 au début des années 1980 qui a vu les États-Unis s'interroger sur la pérennité de leurs systèmes de transport et certains de leurs décideurs et experts développer un intérêt pour des projets de liaison à grande vitesse réputés être autant de solutions face aux différentes menaces pesant sur les mobilités états-uniennes : saturations routières et aéroportuaires, coûts croissants de l'énergie... Ce mouvement se tourne immédiatement vers l'international, du fait de la relative impasse qu'a constituée la relance dans ce pays des projets de grande vitesse terrestre de 1965 à 1975. Or le paysage international est alors en pleine effervescence, puisque le Japon, fort d'une dizaine d'années d'exploitation de son *Shinkansen*, se trouve mis en concurrence par des nouveaux systèmes, encore expérimentaux ou à peine mis en service, dont le principal est le TGV.

Mais le basculement est en réalité plus complexe qu'il n'y paraît : il ne s'agit pas uniquement d'un intérêt nouveau pour le train. Il s'agit aussi d'un déplacement des logiques d'acteurs qui se décentrent d'un État fédéral rapidement dominé par la logique reaganienne non interventionniste en matière ferroviaire vers des projets atomisés, portés par des structures locales dans plusieurs États fédérés. Vu de l'étranger, notamment depuis des pays où les structures étatiques ont joué un rôle de premier plan dans la mise au point de la grande vitesse ferroviaire, ce processus n'est pas si facile à mesurer et impose un cadre nouveau qui force les acteurs étrangers qui s'étaient habitués à en faire leur premier interlocuteur à se détacher de l'échelon fédéral.

C'est dans ce basculement rapide que les intérêts ferroviaires français forment plusieurs postulats. Tout d'abord, la grande vitesse fait figure de passage obligé pour toute opération ferroviaire. Pour Français et Japonais, cela suppose impérativement la construction d'une ligne nouvelle. Avec cette infrastructure, les enjeux français d'aménagement du territoire et de gains pour la collectivité produits par la LGV⁵³ Paris - Lyon servent de matrice à l'évaluation de l'intérêt d'une ligne à l'étranger, y compris dans le contexte fort différent aussi bien économiquement qu'en termes

⁵³Ligne à grande vitesse.

de tissu urbain et de paysage modal qu'est celui des États-Unis. Les Français se convainquent pourtant que ce pays est appelé à devenir le principal territoire où doit se déployer la grande vitesse ferroviaire et devrait jouer un rôle de vitrine des technologies en compétition à l'échelle mondiale. En quelque sorte, si, jusqu'alors, les différentes solutions ont été développées dans des cadres nationaux, les États-Unis offrent un territoire vierge qui doit permettre à chacun de faire ses preuves en terrain neutre.

Ce sentiment se construit au fur et à mesure que des signes révélateurs d'un intérêt croissant pour le train sont émis par différents acteurs états-uniens, à plusieurs niveaux et dans des cercles aussi bien politiques que techniques, voire économiques. Au risque d'oublier que le chemin de fer de voyageurs – même à grande vitesse – n'est qu'une préoccupation extrêmement marginale par rapport à l'attention portée à d'autres systèmes de transport, notamment l'aérien et le fret ferroviaire, alors lancés tous deux dans des processus de déréglementation qui font figure d'innovations risquées.

Pour suivre ce processus fait d'autosuggestions autant que d'observations de la concurrence comme des positions prises par des acteurs états-uniens, il convient d'abord de mesurer le poids de la doctrine forgée autour du TGV dans le milieu ferroviaire français des années 1970, avant de traverser l'Atlantique pour comprendre comment la situation de crise des transports aux États-Unis conduit décideurs et experts à s'interroger sur les possibilités de grande vitesse terrestre. La rencontre entre l'offre française, centrée sur cet objet miracle qu'est le TGV Paris - Lyon, et ce qui est une demande floue et atomisée autour de corridors dispersés et institutionnellement morcelés peut dès lors s'opérer au début des années 1980.

Chapitre 1

Le TGV, du projet C 03 à un champion national sur un marché encore flou

Depuis une cinquantaine d'années, le TGV a tenu de nombreux rôles sur la scène française, avant sa réalisation comme depuis qu'il roule. Parmi ceux-ci, il s'est drapé dans les habits du champion national, supposé capable de soutenir les exportations industrielles françaises au-delà du cadre qui a défini sa pertinence, en l'occurrence la liaison très réussie entre Paris et Lyon. C'est ce processus de changement d'échelle, depuis les réflexions du service de la recherche de la SNCF sur le projet C 03 à la fin des années 1960 jusqu'à l'amorce d'une compétition mondiale entre le TGV et des solutions hétérogènes au début des années 1980, que nous tentons de retracer ici. Ce faisant, l'objet, fondé sur une doctrine socio-économique très travaillée et vérifiée par l'expérience, semble perdre peu à peu de sa superbe en cherchant sa place sur un marché encore instable, qui voit s'opposer des solutions aux partis pris et aux retours d'expérience contrastés.

1.1 Le TGV, système de transport et système de pensée

Le TGV est un projet qui a donné lieu à de nombreux travaux, principalement en géographie, aménagement et économie, mais aussi à plusieurs approches historiques, qui offrent d'ailleurs l'intérêt de proposer différentes visions de cet objet qui a marqué le monde ferroviaire français de la seconde moitié du XX^e siècle⁵⁴. Notre objectif ici

⁵⁴Voir Jean-Michel FOURNIAU, *La Genèse des grandes vitesses à la SNCF : de l'innovation à la décision du TGV sud-est*, Paris, INRETS, 1988, Alain BELTRAN et Jean-François PICARD,

n'est pas d'en dresser une nouvelle histoire mais de rappeler à partir de ces travaux les principaux éléments qui permettent de comprendre ce qu'est cet objet dans le contexte français et comment il s'est d'abord fondé sur une doctrine, qui forge sa perception par les experts ferroviaires appelés à le promouvoir aux États-Unis dans les années 1980.

1.1.1 Le produit d'une époque en transition ?

Si on l'analyse à l'échelle nationale, le TGV peut être considéré comme le dernier des grands projets d'équipement et de transport hérités de la période gaullio-pompidolienne. Aux côtés des autoroutes, du Concorde, du RER⁵⁵ ou du programme électro-nucléaire, il est l'incarnation tardive d'une configuration d'acteurs ancrée dans les années 1960. La temporalité de réalisation de telles infrastructures produit un décalage entre le moment de la conception, celui de la décision et celui de l'usage, si bien que ce n'est qu'en 1981 que la ligne Paris - Lyon est partiellement ouverte. Toutefois, contrairement probablement au Concorde, le TGV arrive à maturité dans un monde où il trouve immédiatement sa pertinence, comme si cet objet avait su anticiper sur la configuration sociale et territoriale des années 1980-1990. Cette adéquation trouve probablement ses racines dans les origines du projet.

L'historiographie considère généralement qu'elles sont inscrites dans la création par Roger Guibert⁵⁶ d'un service de la recherche au sein de la SNCF en 1966. Précisons ici que celui qui est alors directeur général aurait été inspiré par le modèle implanté aux États-Unis par l'administration Johnson en vue de la relance du ferroviaire, ce qui peut paraître probable au vu de l'orientation transatlantique des flux d'innovation à l'époque (voir p. 90)⁵⁷. Ce service présente différentes caractéristiques qui font de lui une structure originale. Il regroupe des ingénieurs venus de tous horizons et ouverts à l'interdisciplinarité, qui ont choisi de rejoindre une structure où la hiérarchie pyramidale traditionnelle des compagnies ferroviaires cède la place à une organisation plus propice aux échanges transversaux et aux discussions.

«D'où viens-tu TGV ? Témoignages sur les origines des trains à grande vitesse français», *Revue générale des chemins de fer*, 1994, p. 1-90, «Les très grandes vitesses ferroviaires en France», *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 12-13, 1995, Jacob MEUNIER, *On the Fast Track. French Railway Modernization and the Origin of the TGV, 1944-1983*, Westport, Praeger, 2002 et François CARON, *Histoire des chemins de fer en France 1937-1997*, Paris, Fayard, 2017, p. 343-351.

⁵⁵Réseau express régional.

⁵⁶X-Ponts, entré à la Compagnie du Nord, il devient directeur de la région Ouest (1958), puis directeur général adjoint (1958-1966) et directeur général (1966-1974) de la SNCF. Sous sa conduite sont lancées les premières recherches qui donnent forme au projet TGV.

⁵⁷Christelle DIDIER, «L'Aérotrain ou la tragédie de Jean Bertin», in DIDIER, GIREAUX-GENEAU et HÉRIARD-DUBREUIL, *Éthique industrielle. Textes pour un débat*, op. cit., p. 323-337.

Sous la conduite d'un dirigeant expérimenté, Bernard Heurard de Fontgalland⁵⁸, cette nouvelle structure travaille sur plusieurs dossiers réunis en grandes thématiques à partir de 1967 :

- A : amélioration du matériel et du patrimoine existant,
- B : perspectives économiques à long terme du transport ferroviaire,
- C : technologies nouvelles de transport guidé,
- D : analyse de l'économie des transports à long terme.

La coexistence entre les volets A et C illustre bien la balance qu'opère le service entre l'idée d'améliorer l'existant et celle de développer une nouvelle forme de transport. Au sein du volet C, plusieurs concepts sont explorés, en particulier l'Aérotrain (projet C 02) et le TGV (projet C 03). Les volets B et D témoignent pour leur part du poids nouveau de la socio-économie des transports dans le processus de décision au sein du monde ferroviaire⁵⁹ et, plus largement, du fait que la SNCF ne peut plus se contenter de penser son activité comme étant presque autonome par rapport à d'autres systèmes de transport.

L'organisation du travail s'opère donc sous la forme de projets qui sont l'une des innovations de ce service, dans une entreprise structurée par les secteurs d'activité classiques : voie, traction, matériel... L'approche par projets suppose que des experts de différents champs se réunissent pour aborder une question sous plusieurs angles imaginables. C'est aussi une façon d'assurer le lien entre les expérimentations et les développements théoriques et d'ouvrir des collaborations avec des structures extérieures à la SNCF lorsque les compétences ou les équipements manquent en interne. L'implication d'experts venus de toutes les branches de la SNCF a aussi permis de capitaliser sur l'expérience importante de l'entreprise plutôt que de penser une rupture hors-sol.

Ce travail aboutit à un appui en faveur du projet C 03, face aux autres solutions. André Ségalat⁶⁰, président de la SNCF, le présente au gouvernement en

⁵⁸X-Ponts, après un début de carrière dans les chemins de fers coloniaux et un passage à la Banque mondiale, il entre à la SNCF en 1954. Il devient directeur du service de la recherche (1966-1971), au moment du lancement des études sur le TGV, avant de devenir secrétaire général de l'UIC (1971-1981).

⁵⁹Jean FINEZ, «Les économistes font-ils l'économie ferroviaire ? Maurice Allais, la "théorie du rendement social" et les premières restructurations de la SNCF», *Revue française de socio-économie*, t. 2013/1, n° 11, 2013, p. 15-34.

⁶⁰Après avoir travaillé au Conseil d'État et s'être illustré dans la résistance, il devient secrétaire général du gouvernement (1946-1958), puis président de la SNCF (1958-1975).

décembre 1969, avant qu'une commission extérieure, sous la conduite de Roger Coquand⁶¹, procède à une évaluation très favorable du projet, remise un an plus tard. En juillet 1973, la confirmation venue d'une autre commission d'évaluation présidée par Paul Le Vert⁶², conduit à une décision gouvernementale en faveur de l'ouverture d'une enquête publique pour une ligne Paris - Lyon en traction électrique, prise le 6 mars 1974 au cours du dernier Conseil des ministres présidé par Georges Pompidou, consacré aux questions énergétiques. Premier acte d'inscription territoriale d'un projet échappant dès lors à ses concepteurs pour devenir le support d'une mobilité nouvelle, à partir de septembre 1981.

Ce projet est aussi un projet industriel porté par deux pôles principaux, Alstom et MTE-Francorail⁶³. Tous deux plongent leur racines dans une longue histoire industrielle, marquée par l'héritage du XIX^e siècle et tissée d'échanges de capitaux et de techniques entre différents secteurs, en particulier l'énergie, et entre différents pays, en particulier les États-Unis, notamment via Westinghouse. Alstom est alors une entreprise reprise par la CGE⁶⁴ depuis 1969⁶⁵, qui connaît un essor économique important, marqué notamment par l'intégration, en 1976, des Chantiers de l'Atlantique, et dirigée par Jean-Pierre Desgeorges⁶⁶. Néanmoins sa situation à l'international n'est pas simple, puisqu'une partie importante de son activité dépend de l'état financier souvent instable des pays en développement. MTE-Francorail est un groupement d'intérêt économique formé en particulier d'ANF, De Dietrich, Creusot-Loire, Jeumont-Schneider et MTE, filiale des deux précédentes, fondé en 1973 et héritier des dynamiques industrielles des groupes Empain et Schneider. Sous la conduite de Didier Pineau-Valencienne, il connaît alors des difficultés liées essentiellement aux pertes de sa composante sidérurgique Creusot-Loire, malgré un redressement tempo-

⁶¹X-Ponts, il est directeur des routes et de la circulation (1960-1967) au moment de l'essor des projets autoroutiers, puis vice-président du Conseil général des Ponts et Chaussées (1972-1977) et vice-président du conseil d'administration de la SNCF (1968-1976). La commission qu'il préside donne le feu vert au projet de TGV en 1970.

⁶²X-Ponts, il est chargé en 1967 d'expertiser pour la DTT les politiques de grande vitesse mise en œuvre par la SNCF. Il est missionné en 1973 pour piloter un groupe de travail pour actualiser les résultats du rapport Coquand de 1970 à propos de la LGV Sud-Est.

⁶³Sur les enjeux industriels, voir Jean-Michel FOURNIAU, «TGV : du programme de recherche au grand projet industriel. Processus d'innovation dans l'exploitation et logiques institutionnelles», HAL, 1997 et Robert BELOT et Pierre LAMARD (dir.), *Alstom à Belfort, 130 ans d'aventure industrielle*, Boulogne, ETAI, 2009.

⁶⁴Compagnie générale d'électricité.

⁶⁵Yves BOUVIER, *Connexions électriques. Technologies, hommes et marchés dans les relations entre la Compagnie générale d'électricité et l'État*, Bruxelles, Peter Lang, 2016.

⁶⁶X-Génie maritime, il entre chez Alstom en 1962 où il gravit les échelons, comme directeur général de la division des centrales énergétiques en 1976, puis directeur général en 1980. Il en devient le PDG de 1981 à 1989. Il s'implique plus spécialement dans son internationalisation et dans le développement de la construction de paquebots au sein des Chantiers de l'Atlantique.

raire en 1980-1981⁶⁷. Devenus publics, comme le premier, ou restés privés, comme le second, Alsthom et MTE-Francorail ont tous deux l'habitude d'une proximité avec l'État, qui assure directement ou indirectement nombre de leurs marchés.

Dans le cas du TGV, qui est un système complet et non un simple mobile innovant, la logique habituelle établie entre un client et ses fournisseurs présente un découpage tout à fait singulier. Puisque la SNCF a conduit l'ensemble des études qui ont débouché sur l'adoption du projet, elle continue, dans sa concrétisation, à mener le jeu, y compris vis-à-vis des grands industriels, dont Alsthom, qui fait office de tête de pont des 274 entreprises mobilisées pour le projet⁶⁸. Il en résulte des «frontières mal établies⁶⁹», voire des relations «plus ou moins troubles [et] un peu bizarres⁷⁰» entre la SNCF et les industriels. Lorsqu'arrivent les appels d'offres et les négociations commerciales, le jeu se trouve biaisé par le fait que le client connaît tellement bien le produit qu'il est capable de calculer les coûts de revient d'un fournisseur, dont il sait qu'il est le seul à pouvoir répondre à son appel d'offres. En contrepartie, la SNCF paie ses rames au prix que ses fournisseurs lui fixent, en se fondant sur leur charge de travail : le TGV Sud-Est s'est ainsi avéré moins coûteux que le TGV Atlantique, du fait de carnets de commandes d'Alsthom moins remplis à ce moment-là. En retour, lorsqu'il s'agit d'exporter un produit essentiellement ajusté au besoin d'un seul client, celui-ci ne peut que s'impliquer puisque c'est lui qui a défini ce produit et qui l'exploite, au risque que ce produit ne puisse trouver d'autre client auquel il soit adapté.

Notons toutefois que l'historiographie s'appuie sur des sources principalement fondées sur la SNCF plutôt que sur les constructeurs. Il n'est pas exclu qu'un biais des sources, notamment orales, conduise à une survalorisation du rôle de l'exploitant. Soulignons aussi que Jean Bouley, ancien directeur du matériel de la SNCF, concède qu'une innovation doit être portée au crédit d'Alsthom, l'anneau d'intercirculation⁷¹. Tandis qu'Henri Rollet, ancien directeur du département d'études d'ensemble d'Alsthom, avoue que MTE a proposé le moteur synchrone, adopté sur le

⁶⁷Claude BEAUD, «Le drame de Creusot-Loire : échec industriel ou fiasco politico-financier?», *Entreprises et histoire*, t. 1, n° 27, 2001, p. 7-22.

⁶⁸La répartition industrielle est la suivante : Alsthom est chargée des moteurs de traction, caisses motrices, équipements électriques et remorques intermédiaires, Jeumont-Schneider des transformateurs, de l'inductance et de l'électronique, Creusot-Loire des bogies et de Dietrich des remorques d'extrémité (FOURNIAU, «TGV : du programme de recherche au grand projet industriel. Processus d'innovation dans l'exploitation et logiques institutionnelles», *op. cit.*, p. 34).

⁶⁹Entretien entre Pierre Vincent, Alain Beltran et Jean-François Picard (23 novembre 1991) (R&H).

⁷⁰Entretien entre Philippe Domergue, Alain Beltran et Jean-François Picard (16 juin 1991) (R&H).

⁷¹Entretien entre Jean Bouley, Alain Beltran et Jean-François Picard (18 juin 1991) (R&H).

TGV Atlantique⁷². Ces deux éléments, d'une grande importance, laissent penser que les constructeurs n'ont peut-être pas été aussi passifs que ce qui est généralement présenté, mais cette question n'est pas au cœur de notre sujet.

Plusieurs regards peuvent être portés sur ce TGV, qui a fini par devenir le cœur de l'activité et de l'image de la SNCF et qu'ont investi tous types de représentations depuis lors, jusqu'à une forme de «TGV-mania⁷³».

Le TGV peut être vu comme le projet qui a permis de sortir du marasme une SNCF vieillissante, concurrencée par l'automobile et l'avion et à court d'innovation, une fois le déploiement de l'électrification achevé. Pour son directeur général Paul Gentil⁷⁴, l'enjeu principal du TGV aurait même été de rendre le moral à ses troupes, en forgeant une mobilisation stimulante autour de ce projet⁷⁵.

Par ailleurs, les interactions du TGV avec la structuration du territoire ont donné lieu à des travaux multiples en géographie comme en économie et en science politique⁷⁶. Une vision pertinente pour notre analyse est celle proposée par Olivier Klein⁷⁷, qui explicite la symbiose entre le TGV et l'essoufflement du modèle fordiste. La fin des Trente Glorieuses est marquée par une révision du modèle hérité de l'organisation du travail telle qu'elle s'est déployée au début du XX^e siècle, aux États-Unis mais aussi en Europe, et dont Ford a été le parangon. Les dynamiques de mondialisation conduisent à des concurrences nouvelles, pour les salaires du fait d'une main d'œuvre nouvellement disponible dans des pays étrangers, comme pour les débouchés des produits industriels. Ce faisant, les États voient s'amenuiser leurs capacités de peser sur l'organisation de l'économie. Simultanément, les contestations sociales se font entendre, la figure de l'individu émancipé de son statut de travailleur se faisant toujours plus affirmée. Enfin, la croissance économique s'essouffle, du fait de la faiblesse de ses moteurs traditionnels fondés sur la consommation de masse,

⁷²Entretien entre Henri Rollet, Alain Beltran et Jean-François Picard (18 août 1992) (R&H).

⁷³Georges RIBEILL, «D'un siècle à l'autre, *railway-mania*, TGV-mania... La répétition d'un "modèle ferroviaire français" ?», in Pierre LAMARD et Nicolas STOSKOPF (dir.), *Transports, territoires et sociétés*, Paris, Picard, 2011, p. 115-133.

⁷⁴X-Mines, il entre à la SNCF en 1954, où il occupe diverses fonctions d'exploitation avant de devenir directeur général adjoint (1971-1973) puis directeur général (1974-1985). Sous sa direction, l'entreprise connaît des évolutions importantes (action commerciale, projet TGV, plan d'entreprise...).

⁷⁵Entretien avec Samir Naessany (15 juin 2017).

⁷⁶Pour un panorama de l'état de l'art en la matière, voir Sylvie BAZIN, Christophe BECKERICH, Corinne BLANQUART, Marie DELAPLACE et Lidwine VANDENBOSCHE, «Grande vitesse ferroviaire et développement économique local ? Une revue de la littérature», *Recherche Transports Sécurité*, t. 27, 2011, p. 215-238.

⁷⁷Olivier KLEIN, «La genèse du TGV, une innovation contemporaine de l'épuisement du fordisme», *Innovations*, t. 13, n° 1, 2001, p. 111-132.

qui faiblit du fait que les marchés d'équipement arrivent à maturité et ne donnent plus lieu qu'à des renouvellement d'appareils.

Ce schéma s'applique également au monde ferroviaire, y compris dans des situations monopolistiques, comme dans le cas de la SNCF. Au cours de ce basculement des années 1970, l'entreprise prend progressivement conscience de son positionnement sur un marché du transport où les concurrences – directes pour la clientèle comme plus symboliques ou culturelles – deviennent une donnée centrale de son activité. Ce faisant, elle intègre peu à peu cette logique de marché⁷⁸ sans pour autant abandonner l'ensemble des éléments contribuant à son identité, comme l'appui sur la puissance publique. Cette mue, qui n'est pas complète, est à l'origine de difficultés mais peut aussi être vue comme une force, comme l'incarne la compatibilité entre le TGV et le réseau classique.

Le TGV s'inscrirait donc dans le schéma de cette mutation en cours, d'un modèle fordiste vers un modèle post-fordiste. En témoigne par exemple l'importance pour le succès du projet de la fréquence des dessertes, qui ne faiblit pas en journée au lieu de se caler sur le rythme des déplacements professionnels, marqués par des pics de fréquentation le matin et le soir, voire le midi. Les individus ne se définissent plus uniquement par leur travail, notamment dans leurs pratiques de mobilité. Cette forte fréquence est aussi un outil pour contrebalancer le grand atout de l'automobile qui est sa disponibilité immédiate. De même, le service de la recherche est lui-même une structure illustrant cette transition d'une organisation entrepreneuriale classique vers un mode de travail par projets. Tandis que le territoire jalonné de métropoles reliées à Paris par le TGV mais entourées de zones rurales moins dynamiques, ne correspond pas réellement avec l'idéal de la Datar⁷⁹ d'un territoire mieux équilibré et plus décentralisé.

Cette symbiose entre un projet et une société en mutation est peut-être la raison principale du succès du TGV. Conçu dans un monde en fin de cycle, il sait en conserver les éléments les plus pertinents, tout en captant à lui les dynamiques émergentes qui deviennent des points centraux de la société post-fordiste. En ce sens, le service de la recherche par sa méthode de travail novatrice accomplit une remarquable opération de transition d'un monde à l'autre. Signes de cette mission, la réorganisation du service, en 1975, puis sa fusion au sein de la Direction des études, en 1977, viennent souligner qu'une fois la doctrine établie et la transition socio-économique engagée, le lieu de son élaboration devient obsolète. D'un point de vue conceptuel, le projet est alors jugé suffisamment mûr pour avancer seul, cette maturité se fondant sur une cohérence particulièrement aboutie.

⁷⁸Jean FINEZ, «Aux origines de la préoccupation marchande à la SNCF (1960-2011)», *La Nouvelle Revue du travail*, t. 2, 2013, en ligne.

⁷⁹Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale.

1.1.2 Le dogme trinitaire du TGV : infrastructure nouvelle, compatibilité et vitesse idéale

À la suite de l'inauguration du *Shinkansen* en 1964, la SNCF intensifie les réflexions internes autour de l'idée que la grande vitesse ferroviaire puisse lui permettre de sortir d'une forme d'enlisement qui la guette, du fait du vieillissement de son image et des nouvelles concurrences portées d'abord par l'automobile puis, surtout, par l'avion, identifié comme principale menace. L'entreprise se dote ainsi, à son plus haut niveau, d'une doctrine en faveur du développement de ces grandes vitesses. Au début des années 1970, un raisonnement argumenté, fondé sur des éléments chiffrés et alimenté par le retour d'expérience des premières expérimentations est mis en avant par ses principaux dirigeants en vue de justifier le projet de TGV.

Cet argumentaire peut s'adapter à différents publics. Nous nous fondons ici sur deux versions de cette doctrine, pour en tirer les dogmes principaux. La première est celle présentée par Roger Hutter⁸⁰, directeur général adjoint de la SNCF, devant les milieux économiques lillois en octobre 1973⁸¹; la seconde est un cours donné par Marcel Tessier⁸², chef du service de la recherche de la SNCF, à l'Ensta⁸³ en décembre 1973⁸⁴. Par ailleurs, les éléments précis de la doctrine sont détaillés dans plusieurs publications contemporaines touchant à la voie, au matériel roulant ou au calcul socio-économique, comme un numéro de la revue *Travaux*, qui irrigue le monde du génie civil cette même année⁸⁵.

Le raisonnement se fonde d'abord sur les outils de monétarisation des avantages des projets, un dispositif issu du monde des économistes qui s'est répandu rapi-

⁸⁰X-Mines, entré dans le monde ferroviaire en 1935, il occupe des fonctions internationales au début des années 1950, avant de retourner à la SNCF, où il devient directeur des études générales (1957-1962), puis de la région Nord (1962-1966), avant d'occuper la fonction de directeur général adjoint (1966-1977). Il s'implique dans l'adoption de la socio-économie des transports par la SNCF et est l'un des porteurs du projet de TGV.

⁸¹«L'intérêt technique et économique du transport ferroviaire à grande vitesse», R. Hutter, 27 octobre 1973 (ASNCF, 275LM26).

⁸²X-Télécom, il réalise une carrière à la SNCF notamment dans les services de traction électrique et thermique. Il est ensuite chef adjoint puis chef du service de la recherche (1966-1976), avant de prendre la tête de la région Est, puis de s'engager à l'action internationale, comme directeur de la coopération internationale (1977-1985) et directeur général de Sofrerail.

⁸³École nationale supérieure des techniques avancées.

⁸⁴«L'intérêt des très grandes vitesses en transport terrestre guidé. La solution ferroviaire», M. Tessier, 1973 (ASNCF, 275LM26).

⁸⁵Paul GENTIL, «Les grandes vitesses ferroviaires», *Travaux*, n° 461-462, août-septembre 1973, p. 5-9; André PORTEFAIX, «Matériel roulant et grandes vitesses ferroviaires», *Travaux*, n° 461-462, août-septembre 1973, p. 14-25; André PRUD'HOMME et Olivier WEBER, «L'aspect technique des grandes vitesses. La voie et les installations électriques des lignes à grande vitesse», *Travaux*, n° 461-462, août-septembre 1973, p. 26-46.

dement au ministère des Transports entre la fin des années 1950 et le milieu des années 1960⁸⁶. Le cœur de cette approche est la notion de valeur du temps, révélée par les choix modaux des personnes qui se déplacent. Cette valeur dépend des caractéristiques socio-professionnelles de chacune et également du motif de chaque déplacement (professionnel, loisirs, familial...). Les dirigeants de la SNCF assument cette variation de la valeur du temps, qui peut pourtant donner lieu à des critiques. Ce cadre les mène au constat d'une segmentation du monde des transports en «deux étages⁸⁷», pour ne pas dire deux vitesses, ce qui est pourtant le cas à proprement parler : l'avion devient le mode de déplacement de ceux qui ont une forte valeur du temps, tandis que l'autoroute s'impose pour ceux qui ont une valeur plus faible. Ce faisant, le train, intermédiaire en vitesse comme en coût, tend à disparaître du choix modal.

Toutefois, deux dynamiques remettent en cause cet équilibre et rendent l'espoir au monde ferroviaire. D'une part, sous l'effet combiné de la massification des flux de voyageurs aériens et de l'expansion urbaine, les aéroports sont engagés dans une course à l'éloignement des villes, de façon à pouvoir trouver une place suffisante pour établir leurs installations toujours plus étendues. La décision, prise en 1964, de créer l'aéroport de Roissy, illustre cette logique, dont le résultat est que l'accessibilité aux aéroports se dégrade.

D'autre part, le monde ferroviaire ne reste pas figé. Plusieurs progrès permettent de monter progressivement la vitesse considérée comme la norme des services express, jusqu'à 200 km/h (traction électrique, rails soudés, essieux solides, bogies confortables...). En France, la mise en service du *Capitole* en 1967 illustre cette possibilité de grande vitesse sur voie classique, en l'occurrence sur certains tronçons de la liaison Paris - Toulouse, confirmée par l'ouverture de l'*Étendard*, entre Paris et Bordeaux en 1971 (voir fig. 1, p. 40). Ces niveaux de vitesse sont atteints assez facilement, mais leur dépassement éventuel suppose de revoir l'infrastructure, en particulier de supprimer les passages à niveau⁸⁸.

Ces deux facteurs permettent donc au rail de retrouver un créneau de pertinence pour les trajets de moins de 800 km, qu'il peut parcourir à une vitesse suffisante pour concurrencer l'avion, du fait de l'avantage – jugé décisif – de son arrivée en gare en pleine ville.

⁸⁶Harold MAZOYER, «La construction du rôle d'ingénieur-économiste au ministère des Transports. Conseiller le politique, résister au comptable et discipliner le technicien (1958-1966)», *Gouvernement et action publique*, t. 4, n° 4, 2012, p. 21-43.

⁸⁷«L'intérêt technique et économique du transport ferroviaire à grande vitesse», R. Hutter, 27 octobre 1973 (ASNCF, 275LM26).

⁸⁸Entretien entre Roger Hutter, Alain Beltran et Jean-François Picard (14 décembre 1991) (R&H).

⁸⁹A. Boucher (ASNCF, 05636-02).

1. LE TGV, DU PROJET C 03 À UN CHAMPION NATIONAL SUR UN MARCHÉ ENCORE FLOU



Figure 1. Panneau des horaires pour *Le Capitole* reliant Paris à Toulouse en gare de Paris-Austerlitz (16 janvier 1969) ⁸⁹

Mais ce créneau n'est pas uniquement pertinent du point de vue des voyageurs. Il l'est aussi du point de vue de l'exploitant, qui peut trouver un équilibre économique nouveau du fait de la vitesse : les surcoûts énergétiques qu'elle engendre peuvent être compensés par la meilleure rotation du matériel et la réduction du temps de conduite qu'elle permet. Les services express de la SNCF sont ainsi les plus rentables de l'entreprise. Les bénéfices engrangés par le *Shinkansen* confirment d'ailleurs cette intuition. La monétarisation des gains de temps permis par la vitesse ne peut qu'accroître ses effets positifs sur la rentabilité d'une opération d'accélération d'une desserte.

Comment engager un tel processus ? De façon peu intuitive, la direction de la SNCF défend l'idée que l'enjeu principal se situe du côté de la voie et non de celui du matériel roulant, dans un contexte où les regards se portent spontanément bien plus sur le mobile que sur le fixe. Les principales innovations rendant possible le déplacement d'un mobile à très haute vitesse sont en fait déjà disponibles, ce que viennent rapidement confirmer les essais du TGV 001 qui bat le record du monde de

vitesse ferroviaire en traction autonome le 8 décembre 1972, en atteignant 318 km/h. Des ajustements sont réalisés mais les ingrédients sont là : stabilité du matériel, aérodynamique, freinage par courants de Foucault, transmission voie-machine, franchissement des appareils de voie, adhérence roue-rail... Le TGV illustre la pérennité de techniques en usages qui peuvent donner un cadre à des formes d'innovation sans rupture technologique⁹⁰.

En revanche, la question de l'infrastructure est d'une difficulté toute autre, car elle échappe bien plus à l'entreprise et au monde de l'ingénierie. Le record du TGV 001 a été obtenu entre Bordeaux et Dax, sur une voie rectiligne des Landes, peu représentative du réseau ferré français, dont la géométrie, héritée du XIX^e siècle, s'adapte à un terrain généralement plus accidenté et aux lourds trains de marchandises. Les rayons de courbure sont donc de 1 000 m et les pentes maximales généralement de 5‰. De tels rayons ne permettent pas de très grandes vitesses, du fait de la force centrifuge. Une modification des dévers pour rendre les courbes parcourables à plus grande vitesse empêcherait qu'elles soient encore ouvertes aux trains de fret, dont une éventuelle accélération est jugée nettement moins rentable que celle des trains de voyageurs. Par ailleurs, la faiblesse des pentes admissibles rallonge les distances à parcourir.

Le premier élément central de la doctrine de la SNCF est donc la nécessité de séparer les circulations en créant une nouvelle infrastructure spécialement réservée au transport de voyageurs à grande vitesse. Une idée attribuée par Roger Hutter à Robert Geais⁹¹, un homme de la voie sur le réseau du Nord, pour qui l'élément fondamental du projet est la stabilité de l'infrastructure parcourue à haute vitesse⁹², et au service de la recherche de la SNCF, dont les principales figures sont Marcel Tessier et Michel Walrave⁹³. En sortant ainsi du modèle du XIX^e siècle, qui a conçu le réseau ferré d'abord pour le transport de marchandises, la nouvelle infrastructure doit présenter de nouvelles caractéristiques propres à permettre des liaisons rapides pour les voyageurs. L'accroissement des rayons de courbure à 3 500 m rend possible la circulation de trains à 300 km/h, tandis que l'augmentation des pentes jusqu'à 35‰ permet de réduire les distances à parcourir – en privilégiant des lignes

⁹⁰Voir David EDGERTON, *The Shock of the Old. Technology and Global History since 1900*, Londres, Profile Books, 2008 et Olivier KLEIN, «Les horizons de la grande vitesse. Le TGV, une innovation lue à travers les mutations de son époque», thèse de doctorat en sciences économiques sous la direction de François Plassard, Université Lumière Lyon 2, 2001, p. 17.

⁹¹X-Ponts, après un début de carrière en Indochine, il entre à la SNCF en 1947, où il finit comme directeur de la région Nord (1973-1975).

⁹²Entretien entre Robert Geais, Alain Beltran et Jean-François Picard (23 mai 1991) (R&H).

⁹³X-Ponts, passé par le CEA et l'administration, il devient chef du département économie du service de la recherche de la SNCF au cours des années 1960. À ce titre, il est l'un des principaux porteurs du projet de TGV et progresse au sein de la SNCF, avant d'être nommé conseiller du Premier ministre Pierre Mauroy (1981-1983), puis de revenir à la SNCF.

les plus droites possibles – et les ouvrages d’art à réaliser, qui sont généralement les éléments les plus coûteux d’un projet ferroviaire. Pour gravir ces pentes, le matériel roulant doit toutefois être adapté par une répartition de la puissance le long du train, ce qui suppose une rupture avec le modèle ancien de la motrice remorquant ses voitures. Là se trouve la compensation du choix de grands rayons de courbure qui imposerait sinon des ouvrages d’art nombreux en rigidifiant la nouvelle ligne. L’adoption de rames automotrices offre aussi l’avantage d’éviter les pertes de temps dues aux manœuvres de retournement en gare.

Si cette idée d’infrastructure nouvelle présente un caractère révolutionnaire, le deuxième élément central de la doctrine vient au contraire tisser du lien avec l’existant : le train nouveau doit être compatible avec le réseau ancien. Alors que l’idée de voie nouvelle est calquée sur la logique du *Shinkansen*, la compatibilité constitue un apport spécifique de la SNCF, puisque le reste du réseau japonais n’est pas à l’écartement standard, retenu pour le *Shinkansen*. Cette idée présente un double intérêt. Elle permet au train de conserver l’avantage des positions des gares terminus, situées au cœur de zones urbaines où toute nouvelle pénétrante est difficile à réaliser, comme l’ont illustré les aléas de l’Aérotrain⁹⁴. Ce qui ne paraissait être qu’un héritage du XIX^e siècle devient ainsi une position acquise qu’il convient de faire jouer au milieu du XX^e siècle, face à l’avion dont les aéroports s’éloignent.

Par ailleurs, la compatibilité ouvre la porte à de nombreuses liaisons bien au-delà des villes directement desservies par l’infrastructure nouvelle. Non seulement l’attractivité du mode en est renforcée, mais encore il s’agit d’une façon de rentabiliser le coût de la ligne nouvelle, qui se trouve ainsi parcourue par un nombre bien plus élevé de trains, donc de voyageurs, dont la valeur du temps qu’ils économisent lors de leur trajet permet d’envisager une rentabilité collective accrue.

Le dernier élément-clé de la doctrine est l’objectif de vitesse de 300 km/h. Ce chiffre est lui-même issu d’une combinaison entre contraintes physiques et économiques. Au début des années 1970, les grandes vitesses ferroviaires présentent encore des difficultés ou des inconnues. Il suffit de se souvenir des records de 1955 qui virent les convois détruire les voies et les caténaires pour atteindre la vitesse de 331 km/h. La démonstration était plutôt une confirmation des limites qu’une ouverture vers de nouveaux horizons. Les données connues incitent elles aussi à la modération. Aux grandes vitesses, le frottement de l’air devient tel que la puissance à installer à bord bascule vers des ordres de grandeur inaccessibles, aussi bien en termes de consommation électrique qu’en termes de construction des motrices. Par ailleurs, pour maintenir le confort à bord alors que la force centrifuge augmente, de plus grands rayons de courbure sont nécessaires, ce qui suppose une infrastructure

⁹⁴GUIGUENO, «Building a High-speed Society. France and the Aérotrain, 1962-1974», *op. cit.*

plus rigide et impose des ouvrages d'art plus nombreux. Il existe donc bien un seuil physique au-delà duquel la vitesse ne semble plus être une source d'économie.

La logique économique connaît elle aussi une limite haute du fait de son approche marginaliste. Si la monétarisation des gains de temps est un levier puissant lorsque l'on passe d'une faible vitesse à une grande vitesse, elle s'avère moins pertinente lorsque l'on passe d'une grande vitesse à une très grande vitesse. Les gains relatifs sont alors bien moins importants, si bien que le coût de la minute marginale gagnée augmente. La conclusion de ce raisonnement est donc qu'il existe une vitesse idéale que la direction de la SNCF situe autour de 300 km/h. Notons qu'en 1977 les experts de la FRA la situent plutôt à 300 *mph*⁹⁵, ce qui reflète la dépendance au prix du pétrole de cette vitesse maximale⁹⁶.

Par ailleurs, la doctrine sait aussi intégrer des éléments plus politiques, comme la comparaison de la consommation énergétique de l'avion et du train (un facteur 4 en énergie, 10 en coût) ou l'idée d'une intégration européenne par les chemins de fer, la grande vitesse pouvant être le support d'un nouveau réseau à l'échelle du continent, dont l'un des maillons serait le tunnel sous la Manche, dont les travaux démarrent en 1973 et qui fut porté par Louis Armand⁹⁷, dont Roger Hutter est l'un des héritiers, lui qui écrit sa nécrologie dans les *Annales des Mines* en 1971⁹⁸.

Dernière caractéristique de cette doctrine, son caractère démocratique aux échos messianiques. Comme le souligne Roger Hutter :

«la collectivité française toute entière en bénéficiera, et, pour une fois, l'extrême pointe du progrès ne sera pas atteinte uniquement en faveur des couches les plus fortunées de la population : tous les Français dont les moyens leur permettent actuellement de payer un billet de chemin de fer pourront circuler sur les axes ainsi équipés à des vitesses et avec des temps de parcours de centre ville à centre ville qui paraissaient jusqu'à maintenant réservés aux hommes d'affaires⁹⁹».

Lorsqu'elle formule ainsi une version aussi peaufinée de sa doctrine, après plusieurs années de réflexions, la SNCF a simultanément déjà avancé ses études sur l'application dont elle pourrait faire l'objet, en particulier sur la liaison la plus importante de son réseau, entre Paris et Lyon.

⁹⁵ 483 km/h.

⁹⁶ *Advanced Systems and Advanced Technology. A Summary of Ten Years of Advanced Research and Development by the Federal Railroad Administration*, Washington, DOT, 1977, p. 1.

⁹⁷ X-Mines, cheminot devenu patron du groupe Résistance-fer, il est directeur général puis président (1955-1958) de la SNCF. Son action à la tête de l'entreprise est notamment marquée par le déploiement de l'électrification.

⁹⁸ Roger HUTTER, «Louis Armand 1905-1971», *Annales des Mines*, octobre 1971, p. 8-10.

⁹⁹ «L'intérêt technique et économique du transport ferroviaire à grande vitesse», R. Hutter, 27 octobre 1973 (ASNCF, 275LM26).

1.2 Le TGV : une théorie vérifiée par l'expérience

La force de conviction que le TGV acquiert se fonde effectivement à la fois sur un socle théorique qui semble solide et sur les résultats de sa mise en œuvre à partir de 1981. Comme une expérience, la liaison entre Paris et Lyon sert de test pour valider le concept du TGV, quitte à ce que le succès empirique fasse oublier les grandes spécificités du dispositif expérimental.

1.2.1 L'application à Paris - Lyon : au cœur de l'argumentaire ancré dans son contexte

En se fondant sur les études conduites depuis 1966, le service de la recherche propose en novembre 1969 une analyse de ce que pourrait être l'application de la doctrine à la liaison principale du réseau reliant Paris à Lyon¹⁰⁰. Son argumentaire part de l'idée d'une saturation de cet axe tous modes confondus, engagée et appelée à s'accroître, qui est essentiellement due à un engorgement des accès terminaux aux zones urbaines. Ces difficultés se traduisent par une stagnation du temps de parcours de centre-ville à centre-ville, notamment pour l'avion, malgré les améliorations de sa vitesse de pointe. Dans ce contexte néanmoins, la part modale du train s'effondre sur l'axe reliant la région parisienne au Sud-Est, passant de 72,5 % à 59 % entre 1963 et 1967, au profit de la route, du fait de l'ouverture successive de nouveaux tronçons de l'A6 (de 20,1 % à 26,5 %), mais aussi de l'avion (de 7,4 % à 14,5 %).

Le train à grande vitesse est donc proposé comme solution à cette question, puisque l'amélioration de sa vitesse de pointe, grâce à une infrastructure nouvelle, ne l'empêcherait pas, simultanément, de bénéficier des installations anciennes du chemin de fer pour les accès terminaux (voir fig. 2, p. 45). Ce faisant, le rapport du service de la recherche n'analyse pas la dynamique de croissance des agglomérations qui rend les centres-villes de moins en moins représentatifs de ce qu'elles sont en termes de déplacements, notamment d'accessibilité des gares héritées du XIX^e siècle et donc centrales ou péricentrales.

La grande vitesse ferroviaire est présentée comme une option technique acquise en se fondant sur les dessertes à 200 km/h offertes par la SNCF comme par la DB¹⁰², ainsi que sur l'exemple japonais. Mais deux arguments semblent plus faibles. D'abord, le record de 1955 de 331 km/h est mentionné comme le signe d'une maîtrise

¹⁰⁰ «Chemin de fer et aménagement du territoire : desserte du Sud-Est de la France à grande vitesse et fréquence élevée au moyen d'une ligne nouvelle Paris-Lyon», SNCF, novembre 1969 (ASNCF, 713LM1289).

¹⁰¹ «Chemin de fer et aménagement du territoire : desserte du Sud-Est de la France à grande vitesse et fréquence élevée au moyen d'une ligne nouvelle Paris-Lyon», SNCF, novembre 1969 (ASNCF, 713LM1289).

¹⁰² *Deutsche Bahn*.

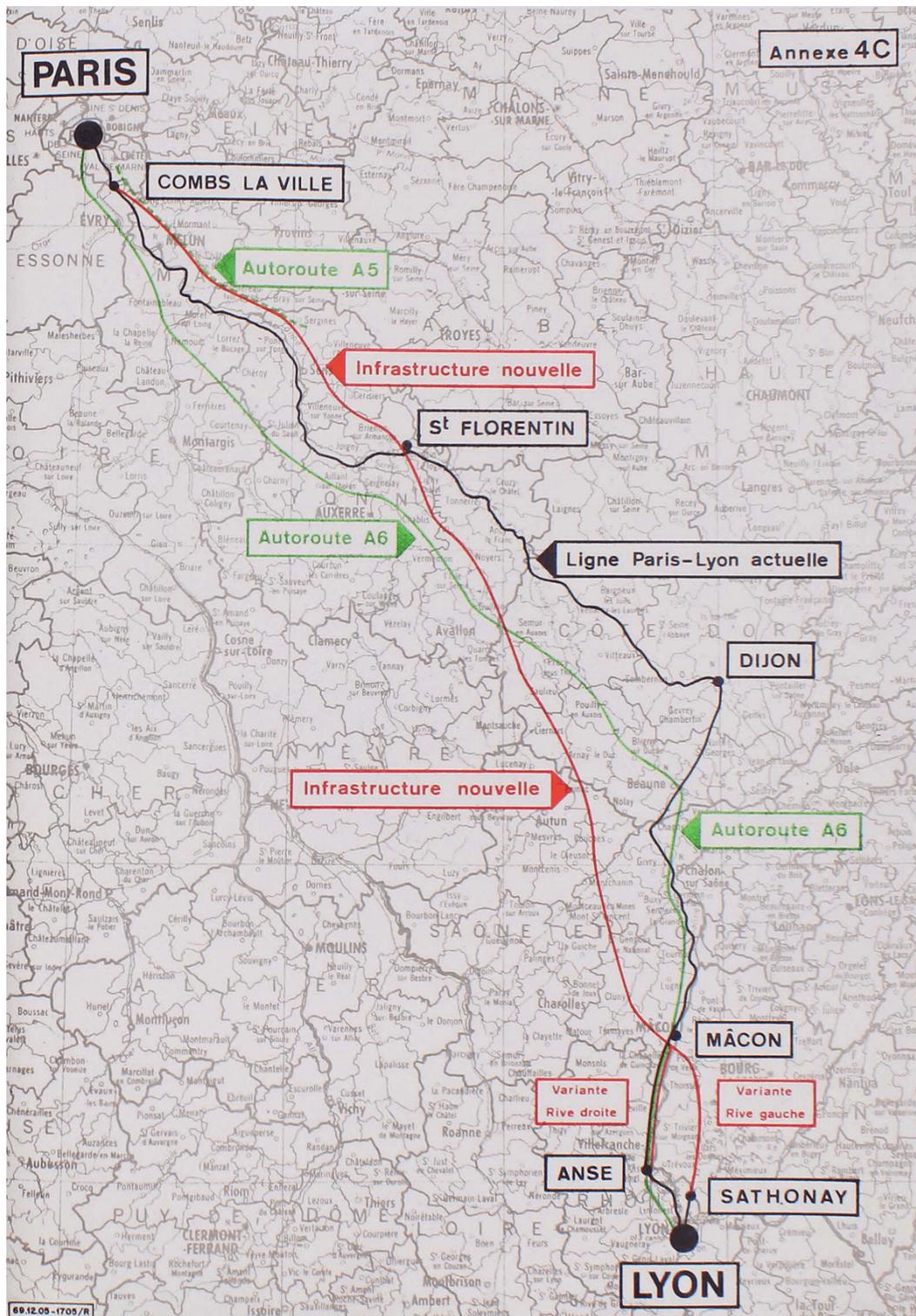


Figure 2. Tracés envisagés pour la ligne nouvelle Paris - Lyon (novembre 1969)¹⁰¹

des hautes vitesses, alors qu'il a plutôt montré que les limites étaient atteintes aussi bien du côté de la voie que de celui de l'alimentation électrique. Ensuite le rapport affirme qu'aux États-Unis, le NEC «disposera dans quelques mois d'une desserte analogue [à celle du *Shinkansen*]¹⁰³». Si elle témoigne du fait que les experts français suivent l'actualité ferroviaire internationale, cette idée repose sur une vision très optimiste du programme NECIP¹⁰⁴ au vu des difficultés spécifiques de cette liaison, qu'il ne s'agit pas de doter d'une infrastructure nouvelle (voir p. 123). Cet optimisme peut être attribué à la volonté d'illustrer le basculement mondial vers la grande vitesse qui se jouerait dans le sillage des Japonais et que la SNCF ne pourrait se permettre de rater.

L'intérêt de l'axe Paris - Lyon est qu'il ouvre sur un nombre très important de dessertes : vallée du Rhône jusqu'à Marseille puis à la Côte d'Azur ou jusqu'au Languedoc, régions alpines jusqu'à l'Italie, Franche Comté jusqu'à la Suisse... La notion de *shunt* est ici centrale : accélérer un axe tout en conservant la compatibilité avec le réseau classique permet de réduire les temps de parcours sur l'ensemble des liaisons qui peuvent l'emprunter et ainsi accroître la rentabilité de l'infrastructure nouvelle. Pour comparaison, la liaison Paris - Lille, également étudiée de façon moins précise, ne peut ouvrir des horizons similaires qu'au prix d'aléas très lourds : construction d'un tunnel sous la Manche vers Londres et liaisons internationales vers la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne, nécessairement compliquées par les enjeux politiques et techniques (électrification, signalisation...). Le système du TGV est donc très lié à l'existence du réseau ferroviaire ancien, dont il vient renforcer l'attractivité, en dehors de la liaison *shuntée*.

Du point de vue technique, la proposition de 1969 prévoit un matériel roulant capable de rouler à 260 km/h, sur une voie tracée pour une vitesse maximale de 300 km/h. En termes de motorisation, l'option retenue est celle de rames à turbines à gaz, même si l'option électrique, alors étudiée en Alsace notamment pour les problèmes posés par la captation électrique à haute vitesse, n'est pas écartée. Enfin, le génie civil proposé est très proche de celui des autoroutes, mais moins coûteux du fait d'une plate-forme bien moins large (14 m contre un minimum de 22 m pour une autoroute à 2 x 2 voies).

La rentabilité du projet fait l'objet d'une longue analyse qui distingue plusieurs indicateurs pour l'estimer, chacun s'avérant être positif.

Le surplus financier pour la SNCF est probablement le plus aisément mesurable. La logique de son calcul repose sur une comparaison entre la situation où la ligne

¹⁰³ «Chemin de fer et aménagement du territoire : desserte du Sud-Est de la France à grande vitesse et fréquence élevée au moyen d'une ligne nouvelle Paris-Lyon», SNCF, novembre 1969 (ASNCF, 713LM1289).

¹⁰⁴ *Northeast Corridor Improvement Project*.

nouvelle est construite et celle où l'exploitation de la voie classique se poursuit à l'identique tout en faisant l'objet des nécessaires investissements pour son maintien en l'état. Par exemple, la nécessité d'investir dans le matériel roulant est donc entérinée dans tous les cas, la différence s'opérant entre un matériel classique et un matériel à haute vitesse. Autre exemple, les liaisons à grande vitesse sont appelées à remplacer les services de nuit, au coût élevé, si bien qu'elles offrent de ce fait une forte réduction des coûts d'exploitation. Enfin, bien qu'elle ne soit pas chiffrée, l'amélioration de l'exploitation du fret, rendue possible par la libération de la voie classique (accroissement de capacité, réduction des délais...), est mentionnée comme un facteur important, qui témoigne bien de cette approche différentielle de l'évaluation économique, à l'échelle d'une entreprise aux nombreuses activités. Au final, le bénéfice brut réalisé pour la SNCF en 1976 serait ainsi de 119,4 millions de F¹⁰⁵, dont 31,3 millions de F¹⁰⁶ liés à l'article 20^{bis} de la convention de 1937 liant l'État et la SNCF, qui encadre la participation de l'État en contrepartie de l'établissement de tarifs réduits.

Le surplus des usagers repose principalement sur l'idée que le service nouveau fait gagner du temps aux voyageurs. Le rapport monétarise donc les gains de vitesse et de fréquence selon leurs différentes origines (avion, route, rail de jour et rail de nuit). Cette monétarisation s'opère sur des valeurs présentées comme raisonnables mais arbitraires. L'autre partie de ce surplus est liée au moindre coût du train par rapport à celui de l'avion, chaque report modal opérant ainsi un gain lié à cette différence de tarif. Le rapport ne tient ici pas compte du fait, mentionné par ailleurs, que les voyageurs aériens sont surtout des personnes qui voyagent pour des motifs professionnels et qui ne sont souvent ni décideurs ni payeurs. Ce surplus additionne ainsi des gains de temps monétarisés et des dépenses en faveur d'un autre système évitées. Il s'agit donc d'un indicateur très virtuel, qui ne peut rentrer dans un bilan financier d'entreprise mais trouve sa place dans la justification d'un projet. Ce surplus est estimé pour 1976 à 199 millions de F¹⁰⁷.

Ce que le rapport nomme *surplus des exploitations en concurrence avec la ligne nouvelle* concerne en fait les pertes que les modes aériens et routiers devraient enregistrer du fait de la concurrence renouvelée du train. Ce point est assez vite évacué puisque les compagnies aériennes sont jugées exploiter les lignes concurrencées sans en tirer de bénéfice, leur arrêt ne créant ainsi ni gain ni perte. Ce raisonnement, qui peut paraître étonnant, n'est pas explicité plus avant dans le rapport. L'analyse passe ici sous silence d'éventuels effets de réseaux ou d'échelles qui seraient liés au fait de proposer ces liaisons entre Paris et le Sud-Est, au sein de l'offre globale d'un

¹⁰⁵74,69 millions d'€₂₀₁₆.

¹⁰⁶19,58 millions d'€₂₀₁₆.

¹⁰⁷59,7 millions d'€₂₀₁₆.

transporteur aérien, en particulier en cas de fonctionnement par *hub*, comme cela se développe alors outre-Atlantique. Pour ce qui est de la route, la concurrence du train fait baisser les recettes de péage et de fiscalité sur l'essence, mais elle offre un gain de sécurité, que le rapport s'empresse de monétariser, de même qu'elle réduit le coût marginal social. Les pertes routières sont donc très faibles, de l'ordre de 10 millions de F¹⁰⁸ pour 1976.

Le dernier indicateur est le surplus pour la collectivité qui est supposé refléter la rentabilité d'ensemble du projet. Il s'agit tout simplement de la somme des indicateurs précédents, soit un montant très appréciable de 277,1 millions de F¹⁰⁹ pour 1976. L'utilisation des taux de rentabilité permet même au rapport de préciser que la collectivité perdrait 123 millions de F¹¹⁰ par année de retard dans le lancement du projet. C'est donc l'absence de projet qui est une source de coût et non le projet lui-même. D'où la conclusion sur la nécessité d'agir vite, les coûts d'investissement pouvant être couverts en cinq à six ans par les surplus cumulés et actualisés :

«[p]our les transports de masse à bas prix, dans le contexte géographique français et européen, il semble bien [que le chemin de fer] demeurera encore longtemps la solution la plus économique pour la collectivité, grâce à la construction de quelques "shunts" sur les grands axes. Il s'agit là d'investissements de productivité à forte rentabilité, puisqu'ils retarderont de plusieurs décennies les saturations les plus coûteuses à éliminer¹¹¹».

Cet argumentaire est pris en compte par les acteurs et aboutit à la décision, prise en mars 1974, de construire la première ligne de TGV sur l'axe Paris - Lyon. La théorie développée depuis 1966 trouve donc un terrain d'application, qui lui offre d'acquérir un statut de vérité technique par une épreuve de falsifiabilité. Cette confrontation empirique s'opère en deux temps : en septembre 1981, la ligne est mise en service entre Saint-Florentin et Sathonay, puis, en septembre 1983, le tronçon Combs-la-Ville - Saint-Florentin est ouvert.

1.2.2 Les confirmations de la doctrine par l'expérience

Dès 1983-1984, les premiers documents internes à la SNCF dressent un bilan extrêmement positif de l'ouverture de la nouvelle liaison Paris - Lyon. C'est sous la conduite de Michel Walrave, au sein de la Direction des études, de la planification et de la recherche qui avait porté le projet C 03, que se forge l'argumentaire dressant le

¹⁰⁸3 millions d'€₂₀₁₆.

¹⁰⁹83,12 millions d'€₂₀₁₆.

¹¹⁰36,9 millions d'€₂₀₁₆.

¹¹¹«Chemin de fer et aménagement du territoire : desserte du Sud-Est de la France à grande vitesse et fréquence élevée au moyen d'une ligne nouvelle Paris-Lyon», SNCF, novembre 1969 (ASNCF, 713LM1289).

constat d'un succès tous azimuts, appelé à dominer la vision que la SNCF développe de son nouveau service au long des années 1980¹¹². Que l'évaluation soit conduite par les promoteurs du projet n'est probablement pas véritablement satisfaisant, mais l'important ici est de constater que ce sont bien ces promoteurs qui diffusent les éléments de confirmation de leur doctrine fondés sur la vérification expérimentale.

Le TGV Sud-Est est d'abord perçu comme un succès de génie civil : rapidité d'exécution malgré l'ampleur du projet, respect des budgets, modestie du coût global de 16,6 millions de F¹¹³/km grâce à l'absence de souterrains et au faible nombre d'ouvrages d'art permis par les pentes admissibles de 35‰, connexion aux voies classiques pour les zones urbaines grâce à la compatibilité...

Le TGV est aussi un succès en termes de matériel roulant : répartition de la puissance entre les six bogies moteurs, conception permettant une charge à l'essieu réduite, ce qui minimise les dégâts faits à la voie, intercirculation et réduction du nombre de bogies... L'expérience confirme les choix opérés sur l'aérodynamisme et la légèreté de l'ensemble, puisque les consommations énergétiques demeurent assez faibles, de même que le bruit de pénétration dans l'air. Du fait du choix de l'électricité, le système participe à réduire la dépendance du secteur des transports vis-à-vis du pétrole et trouve sa cohérence avec le développement du programme électro-nucléaire alors en cours. Face à l'avion, le TGV semble être une solution miracle : la construction d'une rame coûte environ 10 fois moins cher à la place que celle d'un avion court-courrier, qui, s'il assure plus de liaisons avec des taux de remplissage plus élevés, présente une durée de vie moindre. Au final, l'investissement dans le matériel ferroviaire est 2,5 à 3,3 fois moins cher que dans le matériel aérien, ce qui ne doit toutefois pas masquer la question de l'infrastructure, bien plus coûteuse dans le ferroviaire.

Doté de cette infrastructure et de ce matériel roulant, le TGV a tenu ses promesses de vitesse, en offrant un service de Paris à Lyon en 2 h, à une vitesse de pointe de 270 km/h. L'exploit n'est pas mince puisque sa vitesse moyenne (213 km/h) est donc supérieure à la vitesse de pointe initiale du *Shinkansen* (210 km/h), qui est la référence en la matière.

Le TGV est également un succès d'exploitation : chaque rame effectue 400 000 km par an, soit près du double des rames classiques, en offrant un très haut niveau de sécurité. Les coûts d'entretien et d'exploitation – néanmoins jugés sur des installations et des rames neuves ! – s'avèrent être faibles, dans la ligne des prévisions.

Le TGV est enfin un succès commercial. Grâce à la modicité des tarifs, la fréquentation est en forte hausse, avec un taux de remplissage de 65 %. Le TGV est

¹¹²Voir en particulier «Le TGV français. Réalisations et perspectives», SNCF, ca. 1983 (ASNCF, 275LM26).

¹¹³5 millions d'€₂₀₁₆.

systématiquement moins cher que l'avion, même en 1^{re} classe, tandis qu'il est comparable à l'automobile, qui ne l'emporte réellement que pour les familles de deux enfants, ce qui représente toutefois un public important. Si des suppléments sont appliqués en période de pointe – soit 15 à 20 % des trains –, cet écart au principe initial de tarifs constants¹¹⁴ est justifié par l'argument technique d'une meilleure gestion du parc et du système dans son ensemble par un dispositif visant à lisser les pointes. Une autre façon de l'interpréter serait pourtant d'assumer que l'exploitant cherche à capter la plus grande partie de la disposition à payer de ses voyageurs. Mais, pour l'essentiel, le TGV réussit son pari démocratique : son offre à la fois rapide et peu chère lui procure de fait une clientèle très mixte socialement.

Enfin, le choix de la compatibilité, qui rend possible ces nombreuses liaisons permettant de diversifier les publics, est validé par l'expérience, puisqu'il assure 60 % du trafic.

L'ensemble de ces facteurs fait qu'aux yeux des dirigeants de la SNCF, le TGV n'est pas qu'un succès technique – celui de la vitesse – mais une innovation économique qui reflète sa véritable dimension systémique. Le succès financier est effectivement au rendez-vous, comme le laisse présager l'idée que le système est le résultat d'une optimisation. L'estimation de la demande issue d'une modélisation a conduit à l'établissement du service à offrir, dont le coût de réalisation a été minimisé par le choix d'un compromis entre investissement et exploitation. Le projet, que la SNCF a porté seule en ayant recours à l'emprunt, s'annonce comme une importante source de revenus, capable de rembourser sa dette en moins de 10 ans, malgré un coût de 12,3 milliards de F¹¹⁵ (7,8 milliards de F¹¹⁶ pour l'infrastructure et 4,5 milliards de F¹¹⁷ pour le matériel). Le taux de rentabilité financière pour la SNCF est donc de 17 %, ce qui est exceptionnel, tandis que le taux de rentabilité économique pour l'ensemble de la collectivité est de 33 %. Le décalage entre ces deux chiffres mesure le choix de la SNCF de laisser ce nouveau service accessible au plus grand nombre et laisse penser que des marges financières plus élevées auraient pu être dégagées par une augmentation des tarifs, ce qui n'aurait pas respecté l'objectif social du projet. Bien que le lancement d'autres lignes nouvelles qui s'opère au cours des années 1980 vienne brouiller les résultats financiers d'une période par ailleurs marquée par des accidents et des grèves importantes, la LGV Sud-Est s'impose ainsi comme la locomotive financière de l'entreprise.

En revanche, en 1985, il est encore trop tôt pour analyser les effets territoriaux du projet, même si des indices d'une stimulation de l'économie lyonnaise par la nouvelle

¹¹⁴Ce principe est déjà mis à mal par le fait que, les distances ayant été raccourcies et le taux kilométrique des tarifs étant inchangé, le prix au km a donc augmenté.

¹¹⁵3,69 milliards d'€₂₀₁₆.

¹¹⁶2,3 milliards d'€₂₀₁₆.

¹¹⁷1,4 milliard d'€₂₀₁₆.

infrastructure sont identifiés au sein de la SNCF. Toutefois, le retour d'expérience constate dès l'ouverture complète de la ligne que «les avantages nets économiques pour la collectivité dans son ensemble, représentent environ deux fois les seuls avantages nets de la seule S.N.C.F. ; cela conduit à une rentabilité “sociale” sensiblement dans le même rapport par comparaison avec la rentabilité pour l'entreprise¹¹⁸». Ce qui justifie que les pouvoirs publics, représentant cet intérêt de la collectivité, soient décideurs, voire à l'avenir financeurs, en matière de grande vitesse ferroviaire. Le modèle économique sur lequel se fonde la rentabilité du TGV suppose donc une implication de la puissance publique, qui, de fait, se trouve être un constituant du système lui-même.

1.3 D'un projet national à un produit d'exportation

Ce bilan satisfaisant des débuts du TGV appelle les décideurs français à la réplique de l'expérience. C'est la ligne que suit François Mitterrand en invitant à étudier le projet de TGV Atlantique dès l'inauguration du TGV Sud-Est. Mais, au-delà du cadre français, les promoteurs du TGV entendent tirer profit du succès obtenu entre Paris et Lyon pour proposer à l'international un produit nouveau, susceptible de trouver sa place sur un marché plutôt hétérogène.

1.3.1 Du succès national à la scène mondiale

La conséquence de la confirmation de la doctrine par l'expérience est le sentiment d'avoir franchi une étape marquante. Comme l'écrit Michel Walrave en juin 1984 :

«[l]a mise en œuvre du TGV Paris – Sud-Est restera sans doute comme un jalon significatif à la fois de l'histoire des transports en France et en Europe, et de celle du chemin de fer, au plan mondial, comme l'a été, en son temps, celle du Shinkansen. Elle s'inscrit ainsi dans une tradition déjà longue, qui a conduit la France à jouer un rôle marqué d'innovation dans le domaine des transports, qu'il s'agisse du chemin de fer, de l'automobile, de l'aéronautique et de son prolongement spatial, ou des systèmes de transports urbains¹¹⁸».

Sortir du cadre français pour conquérir l'Europe puis le monde s'impose donc comme une évidence :

«[m]ême s'il ne fait pas de doute qu'il sera économiquement justifié, à des échéances plus ou moins éloignées, d'équiper d'autres axes ou de

¹¹⁸ «Le train à grande vitesse. L'expérience française et ses résultats économiques», SNCF, juin 1984, p. 22-23 (ASNCF, 123LM502).

prolonger certains de ceux déjà réalisés ou décidés, la véritable dimension du transport à grande vitesse apparaît désormais à l'échelle européenne et mondiale. [...] Au plan mondial, il est bien évident qu'à l'instar des grands programmes concernant la construction aéronautique, l'industrie spatiale, celle des télécommunications, pour ne citer que quelques exemples, le développement des trains rapides a également toutes les chances de devenir une grande aventure industrielle, économique et sociale¹¹⁹».

Concentrés jusque-là sur la ligne Paris - Lyon, les efforts des acteurs français du TGV, forts de cette doctrine confirmée par les faits, se tournent donc vers d'autres projets, en France, en Europe et dans le monde. Cet horizon international est ancré de longue date dans leurs références, puisqu'il était déjà à l'œuvre dans les records de vitesse, visant à montrer l'excellence de la technique française.

Les propos tenus par le directeur général adjoint de la SNCF, Jean Dupuy¹²⁰, à bord de la rame qui bat le record le 26 février 1981, en font l'un des points centraux de l'événement :

«[i]l y a vous savez actuellement de nombreux pays qui ont redécouvert le chemin de fer comme moyen de transport économique et qui songent à s'équiper [...]. Et je pense que la performance d'aujourd'hui est de nature à inciter tous ces pays à regarder vers la France et à venir chercher en France les équipements ou les brevets qui leur permettront de réaliser les équipements qui leur paraissent nécessaires pour leur pays¹²¹».

Quelques mois plus tard, l'article qu'il publie dans la *Revue générale des chemins de fer*¹²² mentionne toujours cette visée, comme en atteste ici l'une de ses versions préparatoires :

«[e]nfin, la S.N.C.F. comme l'industrie ferroviaire ont manifesté, de façon indiscutable, que la technologie française se situe toujours, notamment face à la concurrence japonaise, à la première place mondiale, et qu'ils entendaient, en poursuivant au stade le plus avancé leurs recherches et expérimentations, conserver cette maîtrise dans les années à venir. Il est donc permis d'espérer que tous les pays qui songent à créer ou à développer leur réseau ferroviaire sauront saisir la portée de ce record, et comprendre qu'il est, plus que toute publicité, le meilleur gage de la qualité des fabrications ferroviaires françaises, tant en ce qui concerne la voie que le matériel roulant¹²³.»

¹¹⁹ «Le train à grande vitesse. L'expérience française et ses résultats économiques», SNCF, juin 1984, p. 22-23 (ASNCF, 123LM502).

¹²⁰ X-Mines, il entre à la SNCF en 1956 où il fait une carrière au sein du Matériel, avant de devenir directeur général adjoint (1974-1985) puis directeur général (1985-1987).

¹²¹ «Allocution prononcée par monsieur Dupuy, directeur général adjoint, dans le train réservé à la presse à l'issue du record du monde de vitesse sur rail le 26 février 1981», SNCF, 26 février 1981 (ASNCF, 713LM964).

¹²² Jean DUPUY, «La signification d'un record», *Revue générale des chemins de fer*, avril 1981, p. 185.

¹²³ «380 km/h : la signification d'un record», SNCF, ca. mars 1981 (ASNCF, 20LM580).

Avec le TGV, il s'agit bien là de mettre cette excellence qui n'est plus que théorique au service d'une politique d'exportation, y compris aux États-Unis, au vu du marché important que représente ce pays pour l'industrie ferroviaire. L'idée était déjà explicite dans les propos de Roger Hutter, en 1973, lorsque des Turbo trains avaient été livrés pour une desserte aux États-Unis (voir p. 132) : «la technique française et l'industrie française reprendront le ruban bleu du rail, actuellement détenu par les Japonais ; l'accueil extraordinaire fait par les Américains aux deux Turbo trains français de série qui viennent d'entrer en service entre Chicago et Saint-Louis permet de mesurer le retentissement mondial à attendre de nos réalisations¹²⁴».

Ces propos sonnent en écho avec l'idée d'un retard français, toujours plus fondé sur la compétitivité et les techniques et non sur les connaissances scientifiques et qui se serait creusé vis-à-vis des États-Unis et du Japon¹²⁵. Le TGV s'annonce comme un moyen de le combler et même d'aller au-delà. Lors de la présentation de la première rame de série, le 18 décembre 1980 à Montchanin, le ministre des Transports Daniel Hoeffel confirme cette direction en ajoutant aux facteurs ayant justifié le lancement du projet, «un motif auquel [...] les cheminots [sont] sensibles : le désir de manifester la valeur de la technique française et [leur] capacité à rivaliser dans le domaine ferroviaire avec les meilleurs¹²⁶».

Le record de 1981 est donc vécu non seulement comme une démonstration de la sécurité qu'offre le TGV à ses voyageurs en roulant à 260 km/h mais aussi comme le retour de la France sur la scène ferroviaire internationale. Une note de la SNCF rédigée dans la foulée révèle bien ce processus :

«[l]e TGV vient d'atteindre la vitesse de 380 Km/h, apportant à la France un record du monde hors de portée immédiate des grands compétiteurs japonais, anglais ou américains.

Ce record prouve à l'évidence qu'il n'y a rien à attendre des véhicules à "sustentation magnétique" développés notamment au Japon et dont une maquette sans application pratique possible, a pu atteindre des vitesses comparables.

[...] Il faut maintenant exploiter ce brillant succès technique, mieux que n'ont su le faire les constructeurs de "Caravelle" qui, faute d'assise industrielle suffisante, ont laissé BOEING et DOUGLAS s'emparer du marché mondial des bi-réacteurs... Les constructeurs d'Airbus ont su tirer profit de cette expérience en créant AIRBUS-INDUSTRIE avec nos principaux partenaires européens.

[...] L'Europe n'a pas besoin d'attendre d'éventuelles "technologies de l'an 2000" (type sustentation magnétique) pour se créer un réseau

¹²⁴ «L'intérêt technique et économique du transport ferroviaire à grande vitesse», R. Hutter, 27 octobre 1973 (ASNCF, 275LM26).

¹²⁵ Julie BOUCHARD, «État, planification, recherche et discours sur le retard», in Patrick FRIDENSON et Pascal GRISET (dir.), *Entreprises de haute technologie, État et souveraineté depuis 1945*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2010, p. 25-43.

¹²⁶ «Allocution de Daniel Hoeffel, ministre des Transports, à la présentation du train à grande vitesse», 18 décembre 1980 (ASNCF, 713LM964).

unique au monde et montrer aux autres pays que la vérité ne vient pas nécessairement des États-Unis ou du Japon.

[...] Une fois de plus, la France joue un rôle moteur dans cette passionnante aventure. Nous pouvons en être fiers. Cette expérience, si nous savons nous décider à temps, si nous savons l'élargir et y associer nos partenaires européens, se traduira par des emplois créés, des marchés conquis.»

Le succès du TGV à peine constaté, s'ouvrent ainsi d'ores et déjà deux voies d'internationalisation, qui sont d'ailleurs abordées par le discours inaugural que tient François Mitterrand le 22 septembre 1981¹²⁷. La première est celle de la continuité territoriale et de l'intégration européenne. L'Europe, au moins dans sa partie ouest, devrait se doter d'un réseau ferroviaire à grande vitesse dont le TGV serait la matrice. Du fait de son antériorité et de ce qui est perçu comme une perfection technique, le TGV devrait être reconnu par les partenaires européens comme la meilleure solution pour forger un réseau ferroviaire capable de rivaliser avec l'avion sur les distances moyennes qui relient les villes du Nord-Ouest de l'Europe.

La deuxième voie est celle de l'exportation, par delà le prolongement du réseau ferroviaire français et au-delà de l'espace européen, éventuellement dans le cadre d'une alliance européenne, dont on devine que le TGV ne peut qu'être le cœur, selon le modèle du groupement 50 Hz. Sous la conduite principale des industriels français, cette structure a organisé à l'échelle européenne une uniformisation du marché de l'électrification ferroviaire autour de la solution de courant alternatif à 50 Hz, ce qui lui a permis de capter de nombreux marchés de matériel roulant à travers le monde des années 1950 aux années 1970¹²⁸. L'autre modèle est celui d'Airbus, né autour du programme A 300 en 1967, qui réunit Français, Britanniques et Allemands de l'Ouest, autant de pays de forte tradition aéronautique comme ferroviaire, au risque d'oublier que dans le monde ferroviaire le contexte national, marqué par les territoires, pèse autrement plus fort que dans un monde aérien beaucoup plus aisément standardisé¹²⁹.

La nécessité de définir une politique industrielle nationale de long terme impose également de faire du TGV un produit d'exportation. D'une part, les constructeurs ayant répondu aux exigences de la SNCF, ils n'ont pas optimisé les coûts et les investissements réalisés doivent être rentabilisés sur des marchés allant bien au-delà du premier lot de rames commandé pour la LGV Sud-Est : l'exportation doit

¹²⁷ *Le Journal de 20H*, Antenne 2, 22 septembre 1981 (INA) et *Soir 3*, FR3, 22 septembre 1981 (INA).

¹²⁸ Voir Jean-Pierre CHENAIS, «L'expansion du monophasé 50 Hz dans le monde et le rôle du groupement 50 Hz», *Revue générale des chemins de fer*, mai 1979, p. 221-226 et Jean-François PICARD, «Technique universelle et filières nationales, le cas de l'électrification des chemins de fer européens», *Sciences et techniques en perspective*, t. 1, n° 1, 1997, p. 18.

¹²⁹ Keith HAYWARD, «Airbus : Twenty Years of European Collaboration», *International Affairs*, t. 64, n° 1, hiver 1987-1988, p. 11-26.

donc permettre de rééquilibrer cette situation¹³⁰. D'autre part, après la commande de 87 rames pour l'ouverture de la ligne Paris - Lyon, les besoins de la SNCF sont appelées à se tarir, dans l'attente du lancement d'autres lignes nouvelles, en particulier celles de l'Ouest et du Nord. La conquête de marchés à l'international vise donc à lisser les carnets de commandes des industriels du TGV, ainsi qu'à rendre le produit moins dépendant d'un seul cadre national soumis aux aléas de la décision politique. Outre la caution qu'elle apporte sur les enjeux de sécurité¹³¹, l'investissement de la DTT¹³² sur la question de l'exportation du TGV se comprend principalement de ce point de vue : conquérir des marchés vise à réduire le poids relatif de la SNCF dans la commande de matériels ferroviaires en France¹³³. Ce qui n'est pas sans paradoxe dans le cas du TGV, puisque, contrairement aux matériels roulants classiques, il s'agit d'un système intégrant infrastructure, matériel roulant et calculs économiques, qui a en outre été en grande partie développé par la SNCF, ce qui suppose qu'elle participe activement à une exportation qui peut lui faire perdre à terme en puissance de négociation avec les industriels de la construction ferroviaire¹³⁴. Autre paradoxe, le produit proposé est taillé sur mesure pour un client spécifique et souffre donc d'un manque de souplesse dans la conception même de son cadre industriel¹³⁵.

En outre, le contexte plus général du commerce extérieur français au début des années 1980 invite à une relance de la part des produits manufacturés dans des exportations qui sont globalement déficitaires, en particulier vis-à-vis des États-Unis, de la RFA¹³⁶ et du Japon¹³⁷. Alors que le secteur des services apporte un excédent commercial de plus en plus marqué, en particulier grâce au tourisme, celui des produits manufacturés s'enfonce dans un déficit toujours plus lourd de 1979 à 1982, lié notamment à la politique de relance du gouvernement Mauroy¹³⁸. Ce facteur pèse d'ailleurs dans le contexte global qui préside au *tournant de la rigueur* de mars 1983 qui, après les dévaluations successives du franc, vient en partie pallier ces difficul-

¹³⁰Voir FOURNIAU, *La Genèse des grandes vitesses à la SNCF : de l'innovation à la décision du TGV sud-est, op. cit.* et Edith R. POWELL, «The TGV project : a case of technico-economic dirigisme?», *Modern and Contemporary France*, t. 5, n° 2, 1997, p. 199-214.

¹³¹Entretien avec Samir Naessany (15 juin 2017).

¹³²Direction des transports terrestres.

¹³³«Compte-rendu de la mission effectuée aux États-Unis (2 au 7 novembre 1983)», DTT, 15 novembre 1983 (AN, 19950585/27).

¹³⁴Entretien entre Philippe Domergue, Alain Beltran et Jean-François Picard (16 juin 1991) (R&H).

¹³⁵Voir l'entretien entre Jean Bouley, Alain Beltran et Jean-François Picard (18 juin 1991) (R&H) et l'entretien entre Michel Walrave, Alain Beltran et Jean-François Picard (17 juillet 1991) (R&H).

¹³⁶République fédérale d'Allemagne.

¹³⁷Laurence BADEL, «Diplomatie et entreprises en France au XX^e siècle», *Les Cahiers Irice*, t. 2009/1, n° 3, 2009, p. 114.

¹³⁸Thierry FRANCO et Dominique LAMIOT, «Les échanges extérieurs de la France durant les années quatre-vingt», *Économie & Prévision*, n° 94-95, 1990, p. 1-11.

tés¹³⁹. Il engage une politique plus restrictive, donc plus favorable aux exportations et en particulier à l'obtention de grands contrats¹⁴⁰, sans pour autant faire basculer la France dans le camp du libéralisme incontrôlé¹⁴¹.

Après Michel Jobert¹⁴², alors démissionnaire du fait qu'il estimait «occuper un poste mal défini, qui n'avait jamais répondu aux nécessités de l'heure¹⁴³», Edith Cresson¹⁴⁴ s'empare de la conduite du commerce extérieur français, qui ne fait l'objet d'un secrétariat d'État que depuis 1974. Elle fait des États-Unis, cinquième pays importateurs de biens et services français en 1981¹⁴⁵, l'une de ses cibles privilégiées, en particulier par le biais d'une campagne intitulée «*France is more*», qui suit une première campagne organisée à New York en septembre 1983. Elle consacre ainsi un long séjour sur place en mars-avril 1984, après un premier voyage en septembre 1983, emmenant avec elle des dizaines d'entrepreneurs français. Elle passe par la Floride où elle visite Epcot¹⁴⁶, la nouvelle installation du parc de *Disney World*, déjeune avec le gouverneur et participe à un cocktail financé par des entreprises implantées localement, dont Disney, et à un dîner offert par Westinghouse¹⁴⁷.

Cette action médiatisée vise également à montrer aux Français que les produits nationaux peuvent trouver leur place sur un marché perçu comme le lieu de la modernité et de la compétition internationale. L'émission télévisée *L'Innovation* consacre ainsi un long reportage à l'événement en montrant comment la France peut espérer conquérir des parts de marché dans le textile et l'agro-alimentaire, tout en rappelant qu'au titre des nouvelles technologies, la France «espère tout de même vendre un ou deux TGV¹⁴⁸». Mais l'objectif, d'ailleurs largement atteint, est plutôt d'aider de nombreuses entreprises de taille moyenne à s'implanter sur le marché

¹³⁹ Jean-Charles ASSELAIN, «L'incartade socialiste de 1981», *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, t. 2018/2, n° 138, 2003, p. 17-31.

¹⁴⁰ «Évolution de nos échanges avec les États-Unis», DREE, 8 décembre 1982 (AN, 19870101/4).

¹⁴¹ Mathieu FULLA, «Quand Pierre Mauroy résistait avec rigueur au “néolibéralisme” (1981-1984)», *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, t. 2018/2, n° 138, 2003, p. 49-63.

¹⁴² Énarque, après une carrière à la Cour des Comptes, il dirige le cabinet de Georges Pompidou à Matignon (1966-1968), avant de devenir secrétaire général de l'Élysée (1969-1973). Gaulliste indépendant, il occupe les positions de ministre des Affaires étrangères (1973-1974) dans le gouvernement Messmer, puis de ministre du Commerce extérieur (1981-1983) dans le gouvernement Mauroy.

¹⁴³ «Michel Jobert, définitivement “ailleurs”», *Libération*, 27 mai 2002.

¹⁴⁴ Docteure en démographie, elle milite au sein du PS au cours des années 1970 et devient députée européenne en 1979. Première femme ministre de l'Agriculture en 1981, contestée, elle passe au Commerce extérieur et au Tourisme (1983-1984), puis au Redéploiement industriel et au Commerce extérieur (1984-1986).

¹⁴⁵ «La réorientation géographique des activités de l'Actim», DREE, 22 octobre 1982 (AN, 19870100/8).

¹⁴⁶ *Experimental Prototype Community Of Tomorrow*.

¹⁴⁷ «Programme. États-Unis du 26 mars au 6 avril 1984», ca. mars 1984 (CAEF, B-0051886/1).

¹⁴⁸ *L'Innovation*, FR3 Orléans, 25 avril 1984 (Ina).

états-unien et à obtenir un effet de masse que ne peut laisser présager la vente aléatoire de systèmes de transport¹⁴⁹.

Edith Cresson appuie également la restructuration de l'armature des représentations diplomatiques françaises aux États-Unis, marquée par l'ouverture de postes à la double vocation, consulaire et commerciale, en particulier dans le Sud en développement : Miami, Atlanta et Houston¹⁵⁰. Cette nouvelle géographie est directement dictée par l'essor de ces territoires et par les intérêts commerciaux que les Français pourraient y trouver, comme elle l'explique au Sénat en novembre 1984¹⁵¹. La double fonction s'inscrit dans le mouvement global de montée en puissance de la fonction commerciale des services diplomatiques, depuis les années 1960-1970, aussi bien chez les Britanniques et les Allemands de l'Ouest¹⁵² que chez les Français. Via des expositions techniques à l'étranger et quelques succès obtenus, comme pour la construction des métros de Mexico, Santiago ou Montréal, le rôle commercial du diplomate est progressivement accepté¹⁵³. L'aboutissement de cette logique est le voyage officiel à composante commerciale, d'un ministre voire d'un président, pratique courante depuis le septennat de Valéry Giscard d'Estaing¹⁵⁴.

Le TGV trouve donc sa place dans un contexte de relance des exportations françaises, piloté par le gouvernement, que l'alternance de 1986 ne modifie aucunement. Un consensus s'opère en sa faveur, d'autant plus fort que le projet est couronné d'un succès reconnu par le milieu des experts français. Se lève ainsi l'espoir « d'une très grande aventure dans le monde¹⁵⁵ », qui pourrait passer par le Brésil (Rio de Janeiro - São Paulo), la Corée du Sud (Séoul - Pusan) et surtout les États-Unis, comme l'annonce le président de la SNCF, Jacques Pélissier¹⁵⁶, dans *La Vie du Rail* à l'occasion du record de 1981¹⁵⁷. Toutefois, en changeant ainsi de focale, le TGV perd immédiatement sa position centrale et unique : il vient trouver une place sur

¹⁴⁹ « Bilan des missions d'exportateurs menées par le ministre aux États-Unis : septembre 1983 – avril 1984. Premiers résultats de l'exposition des régions françaises Tokyo 84 », Comité français des manifestations économiques à l'étranger, 22 novembre 1984 (AN, 19860205/7).

¹⁵⁰ Entretien avec M. Thierry Reynard, premier Consul général à Miami, 9 mars 2018, URL : <https://miami.consulfrance.org/spip.php?article5088>.

¹⁵¹ « Débats parlementaires. Sénat. Première session ordinaire de 1984-1985 », *Journal officiel de la République française*, t. 1984-1985, n° 102, 1984, p. 3729.

¹⁵² Geoff R. BERRIDGE, *Diplomacy : Theory and Practice*, Basingstoke, Palgrave MacMillan, 2002, p. 124-125.

¹⁵³ BADEL, « Diplomatie et entreprises en France au XX^e siècle », *op. cit.*, p. 118.

¹⁵⁴ On peut s'interroger sur le public visé par de telles visites lorsque l'on sait que celui qui assiste à une conférence de presse de Michel Delebarre, ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer, tenue en 1990 au Texas dans le cadre de la promotion du TGV, se compose exclusivement de journalistes français (entretien avec André Thinières (16 juin 2017)) !

¹⁵⁵ Entretien avec Samir Naessany (15 juin 2017).

¹⁵⁶ Ingénieur agronome puis préfet, il devient directeur de cabinet de Jacques Chirac à Matignon (1974-1975) puis président de la SNCF (1975-1981).

¹⁵⁷ 1938-2018. 80 ans de SNCF racontés par La Vie du Rail, Paris, Éditions de La Vie du Rail, 2018, p. 83.

un marché où coexistent plusieurs options techniques, défendues par des intérêts nationaux antagonistes.

1.3.2 La grande vitesse ferroviaire dans le monde : un foisonnement d'options pour un marché encore hypothétique

Dans le sillage du *Shinkansen* japonais, plusieurs pays se sont lancés dans des actions de recherche et développement afin de moderniser leur système ferroviaire, c'est-à-dire le plus souvent d'en accélérer les liaisons. Certains, comme la France ou la RFA avaient déjà développé des services rapides classiques, afin de répondre à la concurrence aérienne sur le marché des déplacements professionnels. Depuis les années 1960, les options suivies se sont avérées très nombreuses. Au début des années 1980, le spectre s'est quelque peu réduit mais présente encore une grande hétérogénéité.

Les choix s'échelonnent entre l'amélioration du matériel sans modification de la voie, comme l'illustre l'exemple britannique de l'HST¹⁵⁸, à moteur thermique donc sans coût d'électrification de la voie, et la construction d'une nouvelle voie sur laquelle circule un matériel roulant neuf et électrique. Cette dernière solution est elle-même très hétérogène quant aux coûts de réalisation pouvant varier de 1 à 10, selon les conditions du terrain et la densité des zones traversées. C'est ainsi que la LGV Paris - Lyon est bien moins coûteuse que les dernières réalisations japonaises. Parmi les facteurs ayant conduit au développement de ces projets, la densité des agglomérations desservies – sans comparaison avec celles aux États-Unis, sauf sur le NEC – et la saturation de l'axe classique – situation qu'également seul le NEC connaît – ont joué un rôle décisif. Dans ces trois pays, une politique nationale de la grande vitesse ferroviaire a été mise en place, qui s'est traduite par un appui financier de la part des pouvoirs publics.

Les Britanniques ont opté pour un service accéléré sur voie classique au vu des coûts de construction d'une infrastructure nouvelle, par ailleurs susceptible de générer des oppositions locales et environnementales. Mis en service en 1976, le HST (voir fig. 3, p. 59) résulte d'une amélioration des capacités de traction et de freinage qui lui permettent de rouler sur la voie classique équipée de la signalisation classique et dont certaines courbes et plusieurs passages à niveau ont été revus. Son exploitation s'avère rapidement être un succès commercial qui offre une rentabilité financière assez intéressante, toutefois pas complète face aux coûts d'investissement. L'accélération des services permet par exemple une utilisation double du matériel roulant et réduit ainsi la taille du parc nécessaire, donc les coûts d'investissement

¹⁵⁸ *High Speed Train*.

et de maintenance. Forts de ce succès, les BR¹⁵⁹ multiplient les liaisons en HST, au nombre de six en 1983.



Figure 3. HST en gare de King's Cross à Londres (1988)¹⁶⁰

Parallèlement au HST, les Britanniques ont travaillé sur un projet de train capable de dépasser les 200 km/h sur voie classique, l'APT¹⁶¹ (voir fig. 4, p. 60)¹⁶². Il présente trois innovations majeures, pensées pour les grandes vitesses. D'une part, l'articulation de ses voitures permet de réduire le nombre de bogies, ce qui allège le train tout en réduisant les frottements sur la voie. D'autre part, le freinage est assuré par un système double : le frein classique est doublé d'un système hydraulique adapté aux vitesses élevées et qui laisse le relais aux vitesses classiques. Enfin, la pendulation doit permettre de rendre le trajet agréable pour les voyageurs, en compensant les effets de la force centrifuge. Toutefois, sous la pression du gouvernement de Margaret Thatcher, les dirigeants de BR décident de mettre en service l'APT avant qu'il soit complètement opérationnel. S'ensuivent de nombreuses difficultés dues à un manque de fiabilité d'un véhicule plus proche du prototype que de la série. Les BR multiplient alors les versions de leur nouveau train, sans toutefois trouver une solution satisfaisante. Dès 1982, le projet semble peu à même de sortir de l'ornière, malgré les déclarations rassurantes des dirigeants de l'entreprise¹⁶³.

¹⁵⁹ *British Railways*.

¹⁶⁰ K. Krallis, 1988.

¹⁶¹ *Advanced Passenger Train*.

¹⁶² Stephen POTTER, *On the Right Lines? The Limits of Technological Innovation*, Londres, Frances Pinter, 1987.

¹⁶³ «The Abandoned Passenger Train?», *New Scientist*, 13 mai 1982.

¹⁶⁴ Steven Duhig, 1983.



Figure 4. APT en gare de Carlisle (1983)¹⁶⁴

Selon le jugement postérieur de Michel Walrave, l'APT constitue presque l'inverse du TGV: une combinaison trop ambitieuse d'innovations dont l'accumulation s'avère finalement non maîtrisable¹⁶⁵. Tandis que Jean Bouley, alors directeur du matériel et de la traction, note justement que l'innovation a été cantonnée au sein des BR en un service tenu éloigné de l'exploitation, contrairement au cas du service de la recherche à la SNCF¹⁶⁶.

Les Britanniques ne sont pas les seuls à étudier l'option pendulaire. Suédois, Italiens, Suisses et Canadiens travaillent également dans cette voie. Le LRC¹⁶⁷ canadien est même testé aux États-Unis par Amtrak avant d'être finalement rejeté en raison de son manque de compatibilité avec les équipements existants (voir fig. 5, p. 61). En ce début des années 1980, la pendulation est encore en question, en particulier du fait d'inconnues portant sur des coûts de maintenance pressentis comme devant être importants mais impossibles à attester en l'absence de retour d'expérience.

L'autre solution ferroviaire consiste à abandonner les lignes classiques et à doter les services nouveaux d'une infrastructure nouvelle. Seuls deux pays se sont lancés dans cette voie : le Japon (voir p. 162) et la France (voir p. 31). Cette solution, bien plus coûteuse, offre un système complet et non simplement un changement de matériel éventuellement accompagné d'une modification de la signalisation. Elle suppose de repenser le réseau autour de ces nouvelles infrastructures.

¹⁶⁵Entretien entre Michel Walrave, Alain Beltran et Jean-François Picard (17 juillet 1991) (R&H).

¹⁶⁶Entretien entre Jean Bouley, Alain Beltran et Jean-François Picard (18 juin 1991) (R&H).

¹⁶⁷Léger, rapide, confortable.

¹⁶⁸Roger Puta, 1987.



Figure 5. LRC à proximité de Newtonville (1987)¹⁶⁸

Héritée du XIX^e siècle, la technique du rail classique peut également sembler avoir atteint ses limites, que ce soit du fait de ses coûts de maintenance élevés ou des problèmes de coût énergétique et de pollution sonore générés par le contact entre le rail et la roue lancée à vitesse très élevée. La recherche d'autres formes de systèmes de déplacement terrestre, qui conserveraient le guidage qu'offre le rail tout en s'affranchissant du frottement avec l'infrastructure, s'est donc orientée vers des solutions de sustentation fondées sur des véhicules capables d'évoluer à quelques millimètres ou centimètres au-dessus d'une voie d'un nouveau type.

Pour assurer cette sustentation, deux options ont pu être suivies. La première joue sur l'effet de sol en faisant reposer le véhicule sur un coussin d'air, une technique qui a suscité des recherches en Grande-Bretagne comme en France dans les années 1950. C'est celle retenue par l'entreprise Bertin pour son célèbre Aérotrain, qui, malgré le support de la Datar, n'est pas parvenu à dépasser le stade du prototype (voir fig. 6, p. 62)¹⁶⁹. La mort de Jean Bertin, en 1975, est le dernier coup porté à ce projet.

La technique du coussin d'air est aussi celle d'un projet britannique, le RTV 31, abandonné en 1973, à la suite d'une décision gouvernementale liée notamment à la crainte que la réalisation d'une nouvelle infrastructure n'occasionne des coûts

¹⁶⁹Voir Christelle DIDIER, «L'Aérotrain ou la tragédie de Jean Bertin», in DIDIER, GIREAUX-GENEAU et HÉRIARD-DUBREUIL, *Éthique industrielle. Textes pour un débat*, op. cit., p. 323-337, MEUNIER, *On the Fast Track. French Railway Modernization and the Origin of the TGV, 1944-1983*, op. cit., p. 105-138 et GUIGUENO, «Building a High-speed Society. France and the Aérotrain, 1962-1974», op. cit.

¹⁷⁰ASNCF, 0930LM0028.

1. LE TGV, DU PROJET C 03 À UN CHAMPION NATIONAL SUR UN MARCHÉ ENCORE FLOU

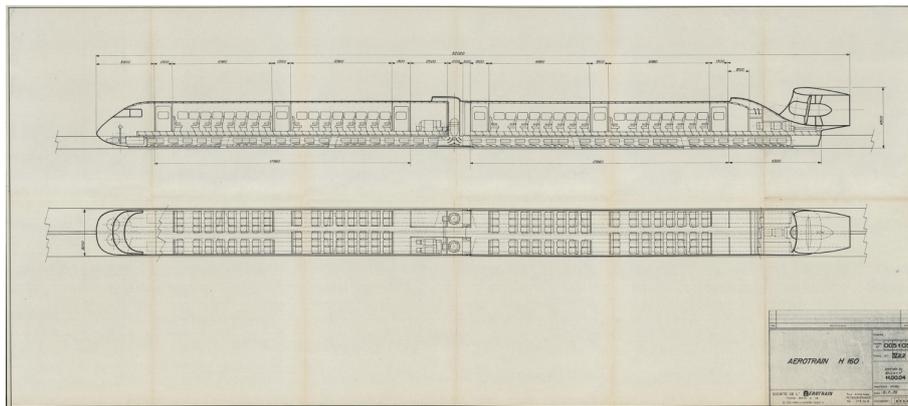


Figure 6. Plan d'ensemble de l'Aérotrain H 160 (1973)¹⁷⁰

insurmontables et ne suscite des oppositions locales politiquement délicates (voir fig. 7, p. 62). Le manque de soutien de la part des BR, focalisés sur l'amélioration des techniques classiques (HST et APT), a également joué un rôle, face à un pari technologique risqué du fait de l'utilisation du moteur linéaire. Le pays des aéroglisseurs, développés à partir des années 1950 par Christopher Cockerell, n'est donc pas parvenu à mettre en œuvre une technique terrestre pour des raisons finalement assez similaires à celles qui ont conduit à l'échec de l'Aérotrain de l'autre côté de la Manche.



Figure 7. Prototype RTV 31 au musée Rail World à Peterborough (2011)¹⁷¹

Seule la seconde option reste donc possible. Elle relève d'une toute autre physique puisque la sustentation ne repose pas sur la mécanique des fluides mais sur des

¹⁷¹Ashley Dace, 2011.

phénomènes électro-magnétiques. L'interaction entre le véhicule et l'infrastructure fixe contraint le premier à se soulever légèrement. Le guidage et la propulsion du véhicule peuvent également être assurés par des forces électro-magnétiques. Cette technologie a beaucoup suscité d'enthousiasme au cours des années 1960 puis du début des années 1970, avant d'être abandonnée par plusieurs pays importants, comme les États-Unis, la Grande-Bretagne et la France. Seuls la RFA, avec le *Transrapid* (voir fig. 8, p. 63), et le Japon, avec le *Maglev* (voir fig. 9, p. 64), ont maintenu leur effort dans ce domaine, en suivant deux voies différentes¹⁷². Les Allemands ont opté pour une solution d'attraction magnétique, la sustentation du véhicule étant assurée par l'attraction entre les aimants permanents qu'il porte et le rail. En revanche, les Japonais ont joué sur la force de répulsion créée par un phénomène de supraconductivité produits par des bobines à bord du véhicule. Cette force étant liée à la vitesse du véhicule, qui ne décolle qu'à partir d'un certain seuil, des roues assurent le contact avec le sol à faible vitesse. Cette technologie suppose un dispositif embarqué de refroidissement à l'hélium liquide.



Figure 8. *Transrapid* 05 installé à l'exposition internationale sur les transports de Hambourg de 1979¹⁷³

Les deux technologies se fondent sur un moteur linéaire dont l'un des défis principaux touche à l'alimentation des tronçons successifs parcourus par les véhicules.

¹⁷²Cette technique demeure aujourd'hui marginale mais a fini par trouver une incarnation par l'équipement de la liaison entre Shanghai et son aéroport en 2004, puis du fait de quelques autres liaisons urbaines en Corée du Sud et en Chine. La première liaison interurbaine pourrait voir le jour au Japon, mais n'est encore qu'en phase de développement. En Allemagne, aucun système de ce type n'a finalement été implanté.

¹⁷³Georg Peter Landsiedel, 1979.

Puisque l'alimentation en continu de l'ensemble de la voie générerait d'énormes pertes, il convient de n'alimenter que les tronçons utiles. Mais la gestion de cette alimentation est particulièrement complexe, à une époque où l'électronique en est encore à ses débuts. Les équipements permettant la gestion de cette alimentation sont très coûteux.



Figure 9. Prototype ML 500 au Musée des transports modernes d'Osaka¹⁷⁴

La sustentation magnétique est encore en développement dans les deux pays qui en sont à la construction de voies d'essai. Quand les Allemands acquièrent courant 1979 une expérience en exploitation, avec un prototype exploité à basse vitesse à l'occasion d'une exposition internationale à Hambourg, les Japonais établissent un impressionnant record du monde à 517 km/h cette même année, avec un prototype sans aucun agent à bord. La comparaison des deux voies opposées laisse penser que le choix entre elles pourrait se faire en fonction de la vitesse retenue, la répulsion devenant plus intéressante à partir d'un seuil situé autour de 400 km/h. Surtout, aucune des deux options n'a alors réellement démontré ses capacités à pouvoir circuler en conditions réelles d'exploitation sur des voies nouvelles d'une longueur correspondant à l'ordre de grandeur des liaisons interurbaines. En ce début des années 1980, les zones d'ombres que présente la sustentation magnétique sont donc encore très vastes.

Ainsi, d'un point de vue technique, le champ des possibles ouvert dans les années 1960 s'est finalement assez peu refermé. Si les États-Unis ont fait le choix de sortir de la recherche dans le domaine en réorientant les sujets traités au centre de

¹⁷⁴Musée des transports modernes d'Osaka, sans date.

Pueblo (voir p. 96), les autres États actifs dans ce domaine ont chacun choisi une voie qui leur est propre. Seuls la RFA et le Japon semblent vouloir courir deux lièvres à la fois, les premiers accusant toutefois un retard dans le développement de la grande vitesse ferroviaire sur rail compensée par ce qui est perçu comme une avance sur les systèmes magnétiques, soutenus par leur gouvernement et par des acteurs extérieurs au monde des transports, toutefois sans expérience de l'exploitation ni du commercial. Devenus observateurs plutôt qu'acteurs, les États-Unis se trouvent donc face à une multiplicité des choix que ne connaissent plus les autres pays intéressés au ferroviaire, après les années 1970 qui ont vu nombre de projets échouer. En outre, parmi les techniques qui semblent disponibles, peu peuvent réellement compter sur une expérience longue. Bien plus nombreuses sont celles qui sont encore en développement, voire au stade expérimental. Même si nombre d'éléments sont classiques, les systèmes de pendulation et ceux à sustentation magnétique présentent de grandes interrogations techniques du fait de leur nouveauté.

Le développement d'un marché mondial de la grande vitesse ferroviaire se trouve donc rendu d'autant plus complexe que les solutions disponibles sont finalement assez hétérogènes et offrent peu d'éléments de comparaison réellement tangibles. Pourtant, les États-Unis du début des années 1980 voient l'émergence d'un tel marché. C'est du moins ce que nombre de promoteurs de solutions nationales ainsi que d'experts états-uniens pensent pressentir.

Chapitre 2

Les États-Unis et la relance du train : aux sources d'une illusion collective

Les années 1970 marquent un basculement dans de multiples secteurs, de l'économie à l'énergie. Le transport est évidemment l'un d'eux, en Europe comme aux États-Unis. Alors que son essor semble sans fin, que l'automobile a pris le relais du train, avant que l'avion offre des liaisons rapides à l'échelle du territoire du pays, un phénomène de saturation et de recul de la demande s'engage à la fin des années 1970. Rapidement identifié, il est analysé comme étant dû à des blocages institutionnels, qui conduisent à l'adoption de mesures de déréglementation en particulier pour l'aérien et le fret ferroviaire.

Dans ce contexte, le transport ferroviaire de voyageurs occupe une place à part. Ayant fait l'objet d'une politique très particulière de nationalisation, lors de la création d'Amtrak en 1970, il souffre de déficits très lourds mais fait simultanément figure de pionnier vers ce que pourrait être une forme de mobilité plus adaptée aux nouvelles conditions du pétrole, de l'environnement et des enjeux sociaux et territoriaux.

Plusieurs travaux importants des cercles dirigeants états-uniens s'intéressent à cette question des transports et de leur avenir souhaitable. À leur lecture, se forge l'idée que le train pourrait être la solution majeure de relance de ce secteur essentiel pour l'activité économique. De façon certes rétrospective, on peut analyser ce mouvement comme une illusion collective qui a érigé le système marginal comme étant la clé de la pérennité de l'ensemble des mobilités interurbaines aux États-Unis¹⁷⁵. L'illusion porte bien sur le fait que le train puisse être une solution et non sur le constat que les transports atteignent une configuration problématique.

¹⁷⁵Stephen B. GODDARD, *Getting There : The Epic Struggle between Road and Rail in the American Century*, Chicago, The University of Chicago Press, 1994.

2.1 Les transports, un secteur en crise ?

Le paysage états-unien des transports frappe d'abord par ses chiffres, à l'échelle d'un vaste territoire, d'une population nombreuse et d'un niveau d'équipement en réseaux élevé. À la fin des années 1970, l'image que s'en forgent pourtant bien des observateurs est celle d'un colosse aux pieds d'argile, du fait de plusieurs limitations, en particulier sa dépendance au pétrole. Ce constat incite les promoteurs d'une organisation plus libérale du secteur à mettre en avant des solutions supposées construire une meilleure adéquation entre tarifs et coûts ou offre et demande.

2.1.1 Un paysage modal dominé par l'automobile, grignoté par l'avion et déserté par le train

Dresser l'état des transports aux États-Unis à la fin des années 1970 et au début des années 1980 est facilité par l'existence d'une enquête poussée conduite par une commission parlementaire spécifiquement formée dans ce but qui publie son rapport en 1979, la *National Transportation Policy Study Commission*, présidée par le représentant républicain de Pennsylvanie Bud Shuster¹⁷⁶. Le *Federal-Aid Highway Act* de 1976¹⁷⁷, un texte principalement destiné à dresser un cadre favorable à des projets autoroutiers et à améliorer la sécurité routière, met en place cette commission temporaire en vue de l'établissement d'un rapport sur les besoins prévisionnels en termes de transport à l'horizon 2000 et sur la façon dont une offre équilibrée entre les différents systèmes de transport pourrait y répondre. Signe que la situation du secteur est un sujet de préoccupation majeure, la commission ainsi constituée dispose de moyens importants puisque 98 personnes travaillent pour ses 19 membres pendant près de 2 ans, sans compter les différentes missions de consultants et les 309 personnes auditionnées.

L'ampleur du travail témoigne de l'enjeu que représente alors le secteur des transports, dans un pays marqué par la hausse brutale du coût du pétrole à partir de 1973. Le résultat est à la hauteur des moyens et reflète l'étendue du sujet : l'épais rapport recense notamment la multiplicité des structures impliquées en matière de transport et dresse la liste des nombreux dispositifs à l'œuvre, rarement coordonnés les uns aux autres.

L'importance du secteur des transports aux États-Unis est d'abord notable par son poids économique : 22 % du PNB¹⁷⁸ ont été dépensés en 1976 pour les mouvements de biens et de personnes et 1 emploi sur 9 peut lui être rapporté, essentielle-

¹⁷⁶ *National Transportation Policies through the Year 2000*, Washington, US Government Printing Office, 1979.

¹⁷⁷ *Federal-Aid Highway Act*, 5 mai 1976.

¹⁷⁸ Produit national brut.

ment dans le privé. Le poids du secteur se lit également dans la facture énergétique du pays : avec une dépendance au pétrole de l'ordre de 97 %, il représente 53 % de la consommation états-unienne d'or noir.

Le secteur connaît sur le temps long une croissance de la demande. Entre 1960 et 1978, le total de passagers.km a augmenté de 97 %, si bien que les déplacements interurbains atteignent un total très important, de l'ordre de 7 000 *miles*¹⁷⁹ par personne et par an, notamment lié à l'échelle du territoire du pays. Le paysage modal est très déséquilibré au profit de l'automobile (voir tab. 1, p. 69). Le seul système à connaître une croissance de sa part modale face à l'hégémonie automobile est l'aérien, qui ne souffre pas véritablement de congestion, puisque la taille des appareils et la capacité des aéroports s'accroissent (voir fig. 10, p. 70).

| Années | Automobile | Aérien | Autocar | Train |
|--------|------------|--------|---------|-------|
| 1960 | 90 | 4 | 2,5 | 2,5 |
| 1978 | 85 | 12 | 2 | 0,3 |

Tableau 1. Évolution du partage modal interurbain aux États-Unis entre 1960 et 1978 (en pourcentages)¹⁸⁰

Au long du XX^e siècle, la voiture est devenue le système dominant de la mobilité du pays : un mouvement de longue haleine combinant forme urbaine peu dense, structuration de l'offre commerciale en grands centres et longs parcours routiers à travers un aussi vaste territoire a ainsi contribué à accroître toujours plus la dépendance automobile du pays. Les États-Unis comptent 114 millions de voitures, soit 1,8 automobile par foyer, auxquels s'ajoutent 30 millions de camions, 5 millions de motos et 500 000 autobus, soit environ 150 millions de véhicules motorisés. En 1975, pour la première fois, le nombre de véhicules a dépassé le nombre de détenteurs d'un permis de conduire.

Le système automobile utilise un réseau routier de plus de 6 millions de km, qui a peu augmenté depuis la période hippomobile, mais qui a été adapté aux besoins automobiles. Ce réseau est mal équilibré puisqu'une faible partie – les autoroutes – porte l'essentiel du trafic et se trouve sujette à une congestion qui s'accroît. Si les premières autoroutes remontent aux années 1920, la plupart du réseau est redevable du plan lancé par Dwight D. Eisenhower en faveur des *Interstate Highways*¹⁸¹ via le *Federal Aid Highway Act* de 1956¹⁸².

¹⁷⁹ 11 265 km.

¹⁸⁰ *National Transportation Policies through the Year 2000*, op. cit., p. 15.

¹⁸¹ Mark H. ROSE, *Interstate : Express Highway Politics 1939–1989*, Knoxville, University of Tennessee Press, 1990.

¹⁸² *Federal Aid Highway Act*, 29 juin 1956.

¹⁸³ *National Transportation Policies through the Year 2000*, op. cit., p. 15.

2. LES ÉTATS-UNIS ET LA RELANCE DU TRAIN : AUX SOURCES D'UNE ILLUSION COLLECTIVE

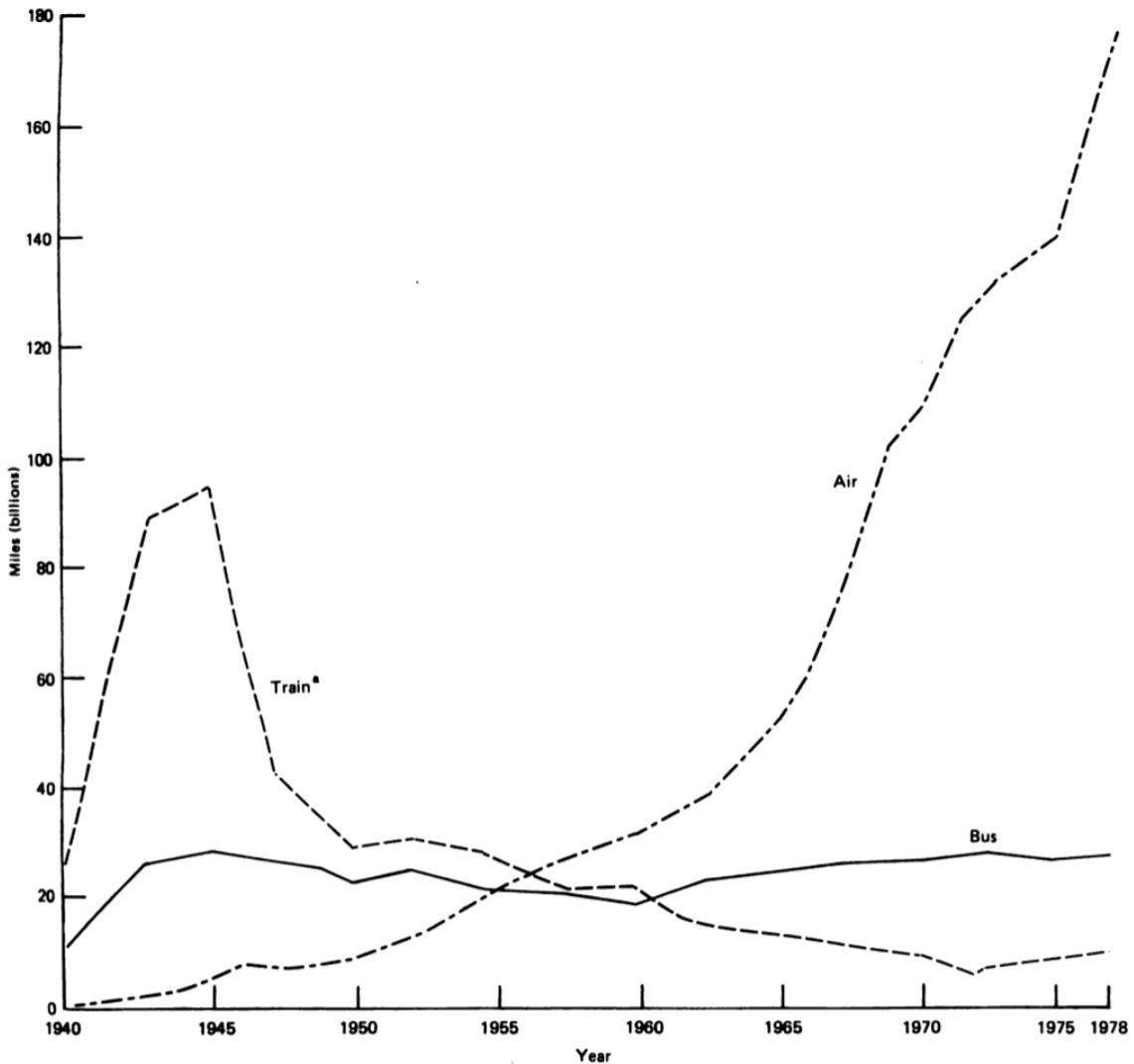


Figure 10. Évolution du trafic interurbain des transports collectifs aux États-Unis (1940-1978) (en milliards de passagers.miles)¹⁸³

Le déclin du train est un phénomène majeur : en 1920, on dénombrait environ 20 000 départs de train chaque jour. En 1970, Amtrak, qui représente environ 90 % du trafic voyageurs ferroviaire interurbain, ne fait plus partir que moins de 300 trains quotidiens, sur un réseau réduit au dixième de ce qu'il était 50 ans auparavant. Sa situation financière est catastrophique, avec une perte de 272 millions de \$¹⁸⁴ en 1977 pour un trafic d'environ 20 millions de passagers. Pour chaque passager transporté, Amtrak perd donc plus de 13 \$¹⁸⁵.

Par contraste, les chiffres de l'aérien illustrent bien la dynamique du secteur : il transporte plus de 10 fois plus de voyageurs qu'Amtrak grâce à 13 000 vols quotidiens. Le nombre d'appareils (environ 2 200) est similaire au nombre de voitures et de

¹⁸⁴1,13 milliard de \$₂₀₁₇.

¹⁸⁵54 \$₂₀₁₇.

motrices d'Amtrak (environ 2 350). Une spécificité états-unienne est l'existence d'un secteur de l'aviation privée très fourni, fort de 185 000 appareils, qui représente la majorité de l'activité des aéroports du pays.

Les trois principaux réseaux – automobile, aérien et autocar – sont très capillaires et desservent ainsi très bien un territoire pourtant extrêmement vaste. Cette capillarité a toutefois tendance à se réduire pour les transports collectifs. Pour maintenir des services en place, le gouvernement fédéral subventionne largement Amtrak (500 millions de \$¹⁸⁶ par an) mais aussi le secteur aérien (70 à 80 millions de \$¹⁸⁷ par an).

Le transport de marchandises est exceptionnellement intense, servi par 30 millions de camions et 1,7 million de wagons, tractés par 27 700 locomotives, sans oublier les services fluviaux, essentiellement le long du Mississippi, et aériens pour les marchandises légères et coûteuses. Le marché est marqué par un recul des transports de marchandises pondéreuses traditionnelles, au profit de mouvements liés au secteur tertiaire, le total de l'activité étant stable au cours des années 1970.

D'un point de vue institutionnel, l'État fédéral tient une place importante dans la façon dont se structure le secteur des transports, mais sans être capable de tenir une ligne directrice. Il représente 10 % des emplois publics du secteur, sans compter le service postal. De nombreuses agences fédérales y interviennent et contribuent à donner à l'État un rôle de financeur, de régulateur, d'opérateur et de planificateur. Mais le manque de coordination entre les différentes politiques conduites à l'échelle de chacune de ces structures est patent, malgré la création, en 1966, du DOT¹⁸⁸. Longtemps confinées aux transports internationaux et entre États, les politiques fédérales se sont intéressées à l'échelle locale, en intervenant sur différents types de projets, par le biais des crédits ouverts par le *Urban Mass Transportation Act* de 1964¹⁸⁹.

Pour leur part, les États fédérés, promoteurs du chemin de fer au XIX^e siècle avant que l'État fédéral prenne la main, montent en puissance dans le portage de projets de transport, souvent bénéficiaires de soutiens fédéraux : développement d'aéroports, systèmes de transport urbain, projets de relance ferroviaire... Entre la fin des années 1960 et le début des années 1970, plusieurs États se dotent d'un département des Transports, comme l'Illinois, la Californie ou la Floride. Mais ils sont souvent dominés par les enjeux routiers et autoroutiers, aux dépens des autres systèmes, qui peuvent relever d'autorités spécifiques et puissantes, en particulier pour les transports urbains. Les États fédérés ne sont généralement pas eux-mêmes pro-

¹⁸⁶ 2,07 milliards de \$₂₀₁₇.

¹⁸⁷ 290 à 332 millions de \$₂₀₁₇.

¹⁸⁸ *Department of Transportation*.

¹⁸⁹ *Urban Mass Transportation Act*, 9 juillet 1964.

priétaires de systèmes de transport, mais contribuent aux politiques dans le domaine par le biais de financements, par exemple pour le développement autoroutier ou les transports urbains, en particulier pour des enjeux de planification. Par des législations locales portant sur l'énergie ou l'environnement, ils peuvent aussi contraindre les choix opérés en matière de transport. Des échelons locaux, comme les comtés, peuvent aussi intervenir dans les politiques de transport, en mettant sur pied des offres locales de transport public, éventuellement fondées sur une fiscalité locale.

Enfin, le secteur regroupe une très grande variété d'agents économiques, en particulier des milliers de petites entreprises qui exploitent des petits réseaux, louent des voitures, offrent des services routiers... Ainsi dénombre-t-on plus de 1 000 compagnies d'autocars. À leurs côtés, les grands acteurs comme General Motors, pèsent de tout leur poids économique à l'échelle fédérale, voire internationale. Le paysage des transports comprend également des syndicats puissants et des organisations d'automobilistes, notamment l'AAA¹⁹⁰, ou de pilotes aériens, capables de faire entendre leurs intérêts.

Le portrait de ce secteur des transports états-uniens est donc impressionnant par les données brutes des déplacements qu'il permet et par le foisonnement des acteurs et activités qu'il révèle. Un tel panorama est le résultat de décennies d'équipement d'abord ferroviaire puis automobile et aérien, alimentées par de grands programmes et des besoins spécifiques comme ceux de la Deuxième Guerre mondiale. Pourtant, à la fin des années 1970, ce secteur ne semble plus aussi florissant, laissant poindre des sources de fragilité.

2.1.2 Une solution libérale pour échapper aux menaces ?

Pour plusieurs observateurs, le monde des transports aux États-Unis semble avoir atteint un point limite, qui nécessite de profondes réformes, dont la ligne principale est la déréglementation dont la dynamique s'engage sous la conduite des présidents républicains comme démocrates¹⁹¹. Ces inquiétudes sont nettement exprimées en 1981 par un expert, John W. Fuller, membre de la commission Shuster¹⁹², pour qui l'augmentation du coût de l'énergie représente un danger immédiat pour le fonctionnement des transports dans leur ensemble et révèle les mécanismes d'une gouvernance erronée depuis de longues années. Alors qu'il suivait une quasi-stagnation depuis des décennies, le prix de l'essence à la pompe connaît une première hausse soudaine, mais somme toute limitée et immédiatement suivie d'une rechute,

¹⁹⁰ *American Automobile Association.*

¹⁹¹ Paul F. BARRETT, Mark H. ROSE et Bruce E. SEELY, *The Best Transportation System in the World : Railroads, Trucks, Airlines, and American Public Policy in the Twentieth Century*, Columbus, Ohio State University Press, 2006.

¹⁹² John W. FULLER, «Inflationary Effects on Transportation», *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, t. 456, juillet 1981, p. 112-122.

en 1973 (voir fig. 11, p. 73). La deuxième hausse, celle de 1979, est bien plus forte et semble plus durable lorsque l'on analyse la situation en 1980-1981, comme le fait John W. Fuller.

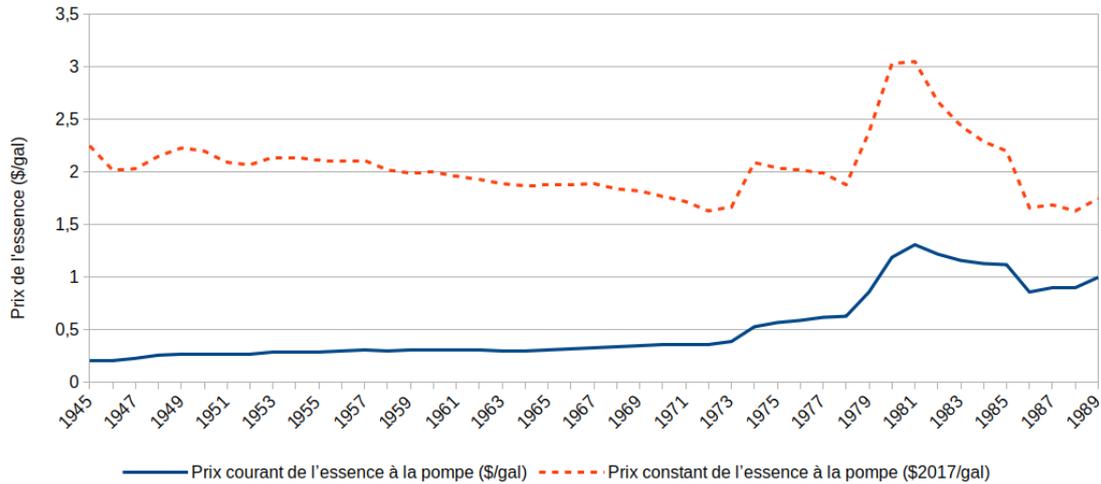


Figure 11. Évolution du prix de l'essence à la pompe aux États-Unis (1945-1989) (en \$/gal)¹⁹³

La dépendance au pétrole du système de transports états-unien semble devoir dès lors être considérée comme un talon d'Achille. Les constructeurs automobiles et les exploitants de réseaux autoroutiers se trouvent déjà dans une situation financière très difficile et, derrière eux, c'est l'ensemble du système automobile qui est sous la menace. Les autres systèmes sont en réalité tout autant dépendants au pétrole et risquent donc de se heurter aux mêmes difficultés. Parallèlement, John W. Fuller observe que l'année 1979 marque un tournant historique puisque les transports sur route ont enregistré une baisse, liée à la hausse du prix de l'essence. Ce recul laisse présager une chute des recettes liées à la taxation du carburant, si bien que les opérateurs risquent de ne plus disposer de suffisamment de liquidités pour pouvoir assumer l'entretien de leur réseau, ce qui ne peut que conduire à une baisse de la qualité de l'offre de transport, susceptible de réduire la demande, les utilisateurs reportant leur déplacement sur un autre réseau ou réorganisant leurs pratiques. Une spirale négative menace donc le secteur à l'échelle du pays.

Ce constat négatif sert à John W. Fuller à plaider en faveur d'une rénovation de la gouvernance des transports, que les coûts nouveaux de l'énergie, perçus comme destinés à durer, mettent à mal. Il rappelle que les pouvoirs publics ont joué historiquement un rôle fort dans le développement des réseaux (canaux, routes, chemin de fer, autoroutes, aéroports...) et que le secteur est encore très largement subventionné, directement ou indirectement. Or, dans l'optique libérale, ces subventions

¹⁹³ *US Department of Energy.*

brouillent la vision que les acteurs ont du marché du transport et masquent en particulier les effets de l'inflation, du fait de ce poids de structures indirectes et décrites comme lentes à réagir. La situation critique que connaît le secteur conduit donc à une consommation du capital du fait que les coûts de maintenance ne peuvent pas être assumés en raison d'un manque de financement venu des utilisateurs. Ainsi, pour suivre John W. Fuller, l'avenir est sombre :

«[a]vec une inflation qui se poursuit et une politique gouvernementale du transport inchangée, le cours probable des événements semble malheureusement très clair. Les recettes tirées des frais d'usage dans les transports diminueront probablement, les subventions gouvernementales nettes nécessaires pour maintenir les services augmenteront et des réductions de service seront effectuées dans l'ensemble des transports. Année après année, les autoroutes et les chemins de fer vont tomber en ruine, des services comme Amtrak, les transports urbains et les transports spécialisés pour les personnes défavorisées seront progressivement mis hors service. Le transport n'aura plus la capacité de tenter d'améliorer ses coûts sociaux¹⁹⁴».

Aux yeux de John W. Fuller comme d'autres acteurs, notamment au niveau fédéral, il existe toutefois une solution pour sortir de ces embûches. Le marché du transport doit se départir de son caractère réglementé et subventionné pour devenir un marché déréglementé où règne la compétition des technologies et des prix et où la régulation des externalités doit se fonder sur des taxes plus que sur des contraintes, selon le principe du pollueur payeur. Ce sont ces pistes que le rapport de la commission Shuster avait déjà suggéré de suivre, en soulignant toutefois la nécessité de régulateurs publics sur ces marchés déréglementés, dont le rôle devait être cantonné à la régulation, l'infrastructure pouvant, par exemple, être confiée à des acteurs privés, dans le domaine autoroutier comme dans le domaine ferroviaire¹⁹⁵.

2.2 L'entrée dans l'ère de la déréglementation

L'idée d'une nécessaire déréglementation qui se retrouve dans le champ académique est ainsi également portée dans le système décisionnel du pays, si bien que le paysage des transports aux États-Unis de la fin des années 1970 et du début des années 1980 est marqué par un processus de déréglementation à l'œuvre dans plusieurs

¹⁹⁴ «*With continued inflation, and government transport policy as usual, the probable course of events appears unfortunately quite clear. User fee receipts in transport are likely to decline, net government subsidies required to maintain services will rise, and service reductions will take place throughout all of transportation. Year by year, highways and railroads will fall into disrepair, services such as Amtrak, urban transit, and specialized paratransit for the disadvantaged will be phased out of operation. Transport will no longer have the ability to attempt ameliorating its social costs*» (FULLER, «Inflationary Effects on Transportation», *op. cit.*, p. 120).

¹⁹⁵ *National Transportation Policies through the Year 2000, op. cit.*

secteurs dont deux nous intéressent ici : le transport aérien de passagers et le transport ferroviaire de marchandises¹⁹⁶. Ils sont l'illustration d'une dynamique plus large qui touche d'autres réseaux, comme dans le domaine des télécommunications¹⁹⁷.

2.2.1 La déréglementation de l'aérien : une opération aux conséquences contrastées

Alors qu'il disposait d'un cadre très réglementé, le pays s'est lancé dans la première expérience massive et rapide de déréglementation du transport par avion¹⁹⁸. Le secteur aérien avait été placé sous un régime de forte régulation par l'État fédéral en 1938, pour satisfaire la demande des compagnies aériennes qui perdaient alors de l'argent, en particulier les *Big Four* (American Airlines, United Airlines, TWA¹⁹⁹ et Eastern Air). Les relations entre le monde aérien et l'État fédéral étaient anciennes et très imbriquées, ce secteur devant son essor aux commandes militaires de la Première Guerre mondiale puis au soutien public au cours des années 1920, notamment par le biais de la poste aérienne. Afin de protéger les acteurs en place, le Congrès a donc créé la *Civil Aeronautics Authority*, devenue CAB²⁰⁰ en 1940, une structure fédérale pour assurer le contrôle des liaisons, des tarifs, de l'entrée de nouveaux opérateurs et des possibles accords ou fusions entre compagnies²⁰¹. Dès lors la politique du CAB a connu des phases successives, dépendantes de la conjoncture économique autant que des progrès techniques des appareils et des cycles d'investissement des compagnies. Son but a été de soutenir l'activité des compagnies et, indirectement, celle des constructeurs états-uniens. Ce faisant, elle a provoqué un décalage entre l'activité des compagnies, les coûts et la demande de transport aérien. L'évolution de plusieurs facteurs à l'aube des années 1970 – baisse de la demande, hausse des taux d'intérêt, augmentation du coût du pétrole... – a mis en lumière le manque d'efficacité que cette régulation pouvait comporter, au moment où les compagnies investissaient dans des avions de capacité toujours plus forte, comme les Boeing 747, remplis à seulement 33 % sur les vols intérieurs en 1971-1972. Ne pouvant jouer sur les prix, les compagnies ont tenté de se différencier par les services offerts à bord (projection de films, musiciens, jeux de hasard...).

¹⁹⁶BARRETT, ROSE et SEELY, *The Best Transportation System in the World : Railroads, Trucks, Airlines, and American Public Policy in the Twentieth Century*, *op. cit.*

¹⁹⁷John R. MEYER et William B. TYE, «The Regulatory Transition», *The American Economic Review*, t. 75, n° 2, mai 1985, p. 46-51.

¹⁹⁸Voir Richard H. K. VIETOR, «Contrived Competition : Airline Regulation and Deregulation, 1925-1988», *The Business History Review*, t. 64, n° 1, printemps 1990, p. 61-108 et Pierre ZEMBRI, «Pour une approche géographique de la déréglementation des transports», habilitation à diriger des recherches, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2007.

¹⁹⁹Transcontinental and Western Air puis Trans World Airline.

²⁰⁰*Civil Aeronautics Board*.

²⁰¹*Civil Aeronautics Act*, 23 juin 1938.

Le problème devient politique au milieu des années 1970 avant de trouver une issue, sous l'impulsion de l'économiste libéral Alfred E. Kahn, à la tête du régulateur : le Congrès approuve une réforme de grande ampleur en octobre 1978, qui met fin à la forte réglementation en place depuis 40 ans²⁰². L'entrée sur le marché devient automatique, les tarifs peuvent varier dans le cadre de larges fourchettes et les regroupements d'opérateurs deviennent libres. Le CAB est dissout en 1985.

Les débuts de la déréglementation sont très difficiles, en raison notamment du deuxième choc pétrolier de 1979 puis de la grève des contrôleurs aériens de 1981²⁰³. De nouveaux opérateurs, promoteurs du bas coût aérien obtenu par tous les biais possibles, viennent mener une guerre des prix, comme Southwest ou Air Cal. Pour répondre à cette compétition tous azimuts, les principales compagnies organisent des systèmes de *hubs* permettant de réduire les liaisons offertes sans amoindrir l'offre vis-à-vis des passagers et tout en augmentant le taux de remplissage des appareils.

Les compagnies adoptent des stratégies variées tandis que la dynamique du marché déréglementé conduit à de multiples fusions et à des faillites encore plus nombreuses, de nouvelles compagnies mais aussi d'anciennes, incapables de survivre à la baisse des prix engagée, malgré une réduction simultanée des coûts. Parallèlement, le nombre de voyageurs aériens augmente fortement. Le paysage du monde aérien états-unien évolue donc très rapidement. Alors que la politique précédente installait une péréquation permettant de subventionner des vols de courte distance par les longs courriers, ce qui concurrençait directement le train, les nouvelles conditions du marché produisent des situations très disparates : forte concurrence sur certaines liaisons, opérateurs uniques sur d'autres, ouvertures de nouvelles liaisons, fermetures d'autres... L'organisation des principales compagnies à partir de *hubs* leur permet de s'adapter à ces nouvelles conditions, tout en redéfinissant la logique prévalant à l'établissement des trajets des voyageurs.

Par ailleurs, d'un point de vue théorique, l'idée initiale selon laquelle le marché aérien est susceptible d'être extrêmement fluide, du fait de la faiblesse des coûts d'infrastructures fixes portés par les compagnies et de l'existence d'un marché de la location d'appareils, se trouve démentie par plusieurs facteurs rappelant que la matérialité de l'exploitation d'un réseau de transport est favorable à l'émergence d'économies d'échelles : coûts de communication, systèmes de réservation, fidélisation des passagers... Les différences *a priori* envisagées entre un système aérien fluide et souple et un système ferroviaire marqué par les rendements croissants conduisant à des monopoles naturels s'avèrent ainsi finalement plus faibles que prévu.

²⁰² *Airline Deregulation Act*, 24 octobre 1978.

²⁰³ Sur ce dernier épisode, voir David MORGAN, «Terminal Flight : The Air Traffic Controllers' Strike of 1981», *Journal of American Studies*, t. 18, n° 2, août 1984, p. 165-183 et Katherine S. NEWMAN, «PATCO Lives! Stigma, Heroism, and Symbolic Transformations», *Cultural Anthropology*, t. 2, n° 3, août 1987, p. 319-346.

2.2.2 La déréglementation du fret ferroviaire ou le sauvetage d'une activité en déclin

Le fret ferroviaire est un autre exemple où le vent de la déréglementation souffle au cours des années 1970, essentiellement pour adapter un système de régulation dépassé par les nouvelles conditions du transport à l'époque du camion²⁰⁴.

Le marché du fret ferroviaire, initialement exploité sur un mode libéral à ses débuts, avait été doté d'un système très contraignant de régulation publique à partir de 1887, dont le pilotage était assuré par l'ICC²⁰⁵. Il s'agissait de limiter les discriminations territoriales et tarifaires entre chargeurs par une régulation des prix et des liaisons. Un système de tarifs réglementés en fonction de la nature des produits fut également mis en place protégeant les productions agricoles aux dépens des autres marchandises. L'ICC eut aussi pour rôle d'éviter la constitution d'acteurs trop importants en contrôlant les opérations de fusion.

Mais, alors que les compagnies ferroviaires dominaient le marché du fret au début du XX^e siècle, la concurrence du camion est venue rapidement déstabiliser leur position, jusqu'à provoquer un long décrochage du fret ferroviaire, une fois éteinte l'activité liée à la Deuxième Guerre mondiale. Ce long marasme a débouché à la fin des années 1960 et au début des années 1970 sur une série de faillites de compagnies incapables d'ajuster leurs coûts aux nouvelles conditions de la concurrence, du fait des contraintes de desserte et tarifaires imposées par l'ICC.

En 1974, le *3R Act*²⁰⁶ permet de réagir aux faillites de nombreuses compagnies de fret ferroviaire situées dans la partie Nord-Est du pays. Le texte institue une structure regroupant intérêts publics et privés, l'USRA²⁰⁷, et un mécanisme de re-définition de l'offre ferroviaire en fonction de la rentabilité des dessertes. L'USRA a pour tâche la définition de ce nouveau plan de desserte en procédant à l'évaluation de chaque ligne et en pouvant autoriser la fermeture de certaines d'entre elles. En 1976, l'exploitation de ce nouveau réseau est confiée à une nouvelle compagnie publique, Conrail, regroupant l'activité de plusieurs compagnies en difficultés, dont celle de l'importante Penn Central Transportation, en faillite depuis 1970. Financièrement les pouvoirs publics apportent des fonds, sans avoir procédé à une véritable nationalisation.

²⁰⁴Sur cette question, voir notamment MEYER et TYE, «The Regulatory Transition», *op. cit.*, Maury KLEIN, «Competition and Regulation : The Railroad Model», *The Business History Review*, t. 64, n° 2, été 1990, p. 311-325, Ronald R. BRAEUTIGAM, «Consequences of Regulatory Reform in the American Railroad Industry», *Southern Economic Journal*, t. 59, n° 3, janvier 1993, p. 468-480 et William D. MIDDLETON, George M. SMERK et Roberta L. DIEHL (dir.), *Encyclopedia of North American Railroads*, Bloomington, Indiana University Press, 2007, p. 933-934.

²⁰⁵*Interstate Commerce Commission.*

²⁰⁶*Regional Rail Reorganization Act*, 2 janvier 1974.

²⁰⁷*United States Railway Association.*

Mais des compagnies de fret rencontrent des difficultés financières au-delà du Nord-Est du territoire, si bien qu'une nouvelle loi, le *4R Act*²⁰⁸, permet en 1976 de déroger aux règles de l'ICC à l'échelle du pays. Elle autorise les compagnies en difficultés à fermer les lignes non rentables et ouvre des marges de manœuvre tarifaires. Elle interdit à l'ICC de fixer des tarifs jugés trop faibles par rapport aux coûts d'exploitation. L'institution est incitée à œuvrer afin de garantir aux compagnies un niveau de revenu suffisant. La loi prévoit également un financement public en faveur de Conrail.

En 1980, la dernière étape de cette émancipation du système de l'ICC est franchie par le *Staggers Act*²⁰⁹, rendu nécessaire du fait que les réformes précédentes ne semblent pas assez efficaces pour rendre la santé aux compagnies de fret, en particulier Conrail. Cette loi étend les marges de manœuvre tarifaires, en augmentant progressivement le tarif maximum autorisé. Elle ouvre aussi la voie aux fusions entre opérateurs, de façon à réduire le poids des coûts fixes.

À partir de là, l'ICC a pour mission de réguler le marché du fret tous modes confondus et doit garantir que les conditions économiques de ces transports sont satisfaisantes, en protégeant chaque mode de la concurrence des autres. Pour s'opposer à des tarifs, elle doit démontrer que la ligne est en monopole de fait. Le nouveau cadre impose également un abaissement du contrôle de la discrimination entre chargeurs que peuvent dès lors pratiquer les compagnies.

Mais, contrairement au schéma aérien, le nouveau cadre maintient des éléments de régulation, puisque l'ICC n'est supprimée qu'en 1995, la FRA récupérant le contrôle des activités ferroviaires, en particulier en matière de sécurité et de conditions de travail. Au cours des années 1980, l'ICC peut donc jouer un rôle notamment en définissant ce que sont des revenus et des prix raisonnables²¹⁰. Relancé, le fret fait donc figure d'activité ferroviaire rentable, en contraste avec le transport de passagers, dont la reprise est ainsi d'autant plus difficile, puisque le fret participe de son éviction, du fait de la mixité des circulations comme du fait de sa meilleure rentabilité qui attire à lui les capitaux.

Les marchés de l'aérien et du fret ferroviaire illustrent donc deux voies libérales suivies par les réseaux de transport et de communication entre la fin des années 1970 et le milieu des années 1980. Dans ce paysage, pourtant, un processus presque inverse a été engagé quelques années auparavant, par la création d'une compagnie fédérale assurant l'essentiel du transport ferroviaire de passagers du pays, Amtrak. Ce secteur,

²⁰⁸ *Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act*, 5 février 1976.

²⁰⁹ *Staggers Rail Act*, 14 octobre 1980.

²¹⁰ John W. MAYO et David E. M. SAPPINGTON, «Regulation in a “Deregulated” Industry : Railroads in the Post-Staggers Era», *Review of Industrial Organization*, t. 49, n° 2, septembre 2016, p. 203-227.

qui se distingue par sa faiblesse dans le paysage modal, connaît donc un traitement tout à fait singulier.

2.3 Le transport ferroviaire de passagers, boulet financier ou moteur de la relance ?

À l'aube des années 1980, les États-Unis portent sur leur compagnie ferroviaire publique un regard ambivalent : elle est à la fois une entreprise jeune qui promet une rénovation de l'offre et une source importante de dépenses fédérales en raison de son déficit. Les conditions nouvelles mises en exergue par la commission Shuster contribuent à faire évoluer cette ambivalence et à faire émerger l'idée que le réseau ferroviaire pourrait être le support d'une relance économique, devenant ainsi l'une des innovations schumpéteriennes permettant la sortie de la crise.

2.3.1 Amtrak, une compagnie nationale à l'heure de la déréglementation

La création d'un exploitant ferroviaire fédéral est le résultat d'un processus de long terme qui a vu le trafic ferroviaire voyageurs décliner au cours des années 1950 et 1960, du fait de l'essor de l'automobile, soutenu en particulier par le programme de construction des *Interstates*, et de la démocratisation de l'aviation. Les compagnies ferroviaires ont donc réclamé pendant plusieurs années la reprise de leur activité voyageurs par la puissance publique, l'ICC ayant entériné le déclin inexorable de cette activité dès 1958²¹¹. La loi de 1970 créant Amtrak²¹² est ainsi une opération de soulagement du secteur privé dans un contexte de crise sectorielle, ce qui peut rappeler le contexte de création de la SNCF²¹³. Simultanément, elle est aussi la conséquence du lancement de programmes de recherche portant sur de nouvelles formes de transport terrestre²¹⁴ dont l'objectif est de fournir aux États-Unis des systèmes bien plus modernes que le chemin de fer classique, qui ne présente plus aucun intérêt pour le secteur privé (voir p. 90).

Amtrak a été créée en proposant aux compagnies ferroviaires la reprise de leurs services voyageurs déficitaires pour un montant égal à la moitié de leur déficit de l'année 1969²¹⁵. Toutes les compagnies ont rejoint la nouvelle entité, à l'exception de huit d'entre elles. Amtrak est donc une structure mixte, partagée entre la puissance publique fédérale et les intérêts privés et doit assurer un service défini par

²¹¹Howard HOSMER, *Railroad Passenger Train Deficit*, Washington, ICC, 1958.

²¹²*Rail Passenger Service Act*, 30 octobre 1970.

²¹³François CARON, *Histoire des chemins de fer en France 1883-1937*, Paris, Fayard, 2005.

²¹⁴*High Speed Ground Transportation Act*, 30 septembre 1965.

²¹⁵*A Reexamination of the Amtrak Route Structure*, Washington, DOT, 1978.

le secrétaire au Transport, en contrepartie d'un financement. Elle peut être vue comme une forme d'expérimentation de l'exploitation d'un service voyageurs interurbain par une compagnie qui n'aurait aucune autre activité ferroviaire. Le soutien financier de l'échelon fédéral n'est alors conçu que comme une mesure temporaire, la compagnie devant trouver son propre équilibre après quelques années. Amtrak peut ainsi être vue comme une opération pionnière en matière de relance ferroviaire, même si des projets sont engagés avant sa création, en particulier le *Metroliner* (voir p. 93)²¹⁶. Mais ce n'est la solution préférée d'aucun acteur : les compagnies ne sont pas totalement déconnectées de l'activité voyageurs tandis que les pouvoirs publics se retrouvent avec cette charge nouvelle à financer. Amtrak vient donner corps à une question que beaucoup auraient bien voulu voir évacuée. Elle tranche avec un autre type de solution, qui aurait pu voir la déréglementation du transport ferroviaire de voyageurs. Mais le risque aurait alors été de le voir tout simplement disparaître, la menace n'étant pas un pur fantasme au vu de la faillite de la Penn Central en 1970, la plus importante de l'histoire états-unienne à l'époque²¹⁷.

À ses débuts, Amtrak parvient à inverser le déclin du trafic voyageurs engagé depuis la sortie de la Seconde Guerre mondiale, en particulier en réduisant l'ampleur du réseau desservi et en se centrant sur les axes les plus porteurs. Entre la fin 1973 et le début 1974, la compagnie enregistre même des fréquentations très importantes, liées à un report modal d'automobilistes effrayés par le choc pétrolier, sans qu'un tel niveau se maintienne au long des années 1970. Malgré une augmentation du nombre de voyageurs et du revenu moyen par voyageur, Amtrak voit simultanément son déficit se creuser dans des proportions bien plus élevées que celles des compagnies de fret, en raison de dépenses accrues liées à l'homogénéisation des services et à une politique de relance. Les subsides fédéraux sont donc toujours plus sollicités.

La fin des années 1970 voit donc se déployer un plan de réduction de l'offre, porté par l'administration Carter. En 1979, une vague de suppression de dessertes est déclenchée, qui touche de nombreuses liaisons et réduit le réseau à un ensemble de grands axes (voir fig. 12, p. 82). Elle condamne par exemple le *Floridian*, reliant Chicago à la Floride (voir p. 149). Le nouveau patron d'Amtrak, l'ancien secrétaire au Transport Alan S. Boyd, tente de voir dans cette cure d'amaigrissement forcée une façon de relancer l'exploitant sur des nouvelles bases plus saines financièrement. Mais l'entreprise se heurte rapidement à la politique mise en œuvre par l'administration Reagan qui fait du désengagement de l'État fédéral d'Amtrak l'un de ses objectifs les plus visibles, le retrait complet devant être atteint en 1986, ce qui n'est

²¹⁶PERL, *New Departures : Rethinking Rail Passenger Policy in the Twenty-First Century*, *op. cit.*, p. 76.

²¹⁷Clifford WINSTON, «The United States : Private and Deregulated», in José A. GÓMEZ-IBÁÑEZ et Ginés DE RUS (dir.), *Competition in the Railway Industry : An International Comparative Analysis*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 2006, p. 136-138.

finalement qu'une chimère. Cette logique libérale n'est pourtant que l'accentuation de la tendance déjà préalablement engagée et inscrite dans le projet initial qui a présidé à la naissance de la compagnie. Elle se renforce toutefois par un retour sur des dispositifs mis en place au cours des années 1970. D'une part, l'administration Reagan dégage la compagnie de fret Conrail de l'exploitation de services de banlieue qu'elle assurait également et qui sont repris à partir de 1983 par Amtrak ou des régies locales, avant de la privatiser en 1986, alors que la compagnie est très largement bénéficiaire. D'autre part, dès 1982, elle impose à l'AAR²¹⁸ la reprise du centre d'essai de Pueblo (voir p. 96) en menaçant d'arrêter toute activité du fait de coupure budgétaire.

Ainsi, pour la période que nous étudions, les États-Unis possèdent une compagnie nationale publique, ce qui est le cas généralement des autres pays qui comptent dans le monde ferroviaire. Comme Amtrak, ces compagnies sont déficitaires et s'appuient sur le soutien public pour assurer leur service. Toutefois, Amtrak se distingue au moins par trois caractéristiques. D'abord, elle n'est généralement pas propriétaire des voies sur lesquelles elle exploite ses trains, qui demeurent du ressort de collectivités publiques locales ou de compagnies privées exploitant généralement du fret. Cette situation s'inscrit en contraste avec la norme européenne de l'époque, qui justifie d'ailleurs en partie que le déficit des compagnies soit compensé par l'État, au titre du réseau. Ensuite, Amtrak est une compagnie de petite taille, qui enregistre un trafic annuel de 7 à 8 milliards de voyageurs.km au début des années 1980, quand celui de la SNCF, par exemple, se situe autour de 50 milliards de voyageurs.km. En outre, plus de 20 % de son trafic est assuré par une seule liaison, le NEC. Enfin, Amtrak n'entretient pas d'activité de fret, alors qu'à l'époque la production ferroviaire de la SNCF est pour moitié assurée par cette activité, même si elle est en baisse.

Amtrak fait donc figure d'entreprise jeune et fragile qui, bien que nationalisée, ne peut se targuer du soutien assuré des pouvoirs publics. Sa légitimité est contestée, en particulier du fait des subventions publiques qu'elle requiert. La commission Shuster a souligné le caractère insatisfaisant de cette situation, tout en rappelant son attachement au statut public de la jeune entreprise. Mais une telle position semble trop timorée aux milieux libéraux qui voient leurs thèses avancer dans d'autres secteurs du monde des transports. Amtrak incarne un point noir qu'il convient d'aborder frontalement.

Une formule forgée par le spécialiste des transports George W. Hilton à l'occasion d'un compte rendu des travaux de la commission Shuster publié par l'une des revues d'économie de référence est très significative : « Amtrak utilise des subventions en

²¹⁸ *Association of American Railroads.*

²¹⁹ *Amtrak Annual Report 1979*, Washington, Amtrak, 1980.

2. LES ÉTATS-UNIS ET LA RELANCE DU TRAIN : AUX SOURCES D'UNE ILLUSION COLLECTIVE

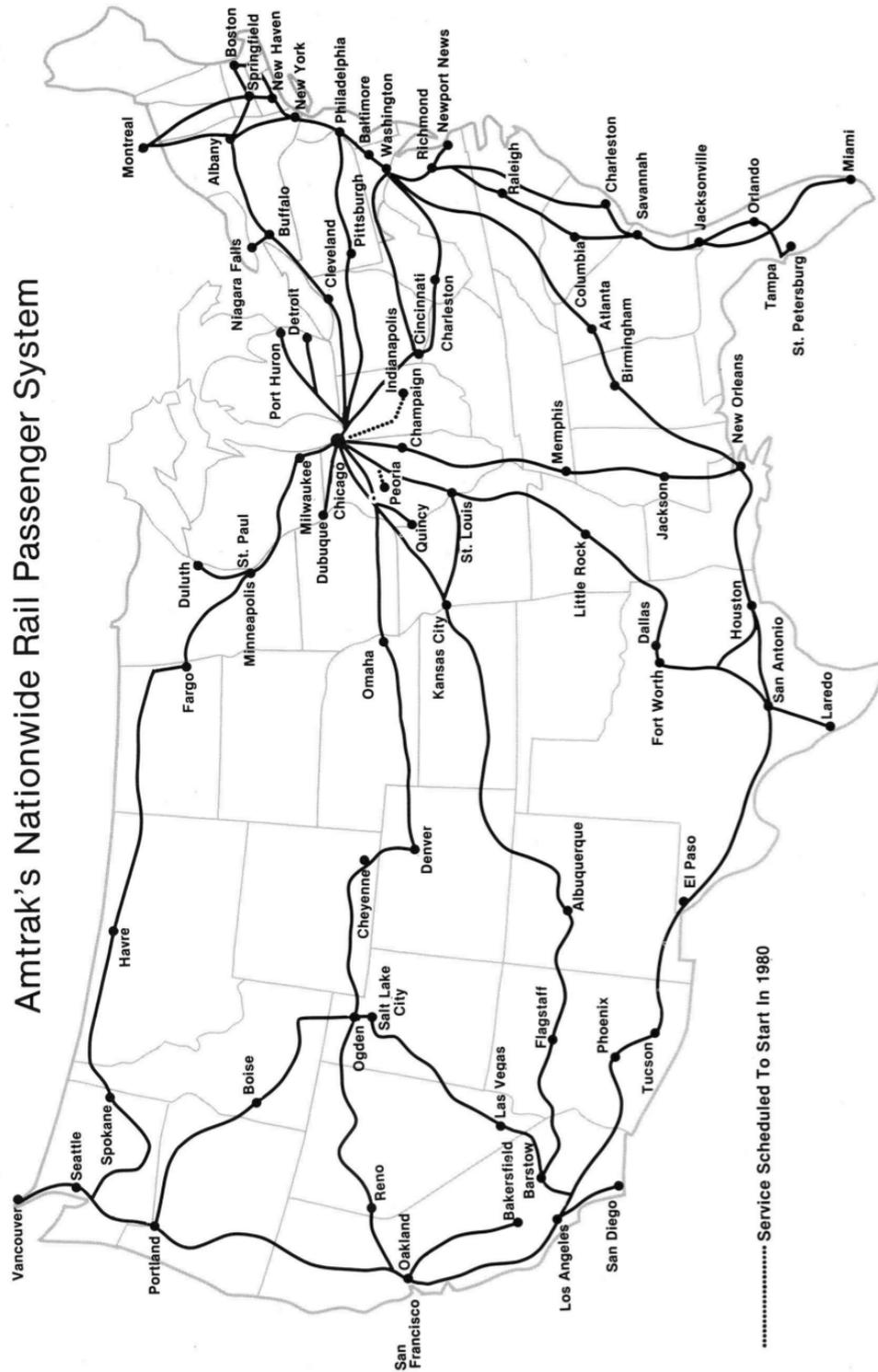


Figure 12. Réseau d'Amtrak (1980)²¹⁹

faveur d'un groupe restreint de personnes ayant le goût du voyage en train²²⁰». Le fait qu'il soit pourtant loin d'être un ennemi du chemin de fer, ayant lui-même produit plusieurs ouvrages d'histoire ferroviaire, indique bien une vision spécifiquement états-unienne, d'abord dominée par la question de la légitimité des subventions publiques. Dans un ouvrage consacré à Amtrak paru en 1980 et soutenu par un laboratoire d'idées conservateur défendant un désengagement de l'État²²¹, George W. Hilton place au cœur de son analyse la nature du public résiduel des chemins de fer : alors que les voyageurs les plus aisés se sont détournés du train, Amtrak a choisi de se positionner sur une offre de haute qualité, en décalage avec une demande sociale, d'abord à la recherche de tarifs abordables et de fréquences élevées. Ce décalage serait la cause de la faiblesse de la fréquentation, qui réduit Amtrak à n'être à ses yeux qu'une structure destinée à répondre au désir presque suranné de certains voyageurs d'utiliser le train.

La compagnie publique états-unienne est donc un sujet de préoccupation du fait des coûts qu'elle impose. Toutefois, c'est aussi en raison de l'inquiétude qui touche l'avenir du secteur des transports en général qu'élus et experts se penchent sur son sort. Ce qui est analysé comme un poids grevant le budget fédéral se mue alors lentement en un possible levier pour une transformation de l'offre de déplacement du pays.

2.3.2 Le rail, une possible locomotive pour l'économie du pays ?

D'autres structures travaillent sur des solutions permettant de sortir le pays de cette nasse, comme le TRB²²² mais dont l'intérêt pour la grande vitesse semble plus tardif²²³. Plus dans la lignée des travaux de la commission Shuster, les parlementaires s'intéressent aux enjeux du transport ferroviaire auxquels le *Joint Economic*

²²⁰ «Amtrak administers a subsidy to a small group who have a taste for train travel» (George W. HILTON, «Reviewed Work(s) : *National Transportation Policies Through the Year 2000 : Final Report*», *Journal of Economic Literature*, t. 18, n° 3, septembre 1980, p. 1121).

²²¹ George W. HILTON, *Amtrak. The National Railroad Passenger Corporation*, Washington, American Enterprise Institute for Public Policy Research, 1980.

²²² *Transportation Research Board*.

²²³ Héritier du *Highway Research Board* en 1974, le TRB est une structure d'expertise sur les enjeux de transport inscrite au sein de la *National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine*. À l'époque, il s'implique sur les questions de modélisation de trafic et de transports urbains (Konstantinos CHATZIS, «Une histoire comparée de la modélisation des déplacements urbains en France et en Amérique du Nord (États-Unis et Canada) sur la longue durée (1950 à nos jours). Quelles leçons pour la production et le maintien d'une expertise scientifico-technique?», ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, 2013). Son intérêt pour la grande vitesse ferroviaire semble plus marqué à la fin de notre période, par le biais de publications au sein de son journal, *Transportation Research Record*, et, surtout, dans le cadre d'un rapport commandé par le DOT et publié en 1991 (*In Pursuit of Speed : New Options for Intercity Passenger Transport*, Washington, TRB, 1991).

Committee consacre un rapport important. Créée en 1946, cette structure fédérale formée de représentants et de sénateurs a pour mission d'analyser la situation économique du pays et de formuler des propositions en vue de son amélioration. Elle aborde chaque année des thèmes plus spécialisés. En 1981, elle est présidée par le sénateur démocrate du Wisconsin Henry S. Reuss²²⁴, connu pour son combat contre Joseph McCarthy, et son directeur général est le jeune économiste James K. Galbraith, fils de l'économiste d'inspiration keynésienne John K. Galbraith, lui-même acteur des administrations démocrates, de Franklin D. Roosevelt à Lyndon B. Johnson.

Le rapport publié en 1981 est le premier d'une série abordant le thème général *Private/Public Cooperation to Revitalize America*²²⁵. Le chemin de fer a donc été identifié comme l'un des leviers réputés apporter le plus de bénéfices, à la fois comme contribution directe et comme catalyseur pour les différentes activités industrielles. Le rapport s'appuie sur les travaux de la commission Shuster, qui ont souligné les problèmes de transport envisagés comme imminents. Une augmentation très forte de la demande, tant en voyageurs qu'en marchandises, est attendue d'ici 2000. Simultanément, les autoroutes se dégradent et les tronçons embouteillés se multiplient. Parallèlement, le système aérien est fortement congestionné. En outre, ces difficultés sont renforcées par un facteur extérieur, l'augmentation du prix du pétrole, qui est venue rappeler la dépendance des États-Unis aux énergies fossiles importées.

De ce point de vue, un épais rapport²²⁶ du DOT a clairement établi fin 1977 l'intérêt que représente le chemin de fer face à ses concurrents, dans le sillage des actions environnementales engagées depuis les amendements apportés en 1970 au *Clean Air Act*²²⁷ et la création de l'EPA²²⁸ en 1971. Si le système en l'état souffre de défauts (manque d'attractivité, matériel roulant vieillissant, voie en mauvais état...), une amélioration du niveau de l'offre ferroviaire permettrait de bénéficier d'une source importante d'économies d'énergie, si tant est que le report modal ait lieu et que le trafic induit ne soit pas trop important. Le basculement vers l'électrification pourrait être une solution également intéressante.

Le projet défendu par le *Joint Economic Committee* serait donc de construire un paysage modal plus équilibré, où chaque système serait employé là où il est pertinent. Ce qui donne un rôle crucial à jouer au chemin de fer, à rebours d'une

²²⁴ Avocat d'affaires dès les années 1930, il se lance en politique au cours des années 1950, dans le camp démocrate. Il est élu représentant du Wisconsin (1955-1983). Il tient plusieurs positions importantes au Congrès, dont la tête du *Joint Economic Committee* (1981-1983).

²²⁵ *Case Studies in Private/Public Cooperation to Revitalize America : I. Passenger Rail. Report of the Joint Economic Committee, November, 3, 1981*, Washington, US Congress Printing Office, 1981.

²²⁶ *Energy Intensity of Intercity Passenger Rail*, Washington, DOT, 1977.

²²⁷ *Clean Air Act*, 17 décembre 1963.

²²⁸ *Environmental Protection Agency*.

situation états-unienne en fort contraste avec les politiques suivies par nombre de pays occidentaux et par le Japon, qui est cité en modèle. De ce point de vue, le retard des États-Unis est incontestable. Par exemple, Amtrak n'exploite que 1 700 voitures de passagers, contre 26 000 pour les JNR²²⁹, qui disposent pourtant d'un réseau deux fois plus réduit. En outre, la vitesse moyenne des trains de voyageurs (40 *mph*²³⁰) est en chute libre.

Le sujet est donc d'importance et suscite un intérêt parmi les parlementaires, ce qui témoigne de l'empreinte du chemin de fer dans la mémoire états-unienne, même si nombre d'habitants n'utilisent plus le réseau ferré pour se déplacer. Le train est un sujet qui donne lieu à des projections et des souvenirs qui lui confèrent une spécificité dans le débat public. Ainsi, en pleine séance au Congrès, Douglas K. Bereuter, représentant républicain du Nebraska, fait part de son expérience personnelle qui illustre à la fois que le système ferroviaire se trouve à un moment décisif de son histoire et qu'une des voies possibles serait la modernisation et la relance :

«[a]yant achevé un voyage aller-retour de 2 500 *miles*²³¹ sur Amtrak [...] je comprends pourquoi l'avenir de ce réseau de transport est incertain. Nous avons besoin d'un service de transport ferroviaire de voyageurs comme alternative aux prix élevés des voyages en avion et à l'inconfort dû à l'augmentation des voitures de petit gabarit dans notre pays, surtout si vous mesurez 6' 3"²³². Ma famille de quatre personnes a voyagé à bord du Southwest Limited en partant de Kansas City et en passant par Chicago puis Cincinnati, avant de louer une voiture de Toledo à Chicago puis Kansas City, le tout pour 315 \$²³³. Il est inimaginable que nous ayons pu faire un tel voyage pour moins cher. Le tarif aérien était de 870 \$²³⁴. Le Southwest Limited, successeur du Sante Fe Chief, d'El Capitan et d'autres trains de renom qui ont circulé de Los Angeles à Chicago, a été entièrement rénové avec de nouvelles voitures Pullman à deux étages appelées "superliners". En direction de l'Est, la voiture-restaurant offrait des plats tels qu'un carré d'agneau, des dîners mexicains, une côte de bœuf, etc., à des prix allant de 6,50 à 10,50 \$²³⁵. Le repas était complet et servi avec argenterie et linge de table, les serveurs s'occupant du service. En revenant, nous avons eu la malchance d'inaugurer le nouveau service de restauration d'Amtrak qui vous offre un choix de steak, poisson ou volaille sur un plateau en plastique sans serviette, servi par un employé d'Amtrak qui se fiche de savoir si vous avez ou non de l'eau [...].

Ce dont cette nation a besoin, c'est de plus et non de moins de transport ferroviaire de passagers. Et le gouvernement, sans une incitation par l'argent, ne sera pas capable de gérer la tâche. [...] Le gouvernement américain subventionne le réseau autoroutier *Interstate* à hauteur de 16 milliards de \$²³⁶ et la Federal Aviation Administration reçoit une

²²⁹ *Japanese National Railways.*

²³⁰ 64 km/h.

²³¹ 4 023 km.

²³² 1,90 m.

²³³ 855 \$₂₀₁₇.

²³⁴ 2 360 \$₂₀₁₇.

²³⁵ 17,6 à 28,5 \$₂₀₁₇.

²³⁶ 43 milliards de \$₂₀₁₇.

subvention de 19 milliards de \$²³⁷. La subvention du gouvernement à Amtrak n'est que de 970 millions de \$²³⁸, ce qui est dérisoire²³⁹».

Il ne s'agit pourtant ni d'un élu démocrate ni d'un élu du Nord-Est, le territoire doté du réseau ferré le plus dense. Simplement d'un usager confronté à l'enlèvement de ce qui a pu être l'une des fiertés du pays.

Ce déclin du chemin de fer aux États-Unis est compris au sein du *Joint Economic Committee* comme la conséquence de la démocratisation de l'automobile et de la multiplication des autoroutes mais aussi des changements intervenus sur le marché du fret : face à la concurrence des camions et des avions, les compagnies ferroviaires de fret ont fait le choix de trains plus lourds, plus longs et plus lents, qui ont ralenti les trains de passagers. La géométrie des voies a été revue, notamment pour réduire les dévers et l'adapter à ces vitesses plus lentes. Par ailleurs, l'état des voies s'est dégradé sous l'effet du poids nouveau des convois, imposant ainsi des ralentissements. Enfin, l'exploitation sur voies uniques a conduit à réduire les tableaux de marche des trains de passagers, forcés de se caler sur ceux des trains de marchandises.

Malgré ces difficultés, la fréquentation du réseau s'accroît, notamment sur le NEC et entre Los Angeles et San Diego. L'explication avancée est pourtant quelque peu amère : il s'agirait d'un effet de report lié à la dégradation des autres modes de transport, attestée par la commission Shuster. Toutefois, le cas du NEC, qui fait l'objet de travaux d'amélioration (voir p. 123) est emblématique et fonde l'optimisme du monde ferroviaire états-unien.

Le rapport du *Joint Economic Committee* fait du transport ferroviaire de voyageurs l'une des clés de la relance du secteur des transports et, plus largement, de

²³⁷ 52 milliards de \$₂₀₁₇.

²³⁸ 2,6 milliards de \$₂₀₁₇.

²³⁹ «*Having just finished a 2,500 mile round trip journey on [...] Amtrak, it's understandable why the future of this transportation network is in doubt. We need rail passenger service as an alternative to the high prices of airline passenger travel and the discomfort of riding in the surge of our country's smaller automobiles, particularly if you are 6-3 or so in height. My family of four boarded the Southwest Limited in Kansas City, traveled to Chicago, then to Cincinnati, rented a car and returned from Toledo to Chicago to Kansas City for \$ 315. I'd be stretching the imagination to believe I could have driven that mileage for less. Air fare was \$ 870. The Southwest Limited, successor to the Sante Fe Chief, El Capitan and other crack Sante Fe trains making the run from Los Angeles to Chicago, was completely refurbished with new Pullman double-decker coaches called "superliner" cars. Heading east, the dining car offered such morsels as rack of lamb, Mexican dinners, prime rib, etc., all priced from \$ 6.50 to \$ 10.50. The meal was complete with silverware, dinner linen and waiters who cared about service. Heading back, we had the misfortune to inaugurate Amtrak's new dining room service which gives you a choice of steak, fish or poultry on a plastic tray without linen served by an Amtrak attendant who could care less if you had water or not [...]. What this nation needs is more, not less rail passenger transportation. And the government, without a profit incentive, will not be able to handle the task. [...] The U.S. government subsidizes the interstate highway system to the tune of \$ 16 billion and the Federal Aviation Administration gets a subsidy of \$ 19 billion. Amtrak's government subsidy is a paltry \$ 970 million*» (*Extension of Remarks, Congressional Records, July, 9, 1981, Washington, US Congress Printing Office, 1981, p. 15288*).

l'économie du pays. Il s'agit presque d'une solution miraculeuse, capable d'atteindre plusieurs objectifs simultanément : «la création d'un système de transport national équilibré, un retour des investissements et de la croissance vers les villes américaines, les économies d'énergie et la réduction de [la] dépendance [des États-Unis] au pétrole étranger et – but final du retour à la croissance et à la productivité – une vie meilleure pour tous²⁴⁰».

Le système ferroviaire, pourtant très faible quantitativement, n'est donc pas considéré comme un simple adjuvant d'une économie fondée sur d'autres secteurs et ayant massivement recours à d'autres systèmes de transport. Du fait même de sa faiblesse, il peut devenir le porteur d'une croissance nouvelle, puisque les autres systèmes seraient saturés. Ce raisonnement s'applique aussi bien au transport ferroviaire comme service qu'à la construction ferroviaire comme industrie, qui devrait être relancée²⁴¹. Si le ferroviaire n'est pas un secteur neuf en soi, ses effets potentiels sur l'économie semblent rappeler ceux de l'automobile dans les années 1910-1920, à la fois secteur industriel et vecteur d'une transformation sociale et spatiale.

Plusieurs formes de relance ferroviaire sont donc envisagées. La première est de développer la grande vitesse ferroviaire sur les liaisons les plus densément peuplées, par une offre de services fréquente et rapide. L'idée est à la fois de créer une demande induite et un report modal, du fait d'une vitesse suffisamment élevée, d'un minimum de 100 *mph*²⁴², afin de dépasser l'automobile, vue comme la principale concurrente. Une vingtaine de corridors sont envisagés. Un tel programme devrait être porté par un responsable fédéral placé au sein de l'*executive office* du président.

Deuxièmement, il convient de séparer le transport ferroviaire de voyageurs du fret, ce qui signifie construire de nouvelles infrastructures. Pour cela, deux pistes de couplage d'infrastructures sont évoquées : racheter les réserves foncières que possèdent des entreprises de fret ferroviaire le long de leurs infrastructures ou utiliser la voie centrale des *Interstates* ou toute emprise qui leur soit liée. Sur le réseau existant, l'objectif est d'électrifier les voies et de supprimer les passages à niveau, au nombre de plus de 200 000 et à l'origine d'accidents nombreux²⁴³.

Par ailleurs, le rapport recommande la mise en place d'un cadre de coopération entre entreprises, syndicats et pouvoirs publics afin de mettre en œuvre les projets

²⁴⁰ «[T]he creation of a balanced national transportation system, a return of investment and growth to American cities and towns, the conservation of energy and reduction of our dependence on foreign oil, and toward the ultimate goal of restored productivity growth, improved international competitiveness, and a better life for all» (*Case Studies in Private/Public Cooperation to Revitalize America : I. Passenger Rail. Report of the Joint Economic Committee, November, 3, 1981, op. cit., p. 2*).

²⁴¹ *Ibid.*, p. 15.

²⁴² 161 km/h.

²⁴³ *Rail-Highway Grade-Crossing Accidents/Incidents Bulletin for the Year Ended December 31, Washington, DOT - FRA, 1980.*

ferroviaires. Sur ce point, le sénateur démocrate du Wisconsin William Proxmire, réputé pour son implication dans la lutte contre la dépense publique, via les *Golden Fleece Awards* qui dénoncent chaque année ce qui est jugé être une mauvaise utilisation de fonds publics, tient à préciser que « [bien qu'il] appuie entièrement l'objectif de revitalisation du réseau de transport ferroviaire de passagers, [il] croi[t] qu'il peut et devrait être accompli sans l'aide de fonds fédéraux ou de subventions. Le gouvernement fédéral peut jouer un rôle utile en aidant à la planification et à la coordination des efforts privés pour atteindre cet objectif²⁴⁴ ».

Enfin, il faut faire de cette politique de relance du ferroviaire un vecteur d'emplois aux États-Unis, notamment dans le secteur du BTP²⁴⁵. Deux représentants républicains, Clarence J. Brown, de l'Ohio, et John H. Rousselot, de Californie, mettent toutefois en doute l'idée que le ferroviaire serait plus pertinent que les autoroutes ou les aéroports sur cette question, qui leur semble d'ailleurs être illusoire.

Malgré son état dégradé, aussi bien en termes d'infrastructures que de services et de finances, le chemin de fer de voyageurs suscite donc un certain espoir, jusque dans les milieux décisionnels du pays. Des pistes semblent exister non seulement pour sa rénovation mais aussi pour la relance de l'économie nationale par son biais. Parmi elles, l'idée de la grande vitesse fait figure d'objectif prioritaire, ce qui est aussi bien lié aux réalisations étrangères qu'aux recherches engagées sur ce thème aux États-Unis depuis les années 1960.

²⁴⁴ « *While I fully support the goal of revitalizing the passenger rail transportation system, I believe that it can and should be accomplished without the use of Federal funds or subsidies. The Federal Government can play a useful role in helping the planning and coordination of private efforts to achieve this goal* » (*Case Studies in Private/Public Cooperation to Revitalize America : I. Passenger Rail. Report of the Joint Economic Committee, November, 3, 1981, op. cit., p. 15*).

²⁴⁵Bâtiment et travaux publics.

Chapitre 3

Les États-Unis et la recherche de la grande vitesse ferroviaire

Les États-Unis, en tant que grande puissance industrielle forte d'un héritage ferroviaire important n'ont pas délaissé complètement le secteur, même pour l'activité voyageurs, et malgré leur focalisation sur la voiture et l'avion. Les premiers signes d'une relance sont lisibles dès les années 1960 mais s'orientent vers la recherche de solutions techniques innovantes, développées à l'échelle nationale et qui s'avèrent être des impasses. L'arrivée de l'administration Reagan, qui accentue nettement le mouvement de déréglementation engagé auparavant et refuse l'implication de l'État fédéral dans toute activité trop coûteuse en dehors du régalién, conduit au développement d'un discours fataliste qui justifie une position de retrait, arrimée à la volonté de réduire la participation fédérale au déficit annuel d'Amtrak, qui est l'une des icônes de la politique nouvelle souhaitée par Ronald W. Reagan.

Évacué de la sphère de l'administration fédérale, le transport ferroviaire de voyageurs trouve des relais au Congrès, où les possibilités qu'il offre sont étudiées sous l'influence de ce que le monde connaît alors de plus abouti, le *Shinkansen*. Son succès fait figure de possible modèle pour des trains rapides et rentables aux États-Unis. Mais l'essor d'une telle idée se heurte rapidement à la multiplication d'obstacles ancrés sur le territoire géographique et institutionnel, qu'aucune volonté fédérale ne souhaite contribuer à franchir.

3.1 Généalogie de la grande vitesse ferroviaire aux États-Unis

Les considérations sur la relance du ferroviaire à la fin des années 1970 ne sont en fait qu'une forme de continuité d'une dynamique antérieure, celle lancée sous la présidence Johnson au milieu des années 1960. Dès cette époque, l'administration fédérale a tenté de promouvoir le train comme une solution possible pour l'essor des

mobilités états-uniennes. Mais, pour trouver sa place, ce train devait nécessairement être novateur, ce qui explique l'orientation des recherches conduites aux États-Unis vers des solutions sur coussin d'air susceptibles de rompre avec la forme habituelle du système ferroviaire. Au risque que les prototypes testés se retrouvent trop éloignés d'un territoire équipé d'un réseau ferré classique et d'un monde ferroviaire dominé par des opérateurs de fret, peu enclins à une telle rupture technologique radicale, peu susceptible de trouver sa place dans leur exploitation.

3.1.1 La relance inattendue du transport ferroviaire par l'administration Johnson

Dès le milieu des années 1960, les États-Unis connaissent des dynamiques en faveur d'une construction d'une politique nationale de transport dans laquelle le rail pourrait avoir une place digne de celle qu'il perd au fur et à mesure de la chute de fréquentation que connaissent ses services. Ce nouveau cadre politique est lancé par l'administration Johnson et s'appuie sur deux éléments principaux : la constitution d'un ministère des Transports qui suit la promulgation d'une loi spécifique aux transports ferroviaires à grande vitesse, le *High Speed Ground Transportation Act*²⁴⁶, destinée à l'amélioration du NEC.

Notons qu'en France, c'est également en 1966 qu'a lieu une réforme importante de l'organisation de l'action publique dans le secteur des transports, le troisième gouvernement de Georges Pompidou étant le premier à comporter un ministère de l'Équipement, confié à Edgard Pisani, qui regroupe les travaux publics, le logement et le transport²⁴⁷. Si l'esprit des deux structures est très différent et si la version française reflète une volonté intégratrice bien plus forte, on peut remarquer que les pouvoirs publics ressentent simultanément la nécessité d'adapter leur format au nouveau paysage des réseaux et des territoires forgé au long des années de croissance.

Actée par Lyndon B. Johnson en octobre 1966 et effective en avril 1967, la création du DOT se veut une réponse à ce qui est perçu comme une prolifération de l'offre de transport engagée depuis plusieurs décennies par l'automobile et renforcée par le développement du secteur aérien²⁴⁸. L'objectif principal de ce nouvel organe est donc de permettre une coordination de ces différents systèmes de transport, en particulier par le biais des multiples programmes fédéraux portant sur ces questions. Il s'agit donc bien de gagner en cohérence sans interférer avec les principes de régu-

²⁴⁶ *High Speed Ground Transportation Act*, 30 septembre 1965.

²⁴⁷ Alain BILLON, «L'histoire du ministère de l'Équipement n'est pas un long fleuve tranquille», *Pour Mémoire*, n° 1, novembre 2006, p. 7-31.

²⁴⁸ Voir Alan S. BOYD, «The United States Department of Transportation», *Journal of Air Law and Commerce*, t. 33, n° 2, 1967, p. 225-233 et Richard W. BARSNESS, «The Department of Transportation : Concept and Structure», *The Western Political Quarterly*, t. 23, n° 3, septembre 1970, p. 500-515

lation propres à chaque secteur, puisque les régulateurs, comme, par exemple l'ICC pour le fret ferroviaire, demeurent en dehors du périmètre du nouveau ministère. Par ailleurs, les affaires maritimes sont tenues à l'écart de la constitution du DOT, en raison de l'opposition des multiples intérêts entrepreneuriaux et syndicaux d'un secteur aux relais parlementaires très puissants, qui préfèrent maintenir une administration indépendante au sein du DOC²⁴⁹ jugée un atout plus efficace pour faire face aux difficultés rencontrées.

Le DOT est structuré en agences sectorielles mais comporte également des composantes transversales, par exemple sur les enjeux de sécurité, de coordination ou internationaux. La FHWA²⁵⁰, dont la tâche est de gérer les participations fédérales aux programmes autoroutiers, domine largement le jeu, avec un budget annuel de plus de 5 milliards de \$²⁵¹ les premières années, qui représente 75 % du budget total du DOT²⁵². Au second rang arrive le transport aérien, la FAA²⁵³ pesant toute de même 1 milliard de \$²⁵⁴, loin devant les autres agences, comme l'UMTA²⁵⁵ et ses 150 millions de \$²⁵⁶ consacrés à la thématique pourtant cruciale des transports urbains²⁵⁷. Les questions ferroviaires sont attribuées à une nouvelle agence, la FRA, qui pèse très peu en termes budgétaires avec une moyenne de 20 millions de \$²⁵⁸ les premières années.

L'agence hérite de trois missions presque étrangères les unes aux autres, ce qui témoigne d'une constitution en partie par défaut :

- l'exploitation des chemins de fer d'Alaska, reprise par l'État fédéral en 1914 après la faillite des acteurs privés²⁵⁹, jusque-là assurée par le DOI²⁶⁰,
- la sécurité des transports d'hydrocarbures par voie ferrée ou par oléoduc ou gazoduc, jusque-là assurée par l'ICC,
- la conduite du programme *High Speed Ground Transportation*, jusque-là assurée par le DOC.

²⁴⁹ *Department of Commerce.*

²⁵⁰ *Federal Highway Administration.*

²⁵¹ 34 milliards de \$₂₀₁₇.

²⁵² BARSNESS, «The Department of Transportation : Concept and Structure», *op. cit.*, p. 502.

²⁵³ *Federal Aviation Administration.*

²⁵⁴ 7 milliards de \$₂₀₁₇.

²⁵⁵ *Urban Mass Transportation Administration.*

²⁵⁶ 1 milliard de \$₂₀₁₇.

²⁵⁷ George M. SMERK, *The Federal Role in Urban Mass Transportation*, Bloomington, Indiana University Press, 1991.

²⁵⁸ 135 millions de \$₂₀₁₇.

²⁵⁹ Matthieu SCHORUNG, «L'Alaska Railroad Corporation : un modèle ferroviaire original aux confins des États-Unis entre diversification commerciale et stratégie touristique intégrée», *EchoGéo*, n° 38, 2016, en ligne.

²⁶⁰ *Department of Interior.*

3. LES ÉTATS-UNIS ET LA RECHERCHE DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE

Ce dernier point est donc le projet majeur que porte la FRA puisqu'il présente une bien plus forte exposition politique que les deux premiers, tout en pouvant interférer avec les autres systèmes de transport et jouer sur l'image générale du train dans le pays. Il s'agit d'un héritage du *High Speed Ground Transportation Act*, le premier texte de relance ferroviaire, après des années de promotion de l'automobile.

Il peut paraître étonnant qu'un Texan proche des milieux pétroliers de son État comme Lyndon B. Johnson puisse se faire le promoteur d'une modernité ferroviaire. Pour le comprendre, il convient de revenir au contexte politique d'une époque aux oppositions très marquées, en particulier sur les droits civiques et la guerre du Vietnam. Afin de dépasser ces clivages, le nouveau président met en avant la notion de *Great Society*²⁶¹ qui doit servir de base à une série d'avancées tous azimuts : éducation, emploi, droits sociaux... Il s'agit aussi d'une façon de créer du consensus au-delà des contradictions que le président lui-même peut porter en les transformant en une riche série de dynamiques nationales capables de modeler un nouveau pays que chacun peut estimer désirable²⁶². Parmi d'autres secteurs, le transport est l'un des vecteurs possibles de ce nouvel horizon.

Dans son allocution prononcée lors de la signature du texte de la loi, Lyndon B. Johnson combine ainsi la fierté que le pays peut ressentir au vu des progrès réalisés dans la conquête spatiale et la nécessité d'une politique qui doit s'occuper des besoins de transport éprouvés par tous ses habitants et non uniquement de ceux de quelques astronautes²⁶³. Ce faisant, il laisse entendre que les technologies spatiales et aériennes doivent pouvoir être mises au service des systèmes de transports terrestres, qui seraient les seuls à ne pas connaître de dynamique de progrès. Il insiste également sur le soutien collectif transpartisan que le Congrès apporte à ce texte, voté par 432 voix contre 23. Dans le domaine des transports, la construction d'un consensus passe souvent par la recherche de nouvelles technologies. Tel est le sens de la loi, qui incite le gouvernement à mettre en œuvre des programmes d'innovation technologique pour les transports terrestres.

Le texte a pour conséquence la création de l'OHSGT²⁶⁴ qui s'intéresse d'abord au NEC. Il lance notamment une étude importante portant sur l'analyse du choix modal sur cet axe, à partir d'éléments qualitatifs recueillis auprès d'un échantillon de personnes le parcourant²⁶⁵. Les qualités et défauts attribués aux différents systèmes

²⁶¹Sar A. LEVITAN et Robert TAGGART, «The Great Society Did Succeed», *Political Science Quarterly*, t. 91, n° 4, hiver 1976-1977, p. 601-618.

²⁶²Doris KEARNS, «Lyndon Johnson's Political Personality», *Political Science Quarterly*, t. 91, n° 3, Automne 1976, p. 385-409.

²⁶³«Remarks at the Signing of the High-Speed Ground Transportation Act», 30 septembre 1965 (APP).

²⁶⁴*Office of High-Speed Ground Transportation*.

²⁶⁵*The Needs and Desires of Travelers in the Northeast Corridor. A Survey of the Dynamics of Mode Choice Decisions*, OHSGT, 1970.

sont ainsi forgés à partir d'un point de vue que l'on pourrait qualifier de profane, à l'opposé de la vision experte. Les catégories de jugement relèvent donc de l'expérience pratique des voyageurs (attente, confort, usage du temps...), sans mobiliser aucun élément lié aux contraintes d'exploitation ou d'investissement, par exemple. Ce décentrement des regards témoigne d'une avance particulière du monde des transports états-uniens, au moins dans ce domaine des études capables de rendre compte du point de vue des voyageurs. La logique selon laquelle le voyageur possède le pouvoir décisionnaire puisqu'il effectue le choix modal, même s'il est contraint, pèse probablement dans cet intérêt spécifique. Cette avance est lisible dans l'adoption, à partir du milieu des années 1970, de telles démarches en Europe, par exemple au sein de la RATP²⁶⁶ pour les transports urbains²⁶⁷. Plus globalement, les travaux effectués par l'OHSGT sont suivis en France, en particulier pour la SNCF par Marcel Tessier, dès 1967-1968²⁶⁸.

Une autre conséquence directe du nouveau cadre légal est l'amélioration de la desserte du NEC. Des travaux de modernisation de l'infrastructure sont engagés en 1967, simultanément à la mise au point d'un nouveau matériel roulant, le *Metroliner*, construit par l'entreprise états-unienne Budd. Ces automotrices, mises en service à partir de 1969, permettent une très nette amélioration de la vitesse des services voyageurs, en proposant une desserte de Washington à New York en 2 h 30 min (voir fig. 13, p. 94). La vitesse maximale est d'abord fixée à 110 *mph*²⁶⁹ puis élevée jusqu'à 125 *mph*²⁷⁰ en 1985, presque celle du premier *Shinkansen*. Pourtant, le temps de parcours augmente progressivement du fait notamment des travaux sur l'infrastructure et la liaison en 2 h 30 min n'est de nouveau réalisée qu'en 1990, pendant quelques mois, avant que certains services *Acela* la proposent de nouveau depuis 2001.

Au lancement du *Metroliner*, une fusion permet de confier à une seule entreprise, la Penn Central, l'exploitation de l'ensemble de la ligne de voyageurs avant qu'Amtrak la reprenne en 1971, ce qui améliore la qualité du service. Les États-Unis s'avèrent donc capables de transformer le service de leur principale ligne ferroviaire en quelques années. Il s'agit bien là d'une réaction, au coup de tonnerre que représente le lancement du *Shinkansen* (voir p. 162). Lors de l'inauguration du *Metroliner*, le représentant démocrate du Maryland, Samuel N. Friedel, président de la sous-commission des transports et de l'aéronautique de la Chambre, offre ainsi cette comparaison avec son expérience du *Shinkansen* :

²⁶⁶Régie autonome des transports parisiens.

²⁶⁷Arnaud PASSALACQUA, «L'Autobus et Paris : souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970», thèse de doctorat d'histoire sous la direction d'André GUESLIN, Université Paris Diderot, 2009, p. 605-610.

²⁶⁸Entretien entre Marcel Tessier, Alain Beltran et Jean-François Picard (26 juin 1991) (R&H).

²⁶⁹177 km/h.

²⁷⁰201 km/h.

²⁷¹Roger Puta, 1969.



Figure 13. Rame inaugurale du *Metroliner* à Ivy City sur le NEC (16 janvier 1969)²⁷¹

«[l]e *Metroliner* dépasse ce [que les Japonais] ont en termes de luxe et de confort. [...] Ils ont un avantage en matière d'infrastructure, parce qu'ils l'ont construite à partir de rien – une ligne droite, surélevée, sans passages à niveau. Mais le voyage en *Metroliner*, en dehors de quelques points difficiles au début, est doux et merveilleux. Je pense que le *Metroliner* va récupérer beaucoup de passagers qui utilisent maintenant les compagnies aériennes ou l'automobile individuelle²⁷²».

Ce jugement illustre bien la perception par les décideurs que l'amélioration de l'offre ferroviaire n'est pas conçue comme une révision nécessaire du système dans son ensemble mais se focalise sur le véhicule et même sur le confort du passager. S'agit-il d'un pragmatisme mûri – face à un territoire où il semble impossible de construire une nouvelle ligne et dans un contexte de gouvernance où le financement d'une telle infrastructure semble inaccessible – ou plutôt d'une illusion par manque de maturité sur les questions ferroviaires ? À l'aube des années 1970 et malgré l'impulsion que l'État fédéral donne aux projets ferroviaires, la deuxième hypothèse l'emporte à notre sens, justifiée par l'association ancienne du train au confort bien plus qu'à la vitesse dans le contexte des États-Unis.

Plus globalement, les experts du DOT pensent pouvoir combiner l'amélioration du réseau classique et le développement de nouvelles technologies. L'analyse des voies

²⁷² «*This Metroliner equipment exceeds what [Japanese] have in luxury and comfort. [...] They have an advantage in their roadbed, because it was built from scratch – a straight route, elevated, with no grade crossings. But the ride on the Metroliner, outside of the few rough spots at the beginning, is smooth and wonderful. I think the Metroliner will recapture a lot of passengers who now use the airlines or private automobiles*» («America Greets the Metroliner», *Penn Central Post*, mars 1969, p. 1-2).

de modernisation du NEC conduite par le DOT en 1971 illustre cette ouverture du champ des possibles²⁷³. La liaison de Washington à Boston pourrait profiter des potentialités des différents modes : amélioration de la desserte autoroutière, accroissement de la vitesse ferroviaire, mise en place d'avions à décollage vertical, développement de trains sur coussins d'air... L'innovation devrait même s'intéresser aux interfaces entre les modes, par exemple en offrant une information en temps réel sur la congestion des autoroutes afin qu'un choix alternatif puisse être fait. Le rôle des experts semble être dès lors plutôt de proposer un phasage de l'implantation de ces différentes solutions, plutôt que d'orienter le choix vers l'une ou l'autre. Face à une situation devenue problématique dans laquelle le duopole formé de l'automobile et de l'avion touche à ses limites, il conviendrait donc d'explorer tous azimuts des solutions envisagées ou envisageables à long terme.

En janvier 1973, le DOT propose une structuration de cette recherche de solutions²⁷⁴. Il envisage deux voies de modernisation des transports terrestres guidés. Celle de l'IPT²⁷⁵ consiste à faire rouler des véhicules aux performances accrues sur les voies classiques, en portant une attention renouvelée à la fiabilité et à la qualité de service, autant qu'à la vitesse relevée à 150 *mph*²⁷⁶. Celle des TLV²⁷⁷ offre une très grande vitesse, allant jusqu'à 300 *mph*²⁷⁸, grâce à la sustentation qu'elle qu'en soit la technique (coussin d'air ou magnétique). Elle suppose donc la construction de nouvelles infrastructures.

Ces deux solutions sont conçues comme complémentaires plutôt que concurrentes. La vision proposée est donc bien plus pragmatique que celle qui prévaut en France, où s'opposent TGV et Aérotrain. La politique ferroviaire états-unienne devrait suivre l'état des technologies et opter pour ce qui est opérationnel en l'état, avant de retenir, à terme, ce qui pourrait le devenir. En ce sens, les trains à sustentation servent de support à la projection vers ce que peut être le futur du monde ferroviaire²⁷⁹.

Avant même le choc pétrolier, les experts placent leurs réflexions sur les potentialités des IPT comme des TLV sous le déterminisme d'un facteur essentiel et incontrôlable : les questions énergétiques, auxquelles ils consacrent pas moins de 10% de leur texte²⁸⁰. À court terme, l'intérêt de ces liaisons ferroviaires ne peut se comprendre qu'avec un cours du pétrole élevé, ce qui semble pouvoir se profiler dans les années 1980. Mais, à plus long terme, l'incertitude ne porte pas uniquement sur le

²⁷³ *Recommendations for Northeast Corridor Transportation. Final Report*, Washington, DOT, 1971.

²⁷⁴ *High Speed Ground Transportation Alternatives Study*, Washington, DOT, 1973.

²⁷⁵ *Improved Passenger Train*.

²⁷⁶ 241 km/h.

²⁷⁷ *Train Levitated Vehicles*.

²⁷⁸ 483 km/h.

²⁷⁹ Edward GROSS, «Trains without Wheels», *Science News*, t. 95, n° 15, 1969, p. 358-360.

²⁸⁰ *High Speed Ground Transportation Alternatives Study*, *op. cit.*, p. 7-1-7-30.

cours du pétrole. Elle s'étend au bouquet énergétique. Le recours, envisagé par le rapport, à une forte proportion d'électricité nucléaire ou à l'hydrogène conférerait aux solutions ferroviaires électrifiées une grande pertinence. Au contraire, la diversification des produits pétroliers, comme l'utilisation d'huile de schiste évoquée par le rapport afin de maintenir un cours suffisamment bas, ruinerait l'intérêt économique de telles solutions. Les experts constatent ainsi leur impuissance face à ces facteurs qui dépassent largement le monde ferroviaire et même celui des transports en général. À la lecture du rapport, les décideurs se trouvent donc contraints de choisir à partir de scénarios qu'il est bien difficile de fonder sur des éléments précis, comme en témoignent les qualificatifs «plus optimiste»²⁸¹ et «plus pessimiste»²⁸² qui sont employés pour les caractériser.

Cette combinaison de solutions, entre une accélération sur voie classique à court terme et la recherche de systèmes plus rapides à long terme, si elle paraît séduisante d'un point de vue intellectuel et permet d'illustrer la relance du ferroviaire²⁸³, s'avère finalement inverse de la voie suivie par les acteurs. Portée par la dynamique lancée par Lyndon B. Johnson, l'ingénierie états-unienne se concentre sur la recherche de systèmes TLV, notamment dérivés de l'aéronautique et du spatial. Simultanément, elle s'équipe à court terme de solutions IPT, à travers les *Metroliners* puis les *Turboliners*, importés de France (voir p. 132). Mais, contrairement au schéma théorique, les TLV sont rapidement abandonnées, si bien que les solutions les plus durables sont celles prévues pour n'être que des solutions transitoires.

3.1.2 L'impasse des solutions sur coussin d'air

La recherche de solutions TLV est portée à l'échelon fédéral par le TACV²⁸⁴, un programme de recherche pour le long terme²⁸⁵. Initialement plutôt orienté vers des dessertes urbaines, notamment du fait de son portage par l'UMTA, il travaille

²⁸¹ «*[M]ost optimistic*» (*ibid.*, p. 7-1).

²⁸² «*[M]ost pessimistic*» (*ibid.*, p. 7-1).

²⁸³ Herbert SHULDINER, «New Turbo trains Pace the Comeback of Passenger Railroads», *Popular Science*, n° 66, octobre 1974, p. 66-128.

²⁸⁴ *Tracked Air Cushion Vehicle*.

²⁸⁵ À notre connaissance aucune synthèse n'aborde ce volet états-unien des recherches effectuées dans les années 1960 et 1970 en vue d'élaborer de nouveaux systèmes de transport terrestre rapides. Des mentions sont faites dans certains ouvrages, plutôt par incidence (voir, par exemple, MEUNIER, *On the Fast Track. French Railway Modernization and the Origin of the TGV, 1944-1983, op. cit.*, p. 113). Ainsi, les informations à ce propos sont plutôt à chercher du côté des communautés d'amateurs de ces technologies. En France, celle des passionnés par l'Aérotrain, est bien vivante. Des structures similaires existent dans les différents pays ayant travaillé dans cette direction, des connexions s'établissant d'ailleurs entre elles. Elles sont actives sur Internet où elles présentent souvent des documents originaux, notamment iconographiques et des données techniques. Les interprétations historiques qu'elles proposent sont toutefois souvent partielles et partiales. Autre source sur les projets aux États-Unis, le *Pueblo Railway Museum* qui conserve les trois exemplaires Rohr, Garrett et Grumman. Vu de France, ce simple fait est déjà remarquable,

finalement sur des solutions envisagées pour un spectre plus large de dessertes. Après consultation des industriels, ce programme retient trois prototypes destinés à être testés successivement comme autant d'étapes vers la mise au point d'un système abouti :

- le LIMRV²⁸⁶ de Garrett AiResearch : un prototype sur rail doté d'une turbine à gaz alimentant un moteur électrique linéaire (voir fig. 14, p. 98),
- le TACRV²⁸⁷ de Grumman Aerospace : un prototype sur coussin d'air avec une double propulsion (turboréacteur thermique et moteur linéaire électrique alimenté par un rail) (voir fig. 15, p. 99),
- l'UTACV²⁸⁸ de Rohr Industries : un prototype sur coussin d'air dérivé de l'Aérotrain à moteur linéaire électrique alimenté par un rail (voir fig. 16, p. 100).

Comme en témoigne l'origine des industriels porteurs de ces projets, les liens avec l'industrie aéronautique sont très forts. Il s'agit bien d'appliquer une technique aérienne à un transport terrestre, ce qui se voit notamment dans le choix de propulseurs directement issus d'avions ou d'hélicoptères. Un premier essai d'une telle hybridation avait d'ailleurs été mené par la New York Central Railroad en 1966, avant que le prototype M-497 soit abandonné, probablement en raison du développement du *Metroliner*. Des connexions avec les programmes spatiaux états-uniens, alors en plein aboutissement, sont également probables. Le bruit généré par de telles solutions, incompatible avec les niveaux acceptables au sol, conduit à rechercher des solutions de motorisation électrique, en particulier par le biais du moteur linéaire. Mais ce sont alors les questions de captation de courant qui s'avèrent difficiles à résoudre. Cet univers technique est donc sensiblement différent de celui dans lequel naviguent les créateurs du TGV, ce qui explique que Marcel Tessier juge que les États-Unis se lancent alors dans une recherche en dehors d'un champ ferroviaire qu'ils n'ont que marginalement investi avec le *Metroliner*²⁹⁰.

La création en 1971 du *High Speed Ground Test Center*, à Pueblo, capitale de l'acier dans le désert du Colorado, doit permettre au DOT de tester les prototypes²⁹¹. Il est présenté comme l'équivalent des centres de test aériens et spatiaux (souffleries, terrains d'essais...), qui existent alors de longue date. Ils comportent plusieurs

quand on sait qu'aucun prototype de l'Aérotrain n'a été conservé, du fait d'un désintérêt pour ce projet abandonné.

²⁸⁶ *Linear Induction Motor Research Vehicle.*

²⁸⁷ *Tracked Air Cushion Research Vehicle.*

²⁸⁸ *Urban Tracked Air Cushion Vehicle.*

²⁸⁹ NARA, 545960.

²⁹⁰ Entretien entre Marcel Tessier, Alain Beltran et Jean-François Picard (26 juin 1991) (R&H).

²⁹¹ Glenn A. REIFF, «New Capabilities in Railroad Testing», *Proceedings of the American Railway Engineering Association*, t. 74, septembre-octobre 1972, p. 1-10.



Figure 14. Le LIMRV au centre d'essais de Pueblo (1973)²⁸⁹

infrastructures de tests : voies d'essais, laboratoires de mesures sur le matériel roulant... Au-delà du travail sur les trois prototypes, le centre de Pueblo se veut un lieu de métissage des technologies²⁹² : ferroviaire classique, sustentation sur coussin d'air²⁹³ ou sustentation magnétique²⁹⁴, propulsion électrique ou thermique, techniques issues de l'aéronautique, automatisations...

Toutefois, le programme TACV se heurte à un problème d'investissement qui se traduit concrètement par la faible longueur des voies d'essais successivement aménagées. Il semble que ce facteur soit la contrainte principale qui empêche les prototypes d'exprimer tout le potentiel de vitesse qu'ils pourraient présenter. Le premier testé, le LIMRV, qui bénéficie de la voie la plus longue, mais aussi la plus classique, établit néanmoins un record mondial le 14 août 1974 en atteignant la vitesse de 411,5 km/h. Ce record est toutefois très différent de ceux habituellement revendiqués par les

²⁹² *Tenth and Final Report on the High Speed Ground Transportation Act of 1965*, Washington, FRA, 1977.

²⁹³ *Tracked Air Cushion Vehicle Systems*, Washington, DOT, 1970.

²⁹⁴ *The Feasibility of Magnetically Levitating High Speed Ground Vehicles*, Washington, FRA, 1972.

²⁹⁵ NARA, 545935.



Figure 15. Le TACRV au centre d'essais de Pueblo (1973)²⁹⁵

compagnies européennes, en particulier la SNCF, dans la mesure où il se fonde sur un prototype et non un train destiné à l'exploitation courante qui serait adapté de façon marginale aux conditions d'un record. En ce sens, il s'éloigne de celui que la SNCF bat le 8 décembre 1972, lorsque le TGV 001 roule à 318 km/h.

Les difficultés d'investissement du centre de Pueblo traduisent une évolution de l'intérêt du DOT qui décide au milieu des années 1970 de reporter les activités de son centre d'essais sur les enjeux du rail classique, en particulier en termes de sécurité, plus en ligne avec le poids du fret ferroviaire dans le paysage des États-Unis. Ce choix signe l'arrêt des programmes de recherche portant sur les systèmes nouveaux de transport. Les raisons de ce revirement ne sont pas si claires. D'une part, il faut rappeler qu'un mouvement similaire d'abandon des solutions sur coussin d'air se produit de façon simultanée en Grande-Bretagne et en France. Les difficultés de mise au point technique de véhicules peu bruyants pèsent sur leur destin. En revanche, la crise énergétique aurait pu être contournée par le développement de systèmes électriques, mais la consommation d'énergie par passager demeure un dossier important, en particulier pour le coût de ces systèmes de transport, alors que s'ouvre la crise. D'autres questions ne sont jamais réellement traitées à ce stade de développement, comme la possibilité d'accoupler ces véhicules pour les faire circuler en convois capables d'emporter plusieurs centaines de passagers, sur le modèle ferroviaire.

Surtout, la conception même du système impose la construction d'infrastructures nouvelles. Même si elles peuvent paraître moins coûteuses en investissement comme en maintenance que des voies ferrées classiques – encore que la conception et la ges-

²⁹⁶John Driscoll, 1973.



Figure 16. L'UTACV et l'équipe de Rohr à l'usine de Chula Vista (1973)²⁹⁶

tion du système d'alimentation électrique soit un point délicat – ces infrastructures doivent trouver leur place sur un territoire déjà fort encombré dans les zones urbaines. S'il est impossible de trouver une synergie avec le réseau ferré, la possibilité d'un couplage avec le réseau autoroutier est plus probable et même inscrite dans le concept du TACRV. Grumman envisage de pouvoir installer son véhicule sur la voie centrale des *Interstates*, si tant est que les rayons de courbure le permettent, ce qui n'est pas le cas lorsque des solutions ferroviaires moins rapides sont envisagées dans de telles configurations, par exemple le long du *Turnpike* en Floride dans les années 1980.

Ainsi s'achève donc la recherche publique de solutions alternatives au rail classique aux États-Unis, ce dernier ne faisant pour sa part plus l'objet que de travaux portant sur la sécurité et la voie à destination des exploitants de fret. La relance du ferroviaire, un temps pensée comme pouvant s'appuyer sur des solutions consistant en un simple changement de matériel roulant (*Metroliners* et *Turboliners*), s'appuie donc dès lors sur une expertise étrangère. Dès 1977, la FRA lance un programme pour fonder l'évaluation des différentes expériences de grande vitesse ferroviaire existantes dans le monde. En mars 1979, elle dispose ainsi d'un modèle mathématique intégrant un ensemble très important de facteurs et permettant la comparaison des différentes options et de leur adaptation à des dessertes spécifiques aux États-

Unis²⁹⁷. Ce modèle très abouti tient compte aussi bien de données de performances et de confort que de sécurité et de nuisances environnementales, sans oublier, la question des coûts. Il se fonde sur une analyse *in situ* des solutions de grande vitesse ferroviaire en exploitation ou en projet dans les principaux pays du secteur (Europe et Japon). Les États-Unis ont donc en quelque sorte externalisé les recherches dans le domaine et envisagent d'utiliser les pays à la pointe du secteur comme autant de centres d'essais. Dès lors, l'administration tient les décideurs régulièrement informés sur le panorama de la grande vitesse ferroviaire dans le monde, par le biais d'études publiées par la FRA, comme celle rédigée par des experts du MIT²⁹⁸ en février 1982²⁹⁹.

Cette nouvelle situation tranche avec ce que l'on peut observer pour les autres systèmes de transport. Alors que les États-Unis seraient à la pointe de l'innovation par les ruptures institutionnelles qu'ils organisent pour relancer l'aérien et le fret ferroviaire – par le biais de la déréglementation –, ils s'avèrent bien plus faibles ou moins intéressés lorsque le sauvetage d'un secteur semble devoir passer par une rénovation qui n'est pas qu'économique, mais aussi inscrite dans les matériels et les infrastructures.

Contrairement aux politiques conduites dans d'autres secteurs, le transport ferroviaire de voyageurs serait donc appelé à se moderniser non par une innovation structurelle mais par une innovation d'infrastructure et technologique. Les outils développés par l'école libérale pour inciter à une déréglementation de plusieurs marchés sont ici largement éclipsés par une nécessité ressentie comme première : celle d'une restructuration technique d'un réseau passé sous pilotage fédéral, par le biais d'Amtrak. Il y a là une différence notable dans les solutions envisagées pour sortir de ce qui serait une crise du transport, annoncée notamment par la commission Shuster (voir p. 68).

Autre grande différence, les élus à l'échelle fédérale assument que l'innovation doit s'inspirer de modèles étrangers, là où les États-Unis font plutôt figure de pionniers dans l'adoption de solutions de déréglementation. Enfin, derrière l'argumentaire en faveur du ferroviaire, se trouve l'idée d'emplois, directs ou indirects, et la matérialité d'une industrie à reconstruire, loin de considérations plus éthérées sur la pertinence de la concurrence et de la régulation des tarifs que l'on observe sur les secteurs déréglementés. L'origine de ces différences est peut-être à chercher dans l'idée que, dans ce domaine, les élus états-uniens de cette époque acceptent assez facilement le fait que leur pays soit en retard, contrairement à l'aérien ou au fret ferroviaire.

²⁹⁷ *Improved Passenger Equipment Evaluation Program. Methodology used in Train Reviews*, Washington, DOT, 1979.

²⁹⁸ *Massachusetts Institute of Technology*.

²⁹⁹ *Long Term Assessment of Passenger Ground Transportation System Technology*, Washington, FRA, 1982.

Où devons-nous comprendre cette position comme étant celle d'un futur client des systèmes qui s'élaborent alors, dans l'attente que la meilleure solution soit élaborée, sans avoir à investir dans un secteur peu porteur et à la rentabilité aléatoire ?

Un décalage est déjà lisible mais rarement explicité à l'époque, lorsque l'on remarque que les solutions développées ou en cours de développement à l'étranger, relèvent de configurations bien plus étatiques que celles que prônent les modèles de la déréglementation. En ce sens, ce sont bien des pistes radicalement différentes de celles suivies pour les autres secteurs que les promoteurs de la grande vitesse ferroviaire aux États-Unis mettent en avant. Dès lors, à l'heure de la déréglementation engagée par les démocrates et poursuivie par les républicains, le chemin de fer à grande vitesse peine à trouver sa place à l'échelle fédérale.

3.2 La grande vitesse ferroviaire évacuée de la politique fédérale

En 1983, l'OTA³⁰⁰ analyse la situation de la grande vitesse aux États-Unis comme la résultante de deux dynamiques contradictoires³⁰¹. La première a vu un engouement se former autour des pistes technologiques nouvelles, étudiées depuis les années 1960. Les travaux se sont ainsi multipliés pour explorer les potentialités techniques des trains à sustentation, des systèmes ferroviaires accélérés, des trains propulsés dans des tubes... De ce point de vue, les États-Unis diffèrent peu des autres pays occidentaux et du Japon où les recherches se sont aussi orientées dans ces voies multiples.

En revanche, une deuxième tendance réputée propre aux États-Unis a empêché toute concrétisation de ces efforts. Elle résulte de la difficile réforme institutionnelle autour d'Amtrak, de l'état très dégradé du service voyageurs en général et de la difficulté à identifier la structure d'un réseau pertinent pour une modernisation du système ferroviaire, en dehors du NEC, qui pose ses propres difficultés. On peut ajouter à cette analyse le retrait de l'État fédéral du secteur, ce que l'OTA ne peut blâmer. La politique conduite par son administration évacue rapidement les enjeux ferroviaires. Toutefois, le panorama politique à Washington n'est pas entièrement indifférent au train, qui peut compter sur des relais au sein du Congrès.

³⁰⁰ *Office of Technology Assessment.*

³⁰¹ *U.S. Passenger Rail Technologies*, Washington, OTA, 1983.

3.2.1 Des *emerging corridors* rapidement coulés par l'administration Reagan

En avril 1981, la FRA et Amtrak remettent au Sénat un important rapport conjoint, établi à la demande du Congrès³⁰². Porté par des élus démocrates comme républicains à l'époque de l'administration Carter, le *Passenger Railroad Rebuilding Act*³⁰³ avait imposé la rédaction d'une étude précise sur les possibilités d'amélioration de liaisons ferroviaires en se fondant sur trois critères au cœur des préoccupations des années 1970 : le potentiel de fréquentation, les économies d'énergie rendues possibles par de tels services et la rentabilité économique. Le rapport mène donc une analyse de 25 corridors, sans aborder néanmoins la mise en œuvre pratique de ces projets. Il ne traite pas à proprement parler de grande vitesse ferroviaire, puisqu'il étudie les possibilités d'augmentation de vitesse à 79 *mph*³⁰⁴ ou 110 *mph*³⁰⁵ et d'accroissement de fréquences. Le document compare des corridors très hétérogènes, dont le trafic s'échelonne de 8 à 499 millions de passagers.km annuels et dont les infrastructures sont également très disparates : certaines sont anciennes, d'autres rénovées et d'autres encore totalement inexistantes. Il en ressort des coûts et des effets très variables, les meilleurs résultats pouvant être attendus pour Los Angeles - San Diego et New York - Buffalo.

Mais le plus important n'est peut-être pas là. Il réside dans le désaccord explicite entre les deux institutions signataires du rapport. Au nom du DOT, le secrétaire au Transport Andrew L. Lewis³⁰⁶ présente une vision très négative des résultats obtenus. Il souligne le fait que les corridors sont généralement de mauvais investissements de fonds publics et que tous nécessitent des subventions. Seuls 9 des 25 corridors pourraient contribuer à tenir l'objectif fixé à Amtrak de couvrir 50 % de ses dépenses en 1986. Par ailleurs, les coûts de l'offre ferroviaire seraient systématiquement plus élevés que ceux des modes concurrents (automobile, avion et autocar). Enfin, les possibilités d'économie d'énergie seraient illusoires pour 11 corridors dont l'amélioration ou la réalisation contribuerait à aggraver la consommation énergétique du pays. Pour les autres, le coût du pétrole économisé serait hors de proportion avec le cours du baril : au mieux, le litre de carburant économisé reviendrait à 4 fois son prix à la pompe et en moyenne sur ces 14 corridors plutôt à 16 fois.

³⁰² *Rail Passenger Corridors. Final Evaluation*, Washington, DOT - FRA / Amtrak, 1981.

³⁰³ *Passenger Railroad Rebuilding Act*, 30 mai 1980.

³⁰⁴ 127 km/h.

³⁰⁵ 177 km/h.

³⁰⁶ Après avoir démarré une carrière dans le milieu du BTP et des matériaux, il s'engage en politique du côté républicain à l'échelle locale au cours des années 1960. Il devient secrétaire aux Transports au sein de la nouvelle administration Reagan (1981-1983), une fonction notamment marquée par la grève des contrôleurs aériens.

Sa lettre d'introduction n'invite donc pas à mener la lecture de l'épais rapport. Tel est probablement l'objectif du nouveau secrétaire de l'administration Reagan, soucieux de désengager au maximum l'État fédéral de tout interventionnisme. Le rapport lui fournit plusieurs arguments chiffrés justifiant sa position et incitant à abandonner toute piste d'amélioration des liaisons ferroviaires.

La présentation rédigée par le patron d'Amtrak, Alan S. Boyd, un ancien secrétaire au Transport démocrate, offre une perspective bien différente. Il précise que son entreprise est en désaccord sur le calcul des économies d'énergie, en particulier sur la prise en compte du report modal, et sur la méthode d'évaluation de la rentabilité, qui inclut les coûts d'investissement et d'exploitation, ce qui rend le bouclage d'un budget impossible. Surtout, il souligne les limites d'un rapport contraint par la loi à n'évaluer les corridors que sur certains critères et rappelle que le travail réalisé par l'équipe a permis de faire ressortir bien d'autres critères d'évaluation favorables au chemin de fer : rénovation urbaine, notamment en écho au travail d'agences locales engagé dès les années 1940, sécurité, effets environnementaux, coûts évités pour les autres systèmes, enjeux sociaux... Les nombreuses réunions publiques menées sur le territoire ont aussi conduit à valoriser le rôle des projets comme supports collectifs partagés entre les États et les communautés locales. Dans un discours nettement moins chiffré, Alan S. Boyd plaide ainsi autant pour le chemin de fer en lui-même que pour une approche politique différente de ce système technique.

Par un effet de renversement, le technicien tient un discours politique qui répond à un discours technique tenu par le politique. Ces deux textes illustrent la tension nouvelle que font peser les choix de l'administration Reagan sur un domaine extrêmement dépendant des subsides fédéraux mais perçu comme non régaliens. Il semble dès lors établi que les projets ferroviaires ne pourront être ni portés ni même aidés par l'échelon fédéral. La comparaison des corridors, pour intéressante qu'elle soit, ne reflète pas la volonté d'un décideur public cherchant à hiérarchiser son action. Les projets, s'ils souhaitent être poursuivis, doivent trouver un maître d'ouvrage local. Dès lors, la comparaison n'a plus grand sens puisqu'il ne peut exister de politique fédérale visant à l'amélioration de ces corridors, à l'exception du NEC, dont les travaux sont déjà engagés (voir p. 123).

Plus généralement, il est frappant de comparer les méthodes d'évaluation de ce rapport avec celles pratiquées en France à la même époque. Le document états-unien ne propose pas d'approche intégrée fondée sur une monétarisation de l'ensemble des critères d'évaluation, comme le pratiquent les experts français, qui sont pionniers sur ces questions³⁰⁷. Il opte pour une évaluation par critère, le jugement global se

³⁰⁷CHATZIS, «Une histoire comparée de la modélisation des déplacements urbains en France et en Amérique du Nord (États-Unis et Canada) sur la longue durée (1950 à nos jours). Quelles leçons pour la production et le maintien d'une expertise scientifico-technique?», *op. cit.*, p. 347.

fondant sur le croisement intellectuel des différentes preuves, sans qu'un tableau final propose un classement définitif des corridors. L'approche française, fondée sur une monétarisation rendant possible la mise en tableau de critères pourtant forts différents les uns des autres, contraint finalement bien plus le lecteur en résumant le jugement à un simple chiffre reflétant la rentabilité généralisée de chaque projet. L'outil est ici adapté à une puissance publique soucieuse d'organiser son action en se donnant des priorités. Mais il peut aussi être compris comme le déploiement d'une méthodologie visant à assurer la légitimité du corps des Ponts et Chaussées dans le champ scientifique et non dans celui de l'action publique, où elle est assurée³⁰⁸. Du fait qu'il produit des classements entre projets, il conduit à la production des premiers de ces projets, qui ressortent comme intéressants par comparaison avec les suivants. Tandis que le cadre états-unien offre toujours un argument contraire à l'entérinement d'un projet, puisqu'aucun chiffre définitif ne vient lisser le jugement.

Ces tensions visibles entre différents acteurs importants du monde ferroviaire trouvent un écho au sein du Congrès qui poursuit le travail engagé que l'administration Reagan ne souhaite pas prolonger.

3.2.2 L'intérêt du Congrès pour la grande vitesse ferroviaire

À l'été 1981, le *Joint Economic Committee* s'empare du sujet et mène des auditions qui reflètent un tissu de positions plus complexe et témoignent de l'emprise qu'exerce le modèle japonais sur la façon dont les élus états-unis peuvent percevoir la grande vitesse ferroviaire³⁰⁹.

Le patron d'Amtrak, Alan S. Boyd, y rappelle les arguments forts en faveur du rail : l'indépendance énergétique, l'emploi – illustré par un accord signé entre Thrall et Kawasaki pour la construction de matériel ferroviaire sous licence – et la sous-utilisation du réseau qui laisse présager des rendements croissants du fait des économies d'échelle attendues. Alors que l'administration Reagan a l'intention de réduire les subventions accordées à Amtrak, il met même en avant la rentabilité du transport ferroviaire à grande vitesse. Un tel projet, en dégagant de l'argent, permettrait de diminuer d'autant le soutien fédéral : «[n]otre conclusion préliminaire est que les trains à grande vitesse peuvent être rentables dans ce pays. Si cela se confirme, des trains à grande vitesse américains doivent pouvoir attirer les investisseurs privés et ainsi éliminer le recours à toute subvention fédérale pour l'ex-

³⁰⁸Theodore M. PORTER, *Trust in Numbers. The Pursuit of Objectivity in Science and Public Life*, Princeton, Princeton University Press, 1995.

³⁰⁹*United States-Japan Cooperation in High-Speed Passenger Rail Service. Hearing before the Joint Economic Committee, June, 19 and July, 9 and 13, 1981*, Washington, US Congress Printing Office, 1981.

exploitation d'un tel service à grande vitesse³¹⁰». Il poursuit ainsi sur la ligne qui a marqué son désaccord avec Andrew L. Lewis.

Cet argument n'est pas tant issu d'analyses conduites sur les corridors possibles aux États-Unis que directement inspiré des échanges avec des experts japonais. Fin 1979, le président des JNR et ancien vice-ministre des finances du Japon, Fumio Takagi, a expliqué à plusieurs parlementaires états-unis comment le *Shinkansen* dégage des marges financières très importantes : en 1978, il aurait généré depuis son ouverture 3 milliards de \$³¹¹ de recettes pour un coût de 1,7 milliard de \$³¹². Cette rentabilité du projet japonais est un facteur-clé de la compréhension qu'en développent les promoteurs de la grande vitesse ferroviaire aux États-Unis, aux côtés de la vitesse elle-même et de la régularité du service.

Elle s'affiche en contraste de la situation d'Amtrak, dont le déficit pour 1980 est plus élevé que les recettes (437 millions de \$³¹³ de recettes contre 1,1 milliard de \$³¹⁴ de coûts). Cette situation déficitaire, bien que pénalisante et politiquement fragilisante n'est pas une exception dans un monde ferroviaire où tous les grands réseaux sont subventionnés. Mais les Japonais, avec le *Shinkansen*, semblent avoir trouvé une recette pour proposer une offre ferroviaire rentable, dont la réplique pourrait sauver la situation d'Amtrak. Néanmoins, à ce stade, Alan S. Boyd est incapable d'avancer des éléments chiffrés pour les liaisons envisagées aux États-Unis.

Sur les questions financières, un représentant syndical auditionné également avance plus frontalement en rappelant que de 1945 à 1979, les subventions fédérales aux secteurs des transports ne se classent pas dans l'ordre que l'on pourrait attendre : 102,8 milliards de \$ pour les autoroutes, 30,6 milliards de \$ pour l'aérien, 13,3 milliards de \$ pour les voies navigables et 7,4 milliards de \$ pour le transport maritime³¹⁵. Le ferroviaire serait bon dernier avec 5,9 milliards de \$. Si ces chiffres sont sujets à caution, ils ont pour but de renverser les préjugés habituels envers un système collectif qui serait subventionné bien plus que ce système de transport individuel par excellence qu'est l'automobile.

Ces considérations chiffrées ne font pas oublier qu'il s'agit ici de systèmes bien concrets en exploitation au Japon et, à brève échéance, en France. Une partie im-

³¹⁰ «*Our preliminary conclusion is that bullet trains can also be profitable in this country. If this proves true, American bullet trains should be able to attract private investment, eliminating the need for any direct Federal operating subsidy for this high-speed service*» (*ibid.*, p. 4).

³¹¹ 11 milliards de \$₂₀₁₇.

³¹² 6,4 milliards de \$₂₀₁₇.

³¹³ 1,31 milliard de \$₂₀₁₇.

³¹⁴ 3,3 milliards de \$₂₀₁₇.

³¹⁵ *United States-Japan Cooperation in High-Speed Passenger Rail Service. Hearing before the Joint Economic Committee, June, 19 and July, 9 and 13, 1981, op. cit.*, p. 23. Ces chiffres ne semblent toutefois pas corrigés de l'inflation sur la période et nous préférons ne pas les traduire en monnaie constante.

portante des débats aborde ces références. Cet extrait d'une conversation entre le représentant démocrate de New York Frederick K. Richmond et Alan S. Boyd illustre bien la fascination pour ces innovations et, simultanément, la vision focalisée sur la rentabilité des projets qui est celle de nombre de parlementaires intéressés à la question³¹⁶ :

Frederick K. Richmond. — De toute ma vie, je n'ai jamais effectué un voyage aussi stupéfiant que celui de Tokyo à Yokohama.

Alan S. Boyd. — Vous devriez essayer le train Paris - Lyon qui ouvrira en septembre.

Frederick K. Richmond. — Je le ferai. Parlez-nous un peu du train Paris - Lyon. Là encore, le gouvernement français subventionne cette liaison fantastique ?

Alan S. Boyd. — Eh bien, en effet, sur ce nouveau parcours qui ne sera pas réellement achevé avant 3 ans, les chemins de fer français tablent sur un bénéfice. Bien sûr, tout cela est une projection et je ne suis certainement pas une autorité dans ce domaine, mais je suppose, étant donné que le récent changement de gouvernement a amené un communiste à être nommé ministre des Transports, que l'on peut se demander si les pratiques tarifaires que les chemins de fer français s'étaient engagés à adopter seront réellement mises en œuvre ou non.

Frederick K. Richmond. — Autrement dit, ils pourraient baisser les tarifs ?

Alan S. Boyd. — C'est une crainte que j'ai entendu formuler.

Frederick K. Richmond. — Je suppose que le gouvernement français a fourni le capital pour cette liaison Paris-Lyon ?

Alan S. Boyd. — Mon impression est que le chemin de fer français génère son capital par l'appréciation et par l'émission d'obligations garanties par le gouvernement, dont beaucoup sont vendues aux États-Unis.

316

Frederick K. Richmond. — *In my entire life I have never had such a mind-boggling trip such as the one from Tokyo to Yokohama.*

Alan S. Boyd. — *You should try the Paris - Lyon train that's going to start in September.*

Frederick K. Richmond. — *I will. Tell us a little about the Paris - Lyon train. There again, the French Government is subsidizing this fantastic run ?*

Alan S. Boyd. — *Well, as a matter of fact, on this new run which will not really be completed for 3 years, the French railroads anticipate a profit. Of course, this is all projection and I certainly am no authority in this area, but I gather, in view of the fact that the recent change in government led to a Communist being named Minister of Transport, there may be some concern as to whether or not the pricing practices which the French railroad had undertaken to adopt will really be permitted.*

Frederick K. Richmond. — *In other words, they might cut the prices ?*

Alan S. Boyd. — *That's a fear I've heard stated.*

Frederick K. Richmond. — *I assume the French Government put up the capital for that Paris-Lyon run ?*

Alan S. Boyd. — *My impression is that the French railroad generates its capital through appreciation and through the issuance of Government guaranteed bonds, many of which are sold in the United States.*

(*ibid.*, p. 12)

3. LES ÉTATS-UNIS ET LA RECHERCHE DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE

Le lancement du TGV rompt le monopole japonais sur la grande vitesse ferroviaire et semble annoncer l'ouverture d'un nouveau marché international, qui pourrait même se trouver renouvelé techniquement par les recherches sur le train à sustentation magnétique, au Japon comme en RFA (voir p. 58). Pour les parlementaires, même si le centre de Pueblo est désormais hors-jeu, les États-Unis ne doivent pas manquer de prendre pied sur ce marché, sinon comme vendeurs, puisqu'ils se sont retirés de la course technologique, du moins comme acheteurs, puisque leur système ferroviaire mérite une relance³¹⁷. Ce point de vue se fonde sur d'autres arguments que les simples éléments financiers et rationnels réputés attirer les investisseurs privés : il pioche dans un autre registre relevant d'une approche culturaliste et nationaliste du rapport entre les États-Unis, leur territoire et l'innovation technique.

L'appartenance du train à la mystique nationale est ironiquement rappelée par Henry S. Reuss qui brandit devant la commission un exemplaire du *National Geographic* de 1959 où Ronald W. Reagan, alors présentateur du *General Electric Theater*, fait de la publicité pour l'Union Pacific Railroad (voir fig. 17, p. 109) :

«[v]oyager en train est l'une des habitudes les plus heureuses que j'aie prises. Je trouve qu'un voyage en train est une merveilleuse occasion de se reposer tout en bénéficiant d'un service aussi agréable que le paysage. Pour qui mesure plus de 6'³¹⁸ comme moi, les lits larges et longs garantissent une bonne nuit de repos tandis qu'en journée je profite d'une chambre privée où je peux étudier les scénarios ou juste avoir du bon temps comme si j'étais à la maison³¹⁹».

Ce faisant, il déforme les propos de l'acteur en leur conférant une portée générale alors qu'ils ne concernent que le service *Domeliner*, présenté sur la publicité comme une offre de luxe. Une acception qui pourrait prêter à la critique à l'heure des budgets resserrés.

Que celui qui fit des publicités nombreuses pour d'autres produits états-uniens, comme les cigarettes Chesterfield, ait participé à promouvoir le chemin de fer témoigne, s'il en était besoin, de la place que ce système de transport occupait encore dans l'imaginaire du pays au cours des années 1950, à un moment où l'automobile était déjà largement diffusée, mais où l'aviation ne s'était pas encore démocratisée. Se dessine ainsi un âge d'or du chemin de fer, qui sert une mystique utilisant un passé

³¹⁷ *Ibid.*, p. 30-31.

³¹⁸ 1,83 m.

³¹⁹ «*Traveling by passenger rail is one of the happiest habits I've ever acquired. I find passenger rail offers a wonderful opportunity to relax while enjoying service as superb as the surroundings. For six-footers like me, the wide, long length beds assure a good night's rest and during the day I have a private room where I can study scripts or just take it easy as though I were at home*» (*United States-Japan Cooperation in High-Speed Passenger Rail Service. Hearing before the Joint Economic Committee, June, 19 and July, 9 and 13, 1981, op. cit.*, p. 13).

³²⁰ *National Geographic*, mai 1959.

"traveling by Domeliner is one of the happiest habits I've ever acquired"

Ronald Reagan

"Union Pacific Domeliners certainly are the answer to the modern conception of luxury travel. I find they offer a wonderful opportunity to relax while enjoying service as superb as the surroundings."

"Dome dining? That's for me! It's one of the extras I can enjoy on a Domeliner."

"Another thing—I like my comfort. Take the new Pullman accommodations, for example. For six footers like me, the wide long-length beds assure a good night's rest. And, during the day, I have a 'private room' where I can study scripts or just take it easy, as though I were home."

"The relaxing moments in beautiful lounge cars, the leisurely enjoyment of the trip and the thoughtful service all add up to my being such an enthusiastic Domeliner fan."

Mr. Reagan is a frequent guest on the "City of Los Angeles" Domeliner. The "City of Portland" Domeliner, in service between Chicago and the Pacific Northwest, provides the same attractive Dome cars and modern Pullman equipment. Ride Union Pacific Domeliners and we feel sure that you, too, will become an ardent Domeliner traveler.

DEPENDABLE PASSENGER AND FREIGHT SERVICE

**UNION
PACIFIC**
Railroad
Omaha 2, Nebraska

Figure 17. Publicité de Ronald W. Reagan en faveur de l'Union Pacific Railroad (1959)³²⁰

glorieux afin de fonder une dynamique d'innovation pour le futur. Au cours des auditions, Albro Martin, universitaire à Harvard et spécialiste du secteur ferroviaire³²¹, propose l'une des meilleures illustrations de cette fibre :

«[c]omment puis-je être si sûr qu'investir des milliards de dollars dans un système ferroviaire à grande vitesse permettra d'ici la fin de ce siècle l'émergence d'une Amérique meilleure que si nous ne le construisions pas ? À cause de l'histoire fabuleuse de la construction du système ferroviaire américain. Dans la partie la plus ancienne et la plus peuplée de la Nation, les premiers chemins de fer ont rapidement créé le monde industriel et commercial qui a fait la fierté de la plupart des Américains jusqu'à tout récemment et suscite l'envie du reste du monde. Dans les territoires vierges de la Nation, les colons affluèrent et de nouvelles villes surgirent et rivalisèrent avec les anciennes métropoles de l'Est. Le même principe peut encore fonctionner pour nous, dans un contexte entièrement nouveau. Seul le cheval de fer aurait pu construire l'Amérique moderne. Seul le transport terrestre à grande vitesse nous permettra de créer l'environnement favorable et de disposer des ressources nécessaires pour construire une Amérique supermoderne³²²».

Cette vision de la place centrale du chemin de fer dans l'histoire des États-Unis se combine avec le sentiment d'exception et l'idée d'un territoire qui rend tout possible. La conclusion qu'apporte Henry S. Reuss aux travaux de la commission sonne ainsi comme une forme de synthèse qui en appelle à la foi : «[c]'est ce que les Japonais, les Français et les Allemands ont décidé qu'ils allaient faire et je ne peux pas croire qu'ils soient tous meilleurs que les Américains. Je ne peux pas croire que nous ne puissions pas faire ces choses. Partagez-vous ma foi fondamentale dans la capacité des Américains à résoudre leurs problèmes³²³?»

Ces problèmes semblent pourtant nombreux et relever de logiques d'origines diverses qui les rendent d'autant moins aisés à résoudre, même avec le parti pris de la déréglementation que poursuit l'administration Reagan.

³²¹Voir Albro MARTIN, *Railroads Triumphant : The Growth, Rejection, and Rebirth of a Vital American Force*, Oxford, Oxford University Press, 1992.

³²²«How can I be so sure that investing billions of dollars in a high-speed rail system will cause a better America to emerge by the end of this century than if we do not build it ? Because such is the fabulous history of the building of the American railroad system. In the older, settled part of the Nation, the first railroads quickly created the industrial and commercial world that was the pride of most Americans until quite recently, and the envy of the rest of the world. In the unsettled parts of the Nation, settlers poured in and new cities sprang up to rival the older metropolises of the East. The same principle can still work for us, in an entirely new context. Only the iron horse could have built modern America. Only with high-speed ground transportation can we create the environment and free up the resources necessary to build supermodern America» (*United States-Japan Cooperation in High-Speed Passenger Rail Service. Hearing before the Joint Economic Committee, June, 19 and July, 9 and 13, 1981, op. cit., p. 16*).

³²³«That's what the Japanese and the French and the Germans decided they were going to do and I can't believe that they are all better than Americans. I can't believe that we can't do these things. Do you share my fundamental faith in the ability of Americans to solve their problems?» (*ibid.*, p. 44-45).

3.3 Les enjeux de la grande vitesse aux États-Unis : un cumul d'obstacles pour l'échelon fédéral

Indépendamment du choix de la technologie pour développer la grande vitesse ferroviaire sur le sol du pays, les États-Unis présentent des spécificités intrinsèques qui les rendent peu à même d'accueillir de tels projets. Certaines tiennent au jeu des acteurs et structures en place, d'autres à la configuration du territoire et des transports qui met en cause la possibilité de l'émergence d'un véritable marché de la grande vitesse ferroviaire. Ces différents enjeux sont analysés successivement par l'administration Reagan en 1981 puis par l'OTA en 1983, ce qui permet d'avoir une vision de la façon dont l'échelon fédéral se les représente.

3.3.1 La vision reaganienne des barrières : le ferroviaire à grande vitesse peut-il devenir un nouveau marché dé-réglementé ?

Le *Passenger Railroad Rebuilding Act*³²⁴ de 1980 ayant demandé au secrétaire au Transport d'établir un rapport sur les actions à mettre en œuvre pour inciter le secteur privé à investir dans le transport ferroviaire de passagers, Andrew L. Lewis discute en juin 1981 des *barrières* qu'il a identifiées et de la façon dont elles pourraient être levées, tout en indiquant que les actions doivent rester du ressort des États et autorités locales, selon un principe de subsidiarité qui fait écho à la politique de *New Federalism* lancée par l'administration Nixon³²⁵.

Le morcellement des terrains entre différents propriétaires est une difficulté pratique qui peut s'avérer être un puissant facteur de blocage : les lignes et les gares sont détenues par des propriétaires différents, notamment des autorités locales indépendantes de l'échelon fédéral et des entreprises ferroviaires privées. Pour illustration, le cas d'étude retenu par la FRA est la liaison Atlantic City - Philadelphie, dont l'essor pourrait se fonder sur la croissance de l'activité des casinos. Sur une centaine de km, on y trouve cinq propriétaires de tronçons ferroviaires, trois propriétaires de gares et deux propriétaires fonciers liés aux gares. Un projet privé est donc compliqué, long et coûteux à monter au vu du nombre d'acteurs. Sur ce point, les autorités fédérales affirment pouvoir agir pour favoriser l'accès d'un opérateur privé à une voie et des gares, en préparant la discussion avec les propriétaires, sans toutefois pouvoir les forcer à collaborer.

³²⁴ *Passenger Railroad Rebuilding Act*, 30 mai 1980.

³²⁵ *Rail Passenger Corridors. Removing Barriers to Private Sector Development*, Washington, DOT - FRA, 1981.

Par ailleurs, les coûts salariaux et les conditions de travail sont identifiés comme un point central de l'équilibre de tout projet. Le coût de la main d'œuvre est toujours le plus élevé des coûts d'exploitation et les règles qui s'appliquent aux cheminots sont très rigides, semblent quelque peu datées et représentent des coûts parfois difficilement compréhensibles aux yeux d'un investisseur privé. Des logiques territoriales peuvent aussi entrer en ligne de compte dans la structuration de la main d'œuvre cheminote et de ses statuts. Cette configuration suppose des négociations en amont assez lourdes avec les syndicats, ce que l'échelon fédéral se refuse à engager : l'importance du transport ferroviaire n'est pas celle de l'aérien.

Autre barrière que l'échelon fédéral n'envisage pas de pouvoir lever, celle produite par les conflits entre trafics de différentes natures : sur certains axes, en particulier le NEC, les trafics de voyageurs de longue distance se superposent aux trafics de banlieue et au fret, si bien que l'exploitation est rendue fort complexe et peu fiable. Ces difficultés sont toutefois analysées comme relevant de l'exploitation des compagnies, sans que l'État fédéral ait à s'y impliquer.

Cet échelon intervient pourtant dans la politique des transports, en particulier par le développement des autoroutes et des aéroports, mais ces interventions elles-mêmes sont analysées comme une barrière au développement du ferroviaire à grande vitesse, du fait de leurs contradictions. L'attachement envers le train ouvertement affirmé ne se retrouve pas dans les lignes budgétaires qui vont aux systèmes concurrents, comme l'illustre le budget de la FRA (voir p. 90). La superposition de politiques fédérales et locales non concertées peut aussi aboutir à des situations tendues. Les autorités locales peuvent ainsi imposer des limites de vitesse, notamment aux passages à niveau, ce qui peut ralentir fortement l'exploitation, tandis que les contraintes pesant sur les projets (permis de construire, clauses environnementales...) risquent de retarder les réalisations, voire de les faire avorter. Sur ce point, l'administration fédérale se déclare prête à conduire des avancées pour mieux coordonner ces politiques, mieux planifier le développement des transports et offrir un cadre stable aux investisseurs.

Enfin, la barrière décrite comme la plus importante mais uniquement analysée en termes financiers tient à la médiocre disponibilité de capitaux pour réaliser des projets ferroviaires. Si l'achat de matériel roulant, susceptible d'être revendu, semble envisageable, le financement d'infrastructures paraît grevé par la faiblesse des perspectives de rentabilité de l'activité ferroviaire de voyageurs. Les autorités locales, et non fédérales, pourraient ici aider les opérateurs en acquérant du foncier ou en garantissant des prêts.

Sans surprise, la vision de l'administration Reagan est donc marquée par une conception libérale de l'action publique. Les pouvoirs publics ne sont pas chargés de réaliser les projets mais doivent être au service de l'initiative privée, en assurant

que le cadre d'action soit le plus favorable possible à son essor. C'est pourquoi ils ne peuvent être d'aucune aide sur les barrières les plus concrètes, celles liées aux conditions de travail et à la superposition des trafics. Le gouvernement n'a pas envie d'ouvrir un conflit avec le monde cheminot tandis que les questions d'exploitation relèvent directement des choix des entreprises qui peuvent, si elle l'estiment rentable, proposer une nouvelle infrastructure pour éviter ces superpositions de trafics. Les barrières sur lesquelles les pouvoirs publics sont réputés pouvoir agir touchent donc aux enjeux financiers et fonciers, qui sont fondamentaux aux sens où ils se situent en amont des questions d'exploitation, et à la simplification et à l'harmonisation administratives, au risque de perdre des moyens de contrôle des projets. L'échelon fédéral considère donc que son rôle est celui d'un garant d'un cadre favorable, voire d'un facilitateur de l'arrivée d'opérateurs privés, mais qu'il ne peut aller plus loin dans son implication.

Par-delà cette conception très économique directement portée par le secrétaire au Transport, l'analyse du spectre des enjeux est dressée par l'OTA en 1983 et prend la forme d'une série d'obstacles.

3.3.2 Amtrak au cœur des enjeux institutionnels

Le premier enjeu institutionnel tient à Amtrak en tant qu'entité jouissant d'une forme de monopole sur les services ferroviaires de voyageurs interurbains. La situation n'est pas limpide, les débats tenant au statut des dessertes nouvelles qui, par définition, n'auraient pas rejoint Amtrak à sa création. Il semble difficile toutefois d'élaborer un service sans l'accord de l'entreprise publique, en particulier en cas de concurrence directe avec l'une de ses liaisons. Si l'on suppose, comme les promoteurs de la grande vitesse l'affirment, que les corridors nouvellement équipés sont rentables, comment cette rentabilité peut-elle se combiner avec les déficits d'Amtrak? Serait-elle appelée à les contrebalancer par un système de péréquation? Ou n'agirait-elle pas plutôt comme une incitation à ce qu'Amtrak passe certaines de ses dessertes à la grande vitesse ferroviaire? Dès lors, comment se reconfigurerait le jeu entre ces lignes modernisées et les lignes reléguées? Par ailleurs, les investissements massifs que suppose le développement de lignes à grande vitesse, qu'ils soient publics ou privés, ne risquent-ils pas de détourner les subventions fédérales importantes indispensables chaque année pour boucler le budget d'Amtrak?

En outre, en contraste avec la position d'Alan S. Boyd, plusieurs autres acteurs auditionnés à l'été 1981 par le *Joint Economic Committee* laissent percevoir leur préférence pour un modèle dans lequel Amtrak serait laissée hors du jeu de ces

nouveaux services ferroviaires à haute vitesse³²⁶. L'exploitant national est considéré comme trop dépendant du politique ou, au contraire, comme trop pris dans un jeu de tensions avec le politique afin d'assurer sa survie. Il ne peut dès lors garantir la pérennité de projets appelés à se déployer sur le long terme, au-delà des politiques conduites par les administrations successives. D'autres montages sont donc suggérés : la constitution d'une structure fédérale spécifiquement consacrée à la grande vitesse ferroviaire ou le transfert des projets aux États fédérés qui prendraient dès lors l'initiative, comme pour la réalisation des *Interstates*.

Ensuite, les acteurs privés du monde du fret ferroviaire sont également appelés à intervenir sur les dossiers de grande vitesse, du fait qu'ils sont propriétaires d'une partie importante du réseau existant et du fait qu'une reconfiguration de certaines dessertes peut conduire à modifier les conditions d'exploitation d'axes jusque-là partagés entre flux de voyageurs et flux de marchandises. Leur positionnement est difficile à anticiper puisqu'il peut être fonction de données locales, liées à l'état matériel des voies, à la redondance éventuelle du réseau...

Les acteurs du ferroviaire peuvent donc représenter un premier obstacle pour tout promoteur de grande vitesse ferroviaire, renforcé par le cadre réglementaire dans lequel ils évoluent.

3.3.3 Des enjeux réglementaires focalisant l'attention sur le réseau existant

La façon dont l'OTA analyse les enjeux réglementaires du chemin de fer à grande vitesse aux États-Unis révèle les difficultés que rencontre l'idée de la nécessité qu'il y aurait à construire une nouvelle infrastructure pour un tel service, qu'elle soit classique ou magnétique³²⁷. L'OTA dresse une liste de barrières dont beaucoup semblent en décalage avec l'esprit de la grande vitesse ferroviaire tel qu'elle est développée au Japon et en France. Il discute de la vitesse maximale admissible sur des voies classiques dont la limitation est soit liée à leur état de dégradation, découlant lui-même de la mixité des flux entre voyageurs et fret, soit à la combinaison de ces trafics elle-même. De même, la mixité rend les enjeux de signalisation complexes, dès lors qu'un même système doit pouvoir être opérationnel pour des trains de différentes natures. Ensuite, la géométrie de la voie, qui doit être relevée dans les courbes pour pouvoir admettre une vitesse élevée, pose problème : comment rendre compatible une voie relevée avec le passage de trains de fret bien plus lourds et plus lents, qui pèseront dès lors beaucoup sur le rail intérieur ? La discussion sur les passages à

³²⁶ *United States-Japan Cooperation in High-Speed Passenger Rail Service. Hearing before the Joint Economic Committee, June, 19 and July, 9 and 13, 1981, op. cit.*

³²⁷ *U.S. Passenger Rail Technologies, op. cit.*

niveau illustre aussi l'*a priori* selon lequel les trains à grande vitesse rouleront sur le réseau classique.

La seule ouverture réglementaire que l'OTA semble envisager touche au dessin des voitures. Quand la réglementation états-uniennes impose des voitures très lourdes afin de minimiser les impacts en cas de choc, ce qui augmente d'autant les dépenses énergétiques pour la traction, les réseaux européens exploitent des voitures bien plus légères, sans noter une gravité plus forte des accidents ferroviaires. Un abaissement de cette réglementation serait donc envisageable et favorable aux projets qui ont cherché dans l'allègement une façon de gagner en vitesse, comme l'APT et le TGV.

Au-delà du jeu d'acteurs et du cadre réglementaire, c'est toutefois le territoire et sa configuration qui font de principal obstacle aux projets.

3.3.4 Un territoire analysé comme peu adapté à l'émergence d'un marché de la grande vitesse ferroviaire

Selon l'OTA, afin d'être susceptible d'être équipé d'une ligne à grande vitesse, un corridor doit présenter plusieurs caractéristiques :

- une série de villes génératrices de déplacements le long d'un axe pour des distances de 100 à 300 *miles*³²⁸,
- des villes peuplées et denses,
- des villes dotées de transports urbains susceptibles d'alimenter l'axe ferroviaire,
- des motifs de déplacements entre les villes liés à la prédominance de l'une d'entre elles dans un domaine particulier (culture, économie, politique...).

De ce fait, l'OTA estime que tout projet de ligne nouvelle se heurterait aux États-Unis à des difficultés financières liées à un manque de demande, puisque les conditions qu'il pose sont très difficiles à tenir sur le territoire du pays. En revanche, des projets d'amélioration de lignes existantes pourraient trouver un équilibre, selon la logique du NECIP (voir p. 123).

Par ailleurs, la configuration du marché de la mobilité interurbaine, dominé par l'automobile, agit en défaveur de tout système ferroviaire, même à grande vitesse, du fait du faible nombre de corridors susceptibles d'être équipés : aucun effet de réseau global ne peut être espéré tandis que la visibilité d'un tel service ne peut rester que

³²⁸ 161 à 483 km.

confinée aux axes équipés, ce qui ne peut laisser espérer de jouer sur une amélioration globale de l'image du train. Les déterminants du choix modal sont également assez défavorables. Pour les modes collectifs, les gains en vitesse sont compensés par les temps d'attente et d'acheminement, ce qui les rend finalement relativement comparables, sur ce facteur précis, avec l'automobile (voir fig. 18, p. 117). En revanche, cette dernière l'emporte – et de loin – sur les questions de coûts, en particulier dès que le déplacement est fait en groupe.

Le créneau pertinent de clientèle est donc celui des déplacements professionnels, sur certains axes précis. Mais l'estimation de la demande est particulièrement hasardeuse, en l'absence de références antérieures aux États-Unis.

Par ailleurs, la grande vitesse ferroviaire peut-elle résoudre une partie des problèmes de congestion des réseaux existants ? Il est douteux qu'elle ait un impact sensible sur la circulation autoroutière, puisque la congestion y est plus créée par des déplacements locaux qu'interurbains. Des systèmes de transports urbains seraient donc plus appropriés pour retrouver un niveau de fluidité acceptable. De même, la congestion des aéroports est certes liée à l'augmentation du trafic, mais surtout à une réorganisation de l'exploitation aérienne, désormais fondée sur le système des *hubs*. Les voyageurs en transit dans les principaux aéroports du territoire sont donc très peu susceptibles de se reporter sur le train. Seules certaines liaisons précises, pour lesquelles une offre ferroviaire à grande vitesse pourrait exister, pourraient faire l'objet d'un report modal, sous la condition que le train soit compétitif en termes de prix comme de confort.

Face à ces revenus étroits s'inscrit une série de coûts dont les plus importants sont ceux générant une immobilisation de capital : acquisition du foncier, construction de l'infrastructure, équipement de la voie en signalisation et en systèmes de contrôle, achat de matériel roulant, construction de bâtiments, notamment de gares nouvelles le cas échéant... Les coûts d'exploitation sont eux aussi très variés : maintenance de l'infrastructure et du matériel roulant, main d'œuvre nécessaire au service, énergie...

Même s'ils semblent nombreux, ces différents facteurs ne sont toutefois pas une nouveauté dans le monde des transports, habitué à ce type de questionnement depuis les débuts du chemin de fer. En revanche, ils sont tous surdéterminés par plusieurs interrogations, dont les principales sont le choix du corridor et celui de la technologie. L'inscription sur un territoire précis peut faire varier fortement plusieurs des coûts d'investissement : topographie, possibilité de connexion à un réseau existant, réutilisation de voies anciennes, facilité d'accès aux zones urbaines, mutualisation d'équipements comme les gares... La technologie est un facteur encore plus décisif peut-être tant les options envisageables au début des années 1980 paraissent diffé-

³²⁹ *U.S. Passenger Rail Technologies, op. cit.*

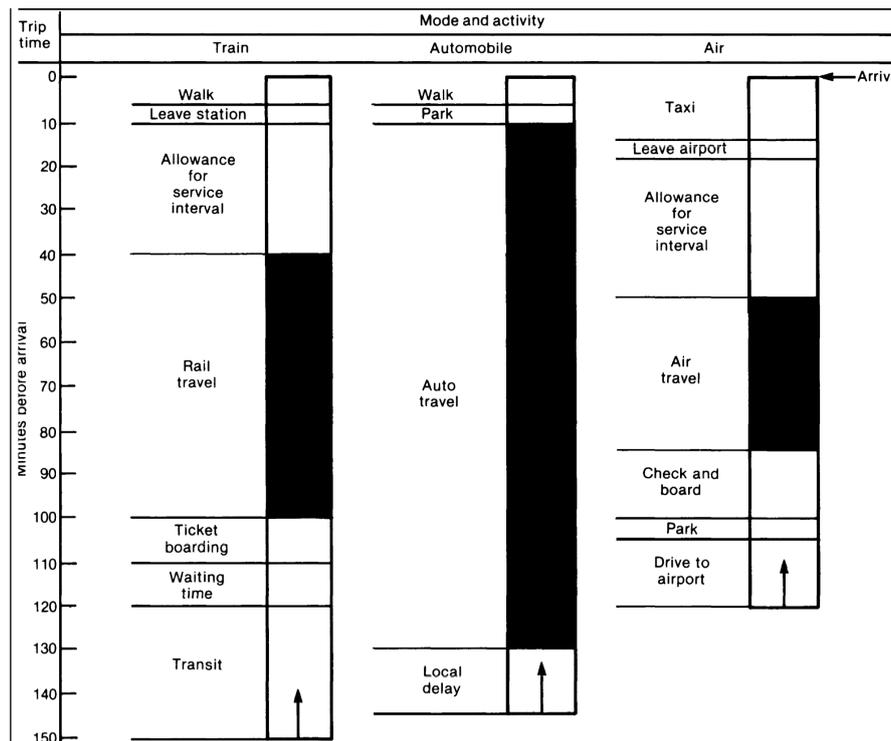


Figure 18. Comparaison des composantes temporelles de différents choix modaux pour un trajet de 100 miles (1983)³²⁹

rentes. En analysant le panorama ferroviaire mondial, les observateurs états-uniens ont en effet bien des difficultés à dresser un portrait-type de ce qu'est une ligne ferroviaire à grande vitesse.

Ainsi, la vision portée à l'échelle fédérale par l'administration Reagan navigue-t-elle entre pessimisme et manque de volonté politique de porter un projet qui semble devoir se heurter à un faisceau de difficultés dont plusieurs paraissent échapper à son pouvoir ou à ce qu'elle souhaite en faire. Cette configuration politique n'est toutefois pas perçue aussi négativement par les observateurs français, sur place comme en France, qui analysent *a contrario* le territoire des États-Unis comme le principal marché d'avenir pour les transports, en particulier pour la grande vitesse ferroviaire.

Chapitre 4

Les États-Unis, nouvelle cible des exportations ferroviaires françaises

Territoire longtemps associé à l'automobile et qui s'était positionné depuis la sortie de la Deuxième Guerre mondiale comme exportateur de matériel ferroviaire³³⁰ et lieu de l'exemplarité des méthodes de production industrielle et de pilotage des équipes, en particulier pour Alstom³³¹, les États-Unis passent des années 1970 aux années 1980 au statut de marché convoité par différentes industries étrangères, qui entendent profiter de la disparition des constructeurs locaux autant que de l'émergence d'un intérêt politique pour des solutions ferroviaires nouvelles, en particulier la grande vitesse. C'est le schéma que suivent les relations entre la France et les États-Unis, alimenté aussi bien par une évolution globale du contexte qui semble favorable au train que par une multiplication des possibles corridors disséminés sur le territoire du pays. Ce faisant, se joue donc également un processus de distanciation vis-à-vis des autorités fédérales et de rapprochement de celles des États fédérés, où émergent des projets de liaison à grande vitesse.

Le domaine ferroviaire se distingue ici de beaucoup d'autres secteurs techniques, dans lesquels les États-Unis ont tenu le premier rang mondial depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale. Ils ont même utilisé d'une façon systématique ces champs comme autant de relais de puissance au service de leur position dominante dans le jeu international face au bloc soviétique, d'une diplomatie de la coopération scientifique et technique et, plus généralement, de l'américanisation du monde³³². Le chemin de fer ne figure pas dans ce programme, qui passe, en revanche, par l'auto-

³³⁰CARON, *Histoire des chemins de fer en France 1937-1997*, *op. cit.*, p. 128.

³³¹Pierre LAMARD, «American industry : the model to apply to improve productivity : exemples de Peugeot and Alstom Industries – France», *Icon*, t. 11, 2005, p. 182-196.

³³²John KRIGE, «Diplomacy (post-1945), Science and Technology», in Hugh R. SLOTTEN (dir.), *Oxford Encyclopedia of the History of American Science, Medicine and Technology*, Oxford, Oxford University Press, 2014, p. 252-267.

mobile et l'avion, si bien, qu'en fin de période, les principaux alliés des États-Unis pensent pouvoir devenir leurs fournisseurs dans ce secteur.

4.1 D'un partenariat décevant à un marché prometteur

Les échanges franco-états-uniens ferroviaires sont anciens et l'image contemporaine de l'état délabré du système ferroviaire outre-Atlantique ne doit pas faire oublier que ce pays a été l'un des lieux de l'invention du chemin de fer que nous connaissons, en particulier par ses innovations en matière d'électrification, qui ont largement influencé les choix opérés en la matière dans la France du début du XX^e siècle, avant qu'Alstom s'affirme comme l'une des entreprises de pointe dans ce domaine, en capitalisant sur cet héritage étranger³³³. Alors que les années 1970 connaissent une collaboration ferroviaire franco-états-unienne devenue bégayante, les Français ont le sentiment qu'un basculement s'opère en 1980, lorsqu'ils découvrent que leurs interlocuteurs à l'échelon fédéral et, surtout, de nouveaux interlocuteurs dans les États fédérés semblent s'emparer de la question de la grande vitesse ferroviaire et ainsi amorcer l'ouverture d'un nouveau marché. Quitte à placer toute leur compréhension du marché états-unien sous le signe d'une grande vitesse encore lointaine et quitte à négliger d'autres forces de l'industrie et de l'expertise françaises dans le domaine des transports ferrés.

4.1.1 Une collaboration limitée au cours des années 1970

Dans les années 1970, les experts ferroviaires états-uniens sont habitués à des collaborations internationales. Parmi celles-ci, l'une des plus inattendues est celle établie avec les Soviétiques dans le cadre d'un groupe de travail bilatéral pérenne sur les questions ferroviaires, intéressé aux enjeux techniques³³⁴. Une telle collaboration, qui n'est pas isolée puisqu'un travail commun s'est engagé entre les deux Grands dans le champ scientifique³³⁵ et, surtout à partir des années 1970, dans le domaine spatial³³⁶, prend son sens lorsque l'on observe que les deux pays présentent des similitudes dans le domaine du fret, du fait de leurs dimensions. L'URSS³³⁷ s'af-

³³³Christophe BOUNEAU, «La contribution des technologies étrangères à l'électrification ferroviaire de la France : 1890-1940», *Histoire, Économie & Société*, t. 12, n° 4, 1993, p. 553-572.

³³⁴Voir, par exemple, *U.S. - U.S.S.R. Track and Rail Metallurgy Information Exchange*, Washington, FRA, 1977 et *Report of August 1977 U.S. Railroad Delegation's Visit to the U.S.S.R. to Study Soviet Rolling Stock Technology*, Washington, FRA, 1979.

³³⁵Glenn E SCHWEITZER, *Scientists, Engineers, and Track-Two Diplomacy : a Half-Century of U.S.-Russian Interacademy Cooperation*, Washington, National Academies Press, 1978.

³³⁶*U.S.-Soviet Cooperation in Space*, Washington, OTA, 1985.

³³⁷Union des Républiques socialistes soviétiques.

firme même comme la référence en la matière, puisqu'elle transporte la moitié du fret ferroviaire mondial. Sa politique sectorielle intéresse donc les États-Unis, ses experts étant par ailleurs frappés lors de leurs visites par l'importance des transports ferroviaires de passagers, dans un pays où il représente le premier mode de déplacement interurbain, en fort contraste avec la situation états-unienne.

À cette même époque, un rapprochement se joue entre la France et les États-Unis, à l'échelon fédéral, qui semble toutefois fondé sur une incompréhension mutuelle. Les positions sont inégales, entre un vaste pays dont l'industrie de construction ferroviaire a presque disparu et dont le marché ultra-dominant est le fret et un pays de taille moyenne où le trafic de voyageurs devient une priorité qu'il convient de relancer par la grande vitesse que peuvent lui assurer autant son industrie que la configuration de son territoire et de ses institutions. Toutes deux lancées dans une dynamique d'innovation, les structures ferroviaires des deux États se rencontrent dès la fin des années 1960, ce qui débouche sur un accord préalable de collaboration à l'échelon ministériel entre la DTT et la FRA, signé en 1972. Cette bonne entente est confirmée par le voyage outre-Atlantique du secrétaire d'État aux Transports Marcel Cavaillé en 1975 (voir p. 6).

Sur le plan technique, une collaboration entre la SNCF et le centre d'essais de Pueblo est engagée dès 1972, à la suite d'un accord signé entre le ministre des Transports giscardien Jean Chamant et son homologue républicain John A. Volpe. Mais les orientations communes divergent rapidement, entre une SNCF intéressée par le TGV qui n'est qu'une optimisation de systèmes techniques antérieurs et un centre de Pueblo tourné vers la recherche de nouvelles formes de transport réputées plus innovantes, en particulier sur coussin d'air (voir p. 96). Il résulte toutefois de ce travail commun, même avorté, que la SNCF identifie le centre de Pueblo comme un lieu qui compte et lui fait jouer jusqu'au début des années 1980 un rôle d'une importance qu'il perd pourtant assez vite dès le milieu des années 1970. La visite que ses représentants y font en 1980 constate la focalisation du centre sur les enjeux de sécurité des convois de fret tout en insistant pour que la SNCF y fasse tester ses technologies, puisque, dans leur analyse, ce centre demeure le lieu «où seront confrontées des technologies de pays concurrents³³⁸».

Sur le plan industriel, deux collaborations transatlantiques sont notables : l'achat de Turbo trains français qui permettent l'amélioration de liaisons dans le centre du pays (voir p. 132) et l'acquisition de brevets Bertin par Rohr pour le système de coussin d'air de son UTACV (voir p. 96). Elles illustrent toutes deux le sens unique des flux possibles : les États-Unis n'ont plus d'industrie ferroviaire en mesure d'exporter

³³⁸ «Mission aux USA (DOT-FRA, Amtrak) d'une délégation SNCF-Sofrerail», SNCF, *ca.* février 1980 (AN, 19950585/27).

ter. Les Français ne sont d'ailleurs pas les seuls présents sur un marché états-uniens animé par les Japonais, les Italiens, les Allemands de l'Ouest, les Canadiens...

À partir du milieu des années 1970, des prestations de service gratuites viennent prendre la place de l'exportation rémunérée de matériel, signe de ce rapprochement qui est à la fois une mesure diplomatique de bonne entente entre alliés de longue date et une façon d'attester des capacités françaises auprès d'un potentiel client. La SNCF envoie plusieurs équipes d'ingénieurs sur le NEC afin de conseiller Amtrak sur la modernisation de cette liaison, certains ayant «parcouru à pied les voies ferrées du Corridor et [ayant] pu apprécier de façon très concrète leur état [d'alors]³³⁹».

La solution préconisée se veut la moins coûteuse possible : rénover les voies, avec pose de traverses béton et ajout de ballast, mais sans changer les rails. Des modifications de matériel roulant sont aussi envisagées à plus long terme, pour rouler soit à 120 *mph*³⁴⁰, soit à 160 *mph*³⁴¹, là où le corridor comprend quatre voies. Cette dernière option, qui se rapproche le plus du TGV, a la préférence de l'exploitant français, mais le directeur général adjoint Jean Dupuy précise que «la S.N.C.F. ne poursuit aucun autre objectif que celui de montrer que le train apporte la meilleure solution au problème des transports massifs de voyageurs sur les distances moyennes (jusqu'à 500 miles³⁴²)³³⁹». Des deux côtés de l'Atlantique, la vague de la concurrence automobile et aérienne est une préoccupation des décideurs ferroviaires. Son homologue Paul H. Reistrup le remercie pour «un rapport très utile qui est une contribution plus importante que celles de consultants qui coûtent des centaines de milliers de dollars et peut-être même des millions³⁴³».

Malgré ces démarches alors en cours, en 1976, la filiale d'ingénierie de la SNCF Sofrerail³⁴⁴, fondée en 1957, n'est pas retenue par l'appel d'offres pour les études et la gestion du budget du NECIP, remporté par les consultants états-uniens Parsons, De Leuw & Cather et Corridor Rail Consultants. Les années suivantes, plusieurs réponses à appels d'offres de Sofrerail restent sans suite, en particulier pour l'Ohio et pour le projet entre Los Angeles et San Francisco, bien qu'elles soient toujours conduites en partenariat avec un consultant états-unien³⁴⁵. Cette concurrence dans le domaine de l'ingénierie, du fait d'acteurs locaux ou internationaux, est interprétée par les Français comme un signe des potentialités d'un marché états-unien qui se

³³⁹Lettre de J. Dupuy à P. Reistrup du 30 mars 1977 (AN, 19950585/27).

³⁴⁰193 km/h.

³⁴¹257 km/h.

³⁴²805 km.

³⁴³«[A] very helpful report which is a greater contribution than consultants that cost hundreds of thousands of dollars and perhaps millions» (lettre de P. Reistrup à J. Dupuy, 17 mai 1977 (AN, 19950585/27)).

³⁴⁴Société française d'études et de réalisations ferroviaires.

³⁴⁵«Note sur les perspectives de trains à grande vitesse aux USA», SNCF, 25 mars 1982 (AN, 19950585/27).

serait enfin réveillé, en particulier en s'emparant de la thématique de la grande vitesse.

4.1.2 Le basculement de 1980 : un intérêt nouveau pour la grande vitesse terrestre

Les représentants du monde ferroviaire français prennent conscience de l'émergence de la thématique de la grande vitesse aux États-Unis à partir de la mi-1980. La participation, cette année-là, à la rencontre annuelle des gouverneurs à Denver de deux acteurs majeurs de ce monde, Marcel Tessier, directeur de la coopération internationale de la SNCF et PDG³⁴⁶ de Sofrerail, et Camille Blumstein³⁴⁷, représentant général de la SNCF en Amérique du Nord depuis 1972, joue un rôle-clé pour révéler aux Français que les États-Unis pourraient être un territoire de grande vitesse ferroviaire³⁴⁸.

Quelques mois auparavant, en février 1980, Marcel Tessier dirige une délégation française qui est reçue par les principaux acteurs du monde ferroviaire états-unien³⁴⁹. Il s'agit alors d'une suite de la visite que l'un des dirigeants de la structure en charge du programme de la rénovation du NEC, Thomas F. Ferrara, a effectuée en France, afin d'explorer plus avant les voies de coopération transatlantiques³⁵⁰. Les Français notent alors un changement dans la qualité des échanges avec leurs interlocuteurs : «les réunions ont permis d'aborder les sujets avec un haut niveau de technicité car les dirigeants et cadres du NECIP se sont révélés dans l'ensemble d'une qualité supérieure à celle de nos interlocuteurs antérieurs, plus réalistes aussi et soucieux de s'instruire à en juger les nombreuses questions posées³⁴⁹».

Il faut donc comprendre que les échanges précédents étaient, de leur point de vue, décevants, Marcel Tessier ayant occupé ses fonctions à l'international depuis 1977. Cette situation peut s'expliquer par le mode de fonctionnement de l'administration fédérale à partir des années 1970, qui fait très souvent réaliser ses rapports d'ex-

³⁴⁶Président-directeur général/Présidente-directrice générale.

³⁴⁷Ingénieur des Arts et Métiers, il est expert auprès de la BIRD à Washington, puis devient représentant général de la SNCF en Amérique du Nord (1972-1983), avant de prendre la vice-présidence de TGV Co (1984-1986).

³⁴⁸«Compte rendu de mission aux USA de M. Tessier assisté de M. Blumstein», SNCF, ca. août 1980 (AN, 19950585/27).

³⁴⁹«Mission aux USA (DOT-FRA, Amtrak) d'une délégation SNCF-Sofrerail», SNCF, ca. février 1980 (AN, 19950585/27).

³⁵⁰Autorisé par le Congrès en 1976, via le *4R Act*, le NECIP a pour but une amélioration de l'infrastructure (signalisation, sécurité, électrification, contrôle du mouvement...) mais se heurte aux restrictions budgétaires décidées par l'administration Reagan sur ce projet (pour une description, voir *Two-Year Report on the NorthEast Corridor*, Washington, DOT, 1978, p. 9-12) Les archives en sont disponibles au Hagley Museum, le long du NEC, mais nous n'avons pas trouvé de travaux historiques spécifiques à ce sujet.

pertise par des prestataires extérieurs, qu'ils soient issus du monde industriel³⁵¹ ou universitaire³⁵² ou qu'ils appartiennent à des cabinets de consultants³⁵³.

Toutefois, malgré ces progrès notables aux yeux des Français, «il ne [leur] semble pas que [ces dirigeants] disposent d'une autorité et d'une compétence suffisantes pour "manager" correctement un projet d'une telle envergure³⁵⁴». Amtrak est jugée plus compétente, mais l'exploitation du NEC ne semble pas satisfaisante du fait de retards liés à la superposition des trafics. On est loin de la fin du XIX^e siècle, lorsque les chemins de fer états-uniens, perçus comme exemplaires, fascinaient les auteurs français comme Jules Verne, notamment par leur confort à bord permettant de supporter les distances transcontinentales rendues possibles depuis la liaison ouverte en 1869³⁵⁵ !

Les sujets abordés dans les discussions conduites à cette occasion ont été élaborés par le DOT et la FRA, la SNCF ayant proposé d'en ajouter d'autres, essentiellement sur les questions de recherche en vue d'une coopération avec le centre de Pueblo, qu'un acteur comme Marcel Tessier a visité³⁵⁶. Les discussions se centrent sur la mixité des flux de voyageurs et de marchandises, Michel Walrave, directeur adjoint des études générales et de la recherche de la SNCF, présentant les améliorations de l'exploitation de la ligne Paris-Bordeaux, du fait d'un relèvement de vitesse à 200 km/h, permis par les nouvelles rames Corail. Bien qu'il soit le père du calcul économique en faveur du TGV Paris - Lyon, il défend ainsi le raisonnement économique rendant possible l'optimisation d'une liaison sur voie classique, par une évolution du matériel roulant. Son collègue Jean Alias, directeur de l'équipement de la SNCF, explique toutefois qu'à partir d'un certain point, un choix s'impose entre une voie pour charges lourdes et une voie pour grande vitesse.

Autre sujet de grand intérêt pour les États-uniens, le contrat d'entreprise de la SNCF³⁵⁷, qui vient se substituer à une discussion prévue sur les modèles de trafic, à

³⁵¹Par exemple Budd pour une analyse des solutions de bogie disponibles à l'étranger (voir *Engineering Data on Selected High Speed Passenger Trucks*, Washington, DOT, 1979).

³⁵²Par exemple le MIT (voir *Long Term Assessment of Passenger Ground Transportation System Technology, op. cit.*).

³⁵³Par exemple Ebon Research Center, qui s'est forgé une spécialité dans la mise à disposition d'expertise dans plusieurs champs pour les agences fédérales (voir *Railroad Electrification Activity : a Summary Report, 1980-1981*, Washington, DOT, 1982).

³⁵⁴«Mission aux USA (DOT-FRA, Amtrak) d'une délégation SNCF-Sofrerail», SNCF, ca. février 1980 (AN, 19950585/27).

³⁵⁵Isabelle GUILLAUME, «L'épopée française des chemins de fer américains. Le transcontinental vu par Jules Verne, Vivien de Saint-Martin et Pierre Larousse», *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 44, 2013, p. 183-200.

³⁵⁶Entretien entre Marcel Tessier, Alain Beltran et Jean-François Picard (26 juin 1991) (5 avril 1991) (R&H).

³⁵⁷Ce document, signé avec l'État en 1979 et cadrant les exercices de l'entreprise jusqu'en 1982, est une révision du contrat de programme de 1969, dont les principaux effets sont d'imposer l'impératif financier aux questions d'exploitation, c'est-à-dire que l'entreprise peut plus aisément ajuster son offre en fonction de ses recettes, les pouvoirs publics pouvant lui imposer de maintenir des des-

la grande surprise des Français³⁵⁸. Il est toutefois compréhensible que les représentants fédéraux cherchent à comprendre la façon dont s'organise un grand exploitant ferroviaire public, en raison des questions que pose Amtrak, surtout lorsque le document qui les encadre met au centre de la définition des missions de l'exploitant les enjeux financiers du ferroviaire. Enfin, des échanges ont lieu sur la façon de répartir les coûts d'entretiens d'une voie partagée entre différents trafics et sur la définition d'un nouveau type de matériel roulant allégé capable de relier Boston à New Haven en 3 h, soit à une vitesse moyenne de 75 km/h. Ce qui témoigne bien du fait que la grande vitesse ferroviaire n'est pas au cœur des débats !

Néanmoins, cette mission de février 1980 est analysée à chaud par les participants français comme le début d'une évolution des relations entre les deux pays dans le domaine ferroviaire, après de nombreuses tentatives antérieures n'ayant connu que très peu de concrétisations au cours des années 1970. Mais la logique demeure celle d'une collaboration institutionnelle, dans laquelle les Français se positionnent en situation de supériorité : «[i]l existe indiscutablement des domaines où la SNCF peut aider tant le FRA que l'AMTRAK³⁵⁹» explique le rapport de mission. Il ne s'agit-là pas de grande vitesse mais de différents thèmes d'amélioration de l'exploitation et des infrastructures existantes, en particulier sur le NEC. Sans qu'ils les prennent pour acquises, si des exportations sont envisageables aux yeux de ces directeurs de la SNCF, elles relèvent donc plutôt de ces différents secteurs et non de la vente d'un système complet comme le TGV. L'esprit dominant est plutôt celui de la coopération, comme l'intitulé de la direction de la SNCF en charge de l'international le reflète.

La participation à la rencontre des gouverneurs à l'été 1980 marque un tournant. La NGA³⁶⁰ invite le directeur général de la SNCF à prendre la parole à une session consacrée au rôle de l'État en matière de transports ferroviaires à grande vitesse, montée en collaboration avec le *Center for International Transportation Exchange*, dépendant de la *Michigan State University* et piloté par Ferdinand A. Thar³⁶¹. D'autres grandes entreprises ferroviaires sont également conviées : BR, JNR, Via Rail, Amtrak et Budd³⁶². Chacune peut présenter la façon dont elle déploie ou entend déployer la grande vitesse ferroviaire. Pour sa part, Marcel Tessier, qui remplace

sertes jugées non rentables contre compensation financière (Nicolas NEIERTZ, *La Coordination des transports en France. De 1918 à nos jours*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1999, p. 431).

³⁵⁸Voir *ibid.*, p. 431.

³⁵⁹«Mission aux USA (DOT-FRA, Amtrak) d'une délégation SNCF-Sofrerail», SNCF, ca. février 1980 (AN, 19950585/27).

³⁶⁰*National Governor's Association*.

³⁶¹*Proceedings of the National Governors' Association Annual Meeting 1980*, NGA, 1981. La session est intitulée *The State Role in High Speed Intercity Rail Service*.

³⁶²Marcel Tessier mentionne également la DB, qui n'est pas inscrite sur le rapport dressé par la NGA.

le directeur général de la SNCF, propose une vision systémique du TGV, orientée par la logique économique.

Avec un public d'environ 100 personnes, dont 4 gouverneurs et plusieurs responsables des transports, la session est présentée comme un succès. Toutefois, aucun représentant de l'État fédéral n'y a été convié, «ce qui semble confirmer l'esprit d'indépendance des États vis-à-vis du Gouvernement Fédéral³⁶³». La recherche d'économies d'énergie est la ligne directrice de la session, la grande vitesse ferroviaire pouvant en être une voie. Pour des experts comme Marcel Tessier et Camille Blumstein, «les exposés ne [leur] ont rien appris de bien nouveau et les questions posées au cours du Panel sont restées très générales³⁶³», mais ils parviennent à juger du retournement de position auquel ils assistent :

«[p]ar contre, le fait vraiment très important est que, pour la première fois, les plus hautes autorités politiques des États s'intéressent au transport ferroviaire de voyageurs, ce qui était impensable il y a encore peu de temps. Les déclarations des Gouverneurs lors de la discussion qui a suivi le Panel et l'attention qu'ils ont portée aux divers exposés témoignent d'une prise de conscience, au niveau politique, des services que peut rendre le chemin de fer. Ils ont reconnu qu'il restait un long chemin à parcourir aux U.S.A. pour réhabiliter le chemin de fer et évoqué l'influence des groupes de pression des modes concurrents et des industries qui leur sont liées, face à une opinion publique qui ignore encore totalement les possibilités du fer.

Nul doute que la crise de l'énergie ne soit à l'origine de ce début de retournement de la position des autorités politiques et que l'on peut en attendre des conséquences dans les prochaines années. La progression du trafic de l'AMTRAK n'y est sans doute également pas étrangère. Il est heureux que les conceptions françaises aient pu être exposées à cette occasion et à ce niveau³⁶³».

Au vu du cénacle réuni, cette révolution copernicienne, dont on peut néanmoins penser qu'elle trouve ses racines dans le premier choc pétrolier de 1973, en suppose une autre : «[il] apparaît, contrairement à ce que l'on avait pu penser jusqu'à présent, que les chances d'une impulsion favorable au développement du transport ferroviaire rapide interville puissent résulter beaucoup plus de l'action locale, politique et financière, émanant des États intéressés que d'une véritable volonté politique du Gouvernement Fédéral³⁶³». À leurs yeux, ce basculement présente également l'avantage de renouveler les interlocuteurs avec lesquels ils ont l'habitude de discuter. Alors que les rapports avec le DOT, la FRA et les compagnies ferroviaires les ont jusque-là déçus – à l'exception de ceux établis avec Amtrak –, les responsables des politiques de transport à l'échelle des États leur semblent être des partenaires plus efficaces, dans la mesure où ils sont positionnés au plus près des projets et des choix politiques.

³⁶³ «Compte rendu de mission aux USA de M. Tessier assisté de M. Blumstein», SNCF, ca. août 1980 (AN, 19950585/27).

S'intéresser aux États est donc aussi un moyen de sortir de l'enlisement de relations sans réelle utilité établies avec les acteurs fédéraux depuis une dizaine d'années.

Seule Amtrak trouve grâce aux yeux des représentants de la SNCF, en raison d'un flux réel d'échanges les années précédentes tout autant que du statut de l'entreprise – proche de celui de la SNCF – et de la personnalité de son nouveau patron. La réunion avec la nouvelle direction d'Amtrak est jugée «très chaleureuse³⁶⁴». Alan S. Boyd fait un très bel effet aux représentants français, son expérience de président d'un exploitant ferroviaire jouant en sa faveur, de même que sa proximité avec Léonce Lansalot-Basou. Il témoigne d'une bonne connaissance des enjeux de la SNCF et d'un intérêt pour de multiples sujets : financement des investissements, bénéfiques tirés des services express, électrification, grille tarifaire, contrat d'entreprise...

À partir de ce tournant de la mi-1980, la plupart des comptes rendus de mission des Français aux États-Unis sont très positifs sur la réceptivité de leurs interlocuteurs à propos de la grande vitesse ferroviaire, avant que le vent tourne dans la deuxième moitié des années 1980. «À ma grande surprise, mes différents interlocuteurs se sont montrés particulièrement réceptifs et ont de leur propre initiative, volontairement élargi l'objet de nos entrevues au problème général de la pénétration du T.G.V. aux États-Unis³⁶⁵», relate par exemple Michèle Prats³⁶⁶, cheffe du service des affaires internationales du ministère des Transports, à la suite de son voyage sur place à l'été 1982.

Aux yeux de Camille Blumstein, ce réveil états-unien est tout de même long à venir :

«[q]uoi qu'il en soit, il faut rester vigilant et entretenir le maximum de contacts, si décevants soient-ils, car le jour où les Américains comprendront qu'une infrastructure ferroviaire nouvelle coûte moins cher qu'une autoroute ou que la construction de nouveaux aéroports, nous devons être présents, ceci d'autant plus que le succès du TGV français va certainement accroître l'agressivité des Japonais³⁶⁷».

Le tournant de la mi-1980, après la longue attente d'une collaboration enfin intéressante au long des années 1970, laisse croire que même si les acteurs états-uniens sont longs à cheminer, ils sont capables d'un basculement rapide et qu'il convient donc que les intérêts français ne soient pas sortis du jeu avant ce basculement attendu. Si l'administration Reagan est perçue comme une menace pour l'émergence

³⁶⁴ «Mission aux USA (DOT-FRA, Amtrak) d'une délégation SNCF-Sofrerail», SNCF, *ca.* février 1980 (AN, 19950585/27).

³⁶⁵ «Rapport de mission aux États-Unis», ministère des Transports, 15 septembre 1982 (AN, 19950585/27).

³⁶⁶ Énarque, après une carrière plutôt orientée vers la Culture, elle se tourne vers l'Équipement, notamment comme cheffe du service des affaires internationales du ministère des Transports au début des années 1980.

³⁶⁷ «Note sur les perspectives de trains à grande vitesse aux USA», SNCF, 25 mars 1982 (AN, 19950585/27).

de ce marché, c'est simultanément que les Français comprennent que leurs interlocuteurs se situent à l'échelle des États et non à l'échelle fédérale avec laquelle toute collaboration semblait si difficile depuis les années 1970.

De la mi-1980 à début 1983, le sentiment que les États-Unis développent un intérêt pour la grande vitesse ferroviaire se forge donc au sein des milieux ferroviaires français. Il est notamment alimenté par les travaux du *Joint Economic Committee* (voir p. 84), que Pierre-Marie Colmant³⁶⁸, à l'ambassade, transfère à Marcel Tessier à l'automne 1980. Il est aussi renforcé par la visite de son président, Henry S. Reuss, en France, qui est reçu au siège de la SNCF par Jean Dupuy et Marcel Tessier le 24 novembre 1980. Plus d'un an après, ce dernier peut ainsi se dire «heureux de constater que petit à petit l'idée d'un système de transport ferroviaire à très grande vitesse se fait jour aux U.S.A.³⁶⁹», dans une lettre envoyée à l'ambassade de France.

Les Français se sont accoutumés à l'idée que ce processus est lent. Par exemple, après son voyage en janvier 1983, le député socialiste André Billardon³⁷⁰ voit la grande vitesse comme «un besoin dont les américains commencent à prendre conscience», appelé à s'incarner en deux à trois ans sous la forme de projet concret³⁷¹. Ce qui semble naïf au vu de la temporalité bien plus longue qui caractérise les marchés ferroviaires³⁷². Comme des observateurs qui perturberaient leur expérience, les Français ont également conscience que l'existence même du TGV modifie les conditions de la discussion sur la grande vitesse ferroviaire états-unienne, ce que confirme par exemple l'experte états-unienne Jane E. M. Holt³⁷³, pour qui, dans un rapport de 1984, le regain d'intérêt pour la grande vitesse aux États-Unis est indéniablement lié à l'ouverture du TGV³⁷⁴.

Ainsi, la grande vitesse joue un rôle de pôle attracteur de l'attention des intérêts français, dès lors qu'elle est identifiée comme incarnant l'avenir du rail en général mais surtout aux États-Unis. Alors que les industriels français étaient déjà présents dans ce pays pour y vendre d'autres systèmes, l'analyse du marché états-unien qui

³⁶⁸ Représentant permanent de la France auprès du GATT, puis chef du SEE de l'ambassade de France à Washington.

³⁶⁹ Lettre de M. Tessier à P. Colmant, 16 décembre 1981 (AN, 19950585/27).

³⁷⁰ Député socialiste de Saône-et-Loire, puis président du Conseil général (1979-1982), il devient président du Conseil régional de Bourgogne en 1982. A l'échelle nationale, il occupe des positions influentes en étant notamment président du groupe socialiste à l'Assemblée nationale (1984-1986).

³⁷¹ «Compte rendu de la visite d'André Billardon aux U.S.A.», Conseil général de Bourgogne, 23 février 1983 (AN, 19950585/27).

³⁷² Entretien entre Henri Rollet, Alain Beltran et Jean-François Picard (18 août 1992) (R&H).

³⁷³ De formation commerciale, elle devient consultante sur les questions ferroviaires dans plusieurs structures au cours des années 1970, en particulier à l'USRA (1974-1977). Sa nomination au sein de l'ICC, sur proposition de Ronald W. Reagan en 1983, est refusée par le Sénat, si bien qu'elle poursuit une carrière d'experte et de consultante.

³⁷⁴ «High Speed Rail. What it takes to make it work», J. E. M. Holt, avril 1984 (ASNCF, 123LM502).

se construit au début des années 1980 reflète cette capacité du train à grande vitesse à attirer sur lui les regards.

4.1.3 Un train peut en cacher d'autres

Réputé s'être réveillé, le marché ferroviaire aux États-Unis fait l'objet d'analyses régulières de la part de différents acteurs français, qu'ils soient établis sur place (pôle économique de l'ambassade, représentants d'entreprises...) ou en France (ministères, institutions de recherche...). Au cours des années 1980, le point de vue des différents documents rédigés à ce propos est consensuel sur plusieurs grandes lignes, ce qui peut se comprendre du fait que des extraits de rapports sont recopiés par d'autres, comme lorsque la DTT reprend les termes mêmes des analyses fournies par les services de l'ambassade dans ses propres notes³⁷⁵. Si l'on excepte le regard porté sur les enjeux de la grande vitesse, l'appréciation sur le marché états-unien évolue peu et les lignes d'analyse du début de la décennie 1980 se retrouvent à la fin³⁷⁶.

Ce qui frappe d'abord les observateurs français est le gigantisme d'un pays bien plus vaste que la France ou même l'Europe de la Communauté européenne, les deux cadres de référence de nombre d'acteurs institutionnels. Contrairement à d'autres territoires envisagés pour l'exportation, les États-Unis présentent en outre l'avantage d'être un pays riche et peuplé. Paradoxalement, peut-être, le marché états-unien n'est pas vu comme un lieu d'innovation technique, du fait du retrait du centre de recherche de Pueblo³⁷⁷. Le décalage avec une situation française où les programmes comme celui d'Aramis se poursuivent jusqu'au milieu des années 1980 est ici frappant et explique cette perception française³⁷⁸.

Les jugements français les plus experts prennent en considération l'ensemble des marchés ferroviaires, voire des transports. Ils soulignent généralement les grandes différences avec les marchés européens : poids des autres réseaux face au ferroviaire, poids du fret au sein du ferroviaire, importance des voies uniques, gabarit ferroviaire plus large qu'en France... Les documents les plus informés reprennent souvent les éléments issus de la commission Shuster (voir p. 68) pour dresser le paysage des transports dans le pays, tout en les croisant avec des données concernant les positions des industriels français du secteur. Ainsi, en incluant l'ensemble des systèmes ferroviaires, les États-Unis représentent la moitié du marché mondial et font preuve

³⁷⁵On peut rapprocher ainsi la note «Le secteur des transports publics aux États-Unis : bref aperçu de ce marché» de la DTT du 13 février 1985 (AN, 19950585/27) et l'«Analyse succincte du marché ferroviaire nord-américain» de l'ambassade de France à Washington du 9 janvier 1984 (ASNCF, 123LM502).

³⁷⁶«Note sur les transports terrestres aux États-Unis», DTT, 13 juillet 1989 (AN, 19950585/27).

³⁷⁷«Les transports terrestres rapides aux U.S.A.», Institut de recherche des transports, 8 septembre 1982 (AN, 19950585/27).

³⁷⁸LATOUR, *Aramis ou l'amour des techniques*, *op. cit.*

d'un dynamisme révélé par les appels d'offres qui se succèdent pour différents systèmes, notamment de transports urbains, que les Français parviennent régulièrement à remporter, comme dans le cas des métros d'Atlanta en 1976, de New York en 1982 et de San Francisco en 1987. En 1984, un document de l'ambassade de France à Washington dresse une liste impressionnante de projets en cours, en particulier dans les transports publics : rénovation, remplacement ou augmentation de parcs de rames de métro (New York, Boston, Philadelphie...), installation de *people movers* ou LRT³⁷⁹ (Detroit, Minneapolis, Chicago...), ouvertures de nouvelles lignes de métro avec du matériel français (Chicago, San Francisco, Atlanta...), travaux de rénovation lourde d'axes ferroviaires interurbains (Norfolk Southern, Conrail, Seaboard...)³⁸⁰.

Du fait de cette grande activité, les entreprises étrangères sont bien implantées aux États-Unis, en particulier dans la fourniture de matériel roulant pour les transports urbains (Allemands de l'Ouest, Japonais, Italiens...), puisque le pays ne compte plus qu'un seul constructeur de matériel ferroviaire remorqué, Budd, sous contrôle de l'Allemand Thyssen, à laquelle s'ajoute une usine Kawasaki et une usine de montage de Bombardier dans le Vermont. Le marché est perçu comme en expansion et fait également figure de référence mondiale : « vendre de l'ingénierie ou des matériels aux États-Unis constitue une preuve de savoir-faire très appréciée qui se révèle souvent déterminante pour l'obtention d'autres contrats dans le monde³⁸¹ » écrivent Yves Aureille³⁸² et Jack Duchemin³⁸³, depuis les services de l'ambassade.

La réforme du fret ferroviaire (voir p. 77) impressionne les observateurs français puisque le secteur a su se moderniser et génère des bénéfices et une activité accrue, qui profitent aux plus de 400 exploitants que compte le pays. Le contraste avec la situation française est ici frappant : Burlington Northern, la première compagnie de fret ferroviaire états-unienne, dégage un bénéfice de 240 millions de \$³⁸⁴ en 1982, quand la SNCF, hégémonique mais polyvalente, accuse la même année un déficit de 354 millions de \$³⁸⁵, en particulier du fait du nombre bien plus élevé de ses employés.

Plusieurs créneaux sont identifiés comme porteurs pour les Français. D'abord, l'ingénierie états-unienne ferroviaire est jugée plutôt faible et les entreprises fran-

³⁷⁹ *Light Rail Train*.

³⁸⁰ Note du chef du SEE, ambassade de France à Washington, 2 octobre 1984 (AN, 19950585/27).

³⁸¹ « Analyse succincte du marché ferroviaire nord-américain », ambassade de France à Washington, 9 janvier 1984 (ASNCF, 123LM502).

³⁸² Attaché équipements de transport au SEE à l'ambassade de France à Washington.

³⁸³ Centralien, expert ferroviaire à la DREE, il est missionné pour une période longue au sein de l'ambassade de France à Washington à partir du printemps 1983. Dans ce cadre, il suit les dossiers ferroviaires aussi bien urbains qu'interurbains. Il complète les compétences d'Yves Aureille, sans rentrer en conflit avec les conseillers transport de l'ambassade, Léonce Lansalot-Basou puis Nicolas Durieux.

³⁸⁴ 614 millions de \$₂₀₁₇.

³⁸⁵ 905 millions de \$₂₀₁₇.

çaises pourraient capter des marchés de conseil dans ce domaine transversal. Ensuite, les transports innovants et hectométriques sont un secteur dans lequel la France se positionne comme ayant une forte avance, notamment par le biais des systèmes Aramis, SK et VAL, mais non par celui du tramway, encore en émergence. Plus classiques, les trains de banlieue états-uniens sont très vieillissants et pourraient faire l'objet d'offres françaises. Enfin, la grande activité de fret et la faiblesse de l'industrie ferroviaire états-unienne permettent d'envisager des marchés très importants sur les différents équipements de ces réseaux : voie, signalisation, télécommunications, informatisation...

D'autres marchés semblent en revanche fermés, en particulier celui des locomotives diesel que General Electric et General Motors dominent à l'échelle mondiale. Le marché du wagon connaît une forte chute qui met les entreprises locales en difficultés, ce qui peut être une opportunité pour les entreprises françaises, mais la question des normes différentes entre les deux cadres nationaux est un obstacle non négligeable.

Plus généralement, le marché états-unien est soumis à des barrières protectionnistes très fortes, mises en place par le président républicain Herbert Hoover pour relancer l'économie nationale face à la crise de 1929³⁸⁶. Le *Buy American Act*³⁸⁷, signé à la toute fin de son mandat en 1933, introduisit l'obligation de recourir à des biens produits sur le territoire des États-Unis pour les marchés fédéraux. Pour le secteur des transports, la contrainte fut élargie aux marchés bénéficiant d'une subvention fédérale et d'une aide de l'UMTA, créée en 1964, par le *Surface Transportation Assistance Act*³⁸⁸ de 1978, un texte consacré essentiellement aux autoroutes et aux ponts. Des dispositions renforcées par le *Surface Transportation Assistance Act*³⁸⁹ voté à la toute fin 1982.

Ainsi, bien que des marchés soient obtenus par des entreprises françaises, les observateurs français soulignent la nécessité d'une meilleure implantation. En particulier Sofrerail, filiale d'ingénierie de la SNCF, qui a, par exemple, manqué l'obtention en 1982 de l'étude de faisabilité de la ligne que les Japonais promeuvent entre Los Angeles et Las Vegas. Une stratégie envisagée pourrait être de capter des marchés d'étude sur des liaisons courtes entre villes jumelles ou entre une ville et son aéroport, afin de s'implanter. Jack Duchemin conseille également aux industriels

³⁸⁶William J. MALLETT et Michaela D. PLATZER, *Effects of Buy America on Transportation Infrastructure and U.S. Manufacturing : Policy Options*, Congressional Research Service, 14 juin 2017. L'effet des mesures spécifiques au champ des transports est d'ailleurs discutable, puisqu'au mieux elles ne s'appliquent qu'à une industrie faiblement pourvoyeuse d'emploi, celle de la construction de matériel roulant, et au pire elles ont contribué à un renchérissement des coûts et à des retards de ce type de marchés.

³⁸⁷*Buy American Act*, 3 mars 1933.

³⁸⁸*Surface Transportation Assistance Act*, 6 novembre 1978.

³⁸⁹*Surface Transportation Assistance Act*, 6 janvier 1983.

français de la voie de mieux s'insérer dans les milieux ferroviaires états-uniens, par exemple en s'impliquant dans les associations professionnelles.

À la même époque, l'analyse d'une importante entreprise de signalisation ferroviaire française, la CSEE³⁹⁰, est nettement plus nuancée. Elle juge la «situation économique difficile due aux règlements et obligations ainsi qu'à la concurrence entre réseaux³⁹¹» et regrette que les compagnies ne disposant pas de moyens propres d'études se trouvent contraintes de sous-traiter ces tâches à l'AAR ou à de nombreux consultants, ce qui contribue à rendre «tout ce qui n'est pas *made in USA* [...] à priori suspect³⁹¹». Loin d'une vision idéalisée d'un pays marqué par la libre concurrence, le document regrette que la «[l]a mentalité [y soit] plus "conservatrice" qu'en Europe³⁹¹», notamment sur la protection des positions détenues par les fabricants états-uniens.

Si le métro et la voie sont les principaux domaines d'activité des entreprises françaises aux États-Unis, les acteurs sont marqués par un succès commercial récent : l'achat de Turbo trains pour des dessertes du *Midwest* à partir de 1973, puis de l'*Empire Corridor*, entre New York et les chutes du Niagara, à partir de 1976 (voir fig. 19, p. 133). Ces rames thermiques, construites par ANF³⁹² puis sous licence par Rohr aux États-Unis, offrent un service jugé «très satisfaisant³⁹³» par Jean-Philippe Bernard³⁹⁴, directeur de la coopération internationale de la SNCF. Elles ne sont toutefois pas exploitées dans les meilleures conditions, puisque l'état des voies impose des limitations de vitesse bien inférieures à celles pratiquées en France par ce même matériel. Le régime thermodynamique n'est donc pas optimal, ce qui suppose un gaspillage d'énergie.

Même s'ils n'ont pas nécessairement abaissé les coûts autant que ce qu'aurait voulu Amtrak, les Turbo trains, baptisés *Turboliners*, ont permis d'accroître nettement la demande sur les axes desservis. Les Français voient donc dans ces Turbo trains l'augure de meilleures positions à venir sur le marché du matériel roulant, où ils ne représentent pourtant, en 1983, que 3 % des ventes, face aux 36 % des Japonais, aux 24 % des Italiens et aux 11 % de la RFA. Sur ce point les analyses tendent à diverger sur la part que pourrait représenter la grande vitesse ferroviaire dans les exportations françaises aux États-Unis.

³⁹⁰Compagnie des signaux et d'entreprises électriques.

³⁹¹«Actions département ferroviaire aux U.S.A.», CSEE, ca. 1984 (AN, 19950585/27).

³⁹²Ateliers du Nord de la France.

³⁹³«Mission aux USA du 30 septembre au 6 octobre 1984», SNCF, ca. octobre 1984 (AN, 19950585/27).

³⁹⁴X-Génie maritime, il occupe différentes fonctions à la direction du matériel de la SNCF, en particulier au moment de l'élaboration du projet de TGV, avant de devenir directeur adjoint (1982-1984) puis directeur (1984-1990) de la coopération internationale.

³⁹⁵Wystan Auden Stevens, 1976.



Figure 19. *Turboliner* Amtrak à Ann Arbor (1976)³⁹⁵

La description la plus enthousiaste du marché états-unien relève du plus haut niveau décisionnel que les archives écrites permettent de consulter de ce point de vue, incarné par Noël Chahid Nourai³⁹⁶, directeur de cabinet de Michel Jobert, le ministre du Commerce extérieur. Elle est formulée dans le compte rendu d'une des réunions d'un groupe élargi d'acteurs qui étudient au printemps et à l'été 1982 les possibilités de projets de grande vitesse ferroviaire aux États-Unis. Y prennent part divers représentants de l'administration française et de ses satellites (DREE³⁹⁷, DTT, Coface³⁹⁸, Actim³⁹⁹...), mais aussi de la SNCF et des industriels (Alstom, MTE-Francorail...). Le texte affirme que «l'analyse exhaustive dans le monde des marchés potentiels de trains à très grande vitesse a fait apparaître l'intérêt immédiat du marché américain : marché de référence, nombreux projets, certitude de la faisabilité dans certains corridors, financements plus aisés... Les décisions dans les autres pays (Corée du Sud, Taïwan, Brésil...) étant pour le moment différées pour des motifs divers⁴⁰⁰».

Le seul défaut de ce marché – mais n'est-ce pas un signe de son attractivité ? – est que les Japonais y ont pris de l'avance, dans leur occupation du terrain, dans leur organisation et dans leur progression sur une première liaison entre Los Angeles et San Diego, un projet jugé «de bonne rentabilité pour lequel leur présence n'est plus contestable⁴⁰⁰». Un premier chiffrage est même envisagé qui estime à 1,5 milliard

³⁹⁶Énarque, conseiller d'État, il devient directeur de cabinet de Michel Jobert entre 1981 et 1983.

³⁹⁷Direction des relations économiques extérieures.

³⁹⁸Compagnie française d'assurance pour le commerce extérieur.

³⁹⁹Agence pour la coopération technique, industrielle et économique.

⁴⁰⁰Compte rendu DREE du 20 juillet 1982 (AN, 19950585/27).

de F⁴⁰¹ «rapatriable⁴⁰²» tout projet de grande vitesse aux États-Unis incluant le système complet formé de la voie et de son électrification, de la signalisation et du matériel roulant. Un tel constat explique que la conclusion principale de cette réunion soit «de créer d'urgence aux États-Unis une société de promotion du TGV français⁴⁰²» pour septembre 1982.

La note la moins enthousiaste est l'une des premières, datant de mai 1982. Elle est signée d'Yves Aureille, attaché équipements de transport au SEE⁴⁰³ à Washington, et souligne le fait que les projets sont à la merci d'«un élément de risque considérable⁴⁰⁴», à travers les questions de financement et d'évaluation économique. L'absence de subventions fédérales décidée par l'administration Reagan et la réticence des États fédérés à participer financièrement aux projets contrastent avec la construction des *Interstates* et conduisent à ce que les projets ferroviaires soient entièrement privés et que leur rentabilité soit évaluée d'une façon qu'il juge étroite, au vu des pratiques françaises, en ne tenant compte d'aucun des bénéfices induits pour la collectivité par la réalisation d'une nouvelle infrastructure. Par ailleurs, les coûts sont très difficiles à maîtriser, puisqu'ils dépendent de l'énergie, dont le cours semble peu stable, et les recettes sont soumises à une forte concurrence, de l'automobile et de l'aérien, dont l'offre risque de devenir encore plus accessible du fait de la déréglementation en cours. En outre, aucune compagnie ferroviaire locale ne peut être impliquée, puisqu'elles sont toutes focalisées sur le marché du fret, qui leur rapporte de l'argent, à l'exception d'Amtrak, qu'Yves Aureille juge, dès cette époque, en retrait sur de tels projets, au vu de sa position délicate face au gouvernement fédéral. S'implanter sur le territoire états-unien suppose donc de créer de toutes pièces une nouvelle compagnie ferroviaire avec les coûts de structure et de formation de personnel que cela suppose.

En revanche, le retrait de l'administration Reagan de tout projet ferroviaire est analysé comme une opportunité nouvelle pour l'accès aux marchés états-unien. Puisqu'il n'y a plus de subvention fédérale ni d'appels d'offres fédéraux, les entreprises françaises ont la possibilité de vendre des produits fabriqués en dehors du territoire des États-Unis, ce qui évite notamment d'avoir à investir dans la mise en place d'une usine, comme l'a fait Kawasaki, ou d'avoir à racheter – s'il en existait encore d'ailleurs – une entreprise locale, comme l'a fait Thyssen. L'autre effet de cette position fédérale est l'atomisation du marché, qui se trouve dépendant des politiques locales de chaque État fédéré.

⁴⁰¹ 490 millions d'€₂₀₁₆.

⁴⁰² Compte rendu DREE du 20 juillet 1982 (AN, 19950585/27).

⁴⁰³ Service d'expansion économique.

⁴⁰⁴ «Le marché des trains à grande vitesse aux États-Unis. Proposition en vue d'une stratégie commerciale française», ambassade de France à Washington, mai 1982 (AN, 19950585/27).

Mais début 1984, Yves Aureille signe un rapport plus positif sur l'intérêt du marché états-unien⁴⁰⁵. L'essor d'un engouement pour les grandes vitesses ferroviaires aux États-Unis et la mise en place d'une stratégie commerciale active des Français dans ce pays l'incitent à revoir son jugement, à moins qu'il soit lui-même influencé par ces nouvelles dynamiques. Il rejoint ainsi la grande majorité des experts français.

Du tournant de 1980 au milieu des années 1980, les notes d'analyse du marché ne présentent pas une vision naïve des possibilités de développement aux États-Unis, mais sont teintées d'optimisme. Il est significatif que la note la plus rétive soit écrite par un expert français en résidence aux États-Unis et non à la suite d'une visite sur place de quelques jours que multiplient les représentants des intérêts français et qui ne permettent probablement pas de se forger une vision pleinement fidèle d'une situation si différente du contexte français. La difficulté récurrente analysée dans ces documents tient à la question de l'infrastructure nouvelle. Peu d'acteurs leur semblent avoir pris conscience de sa nécessité, tandis que les coûts qu'elle suppose mettent en péril la rentabilité de projets qui doivent être pensés sans subvention publique, sans négliger la difficulté de disposer du foncier nécessaire en raison des limites mises aux expropriations. Mais ces enjeux sont présentés comme relevant d'un processus d'acculturation des interlocuteurs états-uniens plus que comme une clause rédhibitoire. Le présupposé selon lequel des acteurs états-uniens sont intéressés et prêts à s'engager dans le développement de la grande vitesse ferroviaire est une donnée considérée comme bien plus importante. D'autant qu'elle semble être confirmée par la multiplication des projets sur le territoire.

4.2 Les corridors de grande vitesse : l'ébauche d'un marché atomisé et hétérogène

Du fait d'un manque d'engagement de l'État fédéral, le secteur de la grande vitesse aux États-Unis prend la forme d'une série de possibles marchés indépendants les uns des autres, du moins en termes institutionnels. Portés par des acteurs locaux aux profils différents selon les États, ces projets se déploient sur des territoires eux-mêmes très différents et entendent répondre à des enjeux qui ne sont pas les mêmes d'un corridor à l'autre. Face à cette profusion des projets, les Français mènent une politique d'analyse des potentialités de ces corridors et focalisent leur attention sur certains plus que sur d'autres, réputés moins pertinents ou déjà acquis aux Japonais. C'est ainsi que la liaison New-York - Montréal puis celle devant desservir

⁴⁰⁵ «Analyse succincte du marché ferroviaire nord-américain», ambassade de France à Washington, 9 janvier 1984 (ASNCF, 123LM502).

la Floride s'imposent parmi les corridors jugés les plus prometteurs et donc supports de l'activité la plus importante.

4.2.1 Une profusion de projets

À partir de 1981, plusieurs organismes dressent des listes de potentiels corridors de grande vitesse ferroviaire, en particulier la FRA et Amtrak (voir p. 103) et le *Joint Economic Committee* (voir fig. 20, p. 137). En 1983, l'OTA recense neuf corridors faisant l'objet de projets de grande vitesse ferroviaire assez formalisés sur le territoire des États-Unis (voir tab. 2, p. 136)⁴⁰⁶.

| Corridor | Porteur | Technologie | Coût (10 ⁹ \$) |
|---------------------------|--------------|------------------------------------|---------------------------|
| Los Angeles - San Diego | AHSRC | <i>Shinkansen</i> | 3 ⁴⁰⁷ |
| Los Angeles - Las Vegas | Las Vegas | <i>Transrapid</i> ou <i>Maglev</i> | 1,9 ⁴⁰⁸ |
| Tampa - Orlando - Miami | FHSRC | Inconnue | Inconnu |
| Montréal - New York | Montréal | TGV | Inconnu |
| NEC | FRA | Classique | 2,19 ⁴⁰⁹ |
| Ohio | Ohio | TGV | 8,2 ⁴¹⁰ |
| Philadelphie - Pittsburgh | Pennsylvanie | Inconnue | Inconnu |
| Chicago - Milwaukee | Collectif | <i>Transrapid</i> | 1,2 ⁴¹¹ |
| Chicago - Detroit | Michigan | Classique | 0,7 ⁴¹² |

Tableau 2. État des lieux des corridors à l'étude en 1983⁴⁰⁶

Cette liste illustre la multiplicité des solutions techniques envisagées, aucune n'étant à ce stade réellement figée, à l'exception des corridors ayant retenu une solution classique. On peut y lire l'influence des différents groupements industriels qui ont tenté d'attirer vers leur solution chacun des corridors ainsi constitués. Les porteurs de ces projets présentent différents statuts qui reflètent les configurations locales de ces dynamiques de projet. La maîtrise d'ouvrage ne connaît ici aucune normalisation : structures publiques, commissions spécifiques, structures mixtes, associations... Les tracés eux-mêmes sont rarement établis et font l'objet de plusieurs options. Face à autant d'incertitudes, le chiffrage est soit impossible, soit très aléatoire. Parmi les chiffres annoncés, celui du projet de l'Ohio se détache nettement et laisse présager de difficultés à venir.

⁴⁰⁶ *U.S. Passenger Rail Technologies, op. cit.*

⁴⁰⁷ 7,4 milliards de \$₂₀₁₇.

⁴⁰⁸ 4,7 milliards de \$₂₀₁₇.

⁴⁰⁹ 5,39 milliards de \$₂₀₁₇.

⁴¹⁰ 20 milliards de \$₂₀₁₇.

⁴¹¹ 3,0 milliards de \$₂₀₁₇.

⁴¹² 1,7 milliard de \$₂₀₁₇.

⁴¹³ D'après *Case Studies in Private/Public Cooperation to Revitalize America : I. Passenger Rail. Report of the Joint Economic Committee, November, 3, 1981, op. cit.*

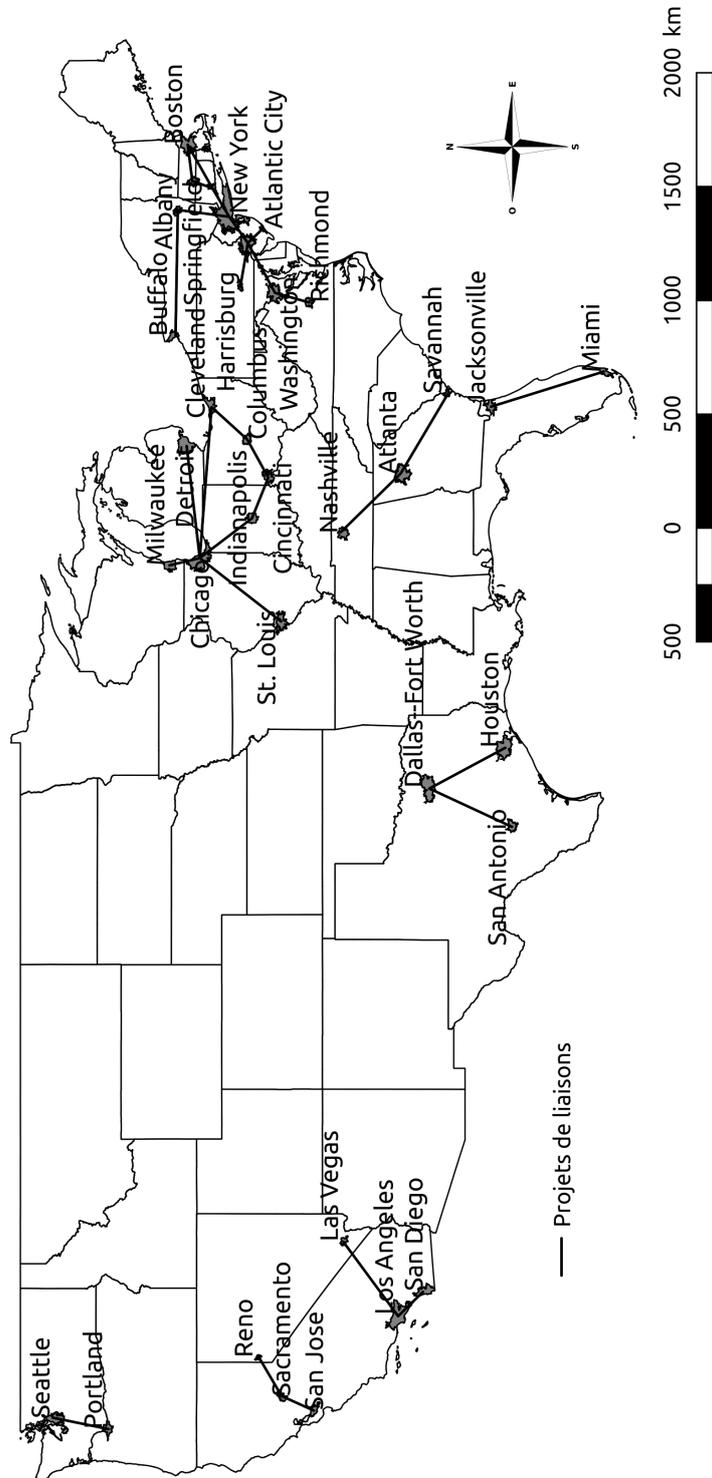


Figure 20. Corridors de grande vitesse ferroviaire recensés par le *Joint Economic Committee* (1981)⁴¹³

À l'exception du programme de modernisation du NEC, les financements envisagés sont toujours fondés sur le secteur privé. Soit de façon exclusive, comme l'OTA l'anticipe pour la Floride, soit dans un cadre favorisé par la puissance publique, par le biais d'avantages fiscaux ou de garanties d'emprunt, soit, enfin, de façon partenariale avec des financements publics à l'échelle d'un État, ce qui n'est le cas que sur l'axe Chicago - Detroit, qui doit faire l'objet d'une modernisation sur le modèle du NECIP et non d'un projet nouveau de desserte à grande vitesse.

Le cas de l'Ohio, où un projet d'une taxe de 1 % sur les carburants destinée à financer le projet est rejeté par référendum en 1982, met en garde contre l'idée que les pouvoirs publics seraient de possibles investisseurs dans ce type de projet, malgré la volonté politique de certains dirigeants à l'échelle des États. L'Ohio, avait été le premier État à avoir créé une structure spécifique sur la grande vitesse ferroviaire dès 1975, en vue d'une liaison Cincinnati - Columbus - Cleveland. Après une première étude de faisabilité, qui avait conclu en 1978 sur la nécessité de construire une voie d'essai, les études préalables à une telle réalisation sont interrompues par le résultat de la consultation populaire sur le financement.

Les autres territoires intéressés se dotent de structures et de cadres pour porter leur projet à l'aube des années 1980. Ainsi la Californie lance-t-elle un appel d'offres pour une étude de faisabilité sur la liaison Sacramento - San Francisco - Los Angeles - San Diego début 1981. En novembre 1981, la Pennsylvanie crée la *High Speed Intercity Rail Passenger Commission* pour étudier une liaison Pittsburgh - Philadelphie. En avril 1982, la Ville de Las Vegas lance un appel d'offres pour une liaison rapide entre Los Angeles et Las Vegas. Cette même année, le Texas ouvre une phase de préqualification pour les consultants ferroviaires, à laquelle Sofreraïl postule, en vue d'une liaison Austin - Dallas - Houston. Mais ce projet ne semble pas assez mûr aux yeux des experts de l'OTA pour figurer dans la liste des corridors à l'étude.

Il est symptomatique de noter que les travaux d'amélioration du NEC figurent en revanche dans cette liste au même titre que les projets de lignes nouvelles, ce qui reflète la conception états-unienne selon laquelle une amélioration ferroviaire ne passe pas nécessairement par une infrastructure nouvelle, contrairement à celle développée par les Japonais et les Français.

Dans cette liste, les Français portent leur intérêt le plus fort sur la liaison entre New York et Montréal, essentiellement pour des raisons culturelles et politiques, du fait de l'implication canadienne, avant de reporter leurs efforts sur la liaison en Floride, dont le projet monte en puissance au long de l'année 1983, alors que commencent à s'estomper les espoirs de la liaison New York - Montréal.

4.2.2 New York - Montréal, un train moderne au nom d'une vieille amitié triple ?

Initialement, le projet de liaison probablement le plus important aux yeux des Français est le corridor New York - Montréal⁴¹⁴. L'idée en remonte à 1975 et s'inscrit dans la lignée des dossiers portés par le maire de la métropole canadienne, Jean Drapeau⁴¹⁵, un grand promoteur de sa ville par le biais de projets ambitieux⁴¹⁶. À l'origine du métro, de l'exposition universelle de 1967 et des Jeux olympiques de 1976, il a pour stratégie de faire rayonner sa ville à l'échelle du continent et du monde pour la sortir de la tension avec le Canada anglophone⁴¹⁷. La justification initiale du projet ferroviaire est de délester les trois aéroports new yorkais en faisant de celui de Montréal le quatrième de la plus grande agglomération états-unienne. Mais il s'agit surtout de trouver une clientèle nouvelle pour l'aéroport de Mirabel, vidé de son trafic par le choc pétrolier et, de ce fait, largement surdimensionné⁴¹⁸. Si les grands projets du maire donnent lieu à de fortes critiques, en particulier le stade olympique pour son coût, faire de Montréal une porte d'entrée sur le continent peut prendre sens, puisqu'elle a joué ce rôle avec New York lors des grandes vagues de migrations du XIX^e siècle, tandis qu'elle jouit d'une bonne accessibilité ferroviaire, combinant ainsi, en quelque sorte, les avantages de New York et ceux de Chicago⁴¹⁹. Le projet envisage de réduire de plus de la moitié la durée du trajet entre Montréal et New York à l'époque : 603 km parcourus en 8 h 42 min, soit à une vitesse de 69 km/h⁴²⁰. Au fil des années, il évolue vers une desserte Montréal - Albany - New York, puis New York - Montréal - Toronto, qui ne desservirait plus l'aéroport de Mirabel que par une antenne de 14 km.

Dès 1980, Sofrerail alimente les réflexions des Canadiens par des notes avant de proposer une étude de faisabilité, que le maire ne peut financer. La visite du Premier ministre socialiste Pierre Mauroy⁴²¹ au Canada en avril 1982 donne lieu à une

⁴¹⁴Nous ne proposons ici qu'un résumé succinct de l'histoire de ce projet du milieu des années 1970 au milieu des années 1980 à partir de sources collectées de façon marginale puisqu'il n'existe pas, à notre connaissance, de travail de synthèse à son sujet. Toutefois d'abondantes archives sont disponibles, notamment le carton AN, 19950585/28.

⁴¹⁵Avocat, il est maire de Montréal (1954-1957 et 1960-1986) principalement au titre du parti civique, au programme moraliste. Ses mandats sont marqués par des projets grandioses visant à mettre Montréal en lumière sur la scène internationale.

⁴¹⁶Benoît GIGNAC, *Jean Drapeau : le maire qui rêvait sa ville*, Montréal, La Presse, 2009.

⁴¹⁷David WHITSON, «Bringing the World to Canada : "The Periphery of the Centre"», *Third World Quarterly*, t. 25, n° 7, 2004, p. 1219-1220.

⁴¹⁸Entretien avec Samir Naessany (15 juin 2017).

⁴¹⁹Mario POLÈSE et Richard SHEARMUR, «Culture, Language, and the Location of High-Order Service Functions : The Case of Montreal and Toronto», *Economic Geography*, t. 80, n° 4, 2004, p. 332.

⁴²⁰Notons que le temps de trajet actuel est de l'ordre de 11 h, soit une vitesse de 55 km/h.

⁴²¹Professeur en enseignement technique, il s'implique dans la représentation syndicale des personnels de collègue au cours des années 1950, avant de basculer dans la politique dans le camp

rencontre avec Jean Drapeau à Montréal, qui aborde probablement cette question. À l'occasion de sa visite au Canada en juillet 1982, Charles Fiterman⁴²², ministre communiste des Transports, rencontre également Jean Drapeau pour s'entretenir du projet. Dans la foulée, Michèle Prats effectue une mission aux États-Unis pour discuter de cette idée avec les décideurs concernés⁴²³. Ceux qu'elles rencontrent se montrent très intéressés, aussi bien à l'échelle de l'État de New York qu'à l'échelle fédérale, mais ils sont très clairs sur la nécessité d'un financement privé de l'opération, en particulier le patron de la FRA, Robert W. Blanchette⁴²⁴. L'agence accepte toutefois de financer des études. La conséquence de ces échanges est qu'en janvier 1983 Pierre Mauroy atteste par écrit du soutien de la France au projet. Une étude pourrait être cofinancée par les intérêts canadiens, états-uniens et français.

Mais l'année 1983 est celle des doutes. En septembre, Robert W. Blanchette, alors recruté par les Français pour promouvoir le TGV, juge que la liaison présente un trop faible trafic pour être rentable, mais évoque le «“trafic induit”⁴²⁵» qui serait susceptible d'augmenter la rentabilité. En novembre, le déplacement en Amérique du Nord de Samir Naessany⁴²⁶, chef du service des chemins de fer à la DTT, permet de constater le manque de concrétisation de l'engagement français⁴²⁷. Deux études sont finalement lancées. La première, en décembre, est financée par les États du Vermont et de New York, côté États-Unis, et par le Québec et Montréal, côté Canada. Confiée à des consultants états-uniens et canadiens, PMM⁴²⁸, Transportation and Distribution Associates et Gellman Research Associates, elle étudie la préfaisabilité économique d'une telle liaison pour 200 000 \$⁴²⁹. Rendue en septembre 1984 puis revue en mai 1985, elle prévoit une fréquentation de 2,3 millions de voyageurs en 1995 et 3 millions en 2005, pour un coût du projet de 2,2 milliards de \$⁴³⁰, ce qui suppose que les deux tiers de l'investissement dans l'infrastructure doivent être le fait de

socialiste au cours des années 1960. Figure du socialisme, il devient maire de Lille (1973-2001), puis un soutien important de François Mitterrand qui en fait son Premier ministre (1981-1984).

⁴²²Entré au PCF en 1951, il travaille au sein du parti, avant d'être élu conseiller général (1973-1979) puis député (1978-1981) du Val-de-Marne. Il devient ministre des Transports dans les gouvernements Mauroy (1981-1984).

⁴²³«Rapport de mission aux États-Unis», ministère des Transports, 15 septembre 1982 (AN, 19950585/27).

⁴²⁴Voir sa biographie p. 205.

⁴²⁵«Compte rendu de la réunion, tenue sous la présidence de Monsieur l'Ambassadeur, le 29 septembre 1983, concernant l'exploitation d'un système T.G.V. sur le continent nord-américain», ambassade de France à Washington, ca. octobre 1983 (AN, 19950585/27).

⁴²⁶X-Ponts, il est chef du service des chemins de fer à la DTT au début des années 1980.

⁴²⁷«Compte-rendu de la mission effectuée aux États-Unis (2 au 7 novembre 1983)», DTT, 15 novembre 1983 (AN, 19950585/27).

⁴²⁸Peat, Marwick, Mitchell & Company.

⁴²⁹495 000 \$₂₀₁₇.

⁴³⁰5 milliards de \$₂₀₁₇.

subventions⁴³¹. Parallèlement, une étude de pré faisabilité technique est finalement proposée par la France qui conclut à la possibilité d'implanter un TGV (voir p. 236).

Ces études contribuent à faire avancer l'idée du projet. Ainsi, lorsqu'en septembre 1984, Montréal accueille le congrès international des transports, le directeur de la coopération internationale de la SNCF, Jean-Philippe Bernard, peut y constater l'attrait qu'exerce le TGV sur les visiteurs et participants. Il rencontre Jean Drapeau qu'il trouve « toujours aussi débordant d'enthousiasme pour un projet qui permettrait de rattacher Montréal aux 15 millions d'habitants de la Région de New York⁴³² », ce qui n'est déjà plus le projet de quatrième aéroport. Mais il rappelle qu'aucun soutien fédéral canadien, par le biais de l'agence Via Rail, n'est mobilisé. À ses yeux, ce projet présente l'intérêt de ne pas être menacé par la concurrence japonaise et peut bénéficier d'une proximité culturelle entre le Canada et la France. Mais il identifie une menace principale : la volonté canadienne de se doter de son propre matériel roulant, par le biais de Bombardier, afin d'en faire un produit d'exportation.

Reste que, du côté états-unien, les raisons de porter le projet se font plus évanescences au fur et à mesure que la nécessité d'une quatrième aéroport new yorkais s'éloigne. L'augmentation attendue de la fréquentation n'a pas lieu dans les proportions envisagées, tandis que la réorganisation de l'exploitation aérienne – par une amélioration du contrôle aérien et l'augmentation des capacités des appareils – permet d'envisager la poursuite de la desserte de la métropole à l'aide de trois aéroports uniquement.

En mai 1986, une note confidentielle française s'appuie sur les études menées jusque-là et sur la coopération entre les différents partenaires pour juger que le projet peut être conduit à terme, y compris grâce à un financement de l'État de New York⁴³³. Mais, en novembre 1986, Jean Drapeau quitte la mairie de Montréal, après 26 ans de mandat ininterrompu. Dès lors, le projet ne semble plus être porté politiquement, tandis que l'étude de faisabilité à engager est estimée à 2 millions de \$⁴³⁴, peut-être difficiles à trouver. Portée par un maire en recherche de projets grandioses, la liaison a souffert d'une pertinence technique autant que d'un portage politique partagé, puisque l'enthousiasme de Jean Drapeau contraste avec la modestie du soutien des

⁴³¹ « Note sur les perspectives d'exportation du TGV », DTT, 10 juillet 1985 (AN, 19950585/27).

⁴³² « Mission aux USA du 30 septembre au 6 octobre 1984 », SNCF, *ca.* octobre 1984 (AN, 19950585/27).

⁴³³ « Projets de TGV sur le continent nord-américain. Situation au 1^{er} mai 1986 », *ca.* mai 1986 (AN, 19950585/27).

⁴³⁴ 4,6 millions de \$₂₀₁₇.

acteurs états-uniens. Côté français, l’affichage politique initial ne s’est pas concrétisé par un appui du monde ferroviaire à la hauteur de l’enjeu⁴³⁵.

L’une des causes de cet étiolement se situe aussi dans la multiplication des autres projets sur le territoire des États-Unis, dont plusieurs portés par des maîtrises d’ouvrage émanant directement des États et donc *a priori* à la hauteur des enjeux. Parmi ces projets, la Floride suscite rapidement un intérêt spécifique des Français qui envisagent ce territoire comme devant figurer parmi les tous premiers à être équipés en grande vitesse ferroviaire.

4.2.3 La Floride, un territoire idéal ?

L’enthousiasme pour la Floride n’est pas un sentiment réservé aux Français. Cet État présente un caractère attractif depuis plusieurs décennies, qui se lit d’abord dans l’essor de sa population. Au cours du XX^e siècle, la Floride se distingue par une croissance démographique exceptionnellement soutenue, similaire à celle du Texas et que seule la Californie surpasse (voir fig. 21, p. 142). De 1910 à 1980, sa population est multipliée par 12,95 quand celle des États-Unis ne croît que d’un facteur 2,45. De 1930 à 1980, elle figure systématiquement parmi les 4 États connaissant la plus forte croissance démographique. En chiffres bruts, entre 1940 et 1980, loin derrière la Californie qui accueille plus de 16 millions de nouveaux habitants, la Floride et le Texas accroissent chacun leur population de près de 8 millions d’habitants, les autres États ne dépassant pas une croissance de 4 millions.

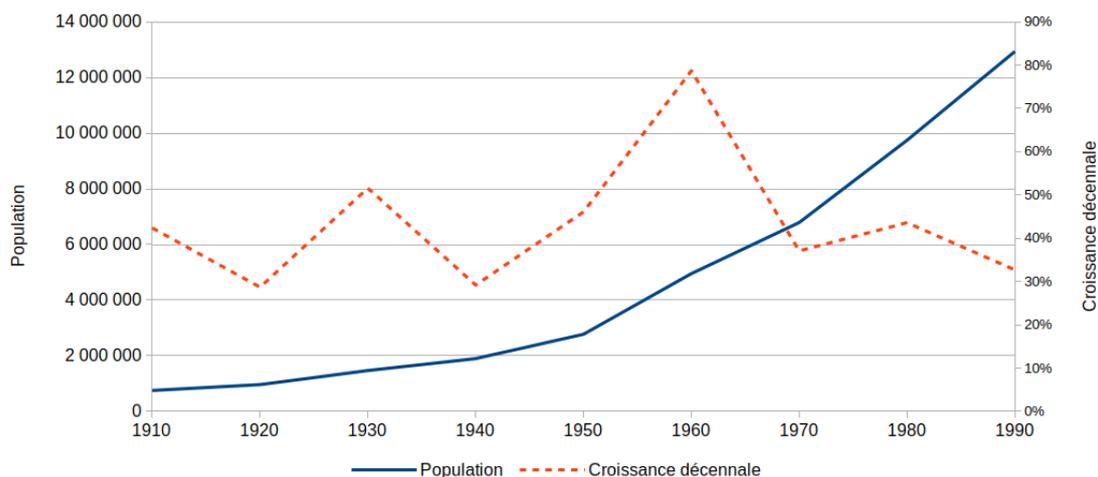


Figure 21. Évolution de la population de la Floride (1910-1990)⁴³⁶

⁴³⁵En 1991, Charles Fiterman revient rétrospectivement sur ce projet en laissant deviner une forme de fascination pour le bassin potentiel de voyageurs qu’il représente alors toujours à ses yeux (entretien entre Charles Fiterman, Alain Beltran et Jean-François Picard (23 avril 1991) (R&H)).

⁴³⁶US Census Bureau.

Cette dynamique permet à la Floride de passer du statut d'État au poids démographique modeste puis moyen, jusqu'au milieu du siècle, à celui de poids lourd démographique, classé au 7^e rang des États les plus peuplés en 1980 (voir tab. 3, p. 144). Au titre du Sud, elle contrebalance ainsi le poids du Nord-Est, aux côtés du Texas, tandis que s'affirme simultanément le poids de l'Ouest avec la Californie.

Au cours de la deuxième moitié du XX^e siècle, les centres urbains de Floride se peuplent donc de plus en plus. Le comté de Miami-Dade passe ainsi de 495 000 habitants en 1950 à 1 626 000 habitants en 1980. Une part importante de la croissance démographique de l'État s'établit sur la côte Est, dans une longue bande étroite, s'étirant du Nord au Sud de Palm Beach à Miami et confinée entre l'Océan Atlantique à l'Est et la zone humide des Everglades à l'Ouest (voir fig. 22, p. 145).

Le facteur principal pour comprendre les effets de cet essor démographique sur le territoire de l'État est que cette croissance est alimentée par une population âgée, la Floride étant avec l'Arizona et la Californie l'un des trois principaux États accueillant les retraités à cette époque. À l'échelle nationale, les années 1970 voient un basculement du mouvement traditionnel de migration vers l'Ouest du territoire qui s'oriente également vers la *Sun Belt*, les États du Sud, longtemps confinés dans une activité essentiellement agricole, ayant vu les secteurs de l'industrie et des services se développer fortement à partir de la Seconde Guerre mondiale et étant devenus ainsi attractifs.

Ce mouvement ne concerne pas que des retraités, mais, contrairement aux mouvements de migration de la population en général, ceux des personnes âgées sont bien plus focalisés sur certains États du Sud et côtiers. Dès les années 1980, plusieurs études illustrent ce phénomène. Elles montrent, par exemple, qu'en 1970, la Floride accueille 23,5% des habitants de plus de 60 ans ayant déménagé dans les 5 années précédentes, loin devant la Californie⁴³⁷. Ce chiffre dépasse même 25% en 1980⁴³⁸. En outre, la Floride exacerbe les dynamiques à l'œuvre, puisqu'elle est simultanément l'État de la *Sun Belt* qui reçoit le plus de migrants âgés et celui où la proportion de ces migrants venus de la *Snow Belt* est la plus forte entre 1965 et 1970, contrairement aux autres États qui accueillent une part importante de migrants internes à la *Sun Belt*. La Floride est ainsi la destination privilégiée des retraités en provenance des régions du Nord, à l'Est du lac Michigan, les plus denses et peuplées, quand ceux du *Midwest* choisissent plutôt l'Arizona ou la Californie⁴³⁹.

⁴³⁷Jeanne C. BIGGAR et Charles F. LONGINO, «The Impact of Retirement Migration on the South», *The Gerontologist*, t. 21, n° 3, 1981, p. 284.

⁴³⁸Cynthia B. FLYNN, Jeanne C. BIGGAR, Charles F. LONGINO et Robert F. WISEMAN, «The Redistribution of America's Older Population : Major National Migration Patterns for Three Census Decades, 1960-1980», *The Gerontologist*, t. 25, n° 3, 1985, p. 295.

⁴³⁹Jeanne C. BIGGAR, «Reassessing Elderly Sunbelt Migration», *Research on Aging*, t. 2, n° 2, juin 1980, p. 182.

4. LES ÉTATS-UNIS, NOUVELLE CIBLE DES EXPORTATIONS FERROVIAIRES FRANÇAISES

| Années | Population | Rang | Croissance sur la décennie | Rang |
|--------|------------|------|----------------------------|------|
| 1910 | 752 619 | 32 | 42,40 % | 14 |
| 1920 | 961 847 | 33 | 28,70 % | 9 |
| 1930 | 1 468 211 | 32 | 51,60 % | 2 |
| 1940 | 1 897 414 | 27 | 29,20 % | 2 |
| 1950 | 2 771 305 | 20 | 46,10 % | 4 |
| 1960 | 4 951 560 | 10 | 78,70 % | 1 |
| 1970 | 6 789 443 | 9 | 37,10 % | 2 |
| 1980 | 9 746 324 | 7 | 43,60 % | 3 |

Tableau 3. Indicateurs démographiques sur la Floride (1910-1980)⁴⁴⁰

En Floride cette population migrante présente des caractéristiques spécifiques par rapport à l'ensemble de la population âgée du pays : elle est en meilleure santé, bénéficie de plus hauts revenus et possède un niveau d'éducation plus élevé. La Floride est l'État où les différences entre ces nouveaux habitants retraités et les retraités déjà installés sur place sont les plus marquées : ils sont plus jeunes, plus souvent des hommes et plus souvent mariés⁴⁴¹.

Dans les années 1980, les effets de ces tendances démographiques ne sont pas analysés comme une menace pour la Floride. L'arrivée de retraités aisés ne risque pas de provoquer de tensions sur le marché de l'emploi et doit même plutôt le vitaliser. Ces nouveaux arrivants étant généralement propriétaires, ils sont également des contribuables qui apportent de nouveaux revenus à l'État, tandis que leur âge abaisse la pression qui pèse sur certains services publics, comme les écoles, avant que leur vieillissement n'accroisse celle exercée sur le système de santé et d'assistance. Néanmoins même dans cette optique, la population nouvelle venue est perçue comme moins coûteuse et moins dépendante que celle déjà sur place.

Les analyses disponibles au début des années 1980 laissent entendre que ces dynamiques démographiques sont appelées à se poursuivre, en Floride comme en Arizona, un autre grand pôle d'accueil de retraités, contrairement à ce qui est attendu en Californie. Les observateurs français sont bien conscients de ces perspectives⁴⁴². La Floride peut donc être considérée comme un territoire entré dans une logique de développement et d'équipement massivement alimentée par cette arrivée continue d'un flux de jeunes retraités aisés, qui sont autant de potentiels consommateurs.

⁴⁴⁰ *US Census Bureau.*

⁴⁴¹ Jeanne C. BIGGAR, Cynthia B. FLYNN et Charles F. LONGINO, «Elderly Interstate Migration. Impact on Sending and Receiving States, 1965 to 1970», *Research on Aging*, t. 2, n° 2, juin 1980, p. 217-232.

⁴⁴² «Compte rendu de mission. Mission ferroviaire en Floride de MM. Aureille et Duchemin (7-11 novembre 1983)», ambassade de France à Washington, 16 novembre 1983 (AN, 19950585/27).

⁴⁴³ *The National Map.*



Figure 22. Carte de la Floride⁴⁴³

Anciennement ancré en Floride, le tourisme constitue l'autre dynamique de croissance de l'État. Son développement est lié au chemin de fer (voir p. 391) qui permet, à la fin du XIX^e siècle, d'acheminer des flux de visiteurs venus du Nord-Est et désireux de profiter du climat agréable en hiver autant que de découvrir les merveilles naturelles de ce territoire : marais des Everglades, plages de la côte Est, archipel des Keys... L'essor de l'automobile a renforcé cette appétence des touristes pour la Floride qui est ainsi devenue une terre où nombre d'États-Uniens se sont mués en *tin car tourists* en passant des vacances entre leur tente, leur voiture et leurs boîtes de conserve⁴⁴⁴. Le phénomène tend à se massifier si bien que, pour les observateurs du début des années 1980, les 30 millions de touristes annuellement accueillis sur le sol de Floride seraient appelés à atteindre le chiffre de 50 millions en une décennie, en particulier grâce à l'ouverture du nouveau parc de *Disney World*, Epcot, dont la fréquentation attendue est de 7 millions de visiteurs annuels.

⁴⁴⁴Nick WYNNE, *Tin Car Tourists in Florida 1900-1970*, Charleston, Arcadia Press, 1999.

Bien qu'inauguré plus de 10 ans après l'ouverture du *Magic Kingdom* en 1971, Epcot est en fait le projet à l'origine de l'installation en Floride d'un complexe de Disney⁴⁴⁵. Si le succès du parc californien de *Disneyland*, ouvert en 1955, était indéniable, son ambition semblait encore limitée aux yeux des patrons de l'entreprise, en particulier de Walt Disney lui-même. Dès le milieu des années 1960, l'entreprise travaille donc à un projet de parc dont le cœur serait une cité utopique qui accueillerait des habitants jouissant des technologies les plus en avance de leur époque et non des visiteurs venus se divertir temporairement. Pour cela, l'entreprise acquiert progressivement et discrètement des terrains agricoles à proximité d'Orlando. L'origine de cet intérêt pour les utopies urbaines serait né du développement de nombreux équipements et commerces à proximité du parc de *Disneyland*, en dehors du contrôle de l'entreprise et d'une façon jugée anarchique par Walt Disney. Toutefois, sa mort, en 1966, ralentit le projet floridien qui bascule d'une utopie urbaine de technologie et de contrôle vers un parc à thèmes plus classique, celui de *Magic Kingdom*, non moins discipliné pour autant⁴⁴⁶. En réaction à la situation californienne, le complexe s'étend sur une surface à peine concevable de plus de 100 km², qui laisse la place à d'autres projets. Ainsi, dans une version largement révisée, Epcot finit par ouvrir en 1982, mais sous la forme d'une perspective sur le monde et les technologies offerte aux visiteurs et non sous celle d'une cité nouvelle.

Si l'essor économique de la Floride se fonde d'abord sur le tourisme, c'est sur une base diversifiée, allant de la banque aux secteurs de la construction et des hautes technologies, que cette économie s'appuie. Croissance économique et diversification des activités contribuent à faire de la Floride un territoire qui semble propice. En 1983, Yves Aureille et Jack Duchemin peuvent ainsi noter l'intérêt d'«un "climat favorable aux affaires", et la volonté des autorités floridiennes d'éliminer autant que possible les contraintes administratives, juridiques et réglementaires⁴⁴⁷».

En outre, loin d'être une menace, la forte présence de retraités est présentée par les responsables du FDOT comme un avantage en faveur du train, «mode de transport jugé plus sûr⁴⁴⁷». Au début des années 1980, la Floride, comme d'autres États mais probablement plus que d'autres, est donc perçue comme un territoire où s'implantent de nombreux projets de transport, justifiés par la croissance démographique rapide qui ne semble pas devoir se tarir et rendus possibles par l'absence d'anciennes infrastructures ferroviaires qui rendraient tout projet complexe, comme

⁴⁴⁵Stephen M. FJELLMAN, *Vinyl Leaves : Walt Disney World and America*, Boulder, Westview, 1992.

⁴⁴⁶Clifford SHEARING et Philip STENNING, «From the Panopticon to *Disney World*: The Development of Discipline», in Anthony N. DOOB et Edward L. GREENSPAN (dir.), *Perspectives in Criminal Law : Essays in Honour of John L. J. Edwards*, Toronto, Canada Law Book, 1985, p. 335-349.

⁴⁴⁷«Compte rendu de mission. Mission ferroviaire en Floride de MM. Aureille et Duchemin (7-11 novembre 1983», ambassade de France à Washington, 16 novembre 1983 (AN, 19950585/27).

dans le Nord-Est du pays. Miami inaugure son métro à la mi-1984. Cette même année, la diplomatie française note que quatre *people movers* sont en service, qu'un autre est en construction à Miami et que trois derniers sont en projet à Jacksonville, Fort Lauderdale et Tampa⁴⁴⁸. En outre, Orlando pourrait choisir la technologie du Val⁴⁴⁹ à peine mise en service à Lille en 1983⁴⁵⁰, ce qui conforte l'idée que la technologie française puisse s'implanter dans cet État du Sud. Tandis que le domaine des transports hectométriques, dans lequel les industriels français sont aussi présents via le Trax⁴⁵¹ en particulier⁴⁵², voit aussi se multiplier les perspectives d'implantation. Sans oublier des projets de liaisons plus classiques, de fret ferroviaire ou de trains de voyageurs de banlieue. «De toute évidence, la Floride constitue, avec la Californie et le Texas, l'un des états comportant le plus fort potentiel pour les exportateurs français d'équipements de transports urbains et ferroviaires⁴⁵³», notent Yves Aureille et Jack Duchemin, après leur visite sur place fin 1983.

En dehors de la liaison à grande vitesse Miami - Orlando - Tampa, le projet qui retient le plus l'attention des experts français est porté par les intérêts japonais⁴⁵³. Proposé en novembre 1983 par les JNR, il s'agit d'une liaison à haute vitesse entre *Disney World/Epcot*, Orlando, son aéroport et le centre spatial de Cap Canaveral. Une telle liaison pourrait voir un trafic annuel de 8 millions de voyageurs et même 15 millions en 1990, ce qui en ferait un support essentiel des flux touristiques du territoire. En connexion avec une possible liaison à grande vitesse Miami - Orlando - Tampa, cette ligne spécialisée dans le tourisme pourrait être exploitée en *Maglev*. Yves Aureille et Jack Duchemin y voient avant tout une façon pour les Japonais d'occuper les champs politiques et médiatiques, puisque la sustentation magnétique n'est pas encore opérationnelle. Ils recommandent clairement de réagir à cette «nouvelle offensive des Japonais⁴⁵³» en proposant soit un Aérotrain, soit le TGV 001, comme si cette tentative japonaise de fuite en avant technologique empêchait de proposer les seules technologies réellement existantes, à savoir le *Shinkansen* et le TGV.

Mais le principal projet ferroviaire de l'État est l'idée d'une liaison à grande vitesse entre ses pôles urbains principaux que sont Miami, Orlando et Tampa⁴⁵⁴. Ses

⁴⁴⁸ «Analyse succincte du marché ferroviaire nord-américain», ambassade de France à Washington, 9 janvier 1984 (ASNCF, 123LM502).

⁴⁴⁹ Véhicule automatique léger.

⁴⁵⁰ Porté par Matra, ce système de transport est un métro léger automatique, au gabarit adapté à des villes de taille relativement moyenne, finalement implanté dans différents endroits (Toulouse, Rennes, Turin...).

⁴⁵¹ Trottoir roulant accéléré.

⁴⁵² Ce système de trottoir roulant à grande vitesse, porté par la RATP et une filière d'Alstom à partir des années 1980, n'a jamais dépassé le stade du prototype.

⁴⁵³ «Compte rendu de mission. Mission ferroviaire en Floride de MM. Aureille et Duchemin (7-11 novembre 1983)», ambassade de France à Washington, 16 novembre 1983 (AN, 19950585/27).

⁴⁵⁴ Il existe peu de travaux abordant l'historique de ce projet, si ce n'est par une chronologie souvent succincte (voir, par exemple, Ivan Mestre RODRIGUEZ, «Feasibility Study of High-Speed

origines sont liées aux inquiétudes nées du choc pétrolier de 1973, qui a mis en tension le modèle de développement touristique de la Floride, en soulignant sa dépendance au pétrole. Des corridors floridiens avaient déjà été étudiés par le DOT, en particulier Tampa - Orlando, pour une liaison améliorée IPT et Miami - Jacksonville pour une hypothétique TLV (voir p. 95)⁴⁵⁵. En 1976, après une visite au Japon du gouverneur Reubin O. Askew, impressionné par le *Shinkansen*, une première étude réalisée à la demande du Congrès de Floride a estimé la faisabilité et les coûts d'une liaison Est-Ouest entre Daytona Beach et St. Petersburg, passant par Orlando et Tampa mais laissant de côté Miami⁴⁵⁶. Elle s'est aussi intéressée aux modalités de couplage avec les infrastructures existantes, que ce soit autoroutières ou ferroviaires classiques. Doté d'un territoire plat et d'agglomérations côtières à l'exception d'Orlando, la Floride est un territoire propice à la mise en place d'un réseau ferroviaire.

L'intérêt institutionnel pour la grande vitesse ferroviaire est relancé par le gouverneur démocrate Daniel R. Graham⁴⁵⁷, lorsqu'il arrive au pouvoir en 1979. Sa politique est d'abord marquée par le développement de programmes en faveur de l'enseignement au service de la prospérité économique mais les enjeux environnementaux font également partie de ses priorités, en particulier la protection de zones sauvages, dont les Everglades. Dans ce cadre, l'enjeu des transports est à la fois l'une des clés du développement d'un État dont l'essor démographique représente une menace pour ses voies de circulation et une réponse à l'inquiétude nationale traduite par la commission Shuster (voir p. 68).

Étudiant les possibilités d'amélioration des services ferroviaires, le rapport fédéral sur les *emerging corridors* d'avril 1981 se centre sur l'axe Jacksonville - Miami, liaison historique de la Floride (voir fig. 23, p. 149). Il évalue deux itinéraires permettant une augmentation de la vitesse et de la fréquence des dessertes, l'une par la côte, l'autre par le centre des terres. Les infrastructures existantes sont pour l'essentiel jugées en bon état et permettent des augmentations de vitesse à moindre coût. La superposition avec le trafic de fret n'est pas rédhibitoire pour un tel projet. En revanche, les installations fixes, en particulier les gares, nécessiteraient plus de travaux.

Rail in the United States of America», thèse de spécialité d'ingénierie sous la direction d'Andrés López Pita, Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Barcelona, 2009, p. 33-34).

⁴⁵⁵ *High Speed Ground Transportation Alternatives Study, op. cit.*

⁴⁵⁶ *Florida Transit Corridor Study*, Tallahassee, FDOT, 1976.

⁴⁵⁷ Formé en science politique, il est élu comme représentant démocrate à la chambre de Floride (1966-1970) puis au Sénat de Floride (1970-1978). Il parvient alors à se faire élire gouverneur de Floride (1979-1987). Ses mandats sont marqués par une politique de protection environnementale et de développement de l'enseignement. Par la suite, il est élu sénateur (1987-2005).

⁴⁵⁸ *Rail Passenger Corridors. Final Evaluation, op. cit.*, p. 126.

Miami-Jacksonville Corridor

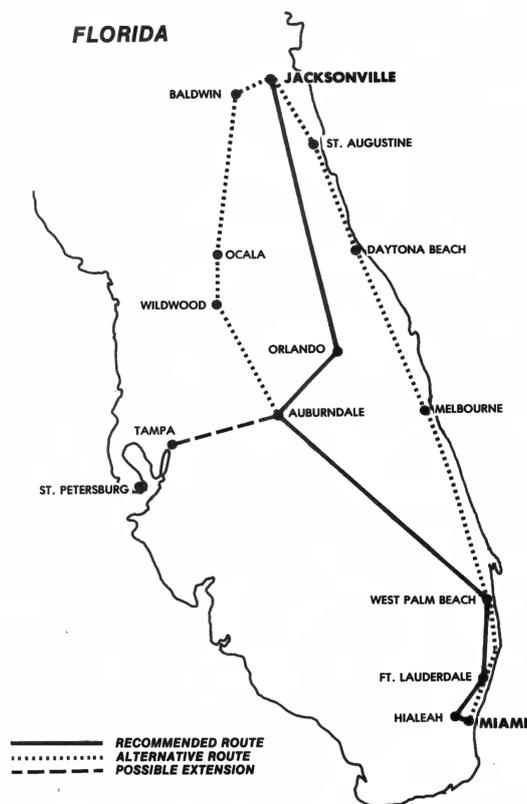


Figure 23. Corridor Miami - Jacksonville étudié à l'échelon fédéral en 1981⁴⁵⁸

Dès ce moment, le corridor est toutefois sujet à des variations envisageables, en raison de l'existence d'une voie vers Tampa permettant de proposer d'autres itinéraires. Il s'agit en fait d'un choix presque plus politique que technique : la desserte de la Floride est traditionnellement ancrée dans la ligne d'un axe Nord-Sud qui assure le transport de touristes venus du Nord-Est. Les services existants sont d'ailleurs conçus pour des trajets longs, dont la Floride n'est qu'une extrémité, desservie en quelques points seulement. Toutefois, leur importance mérite d'être relativisée, puisque les touristes viennent à 86 % en voiture et à 11 % en avion et ne sont que 3 % à opter pour l'autocar ou le train. Beaucoup viennent en groupe d'amis ou en famille, ce qui lèse d'autant plus les systèmes aux tarifs proportionnels au nombre de voyageurs, comme le train.

En outre, dans la compétition modale, le chemin de fer s'avère à la fois le moins fréquent et le plus lent, tout en étant plus cher que l'autocar. Les conditions de transport sur la ligne du *Floridian*, qui part de Chicago, soit une distance de plus de 2 500 km parcourue en 38 h, sont rendues apocalyptiques par un matériel roulant hors-d'âge à la climatisation défailante, par des gares soit anciennes et malcom-

4. LES ÉTATS-UNIS, NOUVELLE CIBLE DES EXPORTATIONS FERROVIAIRES FRANÇAISES

modes (Tampa, Waldo...), soit nouvelles mais mal connectées aux réseaux de transports urbains (Miami), par la cohabitation avec les trains de fret qui usent les voies et provoquent des déraillements et par des retards récurrents sur une liaison fort longue (47,6 % de trains à l'heure en 1977), en particulier liés à des déroutements (voir fig. 24, p. 150)⁴⁵⁹



Figure 24. Vue du *Floridian* en 1973⁴⁶⁰

Les améliorations de l'exploitation existante, comme la protection des passages à niveaux non équipés, pourraient ramener le trajet de Miami à Jacksonville de plus de 8 h à un peu plus de 7 h, soit le temps de l'autocar, loin de celui de l'avion, même en tenant compte des temps d'acheminement et d'embarquement.

Face à ce qui semble être une impasse, le rapport esquisse un projet alternatif, présenté comme issu des réunions d'information organisées sur le territoire, dont la philosophie est toute autre. Il organiserait un service ferroviaire centré sur la Floride et non conçu en dépendance vis-à-vis des États du Nord-Est. Pour cela, une réorientation de l'axe est proposée, afin de relier Miami au deuxième pôle touristique de l'État, Tampa. L'idée serait d'utiliser le chemin de fer comme système de transport à l'échelle de l'État à destination des touristes arrivés à l'aéroport de Miami. Ce projet vise notamment les retraités, réputés plus à même d'apprécier un service en train⁴⁶¹,

⁴⁵⁹ *Evaluation Report of the Secretary of Transportation's Preliminary Recommendations on Amtrak's Route Structure*, Washington, ICC, 1978, p. 78-81.

⁴⁶⁰ Michael Woodruff, 1973.

⁴⁶¹ En 1978, les experts du FDOT estiment que les personnes de plus de 65 ans utilisent deux fois plus le train que la moyenne (*Evaluation Report of the Secretary of Transportation's Preliminary Recommendations on Amtrak's Route Structure*, *op. cit.*).

et les touristes européens, habitués au transport ferroviaire. Ce faisant, le rapport fédéral traduit la dynamique de portage des projets ferroviaires par les États.

Alimenté par ces réflexions et face à la nécessité d'une étude plus précise des choix qui s'offrent à lui, le gouverneur de Floride s'empare du dossier en avril 1982 en mettant en place un comité, le FHSRC, chargé d'étudier la faisabilité d'un projet de liaison ferroviaire à grande vitesse, par le pilotage de plusieurs appels d'offres. Le principal, lancé en octobre 1983, vise à se forger une idée du marché en recensant les soumissionnaires qui pourraient être intéressés par un tel projet (voir p. 283). Chacun doit expliquer ses méthodes de travail en vue de la définition d'un projet dont l'objectif est aussi d'alimenter le FHSRC en idées. Les résultats étant publics, les concurrents ne peuvent fournir des détails trop sensibles.

Aux yeux d'Yves Aureille et Jack Duchemin, le cadre économique du projet est très clair dès la fin 1983 : aucune subvention ni garantie d'emprunt n'est à attendre ni de la part de l'État de Floride, ni de la part de l'État fédéral⁴⁶². Aucune taxe ou surtaxe nouvelle ne pourrait venir financer le projet, dans un État connu pour sa représentation très négative de la fiscalité⁴⁶³. Seules des taxes ou surtaxes fondées sur l'activité nouvelle générée par le service ferroviaire lui-même, en ciblant par exemple les plus-values foncières et les chiffres d'affaires des magasins ou services à proximité des gares, seraient envisageables.

Certaines autres mesures pourraient être prises : vente à bas prix d'une bande de terrain le long d'autoroutes pour installer une emprise ferroviaire, facilitation des expropriations, dispositifs fiscaux favorables, exemption de certaines réglementations... Le concessionnaire pourrait aussi revendre des concessions d'activités commerciales autour de la ligne, les *redevelopment rights*. Il s'agit donc bien d'une mise à l'épreuve de la théorie des effets structurants sur laquelle se fonde le TGV. Si ses promoteurs l'estiment justifiée, elle doit leur permettre de proposer un projet en Floride, qui assure son propre financement en le fondant sur la croissance économique suscitée par ce service.

Pour les experts français, la compétition semble devoir se résumer à une opposition entre le TGV français et le *Shinkansen* japonais du fait que les «les préférences du [FHSRC] se porteraient sur un système de train à très grande vitesse, mais de technologie déjà éprouvée⁴⁶²», ce qui exclut tout projet ferré en cours de développement britannique ou canadien et toute solution magnétique allemande ou japonaise, encore expérimentale. Avant que les appels d'offres soient lancés, les Japonais sont perçus comme les seuls acteurs financièrement crédibles. La rentabilité du *Shinkan-*

⁴⁶² «Compte rendu de mission. Mission ferroviaire en Floride de MM. Aureille et Duchemin (7-11 novembre 1983)», ambassade de France à Washington, 16 novembre 1983 (AN, 19950585/27).

⁴⁶³ Gloria A. GRIZZLE et Paul C. TROGEN, «Cutback budgeting in Florida : Causes, Approaches, and Consequences», *Politics & Policy*, t. 22, n° 3, 1994, p. 501-523.

sen, réputée assurée depuis 1966, est le premier pilier de cette crédibilité. Le second est que les Japonais s'annoncent capables de participer au financement des projets à des taux autour de 8 %, soit moins que l'inflation aux États-Unis : «un facteur qui peut s'avérer bien plus décisif que les records techniques de l'infrastructure japonaise⁴⁶⁴». Tandis que les Français présentent un TGV dont le modèle économique global est encore très récent et n'est d'ailleurs pas encore totalement éprouvé, puisque la ligne Paris - Lyon subit un phasage dans son ouverture, seul un premier tronçon étant ouvert en 1981 (voir p. 31).

Mais les acteurs locaux souhaitent susciter la compétition entre offres concurrentes, ce qui est l'esprit du montage des appels d'offres. Cette diversification des postulants est l'un des soucis majeurs du président du FHSRC, John Parke Wright⁴⁶⁵. Bien que marqué par le *Shinkansen*, il demeure avant tout un homme d'affaires soucieux d'obtenir la meilleure offre. Certes il ne ménage ni ses relations dans le milieu économique de la *Greater Miami Chamber of Commerce*, qui avait proposé l'idée d'une liaison à grande vitesse Miami - Orlando - Tampa dès 1981⁴⁶⁶, ni ses effets médiatiques pour mettre en avant la technologie japonaise, par exemple en veillant à ce que les journalistes remarquent sur son bureau la photographie du gouverneur Daniel R. Graham conduisant le *Shinkansen* dans le cadre d'un voyage que lui-même a contribué à monter, ainsi que Sam Tabuchi, assistant d'origine japonaise du précédent gouverneur Reubin O. Askew. Mais c'est surtout du fait que ce soit la principale expérience mondiale en la matière. Son discours sait aussi emprunter au TGV lorsque, pour fonder la rentabilité de l'axe, il n'en limite pas la vision qu'il propose à la liaison Tampa - Orlando - Miami, mais propose une série de *feeders* capables d'apporter du trafic depuis les territoires secondaires, qui pourraient ainsi également profiter du développement qui touche la Floride. On retrouve ici l'idée de la compatibilité – héritée ou non de l'exemple du TGV mais absente du *Shinkansen*.

Au-delà de ces références étrangères, le principal souci de John Parke Wright est d'abord d'inscrire la grande vitesse ferroviaire sur le territoire de la Floride, en montrant comment une telle infrastructure suscite de l'emploi local, du fait des travaux de génie civil qu'elle suppose, puis génère des revenus fiscaux grâce au développement immobilier qu'elle doit apporter. Son argument définitif de naturalisation d'un tel projet touche à l'esprit du territoire au-delà de ses données économiques, puisqu'il le décrit comme «un prolongement du concept de Disney jusque dans [leurs] propres

⁴⁶⁴ «[A]n attraction that might prove even more important than Japan's technological track record» (Thomas J. BILLITTERI, «Is There a Bullet Train in Florida's Future», *Florida Trend*, juillet 1982, p. 40-47).

⁴⁶⁵ Voir sa biographie p. 318.

⁴⁶⁶ COHEN, *A Case Study of High Speed Rail in Florida : Implications for Financing Passenger Railways*, op. cit.

vies⁴⁶⁷». De ce point de vue, le train à grande vitesse lui semble parfaitement en accord avec l'ouverture du nouveau parc à thèmes de *Disney World*, Epcot (voir p. 144 et fig. 25, p. 153), «dont l'atmosphère de conquête spatiale pourrait parfaitement convenir à la grande vitesse ferroviaire⁴⁶⁸». Comme l'indique John Parke Wright, les trains eux-mêmes «pourraient devenir une attraction touristique très courue⁴⁶⁹».



Figure 25. Image de l'inauguration d'Epcot (1^{er} octobre 1982)⁴⁷⁰

⁴⁶⁷ «[A]n extension of the Disney concept right into our own lives» (BILLITTERI, «Is There a Bullet Train in Florida's Future», *op. cit.*).

⁴⁶⁸ «[W]hose space-age atmosphere could be a perfect match for high-speed rail» (*ibid.*).

⁴⁶⁹ «could be a high-flying tourist attraction in themselves» (*ibid.*).

⁴⁷⁰Walt Disney Company.

Deuxième partie
Quand le TGV dépasse le
Shinkansen : du mimétisme à
l'autonomie au risque de
l'isolement

Les années 1980 ouvrent une vague d'espoir dans les quelques pays à la pointe de la grande vitesse ferroviaire qui envisagent de pouvoir mettre en œuvre leur technique sur le sol états-unien, que ce soit en Floride ou ailleurs. Pour le TGV, à peine inauguré, tout est à faire : monter les argumentaires, convaincre les interlocuteurs sur place, trouver des partenaires... Mais le terrain n'est pas vierge : le *Shinkansen*, qui l'a devancé de 17 ans en exploitation commerciale, compte aussi quelques années d'avance en termes de présence aux États-Unis. N'arrivant que deuxième sur un marché encore en émergence, le TGV est contraint de se positionner vis-à-vis de la solution japonaise qu'il entend concurrencer. Ses premiers choix stratégiques sont donc dictés par ceux préalablement faits par le *Shinkansen*.

Mais les Français tendent à s'autonomiser progressivement et parviennent ainsi à construire leur propre modèle de promotion ferroviaire aux États-Unis. Pour ce faire, ils mettent en œuvre de multiples dispositifs d'intéressement, en particulier à travers la constitution d'une société locale, TGV Co, mais aussi, par exemple, par l'organisation de visites de personnalités états-uniennes en France. Ces dispositifs imposent de définir ce qu'est le TGV pour de potentiels clients et suscitent donc la formation d'un regard déjà renouvelé sur cet objet encore récent.

Malgré ces différentes actions, le processus d'enrôlement d'actants en faveur du TGV est assez décevant. Si certains sont vite convaincus, d'autres résistent, en particulier les acteurs de l'immobilier, pourtant réputés être centraux dans les projets ferroviaires aux États-Unis. Cette situation difficile ne conduit pas nécessairement à remettre en cause la stratégie retenue : les Français ne sont pas les seuls à connaître de telles déconvenues, si bien que la question se pose de savoir s'il existe une stratégie pertinente, malgré l'enthousiasme que suscite le contexte du tout début des années 1980.

Chapitre 5

Un deuxième *complexe du Tōkaidō* ?

Premier pays à avoir ouvert un service de grande vitesse ferroviaire, le Japon est aussi le premier à tenter de l'exporter. Que ce soit parce qu'ils partagent l'analyse que les Français dressent du potentiel que représente le marché états-unien ou, plus largement, du fait d'une dynamique commerciale très active dans différents secteurs de pointe, les intérêts ferroviaires japonais déploient une politique de promotion du *Shinkansen* qui, du point de vue français, fait partie des données du problème au début des années 1980. La présence japonaise aux États-Unis est ressentie comme une menace autant qu'un modèle à suivre. On pourrait ainsi parler d'un deuxième *complexe du Tōkaidō*⁴⁷¹ : il ne s'agirait plus là de la réaction française à l'ouverture du *Shinkansen*, principalement portée par le lancement du projet C 03, mais de la façon dont l'activité de promotion de ce *Shinkansen* aux États-Unis modèle l'organisation française de promotion du TGV. Les Français doivent ainsi se positionner en fonction des choix antérieurs japonais, tout en s'inspirant grandement de leurs actions. Ainsi, les Japonais servent-ils à la fois de stimulation et de modèle, tout en finissant par conforter les Français dans la confiance qu'ils portent dans leur TGV, lorsqu'ils se heurtent à des difficultés.

Malheureusement, l'activité ferroviaire japonaise aux États-Unis est relativement mal documentée par la littérature secondaire et ne peut donc être ici présentée que par le biais de ce que les archives françaises en laissent transparaître, ce qui permet justement de saisir l'ampleur de ce deuxième *complexe du Tōkaidō*.

Les relations ferroviaires franco-japonaises sont anciennes et l'idée même du premier *complexe du Tōkaidō* est discutée. Comme les témoignages d'importants cadres de la SNCF, tels Fernand Nouvion⁴⁷² et Marcel Tessier, en attestent, des techniciens

⁴⁷¹Jean-François BAZIN, *Les Défis du TGV. Le nouvel âge du chemin de fer*, Paris, Denoël, 1981.

⁴⁷²Jean-François PICARD, «Fernand Nouvion, génie de la traction électrique», *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 26, 2002, p. 229-249.

japonais ont été accueillis en France au cours des années 1950 et ils y ont probablement confirmé certains choix à l'origine du *Shinkansen*, en particulier l'électrification à 50 Hz⁴⁷³. Ainsi, l'ouverture du *Shinkansen* en 1964 n'a pas constitué une surprise pour les milieux ferroviaires français, presque enclins à en réclamer une part de paternité⁴⁷⁴. Par exemple, Pierre Sudreau⁴⁷⁵ a assisté à l'inauguration du *Shinkansen* et y aurait été remercié pour le soutien apporté par la France à l'expertise japonaise, en particulier grâce au financement par la SNCF des stages en France d'ingénieurs japonais⁴⁷⁶. Dans la vision la plus internaliste de cette affaire franco-japonaise, s'il n'a pas suscité une réaction d'orgueil, le *Shinkansen* aurait plutôt permis aux techniciens d'ouvrir les yeux des décideurs sur les possibilités de la grande vitesse ferroviaire et, plus globalement, d'engager le système ferroviaire français vers une déclinaison commerciale de la grande vitesse, à rebours du décalage creusé entre les records de vitesse battus et la réalité des vitesses offertes aux voyageurs à l'époque, à l'exception de certains axes.

En 1992, Bernard Heurard de Fontgalland développe encore une vision du *Shinkansen* comme système ne présentant d'ailleurs pas de réelle innovation, si ce n'est sur la signalisation embarquée, c'est-à-dire le remplacement des signaux fixes le long de la voie par des informations qui apparaissent dans la cabine de conduite, du fait de la vitesse trop rapide ne permettant pas au conducteur de lire les panneaux⁴⁷⁷. Cette image d'un *Shinkansen* techniquement peu innovant est rémanente dans l'esprit de nombre de décideurs français de cette époque et se trouve renforcée, par contraste, par l'idée d'un TGV novateur, alors même qu'il se fonde sur des tech-

⁴⁷³BELTRAN et PICARD, «D'où viens-tu TGV ? Témoignages sur les origines des trains à grande vitesse français», *op. cit.*, p. 31.

⁴⁷⁴Tout en reconnaissant l'importance du *Shinkansen*, Bernard Heurard de Fontgalland affirme rétrospectivement qu'il y a «quelque chose qu'on ne peut pas écrire [...] : le *Shinkansen*, il est né à la SNCF. [...] Il y a eu après la guerre une invasion d'ingénieurs japonais avec leurs appareils de photo et tout et il y avait des consignes de leur laisser tout visiter» (entretien entre Bernard Heurard de Fontgalland, Alain Beltran et Jean-François Picard (11 décembre 1992) (R&H)). Pour une vision japonaise plus nuancée sur cette question, voir Hideo SHIMA, «Birth of the Shinkansen. A Memoir», *Japan Railway & Transport Review*, n° 3, octobre 1994, p. 45-48 et Terushi HARA, «Les échanges franco-japonais de technologie ferroviaire dans l'après-guerre», in Dominique BARJOT et Michèle MERGER (dir.), *Les entreprises et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs, XIX^e-XX^e siècles. Mélanges en l'honneur de François Caron*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1998, p. 681-696.

⁴⁷⁵Résistant ayant connu une carrière administrative puis préfectorale, il devient ministre des premiers gouvernements Debré (Construction puis Éducation nationale), avant de quitter ses fonctions en 1962. Il poursuit une carrière d'élu local centriste tout en prenant la tête de la FIF (1963-2000), sur les conseils de Louis Armand.

⁴⁷⁶Entretien entre Pierre Sudreau, Alain Beltran et Jean-François Picard (8 janvier 1991) (R&H).

⁴⁷⁷Entretien entre Bernard Heurard de Fontgalland, Alain Beltran et Jean-François Picard (11 décembre 1992) (R&H).

niques éprouvées. «Leur Shinkansen, c'est un vieu clou à côté du TGV. C'est la génération d'avant», affirme Charles Fiterman à cette même époque⁴⁷⁸.

Néanmoins ou peut-être du fait même de ce dénigrement, avec Georges Ribeill, nous pensons que le complexe est difficile à nier et qu'il a joué un rôle d'aiguillon dans l'avancée française dans le domaine⁴⁷⁹.

5.1 Le *Shinkansen*, maillon de la reconstruction du Japon

Qu'il ait fait quelques emprunts à la vision française ou que cette idée soit une révision *a posteriori* de l'histoire importe peu pour constater la place qu'occupe le succès de cette innovation ferroviaire dans un Japon sorti de sa reconstruction et amené à devenir l'un des modèles économiques des Trente Glorieuses, du fait de capacités exportatrices qui peuvent être comprises comme une nécessité pour faire face à la faiblesse des ressources propres de l'archipel.

5.1.1 L'affirmation du Japon comme puissance exportatrice

Après une ère de dynamique économique très forte au cours des années 1950-1960, le Japon doit faire face dans les années 1970 à plusieurs difficultés nouvelles, comme beaucoup d'autres pays⁴⁸⁰. Les chocs pétroliers de 1973 et 1979 ainsi que la mise en place de changes flottants mettant fin au système de Bretton Woods, à partir de 1971, ouvrent la voie à des incertitudes lourdes. Les premiers forcent un Japon sans ressources pétrolières à se lancer dans une politique d'économies d'énergie très importante. La seconde impose au Japon une politique très coûteuse d'achats de dollars pour éviter que, le yen s'appréciant, ses exportations ne trouvent plus preneurs.

S'ajoute à cette situation la spécificité des relations commerciales entre Japon et États-Unis⁴⁸¹. La balance commerciale s'étant très largement déplacée au profit des Japonais depuis le milieu des années 1960, ils finissent par détenir de nombreux avoirs en dollars. Toute dévaluation du dollar revient donc à une perte de capital pour les intérêts japonais eux-mêmes. Le déséquilibre de la balance commerciale

⁴⁷⁸Entretien entre Charles Fiterman, Alain Beltran et Jean-François Picard (23 avril 1991) (R&H).

⁴⁷⁹Georges RIBEILL, «D'un siècle à l'autre, *railway-mania*, TGV-mania... La répétition d'un "modèle ferroviaire français" ?», in LAMARD et STOSKOPF, *Transports, territoires et sociétés*, op. cit., p. 115-133.

⁴⁸⁰Kenichi OHNO, *The Economic Development of Japan. The Path Traveled by Japan as a Developing Country*, Tokyo, GRIPS Development Forum, 2006.

⁴⁸¹*U.S.-Japanese Economic Relations. Hearings before the Subcommittee on International Trade, Finance, and Security Economics of the Joint Economic Committee, July, 23, 1981*, Washington, US Congress Printing Office, 1981.

nippo-états-unienne est donc devenu un sujet de tension entre les deux pays. Au début des années 1980, le surplus commercial global japonais étant égal au déficit commercial global états-unien, l'idée se fait jour que les États-Unis vivent à crédit des Japonais. En réaction, les États-Unis commencent donc à attaquer les produits japonais, en forçant à des formes de quotas, et à imposer au Japon l'achat de certains de leurs produits, notamment agricoles. Ce n'est que dans la deuxième moitié des années 1980 que l'excédent commercial japonais a tendance à se réduire.

Par ailleurs, ayant rejoint les États-Unis et l'Europe occidentale en termes de développement industriel et tertiaire, le pays ne peut plus compter sur la dynamique de rattrapage engagée dans les années 1950-1960. Ses marchés nationaux atteignent le seuil de maturité ou de saturation les uns après les autres, notamment pour les équipements domestiques. La nécessité d'exporter pour alimenter la machine industrielle japonaise devient prégnante.

Si les exportations japonaises ont été portées par des produits devenus des icônes de l'émergence de l'Asie dans les échanges commerciaux internationaux sur des secteurs industriels et technologiques, comme la voiture ou l'électronique domestique, d'autres secteurs ont également fait l'objet d'une politique de promotion à l'étranger. Le *Shinkansen* est évidemment l'un de ceux-ci dans la mesure où il a tenu un rôle important dans la construction de l'image du Japon comme pays maîtrisant des technologies de pointe. Son histoire, croisant l'exploitant national de chemin de fer JNR et les grandes industries japonaises, en fait également un produit investi nationalement.

5.1.2 Le *Shinkansen*, incarnation du succès japonais

La création des JNR s'inscrit dans le contexte de reconstruction du Japon défait en 1945⁴⁸². Dans une lettre de 1948, Douglas MacArthur, patron des forces d'occupation alliées demanda la création de plusieurs entreprises publiques, dont l'une dans le domaine ferroviaire, afin de contrer la montée du communisme parmi les rangs des cheminots. Le passage de la structure d'administration centralisées à celle d'entreprise publique ne fut pas aisé, dans une période de reconstruction où le réseau ferré était perçu comme devant tenir un rôle central, mais la volonté états-unienne s'imposa par la création des JNR, le 1^{er} juin 1949. Face à la montée des tensions, notamment la guerre de Corée, le Japon fut dès lors considéré comme une base arrière et un allié plutôt que comme un pays vaincu dont les capacités industrielles et de transport devraient être bridées. La reconstitution d'une capacité ferroviaire s'opéra donc rapidement, tout en se trouvant mise au défi par les besoins croissants de

⁴⁸²Mitsuhide IMASHIRO, «Dawn of Japanese National Railways», *Japan Railway & Transport Review*, n° 10, janvier 1997, p. 46-49.

transport, en particulier militaire. La ligne Tokyo-Osaka, la plus chargée du réseau, fut ainsi vite saturée, ce qui conduisit les JNR à l'élaboration d'un projet capable à la fois d'améliorer la liaison et de délester l'infrastructure existante : le *Shinkansen* (voir fig. 26, p. 163).

FRIDAY, OCTOBER 2, 1964

新聞の日 1964年10月2日 第10000号

LATE CITY EDITION 20 Yen

Red China Celebrates Fifteenth Anniversary

By The Associated Press
Red China Thursday celebrated 15 turbulent years with the defiant cry that "revolution is the locomotive of history." It apparently did not choose to mark the occasion by touching off an atom bomb.

Peiping's Mayor Peng Chen sounded the revolutionary keynote, a reiteration of China's policy of toughness which the Soviet bloc of international communists deplores, before thousands of Chinese and foreign dignitaries massed in the Square of Colonial Peace in the Chinese capital.

Though there had been lively speculation that the Chinese might cap the day's festivities with an announcement that they had fired their first nuclear device, neither Peng nor President Liu Shao-Chi even mentioned the word nuclear in anniversary addresses and the subject was avoided in lengthy editorials appearing in the Peiping People's Daily and the theoretical journal Red Flag.

Chairman Mao Tse-tung, who at 70 is beginning to lose his old plumpness, was the central figure in the celebrations. He was flanked on the rostrum by President Liu, Premier Chou En-lai, apparently fully recovered from

Syncom Test Is Successful

Another successful test was reported Thursday in the latest of a series of space relay communications tests conducted via Syncom III by the Japanese Radio Wave Laboratory at the Kashima Satellite Communication Station in Ibaraki Prefecture.

Thursday's test achieved better results than previous tests but the experiments will continue until Oct. 9, the day before the opening of the Tokyo Olympics, according to the report.

Two types of broadcasting devices, one of which was developed by the Japan Broadcasting Corporation (NHK), are being tested in the current "loop" test series as the officials are still undecided as to which one of the two should be used to get the best results for the actual telecasting of Olympic events.

Both devices worked nearly perfectly on Thursday, obtaining 80 per cent results, one station reported. The results were relayed to the Kashima station from Point Mugu in California, the U.S. station relaying the TV images from Japan bounced off the Syncom satellite.

The test Thursday was the first official rehearsal of the forthcoming Olympic telecasts, using regular video tapes and test patterns and which lasted for

World's Fastest Trains Inaugurate Operations On New Tokaido Line



Heisuke Ishida, president of the Japanese National Railways, cuts the tape for the New Tokaido Line's first outbound train, Hikari No. 1, Thursday morning in a ceremony at Tokyo Station.

Ceremonies Mark Service Between Tokyo and Osaka

By SHUSUKE NAGASHIMA
The world's fastest trains began operations Thursday as the Japanese National Railways' ¥380,000 million New Tokaido Line opened between Tokyo and Osaka.

Opening of the 515-kilometer railroad that connects the two cities in four hours was celebrated in a ceremony Thursday morning at the JNR head office in Marunouchi, Tokyo, with the Emperor and Empress in attendance.

The Emperor said in a congratulatory speech: "May I express my great pleasure at the inauguration today of the New Tokaido Line that has been completed despite many difficulties . . .

"I hope for JNR's continued efforts for increased transporta-

Ikeda to Conduct

Figure 26. Annonce du lancement du *Shinkansen* par le *Japan Times* (2 octobre 1964)⁴⁸³

L'idée d'une liaison nouvelle entre les deux agglomérations principales de l'archipel remonte à un projet non réalisé de la fin des années 1930 qui visait à sortir cette liaison des limites imposées par l'étroitesse de l'écartement du réseau⁴⁸⁴. Mais la fin de la guerre libéra les ingénieurs mobilisés au service de l'armée qui trouvèrent dans le chemin de fer une voie d'épanouissement. Après la défaite, la reconstruction ferroviaire du pays s'opéra d'abord par une remise en état du réseau existant, ce qui explique que ce n'est qu'en 1957 qu'un projet de ligne nouvelle reprenant l'essentiel du précédent ait pu être présenté par les milieux ferroviaires avant d'être porté politiquement comme l'un des deux piliers affirmant le retour du Japon sur la scène internationale. Approuvé par le gouvernement le 19 décembre 1958, le projet fut

⁴⁸³ *Japan Times*, 2 octobre 1964.

⁴⁸⁴ Il existe peu de travaux en français ou en anglais sur l'histoire du *Shinkansen*. Nous nous fondons ici sur trois références : Andrzej STRASZAK (dir.), *The Shinkansen Program. Transportation, Railway, Environmental, Regional, and National Development Issues*, Laxenburg, International Institute for Applied Systems Analysis, 1981, Christopher P. HOOD, *Shinkansen : From Bullet Train to Symbol of Modern Japan*, Abingdon, Routledge, 2006 et Takashi NISHIYAMA, *Engineering War and Peace in Modern Japan, 1868-1964*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2014. La première est une analyse systémique complète du projet, la deuxième offre un panorama historique assez court et privilégie une interprétation du *Shinkansen* dans la culture japonaise, tandis que la troisième n'aborde le *Shinkansen* que comme l'une des étapes d'une large fresque sur l'histoire de l'ingénierie japonaise.

dès lors synchronisé sur le calendrier imposé par l'autre pilier : les Jeux olympiques de 1964.

Le financement du projet a reposé en partie sur un prêt de la Banque mondiale, qui semble, non pas avoir été imposé par des besoins financiers non couverts par les Japonais, mais avoir constitué une stratégie des promoteurs du projet, notamment Shinji Sogō⁴⁸⁵, le patron des JNR, pour empêcher tout abandon du projet par un possible changement de gouvernement, l'idée étant qu'un engagement international lie le Japon en tant que pays. L'autre astuce financière, plus classique, a consisté à sous-estimer le coût global du projet d'environ 50 %.

Techniquement, la voie nouvelle, d'une longueur de plus de 500 km, a été conçue pour une vitesse de 260 km/h, même si elle ne fut exploitée qu'à 210 km/h à ses débuts, peut-être du fait d'une limitation imposée par la Banque mondiale, rétive à aventurer le projet dans des seuils de vitesse trop inédits⁴⁸⁶. Le choix d'un écartement normal pour la voie pourrait être en partie lié à l'idée d'élargir les marchés potentiels à l'exportation pour le nouveau système⁴⁸⁷. Pour le matériel roulant, on fit le choix de trains automoteurs à motorisation répartie, face au modèle classique de la traction, ce qui constitua progressivement l'une des voies les plus prometteuses pour développer la grande vitesse ferroviaire.

Le succès du nouveau service fut immédiat, en raison de facteurs très favorables : saturation du réseau existant, croissance du trafic, faible concurrence autoroutière et aérienne, alimentation de l'axe par des voies secondaires... D'un point de vue financier, le projet s'avéra bien plus rentable que la construction d'une nouvelle autoroute entre Tokyo et Osaka. Des extensions furent donc planifiées et ouvertes en 1972, 1975, 1982 et 1983. Avec des fluctuations liées à une politique tarifaire à l'échelle des JNR, la fréquentation du *Shinkansen* trouva un point d'équilibre autour de 125 millions de voyageurs annuels au début des années 1980, ce qui est considérable. Toutefois, les nouveaux tronçons ouverts générèrent un moindre taux de fréquentation, tandis que leurs coûts de réalisation furent au moins aussi élevés.

Les investissements imposés par le *Shinkansen* sont effectivement très lourds. Ils sont à la fois liés à la grande vitesse qui impose de forts rayons de courbure et aux spécificités du territoire japonais : densité urbaine, caractère accidenté du terrain, conditions climatiques particulières, sismicité... La proportion d'ouvrages d'art est donc considérable, pouvant atteindre 60 % de la longueur totale, sur la ligne Osaka - Fukuoka. Les coûts de réalisation sont très nettement accrus par ces contraintes,

⁴⁸⁵Bill HOSOWAKA, *Old Man Thunder : Father of the Bullet Train*, Denver, Sogo Way, 1997.

⁴⁸⁶Entretien entre Roger Hutter, Alain Beltran et Jean-François Picard (14 décembre 1991) (R&H).

⁴⁸⁷Entretien entre Bernard Heurard de Fontgalland, Alain Beltran et Jean-François Picard (11 décembre 1992) (R&H).

s'élevant jusqu'à 25 millions de \$⁴⁸⁸ par km, soit près de 10 fois le prix du km de la LGV Sud-Est. Malgré cela, du fait de sa très forte fréquentation, le *Shinkansen* est probablement le train le plus rentable du monde, avec une marge opérationnelle de 41 % en 1980, qui lui permet de rembourser ses coûts d'investissement.

Le *Shinkansen* a bénéficié d'une configuration favorable puisqu'il s'est déployé avant que l'automobile et l'avion prennent une place centrale dans le jeu des mobilités interurbaines, tout en s'imposant face aux plans de modernisation du réseau à voie étroite⁴⁸⁹. Il a également pu se déployer avant que ses effets environnementaux soient comptabilisés, la contestation à ce propos ne se développant qu'après sa mise en service.

C'est donc fort d'un objet simultanément unique au monde et représentant les nombreux savoir-faire de ses industriels que le Japon s'engage dans l'exportation de son *Shinkansen*, promu en véritable «ambassadeur du Japon⁴⁹⁰», en particulier sur le territoire de son principal partenaire commercial, les États-Unis.

5.2 La promotion du *bullet train* aux États-Unis

Au vu de l'enjeu de la promotion du *Shinkansen* outre-Pacifique, les JNR s'impliquent directement et évitent ainsi que les tensions entre les différents industriels participant au projet conduisent à des difficultés trop visibles à l'extérieur. Ce choix conduit toutefois l'offre japonaise à s'éloigner des réalités industrielles et des enjeux économiques⁴⁹¹. En 1981, les JNR créent la JRTC⁴⁹² pour leurs activités aux États-Unis, aux côtés du JARTS⁴⁹³ en charge d'études et de services dans le monde entier. La stratégie japonaise de promotion aux États-Unis du *Shinkansen*, rebaptisé dans ce cadre *bullet train*, prend plusieurs formes, dont la principale est la présence d'experts à différents niveaux décisionnels, complétée par de nombreux éléments visant à acculturer les décideurs états-uniens à la logique de la grande vitesse ferroviaire. L'envoi de cadres à l'étranger avait déjà été une méthode employée par les JNR dans les années 1950 – par exemple en France – à l'époque pour améliorer leurs connaissances en matière ferroviaire. Plus généralement, le Japon a pris l'habitude de développer ces formes de diplomatie économique et technique, afin de retrouver

⁴⁸⁸ 85 millions de \$₂₀₁₇.

⁴⁸⁹ PERL, *New Departures : Rethinking Rail Passenger Policy in the Twenty-First Century*, *op. cit.*, p. 15-21.

⁴⁹⁰ «[A]mbassador of Japan» (HOOD, *Shinkansen : From Bullet Train to Symbol of Modern Japan*, *op. cit.*, p. 44).

⁴⁹¹ Entretien avec André Thinières (16 juin 2017).

⁴⁹² Japanese Railway Technology Corporation.

⁴⁹³ Japanese Railway Technical Service.

une crédibilité internationale que ses diplomates avaient perdue depuis la Deuxième Guerre mondiale⁴⁹⁴.

En outre, la coopération entre États-Unis et Japon dans les domaines scientifiques et techniques est l'une des plus anciennes et solides, du fait d'un accord signé en 1961, qui a défini un cadre enrichi au long des années par des actions dans de très nombreux domaines (médecine, environnement, spatial...) ⁴⁹⁵. Mais la fin des années 1970 et les années 1980 voient ce climat évoluer du fait de la crainte nouvelle des États-Unis de voir le Japon devenir un concurrent commercial et industriel, capable désormais de porter l'innovation, y compris dans les secteurs de pointe, comme celui des semi-conducteurs. Ce sentiment est notamment alimenté par l'installation de représentants de l'industrie japonaise dans la Silicon Valley.

La logique d'une présence de terrain est également appliquée dans le domaine ferroviaire. Au moins à partir de 1981, des experts japonais sont ainsi intégrés aux équipes du DOT fédéral ainsi que dans plusieurs DOT d'États. Une rencontre décisive aurait eu lieu en avril 1981 entre Alan S. Boyd et Fumio Takagi, patron des JNR, qui aurait lancé l'intérêt d'Amtrak pour la grande vitesse. D'autres Japonais travaillent avec la FRA et le centre de recherche ferroviaire de Pueblo. Les effectifs mentionnés par les observateurs français en 1982-1983 varient de 20 à 60, sans qu'il soit possible de les confirmer avec précision. Ce chiffre de plusieurs dizaines paraît toutefois probable au vu des nombreuses structures accueillant des experts japonais⁴⁹⁶. En Floride, par exemple, les représentants français constatent la présence d'une équipe japonaise à l'automne 1983, alors qu'une procédure de consultation, à laquelle les Japonais doivent répondre, est en cours⁴⁹⁷.

C'est toutefois à l'échelon fédéral et au sein des cercles parlementaires que les Japonais mettent au point un argumentaire général en faveur de la grande vitesse et donc, principalement sinon exclusivement, du *bullet train*.

5.2.1 Le développement d'un argumentaire en faveur du *bullet train*

À cette échelle, les Japonais suscitent en novembre 1981 la création d'un groupe parlementaire, le *Japan-US Rail Congress*, réunissant des élus au Congrès des États-Unis et des parlementaires japonais. Sa présidence est assurée par Henry S. Reuss,

⁴⁹⁴Guy FAURE, «La diplomatie privée des multinationales japonaises», *Politique étrangère*, n° 1, 1985, p. 71-83.

⁴⁹⁵Cecil H. UYEHARA, *The U.S.-Japan Science and Technology Agreement. A Drama in Five Acts*, Burlington, Aldershot, 2000.

⁴⁹⁶Les JNR accueillent également au Japon des experts d'autres pays, notamment de ceux en voie de développement.

⁴⁹⁷«Compte rendu de mission. Mission ferroviaire en Floride de MM. Aureille et Duchemin (7-11 novembre 1983)», ambassade de France à Washington, 16 novembre 1983 (AN, 19950585/27).

devenu en 1981 président du *Joint Economic Committee* du Congrès (voir p. 84)⁴⁹⁸. Les documents mis en circulation lors de la première réunion du *Japan-US Rail Congress* le 5 novembre 1981 à Washington illustrent les points principaux que les JNR mettent en avant en faveur du *bullet train*⁴⁹⁹. Tout d'abord, face à la concurrence britannique, française et allemande, le *Shinkansen* est le seul à pouvoir se targuer de ce nom, du fait de ses performances⁵⁰⁰. Il s'agit du seul système de grande vitesse ferroviaire ayant un capital de plus de 15 années d'expérience, notamment démontrée par le milliard de voyageurs transportés sans le moindre accident.

La concurrence ferait piètre figure. D'une part, les Britanniques seraient en retard d'une génération en ayant fait le choix du diesel pour leur HST, ce qui ne paraît ni étrange ni étonnant quand l'on se rappelle les contingences qui ont conduit le TGV à opter pour l'électricité en 1974⁵⁰¹. Les Français, pour leur part, n'auraient pas encore acquis suffisamment d'expérience puisque le TGV Sud-Est n'est même pas complètement ouvert. Enfin, les Allemands seraient retardés par leur choix de travailler sur la sustentation magnétique, une solution que les JNR ne rejettent pas mais qu'ils jugent très lointaine. Ainsi, «[l]'avance du *bullet train* sur les autres trains à grande vitesse est telle qu'elle interdit toute prise en considération sérieuse des autres technologies dans une discussion sur la grande vitesse ferroviaire aux États-Unis⁵⁰²».

Une autre partie de l'argumentation japonaise repose sur l'idée qu'il existerait «une division naturelle du marché des transports⁵⁰³» : les grandes distances à l'avion, les courtes distances à l'automobile et aux transports urbains et les distances intermédiaires au train. Cette vision théorique serait non pas révisée par l'expérience aux États-Unis, mais, au contraire, le créneau du train serait d'autant plus prometteur que la distance moyenne parcourue en avion s'accroît, tandis que celle parcourue en autocar diminue. L'automobile, pour sa part, serait grevée par un avenir sombre, marqué par la dégradation de l'état des autoroutes peu entretenues, la hausse du prix de l'essence et la diminution de sa taille moyenne, qui la rend moins apte à des parcours de distance moyenne. La pertinence du *bullet train* est donc de pouvoir

⁴⁹⁸Adam CLYMER, «Henry Reuss, Liberal in Congress, Dies at 89», *The New York Times*, 15 janvier 2002.

⁴⁹⁹*United States-Japan Cooperation in High-Speed Passenger Rail Service. Hearing before the Joint Economic Committee, November, 4, 1981*, Washington, US Congress Printing Office, 1982.

⁵⁰⁰*Ibid.*, p. 46.

⁵⁰¹MEUNIER, *On the Fast Track. French Railway Modernization and the Origin of the TGV, 1944-1983, op. cit.*, p. 164-165.

⁵⁰²«*The bullet train's lead over other high-speed trains is so marked as to preclude serious consideration of any other technology in a discussion of high-speed trains in the United States*» (*United States-Japan Cooperation in High-Speed Passenger Rail Service. Hearing before the Joint Economic Committee, November, 4, 1981, op. cit.*, p. 48).

⁵⁰³«[A] natural division of the transportation market» (*ibid.*, p. 47).

capter une population qui délaisse les autres systèmes autant qu'un trafic induit par l'offre nouvelle qu'il représente.

Sur un plan technologique et industriel, les transferts de technologie entre Japon et États-Unis sont présentés de façon équilibrée en rappelant le poids du programme Apollo dans l'innovation technologique et les transferts que les États-Unis ont fait vers le Japon à partir de ces avancées techniques⁵⁰⁴. Le Japon se serait ainsi contenté de faire fructifier des solutions issues d'avancées états-uniennes : le discours cherche ainsi à naturaliser le *Shinkansen* en laissant entendre, de façon implicite, qu'il s'agit d'une technologie qui trouve nombre de ses origines aux États-Unis. La méthode de son développement elle-même serait inspirée du programme Apollo : «[c]e résultat remarquable a nécessité un soutien public massif et une focalisation et une créativité semblables à celles dont la NASA⁵⁰⁵ a pu faire la preuve⁵⁰⁶».

Enfin, ces éléments distribués aux parlementaires des deux pays lors de leur première réunion mentionnent explicitement l'absence d'obstacles qu'on aurait pu attendre, comme les décalages culturels ou les cadres juridiques de l'exportation et des transferts de technologie. Le seul aléa évoqué pourrait venir du champ politique. Pour illustrer l'intérêt partagé que les deux pays ont dans ces échanges ferroviaires, les documents insistent sur les besoins du Japon en matériel roulant pour le fret ferroviaire, un domaine dans lequel les États-Unis jouissent d'une situation dominante à l'échelle mondiale : des marchés pourraient ainsi être conclus.

L'argumentation japonaise en faveur du *bullet train* vise donc à la fois à rendre l'objet proche des décideurs états-uniens, en employant des références qui leur sont courantes, alors qu'il s'agit d'un concept très éloigné de l'état visible des chemins de fer aux États-Unis, et à forger l'idée qu'il s'agit d'une opportunité commerciale et technologique : les deux pays auraient beaucoup à gagner, l'un comme l'autre, à de tels transferts, qui ne se font pas à sens unique. Les difficultés liées à la configuration du paysage modal aux États-Unis, où le train est marginalisé, aux différences de forme urbaine ou de densité entre les deux territoires, aux modalités de gouvernance ou aux obstacles inévitables liés à la construction d'une nouvelle infrastructure sur des terrains aux propriétaires multiples sont largement passées sous silence, ce qui laisse à l'objet son caractère de perfection.

Une qualité qui n'est toutefois pas uniquement éthérée, comme a pu l'être celle de l'Aérotrain, puisque, au Japon, il fonctionne concrètement et de façon remarquable. L'analyse de la dynamique d'innovation et d'investissement national derrière le projet aurait aussi fait ressortir de profondes différences : le *Shinkansen* est le produit

⁵⁰⁴ *Ibid.*, p. 52.

⁵⁰⁵ *National Aeronautics and Space Administration.*

⁵⁰⁶ «*This outstanding achievement required a massive infusion of public support and a NASA-like dedication and inventiveness*» (*United States-Japan Cooperation in High-Speed Passenger Rail Service. Hearing before the Joint Economic Committee, November, 4, 1981, op. cit.*, p. 53).

d'un pays meurtri tout entier lancé vers un projet de reconstruction et de restauration de motifs de fierté nationale, quand les États-Unis se trouvent dans une toute autre situation, celle d'un pays dominant le monde en terme d'avancée des modes de vie. Si l'effort national a pu être mobilisé au cours des années 1960, ce fut pour la conquête de la Lune et non la remise à niveau d'un système ferroviaire déconsidéré.

5.2.2 Convaincre les parlementaires : le *Shinkansen* comme projet rentable

Entre la mi-1981 et la mi-1982, les Japonais cherchent donc à intéresser les décideurs fédéraux états-uniens à un projet de *bullet train*. L'une des scènes principales où se déploie cet intérêt émergent est le *Joint Economic Committee* du Congrès (voir p. 84). L'analyse des relations commerciales entre le Japon et les États-Unis que mène cet organe aborde de façon indirecte l'existence du *Shinkansen*. L'idée mise en avant à plusieurs reprises par le représentant démocrate de New York Frederick K. Richmond est que le déficit budgétaire japonais serait dû à trois postes principaux, absents aux États-Unis : le système national de santé, les subventions aux agriculteurs et le système ferroviaire rénové et efficace. Ce point de vue semble partagé par les autres élus de la commission parlementaire. Ce faisant, il contribue à forger une réputation de perfection opérationnelle au *Shinkansen* qui serait « un des miracles du monde. Vous pouvez régler votre montre sur l'arrivée de ces trains en gare⁵⁰⁷ ».

L'image d'un système nécessitant un support public est lisible dès ces débats sur les relations économiques entre les deux pays. En passant, le secrétaire au Commerce Malcolm Balridge, représentant l'administration Reagan, rappelle que « [c]'est un système ferroviaire efficace mais lourdement subventionné, comme vous le savez ; au vu de la taille de notre pays, pour nous, essayer d'atteindre une telle situation nous coûterait plus que ce que nous pouvons dépenser, je pense⁵⁰⁸ ». Plus exactement, l'idée défendue par Frederick K. Richmond est que les États-Unis ont offert au Japon les conditions favorables au développement de leur capacité industrielle, du fait de la protection militaire mise en place. Il affirme explicitement que l'argent dépensé dans ce but aurait pu être utilisé autrement, notamment pour développer un système de protection sociale ou un système ferroviaire efficace⁵⁰⁹.

⁵⁰⁷ « [O]ne of the miracles of the world. You can set your watch on the way those trains come into the stations » (*U.S.-Japanese Economic Relations. Hearings before the Subcommittee on International Trade, Finance, and Security Economics of the Joint Economic Committee, July, 23, 1981, op. cit.*, p. 28-29).

⁵⁰⁸ « That is an efficient railroad system, but heavily subsidized, as you know, and with the size of our country, for us to try and even match that kind of a situation, would cost us more than I think we could afford to spend » (*ibid.*, p. 28-29).

⁵⁰⁹ *Ibid.*, p. 80.

Pourtant, le *Shinkansen* en lui-même est rentable et les JNR sont grevés par le poids financier que représente le reste du réseau. Cette distinction n'est pas claire dans l'esprit des politiques états-uniens, alors qu'elle est bien connue des experts, comme Alan S. Boyd⁵¹⁰. Se forge ici l'idée que les projets de grande vitesse ferroviaire ne sont, au final, que des questions financières, quitte à masquer d'autres aspects décisifs, comme les questions foncières, la configuration du paysage modal et les formes urbaines.

Le *Joint Economic Committee* explore plus spécifiquement les réalisations ferroviaires japonaises dans le cadre d'un rapport réalisé sur les possibilités de grande vitesse ferroviaire aux États-Unis. Si les premières auditions sont l'occasion d'entendre des experts attendus, comme Alan S. Boyd, la deuxième série est marquée par l'accueil d'une délégation japonaise nombreuse, conduite par Mutsuki Kato, un ancien ministre des Transports présenté comme l'élu de la Diète japonaise le plus important sur les questions de transport et membre du *Japan-US Rail Congress*⁵¹¹. Des deux côtés, l'accroche se fonde sur la figure du *commodore* Matthew C. Perry, introducteur du premier chemin de fer en Asie, grâce au modèle réduit qu'il offrit au *Shogun* au milieu du XIX^e siècle. C'est ainsi en guise de retour sur une dette historique que Mutsuki Kato présente les Japonais comme étant prêts à servir Amtrak pour améliorer l'offre de train aux États-Unis, en se fondant sur leur maîtrise des technologies de pointe dans le domaine.

Le *Shinkansen* semble plutôt bien connu des parlementaires états-uniens de la commission, certains ayant eu l'occasion de l'emprunter. Mutsuki Kato peut ainsi se contenter de parler des avantages du *Shinkansen* sur l'activité économique, le trafic induit et la sécurité de l'exploitation, sans trop revenir au concept lui-même. Il insiste surtout sur la rentabilité de l'opération : le *Shinkansen* aurait rapporté 1,3 milliard de \$⁵¹² de profit en 1980, grâce à une rentabilité opérationnelle exceptionnelle de 63 %⁵¹³. Mutsuki Kato explique qu'une telle rentabilité est tout à fait transposable : un *bullet train* isolé en Californie ferait le même profit que le *Shinkansen* au Japon, sans les pertes du réseau JNR. Le corridor Los Angeles - San Diego ne serait d'ailleurs pas le seul similaire à celui du *Shinkansen*. Dallas-Fort Worth - Houston, Miami - Orlando - Tampa et plusieurs liaisons autour de Chicago sont avancées comme présentant les mêmes caractéristiques.

Enfin, le parlementaire japonais montre que son pays est toujours à la recherche de l'innovation en expliquant que le *Maglev* pourrait permettre un jour de relier New

⁵¹⁰ *United States-Japan Cooperation in High-Speed Passenger Rail Service. Hearing before the Joint Economic Committee, June, 19 and July, 9 and 13, 1981, op. cit., p. 3-4.*

⁵¹¹ *United States-Japan Cooperation in High-Speed Passenger Rail Service. Hearing before the Joint Economic Committee, November, 4, 1981, op. cit.*

⁵¹² 3,89 milliards de \$₂₀₁₇.

⁵¹³ Rapport des coûts sur les recettes.

York et Washington en une heure⁵¹⁴. Une telle suggestion tout à fait hypothétique, financièrement, techniquement et en termes de réalisation pratique d'une nouvelle infrastructure sur un tel corridor, est destinée à conforter l'image du Japon comme pays de l'avance technologique dans le secteur ferroviaire, à un moment où le TGV est entré en service. Quitte à courir le risque que l'offre japonaise soit perçue comme ambivalente, entre deux techniques fort différentes.

Cette construction d'une représentation atteint son but et connaît un certain succès. Par exemple, encore en 1985, la FHSRTC⁵¹⁵, en Floride, en reprend la teneur à son compte dans ses éléments de compte rendu d'une visite au Japon : «[l]es systèmes de train à grande vitesse dans les autres pays ont été conçus à partir de techniques développées à l'origine par les JNR pour le Shinkansen. [...] JNR travaille aussi sur la génération suivante de technique ferroviaire, avec le développement d'un système de train à sustentation magnétique (maglev)⁵¹⁶».

Au cours de l'audition, Henry S. Reuss est très intéressé par le rôle central tenu par la Diète dans le processus de décision du *Shinkansen*, sous-entendant ainsi qu'un rôle similaire pourrait être tenu par le Congrès aux États-Unis, ce que recommande Mutsuki Kato⁵¹⁷. Par ailleurs, la question centrale de la séparation des trafics entre voyageurs et marchandises ne pose pas problème : les acteurs intéressés sont tous d'accord pour constater qu'une distinction des deux types de flux, portés par deux infrastructures différentes, se fera au profit des voyageurs comme des marchandises.

Enfin, Mutsuki Kato évite habilement plusieurs points sur lesquels le *Shinkansen* est moins brillant, en affirmant notamment que, si aucune exportation n'en a été encore faite, des contacts sont en cours avec l'Iran et la Corée du Sud. Deux pistes pourtant fragiles : le premier pays vient de connaître un basculement de régime qui laisse planer un doute sur les projets ; le second est encore marqué par la terreur japonaise de la Seconde Guerre mondiale. Par ailleurs, Mutsuki Kato parvient à contourner les questions sur les différences entre Japon et États-Unis, qui sont pourtant flagrantes : densité, organisation territoriale, paysage modal...

Au-delà de ces rencontres parfois formelles, le *Japan-US Rail Congress* est également un outil pour inviter les élus états-uniens au Japon afin de leur montrer ce qu'est le *Shinkansen*. Cette activité de démonstration est sûrement très importante

⁵¹⁴ *United States-Japan Cooperation in High-Speed Passenger Rail Service. Hearing before the Joint Economic Committee, November, 4, 1981, op. cit., p. 30.*

⁵¹⁵ *Florida High Speed Rail Transportation Commission.*

⁵¹⁶ «*High speed rail systems in other countries have been modeled on the technology originally developed by JNR for the Shinkansen. [...] JNR is also looking to the next generation in rail technology with the development of a magnetic levitated (maglev) train system*» («Compte-rendu de la réunion mensuelle de la Commission du projet de TGV de Floride. Titusville le 5 décembre 1985», consulat général de France à Miami, 11 décembre 1985 (AN, 19950585/27)).

⁵¹⁷ *United States-Japan Cooperation in High-Speed Passenger Rail Service. Hearing before the Joint Economic Committee, November, 4, 1981, op. cit., p. 43.*

comme en témoignent les allusions d'élus à leur expérience personnelle à bord de ce train, qui jalonnent les archives parlementaires états-uniennes.

5.2.3 Des cercles fédéraux à l'influence locale : la création d'AHSRC

Toutefois, assez vite, les Japonais comprennent que les structures fédérales ne sont pas le relais pertinent pour donner l'impulsion à la grande vitesse ferroviaire aux États-Unis, malgré leurs efforts et leur présence en leur sein même. Ils optent donc pour la création d'une structure indépendante : le 24 mars 1982, la société AHSRC est fondée en vue de promouvoir le *bullet train*, indépendamment des JNR, du moins officiellement. Les personnalités recrutées pour en constituer la direction témoignent de la proximité que les Japonais sont parvenus à établir avec les décideurs états-uniens à l'échelle fédérale. Le conseil d'administration est présidé par Alan S. Boyd, patron d'Amtrak jusqu'en juin 1982 ; le directeur général est Lawrence D. Gilson⁵¹⁸, vice-président chargé du développement d'Amtrak⁵¹⁹. Trois autres membres du conseil d'administration montrent la tentative japonaise de réunir les représentants de différents secteurs utiles à un tel projet ferroviaire : un banquier, un ancien président d'une compagnie ferroviaire et le président d'un important constructeur de matériel ferroviaire, Thrall. Cette entreprise a repris, en partenariat avec Kawasaki, l'un des constructeurs du *Shinkansen*, l'usine Pullmann de Hammond, dans l'Indiana. Pour les Japonais, il s'agissait de s'établir sur le territoire états-unien, afin de pouvoir répondre aux appels d'offres fédéraux, qui donnent la priorité aux entreprises produisant sur place, conformément aux dispositions protectionnistes en matière de transports. AHSRC est donc une entité administrative indépendante de tout pays, mais sa mission consiste à promouvoir un produit vendu par la compagnie publique japonaise JNR et elle est dirigée par les deux principaux responsables de la compagnie publique états-unienne Amtrak. Dans une note, Léonce Lansalot-Basou souligne d'ailleurs cette étrangeté : « [l]a société AHSRC est une société privée qui a été créée pour recueillir des capitaux pour financer les projets de liaison à grande vitesse aux États-Unis⁵²⁰ ».

⁵¹⁸Après un passage à la Maison blanche dans l'administration Carter où il s'est occupé d'enjeux d'aménagement territorial, il devient vice-président d'Amtrak (1979-1983) puis, en partie simultanément, président de l'AHSRC (1981-1984), avant de s'établir comme consultant.

⁵¹⁹Signe de sa proximité avec les Japonais, lors des auditions du *Joint Economic Committee* du Congrès en 1981, c'est lui qui se charge d'introduire les délégués japonais invités à s'exprimer devant cette commission parlementaire ; il se charge même de la lecture du texte préparé en amont par les Japonais afin qu'il soit mieux compris (*United States-Japan Cooperation in High-Speed Passenger Rail Service. Hearing before the Joint Economic Committee, November, 4, 1981, op. cit.*, p. 26-27).

⁵²⁰Lettre de L. Lansalot-Basou au cabinet de C. Fiterman, 7 juin 1982 (AN, 19950585/27).

Une situation qui ne choque pas la presse états-unienne lors de la présentation d'AHSRC en mars 1982⁵²¹. Elle n'est pas si étrange si l'on comprend le raisonnement des Japonais : à leurs yeux Amtrak, trop dépendante du politique et très centrée sur le NEC, ne peut être le porteur d'un projet de grande vitesse ferroviaire, mais ses dirigeants peuvent être de bons appuis pour convaincre d'autres acteurs. Dès lors, ils ne sont pas «à la limite du conflit d'intérêt⁵²²», comme le craint Yves Aureille côté français, mais plutôt en position d'utiliser leur influence à des fins pouvant aller bien au-delà des intérêts d'Amtrak. Les liens entre les deux entités sont aussi financiers, puisqu'Amtrak accorde un prêt à AHSRC, et pourraient même s'inscrire dans une politique de gestion du personnel chez Amtrak puisque les meilleurs ingénieurs d'Amtrak, bloqués dans leur progression par le manque de projets de l'entreprise, pourraient venir renforcer AHSRC. Enfin, le choix d'Alan S. Boyd est remarquable et rejoint l'analyse que les Européens font à la même époque, puisque lorsqu'il quitte Amtrak, il devient également le patron d'Airbus Industries of North America, la structure de promotion et de vente des Airbus aux États-Unis. Il se trouve ainsi devenu le représentant à la fois de la grande vitesse ferroviaire japonaise et du concurrent européen de Boeing qui cherche à s'imposer sur le marché national de ce constructeur.

Le résultat de cet important travail de formatage produit par les Japonais est très bien perçu par les Français. Dès mai 1982, Yves Aureille fait savoir qu'Alan S. Boyd et Lawrence D. Gilson ont une compréhension de la grande vitesse ferroviaire entièrement tournée vers le *Shinkansen*⁵²², mais le patron d'AHSRC tente néanmoins d'intéresser la concurrence en semblant prendre ses distances avec les Japonais. Ainsi assure-t-il en juin 1982 à Léonce Lansalot-Basou qu'aucun engagement n'a été pris par AHSRC pour les corridors autres que Los Angeles - San Diego : le matériel japonais n'est pas supposé être privilégié par les études alors en cours, ni dans les marchés à venir⁵²³.

Alan S. Boyd ne serait donc pas qu'un cheval de Troie japonais, mais bel et bien un défenseur des intérêts de son pays : en laissant la porte ouverte il cherche à ce que plusieurs solutions soient proposées, ce qui permettrait de sortir d'une dépendance vis-à-vis d'un monopole, qui n'a rien d'optimal pour le client que sont les États-Unis.

À ses débuts, AHSRC s'intéresse prioritairement au corridor Los Angeles - San Diego, où la congestion automobile est très forte, entraînant une hausse des tarifs aériens, et le climat politique favorable. Ce corridor avait été classé par le DOT au deuxième rang après le NEC par le rapport ayant analysé les différentes liaisons à

⁵²¹ Agis SALPUKAS, «Amtrak and Private Investors Plan California "Bullet Train"», *The New York Times*, 1^{er} avril 1982.

⁵²² «Le marché des trains à grande vitesse aux États-Unis», ambassade de France à Washington, mai 1982 (AN, 19950585/27).

⁵²³ Lettre de L. Lansalot-Basou au cabinet de C. Fiterman, 7 juin 1982 (AN, 19950585/27).

moderniser en 1973⁵²⁴. Dans le cadre d'une étude sollicitée par Amtrak mais financée sur fonds japonais privés, les Japonais envisagent donc la construction d'une voie nouvelle, offrant une liaison à 160 *mph*⁵²⁵ avec une fréquence à la demi-heure. Le génie civil du projet serait réalisé par des entreprises états-uniennes, la construction du matériel roulant étant assurée aux États-Unis par Kawasaki, associé à un constructeur local. Un accord de cession des droits d'Amtrak limité à la grande vitesse est passé afin de permettre à AHSRC de porter le projet, dont les voies doivent être construites par Amtrak. Le projet japonais est très ambitieux puisqu'il prévoit de capter 30 % du marché sur cette liaison. Mais le point d'achoppement est la question financière, pour un projet estimé à 2 milliards de \$⁵²⁶ : si le quart du budget est assuré par la Banque de Tokyo, les trois autres quarts restent à trouver, si possible aux États-Unis.

Simultanément, dès 1982, les Japonais repèrent d'autres corridors, en particulier la Floride, le Texas et l'Illinois, où un *bullet train* pourrait être déployé, dans un second temps. Ainsi, AHSRC annonce son intérêt pour la Floride au moment même de la création du FHSRC, avant que JNR et AHSRC produisent une étude préliminaire sans choix de technologie pour la ligne envisagée.

Enfin, la présence japonaise est aussi visible sur le terrain local, à l'échelle des États repérés, notamment par le biais d'actions médiatiques, de sensibilisation des décideurs et de réalisations gratuites d'études de faisabilité. Les études sont un champ crucial pour ce type de marché, ce que les Japonais ont bien compris : obtenir le marché pour une étude est une façon d'orienter la réponse vers la solution technique que l'on entend promouvoir. Les différences entre les systèmes en compétition, même faibles pour le grand public, sont en fait assez fortes et les études pèsent donc dans les choix finaux. Si aucun marché d'étude ne se dessine, réaliser des études gratuitement est une façon de susciter l'intérêt ou le débat autour d'un projet, tout en créant déjà un cadre qui permette de privilégier telle ou telle solution.

Les activités japonaises aux États-Unis sont relayées médiatiquement par le biais d'une lettre d'information régulièrement publiée par AHSRC. La première, parue en juillet 1983, présente la dynamique du projet californien, alimentée par de nombreuses actions de terrain, ainsi qu'une étude d'un consultant jugeant positivement la viabilité financière de l'opération⁵²⁷.

Cet impressionnant travail d'expertise, de communication et de pression que font les Japonais au tout début des années 1980 vise à faire en sorte que la question de la grande vitesse ferroviaire, dont beaucoup d'acteurs estiment qu'elle est appelée à se

⁵²⁴ *High Speed Ground Transportation Alternatives Study, op. cit.*

⁵²⁵ 258 km/h.

⁵²⁶ 5 milliards de \$₂₀₁₇.

⁵²⁷ Lettre d'information de l'AHSRC, juillet 1983 (ASNCF, 275LM26).

poser aux États-Unis, le soit en des termes les plus proches possibles des références japonaises. De ce point de vue, ils emportent la bataille sémantique : en ce tout début des années 1980, le terme *bullet train* a tendance à devenir une appellation générique aux États-Unis pour désigner tout train à grande vitesse, qu'il soit japonais ou non, en particulier dans la presse grand public. Par exemple, en 1984, alors que les Japonais sont attendus comme l'un des compétiteurs de l'appel à propositions conceptuelles à venir en Floride, la commission instaurée pour le piloter est ainsi présentée par l'*Orlando Sentinel*, un journal local, comme visant à «développer un système de “bullet train” à grande vitesse reliant Orlando, Tampa et Miami⁵²⁸». L'antonimase, phénomène habituel dans le monde des techniques en général et des transports en particulier – de la mobylette à l'abribus⁵²⁹ –, joue en faveur des Japonais.

Ces différents éléments contribuent à leur conférer une avance indéniable par rapport à tous leurs concurrents. Simultanément, comme pionniers sur ce marché, ils ont fait des choix sans avoir de référence. C'est par rapport à leurs positionnements que les autres compétiteurs définissent leur propre stratégie. Les Japonais se trouvent donc sous les yeux de tous et en particulier des Français.

5.3 Le regard ambivalent des Français sur l'action japonaise

Dès qu'ils identifient l'existence d'un possible marché états-unien, à la mi-1980, les experts ferroviaires français ont conscience de l'avance prise par les Japonais du fait de leur présence de terrain. Au cours des mois qui suivent, leur compréhension du dispositif mis en place par leurs concurrents s'affine et se polarise sur la présence d'experts, d'abord jugée impressionnante avant d'être dénigrée du fait de préjugés.

5.3.1 Les Français face à ce que serait l'efficacité japonaise

Les Français sont d'abord intrigués par les conditions dans lesquelles les experts japonais travaillent auprès de diverses structures états-uniennes. Ils n'en connaissent d'ailleurs pas tous les termes, ce qui donne l'impression que cette force de travail serait presque désintéressée, sur le schéma de la coopération ou de l'action humanitaire, qui voit un pays riche aider un pays pauvre. Une note de la SNCF de

⁵²⁸ «[T]o develop a high-speed “bullet train” system connecting Orlando, Tampa and Miami» («Committee Backs the Creation of Bullet-Train Board», *The Orlando Sentinel*, 12 mai 1984).

⁵²⁹ Maxime HURÉ et Arnaud PASSALACQUA, «Jean-Claude Decaux en sa “ville-fétiche”. Mobilité et affichage à Lyon, de l'innovation à la dépendance (1965-2005)», in Mathieu FLONNEAU, Léonard LABORIE et Arnaud PASSALACQUA (dir.), *Les Transports de la démocratie. Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014, p. 61-81.

mars 1982 évoque ainsi «de nombreux Conseillers japonais, apparemment “offerts” par le Gouvernement japonais [et des] offres gratuites d’études faites par les Japonais⁵³⁰». Aucun parallèle n’est tracé avec le fait que la SNCF ait aussi alimenté Amtrak par une étude sur le NEC réalisée gratuitement par ses propres experts quelques années auparavant (voir p. 122).

Ces premières observations françaises s’appuient rapidement sur un registre de dénigrement, non du travail réalisé, mais des experts eux-mêmes. Le document le plus révélateur des préjugés à propos des Japonais est une note émanant du chef du SEE de l’ambassade à Washington en mai 1982 et décrivant leur stratégie :

«[l]es Japonais ont mis en place de longue date une stratégie systématique de pénétration du marché, et passent maintenant à une offensive généralisée et tous azimuts. [Ils mènent] un travail de sape systématique, “à la Japonaise”. [...] Depuis plusieurs années, les Japonais ont réussi à investir systématiquement tous les rouages des organismes pouvant jouer un rôle quelconque dans le processus de la décision. [Ils] ont pu effectuer un travail de veille systématique de tous les projets ferroviaires dignes d’intérêt et conditionner les esprits des fonctionnaires fédéraux de la F.R.A. [...] Ce travail de “lavage de cerveaux” de longue haleine porte aujourd’hui ses fruits ; désormais les fonctionnaires de la F.R.A. ne raisonnent qu’en termes de technologies japonaises⁵³¹».

Il y a là tout de la caricature du travail que feraient les Japonais et qui serait d’ailleurs une marque de fabrique, au caractère sinon machiavélique du moins *systématique*. Toutefois, les guillemets, utilisés à deux reprises autour des expressions les plus discutables, montrent le malaise de l’auteur des lignes : il réutilise le préjugé tout en prenant lui-même une légère distance vis-à-vis de lui. Ce faisant, il contribue à le diffuser, alors même qu’il laisse paraître qu’il ne serait pas si bien fondé.

5.3.2 Des préjugés aveuglants ?

D’autres documents laissent penser qu’il ne s’agit pas uniquement-là de la vision de cet expert, mais que les acteurs français sont nombreux à entretenir un tissu de préjugés sur les Japonais. Ainsi, sous la plume de François Rebsamen, alors directeur de cabinet du président socialiste de la Région Bourgogne André Billardon, ce commentaire, difficilement attribuable, sur un propos tenu lors de la visite effectuée par son patron aux États-Unis en 1983 : «[on compte] 20 ingénieurs japonais rémunérés par le gouvernement japonais et les industriels japonais (la différence est invisible à l’œil nu !!) depuis 5 ans et mis à la disposition de l’Administration Fédérale⁵³²».

⁵³⁰ «Note sur les perspectives de trains à grande vitesse aux USA», SNCF, 25 mars 1982 (AN, 19950585/27).

⁵³¹ «Le marché des trains à grande vitesse aux États-Unis», ambassade de France à Washington, mai 1982 (AN, 19950585/27).

⁵³² «Compte rendu de la visite d’André Billardon aux U.S.A.», Conseil général de Bourgogne, 23 février 1983 (AN, 19950585/27).

Souligner que l'on ne puisse distinguer un ingénieur japonais payé par les industriels d'un de ses compatriotes payé par le gouvernement n'est pas choquant, mais la formulation renvoyant au regard se fonde consciemment ou non sur l'*a priori* européen que les Japonais se ressembleraient tous.

Là aussi, comme le recours aux guillemets précédemment, deux points d'exclamation viennent traduire ici la gêne que l'auteur de ces lignes ressent vis-à-vis de ce qu'il perçoit être des préjugés mais qu'il ne peut toutefois s'empêcher d'utiliser, y compris à l'écrit, dans un document présentant un caractère confidentiel. Ce qui laisse entendre que l'entre-soi des experts et politiques est suffisamment fort pour qu'une forme de connivence fasse comprendre ce dont il s'agit⁵³³. Ces clichés sont d'origine ancienne. Emmanuel Lozerand en identifie les prémices dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, les questions industrielles étant justement l'un des ressorts de leur force :

«[t]radition, despotisme, imitation, singerie sont [...] des armes intellectuelles conçues pour tenter de conjurer ses peurs par un Occident ébranlé par une concurrence imprévue, et incapable de comprendre la pluralité des modernités. Ne pouvant balayer d'un revers de la main des peuples dont les qualités et la puissance sont indéniables en fonction même de ses propres critères de civilisation, il les disqualifie en les renvoyant à une humanité imparfaite ou inauthentique : sans individu digne de ce nom. [...] D'autre part, les mécanismes de la modernisation japonaise sont demeurés largement incompris, alors même que succès militaires et économiques en fournissaient des signes éclatants. L'émergence au sein du concert des nations d'*un pays puissant, n'appartenant pas à la Civilisation occidentale blanche*, a mis en danger l'ordre du monde raciste, impérialiste et colonialiste, que celle-ci tentait alors d'imposer. Adversaire ou ennemi, alternative ou relève, le Japon constitua donc un véritable point d'achoppement pour une *ratio* occidentale moderne conquérante, au faite de sa puissance certes, mais minée par un doute insistant sur elle-même. Le recours au stéréotype apparaît dès lors comme

⁵³³En France, ces préjugés sur le Japon atteignent leur apogée dans la sphère publique au début des années 1990, lorsque Edith Cresson, alors Première ministre, se trouve empêtrée dans diverses déclarations qui auraient comparé les Japonais à des fourmis, au moins pour ce qui est de leur façon de travailler. La presse française («L'affaire Cresson», *Les Échos*, 18 juillet 1991) et internationale («Anti-Japan Din in France Softens a Bit», *The New York Times*, 24 juillet 1991) donne un grand écho à cette polémique qui touche la première femme à avoir été nommée à ce poste, quelques semaines à peine après son arrivée à Matignon. Les propos exacts ne semblent pas toujours bien attestés et varient d'une source à l'autre. Toutefois, il y a bien discussion autour de ces préjugés. Notons qu'Edith Cresson s'était impliquée dans la vente du TGV aux États-Unis alors qu'elle était en charge du Commerce extérieur à partir de mars 1983, un poste qui l'avait aussi vu lever l'embargo tacite que le gouvernement français avait mis en place contre les magnétoscopes japonais en 1982, contraints de rentrer sur le territoire à Poitiers. Les clichés aux échos historiques s'étaient alors déclenchés autour de l'idée d'une nouvelle bataille de Poitiers face à l'invasion électronique japonaise, dans la région même d'implantation politique d'Edith Cresson (Hélène FARGUES, «Le 22 octobre 1982, Laurent Fabius met en place le blocus des magnétoscopes japonais», *La Croix*, 11 avril 2012).

un sursaut un peu désespéré pour tenter de réduire cette inquiétante étrangeté⁵³⁴».

Dans le contexte des années 1980, il faut comprendre le recours à ces préjugés comme le signe de l'accroissement des tensions entre l'Europe et le Japon du fait de la concurrence économique qui s'accroît : le Japon connaît une période de croissance qui le voit exporter massivement des produits électroniques grand public, notamment dans une Europe touchée par le chômage et dont les entreprises du secteur ont du mal à résister. Mais de même que les clichés en disent plus sur l'ignorance et la fascination des Européens que sur le caractère des Japonais, les ambivalences économiques sont aussi à l'œuvre dans cette compétition : les investissements japonais ont aussi été recherchés par les Européens⁵³⁵. Enfin, il convient de souligner que les Français ne sont pas les seuls à réagir à ce qu'ils perçoivent comme une déstabilisation par la production de clichés anti-japonais : les États-Uniens eux-mêmes en formulent tout autant à cette époque⁵³⁶.

5.3.3 Ryōichi Sasakawa : quand les préjugés ratent une cible facile

En contrepoint de ces préjugés sur les Japonais, le cas singulier de Ryōichi Sasakawa, l'un des promoteurs du *Shinkansen*, est révélateur de la méconnaissance des Français sur l'histoire japonaise. Né en 1899, Ryōichi Sasakawa est un personnage important du Japon du XX^e siècle marqué par de nombreuses ambivalences⁵³⁷. Autodidacte, il a multiplié les activités professionnelles, légales comme illégales, et amoncelé une très grosse fortune, notamment par les services qu'il a rendus à l'armée japonaise, dès les débuts de l'occupation de la Mandchourie en 1932. Idéologiquement, il a tenu une ligne nationaliste, d'abord comme patron d'un journal de droite, avant de prendre la tête d'un parti fasciste inspiré des expériences européennes. Impliqué dans des exactions en Chine, il a été arrêté comme criminel de guerre en 1945, avant d'être relâché en 1948, probablement en raison de ses liens avec la CIA⁵³⁸, ce qui pourrait confirmer son engagement anti-communiste qui l'a vu impliquer ses forces paramilitaires reconstituées pour briser des grèves. Une proximité avec les États-Unis qui est confortée par les relations qu'il a entretenues avec James E. Car-

⁵³⁴Emmanuel LOZERAND, «“Il n'y a pas d'individu au Japon.” Archéologie d'un stéréotype», *Ebisu*, n° 51, 2014, en ligne.

⁵³⁵Marie CONTE-HELM, *The Japanese and Europe : Economic and Cultural Encounters*, London, Bloomsbury, 2012, p. 41-42.

⁵³⁶UYEHARA, *The U.S.-Japan Science and Technology Agreement. A Drama in Five Acts*, op. cit.

⁵³⁷James KIRKUP, «Obituary : Ryoichi Sasakawa», *The Independent*, 19 juillet 1995 et William D. HOOVER, *Historical Dictionary of Postwar Japan*, Lanham, Scarecrow Press, 2011.

⁵³⁸*Central Intelligence Agency*.

ter, semble-t-il surtout au cours des années 1980, après le passage de ce dernier à la Maison blanche⁵³⁹. Sa vie privée a été jalonnée de frasques souvent médiatisés.

Il apparaît aussi comme intéressé par la technique, en particulier la vitesse. Ayant démarré sa carrière comme pilote, il a ainsi utilisé le premier avion entièrement construit au Japon pour rallier Rome où Benito Mussolini l'a reçu en 1937. Après la Deuxième Guerre mondiale, il a relancé ses activités en gagnant énormément d'argent dans l'organisation de courses de bateaux à moteur, sur le modèle de ce qui existait aux États-Unis, tout en entretenant ses relations politiques et en jouissant d'une exposition médiatique à la hauteur de son empire. À la fin de sa vie, ce personnage ambitieux, avide, politiquement contestable et impliqué dans des crimes de guerre, s'est rêvé une carrière de mécène promoteur de la paix et défenseur de causes environnementales et culturelles. Au cours des années 1980, il a alors employé une partie de son immense fortune à ce type d'activités, rêvant même de pouvoir obtenir le prix Nobel de la paix.

La promotion du *Shinkansen*, innovation technique autant que signe du relèvement national japonais, constitue ainsi une cause pour laquelle Ryōichi Sasakawa entretient un intérêt. Pour 5 millions de \$⁵⁴⁰, il finance l'étude de faisabilité que JNR offre à Amtrak sur la liaison Los Angeles - San Diego et qui conclut en l'intérêt économique du projet. Un investissement qu'il aurait justifié au nom du soutien dont les États-Unis ont fait preuve dans la reconstruction du Japon après 1945.

Au vu de sa carrière, il est frappant de constater que les Français ne traitent de Ryōichi Sasakawa qu'en des termes élogieux : il s'agit à leurs yeux d'un « philanthrope⁵⁴¹ » ou d'un « mécène⁵⁴² », voire d'un « magnat⁵⁴³ ». Un tel décalage laisse voir le manque d'informations sur la concurrence japonaise dont peuvent souffrir les Français, non d'un point de vue technique sur le *Shinkansen* lui-même, mais au niveau politique que revêt indispensablement tout projet de ce type. Pourtant la presse états-unienne présente Ryōichi Sasakawa comme un « milliardaire japonais controversé⁵⁴⁴ » dès l'automne 1982. Il faut souligner que lors d'un entretien accordé à *Time* en 1974, il s'était défini comme le « fasciste le plus riche du monde⁵⁴⁵ ».

⁵³⁹ James E. CARTER, *The Jimmy Carter Library*, New York, Simon & Schuster, 2014.

⁵⁴⁰ 14 millions de \$₂₀₁₇.

⁵⁴¹ « Compte rendu de la visite d'André Billardon aux U.S.A. », Conseil général de Bourgogne, 23 février 1983 et « Association parlementaire franco-américaine pour la promotion du TGV aux États-Unis », ministère des Transports, 1^{er} juin 1983 (AN, 19950585/27).

⁵⁴² Note de l'Institut de recherche des transports sur les transports terrestres rapides aux États-Unis, 8 septembre 1982 (AN, 19950585/27)

⁵⁴³ « Compte-rendu de la prise de contact entre Monsieur Blanchette, Nouveau Président du T.G.V. US et Monsieur Braibant (Chargé de Mission) au Cabinet de Monsieur Fiterman », 5 mai 1983 (AN, 19950585/27).

⁵⁴⁴ « [C]ontroversial Japanese billionaire » (Ronald YATES, « Bullet Train on Fast Tracks to Reality in Southern California », *Chicago Tribune*, 17 octobre 1982).

⁵⁴⁵ « [T]he world's wealthiest fascist » (« Japan : the Godfather-San », *Time*, 26 août 1974).

Qu'aucune évocation de l'idée de pouvoir exploiter les ambivalences du dossier japonais, directement soutenu par un personnage aussi trouble que Ryōichi Sasakawa, ne soit évoquée dans le camp français laisse à penser que le recoupement d'informations n'est pas satisfaisant. La vision que les Français développent de l'action japonaise est d'abord quantitative et technique mais néglige les enjeux politiques. Tout juste cède-t-elle à quelques préjugés, alors qu'une analyse plus poussée des acteurs impliqués côté japonais aurait pu être politiquement payante.

5.4 Le succès en trompe-l'œil de la « politique du coup pour coup »

Puisque les Japonais sont réputés si efficaces, les Français décident de suivre leurs pas, faisant ainsi fi des préjugés exprimés à leur sujet qui n'étaient finalement peut-être là que pour masquer le malaise des Français engendré par le retard qu'ils accusent. Aucune réalisation concrète ne vient pourtant confirmer cette supposée efficacité japonaise. Mais, l'analyse selon laquelle les mentalités états-uniennes sont entièrement tournées vers le *Shinkansen* laisse supposer que les Japonais sont parvenus à intéresser les décideurs : il semble donc logique que les Français, arrivant second et conscients de cette place⁵⁴⁶, soient influencés, au moins à leurs débuts, par la configuration du marché produite par les efforts japonais. Alors que l'un des préjugés sur les Japonais est justement qu'ils plagieraient les solutions occidentales, c'est bien l'inverse qui se produit ici, en termes de stratégie et non d'objets et de solutions ferroviaires. Pour suivre une note ministérielle d'avril 1983, la motivation explicite est de « faire pièce aux actions menées aux États-Unis par les milieux ferroviaires japonais⁵⁴⁷ ».

5.4.1 Quand le TGV suit le *Shinkansen*

La première action française, qui suit un modèle « calqué⁵⁴⁸ » sur la stratégie japonaise, est la création d'une commission parlementaire franco-états-unienne sur la grande vitesse ferroviaire. La formulation de cette idée émane d'Henry S. Reuss dès novembre 1981, à l'occasion d'une visite de Michel Walrave, alors au cabi-

⁵⁴⁶ « L'initiative des pouvoirs publics français devrait permettre à la SNCF et à nos industriels, sinon de rattraper, du moins de faire face à l'intensification de la pression concurrentielle japonaise » (Compte rendu DREE du 20 juillet 1982 (AN, 19950585/27)).

⁵⁴⁷ « Entretien de Monsieur le Directeur du Cabinet avec Monsieur Robert Bmanchette, Président du Conseil d'Administration de TGV of America », DREE, 28 avril 1983 (CAEF, B-0051886/1).

⁵⁴⁸ « Cocktail et dîner de réception donnés par les Ministres du Commerce Extérieur et du Tourisme, des Transports, et de l'Industrie, au profit des parlementaires du comité parlementaire franco-américain de promotion du train à grande vitesse », ministère du Commerce extérieur et du Tourisme, 31 mai 1983 (AN, 19870101/4).

net de Charles Fiterman, au moment-même de la fondation du *Japan-US Rail Congress*. Une officialisation de cette demande arrive sur le bureau de Pierre Mauroy à l'été 1982, juste après la visite des membres du *Japan-US Rail Congress* au Japon début juillet⁵⁴⁹. Elle est signée par 12 de ces parlementaires, qui souhaitent explicitement constituer une structure similaire avec les Français, puisque la France est désormais un pays qui compte pour la grande vitesse ferroviaire. L'objectif est de pouvoir faire réaliser des études de faisabilité pilotées voire financées par les Français sur certains corridors.

La structure est constituée en janvier 1983 lors de la visite aux États-Unis d'André Billardon, député socialiste du Creusot, qui la dirige côté français, tandis que le sénateur républicain du Minnesota David F. Durenberger⁵⁵⁰ remplace Henry S. Reuss côté états-unien, à la suite des élections au Congrès de novembre 1982. Elle est composée des élus états-uniens membres du *Japan-US Rail Congress* et de 12 parlementaires français, 8 députés et 4 sénateurs (voir p. 310). Pour répondre à la visite effectuée à Tokyo en juillet 1982, un déplacement est organisé en France en mai 1983 pour cinq des élus états-uniens (voir tab. 5, p. 216).

Qu'elle soit contrainte par la demande états-unienne, comme dans le cas de la commission parlementaire, ou que ce soit volontairement, la stratégie française des premiers mois cherche à coller au mieux aux actions japonaises. La création d'une structure aux États-Unis destinée à porter les projets français, TGV Co, qui n'aboutit réellement qu'en mars 1983, est l'une des briques de cette stratégie mimétique. En mai 1983, dès sa première rencontre avec Guy Braibant⁵⁵¹, au cabinet de Charles Fiterman, deux jours après avoir pris ses fonctions, son président Robert W. Blanchette dresse d'ailleurs le périmètre d'une stratégie définie par les positions et actions japonaises, notamment :

- «contrebalancer, ou même supplanter l'influence des Japonais aux États-Unis, en mettant en place une organisation au moins aussi efficace que l'organisation japonaise⁵⁵²»,
- «entreprendre des actions de promotion en relation avec la SNCF à PARIS. Ces actions de promotion peuvent être soit originales, soit directement calquées sur une politique de coup pour coup contre la présence japonaise⁵⁵²».

⁵⁴⁹Lettre de 12 parlementaires états-uniens à P. Mauroy du 21 juillet 1982 (AN, 19950585/27).

⁵⁵⁰Avocat, il est élu sénateur républicain du Minnesota (1978-1995).

⁵⁵¹Juriste devenu conseiller d'État, membre du PCF, il entre au cabinet de Charles Fiterman (1981-1983) comme chargé de mission.

⁵⁵²«Compte-rendu de la prise de contact entre Monsieur Blanchette, Nouveau Président du T.G.V. US et Monsieur Braibant (Chargé de Mission) au Cabinet de Monsieur Fiterman», 5 mai 1983 (AN, 19950585/27).

Toutefois, ce suivisme n'est pas aveugle. Dès juin 1983, de l'avis des Français, l'avance japonaise est telle que le corridor Los Angeles - San Diego ne peut plus leur échapper, du fait notamment qu'ils ont investi dans les études, grâce à l'apport de Ryōichi Sasakawa. Tacitement, il est reconnu que les études tendent à configurer les données du problème afin qu'il n'y ait qu'une solution qui s'impose, en l'occurrence, celle du *bullet train*. Il est donc inutile de se brûler les ailes sur cette liaison. Les notes de 1982-1983 n'évoquent toutefois pas le fait que ce corridor puisse échapper aux Japonais non du fait de la concurrence mais du fait qu'il ne soit, finalement, pas si rentable que leurs études le laissent croire. Ce n'est pas l'analyse d'un éventuel manque de rentabilité qui pousse les Français à ne pas s'engager sur ce terrain qu'ils estiment perdu d'avance.

En revanche, les Français s'intéressent aux corridors retenus par les Japonais mais sur lesquels les projets sont moins avancés, comme la Floride, et ils y adoptent une grande partie des méthodes de leurs concurrents : visites en France de décideurs états-uniens, promotion du TGV par le biais de multiples supports et dans différents cercles, collaborations parlementaires, montage d'une structure *ad hoc*... En revanche, ils ne décident pas d'envoyer des experts français dans les structures états-uniennes. Les Français demeurent extérieurs et se positionnent de façon assez nette pour répondre aux appels d'offres sans véritablement travailler à leur définition en amont. C'est la seule grande différence avec ce que pratiquent les Japonais.

Cette politique très largement calquée sur les actions japonaises n'est pourtant pas conçue par les Français dans les mêmes termes que ceux qu'ils emploient pour décrire le travail de leur concurrents. On peut ainsi opposer la «politique de “lobbying” déjà largement mise en œuvre par les Japonais⁵⁵³» au fait que «la France a adopté sur le continent nord-américain une politique volontariste de promotion du T.G.V⁵⁵⁴». Les préjugés se sont évaporés, puisqu'il s'agit d'actions françaises.

En choisissant de suivre les Japonais, les Français gagnent probablement du temps. Ils n'ont ainsi pas à envoyer de nombreuses équipes à l'échelle fédérale et s'avèrent capables de tirer profit du retard accusé face aux Japonais pour ne pas réitérer les choix jugés les moins efficaces. Jusqu'au moment où ils ont le sentiment de rattraper puis de dépasser leurs concurrents au début 1984.

5.4.2 Le *Shinkansen* dépassé ?

Dans ce jeu, la première surprise vient des réponses obtenues à l'appel à propositions conceptuelles que la Floride passe fin 1983 (voir p. 283). Les Japonais, via AHSRC, formulent une réponse assez peu travaillée et qui suppose que des finan-

⁵⁵³ «Préparation du voyage de Monsieur Fabius, Ministre de l'Industrie et de la Recherche, aux États-Unis (janvier 1984)», ministère des Transports, 26 décembre 1983 (AN, 19950585/27).

⁵⁵⁴ «Note sur les perspectives d'exportation du T.G.V.», DTT, 10 juillet 1985 (AN, 19950585/27).

cements publics soient engagés en plus de modalités fiscales avantageuses pour les prêts à contracter⁵⁵⁵. Son budget est de 3 milliards de \$⁵⁵⁶, soit 50 % de plus que l'offre française. Une telle proposition, à l'époque, est une façon d'expliquer qu'ils ne souhaitent pas emporter ce marché, qui paraît, à leurs yeux hors d'équilibre économique. Mais ils tiennent à montrer leur présence sur l'ensemble des corridors du pays. Une telle réponse paraît toutefois plus réaliste que la réponse française, qui demeure très générale et prend soin de ne pas mentionner de chiffre précis, «pour éviter une utilisation par la concurrence⁵⁵⁷», de l'aveu de Robert W. Blanchette, puisque les propositions sont rendues publiques. À ce moment, et au moins sur le corridor de Floride, les Français atteignent un de leurs objectifs : dépasser les Japonais en matière de communication et de crédibilité.

Toutefois, il ne semble pas clair dans l'esprit de tous les acteurs côté français que cette victoire est probablement due au coût moindre du TGV plutôt qu'à sa vitesse de pointe plus élevée. Au contraire, le fait que le train le plus rapide parviennent à évincer son concurrent plus lent contribue à renforcer la foi en la vitesse que partagent les principaux porteurs du projet d'exportation. Comme le déclare Robert W. Blanchette, «[l]es Américains n'aiment pas venir en second [et] la "technologie numéro un" actuellement dans le monde est celle du TGV, un train des années 80 qui va à 300 km à l'heure alors que le train japonais date des années 60 et ne dépasse guère 250 km/h⁵⁵⁸».

Le revirement japonais s'explique aussi par les problèmes rencontrés sur ce qui devait être le premier corridor, entre Los Angeles et San Diego⁵⁵⁹. Ils se heurtent à des oppositions locales autour du projet pour des raisons foncières et environnementales, sans, parallèlement, parvenir à boucler le budget de l'investissement. Ces difficultés les incitent à modifier leur position et à mettre dès lors en avant non plus le *Shinkansen* mais la sustentation magnétique, notamment envisagée sur deux voies d'essais en Floride et au Texas.

L'analyse de leur échec que mène Robert W. Blanchette se veut rassurante pour les Français, puisque les Japonais auraient commis plusieurs erreurs que les promoteurs du TGV seraient en mesure d'éviter : choix d'un corridor trop court (210 km entre Los Angeles et San Diego), faiblesse des prévisions de trafic, manque d'appui

⁵⁵⁵ «Blueprint for Establishing a Florida High Speed Rail Service», AHSRC, 22 décembre 1983 (ASNCF, 123LM502).

⁵⁵⁶ 7 milliards de \$₂₀₁₇.

⁵⁵⁷ «Compte-rendu de la prise de contact entre Monsieur Blanchette, Nouveau Président du T.G.V. US et Monsieur Braibant (Chargé de Mission) au Cabinet de Monsieur Fiterman», 5 mai 1983 (AN, 19950585/27).

⁵⁵⁸ «Les promoteurs du TGV aux États-Unis se montrent optimistes», AFP, 22 janvier 1984 (ASNCF, 275LM26).

⁵⁵⁹ George C. SMITH et Earl SHIRLEY, «High-Speed Rail in California : the Dream, the Process, and the Reality», *Transportation Research Record*, n° 1143, 1987, p. 36-43.

politique dans la durée et équipe trop dominée par des Japonais⁵⁶⁰. Cette lecture critique de la position japonaise, à l'automne 1984, illustre le fait que les Français ont alors digéré leur complexe vis-à-vis de leur principal concurrent.

Ce basculement correspond également à l'ouverture de la deuxième phase du TGV Sud-Est, entre Combs-la-Ville et Saint-Florentin en septembre 1983, qui permet d'effectuer enfin le trajet Paris - Lyon en 2 h : la France dispose alors de l'équivalent du *Shinkansen* en termes d'exportation – une ligne pleinement opérationnelle qui peut être montrée aux visiteurs étrangers⁵⁶¹ – et même de bien mieux que le train japonais, aux yeux des experts français, ce qui est indéniable en termes de vitesse, discutable en termes de rentabilité et faux en termes de fréquentation brute. L'ouverture complète de la LGV est pour eux le facteur décisif de ce rattrapage : une grande réunion où se croisent à Washington en mai 1984 la plupart des acteurs impliqués sur ces questions permet d'acter que les Japonais « considèrent implicitement que le T.G.V. surpasse aujourd'hui le Shinkansen⁵⁶² ». Un point de vue également défendu dans l'une de ses notes de juin 1984 par Jack Duchemin qui affirme que les Japonais tentent de « “gagner du temps” pour mettre au point un *Shinkansen* à 260 ou 300 kms/h⁵⁶³ ». L'agitation de la sustentation magnétique ne serait ainsi qu'une tentative japonaise pour que le regard des États-Unis se porte de nouveau sur leurs technologies. Autrement dit, les Japonais, rattrapés et même dépassés par leurs concurrents, viseraient à retrouver une situation dans laquelle les décideurs états-uniens comprennent la grande vitesse terrestre par leur biais.

La victoire en Floride tient un rôle important dans la façon dont les Français, légitimés par le record du monde de 1981, pensent proposer la meilleure offre qui soit. Cette idée jouit d'une grande pérennité au sein du monde ferroviaire français et se trouve affirmée publiquement. Ainsi, Cullen Dwyer, porte-parole de TGV Co, peut-il affirmer au *New York Times* courant 1985 que les Français « ont la meilleure technologie [et donc qu'ils sont] sûrs que tout État intéressé par la grande vitesse ferroviaire reconnaîtra la valeur du TGV⁵⁶⁴ ». Encore en 1998, François Lacôte, l'une des figures de l'ingénierie de la SNCF, résume la « saga des TGV⁵⁶⁵ » en quatre

⁵⁶⁰ «Mémoire aux partenaires», TGV Co, 19 novembre 1984 (AN, 19860635/7).

⁵⁶¹ Auparavant, le fait que le trajet ne soit pas complètement parcouru à pleine vitesse pouvait donner lieu à une forme d'ironie dans la presse états-unienne (voir John VINOCUR, «TGV : le train à grande vitesse», *The New York Times*, 8 mai 1983).

⁵⁶² «Note sur quelques points remarquables des réunions tenues au siège de T.G.V. Company le 14 mai 1984», ambassade de France à Washington, 4 juin 1984 (AN, 19950585/27).

⁵⁶³ «Réunion sur les trains à grande vitesse de l'association “High Speed Rail”», ambassade de France à Washington, 5 juin 1984 (AN, 19950585/27).

⁵⁶⁴ « *We have the best technology, so we are confident any state interested in high-speed rail travel will recognize the T.G.V.'s value* » (Paul LEWIS, «The Race to Bring Fast Trains to U.S.», *The New York Times*, 28 octobre 1985).

⁵⁶⁵ François LACÔTE, «Les mutations du matériel et de la traction au XX^e siècle», *Revue générale des chemins de fer*, juillet-août 1998, p. 79-128.

points : trois générations de matériel, deux records du monde de vitesse, 410 rames en exploitation et «la suprématie à l'export, le TGV français ayant, à ce jour, toujours gagné les compétitions internationales (Espagne, Nord-Europe, Texas, Corée, Floride)⁵⁶⁶».

Plus globalement, si les Français se pensent les meilleurs, c'est qu'un processus s'est engagé de construction d'un marché sur lequel Japonais et Français ne sont plus seuls. Mais cette concurrence émergente doit d'abord renforcer l'affirmation de ce marché avant de se livrer à la compétition.

5.4.3 Les intérêts convergents de concurrents aux solutions divergentes

Puisque les États-Unis sont un territoire de mission pour les promoteurs de la grande vitesse ferroviaire, leurs actions ont peut-être plus tendance à se renforcer qu'à se concurrencer : en ce sens, l'existence d'offres parallèles aux offres japonaises puis françaises tient le rôle de dispositif d'intéressement. De façon symétrique, les acteurs impliqués sur ces dossiers aux États-Unis voient dans l'émergence de différents concurrents une possibilité de sortir de la dépendance dans laquelle le monopole japonais les a entraînés. Initialement, les diverses propositions de grande vitesse contribuent donc à forger l'idée qu'il existe un marché possible, ce qui permet de normaliser ce champ d'action en le rapportant, tant que faire se peut, au fonctionnement connu d'autres marchés d'infrastructures.

L'interdépendance des concurrents est explicitement abordée par Alan S. Boyd dans ses échanges avec André Billardon début 1983 : cherchant à décourager les Français à se positionner sur le terrain californien, il rappelle que «[l]'échec du projet San-Diego - Los-Angeles serait préjudiciable à l'image des T.G.V. aux U.S.A. et bloquerait toute autre initiative pendant un certain temps⁵⁶⁷». Se met donc en place un jeu où les compétiteurs ont intérêt au succès de leur concurrent tout en courant le risque que les très fortes différences existant entre les solutions proposées ne marginalisent totalement la leur du fait même de ce succès.

Les concurrents ont plusieurs occasions de présenter leurs solutions à des cercles de décideurs états-uniens. C'est le cas lors de la conférence des gouverneurs de 1980 (voir p. 123), mais aussi lors de salons consacrés au domaine du ferroviaire. L'un des plus importants est celui organisé par la HSRA⁵⁶⁸ en mai 1984 à Philadelphie, qui voit une foule de 250 personnes écouter diverses présentations, dont celles des différents concurrents étrangers. Mais ce public est déjà suffisamment averti de l'exis-

⁵⁶⁶ *Ibid.*

⁵⁶⁷ «Compte rendu de la visite d'André Billardon aux U.S.A.», Conseil général de Bourgogne, 23 février 1983 (AN, 19950585/27).

⁵⁶⁸ *High Speed Rail Association.*

tence de la grande vitesse ferroviaire pour imaginer qu'un marché puisse exister et pour souhaiter entrer plus précisément dans les détails. C'est là que l'hétérogénéité des offres se fait jour et devient une difficulté, qui ne peut que retarder les projets. «[E]lles ont d'une façon générale jeté le trouble dans l'esprit des Américains, chaque pays présentant ses solutions (magnétique ou ferroviaire) comme les meilleures sur les plans de la satisfaction des besoins et de la rentabilité financière⁵⁶⁹», comme l'explique Jack Duchemin dans son compte-rendu.

Les argumentaires eux-mêmes sont assez hétérogènes. Ainsi la DB s'appuie-t-elle sur la forte densité du territoire allemand pour expliquer son retard, ce qui semble pourtant pouvoir l'éloigner de la réalité du territoire états-unien. Les Allemands de l'Ouest maintiennent deux fers au feu, entre l'ICE⁵⁷⁰ et le *Transrapid*. Pour leur part, les Japonais laissent de côté le *Shinkansen* pour mettre en avant le *Maglev*, ce qui vise à démontrer leur avancée technologique, puisqu'ils seraient ainsi déjà ancrés dans une génération suivante de grande vitesse terrestre.

L'argumentaire britannique, en faveur du HST, paraît le plus étudié pour faire écho aux préoccupations états-uniennes. Il se centre sur la dimension financière, qui est sa principale force : seule solution ne nécessitant pas de nouvelle infrastructure, le HST est donc largement moins onéreux que ses concurrents, tout en offrant une vitesse maximale de 200 km/h déjà bien plus élevée que les vitesses ayant cours sur le réseau états-unien de l'époque. Autre argument de poids : les BR sont présentés comme le seul réseau européen à ne plus recevoir de subventions depuis 1983, ce qui est dans les faits plus complexe. Les subventions sont maintenues pour les obligations de service public, mais les réformes structurelles engagées depuis la fin des années 1970 (vente de filiales, réorganisation opérationnelle...) permettent d'avancer que les services *Intercity* basculent vers la rentabilité à cette période⁵⁷¹. Par ailleurs, James O'Brien, vice-président des BR, peut se targuer d'être le représentant de la seule structure ayant exporté son produit, puisqu'une version du HST, fortement adaptée, sensiblement ralentie et commandée à un faible nombre d'exemplaires, roule sur la côte est australienne depuis l'année précédente.

Jusqu'à un certain point, que l'on peut probablement situer en 1984, la concurrence joue donc un rôle de stimulation dans l'éveil du marché aux États-Unis, avant de se muer en une menace pour les intérêts français, plutôt par le brouillage des pistes que par la comparaison directe de solutions qui seraient similaires au TGV, tant les voies suivies divergent.

⁵⁶⁹ «Réunion sur les trains à grande vitesse de l'association "High Speed Rail"», ambassade de France à Washington, 5 juin 1984 (AN, 19950585/27).

⁵⁷⁰ *Intercity Express*.

⁵⁷¹ Terence R. GOURVISH, «British Rail's "Business-Led" Organization, 1977-1990. Government-Industry Relations in Britain's Public Sector», *The Business History Review*, t. 64, n° 1, 1990, p. 131.

Mais les Français, à cette époque, sont convaincus d'avoir comblé leur retard. C'est un faisceau de signaux positifs qu'ils perçoivent au début de 1984 : ouverture complète du TGV Sud-Est, dynamique qui semble engagée en Floride, position de retrait des Japonais... Ils contribuent à renforcer la confiance que les Français entretiennent dans leur objet et à faire évoluer le marché aux États-Unis. Dès lors, la politique générale consistant à suivre le modèle japonais connaît un coup d'arrêt, les Français commençant à disposer d'un réseau suffisamment étoffé aux États-Unis pour pouvoir faire des choix plus autonomes.

Reste que ce choix de suivre un lièvre a contribué à focaliser l'expertise française sur la figure de rival qu'a tenue le Japon. Le *Shinkansen* a été érigé en véritable point de repère, ce qu'il était pour les États-Uniens, mais peut-être moins pour les Français. Surtout, on peut s'interroger pour savoir si, ce faisant, les Français ne se sont pas trompés de combat : en voulant démontrer que le TGV présente bien plus d'avantages que le *Shinkansen*, ils s'inscrivent progressivement dans un cadre supposant que la grande vitesse ferroviaire doit s'imposer. Aurait-on pu penser à une forme de coopération entre Japonais, Français et représentants d'autres pays avancés dans le domaine ferroviaire, pour construire ensemble un climat favorable à la grande vitesse aux États-Unis ? C'est en quelque sorte le sens de la session montée lors de la conférence des gouverneurs en 1980 mais demeurée sans suite collective (voir p. 123)⁵⁷². En l'absence de portage par l'échelon fédéral, chaque État intéressé suit ses propres modalités de consultation, sans qu'un espace global et partagé où il pourrait être discuté de la grande vitesse ferroviaire en général soit réellement institutionnalisé. Une telle analyse conduirait ainsi à identifier l'adversaire des Français comme n'étant pas tant le Japon que les États-Unis eux-mêmes. L'innovation se trouve ainsi marquée d'une dimension territoriale à l'origine de conflictualités locales spécifiques, selon un schéma connu⁵⁷³.

Consciemment ou non, le travail des Français se reporte d'ailleurs progressivement de la focalisation sur les Japonais vers le développement de dispositifs d'intéressements destinés à séduire les États-Uniens. Ce faisant, ils passent d'une situation où ils étaient contraints de s'aligner sur les choix japonais à une situation où les décideurs états-Uniens définissent des cadres d'action valables pour chaque État, du fait du fonctionnement fédéral du pays.

⁵⁷² *Proceedings of the National Governors' Association Annual Meeting 1980, op. cit.*

⁵⁷³ Voir Christophe BOUNEAU et Pascal GRISET, «Avant-propos», *Flux*, t. 2006/1, n° 63-64, 2006, p. 4-6 et Alexandre FERNANDEZ et Pascal GRISET, «Les logiques spatiales de l'innovation, XIX^e-XX^e siècles», *Histoire, Économie & Société*, t. 26, n° 2, 2007, p. 3-13.

Chapitre 6

Le difficile intéressement d'un milieu réputé convaincu

Si une vague d'intérêt envers la grande vitesse ferroviaire semble se lever aux États-Unis au début des années 1980, le processus qui peut conduire à la concrétisation d'un projet est long et complexe. Il suppose que des acteurs états-uniens passent du stade de la curiosité portée à un objet inédit sur leur territoire et possiblement porteur d'une valeur d'innovation technique à celui de promoteurs convaincus du bien fondé de la réalisation d'une ligne à grande vitesse ferroviaire, sur une liaison déterminée, dans un contexte politique spécifique et à l'aide de financements effectivement engagés et non simplement évoqués oralement. Ce processus est identifié par les promoteurs français du TGV dès 1981-1982, lorsqu'ils s'aperçoivent de la faible notoriété de leur objet outre-Atlantique et, plus généralement, de la connaissance toute théorique que les décideurs états-uniens ont de ce qu'est la grande vitesse ferroviaire. Les plus informés étant généralement acculturés au *Shinkansen*, du fait aussi bien de son ancienneté que de la politique de promotion conduite par les Japonais. Cinq ans après le tournant de la mi-1980, la DTT met encore en garde contre le fait de « sous-estimer les difficultés importantes et le temps nécessaire pour convaincre les clients potentiels de l'intérêt du rail et de la très grande vitesse, et pour trouver des partenaires prêts à soutenir de tels projets⁵⁷⁴ ».

Pour faire évoluer ce jeu en faveur du TGV, les Français développent donc un arsenal de dispositifs d'intéressement, formels ou informels, concrets ou théoriques, spécifiquement destinés à convaincre le public états-unien ou à portée plus générale : conférences, visites, maquettes... S'ils acquièrent assez rapidement une visibilité, comme en témoigne le fait qu'ils soient, aux côtés des Japonais, les seuls étrangers consultés pour la rédaction du rapport de l'OTA faisant le point sur les technologies de grande vitesse ferroviaire dans le monde au cours de l'année 1983⁵⁷⁵, l'intéres-

⁵⁷⁴ « Note sur les perspectives d'exportation du T.G.V. », DTT, 10 juillet 1985 (AN, 19950585/27).

⁵⁷⁵ *U.S. Passenger Rail Technologies*, op. cit.

sement est un processus de long terme qui suit bien des voies et qui demande de multiples actions de leur part.

6.1 Les à-coups de la stratégie française

Si les Français prennent rapidement conscience de la nécessité d'intéresser les États-Uniens, l'élaboration d'une stratégie en ce sens est un lent processus. Entre la mi-1980 et la fin 1982, une phase d'observation du terrain s'installe, qui s'avère par la suite être un moment d'attente trop long qui fait perdre du temps aux Français. Dès lors pris dans le sentiment d'une urgence, ils élaborent une stratégie courant 1983 qui débouche sur la première réponse à une procédure compétitive états-unienne, en Floride à la fin de l'année. Mais dès 1984, les premiers doutes viennent saper les options retenues.

6.1.1 Le trop long temps des premières constatations

Si la stratégie française s'inspire largement des actions japonaises, elle n'en demeure pas moins le résultat d'un processus d'analyse de la situation, alimenté par les remontées du terrain communiquées par les relais français aux États-Unis et par les visites effectuées sur place entre 1982 et le début 1983.

En mai 1982, Yves Aureille au sein du SEE de Washington, explicite clairement le but de la stratégie à définir : il s'agit de mener une « attaque concertée du marché américain par les firmes françaises⁵⁷⁶ ». L'avance japonaise est perçue comme un facteur faisant peser une menace très forte : les Japonais risquent « d'annihiler de manière définitive la concurrence⁵⁷⁶ » et de transformer les États-Unis en une chasse gardée où leur *bullet train* s'imposerait comme une solution unique. Un créneau favorable semble pourtant se dessiner pour la France du fait de l'intérêt naissant des décideurs états-uniens pour le TGV. Pour Yves Aureille, il est donc indispensable que les Français réagissent très vite.

La plupart des constatations sont partagées par les différents comptes rendus de cette époque. D'abord, le TGV est méconnu aux États-Unis, la perception de la grande vitesse ferroviaire s'opérant par le biais quasi exclusif du *Shinkansen*. Mais plusieurs décideurs états-uniens – élus ou techniciens – sont conscients de cette distorsion de la perception d'un paysage en mutation. Ils souhaitent donc rééquilibrer cette situation et les Français espèrent pouvoir en profiter pour promouvoir le TGV.

Toutefois, les actions françaises engagées jusqu'alors sont jugées bien timides, en particulier vis-à-vis des démarches japonaises. Les Français ne se sont pas montrés

⁵⁷⁶ «Le marché des trains à grande vitesse aux États-Unis», ambassade de France à Washington, mai 1982 (AN, 19950585/27).

assez concrets et doivent émettre des signes d'engagement. Le plus significatif serait qu'un constructeur français s'avance financièrement sur la réalisation d'un corridor, au moins en termes d'étude préalable : «[l]e principal argument des japonais est une argument financier⁵⁷⁷», explique Alan S. Boyd à André Billardon début 1983.

En outre, Sofrerail ne parvient pas à conquérir de marché de prestation d'études ou d'assistance à maîtrise d'ouvrage, si bien que l'ingénierie française demeure elle aussi méconnue. Le constat dressé au cours de l'année 1982 est donc bien celui d'une nécessité d'agir, presque quelles que soient ces actions.

En termes de gouvernance, les analystes français ont bien compris que l'échelon fédéral ne pourrait être porteur des projets et que les États seront appelés à tenir un rôle essentiel. De façon à éviter l'interférence avec l'État fédéral qui se trouve impliqué dès lors qu'un projet sort des frontières d'un État, il est même recommandé de ne se pencher que sur des corridors internes aux États. En particulier, cela suppose d'abandonner la focalisation antérieure portée sur le NEC, qui fait de toutes façons l'objet des travaux d'améliorations du NECIP : «[l]a liaison New-York-Washington DC apparaît à court terme irréalisable en raison des problèmes posés au niveau fédéral⁵⁷⁷», peut-on lire dans le compte rendu du séjour d'André Billardon. Mais face à un marché qui est aussi peu mûr que celui de la grande vitesse ferroviaire aux États-Unis, il paraît aussi difficile de sélectionner *a priori* les corridors à suivre, tant les modalités de ce système restent à inventer dans ce pays.

Finalement, les divergences entre observateurs français touchent surtout à l'analyse de l'état d'esprit des décideurs états-uniens sur la question de la grande vitesse ferroviaire. Pour Yves Aureille, qui vit sur place, la position des décideurs états-uniens est complexe et ce qui se dit et s'entend à l'échelon fédéral ne laisse présager en rien de ce qui peut être décidé à l'échelle des États⁵⁷⁸. En revanche, pour un visiteur ponctuel, comme André Billardon, l'enthousiasme pour la grande vitesse ferroviaire est appelé à augmenter, du fait des informations plus nombreuses et précises qui pourraient être diffusées à propos du TGV⁵⁷⁷. Joue ici le biais qui veut qu'un député français en voyage sur place rencontre avant tout des interlocuteurs intéressés par ces sujets, sans pouvoir se rendre compte du caractère plus ou moins marginal de leur point de vue, d'autant qu'il le partage tant il est pétri d'enthousiasme pour le TGV.

À défaut de stratégie, André Billardon s'est forgé un argumentaire qui illustre bien cette fascination. L'objet tel qu'il le perçoit présente un caractère de perfection, résumé en quelques points :

⁵⁷⁷ «Compte rendu de la visite d'André Billardon aux U.S.A.», Conseil général de Bourgogne, 23 février 1983 (AN, 19950585/27).

⁵⁷⁸ «Le marché des trains à grande vitesse aux États-Unis», ambassade de France à Washington, mai 1982 (AN, 19950585/27).

- «[l]e T.G.V. a pour lui la vitesse. Il s'agit d'une autre technologie que le Shin-Kansen, elle est sans égale au monde. Les parlementaires français souhaitent simplement s'inscrire dans le cadre d'une concurrence loyale avec d'autres pays et pouvoir prouver l'avance technologique du T.G.V.⁵⁷⁹»,
- «[l]e T.G.V. grâce à son adaptabilité sur des voies existantes peut relier centre-ville à centre-ville⁵⁷⁹»,
- «[s]ur de courtes distances 250 à 300 miles⁵⁸⁰, rien ne peut actuellement concurrencer le T.G.V.⁵⁷⁹»,
- «[s]on coût est moindre que le Shin-Kansen (nécessite nettement moins de construction de viaducs et de dalles béton). Cet argument reste à démontrer techniquement et précisément⁵⁷⁹»,
- «[l]'harmonie du T.G.V. avec la nature est complète (absence de bruit, peu d'emprise nécessaire)⁵⁷⁹».

Mais les attentes des États-Uniens coïncident-elles avec les qualités mises en avant par les Français? La rencontre d'André Billardon avec Lawrence D. Gilson, vice-président chargé du développement d'Amtrak, leur permet d'avoir une vision très nette des raisons du choix des Japonais pour la Californie, qui tient à quatre points :

- l'expérience du *Shinkansen*,
- la présence japonaise sur le terrain et au sein des structures ferroviaires états-uniennes, qui n'est pas perçue comme une forme d'entrisme mais plutôt comme une marque de grande disponibilité,
- la mise à disposition des États-Uniens d'éléments financiers précis sur le *Shinkansen*,
- l'investissement financier des intérêts japonais dans le projet.

Sur le premier point, les Français ne peuvent que capitaliser progressivement sur l'expérience qu'il sont en train d'acquérir sur le TGV, le rattrapage des près de 20 années d'expérience du *Shinkansen* ne pouvant s'opérer d'un coup. Néanmoins, il s'agit bien de se positionner du côté des solutions en exploitation, donc de préférer pointer la différence entre le TGV et les solutions encore expérimentales, plutôt que

⁵⁷⁹ «Compte rendu de la visite d'André Billardon aux U.S.A.», Conseil général de Bourgogne, 23 février 1983 (AN, 19950585/27).

⁵⁸⁰ 403 à 483 km/h.

de comparer l'expérience acquise par les Japonais à celle en cours d'acquisition par les Français.

Le deuxième point est perçu par les Français comme une pratique étonnante et assez négative qui ne leur paraît pas envisageable. Ils se sont toujours positionnés à l'extérieur des structures états-uniennes, qu'ils jugent parfois faibles et qu'ils ont donc alimentées avec des études depuis les années 1970. Travailler dans des structures étrangères avait pourtant fait partie des pratiques des ingénieurs français après la décolonisation⁵⁸¹ en héritage de la période coloniale⁵⁸². Mais la perception du terrain états-unien par l'administration française des années 1980 est bien différente : elle se fonde sur une position d'échanges d'égal à égal entre des pays disposant d'un capital technique et économique similaire, plus que sur une situation de coopération entre un pays nettement plus avancé et un pays en développement. Pourtant, le décalage entre la situation du chemin de fer de voyageurs en France et ce qu'il est aux États-Unis aurait pu inciter à adopter une vision déséquilibrée de ces relations bilatérales.

Le troisième point est critique : Lawrence D. Gilson explique n'avoir connaissance d'aucun élément financier concernant le TGV. Tout projet français aux États-Unis doit donc mettre en forme et communiquer de tels éléments, ce qui ne paraît pas être un obstacle insurmontable aux yeux des Français début 1983. Cette même année, le panorama de la grande vitesse dressé par l'administration états-unienne souligne que les Français ne sont pas les seuls dans cette situation, puisqu'aucun audit indépendant ne vient attester de la rentabilité des lignes à grande vitesse existant au Japon, en France et en Grande-Bretagne⁵⁸³. Pourquoi Lawrence D. Gilson précise-t-il aux Français qu'il a obtenu des éléments de la part des Japonais ? S'agit-il d'une façon de faire jouer la concurrence en tentant d'obtenir des nouveaux venus sur le marché plus que ce que les acteurs déjà établis n'ont eu à exhiber ? Pour revenir vers les Japonais par la suite ? Ne peut-on pas y voir une traduction de l'angoisse principale des décideurs états-uniens qui porte sur la rentabilité financière de l'investissement envisagé ? Ou en a-t-il tout simplement obtenu du fait de son implication dans l'AHSRC ?

Enfin, le dernier point est à relativiser puisque les Japonais n'ont garanti que le quart du financement de leur projet et sont à la recherche d'investisseurs pour le reste. L'important est qu'ils aient réussi à montrer qu'une partie du risque serait

⁵⁸¹Jean-Charles FREDENUCCI, «L'entregent colonial des ingénieurs des Ponts et Chaussées dans l'urbanisme des années 1950-1970», *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, t. 2003/3, n° 79, 2003, p. 79-91.

⁵⁸²Hélène VACHER, «Le miroir de l'Outre-mer des ingénieurs des Ponts et Chaussées», *Pour Mémoire*, n° 12, 2013, p. 106-120.

⁵⁸³*U.S. Passenger Rail Technologies, op. cit.*, p. ix.

portée par des acteurs japonais, ce qui est susceptible de mobiliser des levées de fonds aux États-Unis.

Il est notable qu'aucun des éléments cités ne renvoie à la performance ferroviaire au sens étroit d'un objet capable de rouler à une très grande vitesse. Le seul point réellement ferroviaire concerne la fiabilité du *Shinkansen* qui n'est finalement qu'une façon de garantir que l'investissement réalisé sera bien rentabilisé.

Les conclusions de la mission d'André Billardon confirment donc l'importance des éléments financiers, les performances purement ferroviaires étant conçues comme insuffisantes pour l'emporter. Simultanément, une forme de confiance en soi s'établit au cours de ce voyage du fait que la France est un pays historiquement proche des États-Unis, au risque de ne pas voir le rapprochement important que le Japon et les États-Unis ont connu depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale et qui contribue autant, sinon plus, à établir un climat favorable qu'une amitié longue de deux siècles, mais marquée par des divergences politiques au début des années 1980. Surtout que l'attentisme français commence à peser.

6.1.2 Définition et mise en œuvre d'une stratégie dans un contexte d'urgence

La stratégie française est contrainte par les attentes des États-Uniens, qui comprennent que les Français entendent se positionner sur leur marché. Dès mai 1982, Yves Aureille tente de faire passer l'urgence qu'il ressent à ce que le camp français apporte plusieurs réponses, en particulier sur le montage d'une commission parlementaire, sur la participation financière à des études et sur l'invitation de personnalités états-uniennes en France. La distance transatlantique joue probablement un rôle de tampon, puisque ces réponses ne sont formulées que courant 1983.

La stratégie française, qui arrive donc un peu «tardivement⁵⁸⁴», comme le souligne une note du ministère des Transports de juin 1983, s'élabore au cours des premiers mois de 1983. Une série de réunions pilotées par Noël Chahid Nouraï, directeur de cabinet de Michel Jobert, le ministre du Commerce extérieur, regroupe alors les acteurs impliqués sur ce dossier. La moitié des participants sont des représentants directs de l'État, venus toutefois de différents horizons : Commerce extérieur (DREE), Transports (DTT), Recherche et Industrie, diplomates en poste en France et à Washington... Les organes étatiques de soutien à l'exportation sont également présents par le biais de la Coface et de l'Actim. Côté industriels, on retrouve la SNCF ainsi que la FIF⁵⁸⁵ et des représentants des deux constructeurs, Alsthom et MTE-Francorail.

⁵⁸⁴ «Association parlementaire franco-américaine pour la promotion du TGV aux États-Unis», ministère des Transports, 1^{er} juin 1983 (AN, 19950585/27).

⁵⁸⁵ Fédération des industries ferroviaires.

L'implication des organes français de financement du commerce extérieur est attendu. Le principal est la Coface, dont l'histoire directe est mal documentée par ses propres archives⁵⁸⁶. Créée en 1946, cette structure semi-publique assure plusieurs missions d'assurance des activités des entreprises françaises à l'étranger, en particulier contre les risques politiques et commerciaux, via un système de réassurance fondé sur l'État. Depuis 1950, elle est également en charge de l'assurance-prospection qui est ici en jeu. Ses décisions sont pilotées par un comité présidé par un représentant du ministère de l'Économie. La DREE, qui mène alors le jeu sur ces dossiers, dispose également d'autres canaux de soutien à l'exportation, dont l'Actim, une agence fondée en 1969 afin de promouvoir les techniques françaises à l'étranger par le biais de rencontres, de formations ou de facilitations de partenariats⁵⁸⁷. En son sein, un débat s'installe à cette époque sur la pertinence de réorienter les crédits vers les pays industrialisés partenaires de la France ou de maintenir une orientation très marquée vers les pays en voie de développement, qui débouche sur le choix du *statu quo* mais peut expliquer le soutien à des actions aux États-Unis⁵⁸⁸.

Entre les fonctionnaires de ces structures et les cadres des grandes entreprises se tissent des relations de proximité, voire corporatistes, et une routine de collaboration qui inscrivent le projet d'exportation du TGV dans un cadre habituel⁵⁸⁹. Plusieurs différences peuvent toutefois être notées. D'une part, la politique de promotion des produits français à l'étranger s'est plutôt orientée, au cours des années 1960, vers les pays en développement et les pays du bloc soviétique ; d'autre part, si le travail avec des entreprises nationalisées est courant, notamment dans le cas de Renault, avec le TGV, le type de produit diffère⁵⁹⁰. Enfin, la réticence états-unienne à investir des budgets publics dans un projet ferroviaire interdit de suivre les modalités habituelles mais alors remises en cause qui voient la France accorder un prêt à un pays en développement pour pouvoir signer le contrat d'achat de produits français.

Par ailleurs, la stratégie retenue est celle d'une action fondée uniquement sur l'industrie française. Une piste d'alliance franco-allemande est régulièrement évoquée à cette époque, mais le décalage entre le TGV et les projets allemands encore en développement n'est pas favorable à ce qui pourrait être une union portant un message avant tout politique, dont on peut douter d'ailleurs qu'il convainque les clients

⁵⁸⁶Samir SAUL, «L'État et l'assurance des risques à l'exportation : la Coface (1946-1966)», *Histoire, Économie & Société*, t. 21, n° 3, 2002, p. 358.

⁵⁸⁷Voir Emmanuel NYAHOHO, *L'Arsenal des subventions à l'exportation et l'OMC*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 1996, p. 50 et BADEL, «Pour une histoire de la diplomatie économique de la France», *op. cit.*, p. 183.

⁵⁸⁸«La réorientation géographique des activités de l'Actim», DREE, 22 octobre 1982 (AN, 19870100/8).

⁵⁸⁹Laurence BADEL, «Conflicting Identities : French Economic Diplomacy between the State and Companies in the Twentieth Century», *Diplomacy & Statecraft*, t. 25, n° 3, 2014, p. 74.

⁵⁹⁰*Ibid.*, p. 68-69.

aux États-Unis, peu soucieux de cette question interne européenne et intéressés au contraire par la multiplication des offres concurrentes⁵⁹¹. Des années plus tard, Jean Dupuy regrette encore l'échec de ce rapprochement franco-allemand, analysé comme lié aux divergences technologiques⁵⁹². La combinaison de l'image de marque de l'industrie allemande et de l'expérience française de l'exploitation à grande vitesse n'aurait-elle pas constitué une base susceptible de convaincre bien des clients à l'international ?

La stratégie française consiste à développer un « "lobbying"⁵⁹³ » en faveur du TGV. Elle s'appuie d'abord sur la mise en place de structures. La première est l'association parlementaire binationale, conçue comme un relais important pour combler les fortes lacunes identifiées par la mission en termes d'information des décideurs aux États-Unis sur la solution française. Si son lancement se fait sur une dynamique qui semble partagée, en particulier du fait des voyages de part et d'autre de l'Atlantique effectués par André Billardon en janvier 1983 et par les élus états-uniens au printemps de la même année, l'association semble s'essouffler au fil des mois. Le manque de moyens est déjà lisible lors du montage de l'accueil des membres du Congrès en France qui, pour être fastueux, impose de mobiliser des crédits de différents services gouvernementaux (ministère des Transports, DREE et Assurance prospection au moins). Le fait qu'il n'y ait pas trace d'une visite en retour de parlementaires français aux États-Unis, contrairement aux prévisions initiales, vient confirmer l'effacement rapide de cette structure dans le jeu d'acteurs. Elisabeth Bukspan⁵⁹⁴, au cabinet d'Edith Cresson, la décrit comme étant « largement en sommeil⁵⁹⁵ » dès décembre 1983.

La deuxième structure mise en place est TGV Co, qui doit devenir le porteur central de l'action française (voir p. 201). L'idée initiale du ministère du Commerce extérieur est de demander à la FIF de constituer une structure de coordination des acteurs français impliqués dans ce dossier, dont la conduite serait confiée à

⁵⁹¹Voir « Les transports terrestres rapides aux U.S.A. », Institut de recherche des transports, 8 septembre 1982 (AN, 19950585/27). Sur les différences entre les conceptions du TGV et de l'ICE, voir Philipp HERTZOG, « Bundesdeutsche und französische Geschwindigkeitsversprechen der 1970er Jahre. Verkehrsplanung zwischen Vision und Utopie », in Uwe FRAUNHOLZ et Anke WOSCHECH (dir.), *Technology Fiction : Technische Visionen und Utopien in der Hochmoderne*, Bielefeld, Transcript Verlag, 2012, p. 115-144.

⁵⁹²Entretien entre Jean Dupuy, Alain Beltran et Jean-François Picard (5 avril 1991) (R&H).

⁵⁹³« Association parlementaire franco-américaine pour la promotion du TGV aux États-Unis », ministère des Transports, 1^{er} juin 1983 (AN, 19950585/27).

⁵⁹⁴Diplômée d'HEC JF et de littérature et civilisation anglaise, première femme inspectrice des finances, elle travaille dans le Commerce extérieur, au cabinet de Michel Jobert (1981-1983) puis en dirigeant l'Actim (1983-1987).

⁵⁹⁵« Entretien avec Messieurs Desgeorge, Président Directeur Général d'Alstom Atlantique, et Pineau-Valencienne, Président Directeur Général de Schneider S.A., le jeudi 15 décembre à 12 heures (Dossier TGV États-Unis) », ministère du Commerce extérieur et du Tourisme, 13 décembre 1983 (AN, 19870101/4).

Pierre Sudreau, son patron. Aurait ainsi été impliquée toute la filière ferroviaire française, par le biais de son *lobby*, regroupant des entreprises aux compétences diverses. Le projet est encore mentionné en octobre 1983⁵⁹⁶, mais aucune trace d'une telle structure n'apparaît dans les archives consultées et c'est finalement autour des deux constructeurs Alstom et MTE-Francorail que se constitue TGV Co, au risque de réduire les ressources financières comme intellectuelles directement mobilisables pour cette exportation.

La troisième est l'organisation d'événements de promotion du chemin de fer à grande vitesse aux États-Unis, en particulier une grande conférence prévue en 1984. Régulièrement évoqué par les acteurs des deux côtés de l'Atlantique, ce projet se mue finalement en une conférence internationale à dominante européenne organisée à Paris du 5 au 8 novembre 1984⁵⁹⁷.

Au-delà de ces outils, la stratégie française fait aussi le choix d'aborder les corridors partout où il en émerge, allant ainsi à l'encontre de l'idée initialement proposée par Yves Aureille d'envoyer une mission d'experts capable de comparer les différents corridors retenus par Amtrak (voir p. 103), ce qui ne semble pas avoir eu finalement lieu. Des évaluations régulières des corridors et de l'état d'avancement des différents projets sont produits par les experts de l'ambassade, mais aucune mission spécifique n'est envoyée depuis la France pour mener un tel audit.

Yves Aureille met pourtant déjà en avant les critères à retenir pour juger de la qualité des corridors, d'abord économiques, du fait de l'absence de subvention fédérale, et politiques, puisqu'il convient dès lors de trouver un appui local, y compris financier, pour porter un projet. En dehors de ces propriétés intrinsèques des corridors, un facteur décisif est d'identifier des liaisons «sur lequel[le]s les Japonais ne sont pas déjà pratiquement inexpugnables⁵⁹⁸».

Mais, pressés par l'urgence, les décideurs français optent pour une stratégie consistant à être présents partout où le TGV leur semble *a priori* une solution envisageable, à l'exception de la Californie où les Japonais leur paraissent disposer d'une avance décisive. Cette stratégie conduit les Français à se positionner en réaction aux calendriers et actions propres à chaque corridor. La mise à l'agenda d'un projet les conduit à formuler une offre.

Ce choix peut se comprendre du fait qu'il faut agir pour ouvertement signifier l'intérêt des Français pour le marché états-unien, après plusieurs mois, voire années

⁵⁹⁶ «Compte-rendu de la réunion tenue le 27 octobre 1983 sous la présidence de M. Goury, directeur du cabinet du ministre du Commerce extérieur et du Tourisme», ministère du Commerce extérieur et du Tourisme, ca. octobre 1983 (AN, 19870101/4).

⁵⁹⁷ *Les Aspects socio-économiques des trains à grande vitesse*, Paris, La Documentation française, 1985.

⁵⁹⁸ «Le marché des trains à grande vitesse aux États-Unis», ambassade de France à Washington, mai 1982 (AN, 19950585/27).

d'observation. Il n'est plus possible d'attendre sous peine de voir le marché entièrement emporté par les Japonais ou se refermer complètement en cas d'échec de ces derniers en Californie. En revanche, cette stratégie conduit les Français à s'engager sur des corridors sur lesquels ils disposent de peu d'éléments et pour lesquels ils ne sont pas en mesure de juger finement de la rentabilité possible d'un TGV.

Construite en réaction au constat d'un manque de notoriété du TGV aux États-Unis, cette stratégie conduit également à centrer les réponses françaises autour de cet objet, alors que plusieurs solutions seraient envisageables du côté des industriels français. L'ignorance des États-Uniens à propos de ce que les Français considèrent comme étant leur succès le plus net suscite en retour une focalisation des Français autour du TGV au risque de négliger les solutions jugées moins à la pointe. Les Français oublient rapidement que les États-Unis leur ont acheté des Turbo trains (voir p. 132) et que Rohr a testé un véhicule dérivé de l'Aérotrain (voir p. 96), deux solutions bien différentes de celle du TGV.

D'autres choix stratégiques auraient pu être faits. Les Français auraient pu choisir de conduire des études préalables avant de se lancer sur tel ou tel corridor : mais il aurait fallu pour cela qu'ils soient en mesure d'imposer leur propre calendrier aux autres acteurs, ce qui n'était pas réaliste. Surtout, ils auraient pu faire le choix de ne pas focaliser leurs propositions sur le système du TGV. Dès le début de 1984, les premiers doutes sur la pertinence de la voie retenue sont explicités, peu après le rendu d'une première offre en Floride (voir p. 283).

6.1.3 Dès 1984, les premiers doutes

En janvier 1984, Jean-Marie Metzler⁵⁹⁹, directeur général adjoint de MTE, critique vertement la stratégie retenue dans une note envoyée à Albert Aurignac⁶⁰⁰ à la SNCF⁶⁰¹. Le choix des corridors ne lui semble pas fondé sur une démarche d'études préalables qui auraient permis de juger de leur pertinence. Ce qu'il relie à la difficulté d'employer les méthodologies d'étude françaises dans le contexte des États-Unis. Albert Aurignac partage son point de vue en appelant à «suivre une démarche rationnelle⁶⁰¹».

Pour eux deux, la rationalité est celle qu'ils attribuent à la situation française où une estimation des trafics a permis de juger de l'adaptation de la solution TGV à des liaisons spécifiques bien connues, dans un contexte où le politique a plutôt suivi le technique. Mais, dans un autre contexte, on pourrait penser que la rationalité

⁵⁹⁹X-Ponts, entré à la SNCF en 1962, il occupe différentes fonctions à l'exploitation puis prend la tête du programme du matériel roulant du TGV (1976-1981) avant de devenir directeur général de la division ferroviaire de Jeumont-Schneider (1983-1986).

⁶⁰⁰Économiste, responsable du service de prospective de la SNCF.

⁶⁰¹Lettre de J.-M. Metzler à A. Aurignac, 24 janvier 1984 (ASNCF, 275LM26).

consisterait justement à suivre le calendrier imposé par les décideurs locaux. Dans un tel cadre, les techniciens perdent alors la main en ne pouvant conduire les études qu'ils jugent indispensables préalablement au lancement des projets.

Réalisées ou non, ces études sont perçues comme très délicates. Le point principal de blocage tient aux modèles de trafic, qui ne sont pas adaptés à une situation où le chemin de fer occupe une part résiduelle du paysage modal. Comme l'explique Albert Aurignac, «à vrai dire la SNCF n'a pas cherché à développer un modèle de trafic tous modes car elle n'en a pas réellement l'utilité pour elle-même⁶⁰²». En outre, comme le confirme l'usage du modèle sous forme de jeu Simulion, alors proposé aux élèves de l'ENPC⁶⁰³ par exemple⁶⁰⁴, les utilisateurs orientent les modèles vers une solution privilégiant le système de transport dont ils sont institutionnellement les porteurs⁶⁰⁵. La SNCF se trouve donc incapable d'avoir un discours quantitatif multimodal et ne peut procéder à «l'évaluation du taux de pénétration du marché [...] que par analogie avec ce qui a été observé sur le TGV Sud-Est⁶⁰²», soit une situation parfaitement inadaptée qui voit le train dominer le paysage modal.

Aux yeux de ces ingénieurs, des études plus fines et donc à la fois plus longues et plus coûteuses sont donc obligatoires. Elles seules peuvent permettre d'élaborer une offre française plus diversifiée que Jean-Marie Metzler envisage ainsi : «TGV, Z2, rames tractées⁶⁰²...» Le TGV lui-même n'est pas conçu comme une solution monolithique, puisque plusieurs ajustements sont envisageables en termes de capacité, de motorisation ou de vitesse limite. Mais des études doivent venir étayer ces choix.

Ce n'est qu'après cette étape que le marché peut être attaqué avec des offres pertinentes pour les axes retenus. Ainsi, pour Jean-Marie Metzler, «[l]'organisation actuelle semble avoir été mise en place trop tôt⁶⁰²». C'est le contrecoup de l'urgence qui a prévalu à l'élaboration de la stratégie courant 1983.

Ces réflexions partagées par deux ingénieurs entre qui la confiance semble bien établie font écho à celles d'autres acteurs élaborées outre-Atlantique, Yves Aureille et Jack Duchemin, qui définissent leur propre vision de la nécessaire plasticité que doivent présenter les offres françaises, au-delà du choix d'un système spécifique pour chaque corridor et de l'adaptation au voyageur états-unien qui souhaite disposer de services similaires à ceux que lui propose le système aérien :

«[a]daptation du type de corridor : Les corridors américains présentent des singularités évidentes, c'est ainsi qu'en Floride où la majorité des clients seront des touristes, un accès même restreint, à un point d'observation de la cabine de conduite devrait être ménagé ; au Texas,

⁶⁰²Lettre de J.-M. Metzler à A. Aurignac, 24 janvier 1984 (ASNCF, 275LM26).

⁶⁰³École nationale des Ponts et Chaussées.

⁶⁰⁴Entretien avec Samir Naessany (15 juin 2017).

⁶⁰⁵Anne-Marie BOUTIN et Thierry GAUDIN, «Jeux institutionnels», *Culture technique*, n° 4, 1981, p. 184.

une vitesse de pointe de 200 *mph* serait susceptible en flattant l'orgueil de cet État de déterminer un choix en notre faveur. Montréal – New York devrait être la démonstration de l'importance du trafic induit dès lors que le trajet est effectué en moins de 3 heures ; Los Angeles – San Francisco ferait la preuve que la solution française capable d'accepter des rampes de 5% est plus avancée que le “Bullet train” japonais ; etc.⁶⁰⁶»

Ces idées critiques ont-elles porté au-delà du cercle de l'ingénierie ? Le mois suivant, la réunion qui se tient à Paris avec Robert W. Blanchette est l'occasion de revoir la stratégie française⁶⁰⁷. Certains corridors sont délibérément laissés de côté – Los Angeles - San Diego et le Nouveau Mexique –, tandis que la nécessité de conduire des pré-études sur d'autres est établie (New York - Washington, Los Angeles - San Francisco et Los Angeles - Las Vegas). Par ailleurs, l'idée d'une diversification de l'offre française est aussi entérinée, mais conditionnée par Alstom et MTE-Francorail non pas à la pertinence de la solution TGV mais à l'impossibilité de construire une LGV. Autrement dit, là où une nouvelle infrastructure peut voir le jour c'est un TGV qu'il convient de proposer.

Mais qu'ils le souhaitent ou non les promoteurs français du TGV doivent prendre en compte la diversité de l'expertise française dans le secteur ferroviaire, qui s'étend des transports urbains jusqu'à la grande vitesse. Cette logique est notamment celle suivie par les représentants du Commerce extérieur aux États-Unis, qui structurent des modalités d'action communes aux différents exportateurs français du secteur⁶⁰⁸. Des actions coordonnées de promotion dans la presse nord-américaine sont aussi élaborées, tandis que les visites de personnalités nord-américaines en France sont pensées comme des moyens d'exhiber l'ensemble des techniques françaises et non uniquement le TGV.

Enfin, d'autres critiques visent aussi le fait que l'élaboration d'une stratégie ne consiste pas uniquement à définir des structures idoines : il faut aussi adopter les modes de pensée propres au terrain que l'on souhaite conquérir. Cette dimension est bien moins nette dans les documents issus des réunions tenues à Paris. Elles est pourtant très explicitement abordée en janvier 1984 par Jack Duchemin et Yves Auaille dans une note destinée à circuler en France après quelques mois de promotion du TGV sur place :

«[l]a réussite sur ce marché, qui peut être très rémunératrice, implique un comportement de professionnels, notamment savoir se confor-

⁶⁰⁶ «Analyse succincte du marché ferroviaire nord-américain», ambassade de France à Washington, 9 janvier 1984 (ASNCF, 123LM502).

⁶⁰⁷ «Réunion du 16 février 1984 à la Direction de la Coopération internationale», SNCF, février 1984 (AN, 19950585/27).

⁶⁰⁸ Une grande réunion en ce sens regroupant une centaine d'industriels français se tient ainsi à Washington le 3 octobre 1984 («Note pour tous les postes», ambassade de France à Washington, 15 janvier 1985 (AN, 19950585/27)).

mer strictement aux prescriptions de la commande, s'assurer avant livraison de la conformité des fournitures auprès des contrôleurs du client, respecter les délais, mettre en place un service après-vente de qualité, rendre visite régulièrement surtout dans les périodes difficiles aux acheteurs, etc. C'est aussi être présent aux salons spécialisés, savoir utiliser la publicité et les journaux spécialisés, s'assurer de bons conseils juridiques,

...
 Pour ceux qui n'ont jamais exporté sur les États-Unis, l'aide d'un agent connaissant bien les mentalités, les habitudes américaines sera déterminante. Il faudra faire preuve de modestie, de persévérance et obtenir la confiance de nos interlocuteurs. Avant toute mission de prospection sur le continent nord-américain, il sera indispensable d'examiner auprès de l'A.A.R. la compatibilité des produits avec les normes américaines et d'effectuer une étude de marché. Une implantation commerciale reste toutefois essentielle pour maintenir un courant d'affaires permanent ; c'est ainsi que pour les grands constructeurs, Thyssen (RFA) est propriétaire de Budd Co., et Bombardier (Canada) a construit récemment une usine d'assemblage de véhicules à Barre (Vermont)⁶⁰⁹».

Une voie se dessine ainsi : ce que l'on perçoit de l'extérieur comme pouvant être la vente d'un TGV français aux États-Unis devrait, pour réussir, devenir la vente d'un produit ferroviairement malléable, financièrement rentable, largement construit aux États-Unis et vendu selon des modalités assez nettement différentes de celles que connaissent les constructeurs et la SNCF en France, où ils mènent en grande partie le jeu face aux politiques. La stratégie élaborée en 1983 ne répond qu'en partie à cette souplesse que nécessite le marché états-unien. Elle n'est toutefois pas complètement décalée puisqu'elle a prévu, au cœur de son dispositif, une forme de rotule, afin précisément de gérer ces ajustements : TGV Co.

6.2 TGV Co : dispositif central de la présence française aux États-Unis ?

Comme l'illustre le cas japonais, pour porter le projet d'exportation, il convient de se doter d'une structure implantée aux États-Unis. Il s'agit là d'une évolution des pratiques antérieures. Dans les années 1970, pour remporter un marché de matériel roulant, comme pour les Turbo trains, ou pour produire des études, comme le fit la SNCF sur le NEC, les Français pouvaient se contenter d'envoyer des experts en mission pendant quelques semaines sur place. En revanche, dès lors qu'il s'agit de projets globaux, bien plus impliquants pour les territoires concernés, une présence permanente est inévitable. En l'occurrence, ces projets n'étant encore le plus souvent qu'à des stades très amont et politiquement fragiles, la nécessité d'entretenir une

⁶⁰⁹ «Analyse succincte du marché ferroviaire nord-américain», ambassade de France à Washington, 9 janvier 1984 (ASNCF, 123LM502).

représentation aux États-Unis s'avère d'autant plus pressante. Dès lors, la difficulté tient à la recherche du bon positionnement de cette structure hybride.

6.2.1 TGV Co, entre origines françaises et ancrage local

Initialement, le pilotage des actions françaises est assuré par le ministère du Commerce extérieur, qui coordonne les différentes entités étatiques impliquées et organise le dialogue avec les industriels. L'idée d'une structure capable de porter les efforts français outre-Atlantique s'impose comme un objectif à l'été 1982 et débouche sur la création de TGV Inc⁶¹⁰ en septembre 1982, une société de droit états-unien dotée de 1 000 \$⁶¹¹ de capital. Pour des raisons fiscales, elle est remplacée en mars 1983 par TGV Co⁶¹², une société sans capital mais regroupant des partenaires. Un faux départ qui n'a toutefois pas trop pesé dans la mise en œuvre des actions françaises, plutôt retardées par la recherche d'un dirigeant pour la nouvelle société que par son changement de statut juridique.

D'une structure à l'autre, si l'entité juridique change, le nom demeure, même si, encore en mars 1983, un compte rendu d'une réunion importante tenue au ministère du Commerce extérieur affirme que «[l]e nom de la nouvelle société doit être choisi avec soin⁶¹³». Au contraire, les Japonais emploient des termes génériques se référant à la grande vitesse et au Japon pour dénommer les structures dont ils se dotent pour l'exportation de leurs technologies – JARTS, JRTC, AHSRC –, ce qui les rend à même de promouvoir aussi bien le *Shinkansen* que des solutions magnétiques. Pour leur part, les Français optent pour mettre en avant leur objet phare, à peine inauguré et qui est aussi devenu leur solution unique, du fait de la défaillance de l'Aérotrain et d'une forme d'oubli progressif dans lequel est plongé le Turbotrain, qui n'est qu'un changement de matériel et non une solution systémique.

Des doutes sont émis sur ce choix, comme lors d'une grande réunion au ministère du Commerce extérieur en septembre 1982 : «[l]e sigle TGV est-il bien choisi ? TGV ne signifie rien en américain, par contre pour les initiés la relation avec la France est peut-être trop nettement affichée⁶¹⁴». Signe à la fois du manque de notoriété du TGV mais aussi de la nécessité dans laquelle se trouvent les Français de masquer la nature des structures œuvrant à sa promotion, dans un contexte institutionnel états-unien profondément différent du français (voir p. 278). Au fil des mois, les acteurs impliqués usent de dénominations fluctuantes pour se référer à la structure,

⁶¹⁰TGV Incorporated.

⁶¹¹2 540 \$₂₀₁₇.

⁶¹²TGV Company.

⁶¹³«Compte rendu de la réunion du 3 mars 1983 sur les problèmes de promotion et d'exportation du système TGV aux États-Unis», DREE, 22 mars 1983 (AN, 19950585/27).

⁶¹⁴«Réunion du 27 septembre 1982 sur les problèmes de promotion et d'exportation du système TGV aux États-Unis», DREE, ca. octobre 1982 (AN, 19950585/27).

comme *French TGV Inc.*, *TGV of America*, *American TGV* ou *TGV USA*, qui montrent bien la nécessité d'un ancrage territorial, symptomatiquement absent de la dénomination officielle.

Cette société est entièrement portée par Alstom et MTE-Francorail, sans implication directe de l'État. Le format retenu pour TGV Co est celui d'un patron états-unien assisté par trois Français – un représentant de chaque industriel et un conseiller de la SNCF –, ces cadres étant appuyés par un secrétariat. La structure est légère mais doit pouvoir recourir aussi bien à des prestataires aux États-Unis qu'à la mobilisation ponctuelle d'experts ferroviaires français, en particulier de la SNCF.

La première nomination est celle de Pierre Galaud, représentant Alstom dès septembre 1982, suivie de celle de Patrick Buhannic, représentant MTE-Francorail. Après une première mission de l'un de ses agents, Hugues de Villèle, la SNCF choisit de ne pas affecter d'expert à temps plein à la structure nouvelle, mais préfère faire jouer à son représentant sur place, Camille Blumstein, le rôle de conseiller, conformément à l'analyse que mène Jean-Philippe Bernard lors d'une mission sur place en octobre 1983⁶¹⁵. Cette position évolue rapidement, puisque Camille Blumstein intègre finalement TGV Co en tant que vice-président dans le courant de 1984 au moment où il prend sa retraite de la SNCF, son poste étant repris par Alain de Tessières. Sa grande expertise du domaine ferroviaire et la connaissance du TGV qu'il a pu développer au sein de l'exploitant ferroviaire français en font un pion précieux dans l'organigramme de la jeune et petite structure, d'autant qu'il connaît bien le terrain international et en particulier celui des États-Unis. Il incarne le poids de la SNCF dans le projet du TGV depuis ses débuts et la collaboration établie dans ce cadre avec les constructeurs⁶¹⁶. Peut-être jusqu'à donner l'image, qui circule chez l'exploitant, que la SNCF porte les dossiers seule, face à des constructeurs absents⁶¹⁷. En ce sens, ce choix paraît raisonné et vient renforcer l'expertise de TGV Co, pilotée par un président états-unien qui, par définition, connaît peu le TGV, puisqu'il n'en a pas eu une expérience opérationnelle directe.

L'État entend donner une impulsion initiale à la dynamique engagée mais, comme l'indique dès mai 1983 Paul Mingasson, conseiller technique de Pierre Mauroy, il souhaite s'en dégager assez rapidement, ce qui est l'un des objectifs de la création de

⁶¹⁵ «Compte rendu de mission aux U.S.A. de M. Jean-Philippe Bernard, directeur adjoint de la coopération internationale (27 septembre - 1^{er} octobre 1983)», SNCF, 12 octobre 1983 (ASNCF, 123LM503).

⁶¹⁶ Nicolas CASTRES SAINT-MARTIN et Jean-Marie METZLER, «Les chemins de l'innovation : le dialogue entre le constructeur de matériel ferroviaire et l'exploitant», *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 39, 2008, p. 61-79.

⁶¹⁷ Entretien entre Pierre Vincent, Alain Beltran et Jean-François Picard (23 novembre 1991) (R&H).

TGV Co⁶¹⁸. Il s'inscrit ainsi en cohérence avec la réforme des modalités de fonctionnement de la Coface qui s'amorce justement à cette époque, du fait du constat du poids financier du système alors en usage⁶¹⁹. Il s'agit aussi de ne pas peser trop fortement sur les industriels et de leur permettre d'«apparaître comme “adultes” et indépendants des Pouvoirs Publics français⁶²⁰», comme le recommande Elisabeth Bukspan, chargée de mission auprès d'Edith Cresson.

Néanmoins, les pouvoirs publics maintiennent leur soutien à travers un système d'assurance-prospection par le biais de la Coface, d'un montant de 30,4 millions de F⁶²¹ sur 5 ans, acté en décembre 1982. De début 1983 à fin 1987, il est prévu pour couvrir 50 % du budget de TGV Co, ce qui est une proportion classique, le reste devant être apporté par Alsthom et MTE-Francorail, afin de leur conserver un intéressement à l'avancée du projet⁶²². Mais le montant est jugé par la DREE comme étant «une somme de loin supérieure à celles habituellement en jeu en matière de prospection⁶²³», signe d'une volonté politique marquée au démarrage de l'affaire. Versée par le biais de Sofrerail, puisque TGV Co est une entreprise étrangère qui ne peut bénéficier directement de ces fonds, ce budget, sur lequel les dirigeants de l'entreprise ont la main entièrement libre, ne doit être remboursé qu'en cas de succès commercial.

Des dissensions sont lisibles entre cette position du Commerce extérieur, qui fait savoir qu'il s'agit de son dernier investissement sur ce dossier, d'autant qu'il a déjà soutenu financièrement des actions antérieures, notamment la visite des parlementaires états-uniens en France ce même mois de mai 1983, et la position d'autres ministères, en particulier celui de l'Industrie et de la Recherche, dont les représentants estiment que l'État devrait aller plus loin. Mais la ligne est nette : Paul Mingasson indique que, dans ce cas, ces budgets supplémentaires devraient être financés par les ministères concernés et non le Commerce extérieur.

Au printemps 1983, TGV Co est donc en place. Issue d'une impulsion publique, il s'agit d'une structure privée de droit états-unien, portée par des industriels français, dont l'un est nationalisé – Alsthom – et financée pour l'essentiel par des fonds publics

⁶¹⁸ «Compte rendu de la réunion interministérielle tenue le 20 mai 1983, sous la présidence de M. Paul Mingasson, conseiller technique au cabinet du Premier ministre», Secrétariat général du gouvernement, 24 mai 1983 (AN, 19950585/27).

⁶¹⁹ Samir SAUL, «La COFACE : des opérations avec garantie de l'État au risque pays», *Les Cahiers Irice*, t. 2010/2, n° 6, 2010, p. 174-183.

⁶²⁰ «Cocktail et dîner de réception donnés par les Ministres du Commerce Extérieur et du Tourisme, des Transports, et de l'Industrie, au profit des parlementaires du comité parlementaire franco-américain de promotion du train à grande vitesse», ministère du Commerce extérieur et du Tourisme, 31 mai 1983 (AN, 19870101/4).

⁶²¹ 9,1 millions d'€₂₀₁₆.

⁶²² «TGV États-Unis. Cadre financier des actions passées et en cours», 2 octobre 1985 (AN, 19860635/7).

⁶²³ «Note pour le Ministre», DREE, 24 octobre 1983 (CAEF, B-0051886/1).

de soutien à l'exportation décidés par le gouvernement français. De par sa construction, TGV Co est donc hybride sinon ambivalente, ce que confirme la constitution de sa petite équipe : une fois les experts français recrutés, il convient d'identifier un patron possible pour la structure, en attirant si possible une personnalité de premier plan du monde ferroviaire états-unien.

6.2.2 «Le choix de l'agent est primordial»

À l'été 1982, Francis Blanc⁶²⁴, pour Alstom, et les experts de l'ambassade à Washington se mettent à la recherche d'un tel profil. Cette quête est surdéterminée par le succès que les Japonais ont obtenu en parvenant à placer le patron d'Amtrak et ancien secrétaire d'État aux Transports, Alan S. Boyd, à la tête de l'AHSRC. Trouver un acteur aussi reconnu est un défi que les Français parviennent à relever, même si le processus de son recrutement dure près d'une année : en mai 1983, Robert W. Blanchette prend la tête de TGV Co.

Il s'agit d'une figure à la hauteur de celle engagée par les Japonais. Comme Alan S. Boyd, Robert W. Blanchette est un juriste de formation, entré dans le monde du transport ferroviaire par le biais de son métier d'avocat. Il a principalement fondé sa réputation sur la capacité qu'il a démontrée à gérer une situation particulièrement délicate, en tant que conseiller, puis administrateur et enfin président du syndicat de faillite de la grande compagnie ferroviaire Penn Central Transportation, en redressement de 1970 à sa restructuration sous l'égide de la compagnie publique nouvellement créée Conrail (voir p. 77). Son efficacité à permettre le remboursement de ses créanciers par la compagnie le fit remarquer, ce qui explique sa nomination à la tête de la FRA par la nouvelle administration Reagan en 1981. À ce poste, il est le premier à être entré dans le monde ferroviaire par le juridique et non par l'ingénierie.

Robert W. Blanchette met alors en œuvre le programme de désengagement des activités ferroviaires annoncé par Ronald W. Reagan en planifiant la réduction des subventions accordées à Amtrak, supposées disparaître en 1986, et en engageant les discussions autour d'une privatisation de Conrail par sous-réseaux, au risque de manquer apparemment de cohérence avec son action précédente. Il s'agit en fait pour lui, dans chacune des deux positions successives qu'il a occupées, d'œuvrer pour préserver les finances de sa structure, au-delà d'une vision arrêtée sur l'idée que le service ferroviaire doit être une activité tenue par un monopole public ou organisée en un marché libéral. Robert W. Blanchette est un avocat avant tout, qui défend l'intérêt de son employeur.

⁶²⁴Polytechnicien, directeur délégué des activités ferroviaires d'Alstom.

Toutefois, être à la tête d'une administration dont le gouvernement entend réduire très fortement le périmètre d'action et le budget n'est pas une situation qui peut perdurer pour qui veut faire une carrière dans les milieux ferroviaires. Ce qui pourrait expliquer l'intérêt porté par Robert W. Blanchette à l'offre formulée par les Français, aux yeux de qui il présente plusieurs avantages.

D'une part, il présente une affinité culturelle avec la France, Pierre-Marie Colmant, le chef des services d'expansion économique de l'ambassade, le présentant comme «très francophile⁶²⁵». Ses origines franco-canadiennes lui ont offert de parler la langue, qu'il a pu pratiquer lors de ses études, en partie effectuées à Grenoble, puis lors de son incorporation dans l'armée de l'air, en tant que juge-avocat en cour martiale états-unienne en France.

D'autre part, il connaît ses interlocuteurs français depuis plusieurs mois, Yves Auaille mentionnant par exemple un «déjeuner "informel"» le 18 mai 1982⁶²⁶. En tant que patron de la FRA, il a rencontré nombre de représentants des intérêts ferroviaires français, pour qui son administration est une étape obligée de toute visite aux États-Unis au cours de ces toutes premières années de promotion de la grande vitesse française dans le pays. Souvent il a aussi favorisé les rencontres avec le secrétaire au Transport Andrew L. Lewis. Il s'est même presque impliqué dans la définition de la stratégie française afin de susciter une concurrence à l'offre japonaise et, simultanément, d'alimenter le réveil de l'intérêt de son pays pour la grande vitesse ferroviaire. Il conseillait ainsi aux Français de développer une présence commerciale «permanente et sérieuse⁶²⁶» aux États-Unis, capable de porter des actions de communication visant les décideurs, de nouer des alliances avec des industriels locaux et de formuler des propositions d'études de faisabilité, au-delà de celles des Japonais. Tout en rappelant régulièrement que la FRA ne financerait aucun projet, il a ouvert la porte à des cofinancements d'études préparatoires. Il est probable que le repositionnement de son agence imposé par la politique reaganienne ait pu passer, de son point de vue, par un investissement du champ de la grande vitesse ferroviaire comme possible créneau d'activité pour refonder une légitimité et rapprocher le chemin de fer de l'idée de rentabilité.

Ce choix de l'un des acteurs les plus en vue du monde ferroviaire aux États-Unis pour diriger TGV Co pose un problème légal : en 1978, l'*Ethics in Government Act*⁶²⁷ est venu renforcer le dispositif de contrôle des activités des acteurs ayant servi à l'échelon gouvernemental, si bien que le recrutement de Robert W. Blanchette aurait pu être compromis. Cette crainte de l'automne 1982 paraît pourtant s'éloigner

⁶²⁵ «Robert Blanchette», note de P. Colmant à M. Prats, *ca.* 1983 (AN, 19950585/27).

⁶²⁶ «Le marché des trains à grande vitesse aux États-Unis», ambassade de France à Washington, mai 1982 (AN, 19950585/27).

⁶²⁷ *Ethics in Government Act*, 26 octobre 1978.

lorsque se confirme ce choix, début 1983⁶²⁸. La mise en garde de Léonce Lansalot-Basou à ce propos illustre finalement plus la focalisation des Français sur l'échelon fédéral que la réalité d'une FRA qui se désintéresse par la suite de la grande vitesse ferroviaire malgré quelques financements d'études : il avait conçu que le choix serait «potentiellement dangereux, tant pour l'intéressé que pour la société qui l'emploie, en raison de l'inévitable intervention des autorités fédérales pour ce genre de projets⁶²⁹», loin d'imaginer qu'elles puissent finalement ne pas s'y impliquer.

Ce d'autant plus que le montage de TGV Co est piloté à l'échelle ministérielle en France, du fait que les fonds prévus pour son fonctionnement sont largement fournis par les pouvoirs publics, bien que l'entreprise soit portée par les industriels. Le choix de Robert W. Blanchette se joue donc dans les sphères ministérielles, entre Paris et l'ambassade à Washington, sans que l'on trouve trace de prises de position écrites d'Alstom ou de MTE-Francorail à ce sujet. Francis Blanc, pour Alstom, aurait néanmoins pesé dans ce choix⁶³⁰.

Enfin, il peut sembler étonnant que ces différents représentants d'un État français alors conduit par une coalition de gauche et où les communistes sont à la tête du ministère des Transports choisissent comme pilote de TGV Co l'un des membres de l'administration Reagan. Cette tension suscite certaines réticences mais aucun autre candidat ne semble être envisagé. Alan S. Boyd aurait sans doute paru plus proche des positions politiques françaises – sans évidemment considérer l'ancien secrétaire au Transport démocrate comme un communiste ! Ces difficultés éventuelles s'aplanissent finalement rapidement, lors de la première rencontre entre Robert W. Blanchette et Guy Braibant, chargé de mission de Charles Fiterman, le 3 mai 1983⁶³¹. Tous deux juristes, les deux hommes se trouvent un point commun, leur formation en droit international, qui suscite une forme de connivence, probablement renforcée par l'attitude chaleureuse de Robert W. Blanchette.

Le choix de Robert W. Blanchette engage une dynamique de confiance du fait notamment des réseaux qu'il est réputé pouvoir faire jouer, comme l'illustre la qualité des invités au cocktail offert à l'occasion de l'installation de TGV Co à Washington, le 22 septembre 1983, qui a «fortement impressionné l'Ambassade⁶³²». Le sentiment que le choix est le bon prédomine donc, ce qui est perçu comme de bon augure

⁶²⁸Nous n'avons pas trouvé d'information complémentaire à ce sujet.

⁶²⁹Lettre de L. Lansalot-Basou au cabinet de C. Fiterman, 7 septembre 1982 (AN, 19950585/27).

⁶³⁰Entretien avec André Thinières (16 juin 2017).

⁶³¹«Compte-rendu de la prise de contact entre Monsieur Blanchette, Nouveau Président du T.G.V. US et Monsieur Braibant (Chargé de Mission) au Cabinet de Monsieur Fiterman», 5 mai 1983 (AN, 19950585/27).

⁶³²«Compte-rendu de mission aux U.S.A. de M. Jean-Philippe Bernard, directeur adjoint de la coopération internationale (27 septembre-1^{er} octobre 1983)», *ca.* octobre 1983 (AN, 19950585/27).

puisque «[l]e choix de l'agent est primordial⁶³³». Au mois d'août 1983, l'élection de Robert W. Blanchette à la tête de la HSRA (voir p. 243) vient confirmer cette dynamique et donne le sentiment que l'essor de la grande vitesse aux États-Unis pourrait tourner autour de cette personnalité.

Aux yeux des Français, obtenir la collaboration d'un acteur ayant l'expérience de l'échelle fédérale est important et confère une légitimité à la structure créée. Léonce Lansalot-Basou rappelle néanmoins que Robert W. Blanchette «avait clairement déclaré [à l'été 1982] que le gouvernement fédéral ne financerait la construction d'aucun des projets grande vitesse dans le pays⁶³⁴», si bien que cette focalisation sur l'échelon fédérale entretenue par les Français aurait pu être remise en question, ce qui n'est pas le cas dans le processus de montage de TGV Co.

6.2.3 Une structure hybride pour des missions ambivalentes

La mission confiée à la structure est pour la première fois explicitée en septembre 1982 lors d'une réunion plénière conduite par Noël Chahid Nouraï, au Commerce extérieur⁶³⁵. Il s'agit en premier lieu d'actions de «“lobbying”⁶³⁵», aux différentes échelles politiques et notamment avec le soutien de «“lawyers”⁶³⁵» et, simultanément, auprès du grand public par le biais de la communication médiatique. L'objectif final est non seulement d'obtenir des décisions politiques favorables à la grande vitesse ferroviaire, mais aussi de convaincre des groupes états-uniens de s'investir aux côtés de TGV Co sur de tels projets.

Il convient également de mener un travail sur les aspects financiers du TGV, en cherchant à convaincre des banques d'investir dans de tels projets et en proposant les meilleurs montages possibles, c'est-à-dire ceux qui captent du mieux qu'ils le peuvent des sommes issues des pouvoirs publics. Enfin, presque paradoxalement, la dernière mission identifiée consiste à «[d]évelopper les arguments économiques en faveur du TGV⁶³⁵», ce qui dénote d'une forme de tension. Le TGV entre Paris et Lyon a été conçu avant tout comme un projet présentant une forte robustesse économique : c'est même là sa grande caractéristique. Il paraît dès lors douteux qu'une structure de quelques personnes et implantée à l'étranger puisse faire évoluer les bases économiques d'un système qui a mobilisé nombre d'experts pendant plusieurs années au sein de la SNCF (voir p. 38).

En revanche, aucune mention n'est faite des corridors qu'il conviendrait d'identifier. Il s'agit explicitement de «limiter l'appétit des techniciens pour les études [du

⁶³³ «Analyse succincte du marché ferroviaire nord-américain», ambassade de France à Washington, 9 janvier 1984 (ASNCF, 123LM502).

⁶³⁴ Lettre de L. Lansalot-Basou au cabinet de C. Fiterman, 7 septembre 1982 (AN, 19950585/27).

⁶³⁵ «Réunion du 27 septembre 1982 sur les problèmes de promotion et d'exportation du système TGV aux États-Unis», DREE, *ca.* octobre 1982 (AN, 19950585/27).

fait que] dans le cas des études de préféabilité de nombreuses informations sont disponibles déjà sur place⁶³⁶». Les corridors sont-ils également considérés comme des données de bases indépendantes des actions françaises du fait qu'ils sont élaborés par les acteurs locaux ? Ou ne s'agit-il pas du symptôme de l'oubli de la dimension territoriale dans l'approche très marquée par les éléments politiques et économiques ? L'adaptation du produit au contexte semble, à ce stade et dans ce cercle piloté par le Commerce extérieur, hors du champ d'action confié à la structure à créer.

On peut aussi y lire la volonté d'avancer face à un concurrent japonais perçu comme ayant pris de l'avance et, ce faisant, de s'inscrire dans ce qui serait justement un registre de l'action qui serait propre aux États-Unis : « “[w]e don't need any more studies, we just need to get going” disent les américains⁶³⁶ », peut-on lire dans le compte rendu de cette réunion.

L'importance des actions de promotion du TGV dans la feuille de route de TGV Co ne doit pas faire oublier le lien que la structure doit tisser entre les différents volets de ses missions. De ce fait, comme l'explique depuis Washington Pierre-Marie Colmant, « toute solution qui consisterait à confier cette responsabilité à un cabinet de consultants lobbyistes est à proscrire⁶³⁷ ». En ce sens, TGV Co doit se différencier du tissu de prestataires qui peuple ce monde des études de marchés et les couloirs des administrations états-uniennes.

En mai 1983, à sa prise de fonction à la tête de TGV Co, Robert W. Blanchette décrit sa mission d'une façon différente, signe d'une maturation du projet français ou de l'apport de son expérience aux États-Unis. Il la voit en deux volets : d'une part conduire des actions de promotion du TGV, d'autre part structurer une équipe capable de mener ou de commanditer des études de marchés, c'est-à-dire de comparer l'intérêt des différents corridors⁶³⁸. Il la conçoit donc bien plus ancrée dans le contexte d'un pays où les projets semblent se multiplier mais où il convient d'identifier ceux qui peuvent être pertinents. Ce faisant, il part bien du territoire et non de l'objet TGV, que ce soit par pragmatisme ou tout simplement par familiarité avec le premier plus qu'avec le deuxième. Cette position se confirme au fil des mois⁶³⁹. L'évolution des orientations données à TGV Co par son nouveau patron est perçue comme légitime, par exemple lors d'une réunion interministérielle conduite par le directeur

⁶³⁶ « Réunion du 27 septembre 1982 sur les problèmes de promotion et d'exportation du système TGV aux États-Unis », DREE, *ca.* octobre 1982 (AN, 19950585/27).

⁶³⁷ « Robert Blanchette », note de P. Colmant à M. Prats, *ca.* 1983 (AN, 19950585/27).

⁶³⁸ « Compte-rendu de la prise de contact entre Monsieur Blanchette, Nouveau Président du T.G.V. US et Monsieur Braibant (Chargé de Mission) au Cabinet de Monsieur Fiterman », 5 mai 1983 (AN, 19950585/27).

⁶³⁹ Compte rendu de la réunion du 29 septembre 1983, ambassade de France à Washington, *ca.* octobre 1983 (AN, 19950585/27).

de cabinet d'Edith Cresson, Bernard Goury, en octobre 1983⁶⁴⁰. Malgré cela, en décembre, au sein de ce même cabinet, Elisabeth Bukspan juge, qu'elle «ignore [...] la mission exacte⁶⁴¹» de TGV Co, alors qu'elle suit le dossier.

À partir du printemps 1983, les intérêts français aux États-Unis se trouvent ainsi étoffés d'une nouvelle structure, pensée comme directement opérationnelle pour promouvoir le TGV. Mais, au risque de brouiller les actions voire les messages, TGV Co n'est pas la seule à agir sur le territoire des États-Unis. Les services de l'ambassade, par le biais du SEE, sont investis sur les enjeux ferroviaires et sont même dotés d'experts sur ces questions, Yves Aureille et Jack Duchemin. Par ailleurs, la SNCF est également active, par l'intermédiaire de son représentant dans le pays, Camille Blumstein, et des visites régulières de son directeur de la coopération internationale, Jean-Philippe Bernard. Il n'y a pas réellement concurrence entre ces différentes structures et un système de collaboration se met en place, qui prend parfois la forme de modalités de surveillance, en particulier des activités de TGV Co.

La structure hybride qu'est TGV Co répond ainsi au besoin de doter le dialogue franco-états-unien d'une cheville ouvrière. Mais il ne s'agit-là que de l'un des volets de la stratégie française. Dès avant qu'il se formalise, un autre s'est mis progressivement en place, à travers la multiplication des visites de part et d'autre de l'Atlantique.

6.3 Quand le train permet de traverser l'Atlantique

La circulation des experts dans le champ des réseaux a suscité une historiographie assez riche qui s'est notamment appuyée sur les institutions supranationales comme lieux de rencontre entre ces ingénieurs découvrant les arcanes de la diplomatie technique⁶⁴². Mais au-delà de ces échanges formalisés par l'institutionnalisation, le monde des transports est aussi un espace où les circulations d'objets et d'acteurs s'opèrent d'une façon plus spontanée voire sauvage⁶⁴³. Les tentatives d'exportation

⁶⁴⁰ «Compte-rendu de la réunion tenue le 27 octobre 1983 sous la présidence de M. Goury, directeur du cabinet du ministre du Commerce extérieur et du Tourisme», ministère du Commerce extérieur et du Tourisme, ca. octobre 1983 (AN, 19870101/4).

⁶⁴¹ «Entretien avec Messieurs Desgeorge, Président Directeur Général d'Alstom Atlantique, et Pineau-Valencienne, Président Directeur Général de Schneider S.A., le jeudi 15 décembre à 12 heures (Dossier TGV États-Unis)», ministère du Commerce extérieur et du Tourisme, 13 décembre 1983 (AN, 19870101/4).

⁶⁴² Voir, par exemple, Frank SCHIPPER, *Driving Europe. Building Europe on Road in the Twentieth Century*, Amsterdam, Aksant, 2008 et Léonard LABORIE, *L'Europe mise en réseaux. La France et la coopération internationale dans les postes et les télécommunications (années 1850-années 1950)*, Bruxelles, Peter Lang, 2010.

⁶⁴³ Voir en particulier Sébastien GARDON, Arnaud PASSALACQUA et Frank SCHIPPER, «Pour une histoire des circulations sur la circulation», *Métropoles*, n° 6, 2009, p. 1-17, Arnaud PAS-

du TGV aux États-Unis relèvent d'un mécanisme intermédiaire, dans lequel l'objet ne circule pas, tandis que les experts et décideurs s'adonnent à de nombreuses visites de l'autre côté de l'Atlantique.

6.3.1 Les visites françaises aux États-Unis : le nécessaire support aux représentants locaux

Chronologiquement, le premier vecteur de la promotion transatlantique de la grande vitesse ferroviaire française est formé des visites régulières d'experts français issus principalement de la SNCF. Ce faisceau de visites est marqué par des événements plus importants que sont les déplacements ministériels en Amérique du Nord, dont le premier, dans ce cadre, est celui de Marcel Cavaillé en 1975, avant qu'un flux plus fort et plus diversifié (administration, SNCF et industriels) s'installe en 1982-1983 (voir tab. 4, p. 212).

| Date | Participants | Fonctions et structures |
|---------------|--|---|
| 1975 | Marcel Cavaillé | Secrétaire d'État aux Transports ⁶⁴⁴ |
| 1976 | Plusieurs missions d'experts sur le NEC | SNCF ⁶⁴⁵ |
| février 1980 | Marcel Tessier, Jean Alias, Roger Forray, Michel Walrave et Dominique Boblet | Directeurs de la SNCF et de Sofrerail ⁶⁴⁶ |
| août 1980 | Marcel Tessier | Directeur de la coopération internationale de la SNCF et PDG de Sofrerail ⁶⁴⁷ |
| 1981 | Hubert Autruffe | Directeur technique de Sofrerail ⁶⁴⁸ |
| novembre 1981 | Michel Walrave | Conseiller technique au cabinet du Premier ministre ⁶⁴⁸ |
| mars 1982 | Michel Jobert | Ministre du Commerce extérieur |
| juillet 1982 | Michèle Prats | Cheffe du service des affaires internationales du ministère des Transports ⁶⁴⁵ |
| automne 1982 | Raymond Forni | Député ⁶⁵⁰ |
| 1983 | Délégation d'industriels | Alsthom, Francorail et SNCF |

SALACQUA, «Un monde paradoxalement en concurrence : les transports urbains en Europe sous l'influence des circulations techniques (XIX^e-XX^e siècles)», in Pilar GONZÁLEZ-BERNALDO et Liliane HILAIRE-PÉREZ (dir.), *Les Savoirs-Mondes. Mobilités et circulations des savoirs depuis le Moyen-Âge*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015, p. 301-310 et Arnaud PASSALACQUA, «Une Europe sur les rails : tramway et globalisation des transports urbains», in HILAIRE-PÉREZ et ZAKHAROVA, *Les Techniques et la Globalisation au XX^e siècle, op. cit.*, p. 163-176.

6. LE DIFFICILE INTÉRESSEMENT D'UN MILIEU RÉPUTÉ CONVAINCU

| Date | Participants | Fonctions et structures |
|------------------------|--|---|
| janvier 1983 | Hubert Autruffe | Directeur technique de Sofrerail ⁶⁴⁶ |
| janvier 1983 | André Billardon | Député ⁶⁵² |
| septembre 1983 | Samir Naessany | DTT ⁶⁵³ |
| septembre-octobre 1983 | Jean-Philippe Bernard Francis Blanc et Henry Dhaussy | Cadres de la SNCF, d'Alstom et de MTE-Francorail ⁶⁵⁴ |
| octobre-novembre 1983 | François Liard | SNCF ⁶⁵⁵ |
| octobre-novembre 1983 | Albert Aurignac | SNCF ⁶⁵⁵ |
| novembre 1983 | Samir Naessany | DTT ⁶⁵⁶ |
| mars-avril 1984 | Edith Cresson | Ministre du Commerce extérieur et du Tourisme ⁶⁴⁷ |
| mai 1984 | Albert Aurignac | SNCF ⁶⁵⁵ |
| mai-juin 1984 | François Liard | SNCF ⁶⁵⁵ |
| septembre 1984 | Jean-Philippe Bernard | Directeur de la coopération internationale à la SNCF ⁶⁴⁸ |
| septembre-octobre 1984 | François Liard | SNCF ⁶⁵⁵ |
| septembre-octobre 1984 | André Chadeau ⁶⁴⁹ | Président de la SNCF ⁶⁵⁰ |
| mars 1985 | François Liard | SNCF ⁶⁵⁵ |
| juillet 1985 | Patrice Leroy | DTT ⁶⁵¹ |
| novembre 1985 | Jean-Philippe Bernard et Michel Marec | Cadres de la SNCF et de l'Ofermat ⁶⁵² |

Tableau 4. Principales visites de responsables français aux États-Unis en lien avec le TGV (1975-1987)⁶⁴⁴

Pour l'essentiel, il existe trois types de visites françaises. Celles orientées sur un projet spécifique sont généralement le fait d'experts ferroviaires et visent à recueillir des informations précises en vue de la réalisation d'études ou de la formulation d'une offre pour un corridor. D'autres sont justifiées par la tenue d'un événement (salon professionnel...) qui offre l'occasion de rencontrer des acteurs du milieu. Enfin, de véritables tournées ont lieu qui permettent aux responsables des affaires internatio-

⁶⁴⁴Ne figurent ici que les visites attestées pour lesquelles nous avons trouvé des traces de leur déroulement effectif.

⁶⁴⁵«Rapport de mission aux États-Unis», ministère des Transports, 15 septembre 1982 (AN, 19950585/27).

⁶⁴⁶«Compte rendu sommaire de mission Floride du 16 au 20 janvier 1983», Sofrerail (ASNCF, 275LM26).

⁶⁴⁷Lettre de T. Reynard à E. de Margerie, 14 juin 1985 (ASNCF, 123LM503).

⁶⁴⁸«Rapport de mission aux USA et au Canada», SNCF, «ca». octobre 1984 (AN, 19950585/27).

⁶⁴⁹Accompagné de Michel Walrave, Philippe Roumequere et Alain Breau.

⁶⁵⁰«Mission aux USA du 30 septembre au 6 octobre 1984», SNCF, 29 octobre 1984 (AN, 19950585/27).

⁶⁵¹«Rapport de mission aux États-Unis les 16 et 17 juillet 1985», DTT, 29 juillet 1985 (AN, 19950585/27).

⁶⁵²«Compte rendu de mission aux U.S.A. du 17 au 20 novembre 1985», SNCF, 10 décembre 1985 (AN, 19950585/27).

nales de tisser leur réseau de relations, voire à des ministres ou au patron de la SNCF de venir signifier l'importance que représentent les États-Unis aux yeux de la France. Par exemple, en 3 jours passés à Washington en novembre 1985, Jean-Philippe Bernard enchaîne 18 rendez-vous⁶⁵³. Ils lui permettent de rencontrer des diplomates et agents du pôle commercial de l'ambassade de France, les dirigeants de TGV Co, les dirigeants d'Amtrak, des représentants d'entreprises industrielles ferroviaires françaises et des interlocuteurs de la Banque mondiale, une institution hostile au projet du fait de niveaux de trafic attendus bien plus faibles que ceux du *Shinkansen* qu'elle a participé à financer⁶⁵⁴. Autant de personnalités qu'il connaît d'ailleurs déjà pour les avoir rencontrées précédemment lors de ses nombreux séjours sur place.

La distance n'aide pas toujours à bien saisir l'importance des événements organisés aux États-Unis et c'est l'une des missions importantes des relais sur place que d'obtenir des informations sur les conférences qui s'y tiennent, de connaître la liste des intervenants pressentis et d'ainsi jauger de la participation française. Le XVI^e congrès panaméricain des chemins de fer qui se tient à Washington en octobre 1984 avec le soutien du DOT et de la FRA illustre cette difficulté. En avril 1984, le patron de l'international de la SNCF, Jean-Philippe Bernard, conseille à Paul Gentil, son directeur général, d'organiser la mobilisation de la SNCF et de Sofrerail, que ce soit pour affirmer leur présence aux États-Unis ou pour conquérir des marchés en Amérique latine⁶⁵⁵. Il suggère les sessions où pourraient intervenir Michel Walrave et Hubert Autruffe, directeur technique de Sofrerail.

Le message passe à moitié : Michel Walrave est bien mobilisé mais ne saisit pas l'importance de l'enjeu, si bien qu'il laisse passer la date limite pour proposer une intervention. Il entre alors dans une négociation qui débouche sur la proposition de lui offrir 10 minutes de parole à la fin d'une session, son support écrit pouvant circuler en complément⁶⁵⁶. Il sort alors un argument supposé de poids en annonçant que la SNCF ne sera pas représentée par lui-même mais par son président, André Chadeau⁶⁵⁷, invité par le patron de la FRA, John H. Riley⁶⁵⁸, ce qui justifie sa demande d'une intervention en séance plénière de 10 à 15 minutes. Mais il se fait alors doubler

⁶⁵³ «Compte rendu de mission aux U.S.A. du 17 au 20 novembre 1985», SNCF, 10 décembre 1985 (AN, 19950585/27).

⁶⁵⁴ Entretien entre Marcel Tessier, Alain Beltran et Jean-François Picard (26 juin 1991) (R&H).

⁶⁵⁵ Lettre de J.-P. Bernard à P. Gentil, 12 avril 1984 (ASNCF, 123LM502).

⁶⁵⁶ Voir les échanges dans le carton ASNCF, 123LM502.

⁶⁵⁷ Après une carrière préfectorale, il est directeur de cabinet de Jacques Chaban Delmas (1971-1972), puis patron de la Datar (1978-1981), avant de retrouver le cabinet du Premier ministre, Pierre Mauroy, en 1981. Il est président de la SNCF de 1981 à 1985.

⁶⁵⁸ Avocat d'affaires puis administrateur de compagnies ferroviaires dans les années 1970, il travaille pour David F. Durenberger avant de prendre la tête de la FRA (1983-1989) au sein de l'administration Reagan.

en prestige par les organisateurs qui lui signifient qu'il est impossible de bousculer le programme d'un événement auquel le président Ronald W. Reagan lui-même doit prendre part. Michel Walrave est donc contraint de prendre une position de recul en acceptant la première proposition. Il profite néanmoins de son passage à Washington pour donner à la Banque mondiale un exposé plus détaillé sur le TGV. Étant l'un des pères du TGV, il est probable que Michel Walrave ait toujours à cœur de présenter de façon précise les éléments qui caractérisent ce système, au risque de perdre en esprit de synthèse et de trop plonger dans le contexte français⁶⁵⁹. En 1985, une réunion préparatoire à une visite états-unienne en France ne préconise-t-elle pas, à propos de l'une de ses interventions⁶⁶⁰, de «contenir sa durée de manière à laisser aux membres de la commission le temps de poser les questions qu'ils ont préparées [et de] veiller à ce que le langage technico-économique utilisé soit aussi peu hexagonal que possible⁶⁶¹»?

Ainsi, les Français multiplient-ils les visites aux États-Unis malgré la présence sur place de plusieurs structures. L'ajustement de la stratégie commerciale et l'étude des corridors impose de venir compléter les forces très maigres de ce qui ne sont que des représentations locales. En retour, les visites en France répondent à un tout autre objectif : elles visent à familiariser les décideurs avec le TGV.

6.3.2 Les visites états-uniennes en France : voir le TGV en fonctionnement ou visiter la France ?

À la différence d'autres marchés d'exportation où l'objet peut être apporté sur place pour être testé par les futurs acheteurs, celui des chemins de fer ne permet pas de transposer aisément une expérience existante dans un pays à des simples fins de démonstration commerciale. Les acheteurs potentiels sont donc contraints, s'ils souhaitent se rendre compte de l'expérience procurée par l'objet, de se rendre là où il fonctionne, dans les rares pays dotés de grande vitesse ferroviaire ou en cours d'équipement, dont la France qui accueille à partir de 1983 un nombre important de visiteurs venus des États-Unis. L'organisation de ces déplacements est une façon d'interroger les relations entre les deux pays autant que de comprendre le visage que la France cherche à se donner à travers son tout nouveau TGV.

Avec l'ouverture du TGV, la France devient un lieu de visite très fréquenté par les personnalités du monde ferroviaire états-unien, qui avaient d'ailleurs déjà l'ha-

⁶⁵⁹Entretien avec André Thinières (16 juin 2017).

⁶⁶⁰«The Paris-Southeast TGV System. Project Implementation and Initial Results after the First Year of Full Operation», SNCF, septembre 1985 (AN, 19860635/7).

⁶⁶¹«Procès-verbal de la réunion organisée le 4 septembre sous la présidence de monsieur Bruno Delaye délégué aux affaires internationales», ministère du Redéploiement industriel et du Commerce extérieur, 5 septembre 1984 (AN, 19950585/27).

bitude de venir dans les Landes ou en Alsace pour voir les essais des prototypes du TGV au cours des années 1970⁶⁶² (voir tab. 5, p. 216). Avec l'accueil d'une délégation importante par mois en 1983-1985, le rythme des visites est assez intense. Deux catégories de visiteurs dominant : les décideurs et experts du monde ferroviaire et les élus, de l'échelle fédérale à l'échelle des municipalités. D'autres acteurs sont reçus, des milieux universitaires ou économiques. La majorité des visites se font au printemps et à l'été, lorsque le temps est attendu comme devant être favorable, mais aussi peut-être du fait que ces visites correspondent à la fois à un creux d'activité pour les visiteurs, voire à des congés personnels passés en France ou en Europe. La plupart des visites sont le fait d'initiatives françaises visant à convier telle ou telle personnalité, mais les plus importantes sont sans doute celles organisées par les visiteurs eux-mêmes, dans le cadre des structures montées dans certains États pour étudier un projet ferroviaire à grande vitesses (Floride, Ohio, Pennsylvanie...). La visite prend alors un tout autre sens, puisqu'il ne s'agit plus uniquement de découvrir le fonctionnement concret du TGV mais d'inscrire le TGV dans un panorama mondial jalonné par d'autres étapes, en particulier au Japon.

| Date | Participants | Fonctions et structures |
|----------------|--|--|
| septembre 1975 | Paul H. Reistrup | Président d'Amtrak ⁶⁶³ |
| 1979 | Thomas F. Ferrara | Chef de la planification du NECIP ⁶⁶⁴ |
| novembre 1980 | Henry S. Reuss | Président du <i>Joint Economic Committee</i> ⁶⁶⁴ |
| printemps 1981 | Délégation de Pennsylvanie et consultants de Parsons Brinckerhoff ⁶⁶⁶ | |
| juillet 1981 | Alan S. Boyd | Président d'Amtrak ⁶⁶⁵ |
| 1982 | William H. Briare | Maire de Las Vegas ⁶⁶⁶ |
| janvier 1982 | Délégation de 15 membres du Congrès ⁶⁶⁶ | |
| juillet 1982 | Henry S. Reuss | Président du <i>Joint Economic Committee</i> ⁶⁶⁶ |
| été 1982 | Vance Fort | DOT ⁶⁶⁷ |
| avril 1983 | James L. Roach | DOT du Michigan ⁶⁷⁴ |
| mai-juin 1983 | Parlementaires ⁶⁶⁸ et William G. Claytor | Commission franco-états-unienne et président d'Amtrak ⁶⁶⁹ |
| juin 1983 | Ferdinand A. Thar | <i>Michigan State University</i> ⁶⁷⁴ |
| juillet 1983 | John M. Engler | Membre du Sénat du Michigan ⁶⁷⁴ |
| décembre 1983 | John Parke Wright | Président de la FHSRC ⁶⁷⁴ |
| janvier 1984 | Richard Daly | Maire adjoint de Las Vegas ⁶⁷⁴ |
| mars 1984 | Daniel R. Graham | Gouverneur de Floride ⁶⁷⁰ |
| mars 1984 | Élus municipaux de Dallas ⁶⁷⁴ | |
| mai 1984 | Coleman A. Young | Maire de Detroit ⁶⁷⁴ |

⁶⁶²Entretien entre Marcel Tessier, Alain Beltran et Jean-François Picard (26 juin 1991) (R&H).

6. LE DIFFICILE INTÉRESSEMENT D'UN MILIEU RÉPUTÉ CONVAINCU

| Date | Participants | Fonctions et structures |
|-----------------|---|--|
| mai 1984 | Daniel T. Murphy | Chef de l'exécutif de l'Oakland County ⁶⁷⁴ |
| juin 1984 | John J. Garrahy | Gouverneur du Rhode Island ⁶⁷⁴ |
| juin 1984 | OHSRA ⁶⁷⁴ | |
| août 1984 | Donald F. Hazelton | Sous-secrétaire de l'État de Floride ⁶⁷⁴ |
| septembre 1984 | Keith C. Bernard | Président du Bart ⁶⁷⁴ |
| octobre 1984 | William A. O'Neill | Gouverneur du Connecticut ⁶⁷⁴ |
| octobre 1984 | Andrew J. Young | Maire d'Atlanta ⁶⁷⁴ |
| novembre 1984 | Daniel R. Glikman | Représentant du Kansas au Congrès ⁶⁷⁴ |
| novembre 1984 | Theodore R. Britton | Secrétariat d'État au Logement et à l'Urbanisme ⁶⁷⁴ |
| mars 1985 | Andrew J. Young | Maire d'Atlanta ⁶⁷⁴ |
| mars-avril 1985 | <i>High Speed Railway Commission of Pennsylvania</i> ⁶⁷⁴ | |
| avril 1985 | Chambre de commerce de Dallas ⁶⁷⁴ | |
| avril 1985 | Chambre de commerce de Fortsworth ⁶⁷⁴ | |
| avril 1985 | Chambre de commerce d'Atlanta ⁶⁷⁴ | |
| avril 1985 | <i>Industrial College of the Armed Forces</i> ⁶⁷⁴ | |
| mai 1985 | Thomas P. Hackney et Dennis F. Sullivan | Vice-présidents d'Amtrak ⁶⁷⁴ |
| mai 1985 | Robert B. Claytor | PDG de Norfolk Southern ⁶⁷⁴ |
| juin 1985 | Parlementaires | Congrès ⁶⁷⁴ |
| juin 1985 | George E. Barbar | FHSRTC ⁶⁷⁴ |
| juillet 1985 | Antoinette Jennings et Lisa Carlton | Membres de la Législature de Floride ⁶⁷⁴ |
| septembre 1985 | Membres ⁶⁷¹ de la FHSRTC ⁶⁷² | |
| avril 1987 | Paul E. Gillmor et Robert J. Boggs | Sénateurs membres de l'OHSRA ⁶⁷³ |

Tableau 5. Principales visites de responsables états-uniens en France en lien avec le TGV (1975-1987) ⁶⁶³

Au-delà de ces déplacements spécifiquement consacrés au TGV, d'autres visites ont lieu, comme celle d'Elizabeth Dole, secrétaire au Transport en 1986-1987, qui ne fait que mentionner le TGV, les Français ayant compris, à cette époque, que l'échelon fédéral ne serait d'aucune aide pour la réalisation de leurs projets.

En amont de ces visites, la préparation des invitations se structure au fil des années. Alors qu'elles passaient encore surtout par des relations personnelles entre dirigeants, comme lorsque Jean Dupuy invite Alan S. Boyd à venir en France en juin 1982⁶⁷⁴, elles deviennent plus systématiques au cours des années 1983 et 1984, du fait d'un double mouvement. D'une part, les acteurs états-uniens s'organisent en formant des commissions qui sont la base de délégations pouvant se rendre en France. D'autre part, les Français commencent à recenser les acteurs qu'il pourrait être important de convier à une visite du TGV. Des listes d'interlocuteurs à inviter sont ainsi envoyées à Paris par les services de l'ambassade, par exemple pour la Floride dès novembre 1983⁶⁷⁵, et par Robert W. Blanchette, puis très régulièrement en 1984 et 1985⁶⁷⁶. La grande vitesse ferroviaire n'est que l'un des volets de ces listes d'invités qui touchent également à d'autres secteurs, comme les transports urbains. Cette structuration correspond surtout au fait que les Français disposent, à partir de 1981 puis surtout de 1983, d'un objet bien concret à montrer : le TGV.

⁶⁶³Ne figurent ici que les visites attestées pour lesquelles nous avons trouvé des traces de leur déroulement effectif. De nombreuses autres visites sont évoquées comme projets, sans qu'il soit possible de savoir si elles ont bien eu lieu. Elles concernent le plus souvent des techniciens de l'administration fédérale ou des États et des employés d'Amtrak. Par ailleurs, le flux de visites semble se tarir après la mi-1985, mais il s'agit probablement d'un effet de sources, le principal document permettant l'établissement de ces visites ayant été rédigé à ce moment-là. Enfin, ces visites ne tiennent pas compte des très nombreux déplacements en France réalisés par Robert W. Blanchette, à la tête de TGV Co.

⁶⁶⁴Lettre de M. Tessier à P. Colmant, 16 décembre 1981 (AN, 19950585/27).

⁶⁶⁵Lettre de J. Dupuy à A. Boyd, 9 juin 1982 (AN, 19950585/27).

⁶⁶⁶Lettre de G. Braibant à C. Fiterman, 15 juillet 1982 (AN, 19950585/27).

⁶⁶⁷«Rapport de mission aux États-Unis», ministère des Transports, 15 septembre 1982 (AN, 19950585/27).

⁶⁶⁸David F. Durenberger, William M. Lehman, Paula F. Hawkins, Joseph M. McDade et Martin O. Sabo.

⁶⁶⁹«Voyage TGV du 30 mai 1983. Liste des participants», *ca.* mai 1983 (AN, 19950585/27).

⁶⁷⁰«Gouverneur de Floride», SNCF, mars 1984 (ASNCF, 910LM27).

⁶⁷¹David Blumberg, James H. Winston, Malcolm R. Kirschenbaum, George E. Barbar, Richard P. Swann, David H. Rush et Charles H. Smith.

⁶⁷²Télégramme de T. Reynard, 29 août 1985 (AN, 19860635/7) et «Commission grande vitesse Floride», SNCF, septembre 1985 (ASNCF, 910LM32).

⁶⁷³«Note à l'attention de M. Couplan», DTT, 22 avril 1987 (AN, 19950585/27).

⁶⁷⁴Lettre de J. Dupuy à A. Boyd, 9 juin 1982 (AN, 19950585/27).

⁶⁷⁵«Compte rendu de mission. Mission ferroviaire en Floride de MM. Aureille et Duchemin (7-11 novembre 1983)», ambassade de France à Washington, 16 novembre 1983 (AN, 19950585/27).

⁶⁷⁶Lettre d'H. Blanc au directeur général du Centre français du commerce extérieur, 6 décembre 1984 (AN, 19950585/27).

La stratégie proposée à Jean-Philippe Bernard par Pierre-Marie Colmant visant à «[profiter] de chaque occasion où un sénateur ou un représentant vient en France pour le faire voyager sur le TGV⁶⁷⁷» semble bel et bien mise en œuvre. Pour susciter des visites, tous les motifs sont employés. Ainsi, l'opportun jumelage entre Dallas et Dijon sert de support pour programmer une visite du maire de Dallas, Austin S. Taylor, en mars 1984⁶⁷⁸. La tenue d'une grande conférence internationale sur les enjeux socio-économiques de la grande vitesse à Paris en novembre 1984⁶⁷⁹ est l'occasion de convier des décideurs états-uniens, sélectionnés par TGV Co. Une visite peut aussi être conçue comme une réaction à une autre, comme l'accueil en mars 1984 de Daniel R. Graham, gouverneur de Floride, qui s'est rendu plusieurs fois au Japon où il a pu piloter le *Shinkansen* et être l'un des deux premiers étrangers à monter à bord d'un prototype *Maglev* dès l'année précédente, en compagnie de John Parke Wright⁶⁸⁰.

Une difficulté spécifique s'oppose à ce que des fonctionnaires fédéraux soient invités au restaurant⁶⁸¹ ou même à des visites à l'étranger, du fait de considérations déontologiques. Elle est soulevée fin 1983 au retour d'une mission sur place de Samir Naessany qui suggère une solution pour contourner ce problème : établir un accord-cadre entre DOT et DTT, sans qu'il soit garanti qu'un tel texte puisse permettre des visites de fonctionnaires des États fédérés⁶⁸². Le montage d'un tel accord est donc engagé mais la temporalité de sa mise au point est en décalage avec le rythme des projets de grande vitesse ferroviaire qui se dessinent. Les discussions durent plusieurs années, puisqu'un accord n'est signé que le 14 décembre 1987.

Les voyages peuvent aussi se monter à l'initiative des structures dont se dotent les différents États intéressés pour étudier les projets. Le séjour en France n'est dès lors qu'une étape d'un programme de visites qui permet aux membres de ces structures de découvrir les différents pays à la pointe de la grande vitesse ferroviaire dans le monde : Japon, France, RFA, Grande-Bretagne et Canada.

Différents types de visites existent : accueil de délégation souvent politiques, visite de techniciens, voire séjour personnel à titre privé qui peut s'agrémenter d'une visite du TGV, comme dans le cas de Vance Fort⁶⁸³. Robert W. Blanchette est à l'origine début 1984 de l'idée de calibrer des visites adaptées à différents pro-

⁶⁷⁷ «Compte-rendu de mission aux U.S.A. de M. Jean-Philippe Bernard, directeur adjoint de la coopération internationale (27 septembre-1^{er} octobre 1983)», ca. octobre 1983 (AN, 19950585/27).

⁶⁷⁸Note suite à une réunion du 16 février 1984, SNCF, 23 février 1984 (ASNCF, 123LM502).

⁶⁷⁹*Les Aspects socio-économiques des trains à grande vitesse, op. cit.*

⁶⁸⁰«High Speed Train Backed», *Key West Citizen*, 1^{er} février 1984.

⁶⁸¹Entretien avec Samir Naessany (15 juin 2017).

⁶⁸²«Compte-rendu de la mission effectuée aux États-Unis (2 au 7 novembre 1983)», DTT, 15 novembre 1983 (AN, 19950585/27).

⁶⁸³«Rapport de mission aux États-Unis», ministère des Transports, 15 septembre 1982 (AN, 19950585/27).

fil d'invités⁶⁸⁴. Le format du groupe accueilli est variable. Certains visiteurs sont seuls, d'autres viennent en petit groupe, tandis que les plus importantes délégations peuvent compter une vingtaine de personnes : personnalités politiques, éventuellement venues en couple, journalistes venus des États-Unis ou correspondants en France, qui assurent un écho médiatique à ce qui est érigé comme un événement⁶⁸⁵, membres de cabinets... Sans oublier les interlocuteurs français qui accompagnent ces groupes.

Pour la venue du gouverneur de Floride Daniel R. Graham, la délégation est formée de 20 personnes, en comptant les accompagnateurs français, à qui la SNCF réserve la voiture de tête d'une rame de TGV dotée de petits-déjeuners et de rafraîchissements⁶⁸⁶. L'objectif est aussi de permettre à chaque invité de voyager dans le sens de la marche, puisque Robert W. Blanchette assure que «les américains détestent voyager “dos-machine”⁶⁸⁷». Peut-être faut-il aussi y lire une réponse à la comparaison avec l'avion, qui ignore ce défaut, et au *Shinkansen*, qui propose des sièges réversibles ?

Le financement de ces visites est une question épineuse. Dans nombre d'États états-uniens, une clause interdit aux élus d'engager des budgets publics sans y associer une recette équivalente. Cette clause s'applique pour les investissements mais aussi pour le fonctionnement, si bien qu'elle contraint les déplacements des élus et des membres des commissions montées par les États pour étudier les projets. C'est ainsi que lorsque la FHSRTC effectue sa visite en septembre 1985, les frais de déplacement ne coûtent rien à l'État de Floride, ce que George E. Barbar⁶⁸⁸, l'un de ses membres, fait savoir dans la presse locale⁶⁸⁹. Une solution est envisagée, sans que nous sachions si elle a été retenue : voyager «dans le Boeing 707 personnel d'un des membres de la Commission⁶⁹⁰». On peut penser que John Parke Wright dispose d'un tel équipement, mais il n'est peut-être pas le seul, au vu du profil des membres (voir p. 310). Se faire inviter peut en effet rapidement devenir synonyme de se faire

⁶⁸⁴Note suite à une réunion du 16 février 1984, SNCF, 23 février 1984 (ASNCF, 123LM502).

⁶⁸⁵Par exemple, celle de Daniel R. Graham en 1984 donne lieu à un reportage télévisé («Visite du gouverneur de Floride : The governor of Florida takes TGV», mai 1984 (ANMT, 1997018/520)).

⁶⁸⁶«Gouverneur de Floride», SNCF, mars 1984 (ASNCF, 910LM27).

⁶⁸⁷«Visite en France de la Florida High Speed Rail Commission», SNCF, 26 juillet 1985 (ASNCF, 123LM503).

⁶⁸⁸Natif du Liban il s'installe en Floride dans les années 1970, après avoir passé 20 ans comme entrepreneur en Jamaïque dans les secteurs de l'automobile et de l'aluminium. Il développe une activité de promotion immobilière florissante au sein de la station balnéaire de Boca Raton qui font de lui l'un des promoteurs locaux les plus en vue du milieu des années 1980.

⁶⁸⁹«County Pushes for Spot on Rail Map», *The Palm Beach Post*, 12 juillet 1985.

⁶⁹⁰«Visite en France de la Florida High Speed Rail Commission», SNCF, 26 juillet 1985 (ASNCF, 123LM503).

acheter, comme en témoignent les accusations portées par des opposants contre des élus conviés par les Français dans les années 1990⁶⁹¹.

Généralement, les États-Uniens payent les frais du déplacement transatlantique, tandis que les Français assurent l'ensemble des frais du séjour⁶⁹². Aucun budget complet d'une telle opération n'est disponible dans les archives consultées, ces frais ayant été répartis entre les différentes parties prenantes. Le ministère des Transports, via Claude Martinand⁶⁹³ engage par exemple 250 000 F⁶⁹⁴ pour le séjour des parlementaires de la commission franco-états-unienne en 1983, mais nous n'avons pas accès aux budgets des autres partenaires⁶⁹⁵. Pour estimer toutefois l'ampleur de l'effort entrepris, il est possible de se pencher sur l'accueil en 1987 d'une délégation de l'Ohio comptant 14 personnes. Le séjour dure 4 nuits pour 3 jours pleins consacrés au TGV, ce qui devient le format standard à partir de 1983 et de la structuration type d'une visite de délégation. Pour l'occasion, un budget de 165 000 F⁶⁹⁶ est débloqué par l'Actim, ce qui représente 3 929 F⁶⁹⁷ par personne et par jour, sans compter les dîners, offerts par la SNCF, Alsthom et le Crédit Lyonnais, ni les trajets en trains et peut-être en car assurés par la SNCF⁶⁹⁸. En outre, ces frais peuvent être alourdis si les visiteurs états-Uniens viennent en couple, ce qui n'est pas le cas pour cette délégation. Ce budget inclut en revanche la participation des interlocuteurs français et de TGV Co aux différents événements et déplacements au long de ces 3 jours. Le coût de ces échanges transatlantiques pour la SNCF est estimé à 12 685 €₂₀₁₆ par mois entre 1983 et la mi-1985⁶⁹⁹.

Le choix des Français pour l'accueil de ces délégations est celui d'une expérience luxueuse. L'hébergement se fait dans les plus grands palaces parisiens – Prince de Galles et George V à proximité des Champs Élysées –, les repas et cocktails sont offerts dans les lieux les plus prestigieux de la capitale – ministères, Tour Eiffel, Tour Montparnasse... – ou au Train bleu, à proximité des voies des TGV. Le déplacement sur la LGV Paris - Lyon donne l'occasion de marquer une étape au retour aux

⁶⁹¹PERL, *New Departures : Rethinking Rail Passenger Policy in the Twenty-First Century*, *op. cit.*, p. 170-177.

⁶⁹²Mais des exceptions peuvent exister, puisque le représentant d'Air France aux États-Unis donne son accord pour offrir le voyage en Concorde des parlementaires reçus en mai-juin 1983, sans que nous sachions si son patron, Pierre Giraudet, valide ce choix («Message de M. Broussous», ministère du Commerce Extérieur et du Tourisme, 29 avril 1983 (CAEF, B-0051886/1)).

⁶⁹³X-Ponts, membre du PCF, il occupe différentes fonctions dans l'administration, sur les enjeux routiers et d'urbanisme au cours des années 1970, avant de devenir directeur de cabinet de Charles Fiterman.

⁶⁹⁴74 982 €₂₀₁₆.

⁶⁹⁵Télex de C. Martinand à A. Billardon, 7 mai 1983 (CAEF, B-0051886/1).

⁶⁹⁶41 120 €₂₀₁₆.

⁶⁹⁷979 €₂₀₁₆.

⁶⁹⁸«Note à l'attention de M. Couplan», DTT, 22 avril 1987 (AN, 19950585/27).

⁶⁹⁹«Mémento de la réunion du 17 juillet 1985 à la Direction de la coopération internationale», SNCF, *ca.* juillet 1985 (AN, 19950585/27).

hospices de Beaune, grâce à la proximité de la gare du Creusot, tandis que le séjour à Lyon est ponctué par un repas pris chez Paul Bocuse⁷⁰⁰ qui, au-delà de sa renommée culinaire, est aussi le premier chef français à la tête d'un empire international (voir fig. 27, p. 221).

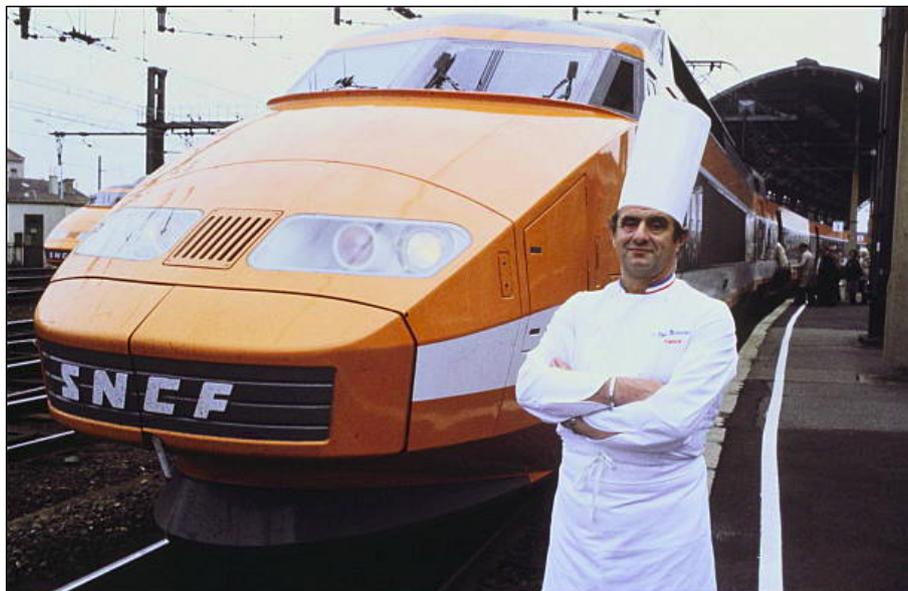


Figure 27. Paul Bocuse devant une rame de TGV à Lyon en novembre 1981⁷⁰¹

Mêlant terroir et innovation, ancrage lyonnais et image de la France, qualité du luxe et sens des affaires, il s'établit notamment pour la première fois aux États-Unis en Floride dès 1982, en ouvrant avec ses confrères Gaston Lenôtre et Roger Vergé un restaurant français dans le nouveau complexe d'Epcot, au cœur de *Disney World* (voir p. 144)⁷⁰². Un investissement privé susceptible au passage de compenser le choix français de ne pas ouvrir de pavillon national, contrairement au Japon et au Royaume-Uni⁷⁰³. Se confirme ainsi une dynamique de visibilité mondiale engagée en 1973 lorsque les chefs de la nouvelle cuisine, sous la conduite de Paul Bocuse, ont obtenu d'élaborer les menus de la première classe d'Air France, ce qui avait eu un grand écho⁷⁰⁴. La cuisine tient donc le rôle de tête de proue d'un art de vivre à la

⁷⁰⁰Chef de renommée internationale, il incarne la cuisine française, en conjuguant la tradition, notamment du terroir lyonnais, avec une forme de modernité, en particulier celle de la nouvelle cuisine.

⁷⁰¹Jérôme Chatin (Getty Images), 1981.

⁷⁰²Pour la visite du gouverneur de Floride Daniel R. Graham, le choix de Paul Bocuse est explicitement relié à sa présence à Epcot («Réunion du 16 février 1984 à la Direction de la Coopération internationale», SNCF, février 1984 (AN, 19950585/27)).

⁷⁰³«Compte rendu de la réunion du 3 mars 1983 sur les problèmes de promotion et d'exportation du système TGV aux États-Unis», DREE, 22 mars 1983 (AN, 19950585/27).

⁷⁰⁴Xavier BOIVERT, «Air France et le luxe 1948-1998. Un demi-siècle d'expérience», in Jacques MARSEILLE (dir.), *Le Luxe en France du siècle des «Lumières» à nos jours*, Paris, Association pour le développement de l'histoire économique, 1999, p. 216.

française réputé trouver son harmonie avec les moyens de déplacement modernes que sont l'avion et le TGV. Ce faisant elle s'inscrit dans une proximité avec la diplomatie, forgée dans la collaboration entre Antonin Carême et Charles-Maurice de Talleyrand-Périgord au congrès de Vienne (1814-1815).

Les visites comportent plusieurs volets, dont le programme est établi par la SNCF et les constructeurs, notamment André Thinières, alors directeur commercial adjoint d'Alstom : découverte de l'expérience du TGV, découverte de certaines coulisses (ateliers, cabine de conduite...), présentations et discussions en salle, réception par une autorité (ministre, patron de la SNCF...) et activités de détente, dont l'importance est cruciale, tant elles sont conçues comme une façon de montrer le visage d'une France à la fois moderne et emprise de ses valeurs traditionnelles (bonne chère, architecture classique...). Au fil des mois, des routines se mettent en place, comme l'arrêt au-dessus d'un pont en Bourgogne qui permet, dans un cadre typique de la campagne française, de voir le TGV passer à pleine vitesse sans faire de bruit ni même déranger les vaches⁷⁰⁵! Au-delà du programme officiel, le séjour en France peut également comporter une partie privée ou en dehors de l'organisation officielle, comme la visite du Val de Lille pour certains membres de la FHSRTC en septembre 1985⁷⁰⁶.

Les événements mondains sont aussi l'occasion d'entretenir des sociabilités, tel ce dîner de 1985 au Carnavalet, organisé avec le «le Tout-Paris ferroviaire⁷⁰⁷» à l'occasion de la visite des membres de la FHSRC. En tension avec cette idée de la France comme vitrine, les usines du Creusot, qui ont fabriqué des pièces du TGV, posent question : la faillite de Creusot-Loire⁷⁰⁸, fin 1984, fait disparaître ce lieu des visites proposées aux États-Unis. Une étape d'ailleurs appréhendée par certains, puisque son environnement immédiat apporte un démenti à l'idée d'une synergie entre promotion immobilière et infrastructure de transport⁷⁰⁹.

Si ces séjours relèvent d'un tourisme de luxe qui cherche probablement à s'adapter au niveau de confort que doivent connaître nombre de membres des délégations au vu des milieux socio-professionnels dont ils relèvent, il s'agit aussi de s'inscrire dans la lignée de l'image de la France comme pays du bon vivre et du luxe, en quelque sorte de répondre au stéréotype que les Français imaginent être ceux des visiteurs. Des trois caractéristiques de ce qu'est le luxe – une grande qualité, un prix élevé et une ostentation –, c'est bien la dernière que recherchent les hôtes en montrant à leurs invités, par le biais des restaurants et hôtels, l'exception française. C'est d'ailleurs sur

⁷⁰⁵Entretien avec André Thinières (16 juin 2017).

⁷⁰⁶Télégramme de T. Reynard, 14 février 1985 (AN, 19860635/7).

⁷⁰⁷«Visite en France de la Florida High Speed Rail Commission», SNCF, 26 juillet 1985 (ASNCF, 123LM503).

⁷⁰⁸BEAUD, «Le drame de Creusot-Loire : échec industriel ou fiasco politico-financier?», *op. cit.*

⁷⁰⁹Entretien avec André Thinières (16 juin 2017).

le même registre que l'opérateur touristique new yorkais RM Cortell & Associates, en partenariat avec la SNCF, vend à cette époque des séjours d'une semaine en France qui mêlent voyages en TGV et gastronomie destinés à un public de touristes états-uniens aisés⁷¹⁰. L'ambassadeur de France à Washington confirme d'ailleurs l'idée selon laquelle la première image de la France est «celle du pays de la qualité de la vie»⁷¹¹.

Ce modèle tranche avec une forme de modernité affirmée en 1972 lors d'une conférence de presse télévisée par Georges Pompidou : «[c]hère vieille France, la bonne cuisine, les Folies-Bergères, le gai Paris, la haute couture et les bonnes exportations du cognac, du champagne et même du Bordeaux ou du Bourgogne, c'est terminé. La France a commencé et largement entamé une révolution industrielle⁷¹²». Quand le «président conducteur⁷¹³» dressait le portrait d'un pays qui fonderait sa réputation à l'étranger sur ses exportations industrielles, en opposition à un luxe devenu obsolète malgré son passé prestigieux, 10 ans plus tard, les promoteurs du TGV tentent au contraire de mêler ces deux aspects, l'ancien luxe pouvant venir en appui de la modernité ferroviaire. Paul Bocuse et les caves de Beaune contribuent à forger «l'[i]mage d'une France fière de ses racines mais tournée vers l'avenir⁷¹⁴». Au risque de se trouver en porte-à-faux avec la dynamique du TGV déjà engagée par le Corail, décrite par le *Washington Post*⁷¹⁵ et qui voit le bar remplacer le wagon restaurant, même si un service à la place est maintenu quelque temps en première classe⁷¹⁶.

La visite la plus fastueuse est celle des parlementaires du groupe franco-états-unien entre le 27 mai et le 3 juin 1983. Il s'agit de la première du genre et il est net que les promoteurs du TGV, marqués par la nécessité de répondre à une visite au Japon en juillet 1982, souhaitent impressionner leurs invités, au risque peut-être de trop les accaparer. Le programme – dont nous n'avons pas retrouvé le coût probablement élevé – est grandiose :

- vendredi : arrivée par vol transatlantique en Concorde,

⁷¹⁰ «Rockettes Headline Walt Disney World Salute», *Key West Citizen*, 12 mai 1985.

⁷¹¹ «Image de la France dans la presse américaine. Bilan de deux années à la veille du sommet de Williamsburg», ambassade de France à Washington, 12 mai 1983 (AN, 19870101/4).

⁷¹² Jacques MARSEILLE, «Présentation», in MARSEILLE, *Le Luxe en France du siècle des «Lumières» à nos jours*, op. cit., p. 5.

⁷¹³ Mathieu FLONNEAU, «Georges Pompidou, président conducteur, et la première crise urbaine de l'automobile», *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, t. 1999/1, n° 61, 1999, p. 30-43.

⁷¹⁴ «Guide d'entretien pour l'entrevue entre M. Douffiagues et la délégation de l'État de l'Ohio conduite par M. Robert Boggs, sénateur de l'Ohio», DTT, 22 avril 1987 (AN, 19950585/27).

⁷¹⁵ Barbara ROTHSCHILD et Daniel ZWERDLING, «The French Train Tradition», *The Washington Post*, 28 août 1983.

⁷¹⁶ Sur ces questions, voir Jean-Pierre WILLIOT (dir.), *La Restauration ferroviaire entre représentations et consommations. Consommateurs, images et marchés / Railway Catering Between Imaginary and Consumption. Consumers, Images and Markets*, Bruxelles, Peter Lang, 2017.

- samedi : visite de Versailles avec déjeuner à La Chasse,
- dimanche : journée libre suivie de présentations sur le TGV et d'un dîner en haut de la Tour Montparnasse offert par la SNCF,
- lundi : trajet en TGV Paris - Le Creusot, déjeuner offert par Creusot-Loire puis visite du château Schneider et des ateliers de fabrication des bogies du TGV, puis retour à Paris en TGV avant une visite du musée Carnavalet suivie d'un dîner offert par la SNCF,
- mardi : trajet en TGV Paris - Lyon conduit par Jacques Ruiz, conducteur du TGV lors du record du monde de 1981, avec passage en cabine de conduite, puis visite de la gare de Perrache et du métro lyonnais, avant une réception à l'hôtel de Ville de Lyon, suivie d'un dîner chez Paul Bocuse,
- mercredi : survol de la LGV entre Lyon et Le Creusot dans un avion spécial à basse altitude, puis atterrissage à Belfort, visite des ateliers d'Alsthom, suivie d'une réception à l'hôtel de Ville de Belfort, puis départ en TurboTRAIN vers Beaune, suivi d'un dîner à la Cuverie des ducs de Bourgogne, en compagnie du secrétaire d'État au Tourisme, Roland Carraz,
- jeudi : visite en autocar de l'environnement de la LGV, puis retour à Paris en TGV, réunion de travail, avant un cocktail à Matignon en présence de Pierre Mauroy, avant un dîner officiel à l'hôtel George V, présidé par deux ministres, Edith Cresson et Charles Fiterman, Laurent Fabius n'étant que représenté,
- vendredi : retour par vol transatlantique en Concorde.

Ces élus consacrent donc une semaine complète à la découverte du système du TGV au cours d'un programme qui est assez décalé. Le créneau est certes imposé par le calendrier du Congrès pour suivre les vacances parlementaires, mais ce temps passé en France peut sembler long à l'aune des obligations des élus. Si la rivalité avec la mission au Japon peut expliquer certains choix, l'interférence avec le monde de l'avion tient aussi un rôle : les parlementaires veulent aussi assister au salon du Bourget, inauguré par François Mitterrand le 27 mai 1983 et placé sous le signe du bicentenaire du premier envol en ballon. C'est probablement l'occupation que ces élus trouvent pour leur dimanche libre, dans la mesure où cet événement important est un motif pour justifier ce séjour en France, dès les premières formulations du projet. D'autant que ce salon voit la présentation de la navette spatiale *Enterprise* posée sur le dos d'un Boeing 747, ce qui met tout particulièrement en lumière les États-Unis.

L'argument du décalage horaire, dont les visiteurs devraient récupérer à leur arrivée en France, peut aussi expliquer l'étirement du séjour en France, mais il n'est plus du tout pris en compte dans les visites suivantes, plus courtes.

Les imprévus sont évidemment le lot de ces séjours. Le niveau décisionnel des invités rend leur agenda difficilement compatible avec une visite en France, ce qui contribue à des reports ou des promesses qui ne se réalisent jamais : à l'invitation envoyée par le ministre délégué chargé des Transports Jacques Douffiagues⁷¹⁷, le gouverneur de l'Ohio Richard F. Celeste répond : «[j]e ne peux pas venir dans l'immédiat mais je suis très désireux de vous rendre visite dès que possible⁷¹⁸». Par ailleurs, au cours de la visite, des événements inattendus peuvent surgir. Ainsi, lorsque Vance Fort, du CAB, prend le TGV, la climatisation est en panne en pleine canicule⁷¹⁹!

De retour aux États-Unis, les visiteurs n'oublient pas de remercier leurs hôtes, dans un langage toujours chaleureux qui peut être source d'une forme d'ambivalence : l'enthousiasme marqué est-il le signe d'une préférence à venir pour le TGV ou reflète-t-il une habitude culturelle propre aux États-Unis ? Un exemple, parmi d'autres, les remerciements adressés à Jean-Philippe Bernard par David Blumberg⁷²⁰, à la tête de la FHSRTC, après une visite en septembre 1985 :

«[c]omme il était attendu, le TGV et le système global qui le contrôle nous ont fait un effet très favorable. J'ai été particulièrement impressionné par les réponses à mes nombreuses questions sur les systèmes de sécurité. [...] La Commission s'est félicitée de l'exposé très franc et détaillé sur la rentabilité du TGV, et des réponses complètes à nos nombreuses questions⁷²¹».

Et ceux, également personnalisés, adressés par le même à Edith Cresson :

«Madame Cresson, notre rencontre avec vous a certainement été l'un des événements les plus positifs de notre visite en France. Votre conscience, votre exubérance, votre soutien et votre attitude proactive ont impressionné la Commission aussi bien que les superbes technologie et organisation du TGV.

⁷¹⁷Énarque, conseiller à la Cour des comptes, après un passage dans les cabinets centristes, il devient député du Loiret (1978-1981), puis maire d'Orléans (1980-1988). Il est nommé ministre délégué chargé des Transports dans le gouvernement Chirac de cohabitation (1986-1988).

⁷¹⁸«Guide d'entretien pour l'entrevue entre M. Douffiagues et la délégation de l'État de l'Ohio conduite par M. Robert Boggs, sénateur de l'Ohio», DTT, 22 avril 1987 (AN, 19950585/27).

⁷¹⁹«Rapport de mission aux États-Unis», ministère des Transports, 15 septembre 1982 (AN, 19950585/27).

⁷²⁰Voir sa biographie p. 319.

⁷²¹«As expected, the TGV and the comprehensive system that controls it had a very favorable impact on us. I was particularly impressed with the answers to my extensive questioning about the safety systems. [...] The Commission was pleased with the very frank and detailed briefing on the profitability of the TGV, and the complete responses to our numerous questions» (lettre de D. Blumberg à J.-P. Bernard, 19 septembre 1985 (ASNCF, 123LM503)).

La Commission a apprécié la réception et l'occasion qui lui a été offerte de rendre visite aux invités de marque. Je suis impatient de continuer notre nouvelle amitié et d'avoir la possibilité de vous rencontrer à nouveau en France ou de partager l'hospitalité en Floride⁷²²».

Toutefois, au fil des semaines, une perception plus ajustée remonte par les canaux diplomatiques et ferroviaires, au-delà des comptes rendus officiels⁷²³. Ainsi, cette commission «a paru désappointée après la réunion tenue au siège de PARIBAS⁷²⁴», selon une note de la SNCF rédigée en octobre 1985. Pour les organisateurs, les visites présentent effectivement une part de risque. Ainsi, cette même commission s'est rendue en août au Canada où, dans les milieux ferroviaires français, «on croit savoir que la présentation technique du LRC de Bombardier l'a médiocrement impressionnée⁷²⁴». Il semble que la signalisation ait subi une «défaillance prolongée⁷²⁵» pendant la présentation du système. La commission a également dû annuler deux visites : l'une en Grande-Bretagne, peut-être par manque d'intérêt du HST pour la Floride, et l'autre en RFA, du fait que les Allemands n'estiment pas pouvoir montrer une solution présentable et intéressante pour la commission. Sa tournée s'achève donc au Japon en novembre 1985⁷²⁶.

Au final, on peut s'interroger sur ces visites et sur ce que les visiteurs viennent y observer ou y vivre. Ils perçoivent le TGV dans son contexte – bien différent de celui des États-Unis sur tant de plans – et peuvent vivre, en tant que voyageurs, une expérience de la grande vitesse ferroviaire. Ainsi, dès le début 1984, Jack Duchemin et Yves Aureille notent que «les visites en cabine de conduite T.G.V. de personnalités américaines de divers milieux commencent à générer des effets perceptibles⁷²⁷». Ces visites s'adressent donc aux corps des visiteurs plus qu'à leur intellect.

Cette incarnation est pourtant en partie biaisée. D'une part, elle ne peut reproduire qu'approximativement ce que pourrait être un voyage en train à grande vitesse aux États-Unis, où les normes ferroviaires différentes imposeraient une évolution du matériel, en particulier du fait d'exigences de résistance aux forces de compression

⁷²² «*Madame Cresson, our meeting with you was certainly one of the most positive occurrences of our visit to France. Your awareness, exuberance, support, and pro-active attitude has impressed the Commission as favorably as has the superb technology and organization of the TGV. The Commission appreciated the lovely reception and the opportunity to visit with the distinguished guests. I look forward to continuing our new friendship, and the possibility to meeting with you again in France or sharing hospitality in Florida*» (lettre de D. Blumberg à E. Cresson, 23 septembre 1985 (ASNCF, 123LM503)).

⁷²³ «Summary of high speed rail commission visit to France september 7-10, 1985», FHSRTC, 20 septembre 1985 (AN, 19860635/7).

⁷²⁴ «Promotion du TGV en Floride», SNCF, 24 octobre 1985 (AN, 19950585/27).

⁷²⁵ Télégramme de T. Reynard, 27 septembre 1987 (ASNCF, 123LM502).

⁷²⁶ «Compte rendu de mission aux U.S.A. du 17 au 20 novembre 1985», SNCF, 10 décembre 1985 (AN, 19950585/27).

⁷²⁷ «Analyse succincte du marché ferroviaire nord-américain», ambassade de France à Washington, 9 janvier 1984 (ASNCF, 123LM502).

plus élevées qui mettent au défi la légèreté du TGV⁷²⁸. L'un des enjeux pour les Français est d'ailleurs de démontrer que la sécurité des voyageurs est assurée, non pas par une masse importante de la rame, ce qui risquerait de mettre à mal le principe du TGV roulant sur peu d'essieux, mais par une conception du nez de la motrice la rendant apte à absorber un choc frontal important. D'autre part, le matériel roulant envisagé par les Français pour la Floride est le TGV Atlantique et non celui en exploitation entre Paris et Lyon. Ce décalage est sûrement mieux perçu par les experts français que par les décideurs politiques ou les visiteurs états-uniens : lorsqu'Edith Cresson propose d'expédier une rame de TGV aux États-Unis pour servir de démonstrateur, elle se heurte rapidement à ces décalages insurmontables (gabarit, hauteurs de quai, caténaires, rails...) et aux sarcasmes des experts⁷²⁹. Le risque étant qu'une défaillance de la rame sur place desserve la technologie dans son ensemble, puisque le mobile n'aurait été qu'une émergence de ce système greffée sur un autre probablement incompatible, malgré l'illusion visible d'un écartement commun des rails. Edith Cresson en tire les conséquences en recommandant pour l'avenir à la SNCF comme à la RATP une «meilleure intégration de la préoccupation d'exportation au stade de l'élaboration des cahiers des charges⁷³⁰», ce qui ne paraît pas aisé au vu des différences transatlantiques.

Par ailleurs, une visite est d'abord destinée à faire vivre l'expérience de la grande vitesse ferroviaire à des États-uniens peu habitués à prendre le train, voire, comme l'un des membres de la FHSRC, «[n'ayant] jamais pris le train avant de monter sur le TGV⁷³¹». En se focalisant justement sur cette incarnation physiquement ressentie, elle contribue à résumer la vision du système à ses parties mobiles, soit les rames elles-mêmes. C'est pourquoi une autre dynamique tente d'inscrire ces rames dans leur contexte : visite de l'infrastructure, discussion des enjeux de bruit, mobilisation des références du terroir français... Mais ce grand jeu n'est déployé que pour les visites de longue durée, réalisées par des délégations importantes. D'autres visites, individuelles ou en groupe plus restreint, ne peuvent offrir cette vision systémique de l'objet.

Enfin, ce qui entoure les grandes visites – restaurants, dégustations, visites touristiques... – ne peut que venir conférer à l'objet une connotation spécifique, choisie par les organisateurs : le pari fait par les Français est de montrer que le TGV peut combiner tradition et modernité, mais, ce faisant, ils accentuent son ancrage dans un

⁷²⁸Ce que note un rapport états-unien dès 1978 (voir *Improved Passenger Equipment Evaluation Program. Technology Review*, Washington, DOT, 1978, p. 58).

⁷²⁹Entretien entre Marcel Tessier, Alain Beltran et Jean-François Picard (26 juin 1991) (R&H) et entretien avec André Thinières (16 juin 2017).

⁷³⁰Lettre de J. Aurox et d'E. Cresson à A. Chadeau, 22 avril 1985 (AN, 19860635/7).

⁷³¹«Réunion de la Florida High Speed Rail Commission», consulat général de France à Miami, 14 juin 1985 (ASNCF, 123LM503).

cadre référentiel fortement marqué par son caractère français et localisé en France, au risque de nuire à ce qu'il aurait de plus universel. Ils s'adressent toujours, par ce biais, au corps des visiteurs, bien nourris et bien traités.

Un parallèle, en contraste, peut être dressé avec les célèbres missions de productivité que le plan Marshall a financées au début des années 1950 pour permettre à des représentants du monde économique français de découvrir le fonctionnement de l'économie états-unienne et, en particulier, de sa grande efficacité⁷³². Ces missions étaient d'une toute autre ampleur, tant sur le nombre total de participants – plusieurs milliers – que sur la durée des séjours – de quelques semaines à plusieurs mois selon les catégories de mission. Chaque mission revêtait un caractère plus divers, dans la mesure où leur composition s'étendait des ingénieurs aux techniciens, agents de maîtrise et ouvriers et des syndicalistes aux patrons. En outre, elles donnèrent lieu à des rapports qui, s'ils ne sont pas forcément facilement interprétables, sont, du moins, facilement accessibles puisque publiés par l'AFAP⁷³³, la structure porteuse de ces missions.

Malgré ces différences, il est notable que l'un des éléments centraux de ces missions est le constat qu'un système économique ne peut se comprendre que dans un contexte global. La productivité états-unienne était le résultat d'un ensemble de facteurs, liés au territoire – comme la disponibilité de matières premières – et à la société – comme l'écrasante domination de la classe moyenne –, si bien que la France ne pouvait songer à s'en inspirer, non pas en appliquant quelques méthodes sectorielles, mais uniquement par un basculement de paradigme. En retour, 30 ans après et dans un secteur bien précis, les visites états-uniennes en France ne peuvent que constater que le TGV n'est que le résultat d'un complexe territorial, technique et politique particulier que mettent en valeur – inconsciemment ou involontairement ? – les principes d'organisation de ces visites par leurs hôtes français.

Modestes dans leurs cibles, puisque coûteuses, ces visites ne peuvent suffire à faire basculer une opinion publique. Elles s'accompagnent donc d'autres actions directement portées sur le territoire des États-Unis par des représentants des intérêts français généralement affectés durablement dans ce pays.

⁷³²Pour le cadre général voir Richard F. KUISEL, «L'American way of life et les missions françaises de productivité», *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, t. 1988/1, n° 17, 1988, p. 21-38 et Dominique BARJOT (dir.), *Catching up with America. Productivity Missions and the Diffusion of American Economic and Technological Influence after the Second World War*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2002 et pour un exemple sectoriel voir Henri MORSEL, «La mission de productivité aux États-Unis de l'industrie française de l'aluminium», *Histoire, Économie & Société*, t. 18, n° 2, 1999, p. 413-417.

⁷³³Association française pour l'accroissement de la productivité.

6.4 Des conférences aux études, une palette d'outils sur le territoire des États-Unis

Avant même la création de TGV Co, la présence française aux États-Unis se traduit par la participation à des conférences afin de présenter le projet C 03 puis le TGV. Puis la structure *ad hoc* reprend le flambeau de ces actions, en particulier du fait du recrutement de Camille Blumstein, chargé jusqu'alors de ces actions pour le compte de la SNCF. Elles s'étoffent dès lors, en particulier par la rédaction d'études. Les Français contribuent ainsi à alimenter un contexte porté par l'essor d'autres actions engagées par les pays concurrents afin de modifier l'image du train.

Il s'agit bien d'agir sur cette image, puisque les exportateurs sont convaincus qu'ils proposent une solution adaptée. Cette conviction est encore lisible dans les propos tenus, en 1991, par Charles Fiterman :

«[m]oi, je crois [que le TGV] est techniquement, disons, *a priori*, il est exportable. Le problème auquel on se heurte c'est l'image du train. C'est que vous vous trouvez devant des gens qui n'ont pas encore compris que c'était une solution d'avenir, une solution efficace, et qui restent sur une mentalité dépassée. [...] Par exemple l'image du train aux États-Unis est désastreuse. [...] Ils ne se rendent pas du tout compte. [...] Mais sinon, *a priori*, il est exportable⁷³⁴».

Le travail engagé est donc une forme de mission, au sens religieux du terme : il convient de faire revenir à la foi ferroviaire, des brebis égarées.

6.4.1 La promotion française avant TGV Co

La promotion du TGV conduite par le représentant de la SNCF en Amérique du Nord, Camille Blumstein, reflète une intensification de son activité à partir de la conférence des gouverneurs de l'été 1980 (voir p. 123) : il faut y lire à la fois l'effet de l'ouverture de la nouvelle ligne, l'éveil d'un intérêt états-unien et l'envie croissante des Français de s'implanter sur ce créneau aux États-Unis (voir tab. 6, p. 230).

| Date | Événement | Ville | État |
|---------------|--|------------|----------------------|
| août 1980 | <i>National Governor's Association</i> | Denver | Colorado |
| novembre 1980 | <i>National Center for Economic Alternatives</i> | Washington | District of Columbia |
| décembre 1980 | <i>Ohio Rail Transportation Authority</i> | Columbus | Ohio |
| juillet 1981 | Déjeuner de presse | New York | New York |

⁷³⁴Entretien entre Charles Fiterman, Alain Beltran et Jean-François Picard (23 avril 1991) (R&H).

6. LE DIFFICILE INTÉRESSEMENT D'UN MILIEU RÉPUTÉ CONVAINCU

| Date | Événement | Ville | État |
|----------------|---|---------------|----------------------|
| octobre 1981 | <i>San Francisco Chamber of Commerce</i> | San Francisco | Californie |
| novembre 1981 | <i>High Speed rail Compact</i> | Harrisburg | Pennsylvanie |
| décembre 1981 | Liaison Las Vegas - Los Angeles | Las Vegas | Nevada |
| février 1982 | <i>Institute of Electrical and Electronic Engineers</i> | New York | New York |
| mars 1982 | Université de Princeton | Princeton | New Jersey |
| mars 1982 | Commission franco-canadienne | Ottawa | Canada |
| avril 1982 | <i>Advanced Rail Technology</i> audition à la Chambre des représentants | Washington | District of Columbia |
| avril 1982 | <i>Metropolitan Rail Club</i> | New York | New York |
| avril 1982 | <i>Sunbelt State Regional Conference on High-Speed Railroad Passenger Transportation</i> | Houston | Texas |
| mai 1982 | Université de Tennessee | Knoxville | Tennessee |
| mai 1982 | Déjeuner de presse | Los Angeles | Californie |
| mai 1982 | Déjeuner de presse | San Francisco | Californie |
| juin 1982 | Présentation organisée par l'Actim pour les ingénieurs conseils et les responsables transport | Montréal | Canada |
| juin 1982 | Présentation organisée par l'Actim pour les ingénieurs conseils et les responsables transport | Québec | Canada |
| juin 1982 | Présentation à la Municipalité de Montréal | Montréal | Canada |
| septembre 1982 | FHSRTC | Tampa | Floride |
| septembre 1982 | Foire internationale <i>Energy Expo</i> | Knoxville | Tennessee |
| octobre 1982 | Présentation au DOT du New Jersey | Red Bank | New Jersey |

Tableau 6. Activité de Camille Blumstein en vue de la promotion du TGV aux États-Unis au titre de la SNCF (1980-1982) ⁷³⁵

Camille Blumstein travaille en collaboration avec le pôle d'expansion économique de l'ambassade de France, à Washington – Pierre-Marie Colmant et Yves Aureille – comme dans les représentations locales sur le territoire des États-Unis. Pour le personnel diplomatique, la promotion de l'économie française via des événements

⁷³⁵ «Informations sur le TGV données au poste d'expansion économique aux USA (P.E.E.)», SNCF-Sofrerail, 22 novembre 1982 (AN, 19950585/27).

organisés aux États-Unis est courante, puisque ce pays est une priorité pour le Commerce extérieur français. En 1982, les États-Unis accueillent ainsi le tiers des actions conduites par le Comité français des manifestations économiques à l'étranger⁷³⁶.

Camille Blumstein fournit les supports de promotion (films et plaquettes en anglais) et a pour mission de saisir toute opportunité pour parler et faire parler du TGV. Les conférences qu'il donne se déroulent le long du NEC, au-delà même des événements organisés dans la capitale fédérale, mais aussi là où des projets sont en germe : Californie et Nevada, Ohio, Texas, Floride et Canada⁷³⁷.

L'accroissement de l'activité de Camille Blumstein est l'une des raisons qui conduisent à la création de TGV Co, afin de laisser une structure plus étoffée prendre le relais⁷³⁸. De fait, il continue ses actions de promotion au sein de la nouvelle entité.

6.4.2 L'action de TGV Co : une diversification des supports de promotion

En raison de l'absence d'archives de TGV Co, peu d'éléments permettent de juger des actions mises en œuvre par la société pour promouvoir le TGV, en particulier sous l'angle matériel. Des documents préparatoires sont en revanche disponibles du fait que ces actions sont discutées en amont avec les interlocuteurs français de TGV Co.

Au début de 1984, alors que TGV Co existe depuis près d'un an, Robert W. Blanchette est encore occupé à l'élaboration de supports de promotion dont il ne dispose manifestement pas et pour lesquels il demande l'appui de la SNCF puisqu'il n'a pas la compétence suffisante pour les élaborer lui-même⁷³⁹. Il souhaite les utiliser pour des exposés adaptés à quatre publics différents : les politiques, les financiers, les spécialistes de transport et les techniciens. Ce sont les principaux participants conviés aux réunions d'information organisées par TGV Co. Pour les investisseurs et le grand public, des supports distincts à diffusion papier sont envisagés sans que des événements particuliers soient, semble-t-il, organisés pour les familiariser avec le TGV.

Aux yeux de ses interlocuteurs de la SNCF, ces brochures posent un «[g]ros problème : pouvoir éditer un (ou plusieurs) documents américanisés et en fonction des cibles à toucher⁷⁴⁰». Au sein de l'entreprise, il n'est pas simple d'identifier un service capable de se charger d'une telle mission. Un mois plus tard, un nouveau

⁷³⁶ «Développement de nos exportations aux États-Unis», Comité français des manifestations économiques à l'étranger, 31 mai 1983 (AN, 19870101/4).

⁷³⁷ Les deux interventions dans le Tennessee sont plus difficiles à relier à un projet précis.

⁷³⁸ Lettre de M. Tessier à M. Prats, 17 novembre 1982 (AN, 19950585/27).

⁷³⁹ «Réunion du 16 février 1984 à la Direction de la Coopération internationale», SNCF, février 1984 (AN, 19950585/27).

⁷⁴⁰ Note suite à une réunion du 16 février 1984, SNCF, 23 février 1984 (ASNCF, 123LM502).

voyage de Robert W. Blanchette permet de constater que cette question est résolue : la Direction des études, de la planification et de la recherche, qui a absorbé le service de la recherche où est né le TGV, s'occupe de la brochure pour les investisseurs, en se fondant sur une brochure établie par la Direction financière, «*SNCF in 1982*»⁷⁴¹. La brochure grand public, requérant moins d'expertise spécifique sur le TGV et plus de connaissance de l'opinion publique états-unienne, relève de TGV Co.

C'est également elle qui travaille sur la recherche d'un nom spécifique aux États-Unis pour le TGV, en vue de la diffusion de son image dans le grand public.

6.4.3 De TGV à *supertrain*

La nécessité de choisir un nom pour la promotion du TGV ne s'impose pas d'emblée. Les doutes à ce propos touchent initialement le nom de l'entreprise TGV Co mais pas le TGV lui-même, dont le nom est breveté comme tel dans différents États dès le début 1983⁷⁴². Sans que nous ayons pu identifier les ressorts précis de cette évolution, les promoteurs du TGV ne lui cherchent un nom plus états-unien probablement qu'au cours de l'année 1984.

Plusieurs raisons peuvent expliquer ce choix. D'abord, le fait que les Japonais emploient eux-mêmes le terme *bullet train* pour vendre le *Shinkansen* aux États-Unis, le mimétisme pouvant jouer ici un rôle moteur. Mais on peut aussi estimer qu'une forme de prise de distance avec le TGV tel qu'il est incarné à l'époque par la liaison Paris - Lyon s'impose peu à peu dans les esprits du fait que les conditions locales diffèrent. Il y aurait là une prise de conscience de la nécessaire adaptation du système à un autre contexte. Enfin, on peut aussi y voir une forme d'inscription dans le sillage de la vente réussie des Turbo trains devenus *Turboliners* (voir p. 132). À l'exception des Japonais et des Britanniques, qui ont vendu leur HST en Australie en le renommant XPT, les autres concurrents ne rencontrent pas cette difficulté du nom, puisqu'ils promeuvent des solutions qui n'ont encore jamais été mises en exploitation et n'ont donc pas besoin de distinguer le concept de son incarnation sur une liaison donnée. Cette question du nom est donc un problème qui ne touche que les produits les plus avancés.

Le choix des intérêts français se porte sur le terme *supertrain*. Il est piloté par TGV Co qui le mentionne dans son rapport d'activité de 1984⁷⁴³. C'est un choix plus hasardeux qu'il n'y paraît : perçu comme anodin depuis la France, ce nom est porteur d'un risque criant aux États-Unis. En effet, *Supertrain* est le nom d'une

⁷⁴¹ «Réunion du 16 mars 1984 à la Direction de la Coopération internationale», SNCF, mars 1984 (ASNCF, 123LM502).

⁷⁴² «Compte rendu de la réunion du 3 mars 1983 sur les problèmes de promotion et d'exportation du système TGV aux États-Unis», DREE, 22 mars 1983 (AN, 19950585/27).

⁷⁴³ «Rapport d'activité 1984 de TGV Company par M. Robert Blanchette», TGV Co, 1985 (AN, 19950585/27).

série télévisée avortée, dont seuls les neuf premiers épisodes ont été diffusés par NBC⁷⁴⁴ en 1979 (voir fig. 28, p. 233). Le projet était ambitieux puisqu'il entendait rivaliser avec la série *The Love Boat*, qui rencontrait un très grand succès sur ABC⁷⁴⁵ depuis 1977. Pour ce faire, la chaîne fit appel au réalisateur et producteur Dan Curtis, maître de l'horreur⁷⁴⁶. En lieu et place d'un paquebot classique – qui servait au huis clos d'ABC – NBC choisit de situer sa nouvelle série à bord d'un train futuriste à propulsion nucléaire et roulant sur une voie à écartement extrêmement large. Son gabarit exceptionnel permettait de multiplier les équipements à bord (piscine, salle de jeux...) donnant lieu à autant de situations propices aux intrigues.

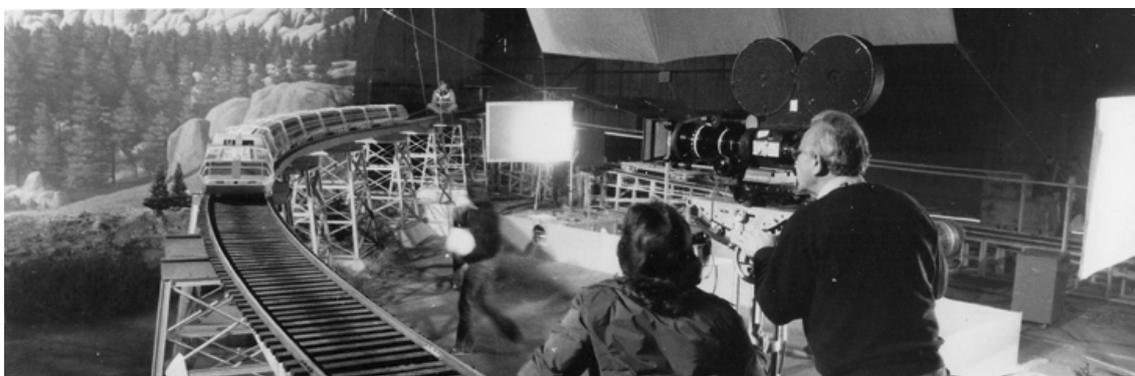


Figure 28. Tournage de *Supertrain* (1979)⁷⁴⁷

Le train devait sillonner les États-Unis et relier New York à Los Angeles en 36 h. Mais une telle performance l'aurait situé au niveau de ce qu'une automobile peut offrir. Au contraire, le cadran de la cabine de conduite laissait penser que l'engin était capable de vitesses bien plus élevées. Reste qu'un épisode montrait qu'il touchait ses limites à 190 *mph*⁷⁴⁸, vitesse à laquelle les passagers étaient renversés, le train tremblait et le seuil de danger semblait atteint. Ces ambiguïtés sur la grande vitesse ferroviaire illustrent bien le manque de connaissance à ce propos aux États-Unis en dehors du petit monde des experts.

La réalisation des décors et maquettes s'avéra extrêmement coûteuse, une voie à échelle réduite devant être équipée pour tourner des plans donnant à voir le train en mouvement, dont plusieurs versions miniaturisées furent fabriquées. Le rendu était toutefois souvent réussi si bien qu'on pouvait imaginer voir avancer à grande vitesse un engin hors-norme.

⁷⁴⁴National Broadcasting Company.

⁷⁴⁵American Broadcasting Company.

⁷⁴⁶Jeff THOMPSON, *The Television Horrors of Dan Curtis : Dark Shadows, The Night Stalker and Other Productions, 1966-2006*, Jefferson, McFarland Publishing, 2012, p. 28-29.

⁷⁴⁷NBC, 1979.

⁷⁴⁸306 km/h.

Mais la série ne parvint pas à trouver son public, si bien que Dan Curtis quitta l'équipe au bout de cinq épisodes, tandis que NBC interrompit sa diffusion avant que les tournages successifs n'aggravent ses pertes. La série devint dès lors célèbre pour avoir été un fiasco : «le pire gouffre financier de l'histoire de la télévision à l'époque⁷⁴⁹», affirme rétrospectivement l'un des collaborateurs de Dan Curtis, qui, pour sa part, a préféré oublier cette étape de sa carrière.

Les États-Unis étaient donc plus propices à suivre une fiction se déroulant à bord d'un paquebot classique qu'à bord d'un train, même futuriste. Peut-on y lire un déficit du train dans sa capacité à susciter un imaginaire porteur auprès du grand public états-unien ? Alors que la croisière se fonde sur l'idée de loisirs pour générer un intérêt, le train ne parvient pas à associer cette dimension et celle de modernité dans un contexte où il est encore beaucoup associé à une forme de lenteur, qui reste une charge ambivalente pour un train à propulsion nucléaire.

C'est bien sur ces bases pourtant assez fragiles, sur l'imaginaire du train lui-même comme sur les possibles parallèles avec les déficits générés par cette série, que TGV Co choisit de se fonder en négociant avec NBC un accord pour l'utilisation du terme *supertrain* en vue de la promotion du TGV⁷⁵⁰. La première utilisation en est fait en décembre 1984, dans une publicité parue dans un journal professionnel, *Railway Age*.

Il est difficile de juger de l'effet de ce nom sur la promotion du TGV qui vise différents publics, dont certains probablement peu influencés par la série télévisée. Au-delà du nom, TGV Co met en place une politique de communication qui vise justement à s'adresser à tous les publics.

6.4.4 Du grand public aux experts, de la vitesse aux enjeux économiques

Les supports développés pour promouvoir le TGV sont conçus pour compenser un défaut de notoriété de la solution française aux États-Unis dans les différents milieux portant un intérêt aux enjeux ferroviaires, des plus profanes aux plus experts. Ils sont diffusés à l'occasion de salons et conférences organisés par d'autres organismes que TGV Co, tantôt sans lien direct avec le ferroviaire, tantôt appartenant à cette communauté professionnelle.

Vu depuis Paris, il convient d'abord d'attirer le regard en mettant en avant la notion de vitesse, qui est perçue comme le point le plus fort du TGV. Cette stratégie

⁷⁴⁹ «[T]he biggest money-loser in TV history at the time» (THOMPSON, *The Television Horrors of Dan Curtis : Dark Shadows, The Night Stalker and Other Productions, 1966-2006*, op. cit., p. 28-29).

⁷⁵⁰ «Rapport d'activité 1984 de TGV Company par M. Robert Blanchette», TGV Co, 1985 (AN, 19950585/27).

visé un public large, qui doit être frappé par l'objet et non le public plus restreint des décideurs et experts aussi sensibles à d'autres enjeux (mise en œuvre, coût...). Les grandes réunions tenues au ministère du Commerce extérieur entre le printemps et l'été 1983 retiennent cet axe pour la communication. Le manque d'information des États-Uniens est d'abord perçu comme touchant «la vitesse commerciale pratiquée par rapport à celle du *Shinkansen*⁷⁵¹», sujet d'autant plus pertinent qu'elle est relevée en mai 1983 de 260 à 270 km/h, ce qui accroît encore l'avance du TGV.

La vitesse maximale est aussi un atout sur cette question cinétique. Diplomates et experts recommandent ainsi de diffuser des «films sur le TGV, tout particulièrement celui sur le record du monde⁷⁵¹» de 1981. Plus significatif encore, il est demandé par l'administration à la SNCF d'«examine[r] la possibilité de porter le record mondial de vitesse au-delà du seuil de 250 *mph*⁷⁵² ce qui permettrait [...] d'organiser une opération publicitaire mondiale sur l'événement (journaux et télévisions)⁷⁵¹».

Ce type d'éléments est employé dans de grands événements ouverts à un large public, comme l'*Ohio State Fair* de 1984, où 800 000 à 900 000 personnes auraient vu la maquette et le film présentés sur le stand de TGV Co, une idée de Robert W. Blanchette, discutée dès mars 1984 à Paris et probablement financée par sa société⁷⁵³. Ces dispositifs sont destinés à faire avancer la cause du TGV dans un État dont le projet ferroviaire est perçu comme l'un des plus avancés et des plus rentables⁷⁵⁴.

Mais les échanges ferroviaires transatlantiques ne sont pas tous centrés sur la grande vitesse : au gré des événements organisés par les structures du secteur (associations, fédérations, salons...), les thématiques abordées par les Français se détachent du TGV. Signalisation ferroviaire, voie ferrée, fret, intermodalité et transports urbains sont autant de sujets d'échanges portés par les mêmes acteurs côté français – qu'ils soient aux États-Unis, comme Jack Duchemin, ou en France, comme Jean-Philippe Bernard – auprès d'acteurs différents aux États-Unis, relevant le plus souvent de la sphère de l'exploitation et de la maintenance dans les grandes compagnies ferroviaires, et non des sphères politiques et décisionnelles qui sont celles habituelles pour la promotion du TGV⁷⁵⁵. Mais ces dynamiques peuvent converger en particulier du fait de l'adhésion envisagée de la SNCF à l'AAR en tant que membre associée, ce qui lui permettrait de prendre part aux discussions sur les

⁷⁵¹ «Compte rendu de la réunion du 3 mars 1983 sur les problèmes de promotion et d'exportation du système TGV aux États-Unis», DREE, 22 mars 1983 (AN, 19950585/27).

⁷⁵² 403 km/h.

⁷⁵³ «Réunion du 16 mars 1984 à la Direction de la Coopération internationale», SNCF, mars 1984 (ASNCF, 123LM502).

⁷⁵⁴ «Réunion sur les trains à grande vitesse de l'association "High Speed Rail"», ambassade de France à Washington, 5 juin 1984 (AN, 19950585/27).

⁷⁵⁵ Lettre d'H. Blanc au directeur général du Centre français du commerce extérieur, 6 décembre 1984 (AN, 19950585/27).

normes ferroviaires états-uniennes portées par l'association, sur un mode similaire à ce que peut pratiquer l'UIC⁷⁵⁶ principalement en Europe. Du point de vue d'un représentant des ministères économiques comme Henri Blanc⁷⁵⁷, la SNCF, appuyée par les pôles d'expansion économique français aux États-Unis, constitue donc la tête de pont de la présence française sur place et un relais important d'informations pour les entreprises du secteur ferroviaire afin de les aider à se positionner sur les marchés états-uniens.

Les supports de communication abordant les enjeux économiques et financiers sont réservés au public professionnel, notamment celui qui participe aux événements ferroviaires, comme, par exemple les conventions de la HSRA. À l'occasion de la deuxième d'entre elles, tenue à Chicago en mai 1985, les représentants de TGV Co insistent sur les résultats d'exploitation du TGV pour l'année 1984, exprimés selon les normes états-uniennes et co-signés par PMM, afin de «renforce[r] considérablement l'impact et la crédibilité de cette communication⁷⁵⁸».

Ces différents outils, qu'ils s'adressent au grand public ou au monde professionnel, sont tous pensés pour montrer ce qu'est l'expérience française du TGV. Mais peu d'éléments permettent de communiquer sur ce que serait une ligne à grande vitesse aux États-Unis, du fait du stade de développement des projets. La vision d'une implantation du TGV aux États-Unis est donc portée par des études qu'il est bien difficile d'adapter au territoire du pays.

6.4.5 Les études, un outil au cœur des divergences

Les études sont un dispositif d'intéressement, voire de capture, qui peut paraître central si l'on considère que le choix d'investir dans un système de transport doit répondre à un besoin de déplacements tout en s'inscrivant dans une épure financière à définir. Il convient donc bien de conduire des études pour estimer ces différents paramètres. Pour un possible maître d'ouvrage, elles doivent permettre de fonder le choix d'engager un projet et d'ajuster le cahier des charges. Pour un fournisseur, elles visent à convaincre de possibles maîtres d'ouvrage de l'intérêt de projets encore à l'état de simples idées. C'est pourquoi différents niveaux d'études existent : étude de pré-faisabilité, étude de faisabilité, schéma de principe, avant-projet, projet... Du point de vue considéré ici, les plus importantes sont les premières, celles qui visent d'abord à démontrer l'intérêt d'un projet et, simultanément, à l'orienter vers une solution particulière, portée par l'un des fournisseurs.

Les études tiennent donc un rôle qui va bien au-delà du constat quantitatif qu'elles doivent dresser. Elles contribuent à modeler l'espace de la négociation tout

⁷⁵⁶Union internationale des chemins de fer.

⁷⁵⁷Chef du service industriel de l'ambassade de France à Washington.

⁷⁵⁸Lettre d'A. de Tessières à J.-P. Bernard, 5 juin 1985 (AN, 19950585/27).

en offrant un support de dialogue entre les parties. C'est dans cet esprit que la SNCF a pu alimenter Amtrak avec des prestations gratuites au cours des années 1970 (voir p. 122). L'étude démontre l'expertise du prestataire tout en orientant le regard du maître d'ouvrage, tant sur son interlocuteur que sur les solutions qu'il peut proposer.

Il existe donc un marché des études sur lequel la SNCF intervient directement, comme l'illustre le cas du NEC, ou via sa filiale d'ingénierie, Sofreraïl, pour des prestations inscrites dans le cadre d'appels d'offres. Se superposent donc des études offertes et des études payées. Aux États-Unis, le paiement n'est d'ailleurs pas toujours totalement assumé par le bénéficiaire final de l'étude. C'est ainsi que la FRA participe à plusieurs co-financements d'études pour des projets portés par des acteurs locaux.

La politique japonaise de promotion du *bullet train* s'est beaucoup appuyée sur des prestations intellectuelles gratuites, par la mise à disposition d'experts mais aussi par la fourniture d'études. Alors à la FRA, Robert W. Blanchette, incitait d'ailleurs les Français à suivre les pas des Japonais «qui se sont montrés très généreux⁷⁵⁹». Que ce soit directement ou via l'AHSRC, les Japonais ont effectivement multiplié les prestations gratuites, financées sur des budgets japonais. C'est ainsi qu'ils ont réalisé des études pour les corridors de Californie comme de Floride, les Canadiens en ayant fait de même pour ce dernier cas. Cette stratégie s'est avérée payante au moins pour démontrer la crédibilité de l'ingénierie japonaise, puisque les Japonais emportent le marché de l'étude du corridor Los Angeles - San Diego en 1983, premier appel d'offres du genre lancé par un État⁷⁶⁰. Ce n'est que début 1984, que les Français procèdent de même en proposant à John Parke Wright une étude sur le corridor de Floride, pour eux le plus avancé⁷⁶¹. Pourtant, dès mai 1982, Yves Aureille signifiait l'urgence qu'il y avait à s'engager dans cette voie⁷⁵⁹.

La situation de conflit d'intérêts que reflète la structuration du marché des études ne semble pas poser question aux acteurs européens ou japonais, habitués à un tel fonctionnement et à une centralisation de l'expertise ferroviaire concentrée entre les mains d'un opérateur national, dont il est perçu comme naturel qu'il porte également les études. En revanche, ce schéma est plus discuté aux États-Unis, où le contexte ne correspond pas à cette configuration, du fait de la faiblesse d'Amtrak. Le moyen de sortir de cette situation est de recourir à des consultants privés indépendants des entreprises ferroviaires, qui sont aussi une façon de trouver un ancrage local pour

⁷⁵⁹ «Le marché des trains à grande vitesse aux États-Unis», ambassade de France à Washington, mai 1982 (AN, 19950585/27).

⁷⁶⁰ «Association parlementaire franco-américaine pour la promotion du TGV aux États-Unis», ministère des Transports, 1^{er} juin 1983 (AN, 19950585/27).

⁷⁶¹ «Note sur les perspectives de trains à grande vitesse aux États-Unis», DTT, 28 février 1984 (AN, 19950585/27).

des prestataires étrangers qui cherchent généralement à s'associer à des bureaux états-uniens pour répondre aux appels d'offres.

Cette façon de travailler n'est pas celle habituelle des Français mais, comme l'indique le compte rendu d'une réunion tenue au ministère des Transports en 1983, «ceci est inévitable⁷⁶²». Plusieurs de ces bureaux apparaissent de façon récurrente, soit comme prestataires pour une autorité publique dans la gestion d'un projet, soit comme associés à une entité étrangère dans des réponses à des appels d'offres. Pour les aspects économiques et financiers, le plus important d'entre eux est PMM, une société anciennement établie, issue de la fusion au début du XX^e siècle du bureau new yorkais Marwick, Mitchell & Co et du bureau londonien William Barclay Peat & Co. Spécialisée dans l'audit et la comptabilité, cette société réalise également des études de marchés. Pour l'ingénierie, Parsons, De Leuw & Cather fait office de principale référence aux États-Unis. Cette entreprise est issue du rachat par le bureau californien Parsons, fondé en 1944, d'un bureau de Chicago spécialisé dans le domaine du transport, De Leuw & Cather, qui a eu l'occasion de travailler avec les Français de Setec⁷⁶³ dans le cadre d'un projet de tunnel sous la Manche en 1959⁷⁶⁴. Elle réalise des prestations d'ingénierie pour la construction d'infrastructures aussi bien dans le domaine du pétrole et de la défense que dans celui des transports (ponts, aéroports...).

Le principal projet ferroviaire des années 1960-1970 aux États-Unis, la rénovation du NEC (voir p. 123), mobilise ces deux bureaux en leur offrant ainsi une visibilité très forte dans ce secteur. PMM joue un rôle important en livrant l'étude commandée en amont des travaux de rénovation du NEC, à l'origine du programme⁷⁶⁵. Pour sa part, Parsons, De Leuw & Cather remporte l'appel d'offres pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage des lots de génie civil : sa rémunération est à la hauteur de sa grande réputation, puisque 9 % du budget lui revient, «ce qui est considérable pour cette seule action d'ingénierie⁷⁶⁶» aux yeux des patrons de Sofrerail, l'un de ses petits concurrents.

Ces deux types de prestataires forgent deux visions distinctes des questions ferroviaires : le premier élabore des études de marchés, fondées sur des analyses de bases de données et la réalisation d'enquêtes quantitatives. Le second se centre sur les

⁷⁶² «Compte-rendu de la prise de contact entre Monsieur Blanchette, Nouveau Président du T.G.V. US et Monsieur Braibant (Chargé de Mission) au Cabinet de Monsieur Fiterman», 5 mai 1983 (AN, 19950585/27).

⁷⁶³ Société d'études techniques et économiques.

⁷⁶⁴ CHATZIS, «Une histoire comparée de la modélisation des déplacements urbains en France et en Amérique du Nord (États-Unis et Canada) sur la longue durée (1950 à nos jours). Quelles leçons pour la production et le maintien d'une expertise scientifico-technique?», *op. cit.*, p. 348.

⁷⁶⁵ *Recommendations for Northeast Corridor Transportation. Final Report, op. cit.*

⁷⁶⁶ «Mission aux USA (DOT-FRA, Amtrak) d'une délégation SNCF-Sofrerail», SNCF, ca. février 1980 (AN, 19950585/27).

enjeux de l'infrastructure en tant qu'objet de génie civil présentant des contraintes spécifiques. On peut rapporter ces deux dynamiques à ce que le service de la recherche de la SNCF s'est avéré capable de réaliser à la fin des années 1960 : forger un projet ferroviaire qui fait système, de son équilibre économique à sa réalisation technique et à son exploitation. En l'absence d'une entité ferroviaire états-unienne puissante impliquée sur les enjeux de grande vitesse ferroviaire, les différents aspects de ce qu'est un projet sont ainsi divisés entre plusieurs consultants. Si Parsons, De Leuw & Cather est un bureau reconnu, PMM connaît probablement une décrue de ses activités dans le secteur, après avoir tenu un rôle de premier plan de la fin des années 1960 au début des années 1970. Il semble plutôt se recentrer alors sur ses domaines principaux que sont l'audit et le commissariat aux comptes. En outre, les études de marché sur le chemin de fer se heurtent tout simplement à la méconnaissance totale dans laquelle ce système est tombé dans l'opinion états-unienne. Les questions revêtent ainsi une allure toute théorique puisque posées à des personnes soit n'ayant jamais pris le train, soit en ayant un souvenir plus ou moins lointain et ancré dans l'image surannée du chemin de fer de la grande époque du milieu du XX^e siècle⁷⁶⁷.

Indépendamment de ses résultats, un consultant apporte une crédibilité liée au fait que son commanditaire choisisse d'externaliser – et donc supposément de rendre plus objective – une étude sur un aspect de son projet. En ce sens, le choix de PMM est aussi un message adressé aux interlocuteurs financiers, qui connaissent bien cette entreprise pour ses activités principales. La fonction du consultant ne résiderait donc pas tant dans le résultat de ses travaux que dans l'existence du contrat passé avec son commanditaire et la mise en risque de sa réputation.

Une tension entre experts de la SNCF et employés de PMM, révèle cette ambivalence : entre 1983 et 1984, une controverse se dessine à propos de la disponibilité de chiffres sur les trafics des différents systèmes de transport. Alors que les Français estiment depuis Paris que ces données sont aisées à collecter⁷⁶⁸, en réunion à Washington, le représentant de PMM «souligne la difficulté d'évaluer correctement le trafic potentiel, car actuellement "il n'y a rien" et les études reposent entièrement sur des supputations de trafic induit, ce qui ne saurait rassurer beaucoup les investisseurs⁷⁶⁹...» S'agit-il d'une remontée du terrain ou d'une façon de défendre son travail face à des interlocuteurs habitués à des données facilement disponibles, comme c'est le cas en France, et qui n'attendent pas du prestataire simplement qu'il vienne apporter sa caution à un projet déjà ficelé ?

⁷⁶⁷Entretien avec André Thinières (16 juin 2017).

⁷⁶⁸«Compte rendu de la réunion du 3 mars 1983 sur les problèmes de promotion et d'exportation du système TGV aux États-Unis», DREE, 22 mars 1983 (AN, 19950585/27).

⁷⁶⁹«Note sur quelques points remarquables des réunions tenues au siège de T.G.V. Company le 14 mai 1984», ambassade de France à Washington, 4 juin 1984 (AN, 19950585/27).

La position du consultant peut s'avérer être aussi une voie d'ouverture de la réflexion et d'aération d'esprits habitués à travailler ensemble et focalisés sur certaines affirmations récurrentes. Elle peut conférer un plus grand recul vis-à-vis des objets et de leur pouvoir magique, du simple fait qu'un consultant passe d'un sujet à un autre. Dès mai 1984, le représentant de PMM, met ainsi en garde les Français face aux prévisions de trafic en Floride : l'analyse du trafic des compagnies aériennes laisse transparaître un marché déficitaire pour les liaisons internes au territoire de l'État, celles justement que souhaite venir capter le train, en transportant des touristes d'un lieu à l'autre. Pour lui, cette situation «diminuerait la concurrence mais n'est pas de bon augure pour la rentabilité interne d'un T.G.V.⁷⁷⁰». Au contraire, l'étude portant sur l'axe Montréal - New York confiée à deux retraités de la SNCF, Gaston de Courtois et Roland Courjault-Radé, remise en juin 1984 puis complétée en janvier 1985, conclut sans surprise à la possibilité d'implanter un TGV.

Ces premières études ne peuvent suffire à porter des décisions aussi lourdes et il est donc indispensable de les compléter par des travaux plus approfondis. C'est, par exemple, ce qu'envisage pour la Floride Albert Aurignac, alors animateur du groupe de prospective de la SNCF, lors d'une réunion avec Robert W. Blanchette début 1984, qui partage son point de vue sur la nécessité d'une «véritable étude économique et de rentabilité financière⁷⁷¹». Les premières études ne sont effectivement que des ébauches, destinées à sonder la rentabilité de tel ou tel projet, mais aussi à mobiliser les acteurs. Mais effectuer une étude approfondie coûte cher : plusieurs millions de dollars. Un tel coût a contribué à enrayer la dynamique engagée autour de l'axe Montréal - New York (voir p. 139), tandis que les Japonais sont contraints d'utiliser l'argent fourni par Ryōichi Sasakawa pour financer leur étude sur la Californie (voir p. 178), au risque d'impliquer dans le projet un personnage peu recommandable. Et l'on comprend dès lors le choix d'opter pour une étude confiée à deux retraités de la SNCF, «pour un coût modeste⁷⁷²». L'autre modèle, à l'européenne, étant de faire réaliser une étude en interne, dont le coût, réel, est absorbé par les frais de la structure et masqué dans les salaires versés aux employés permanents, dont le temps de travail a été mobilisé.

Les études forment ainsi l'un des volets des dispositifs d'intéressement que les promoteurs des solutions de grande vitesse ferroviaire multiplient sur le territoire des États-Unis. Mais, comme à la pêche, il ne suffit pas de multiplier les amorces pour que les poissons mordent : encore faut-il que ces amorces les intéressent. La difficulté tient alors au fait que l'intérêt qui s'éveille impose une évolution du système

⁷⁷⁰ «Note sur quelques points remarquables des réunions tenues au siège de T.G.V. Company le 14 mai 1984», ambassade de France à Washington, 4 juin 1984 (AN, 19950585/27).

⁷⁷¹ Note suite à une réunion du 16 février 1984, SNCF, 23 février 1984 (ASNCF, 123LM502).

⁷⁷² «Projets de TGV sur le continent nord-américain», 1^{er} mai 1986 (AN, 19950585/27).

lui-même : les dispositifs d'intéressement ne peuvent déboucher sur un enrôlement que si le système est traduit, donc, en quelque sorte trahi. Quelles sont les marges de manœuvre qu'offre le TGV de ce point de vue ?

Chapitre 7

Faut-il se trahir pour se traduire ?

La création en août 1983 de la HSRA est le signe d'un intérêt croissant d'acteurs états-uniens pour les projets de grande vitesse ferroviaire : cette association regroupe des décideurs issus de structures fédérales et locales mais aussi des industriels du ferroviaire, des exploitants – dont Amtrak et la SNCF –, des financiers, des syndicats, des universitaires, des associatifs... TGV Co en est membre. L'ancien président d'Amtrak Paul H. Reistrup en est le trésorier, tandis que la présidence est assurée par Robert W. Blanchette. Une telle structure ouvre la possibilité à une collaboration au-delà de multiples frontières entre des acteurs convaincus en vue de réaliser des projets de grande vitesse ferroviaire.

Ce contexte pourrait laisser croire aux Français qu'un relais en leur faveur s'est constitué sur place. La traduction tangible de cette dynamique s'avère pourtant un chemin bien long, jalonné de peu de succès : l'engagement de partenaires états-uniens, industriels, administratifs ou du monde de la promotion immobilière ne se concrétise pas aussi directement que pourraient le laisser croire les visites et autres échanges transatlantiques.

Par ailleurs, l'objet lui-même, doit également se prêter au processus de traduction : or il s'avère plus résistant qu'anticipé, du fait de son ancrage en tant que système dans un contexte national et géographique spécifique. Nous nous situons donc ici au cœur de la problématique qui justifie l'appui sur le vocabulaire de la théorie de l'acteur-réseau. La mobilisation est difficile de chaque côté de l'Atlantique, les actants ayant peu tendance à bouger, du fait d'inerties qui s'avèrent décisives.

La rédaction de la première proposition française formalisée – en réponse à une demande en Floride – produit un effet de réalité qui impose, par delà les mots et les bonnes intentions, de traduire en actes le soutien à la grande vitesse ferroviaire et fait toucher aux limites des actions commerciales réalisées jusqu'alors.

7.1 La difficulté à convaincre les bons cercles

Si Robert W. Blanchette estime que sa mission première est d’«[é]duquer” les Américains⁷⁷³», il ne s’agit là que d’une première étape. La suivante nécessite de faire passer les décideurs et le public états-uniens de l’information à la décision d’investissement. Des argumentaires différents doivent donc être forgés pour toucher les nombreux cercles concernés par de tels projets. En la matière, les Français rencontrent bien des difficultés.

7.1.1 Un enrôlement raté aux fortes conséquences : les industriels états-uniens

Pour le promoteur d’une solution ferroviaire étrangère, augmenter la crédibilité de son offre passe par le montage d’un partenariat avec un industriel états-unien. D’abord, il s’agit de montrer qu’un acteur local est prêt à investir dans un projet sans équivalent sur le territoire du pays et dont l’ambition n’est rien moins que de rénover l’image dégradée du train de voyageurs. Ensuite, le travail conjoint avec un industriel états-unien rend possible de bénéficier de l’expérience acquise par ce partenaire sur le marché des États-Unis, dont les spécificités paraissent très fortes à un camp français encore assez peu expérimenté sur ce terrain. Enfin, à travers ce relais local, il s’agit de traduire le projet en une manne d’emplois inscrits sur le territoire de chaque corridor. Ces emplois ne seraient pas réduits aux postes assez peu qualifiés du génie civil – nécessairement locaux même si la main d’œuvre peut être étrangère – mais s’étendraient aux techniques de pointe que suppose la construction ferroviaire, ce dont le *New York Times* se fait l’écho⁷⁷⁴. En outre, l’implication d’un industriel local permet aussi de s’inscrire dans les conditions d’implantation imposées par les règles protectionnistes héritées des années 1930 pour les marchés bénéficiant d’un support fédéral.

Le problème est donc de savoir s’il faut nouer l’alliance industrielle avant d’avoir trouvé le corridor, au risque que le partenaire ne soit pas implanté dans l’État finalement visé, ou de suivre la démarche inverse, au risque que les interlocuteurs locaux jugent faible la crédibilité d’une offre formulée sans partenaire local.

La démarche retenue par les Français est d’essayer de construire une alliance avec un partenaire en amont, afin d’avoir une taille critique permettant d’aborder les corridors de façon plus crédible. Dès juin 1982, Léonce Lansalot-Basou comprend bien que les discussions de gouvernement à gouvernement ne seront d’aucune utilité

⁷⁷³Compte rendu de la réunion du 29 septembre 1983, ambassade de France à Washington, ca. octobre 1983 (AN, 19950585/27).

⁷⁷⁴Michael BLUMSTEIN, «Clear Track to New Jobs», *The New York Times*, 25 mars 1984.

et que des négociations devraient être engagées avec des industriels⁷⁷⁵. Cette idée fait rapidement son chemin dans les sphères du Commerce extérieur français où on envisage fin septembre 1982 qu'il devra être procédé à des transferts de technologie sur l'ingénierie et les équipements⁷⁷⁶.

Reste que le paysage des possibles partenaires états-uniens est assez vide puisque l'industrie ferroviaire du pays est alors en crise, même si l'utilisation de chaînes de montage d'industriels d'autres secteurs, comme Boeing ou General Electric, pourrait être envisagée⁷⁷⁷. Des discussions sont engagées avec les deux principaux groupes du secteur : Alsthom entre en contact avec Budd, dernier constructeur du pays dont la réalisation la plus récente est le *Metroliner*. Mais le rachat de ce groupe par Thyssen, promoteur du *Transrapid*, complique le jeu et semble être la principale cause de l'échec des négociations.

De son côté MTE-Francorail entre en discussion avec le prestigieux groupe Westinghouse, spécialiste entre autres du freinage ferroviaire mais aussi des centrales nucléaires que les Français ont fini par adopter en lieu et place de la technique graphite-gaz⁷⁷⁸. Les freins sont un dispositif essentiel de la grande vitesse ferroviaire, puisqu'ils en sont la condition *sine qua non*, et Westinghouse pourrait fournir d'autres équipements électriques et participer à la maintenance du matériel roulant. Dernier argument en faveur d'un tel partenariat, le groupe possède un établissement industriel en Floride qui vient renforcer l'argument de l'emploi local porté par le projet. En ce sens, une telle alliance peut présenter un intérêt pour les deux partenaires, si bien que les premiers échanges laissent les Français très enthousiastes.

Mais ce climat de confiance tarde à déboucher sur une implication concrète : l'offre formulée pour la Floride fin 1983 ne peut mentionner l'industriel états-unien. Les discussions se poursuivent début 1984, les Français étant convaincus en mai 1984 que leur position est très favorable puisque Westinghouse aurait été «décue par les Japonais [et] aurait trouvé les Français beaucoup plus ouverts aux partages industriels⁷⁷⁹». Si bien que Bombardier, partenaire traditionnel de Westinghouse, serait déjà inquiet de ce qui serait considéré comme une trahison de son allié.

⁷⁷⁵Lettre de L. Lansalot-Basou au cabinet de C. Fiterman, 7 juin 1982 (AN, 19950585/27).

⁷⁷⁶«Réunion du 27 septembre 1982 sur les problèmes de promotion et d'exportation du système TGV aux États-Unis», DREE, ca. octobre 1982 (AN, 19950585/27).

⁷⁷⁷«Analyse succincte du marché ferroviaire nord-américain», ambassade de France à Washington, 9 janvier 1984 (ASNCF, 123LM502).

⁷⁷⁸Jean-Pierre DAVIET, «Le nucléaire et l'indépendance nationale : défis, grands projets, décisions, 1969-1974», in Éric BUSSIÈRE (dir.), *Georges Pompidou face à la mutation économique de l'Occident, 1969-1974*, Paris, Association Georges Pompidou et Presses universitaires de France, 2003, p. 243-259.

⁷⁷⁹«Note sur quelques points remarquables des réunions tenues au siège de T.G.V. Company le 14 mai 1984», ambassade de France à Washington, 4 juin 1984 (AN, 19950585/27).

Mais le milieu d'année 1984 est marqué par un revirement de Westinghouse qui n'est finalement pas intéressé par l'offre française, sans que nous ayons accès aux motifs déterminant cette position. Dès lors, les promoteurs du TGV doivent se contenter de travailler avec des entreprises qui ne sont pas directement dans le secteur ferroviaire et surtout avec des consultants ou autres prestataires de service, qui ne peuvent aucunement être considérés comme des partenaires associés au projet et prenant à ce titre une part des risques financiers. Bien que l'importance de monter un partenariat industriel soit répétée par nombre d'observateurs côté français, on ne peut que constater un échec⁷⁸⁰.

Ce n'est qu'en 1987 qu'Alstom parvient à en engager d'importance : avec Bombardier et non un groupe états-unien, en vue de réduire les choix offerts aux porteurs de projet et de susciter un effet d'adhésion à une offre qui pourrait être dominante car unique, par un effet domino (voir p. 399). Cette alliance se noue pour une série de corridors⁷⁸¹ et, même si Bombardier dispose d'établissements industriels aux États-Unis, elle ne permet toutefois pas de donner au TGV un visage industriel local.

Cette incapacité des Français à susciter l'adhésion d'un important groupe industriel états-unien est l'un des facteurs les plus dommageables à l'essor du TGV dans ce pays. Ce n'est pas le cas d'un autre échec, l'enrôlement de l'administration fédérale, qui pèse peu dans cette histoire.

7.1.2 Un enrôlement raté sans fortes conséquences : l'administration fédérale

Les relations avec Amtrak passent d'abord par le biais de Léonce Lansalot-Basou, qui compte Alan S. Boyd parmi ses «amis personnels depuis vingt ans environ⁷⁸²». Mais, au fil des années, la proximité s'étirole, du fait du roulement des acteurs et surtout des divergences des centres d'intérêt des deux côtés de l'Atlantique.

Les deux exploitants ferroviaires se trouvent dans des dynamiques opposées : alors que la SNCF est relancée par son nouveau statut, par le succès du TGV et par un contexte gouvernemental qui lui est favorable, Amtrak fait face à une situation financière difficile et se heurte à l'hostilité du gouvernement fédéral envers toute dépense en sa faveur. Pour Jean-Philippe Bernard, le moral de ses dirigeants se trouve atteint par ce contexte tendu ; il note que ce qui «préoccupe énormément

⁷⁸⁰«Rapport de mission aux États-Unis les 16 et 17 juillet 1985», DTT, 29 juillet 1985 (AN, 19950585/27).

⁷⁸¹Miami - Orlando - Tampa, Los Angeles - Las Vegas, Houston - Austin, New York - Boston, Cincinnati - Cleveland, Detroit - Chicago et Pittsburgh - Philadelphie.

⁷⁸²Lettre de L. Lansalot-Basou au cabinet de C. Fiterman, 7 juin 1982 (AN, 19950585/27).

[leurs] collègues américains⁷⁸³» est l'alcoolisme et la drogue, deux sujets à propos desquels la SNCF fait passer ses propres analyses, mais qui sont bien secondaires pour une entreprise relancée par la grande vitesse.

L'accord conclu en octobre 1984 entre la SNCF et Amtrak pour une collaboration sur le NEC étant «resté lettre-morte⁷⁸⁴», les Français tentent d'approcher l'échelon fédéral par le biais de la FRA voire plus généralement du DOT, qui collaborent avec les Japonais et la RFA. Peut-être en raison des difficultés rencontrées pour obtenir des partenariats industriels, il s'agit d'engager un dialogue d'administration à administration, contrairement à l'intuition originelle de Léonce Lansalot-Basou selon laquelle une telle coopération ne serait d'aucune utilité pour la promotion du TGV⁷⁸⁵. Début 1985, son successeur comme conseiller en charge des transports à l'ambassade à Washington, Nicolas Durieux⁷⁸⁶, négocie les modalités d'un accord encadrant ces échanges avec John H. Riley, patron de la FRA. Mais l'établissement des centres d'intérêt à inscrire dans ce cadre prend près de trois ans, le texte n'étant signé à Washington que le 14 décembre 1987, après plusieurs reports liés au contexte politique et ferroviaire de chaque pays, en particulier les aléas de la privatisation de Conrail. Il prévoit plusieurs thèmes :

- grande vitesse,
- transport combiné,
- matières dangereuses,
- signalisation et télécommunications,
- électrification.

Si la grande vitesse est bien inscrite comme thématique de travail, les autres ont été ajoutées à la demande d'une FRA plutôt soucieuse d'aborder les enjeux du fret⁷⁸⁷. En revanche, alors qu'ils sont évoqués régulièrement dans les différents brouillons de l'accord proposés par les Français, les effets d'une déréglementation ferroviaire ne se trouvent finalement pas mentionnés.

Respectant les missions qui sont les siennes à la DTT, Samir Naessany demande courant septembre 1985 que les enjeux directement industriels soient retirés de l'accord, ce qui déconnecte de ce fait les discussions au niveau des administrations et la

⁷⁸³ «Compte rendu de mission aux U.S.A. du 17 au 20 novembre 1985», SNCF, 10 décembre 1985 (AN, 19950585/27).

⁷⁸⁴ «Note sur les transports terrestres aux États-Unis», DTT, 13 juillet 1989 (AN, 19950585/27).

⁷⁸⁵ Lettre de L. Lansalot-Basou au cabinet de C. Fiterman, 7 juin 1982 (AN, 19950585/27).

⁷⁸⁶ X-Supaéro, il commence sa carrière dans l'administration de l'aviation civile, avant de devenir conseiller aux transports de l'ambassade de France à Washington (1983-1987).

⁷⁸⁷ «Rapport de mission aux États-Unis les 16 et 17 juillet 1985», DTT, 29 juillet 1985 (AN, 19950585/27).

promotion du TGV portée par TGV Co⁷⁸⁸. Au cours de l'année 1986, les discussions semblent s'enliser, deux échanges seulement ayant lieu en août et décembre, avant que Nicolas Durieux relance le projet début 1987, en proposant d'ajouter à l'accord un volet sur l'échange de personnels, qui permettrait d'accueillir les agents fédéraux en visite en France dans un cadre légal satisfaisant⁷⁸⁹.

Une fois l'accord signé, la DTT met sept mois à envoyer un premier courrier pour proposer une première réunion six mois plus tard qui pourrait aborder des thèmes manifestement choisis pour intéresser les États-Uniens (passages à niveau et sécurité du fret) mais aussi un thème sur lequel les Français souhaiteraient pouvoir sensibiliser leurs interlocuteurs : les techniques de choix des projets et les financements en matière de trains à grande vitesse. Ce thème est bien plus détaillé dans la proposition envoyée par Claude Gressier⁷⁹⁰, qui envisage un « bilan du TGV Sud-Est ; à partir du cas du TGV Nord, examen des choix techniques, économiques, juridiques, auxquels nous avons été confrontés et présentation des solutions retenues, conditions de financement par la Société Nationale plutôt que recours au financement privé⁷⁹¹ ». C'est là le cœur de l'intérêt des Français qui se positionnent sur ce créneau comme de possibles exemples pour leurs homologues états-uniens. En expliquant la situation française, ils espèrent pouvoir faire bouger les lignes et obtenir une évolution de la position de principe préconisant l'absence d'investissement de capitaux publics dans les projets.

Signe d'un intérêt toutefois secondaire apporté au dossier, ce n'est qu'un an après que la DTT dresse le constat de l'échec de la tentative de dialogue : les États-Uniens n'ont pas répondu aux propositions, du fait de l'élection présidentielle et du changement à la tête de la FRA, Gilbert E. Carmichael⁷⁹² remplaçant John H. Riley, tandis que Samuel K. Skinner prend la tête du Secrétariat aux Transports au sein de la nouvelle administration Bush⁷⁹³.

Un accord qui a mis trois ans à être élaboré ne produit donc toujours aucun effet sur les échanges entre les deux pays à l'échelle étatique, 18 mois après sa signature. Les temporalités sont ici révélatrices d'un manque d'intérêt de la part d'au moins l'un des deux partenaires. Les États-Unis, dont l'administration fédérale n'est pas orientée vers le développement du chemin de fer, ne semblent pas avoir investi dans ce

⁷⁸⁸Lettre de S. Naessany à N. Durieux, 17 septembre 1985 (AN, 19950585/27).

⁷⁸⁹« Note à l'attention de M. Gressier », DTT, 21 janvier 1987 (AN, 19950585/27).

⁷⁹⁰X-Ponts, il dirige le Centre d'études des transports urbains (1977-1982), avant de devenir directeur des transports terrestres (1986-1993).

⁷⁹¹Note 88-174, DTT, 25 juillet 1988 (AN, 19950585/27).

⁷⁹²Concessionnaire automobile, puis promoteur immobilier, il s'engage en politique dans le camp républicain au cours des années 1970, avant d'occuper différentes positions dans le domaine des transports à l'échelle fédérale, en particulier à la tête de la FRA (1989-1993).

⁷⁹³« Visite de M. Carmichael-FRA et des commissions grande vitesse de Floride et Californie - Nevada », DTT, 13 juillet 1989 (AN, 19950585/27).

dialogue, conformément au mouvement global que connaissent ses agences fédérales, peu intéressées par la coopération internationale dans les champs de l'aménagement et de l'environnement depuis le milieu du XX^e siècle, et la conception nouvelle de ces domaines comme ne devant être qu'une extension de la diplomatie du pays, relevant, à ce titre, du Département d'État⁷⁹⁴. Tandis que, côté français, la DTT a traité le dossier à un rythme très lent, probablement sous l'effet d'un manque de pertinence d'un échange entre administrations finalement déconnectées des projets de vente de TGV aux États-Unis.

Ainsi, l'enrôlement de l'administration fédérale est une impasse, puisqu'elle résume son rôle, au final, à des rappels aux normes ferroviaires en vue de l'homologation du matériel roulant⁷⁹⁵. Mais cet échec n'a probablement pas été décisif dans la mesure où ce cadre ne s'est jamais avéré pertinent pour le développement de la grande vitesse ferroviaire aux États-Unis. On retrouve ici un schéma préalablement éprouvé : la démonstration de ce rôle plutôt négatif de l'échelon fédéral dans le développement de systèmes ferroviaires avait été apportée à la fois par l'échec des recherches conduites à Pueblo (voir p. 96) et par les résultats fort modestes de la promotion des *people movers*.

En 1975, l'année même du concours Cavaillé qui n'est pas sans écho⁷⁹⁶, l'UMTA lance le programme *Downtown People Mover*, sous la forme d'un appel à projets de villes désireuses de s'équiper en un système de transport collectif destiné à désengorger leur centre-ville et qui pourrait bénéficier de financements fédéraux⁷⁹⁷. Après une sélection très sévère au vu des nombreuses réponses reçues, l'agence fédérale retient cinq villes auxquelles s'ajoutent quelques autres au fil des mois. C'est parmi ces dernières que les deux seuls projets aboutis voient le jour, à Miami en 1986 et à Detroit en 1987, les autres villes s'étant progressivement désistées.

⁷⁹⁴Dale MEDEARIS, «A New Frontier for Government-Supported International Science and Technology Cooperation», *Science & Diplomacy*, t. 2, n° 2, 2013, en ligne.

⁷⁹⁵Entretien avec André Thinières (16 juin 2017).

⁷⁹⁶Ce concours lancé par le gouvernement a visé à lancer une dynamique auprès des industriels comme de quelques grande villes françaises en vue de relancer le tramway, en réponse aux enjeux énergétiques et environnementaux liés à l'automobile. S'il ne débouche pas directement, puisqu'aucune ville ne s'engage dans la voie proposée, il est néanmoins à l'origine de la vague postérieure d'équipement des villes françaises en tramways (voir Benoît DEMONGEOT, «“Adapter le transport collectif à la ville telle qu'elle est.” Les initiatives Cavaillé de 1975 ou le retour du tramway sur l'agenda national», *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 45, 2014, p. 115-142 et Benoît DEMONGEOT, «Les conséquences du concours Cavaillé : cadrage et déboires d'une solution nationale (1975-1985)», in Sébastien GARDON (dir.), *Quarante ans de tramways en France*, Lyon, Libel, 2018, p. 25-39).

⁷⁹⁷Voir *Innovation in Public Transportation*, Washington, umta, 1978, p. 59 et William MERRITT, «Reflections on the New Systems Study Project», in Murthy V. A. BONDADA, Edward S. NEUMANN et William J. SPROULE (dir.), *Proceedings of the 4th International Conference on Automated Peoplemovers*, New York, American Society of Civil Engineers, 1993, p. 35-59.

L'intérêt porté à des projets similaires par d'autres villes, en particulier Jacksonville en Floride, pourrait laisser présager qu'une vague d'équipement en *people movers* est sur le point de se lever aux États-Unis, les premiers installés pouvant jouer le rôle de démonstrateurs, selon le schéma initialement conçu par l'UMTA. Mais ce sont plutôt des aéroports et parcs d'attraction qui adoptent le modèle pour relier entre elles des zones éloignées de ces énormes infrastructures. L'équipement de centres-villes n'est finalement que sporadique et plus tardif, des années 1990 aux années 2010. Malgré une impulsion initiale donnée à l'échelle fédérale par une agence mieux dotée que la FRA et décidée à financer des réalisations diverses afin de servir d'exemples dans des configurations territoriales variées, le programme obtient donc des résultats limités, qui conduisent à remettre en question la capacité de l'échelon fédéral à susciter le développement de tels projets.

Plus globalement, l'intervention de l'échelon fédéral dans la politique des transports urbains aux États-Unis, qui se traduit par un soutien financier très important, en particulier en faveur des investissements, mène également à une situation qui ne paraît pas des plus efficaces, notamment du fait de sa focalisation sur les centres-villes au détriment des zones périphériques⁷⁹⁸. Du fait des subventions importantes, les décideurs locaux seraient ainsi conduits à ne pas tenir compte de l'ampleur réelle des projets qu'ils développent, ce qui déboucherait sur des coûts au voyageur.km très élevés, bien plus que dans la plupart des pays d'Europe occidentale⁷⁹⁹. En ce sens, ne pas réussir à enrôler l'échelon fédéral ne constitue pas, pour les Français, une tare rédhibitoire pour l'essor du TGV aux États-Unis. Manquer de le faire avec les exploitants est un obstacle bien plus puissant.

7.1.3 Enrôler le *lobby* du ferroviaire aux États-Unis : l'impossible dépassement du fret ?

Au-delà des acteurs directement institutionnels, d'autres structures du monde ferroviaire sont approchées par les Français afin de porter la promotion du TGV. Le principal objectif est le *lobby* des exploitants ferroviaires états-uniens, l'AAR, qui est un acteur incontournable, autant comme organe de liaison des différents réseaux ferroviaires du pays que comme interlocuteur des autorités et chargé à ce titre d'un rôle de normalisation.

Dès 1984, la SNCF envisage donc de devenir membre associée de l'AAR, suivant en cela d'autres exploitants étrangers. Toutefois, aucun accord formel de coopération ne semble possible, probablement du fait de la situation concurrentielle dans laquelle

⁷⁹⁸Sy ADLER, «The Evolution of Federal Transit Policy», *Journal of Policy History*, t. 5, n° 1, 1993, p. 69-99.

⁷⁹⁹PUCHER, «Urban Public Transport Subsidies in Western Europe and North America», *op. cit.*, p. 393.

se retrouve le TGV sur des marchés aux États-Unis. Cette position de membre associée serait pour la SNCF une façon de certifier auprès de l'AAR le matériel et les composants qu'elle utilise sur son réseau, dont une bonne partie est de construction française. Mais aussi le moyen de faire passer à ses partenaires ou fournisseurs français une vision des besoins du marché états-unien et de ses normes différentes de celles pratiquées en France ou en Europe. Mais en 1988, la SNCF n'est toujours pas devenue membre associée de l'AAR.

Le principal obstacle réside dans l'orientation de l'AAR sur les enjeux du fret. Du fait de la reprise qu'il connaît en 1983, le marché du fret capte à lui l'essentiel de l'attention des membres de l'AAR, qui sont très largement des acteurs de ce secteur. Les terrains communs d'échanges avec la SNCF touchent donc à des enjeux très techniques et inscrits dans des niches (signalisation, implantation de composants électroniques, trafic intermodal de marchandises, maintenance de la voie...), plutôt qu'au déploiement d'un système nouveau de train à grande vitesse. Bien qu'abordant la question énergétique, l'AAR n'est pas intéressée par l'électrification, dont la rentabilité est jugée de trop long terme, alors qu'elle est devenue l'une des caractéristiques du TGV⁸⁰⁰.

Les grands congrès ferroviaires organisés à l'échelle de l'Amérique du Nord sont l'occasion pour les Français de constater cette domination hégémonique du fret sur les esprits ferroviaires d'outre-Atlantique. C'est le cas de Jean-Philippe Bernard à l'exposition de la *Railway Supply Association* tenue en 1984, où il peut toutefois constater que nombre de questions lui sont posées à propos du TGV, «qui exerce une certaine fascination en Amérique du Nord⁸⁰⁰». Mais ce type de cadre ne se prête pas à une diffusion plus structurée du modèle du TGV.

C'est donc en dehors de ces cercles préexistants qu'un *lobby* du ferroviaire à grande vitesse se constitue en 1983, avec la création de la HSRA. Cette structure offre la possibilité aux acteurs déjà en place de se retrouver pour aborder la question spécifique de la grande vitesse, qui ne peut être traitée ailleurs. On y retrouve l'AAR, l'AREA⁸⁰¹, Amtrak, la SNCF, TGV Co et de nombreux autres acteurs représentants les milieux politiques, financiers, syndicaux et universitaires dont nombre d'étrangers, en particulier les plus intéressés par les marchés états-uniens (RFA, Japon et Grande-Bretagne)⁸⁰². Cette structure tient aussi un rôle dans l'acculturation des décideurs locaux, une cible qui devient peu à peu centrale pour les Français.

⁸⁰⁰ «Mission aux USA du 30 septembre au 6 octobre 1984», SNCF, *ca.* octobre 1984 (AN, 19950585/27).

⁸⁰¹ *American Railway Engineering Association*.

⁸⁰² «Réunion sur les trains à grande vitesse de l'association "High Speed Rail"», ambassade de France à Washington, 5 juin 1984 (AN, 19950585/27).

7.1.4 Avec les décideurs locaux, un enrôlement réciproque

D'une façon spontanée, l'échelon local est initialement perçu par les Français comme moins fiable que l'échelon fédéral. Yves Aureille et Jack Duchemin soulignent qu'à cette échelle le risque que des « considérations politiques ou économiques externes [jouent] un rôle important dans le choix final⁸⁰³ » est fort et mentionnent par exemple la possibilité que la Floride voit dans l'adoption du *bullet train* un argument en faveur de l'exportation de ses agrumes au Japon. Comme si l'échelle fédérale pouvait préserver contre de telles transactions. L'attention initialement portée à l'échelon local est donc secondaire, avant que se fasse jour la nécessité de revoir cette position, en particulier du fait du rôle moteur du gouverneur de Floride Daniel R. Graham. Les invitations en France témoignent de cette évolution (voir tab. 5, p. 216).

Ces visites n'expliquent probablement pas seules que l'enrôlement de ce niveau d'acteurs soit le plus abouti. Ce résultat est probablement aussi dû au fait qu'un jeu d'intéressement réciproque voit les Français se faire également enrôler par ces acteurs locaux. Les faire entrer dans la course de la grande vitesse ferroviaire aux États-Unis est une façon de sortir du dialogue contraint avec les Japonais et d'ouvrir le champ à la concurrence. Lorsque Daniel R. Graham « [confirme] l'intérêt d'une ligne à grande vitesse pour son État⁸⁰⁴ » à l'occasion de la visite sur place d'Edith Cresson au printemps 1984, il déploie lui aussi un argumentaire visant à susciter ou maintenir l'intérêt des Français pour un projet en Floride, alors qu'il est probablement l'un des décideurs états-uniens qui connaît le mieux le *Shinkansen*.

Une logique similaire finit par faire basculer le projet de liaison Los Angeles - Las Vegas, longtemps perçu par les Français comme devant être attribué à une technologie magnétique, mais qui est finalement ouvert à l'été 1989 à l'ensemble des solutions, notamment celles issues du TGV ou de l'ICE, sous l'impulsion de Paul C. Taylor, le directeur de la commission commune à la Californie et au Nevada constituée autour du projet⁸⁰⁵.

De même, lorsque la FHSRTC organise la mise au point de l'appel d'offres en intégrant les probables postulants dans le processus de rédaction, il s'agit de ne perdre en route aucun des candidats potentiels afin de maintenir le plus longtemps possible une logique de concurrence qui doit bénéficier au commanditaire. Plusieurs groupes de travail sont ainsi constitués, sur les enjeux environnementaux, les relations avec

⁸⁰³ « Compte rendu de mission. Mission ferroviaire en Floride de MM. Aureille et Duchemin (7-11 novembre 1983) », ambassade de France à Washington, 16 novembre 1983 (AN, 19950585/27).

⁸⁰⁴ « Réunion du 18 avril 1984 à la Direction de la Coopération Internationale. Promotion du TGV aux USA », SNCF, ca. avril 1984 (AN, 19950585/27).

⁸⁰⁵ « Visite de M. Carmichael-FRA et des commissions grande vitesse de Floride et Californie - Nevada », DTT, 13 juillet 1989 (AN, 19950585/27).

les collectivités, le jumelage d'infrastructures ou l'émission d'obligations exemptes de taxes, auxquels TGV Co, entre autres, participe⁸⁰⁶. Les postulants se trouvent ainsi enrôlés dans le processus de définition du projet, selon une démarche proche de la notion japonaise de «*nemawashi*⁸⁰⁷», qui correspond à un temps informel de consultation des parties prenantes afin de conduire *a posteriori* à une décision consensuelle. Ce qui pourrait porter à croire que l'influence japonaise se lit également dans les modalités de conduite du projet et non uniquement sur les enjeux de grande vitesse eux-mêmes.

Rappelant à une échelle locale l'idée de *technopolitique*⁸⁰⁸, la capacité des décideurs locaux à susciter de l'intérêt pour leur projet et à enrôler des partenaires en faisant porter leur action politique par un objet technique est indéniable et ne s'exerce pas uniquement sur les acteurs étrangers. Les 323 candidatures reçues pour occuper le poste de directeur exécutif de la FHSRTC témoignent de l'intérêt que suscite le projet floridien au sein même des sphères états-uniennes⁸⁰⁹. Il est pourtant un secteur qui résiste à cette force d'entraînement, malgré son rôle supposé décisif dans le financement des projets : l'immobilier.

7.1.5 Le TGV peut-il se muer en «“une vaste opération immobilière avec un train au milieu”»?

La question immobilière s'avère être un point central du montage du projet, mais elle n'est pas conçue de façon symétrique des deux côtés de l'Atlantique. Les éventuels partenaires états-uniens perçoivent le projet comme «“une vaste opération immobilière avec un train au milieu”⁸¹⁰», selon l'expression du représentant de la banque Merrill Lynch missionnée par TGV Co. Leur idée serait bien d'assurer la réussite d'opérations immobilières par le succès d'une opération ferroviaire. Le montage attendu prévoit donc que les promoteurs participent au financement global du projet, y compris à la réalisation d'une ligne nouvelle. Mais il faut donc que les équipes étrangères soient capables de convaincre des promoteurs immobiliers, si possible états-uniens, de devenir des partenaires financiers de leur projet.

La FHSRTC a conscience du rôle crucial que peuvent porter les enjeux immobiliers et de la difficulté que les équipes étrangères pourraient entretenir sur cette

⁸⁰⁶ «Compte rendu de mission aux U.S.A. du 17 au 20 novembre 1985», SNCF, 10 décembre 1985 (AN, 19950585/27).

⁸⁰⁷ BILLITTERI, «Is There a Bullet Train in Florida's Future», *op. cit.*

⁸⁰⁸ Paul N. EDWARDS et Gabrielle HECHT, «History and the Technopolitics of Identity : The Case of Apartheid South Africa», *Journal of Southern African Studies*, t. 36, n° 3, 2010, p. 619-639.

⁸⁰⁹ «Réunion de la Florida High Speed Rail Commission», consulat général de France à Miami, 14 juin 1985 (ASNCF, 123LM503).

⁸¹⁰ «Faisabilité financière du TGV en Floride», ambassade de France à Washington, 5 septembre 1985 (AN, 19950585/27).

question. Dans le compte rendu public qu'elle donne de son voyage au Japon à l'automne 1985, elle rappelle ainsi l'importance des investissements immobiliers dans le financement du projet en incitant les partisans du *bullet train* à associer les promoteurs japonais à leur offre attendue pour la Floride⁸¹¹.

Mais c'est aussi aux États-Unis que la FHSRTC doit mener un travail de conviction. Dès juillet 1985, l'importante revue professionnelle *Railway Age* consacre un rapide article à la situation en Floride qui souligne le manque d'intérêt des promoteurs immobiliers envers le projet ferroviaire. Le choix de Charles H. Smith, ancien directeur du rail de l'État du Maryland, comme directeur exécutif de la FHSRTC à ce moment précis s'explique d'ailleurs par ses aptitudes supposées à développer l'intérêt du monde de la promotion immobilière⁸¹². Il vient ainsi renforcer un penchant immobilier déjà très prononcé, puisque quatre des sept membres de la FHSRTC sont eux-mêmes des promoteurs⁸¹³.

Pour faire avancer cette dynamique, une conférence est organisée à destination des promoteurs. Initialement prévue à l'automne 1985, elle est réputée se tenir à Miami les 19 et 20 février 1986, à l'initiative de James H. Winston, membre de la FHSRTC et lui-même investisseur à Jacksonville. Mais aucun document disponible ne permet de retracer la façon dont elle s'est déroulée. Plus symptomatique sans doute, aucun compte rendu du camp français aux États-Unis ne relate cet événement.

Les observateurs français ne sont pourtant pas aveugles face à cette importance du financement des projets par l'immobilier, qui se retrouve jusque dans les notes produites par la DTT, par exemple à l'été 1985⁸¹⁴. Mais ils ont du mal à appréhender ces relations entre projets immobiliers et projet de transport, comme en témoigne l'appellation « “developers”⁸¹⁵ » employée en anglais pour désigner les promoteurs par Alain de Tessières, représentant de la SNCF en Amérique du Nord ; la reprise du terme anglais reflète ici un décalage perçu par les acteurs eux-mêmes et une forme de malaise sur cette question pourtant placée au centre par les interlocuteurs floridiens.

La situation française ne leur fournit par une expérience très étoffée sur ces questions. L'enjeu immobilier n'a pas été central dans le projet de la LGV Sud-Est. Les opérations immobilières envisageables du fait de cette infrastructure n'ont pas été l'un des moteurs de sa réalisation, d'autres éléments purement ferroviaires s'étant avérés bien plus décisifs (voir p. 31). Le portage financier du projet s'est restreint

⁸¹¹ «Compte-rendu de la réunion mensuelle de la Commission du projet de TGV de Floride. Titusville le 5 décembre 1985», consulat général de France à Miami, 11 décembre 1985 (AN, 19950585/27).

⁸¹² «High-Speed Forces Regroup», *Railway Age*, juillet 1985, p. 95-96.

⁸¹³ David Blumberg, James H. Winston, Malcolm R. Kirschenbaum et George E. Barbar.

⁸¹⁴ «Note sur les perspectives d'exportation du T.G.V.», DTT, 10 juillet 1985 (AN, 19950585/27).

⁸¹⁵ «2ème Convention Internationale – HSRA, Chicago, 29 au 31 mai 1985», SNCF, 5 juin 1985 (AN, 19950585/27).

au monde ferroviaire, les interventions de promoteurs immobiliers étant confinées aux réalisations en dehors de l'infrastructure et des gares elles-mêmes. À Paris, le quartier de la gare de Lyon a fait l'objet d'opérations immobilières, essentiellement pour le secteur tertiaire, pour lesquelles l'infrastructure nouvelle n'a joué qu'un rôle relativement secondaire dans une agglomération où la liaison améliorée avec Lyon n'est qu'un élément marginal par rapport à l'ouverture du RER en 1977. Ce quartier fait néanmoins l'objet de présentations aux visiteurs états-uniens⁸¹⁶.

La principale réalisation liée au TGV – la rénovation complète du quartier de La Part-Dieu à Lyon à l'occasion de l'implantation de la nouvelle gare – s'est, pour sa part, d'abord inscrite dans une forme de réticence d'importants acteurs lyonnais vis-à-vis de l'arrivée du TGV, en particulier dans les milieux commerçants. Encore en 1976, le géographe Jacques Bonnet note que «le report de la mise en service d'un turbotrain ultra-rapide qui reliera Lyon à la capitale en moins de 2 heures est significatif du souci de préserver, entre les deux villes, une certaine distance, afin de justifier la création en province d'un véritable centre directionnel⁸¹⁷». Le train et la gare sont donc encore perçus comme une menace pour le monde des affaires plus que comme une opportunité.

S'il profite d'un contexte global de tertiarisation de l'économie et donc d'un besoin accru en bureaux, l'aménagement du nouveau quartier de La Part-Dieu est d'abord porté par un mouvement local⁸¹⁸. En termes économiques, il s'agit de trouver un nouveau moteur capable de compenser l'essoufflement de l'industrie lyonnaise, anciennement dominante. Le pari fonctionne au cours des années 1970, avant de s'essouffler entre 1978 et 1986, au moment où les Français cherchent à mettre en avant l'exemple lyonnais aux yeux de leurs interlocuteurs états-uniens, avant qu'une relance s'amorce en particulier fondée sur l'implantation de la gare⁸¹⁹.

⁸¹⁶ «Procès-verbal de la réunion organisée le 4 septembre sous la présidence de monsieur Bruno Delaye délégué aux affaires internationales», ministère du Redéploiement industriel et du Commerce extérieur, 5 septembre 1985 (AN, 19950585/27).

⁸¹⁷ Jacques BONNET, «L'essor du tertiaire supérieur à Lyon : le centre régional de la Part-Dieu», *Revue de géographie de Lyon*, t. 51, n° 1, 1976, p. 25-26.

⁸¹⁸ *Ibid.*

⁸¹⁹ En termes d'aménagement urbain, le renouvellement d'une vaste zone de la rive gauche du Rhône répond à un double objectif. Il s'agit d'abord de relier le centre de Lyon avec les faubourgs ouvriers de l'Est. Le but est également de trouver un espace ouvrant de nouvelles connexions que ne permet pas la Presqu'île contrainte par son étroitesse et les frontières que constituent la gare de Perrache, héritée du XIX^e siècle, et les échangeurs autoroutiers implantés à la sortie du tunnel de Fourvière, une infrastructure, inaugurée en 1976, qui marque l'apogée de l'adaptation de Lyon à la circulation automobile voulue par son maire Louis Pradel (Sébastien GARDON, *Goûts de bouchons. Lyon, les villes françaises et l'équation automobile*, Paris, Descartes & Cie, 2011). En termes de transport, La Part-Dieu est d'abord un quartier fondé sur l'automobile et sur le métro, qui la dessert à partir de 1978. L'échelle de fonctionnement privilégiée est bien celle de l'agglomération lyonnaise et son équipement principal est plutôt le centre commercial que la gare, qui ne vient compléter le tableau que dans un second temps (Thierry JOLIVEAU et Martine SANLAVILLE, «L'évolution

7. FAUT-IL SE TRAHIR POUR SE TRADUIRE ?

Le projet de gare ne refait effectivement surface qu'à l'époque où émerge le projet de TGV alors qu'il était enterré du fait de difficultés économiques rencontrées au début des années 1970 (voir fig. 29, p. 256). La nouvelle gare doit prendre la place d'une ancienne gare de marchandises et s'impose face à l'idée d'une modernisation de la gare des Brotteaux, la gare de Perrache n'étant plus adaptée pour un trafic TGV appelé à s'accroître et à traverser Lyon. L'implantation sur la zone de la gare de marchandises offre également la possibilité de vendre des terrains à des promoteurs en participant ainsi à l'équilibre de l'opération, mais ce processus, local, n'est pas à l'échelle du financement de la LGV.



Figure 29. Plan dessiné présentant une vue générale de la nouvelle gare de Lyon-Part-Dieu et des bâtiments situés autour (juin 1982)⁸²⁰

Lancé en janvier 1979, le projet ferroviaire d'une gare se mue progressivement en projet d'aménagement, support de développement immobilier et de liaison entre quartiers marqués par une coupure ancienne. Comme l'écrit Jean Pelletier, «[d]e simple fille du TGV parisien elle devient, par une adoption bien réussie, un des symboles de la métropole lyonnaise⁸²¹». Mais elle ne peut être présentée comme le cœur d'une rénovation urbaine largement conçue indépendamment d'elle.

Les observateurs de l'époque prennent d'ailleurs soin de distinguer l'opération de La Part-Dieu d'autres exemples plus intégrés et soulignent en particulier les différences notables avec les réalisations contemporaines aux États-Unis. Dans l'analyse qu'il en propose en 1976, Jacques Bonnet oppose les formes du projet de La

du centre commercial régional de la Part-Dieu», *Revue de géographie de Lyon*, t. 60, n° 1-2, 1985, p. 97-108).

⁸²⁰G. Popovitch (ASNCF, 0531LM0003).

⁸²¹Jean PELLETIER, «La gare de la Part-Dieu à Lyon : un équipement décisif du centre directionnel de Lyon», *Revue de géographie de Lyon*, t. 60, n° 4, 1985, p. 331.

Part-Dieu au «gigantisme des “central business district”⁸²²» d’Amérique du Nord. En 1985, Jean Pelletier distingue également cette opération de ce qu’Ottawa vient de connaître : la gare centrale y a été remplacée en 1966 par une nouvelle gare très en périphérie du centre-ville, alors que Lyon espère au contraire relancer des espaces centraux par le biais de l’opération Part-Dieu⁸²³.

Par ailleurs, le marché de bureau lyonnais – le seul qui compte en province – n’a que peu à voir avec les dynamiques du marché aux États-Unis⁸²⁴. S’il émerge à partir des années 1970 du fait de l’instauration d’une économie de service, que l’on observe aussi outre-Atlantique, il s’inscrit dans le cadre spécifique imposé par la politique de rééquilibrage vers les métropoles d’équilibre promue par la Datar. Il bénéficie ainsi de l’obligation d’obtenir un agrément pour les bureaux en région parisienne, en vigueur depuis 1958, et de l’aide publique à la localisation en province instaurée en 1967. Ainsi, si l’implantation de bureaux à Lyon est un phénomène massif au début des années 1970, c’est autant le cadre réglementaire et financier que les possibilités nouvelles de télécommunication entre Lyon et Paris qui l’expliquent et non la LGV. Par ailleurs, l’implantation de bureaux d’administrations publiques et de services parapublics joue un rôle décisif dans le développement de ce marché, ce qui ne pourrait être le cas aux États-Unis. Enfin, l’immobilier tertiaire assure son développement en s’appuyant sur une implication de plus en plus forte des collectivités locales, à l’heure de la décentralisation⁸²⁵.

Autre difficulté, l’importance financière des réalisations immobilières pour la rentabilité du projet de LGV est indirecte. D’une part, l’activité accueillie par les bureaux réalisés suscite un trafic induit même si le TGV n’est pas utilisé par l’ensemble des employés des quartiers de gare. D’autre part, le temps de trajet réduit des employés de ces bureaux se monétarise et participe ainsi au bilan global du projet, compris dans le sens français d’une valorisation d’un bénéfice collectif et non dans le sens états-unien d’un équilibre financier à l’échelle d’un maître d’ouvrage. Mais aucun promoteur n’a directement participé au financement de l’opération ferroviaire.

En dépit de ces lourdes différences entre le cas de Lyon et ce qui pourrait être le cas de Miami ou Orlando, les Français choisissent de mettre en avant les projets

⁸²²BONNET, «L’essor du tertiaire supérieur à Lyon : le centre régional de la Part-Dieu», *op. cit.*, p. 12.

⁸²³PELLETIER, «La gare de la Part-Dieu à Lyon : un équipement décisif du centre directionnel de Lyon», *op. cit.*

⁸²⁴Jacques BONNET, «L’évolution du marché des bureaux en France et à l’étranger», *Géocarrefour*, t. 78, n° 4, 2003, p. 281-294.

⁸²⁵Olivier SCHLEMER, «L’immobilier d’entreprise», *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 28, 1985, p. 134-138.

immobiliers lyonnais puisqu'ils n'en ont pas d'autres à montrer⁸²⁶. Malgré ces efforts français, les investisseurs immobiliers états-uniens n'identifient pas facilement l'intérêt qu'ils auraient à mettre de l'argent dans un projet fondé sur un service ferroviaire. Ils sont sensibles au contexte états-uniens qui est bien moins assuré que celui qui prévaut en France.

Une étude produite par Merrill Lynch en septembre 1985 permet d'identifier plusieurs freins à leur implication⁸²⁷. Les doutes portent d'abord sur les exemptions fiscales accordées aux obligations à émettre pour pouvoir assurer le portage foncier lié à la construction de la nouvelle infrastructure, du fait d'une possible réforme fiscale pouvant y mettre fin (voir p. 386). Ensuite, les promoteurs souhaitent réduire le risque qu'ils pourraient prendre en investissant dans un projet aussi neuf pour eux, pour lequel ils ne disposent d'aucune référence antérieure. Cela pourrait se faire par le biais de garanties d'emprunts accordées par des institutions publiques, en particulier par l'État de Floride. Enfin, les réticences sont aussi liées à l'image générale des transports ferroviaires de voyageurs dans l'opinion publique et en particulier dans les milieux reaganien. Cette perception pourrait nuire à la rentabilité du projet, voire à l'image des promoteurs eux-mêmes.

D'un point de vue presque ontologique, il convient également de souligner la différence de rapport au projet qui existe entre le métier de promoteur immobilier et celui d'ingénieur planifiant le développement d'une infrastructure ferroviaire. Le premier joue sur l'instinct et un retour sur investissement rapide et assuré. Le second cherche à justifier par une rationalité surjouée le délai très long par lequel il obtiendra une rentabilité souvent aléatoire⁸²⁸.

Ainsi, pour TGV Co, la quête d'un partenaire promoteur immobilier s'avère vaine. En mai 1986, l'entreprise est toujours à la recherche d'un acteur de ce monde capable d'investir ses propres capitaux dans une opération autour d'une LGV, sans succès⁸²⁹. En juillet 1989, les Français ne peuvent donc que constater que «l'aspect promotion immobilière est très développé par AMERIFIRST [leur dernier concurrent alors en lice essentiellement porté par des promoteurs immobiliers] ce qui lui permet d'envisager un financement privé à 100 % au contraire d'ALSTHOM – BOMBARDIER⁸³⁰». Plus qu'une référence, le cas lyonnais s'est donc avéré être une impasse intellectuelle sur ce point placé au centre des débats par les Floridiens.

⁸²⁶ «Procès-verbal de la réunion organisée le 4 septembre sous la présidence de monsieur Bruno Delaye délégué aux affaires internationales», ministère du Redéploiement industriel et du Commerce extérieur, 5 septembre 1985 (AN, 19950585/27).

⁸²⁷ «Faisabilité financière du TGV en Floride», ambassade de France à Washington, 5 septembre 1985 (AN, 19950585/27).

⁸²⁸ Entretien avec André Thinières (16 juin 2017).

⁸²⁹ «Note à l'attention de M. Couplan», DTT, 27 mai 1986 (AN, 19950585/27).

⁸³⁰ «Projet de liaison ferroviaire à grande vitesse Miami - Orlando - Tampa (480 km, 325 miles)», DTT, 13 juillet 1989 (AN, 19950585/27).

Le blocage sur les enjeux immobiliers n'est peut-être que l'aspect le plus saillant des éléments de rigidité auxquels se heurte le processus d'enrôlement du fait qu'il est produit à la fois par la perception des enjeux par les milieux de la promotion immobilière états-uniens et par la conception du système du TGV lui-même. Il vient illustrer qu'un processus de traduction ne peut se contenter d'enrôler les acteurs du pays visé, mais doit aussi composer avec l'objet lui-même, ici le TGV, qui doit suivre sa propre évolution en s'éloignant peu à peu de son modèle original.

7.2 L'américanisation du TGV : un processus impossible ?

Simultanément à la recherche de partenaires aux États-Unis, les Français mettent également en route un processus de mutation de leur objet, afin de le rendre le plus compatible possible avec le contexte nouveau dans lequel il est supposé trouver sa place. Alors qu'avec les États-uniens, peu de négociations s'avèrent possibles, c'est avec le TGV lui-même que les marges de manœuvre paraissent les plus fortes ou du moins que le plus d'ajustements semblent envisageables. L'inertie du système du TGV, qui ne peut se résumer à une simple rame, contribue toutefois à réduire la souplesse d'un objet qui n'a pas été conçu initialement comme étant destiné à se déployer dans un contexte aussi différent.

7.2.1 Le développement d'une base d'argumentaire ou la réduction du système à l'objet

L'argumentaire en faveur de la solution française suit généralement une focalisation sur l'objet aux dépens d'une vision plus systémique, pourtant bien présente dans les esprits des principaux experts⁸³¹. Passant par le politique, cette vision réductionniste à l'objet est ancrée dans le registre français dès mai 1983, lorsque le Premier ministre Pierre Mauroy décrit aux parlementaires venus en France le cadre général des échanges commerciaux envisageables :

«[p]our nos exportateurs français, le marché américain n'est pas traditionnellement réputé facile. Mais il me semble que les produits et les techniques du secteur des transports présentent des caractéristiques de qualité telles que la tâche des vendeurs et des prescripteurs devrait être, somme toute, largement facilitée⁸³²».

⁸³¹Par exemple Marcel Tessier (entretien entre Marcel Tessier, Alain Beltran et Jean-François Picard (26 juin 1991) (R&H)).

⁸³²«Trame de l'intervention du Premier ministre devant les parlementaires du comité franco-américain de promotion du train à grande vitesse», *ca.* mai 1983 (AN, 19950585/27).

Lorsque Laurent Fabius, alors ministre de l'Industrie et de la Recherche, effectue un voyage aux États-Unis en janvier 1984, il dispose d'une note préparée au ministère des Transports par Bertrand de Fonvielle, qui lui décrit le TGV comme un objet aux multiples vertus : « [o]utre ses qualités de rapidité, de régularité et de rentabilité, le TGV français présente un certain nombre d'avantages favorables à son implantation aux États-Unis : économe en matière d'infrastructures et en matière de consommation d'énergie, il est également performant dans le domaine de la protection de l'environnement et de la sécurité⁸³³ ». Le TGV est ici présenté comme un produit, qui pourrait être toute autre production française destinée à être exportée aux États-Unis. Or le TGV est avant tout un système, dont les parties mobiles ne sont que l'aspect le plus visible pour le voyageur.

La vitesse est souvent le premier point abordé, avant la fiabilité aussi bien technique que d'exploitation, puis la rentabilité. Suivent d'autres arguments secondaires mais récurrents. La motorisation électrique est un atout régulièrement mis en avant, malgré la contingence historique du choix de l'électricité⁸³⁴. Mais il n'y a jamais aucune évocation de la constitution du bouquet énergétique états-unien, qui voit la part du charbon s'accroître et dépasser 50 % au début des années 1980, alors que la France est en plein déploiement de son parc nucléaire⁸³⁵.

L'environnement, quand il est mentionné, sur un mode toujours mineur, prend la forme des nuisances sonores, sur lesquelles le TGV est présenté comme performant⁸³⁶, et sur la réduction de la pollution locale des moteurs thermiques du fait de l'électrification⁸³⁴. Ce dernier point suppose une condition lourde et non toujours remplie aux États-Unis : le remplacement d'une liaison ferrée existante par une LGV ou un report modal depuis l'automobile.

Un autre volet d'arguments tient à l'emploi généré par le projet qui présente l'intérêt d'être local du fait de la ligne nouvelle à construire. Au-delà de la phase de travaux, il trouve des échos saint-simoniens : « vous multipliez les échanges, donc la richesse de vos métropoles⁸³⁶ », affirme Pierre Mauroy. Enfin, le dernier registre est celui de l'aménagement du territoire, compris dans le sens qu'il prend toujours plus en Europe à l'époque : la relance des centres-villes, par exemple par la piétonnisation⁸³⁷. Pierre Mauroy peut ainsi promettre aux parlementaires états-

⁸³³ «Préparation du voyage de Monsieur Fabius, Ministre de l'Industrie et de la Recherche, aux États-Unis (janvier 1984)», ministère des Transports, 26 décembre 1983 (AN, 19950585/27).

⁸³⁴ «Thèmes de discours devant les parlementaires franco-américains», ministère des Transports, 2 juin 1983 (AN, 19950585/27).

⁸³⁵ *US Energy Information Administration*.

⁸³⁶ «Trame de l'intervention du Premier ministre devant les parlementaires du comité franco-américain de promotion du train à grande vitesse», ca. mai 1983 (AN, 19950585/27).

⁸³⁷ Cédric FÉRIEL, «L'invention du centre-ville européen. La politique des secteurs piétonniers en Europe occidentale, 1960-1980», *Histoire urbaine*, n° 42, 2015, p. 97-120.

uniens que par l'adoption du TGV, «les centres-villes de [leurs] États respectifs pourront être revitalisés⁸³⁸».

La base d'argumentation employée par les Français est donc très centrée sur les qualités de l'objet en exploitation au détriment d'aspects plus systémiques. Il y a là un premier biais dans la perception de ce qui doit être traduit pour une exportation aux États-Unis. Mais, si les discours politiques ne prennent que rarement en compte la nécessaire adaptation du système, les techniciens œuvrent plus dans ce sens tout en constatant que le système comporte un noyau invariant qui offre peu de marges d'adaptation.

7.2.2 Le noyau invariant du TGV

Les experts français sont bien conscients que l'exportation du TGV ne peut se faire par simple duplication du modèle mis en œuvre entre Paris et Lyon. Dès lors, il convient de distinguer le noyau d'éléments invariants, qui ne pourront faire l'objet d'aucune adaptation, des éléments sur lesquels des marges de manœuvre se dégagent. Michel Walrave, revenu à la SNCF après son passage au cabinet de Pierre Mauroy, propose un tel travail en juin 1984⁸³⁹. Sans surprise, les invariants du système TGV sont ceux de la doctrine que la SNCF a élaborée une dizaine d'années auparavant : une infrastructure nouvelle, la compatibilité avec le réseau ancien et une vitesse optimale de 250 à 300 km/h (voir p. 38). Tout le reste est réputé adaptable en fonction des conditions démographiques, économiques, topographiques...

L'exemple même de cette capacité d'adaptation est incarné par les différences entre la LGV Sud-Est et la LGV Atlantique, alors en cours de réalisation (voir tab. 7, p. 261).

| Critère | LGV Sud-Est | LGV Atlantique |
|------------------------|-------------|----------------|
| Déclivité maximale (‰) | 35 | 25 |
| Motorisation | forte | moindre |
| Motrices | 2 | 2 |
| Remorques | 8 | 10 |
| Bogies moteurs | 6 | 4 |
| Coûts de génie civil | faibles | moyens |
| Coût du matériel | moyen | faible |

Tableau 7. Principales différences de conception entre les LGV Sud-Est et Atlantique⁸³⁹

⁸³⁸ «Trame de l'intervention du Premier ministre devant les parlementaires du comité franco-américain de promotion du train à grande vitesse», *ca.* mai 1983 (AN, 19950585/27).

⁸³⁹ «Le train à grande vitesse. L'expérience française et ses résultats économiques», SNCF, juin 1984 (ASNCF, 123LM502).

Dans une telle optique, le terrain façonne donc la solution retenue qui permet au noyau invariable de trouver sa place. Mais, de la LGV Sud-Est à la LGV Atlantique, bien des éléments n'ont pas varié, sans qu'ils soient mentionnés comme constituant ce noyau. On peut penser aux conditions politiques de réalisation de tels projets, aux modalités d'évaluation de leur rentabilité économique, au paysage modal dans lequel ils s'insèrent, aux relations financières entre la SNCF et l'État... Sur ce dernier point, le document de Michel Walrave ne mentionne pas la participation publique mobilisée pour la réalisation de la LGV Atlantique, un projet plus politique que le précédent.

La vision du noyau d'invariants que se forment alors les experts de la SNCF les conduit à survaloriser les invariants spécifiques au TGV par rapport à ceux qui relèvent plus largement de la situation française du chemin de fer, alors qu'en sortant des limites hexagonales, le TGV voit sa souplesse contrainte par les premiers comme par les seconds.

L'exemple du paysage modal illustre cette idée. Alors que le TGV a très fortement réduit la part de l'aérien sur la liaison Paris - Lyon – passée de 31 % en 1981 à 7 % en 1984⁸⁴⁰ –, les relations entre les deux systèmes pourraient être revues pour l'implantation aux États-Unis. En octobre 1983, Robert W. Blanchette suggère ainsi de développer une complémentarité plus qu'une concurrence entre les deux mondes : puisque les liaisons aériennes de faible distance sont déficitaires et ne sont maintenues que pour alimenter les vols moyen et long courrier, le TGV pourrait s'imposer comme système de substitution pour des distances de moins de 300 *miles*⁸⁴¹ sur lesquelles il est compétitif⁸⁴². Robert W. Blanchette plaide donc pour des alliances entre exploitant ferroviaire et compagnies aériennes, une idée reprise pour le cas de la Floride. L'adaptation serait probablement plus vertueuse que la situation très ambivalente d'une SNCF actionnaire de son concurrent Air inter. Mais les promoteurs français du TGV ne parviennent pas à convaincre des compagnies aériennes états-uniennes de s'associer à leurs projets, comme si l'hostilité à l'avion demeurait – à l'époque – un invariant du TGV, ce qu'avaient anticipé Lawrence D. Gilson, vice-

⁸⁴⁰Michel MÜLLER, Marc PAPINUTTI et Christian REYNAUD, «Six ans de diffusion des effets du TGV sud-est», *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 15-16, 1987, p. 127-150.

⁸⁴¹483 km/h.

⁸⁴²Compte rendu de la réunion du 29 septembre 1983, ambassade de France à Washington, *ca.* octobre 1983 (AN, 19950585/27).

président d'Amtrak, comme William G. Claytor⁸⁴³, président d'Amtrak, lors de la visite d'André Billardon en janvier 1983⁸⁴⁴.

Autre exemple illustrant la limite de la souplesse du TGV, la question des pentes admissibles. Malgré ses capacités revendiquées à gravir de fortes pentes, le TGV ne peut appliquer la recette du Paris - Lyon à une liaison marquée par de fortes déclivités comme celle de Californie. Au ministère des Transports, Michel Pasquier suggère même «une solution T.G.V. comportant une crémaillère à moteur linéaire⁸⁴⁵», ce qui serait une adaptation de l'objet pour conserver le concept d'une infrastructure peu coûteuse, évitant tunnels et ouvrages d'art. En abandonnant en revanche l'idée de grande vitesse puisqu'une crémaillère imposerait une vitesse fortement réduite, au risque de voir la roue dentée dérailler ! On touche là à une limite de l'adaptation du concept de TGV qui explique en partie la frilosité française sur les projets californiens.

Enfin, le noyau des invariants n'est pas figé et peut s'accroître. Ainsi, alors que le TGV s'est construit pour l'essentiel en dehors des sphères politiques en France, il est rapidement apparu dès son inauguration par François Mitterrand que les élus s'en empareraient massivement. La doctrine de la SNCF intègre ainsi une nouvelle dimension invariable : la quête des élus pour obtenir un TGV, source de fierté pour leur territoire et signe de leur réussite politique. Devenue un invariant, cette dimension est donc intégrée par TGV Co et recherchée par son patron Robert W. Blanchette qui affirme dès septembre 1983 qu'«un chemin de fer – surtout s'il a du panache – présente pour un politicien de nombreux avantages notamment en ce qui concerne l'emploi⁸⁴⁶». Mais cette relation au politique se heurte à une différence très nette : quand le politique français participe financièrement au projet, le politique états-unien ne souhaite pas y mettre un dollar.

Les invariants identifiés finissent donc par rigidifier la solution proposée par les Français. Ce processus est en outre renforcé par des éléments le plus souvent omis mais pourtant agissant dans ce même sens. Les descriptions du produit font bien souvent abstraction de facteurs qui pourraient être gênants, dont trois principaux peuvent être identifiés.

D'abord, le TGV est un produit qui a été conçu non seulement dans le cadre français mais encore plus spécialement pour la liaison spécifique entre Paris et Lyon,

⁸⁴³Héros de la Deuxième Guerre mondiale, il prend la tête de la *Southern Railway* (1967-1977). Bien que juriste de formation, il s'y forme une réputation d'homme de terrain attaché à l'exploitation. Il devient secrétaire à la Marine dans l'administration Carter (1977-1979), avant de prendre la tête d'Amtrak (1982-1993).

⁸⁴⁴«Compte rendu de la visite d'André Billardon aux U.S.A.», Conseil général de Bourgogne, 23 février 1983 (AN, 19950585/27).

⁸⁴⁵«Note à l'attention de M. Perrod», ministère des Transports, 5 juillet 1982 (AN, 19950585/27).

⁸⁴⁶Compte rendu de la réunion du 29 septembre 1983, ambassade de France à Washington, ca. octobre 1983 (AN, 19950585/27).

un axe marqué par des problèmes de saturation et de superposition de trafic entre marchandises et voyageurs. Les promoteurs français du TGV insistent rarement sur cette caractéristique centrale de l'histoire du système, mais perçue comme risquant de nuire à l'universalité d'une solution réputée pouvoir s'adapter ailleurs. Les experts états-uniens identifient cependant bien cette difficulté inhérente à tout projet de transport, forcément défini par des conditions locales. À propos des systèmes japonais, français et britannique, l'analyse de l'OTA de 1983 met très vite en avant l'idée que «[l]es trois systèmes à grande vitesse étrangers diffèrent de manière significative; chacun est adapté à sa topographie, à ses besoins de transport, à ses conditions démographiques et à sa situation économique particulière⁸⁴⁷».

Ensuite, le paysage modal français n'est jamais décrit, au risque de masquer certains de ses traits pourtant en lien avec le développement d'une offre de train à grande vitesse : par exemple l'absence de liaison à grande distance par autocar du fait d'un cadre réglementaire particulier, hérité de la coordination rail-route des années 1930⁸⁴⁸. Lorsqu'un argumentaire tente de dresser une similarité des situations entre les deux pays à partir du constat d'un déclin du train, au profit de l'automobile et de l'avion, comme celui de Charles Fiterman allant jusqu'à parler de «maux de civilisation⁸⁴⁹», il masque la différence entre une chute du trafic voyageurs en chiffres bruts aux États-Unis et une chute relative de la part modale du train en France qui voit sa fréquentation brute augmenter depuis les années 1950⁸⁵⁰.

Derrière la configuration du paysage modal se pose la question sociale de l'accès au territoire pour tous. En guise de pique adressée à la France qui vient de se doter fin 1982 de la Loti⁸⁵¹ dont il s'agit d'un des points centraux, les interlocuteurs de Samir Naessany lors de sa visite aux États-Unis lui demandent si «[l]e droit au transport [n'est] pas mieux assuré chez [eux] qu'en France, où les prix du transport aérien sont élevés, les cars sur autoroute interdits⁸⁵²?» La logique de déréglementation ne serait-elle pas plus efficace pour le voyageur que celle de contrainte ? Greyhound n'est-il pas conduit, sur certaines de ses liaisons par autocar, à réduire ses salaires de 20 à 40 %, pour rester compétitif face aux vols à bas coûts, proposés à un prix moindre que le trajet par autocar ? Dès lors, difficile de maintenir l'image du TGV comme mode démocratique. Une note de la SNCF de novembre 1983 ne souligne-t-

⁸⁴⁷ «*The three foreign high-speed systems differ significantly; each is tailored to its particular topography, transport needs, demographic conditions, and economic circumstances*» (*U.S. Passenger Rail Technologies, op. cit.*, p. 3).

⁸⁴⁸ NEIERTZ, *La Coordination des transports en France. De 1918 à nos jours, op. cit.*

⁸⁴⁹ «Thèmes de discours devant les parlementaires franco-américains», ministère des Transports, 2 juin 1983 (AN, 19950585/27).

⁸⁵⁰ CARON, *Histoire des chemins de fer en France 1937-1997, op. cit.*, p. 10.

⁸⁵¹ Loi 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

⁸⁵² «Compte-rendu de la mission effectuée aux États-Unis (2 au 7 novembre 1983)», DTT, 15 novembre 1983 (AN, 19950585/27).

elle pas qu'«entre Miami et Orlando, l'avion coûte moins cher que le TGV 1ère classe en France⁸⁵³»?

Enfin, le dernier angle mort de l'argumentaire touche aux conditions de financement de la SNCF, qui est elle-même une structure en pleine mutation. Alors que des interlocuteurs états-uniens à l'échelon fédéral s'intéressent vivement à la façon dont l'entreprise organise son travail et planifie son développement et ses relations avec l'État (voir p. 123), ces enjeux sont très peu mis en avant dans la communication qui est faite autour du TGV. Comme si l'objet pouvait être déconnecté d'une situation qui ne présente pas que des succès financiers aussi criants et qui pourtant peut intéresser les États-uniens, soucieux de comprendre le fonctionnement global du système, en particulier les modalités de participation des investisseurs, qui se résument dans le cas de la LGV Sud-Est à la seule SNCF.

Ces angles morts de la conception française du TGV peuvent s'expliquer par une conviction dominante, qui contribue à marginaliser toute mobilisation d'arguments susceptibles de la relativiser : le TGV est perçu comme un succès dès son inauguration partielle en 1981.

7.2.3 Une conviction : le TGV a fait ses preuves

Le principal atout du TGV pour rivaliser avec le *Shinkansen* est d'être opérationnel, ce qui le distingue de toutes les autres solutions proposées par les rivaux étrangers. Même si son expérience est encore modeste face aux 20 ans d'existence du train japonais, ses promoteurs utilisent cet argument jusqu'à l'usure : le TGV aurait fait ses preuves. Il s'agit bien de se distinguer de la concurrence, grâce à un calendrier heureux, qui aurait pu être moins favorable si le TGV n'avait pas été décidé *in extremis* au cours des derniers jours de la présidence Pompidou. Sans cela, il est probable que l'arrivée au pouvoir de Valéry Giscard d'Estaing, qui n'avait pas caché son hostilité au projet lorsqu'il était aux Finances⁸⁵⁴, aurait *a minima* retardé sinon enterré le projet.

Pour compenser le manque d'expérience en service commercial du TGV par rapport au *Shinkansen*, ses promoteurs mettent en avant le fait qu'il est fondé sur des idées simples combinant des solutions classiques, qui font l'objet d'une «expérience acquise par la SNCF au cours de nombreux années de recherche et d'essais⁸⁵⁵». En ressort une image ambivalente du TGV présenté, comme ici dans un discours

⁸⁵³ «Compte rendu de la réunion TGV Floride organisée à la DCI le 15 novembre 1983», SNCF, ca. novembre 1983 (ASNCF, 275LM26).

⁸⁵⁴ BELTRAN et PICARD, «D'où viens-tu TGV ? Témoignages sur les origines des trains à grande vitesse français», *op. cit.*, p. 65-66.

⁸⁵⁵ «Compte rendu de la réunion du 3 mars 1983 sur les problèmes de promotion et d'exportation du système TGV aux États-Unis», DREE, 22 mars 1983 (AN, 19950585/27).

de Pierre Mauroy, à la fois comme objet de «haute technologie⁸⁵⁶» et simultanément comme n'étant «pas une technique totalement neuve [mais] l'assemblage des meilleures composantes dans le domaine du chemin de fer⁸⁵⁶». Tout en se voulant rassurant, il convient donc de conserver l'image d'un système de pointe et de combattre toute confusion qui pourrait être entretenue entre les industriels du TGV et des constructeurs décrits par les experts français comme moins pionniers.

L'idéal-type de cet écueil est Bombardier, qui a en outre contre lui d'avoir fait le choix de construire du matériel sous licence japonaise. Pour Jean-Philippe Bernard, «ce constructeur qui réalisait des motos neige il y a dix ans a pris une importance très grande⁸⁵⁷» sur le marché ferroviaire aux États-Unis, principalement du fait de son implantation sur place, dans les États du Vermont et de New York, et, s'il a remporté un gros marché de renouvellement du parc du métro de New York, c'est essentiellement du fait que ce réseau «aurait de telles difficultés à entretenir son matériel qu'il est opposé à toute innovation⁸⁵⁷». Jean-Philippe Bernard décrit l'offre de Bombardier comme un «matériel [...] parfaitement périmé de conception : pas de hacheur, pas de suspension pneumatique, des bogies très lourds en acier moulé⁸⁵⁷...» En 1986, Bertrand de Fonvielle met encore en garde contre Bombardier «dont l'aptitude à copier puis à ré-exporter n'est plus à démontrer⁸⁵⁸».

Au contraire, le TGV est un produit original dont les Français estiment qu'il a démontré trois ordres de preuves : il est faisable, fiable et rentable. Sa faisabilité est illustrée par son record du monde de vitesse, qui vient confirmer les choix techniques opérés en amont. Elle est relayée par des médias qui font du TGV l'icône de la grande vitesse, comme le rapport annuel d'Amtrak de 1981⁸⁵⁹ et même une publicité de Bank of America qui joue sur l'analogie entre ce train – non nommé néanmoins – et la rapidité de ses services de paiement⁸⁶⁰.

Sa fiabilité est démontrée au long des mois puis années d'exploitation qui le voient effectuer ses trajets avec une grande régularité et sans souci majeur. Elle est en outre attestée par l'expérience de voyage que vivent les visiteurs états-uniens lorsqu'ils viennent en France (voir tab. 5, p. 216).

Enfin, sa rentabilité est appuyée pour les Français par le grand succès commercial qu'il rencontre et les excédents d'exploitation qu'il génère. Mais ce registre financier est bien moins compris que les autres, comme si les preuves en attestant demeuraient plus floues, du fait d'une difficulté à comprendre les modalités de calcul de la

⁸⁵⁶ «Trame de l'intervention du Premier ministre devant les parlementaires du comité franco-américain de promotion du train à grande vitesse», *ca.* mai 1983 (AN, 19950585/27).

⁸⁵⁷ «Mission aux USA du 30 septembre au 6 octobre 1984», SNCF, *ca.* octobre 1984 (AN, 19950585/27).

⁸⁵⁸ «Projets de TGV sur le continent nord-américain», 1^{er} mai 1986 (AN, 19950585/27).

⁸⁵⁹ *Amtrak Annual Report 1981*, Washington, Amtrak, 1982, p. 18.

⁸⁶⁰ Lettre de J.-Y. Haberer à E. Cresson, 6 février 1985 (AN, 19860635/7).

rentabilité d'un projet en France et le cadre particulier de financement des activités ferroviaires, en particulier de la SNCF, que l'État soutient très largement en ce début des années 1980. Pierre Mauroy ne déclare-t-il pas lui-même au printemps 1983 : «[a]ussi bien pouvons-nous d'ores et déjà affirmer que le TGV est rentable⁸⁶¹» ?

La difficulté vient aussi du fait que la relance du chemin de fer à travers le monde s'est forgée aux États-Unis l'image d'un projet porté à bout de bras par les pouvoirs publics. En 1981, un article repris par différents titres de la presse locale présente ainsi cette dynamique :

«[a]lors que les Américains observent les services ferroviaires diminuer, les Européens sont convaincus que les trains sont toujours un besoin vital et démontrent cette croyance chaque année en injectant des milliards de dollars d'impôts dans des subventions au secteur ferroviaire⁸⁶²».

En février 1984, Samir Naessany, à la DTT, souligne cette difficulté à faire comprendre le succès financier du TGV : «[b]eaucoup ont été surpris d'apprendre le résultat positif enregistré par la S.N.C.F. sur la ligne Paris Sud-Est après amortissement et charges financières⁸⁶³». Pour les Français, cette rentabilité tient à plusieurs facteurs. Deux d'entre eux distinguent le TGV du *Shinkansen*, réputé rentable mais plus cher à construire : le faible coût de l'infrastructure du fait des fortes pentes admissibles et le faible coût énergétique de l'exploitation du fait de la légèreté des rames et du nombre réduit de bogies. Par ailleurs, les rames sont remplies – à 65 % en moyenne au printemps 1983⁸⁶¹ – du fait du report modal et du trafic induit, rendus notamment possibles par la compatibilité avec le réseau classique, dernier critère de différenciation avec le *Shinkansen* et avec les solutions magnétiques. Mais est-il pertinent aux États-Unis où le réseau, concrètement raccordable à une éventuelle ligne nouvelle, est morcelé entre opérateurs de fret ?

Le problème majeur de cet argumentaire vient de la nature des preuves qui auraient été apportées. S'il est indéniable que le projet Paris - Lyon présente un bilan très réussi sur de nombreux aspects, l'argumentation développée autour de son succès fait oublier aux acteurs que les conditions dans lesquelles un projet de grande vitesse ferroviaire est évalué aux États-Unis diffèrent profondément de ce qu'elles sont en France. Ce ne sont donc pas les mêmes preuves qu'il convient d'apporter. En outre, il est compréhensible que les Français perçoivent le TGV Sud-Est comme une

⁸⁶¹ «Trame de l'intervention du Premier ministre devant les parlementaires du comité franco-américain de promotion du train à grande vitesse», ca. mai 1983 (AN, 19950585/27).

⁸⁶² «*While Americans watch railroad service diminish, Europeans are convinced that trains still are a vital need and demonstrate that belief each year by pouring billions in tax money into railroad subsidies*» (Jeffrey ULBRICH, «European Railroads Still on Right Track», *Fort Walton Beach Playground Daily News*, 20 novembre 1981).

⁸⁶³ «Note sur les perspectives de trains à grande vitesse aux États-Unis», DTT, 28 février 1984 (AN, 19950585/27).

démonstration de la pertinence de leur projet puisqu'il s'agit bien d'une vérification expérimentale des développements théoriques ayant présidé à la conduite du projet d'une voie nouvelle entre Paris et Lyon.

Dès 1982, la divergence de points de vue sur ce que signifie faire ses preuves est lisible dans les échanges entre Alan S. Boyd et Léonce Lansalot-Basou. Pour le premier, l'essentiel réside dans «la réputation de fiabilité et de sécurité [qui constitue] un élément capital pour la confiance des investisseurs américains et des marchés financiers en général⁸⁶⁴», tandis que pour le second une telle vision est «contraire à tout progrès technique⁸⁶⁴», dans la mesure où elle bride l'innovation, qui suppose une certaine prise de risque. Mais si les décideurs états-uniens acceptent d'acheter un produit étranger, c'est justement pour ne pas prendre de risque et ils ne peuvent donc admettre que des produits ayant fait toutes leurs preuves, de leur point de vue.

Une autre façon d'interroger l'idée de preuve est de comparer celles avancées en faveur du TGV avec celles qu'avancent ses concurrents. Sur ce point, le système français n'aurait pas à rougir. À la DTT, Samir Naessany affirme ainsi début 1984 que «le succès du T.G.V., technique, commercial et financier autorise un certain optimisme quant à ses chances à l'exportation. De plus il est sans rival réel dans le monde, actuellement⁸⁶⁵». Non seulement le TGV a fait ses preuves, mais encore les concurrents connaissent des difficultés : la sustentation magnétique serait sur le point d'être abandonnée par les Allemands, tandis que tous les concurrents, y compris les Japonais, auraient un retard de plusieurs années sur la technologie classique roue-rail.

L'évolution perçue par les Français de ces positions d'acteurs serait même le résultat des preuves attestant du succès du TGV. Pour Jack Duchemin, en juin 1984, «les Japonais ayant admis la supériorité technique du TGV par rapport au Shinkansen [porteraient] tous leurs efforts sur la technologie magnétique⁸⁶⁶». La France elle-même n'aurait-elle pas opté pour la construction d'une nouvelle ligne du fait du succès de la première, comme l'affirme Charles Fiterman en 1983⁸⁶⁷? Ce qui est une réinterprétation historique au profit d'une présentation plus rationnelle des choix politiques.

Ainsi, le sentiment qu'ont les experts français d'avoir fait leurs preuves se renforce au fil des années, puisque l'exploitation du TGV est un succès qui se confirme. En outre, le changement de concurrence du *Shinkansen* vers ABB⁸⁶⁸ sur le territoire de

⁸⁶⁴Lettre de L. Lansalot-Basou au cabinet de C. Fiterman, 7 juin 1982 (AN, 19950585/27).

⁸⁶⁵«Note sur les perspectives de trains à grande vitesse aux États-Unis», DTT, 28 février 1984 (AN, 19950585/27).

⁸⁶⁶«Réunion sur les trains à grande vitesse de l'association "High Speed Rail"», ambassade de France à Washington, 5 juin 1984 (AN, 19950585/27).

⁸⁶⁷«Thèmes de discours devant les parlementaires franco-américains», ministère des Transports, 2 juin 1983 (AN, 19950585/27).

⁸⁶⁸ASEA Brown Boveri.

Floride ne modifie en rien l'idée que le TGV est très en avance dans la compétition. Ainsi, en juillet 1989, une note de la DTT rappelle que « [l]e matériel TGV n'a plus à faire ses preuves tandis que celui d'ABB est encore expérimental⁸⁶⁹ », focalisant ainsi, peut-être inconsciemment, sur le mobile, qui techniquement fonctionne parfaitement, plus que sur le système, dont l'équation globale mérite une analyse plus précise dépendant du contexte de chaque projet. Cette adaptation au contexte, au-delà des preuves démontrées en France, est bien plus complexe que de dresser la liste des preuves du succès du TGV en France, puisqu'elle suppose une modification de l'objet, sous la forme de son américanisation.

7.2.4 Le processus d'américanisation : un obstacle évident n'est pas un obstacle dépassé

Début 1983, il ressort de la visite d'André Billardon que ce qui est mal perçu aux États-Unis n'est pas seulement le TGV en tant que tel mais aussi son « adaptation aux données américaines⁸⁷⁰ ». La nécessité d'un processus d'américanisation est partagée par les acteurs français du dossier. De leur point de vue, il se combine avec une autre nécessité : l'éducation des États-Uniens aux questions ferroviaires. Comme l'explique Robert W. Blanchette, « depuis 30 ans les américains ne savent plus ce que sont les chemins de fer pour passagers et ne pratiquent guère le train⁸⁷¹ ». Il convient donc de faire naître en eux un intérêt pour un univers ferroviaire au sein duquel il faut faire du TGV américanisé la solution la plus évidente.

Mais des visions différentes de ce que doit être le processus d'américanisation se superposent. Par exemple, pour François Rebsamen, qui travaille alors pour André Billardon à Dijon, il s'agit avant tout de développer une vision financière des enjeux : « ces informations devront être adaptées au marché américain : qu'est ce que cela me coûte ? Qu'est ce que cela me rapporte⁸⁷² ? »

Cette vision de l'américanisation comme étant une financiarisation de l'objet est partagée par Samir Naessany, qui écrit de retour des États-Unis en novembre 1983 que « [l]e seul point sur lequel il paraît nécessaire d'insister est l'aspect financier, très mal perçu. Beaucoup ont été surpris quand j'ai donné les chiffres 1984 : résultat positif d'exploitation après amortissements et charges financières⁸⁷³ ». D'où la décision

⁸⁶⁹ «Projet de liaison ferroviaire à grande vitesse Miami - Orlando - Tampa (480 km, 325 miles)», DTT, 13 juillet 1989 (AN, 19950585/27).

⁸⁷⁰ Lettre de P. Selz à C. Cheysson, 3 février 1983 (AN, 19950585/27).

⁸⁷¹ Compte rendu de la réunion du 29 septembre 1983, ambassade de France à Washington, *ca.* octobre 1983 (AN, 19950585/27).

⁸⁷² «Compte rendu de la visite d'André Billardon aux U.S.A.», Conseil général de Bourgogne, 23 février 1983 (AN, 19950585/27).

⁸⁷³ «Compte-rendu de la mission effectuée aux États-Unis (2 au 7 novembre 1983)», DTT, 15 novembre 1983 (AN, 19950585/27).

prise avec Nicolas Durieux, Robert W. Blanchette et Camille Blumstein de produire un document financier pour février 1984, afin de «[faire] apparaître les prix de revient du T.G.V., les trafics (ceux détournés des autres modes, les trafics induits, etc.), le taux de rentabilité, [ce qui] fera l'objet non d'une traduction, mais d'une adaptation en anglais, pour les milieux ferroviaires et financiers nord-américains⁸⁷⁴».

En janvier 1984, Yves Aureille et Jack Duchemin insistent sur la nécessité absolue de se doter d'un tel document :

«il est FONDAMENTAL qu'un audit indépendant confirme favorablement les résultats financiers d'exploitation et la rentabilité interne du TGV. En complément, une présentation des résultats suivant le plan comptable type États-Unis et une tentative d'adaptation des résultats français au marché américain seraient déterminantes pour les financiers⁸⁷⁵».

Malgré ce consensus des points de vue et le caractère central de ce document, sa rédaction s'avère finalement plus délicate qu'envisagé initialement. En février 1984, une banale réunion des intérêts français se heurte à un «[g]ros problème : pouvoir éditer un (ou plusieurs) documents américanisés et en fonction des cibles à toucher. Qui peut s'en charger⁸⁷⁶?» La question reste entière, malgré l'urgence, constatée par ailleurs, de disposer de supports permettant de mieux faire connaître le TGV, que l'on confond encore, aux États-Unis, avec le *Shinkansen*⁸⁷⁷. En novembre 1983, Yves Aureille et Jack Duchemin avaient déjà souligné cette urgence et suggéré de se fonder sur un rapport de Michel Walrave pour tirer des premiers chiffres⁸⁷⁸.

En avril 1984, l'affaire n'a pas progressé. La préparation d'une brochure grand public, pourtant perçue comme plus simple et pour laquelle un exemple pour le *Shinkansen* est disponible, n'est toujours pas achevée, alors qu'elle relève entièrement de Camille Blumstein, ancien de la SNCF qui sillonne les États-Unis⁸⁷⁹. Quant à la

⁸⁷⁴ «Compte-rendu de la mission effectuée aux États-Unis (2 au 7 novembre 1983)», DTT, 15 novembre 1983 (AN, 19950585/27).

⁸⁷⁵ «Analyse succincte du marché ferroviaire nord-américain», ambassade de France à Washington, 9 janvier 1984 (ASNCF, 123LM502).

⁸⁷⁶ Note suite à une réunion du 16 février 1984, SNCF, 23 février 1984 (ASNCF, 123LM502).

⁸⁷⁷ Compte rendu de la réunion du 29 septembre 1983, ambassade de France à Washington, ca. octobre 1983 (AN, 19950585/27).

⁸⁷⁸ «Compte rendu de mission. Mission ferroviaire en Floride de MM. Aureille et Duchemin (7-11 novembre 1983)», ambassade de France à Washington, 16 novembre 1983 (AN, 19950585/27).

⁸⁷⁹ «TGV USA. Réunion du 18 avril 1984 à la direction de la coopération internationale», SNCF, 19 avril 1984 (123LM530). Les archives consultées ne sont pas très riches en brochures destinées au public états-unien. Les seules identifiées sont soumises à une dérogation de consultation qui empêche la reproduction ici (CAEF, B-0051886/1). *Tomorrow's transport system* présente peu de textes mais beaucoup d'images, organisées autour de quelques points centraux : *energy saving, safety, very high speed, environment* et *comfort*. Paradoxalement, la principale image montre le TGV roulant sur voie classique, dans un paysage de montagne ! *TGV Paris Sud Est* est une brochure plus détaillée et plus technique, mais où le travail d'adaptation est moins poussé. Par exemple, contrairement à ce qui est fait pour la précédente, les vitesses ne sont pas exprimées en *mph* mais en km/h.

réalisation d'une brochure pour les investisseurs, «[c]ette affaire est difficile car la présentation demandée par M. BLANCHETTE en février n'est pas réalisable. On ne peut que faire une présentation américanisée des comptes du TGV⁸⁸⁰». Alors que TGV Co et les ingénieurs d'Alsthom réclament que la Direction financière de la SNCF mette au point un compte d'exploitation de ce que serait une liaison TGV aux États-Unis, de façon à démontrer son intérêt économique.

La simple présentation de l'activité du TGV selon les normes comptables prévalant aux États-Unis n'est déjà pas une tâche aisée. Ces GAAP⁸⁸¹, définies à partir de 1973 par le FASB⁸⁸², suivent un esprit différent des normes adoptées en France : elles ne se veulent pas principalement un recensement des écritures passées, mais plutôt un document destiné à informer un investisseur potentiel ou un actionnaire sur la santé de l'entreprise. Mais cette forme de standardisation pose problème pour une entreprise comme la SNCF.

La traduction de ce qui est vanté comme un succès dans des termes adaptés aux États-Unis est ainsi rendue délicate du fait de l'imbrication des éléments financiers au sein de la SNCF, qui ne dispose pas de comptabilité analytique⁸⁸³. Dès avant son ouverture, les experts français sont convaincus de la rentabilité du TGV, ce qui se confirme au cours des premières années. Dès 1983, on envisage ainsi un remboursement très rapide des emprunts réalisés, autour de 1989, grâce au bénéfice que la SNCF retire de cette activité nouvelle, environ 650 millions de F⁸⁸⁴ pour 1984, soit un taux de rentabilité de l'ordre de 16 %⁸⁸⁵. Mais cette dynamique se noie dans une entreprise marquée par des déficits très lourds depuis plusieurs années. À la fin des années 1970, l'indemnité compensatrice et les subventions représentent entre 40 % et 50 % des recettes d'exploitation⁸⁸⁶. Autrement dit, le modèle de la SNCF implique que pour tout franc dépensé par un voyageur les pouvoirs publics déboursent de 40 à 50 centimes, un déséquilibre qui, du point de vue états-unien, ne peut que rappeler la très délicate situation d'Amtrak (voir p. 79).

La sortie de cette crise financière qui s'opère au début des années 1980 se fonde sur une intervention plus forte de l'État qui accroît ses versements et sur une réduction des effectifs. Mais le déficit demeure élevé : en 1984, il est de 6,15 milliards

⁸⁸⁰ «Réunion du 18 avril 1984 à la Direction de la Coopération Internationale. Promotion du TGV aux USA», SNCF, *ca.* avril 1984 (AN, 19950585/27).

⁸⁸¹ *Generally Accepted Accounting Principles*.

⁸⁸² *Financial Accounting Standards Board*.

⁸⁸³ Entretien avec André Thinières (16 juin 2017).

⁸⁸⁴ 182 millions d'€₂₀₁₆.

⁸⁸⁵ Compte rendu de la réunion du 29 septembre 1983, ambassade de France à Washington, *ca.* octobre 1983 (AN, 19950585/27).

⁸⁸⁶ CARON, *Histoire des chemins de fer en France 1937-1997*, *op. cit.*, p. 373.

de F⁸⁸⁷, soit près de 10 fois le bénéfice du TGV⁸⁸⁸. L'optique comptable états-unienne perçoit donc la SNCF comme une entreprise en lourdes difficultés et ce depuis le milieu des années 1960, sans permettre d'isoler aisément l'activité spécifique du TGV, tandis que les Français le pensent possible dans leur système comptable.

Au-delà des normes comptables, les bases des prévisions de trafic et les grilles tarifaires envisagées, sur lesquelles se fondent les analyses de rentabilité d'un possible projet aux États-Unis, diffèrent entre les deux pays. D'une part, le paysage modal fort différent rend difficile l'estimation des reports de trafic et encore plus du trafic induit, qui est l'un des arguments les plus décisifs de la rentabilité du TGV en France. D'autre part, la concurrence forte de la route, en particulier par les autocars, et de l'avion, pris dans une dynamique de développement du bas coût, façonne un marché où les tarifs sont bas, donc les recettes au voyageur.km assez faibles pour des coûts d'exploitation probablement similaires à ceux français.

Ainsi, des supports de communication sont aisément conçus pour présenter l'expérience française du TGV sur l'axe Paris - Lyon ou sur l'axe futur de l'Atlantique, surtout lorsqu'il s'agit d'illustrer les effets sur le trafic de ces nouveaux services⁸⁸⁹. En revanche, dès que les éléments financiers sont en jeu ou dès qu'il s'agit de décrire succinctement un projet sur le sol des États-Unis, la mécanique se bloque. En termes de communication, l'américanisation fonctionne comme simple traduction d'une situation française. Elle ne parvient que difficilement à devenir une description en termes états-uniens d'une situation états-unienne⁸⁹⁰.

Par ailleurs pour Jack Duchemin, expert vivant aux États-Unis, l'américanisation ne peut se contenter d'être une financiarisation et suppose aussi une meilleure prise en compte du confort des voyageurs, suivant l'idée que les exigences en la matière seraient plus élevées aux États-Unis, du fait de la position de l'avion dans les mobilités du pays. Pour lui, il est ainsi inenvisageable que les passagers puissent être exposés à la pluie, si bien qu'il préconise l'installation de portes palières permettant de proposer des quais totalement protégés⁸⁹¹. Il suggère l'installation d'un démonstrateur en France à l'occasion de l'équipement de la nouvelle gare de Vendôme sur la ligne Atlantique en construction. Par ailleurs, le gabarit des sièges offerts en seconde classe lui semble bien trop étroit, l'américanisation devant passer par un élargisse-

⁸⁸⁷ 1,72 milliard d'€₂₀₁₆.

⁸⁸⁸ CARON, *Histoire des chemins de fer en France 1937-1997*, op. cit., p. 465.

⁸⁸⁹ «*In the first four years of 168 mile per hour operation...*», TGV Co, 23 août 1985 (AN, 19950585/27).

⁸⁹⁰ Du fait de l'absence à notre connaissance d'archives disponibles de TGV Co, nous n'avons trouvé que très peu de supports de communication de l'entreprise. L'analyse ci-dessus, fondée sur les traces laissées par la conception et l'utilisation de ces supports dans les archives consultées, est donc sujette à caution.

⁸⁹¹ «Analyse succincte du marché ferroviaire nord-américain», ambassade de France à Washington, 9 janvier 1984 (ASNCF, 123LM502).

ment des rames, envisageable du fait du gabarit plus large prévalant aux États-Unis. Jack Duchemin confirme sa position après avoir participé à la conférence de la HSRA en mai 1984, organisée à Philadelphie :

- «[t]out système terrestre à grande vitesse aux États-Unis sera comparé à l'avion : En particulier les terminaux (gares) devront avoir les mêmes caractéristiques que les aéroports ; il sera impensable notamment de faire attendre les voyageurs sur un quai ouvert (les phénomènes météorologiques aux États-Unis présentent par ailleurs des variations de très grande amplitude). Des solutions de type VAL de Lille ou métro de Singapour devront être développées pour offrir sur les quais une atmosphère conditionnée⁸⁹²»,
- «[l]a nécessité de faire mieux que l'avion et l'obligation de respecter les normes américaines conduiront à des caisses différentes de celles du T.G.V. : plus larges, peut-être plus hautes, offrant en tout cas plus de confort (sièges, écouteurs individuels, ...)⁸⁹²».

L'américanisation serait donc également une «aérianisation⁸⁹³». Un point de vue que partage le consultant mobilisé pour l'appel à propositions conceptuelles en Floride, PMM, pour qui «l'image du T.G.V. ne s'imposera que si elle est favorablement comparable à celle de l'avion ; d'où une attention extrême à la présentation des terminaux, au confort, au service et à la modernité de l'image⁸⁹⁴». S'agit-il pour autant d'une trahison du chemin de fer ou plutôt d'une façon de pousser jusqu'au bout le concept du TGV lui-même déjà largement inspiré du service aérien ? Dans ce sens, en devenant états-unien, le TGV deviendrait enfin ce qu'il n'est qu'en ébauche dans sa version française : un avion sur rails. Ce dont l'Aérotrain avait le monopole en France, mais qui n'est plus une menace dans les États-Unis des années 1980, alors que les projets sur coussin d'air sont abandonnés (voir p. 96).

La nécessité d'un rapprochement avec l'avion ne se joue pas uniquement sur le plan conceptuel ou de l'expérience vécue par les passagers, mais elle s'inscrit aussi physiquement sur les territoires en imposant une bonne desserte des aéroports. Pour Jack Duchemin, à la fin 1984, cette thématique est devenue incontournable⁸⁹⁵. Les principaux projets comportent tous une desserte envisagée des grands aéroports présents sur le corridor, soit directement, soit par le biais d'une antenne ou d'un

⁸⁹² «Réunion sur les trains à grande vitesse de l'association "High Speed Rail"», ambassade de France à Washington, 5 juin 1984 (AN, 19950585/27).

⁸⁹³ Nathalie ROSEAU, *Aerocity. Quand l'avion fait la ville*, Marseille, Parenthèses, 2012, p. 286.

⁸⁹⁴ «Note sur quelques points remarquables des réunions tenues au siège de T.G.V. Company le 14 mai 1984», ambassade de France à Washington, 4 juin 1984 (AN, 19950585/27).

⁸⁹⁵ «Desserte des aéroports internationaux dans les projets de trains à très grande vitesse (T.G.V.) sur le continent nord-américain», ambassade de France à Washington, 17 décembre 1984 (AN, 19950585/27).

prolongement envisagé à court ou moyen terme. Le projet de liaison Montréal - New York est même fondé sur l'aéroport de Mirabel plus que sur la ville de Montréal elle-même (voir p. 139).

Cette focalisation sur les aéroports est le résultat de l'intérêt que les compagnies aériennes peuvent trouver dans le fait d'avoir de nouveaux canaux d'acheminement de passagers mais aussi de la situation périphérique des aéroports qui les rendent généralement bien plus faciles à desservir que le cœur des villes états-uniennes, même si certains aéroports sont plus difficilement accessibles, comme à Los Angeles ou à Tampa. L'aéroport est donc l'un des points où une gare est envisageable, parmi d'autres et au risque de devoir les multiplier pour la desserte des grosses agglomérations, ce qui ne pourrait que réduire la vitesse commerciale. À l'heure où les experts français réfléchissent à la desserte de Roissy par le projet de LGV Nord⁸⁹⁶, Jack Duchemin confirme vigoureusement cette option pour le territoire états-unien : «[d]es multiples contacts que les postes d'expansion économique ont eu sur ce sujet avec les diverses personnalités impliquées dans ces projets, il ressort que l'absence de correspondance [avec les aéroports] serait considérée comme une grave erreur⁸⁹⁷».

Ce processus n'est d'ailleurs pas à sens unique puisqu'il est simultanément d'une forme de «ferroviarisation⁸⁹⁸» des aéroports, marquée par leur équipement en différents types de *people movers*. Un phénomène que ne ferait que renforcer une liaison entre les lignes à grande vitesse et les aéroports. Ce processus peut donc se lire également comme une forme de convergence d'infrastructures.

Dans le cadre de cette américanisation, les acteurs français sont pris dans une vision diffusionniste de la technique. Certes ils ont bien conscience que ce qui existe en France ne peut être simplement dupliqué aux États-Unis, ne serait-ce que du simple fait de cadres réglementaires qui l'empêchent, même si les politiques sont moins avertis de cette question. Mais une étape d'adaptation des techniques disponibles à un contexte local leur semble être à la fois nécessaire et possible. Si les Japonais ne sont pas si loin de cette vision, ils ont au moins eu l'idée d'inscrire la possibilité d'implantation du *bullet train* dans une histoire de circulations des techniques entre les deux pays, ce que ne font pas les Français (voir p. 165).

Ensuite, le processus d'américanisation fait que l'on part de la solution pour l'adapter au territoire et non du territoire pour trouver une solution. Ce qui rappelle les défauts d'approche qu'a pu connaître l'Aérotrain⁸⁹⁹, par exemple. La démonstra-

⁸⁹⁶Il semble toutefois qu'il n'y ait pas de relation directe entre ce projet et les considérations développées pour les États-Unis (entretien avec Samir Naessany (15 juin 2017)).

⁸⁹⁷«Desserte des aéroports internationaux dans les projets de trains à très grande vitesse (T.G.V.) sur le continent nord-américain», ambassade de France à Washington, 17 décembre 1984 (AN, 19950585/27).

⁸⁹⁸Stéphanie SAUGET, «La "spectacularisation" de la technique dans les gares parisiennes au XIX^e siècle», *Romantisme*, t. 2010/4, n° 150, 2010, p. 26.

⁸⁹⁹GUIGUENO, «Building a High-speed Society. France and the Aérotrain, 1962-1974», *op. cit.*

tion que le processus peut déboucher est ainsi le point central de la réponse déposée par TGV Co fin 1983 à la suite de l'appel d'offres lancé en Floride. Pour Robert W. Blanchette, «[l]'étude, volontairement très générale, sans chiffre précis pour éviter une utilisation par la concurrence, vise à montrer que le système TGV français est adaptable sur le plan technique, financier et de l'environnement à la Floride⁹⁰⁰».

Enfin, l'américanisation conduit les acteurs français à construire une vision de leur propre objet quelque peu différente de celle qu'ils s'étaient initialement forgée. L'importance des promoteurs immobiliers dans les discussions portant sur l'équilibre possible d'un projet de corridor aux États-Unis, incite les experts français à reconsidérer les enjeux fonciers du TGV autour de ses gares, en particulier à Paris et à Lyon, où un projet très important se développe à La Part-Dieu. En revanche, toujours probablement pour des raisons de différences des cadres d'action et des cadres financiers, la présentation de ces projets offerte aux délégués de Floride en 1985 est conçue pour proposer «une optique générale sans souligner les différences existant à ce niveau entre les approches françaises et américaines [mais en faisant] apparaître le bénéfice global lié à l'effet TGV⁹⁰¹».

Ainsi, si le processus d'américanisation est perçu comme un chemin à suivre pour l'ensemble des acteurs français, sa définition plus précise et sa traduction dans les détails suscitent des tensions entre eux et, paradoxalement, alimentent une distanciation entre le territoire états-unien et une solution qui lui est étrangère et qui le reste pour l'essentiel. Pourtant, plusieurs des éléments de l'américanisation ne supposent que de pousser l'objet dans sa propre logique, sans le dévoyer : la rentabilité financière est supposée être l'une des forces du TGV, tandis que la logique aérienne est bien l'une de ses inspirations, ce qu'ont bien noté d'ailleurs des observateurs états-unien⁹⁰². Mais ils représentent deux points de vue sur le système, celui de l'investisseur et celui du client, en décalage avec celui qui domine en France, celui de l'exploitant. L'américanisation achoppe probablement également du fait de cette divergence.

Plutôt que d'essayer de concilier ces regards, les promoteurs du TGV portent leur attention bien plus souvent sur une menace extérieure, la sustentation magnétique, qui guide leur façon de faire évoluer leur objet.

⁹⁰⁰ «Compte rendu de la réunion au siège de TGV Company au sujet du rapport Floride», ambassade de France à Washington, janvier 1984 (AN, 19950585/27).

⁹⁰¹ «Procès-verbal de la réunion organisée le 4 septembre sous la présidence de monsieur Bruno Delaye délégué aux affaires internationales», ministère du Redéploiement industriel et du Commerce extérieur, 5 septembre 1985 (AN, 19950585/27).

⁹⁰² Voir, par exemple, VINOUCR, «TGV : le train à grande vitesse», *op. cit.*

7.2.5 Enrôler le rail classique face à la tentation de la sustentation magnétique

Parmi les projets de grande vitesse aux États-Unis, peu optent pour une solution à sustentation magnétique. Il s'agit pour l'essentiel de la liaison Los Angeles - Las Vegas, dont les études sont remportées par Budd, qui oriente le choix vers la solution à laquelle participe sa maison-mère ouest-allemande Thyssen : le *Transrapid*⁹⁰³. Ce choix est regardé de haut par les experts français pour qui cette technique «présente aux yeux des américains un aspect plus “GLAMOUROUS-merveilleux” qu'un TGV⁹⁰⁴». Après sa victoire sur l'Aérotrain, le monde ferroviaire français demeure fidèle à la solution roue/rail, même si certains conseillers commerciaux de l'ambassade suggèrent de développer des solutions moins traditionnelles. Telle n'est pas l'approche du TGV qui est fondé sur des solutions classiques optimisées.

Si à court terme la concurrence ne peut être lourde, en particulier du fait que les interlocuteurs états-uniens répètent qu'ils souhaitent s'équiper de solutions éprouvées, à long terme, il est difficile de savoir ce que peuvent devenir les solutions à sustentation magnétique. Si elles ont contre elles le coût de leur infrastructure et leur incompatibilité avec le réseau classique, elles peuvent jouer sur leur vitesse, attendue comme bien supérieure à celles des trains sur voie classique. Ce risque est compris dès mars 1983, une fois dissipés les effets du record du monde sur rail de février 1981. Le cabinet de Michel Jobert souhaite alors que la SNCF porte son record de vitesse au-delà de 250 *mph*⁹⁰⁵ afin «de démontrer que les chemins de fer peuvent accéder au domaine 400-500 km/h supposé jusqu'ici réservé aux systèmes à sustentation magnétique ou aux aérotrains⁹⁰⁶». Un an plus tard, pour Jack Duchemin, «un record de vitesse à 250 *mph*⁹⁰⁷ (500 kms/h) constitue toujours un moyen potentiel de limiter l'influence des systèmes magnétiques⁹⁰⁸», quitte à commettre une erreur au passage dans la conversion des *miles* en kilomètres.

Dans cette course de vitesse, les intérêts français pourraient être conduits à changer même l'objet qu'ils promeuvent, passant du TGV à l'Aérotrain. Début 1984, Yves Aureille et Jack Duchemin estiment encore que l'Aérotrain «peut soutenir avec succès la concurrence des systèmes magnétiques ; rappelons qu'il est seul à avoir

⁹⁰³ «Les transports terrestres rapides aux U.S.A.», Institut de recherche des transports, 8 septembre 1982 (AN, 19950585/27).

⁹⁰⁴ «Réunion du 27 septembre 1982 sur les problèmes de promotion et d'exportation du système TGV aux États-Unis», DREE, ca. octobre 1982 (AN, 19950585/27).

⁹⁰⁵ 403 km/h.

⁹⁰⁶ «Compte rendu de la réunion du 3 mars 1983 sur les problèmes de promotion et d'exportation du système TGV aux États-Unis», DREE, 22 mars 1983 (AN, 19950585/27).

⁹⁰⁷ 403 km/h.

⁹⁰⁸ «Réunion sur les trains à grande vitesse de l'association “High Speed Rail”», ambassade de France à Washington, 5 juin 1984 (AN, 19950585/27).

dépassé 400 kms/h (250 *mph*) avec des passagers à bord⁹⁰⁹». Faisant pourtant figure d'impasse à cette époque-là, l'Aérotrain doit probablement son regain d'intérêt à la similitude – même limitée – de sa technologie avec celle des systèmes magnétiques.

Par ailleurs, se rapporter aux solutions magnétiques est une façon de se conforter dans l'idée que le TGV écrase la concurrence sur rail classique, que ce soit le HST britannique ou, surtout, le *Shinkansen*. Comme l'indique Samir Naessany à la suite d'une réunion à l'ambassade de France à Washington en novembre 1983, «en ce qui concerne la technique T.G.V., tous ceux qui ont approché, même de loin, la question considèrent la technique française supérieure aux techniques japonaises ou britanniques⁹¹⁰». Ce phénomène de renforcement psychologique explique qu'en mars 1984, Robert W. Blanchette demande à ses interlocuteurs de la SNCF «un argumentaire TGV pour mieux faire face à la concurrence de la sustentation magnétique⁹¹¹», pourtant encore très floue.

Le danger se fait plus pressant lorsque les Japonais formulent une proposition de liaison à sustentation magnétique entre Cap Canaveral et Orlando au premier semestre 1984. Leur idée est d'équiper une liaison courte sur le territoire des États-Unis de façon à disposer localement d'un site de démonstration des capacités d'un tel système en situation d'exploitation. La proposition est pour le moins hasardeuse tant les solutions à sustentation magnétique paraissent encore peu mûres à l'époque. Informé du projet, Jack Duchemin rappelle à sa hiérarchie qu'«il convient d'être particulièrement vigilant et de ne pas laisser l'offre japonaise sans contre-propositions⁹¹²». Mais sur une si faible distance (96 km), l'ingénierie française ne dispose pas de solution originale véritablement pertinente. Ce qu'ont probablement bien compris Allemands et Japonais lorsqu'ils transforment leur proposition en une liaison entre l'aéroport d'Orlando et *Disney World* pour une distance encore plus courte (voir p. 393)⁹¹³. S'opposent ainsi une technologie magnétique, qui constitue plutôt une extension du concept de *people movers* alors en déploiement dans les principaux aéroports du pays, et un TGV sur rails, capable de se connecter au réseau ferroviaire classique.

Alors qu'on aurait pu s'attendre à ce qu'il se renforce, le spectre de la concurrence magnétique, qui est agité en 1983-1984, s'estompe peu à peu en France, du fait de

⁹⁰⁹ «Analyse succincte du marché ferroviaire nord-américain», ambassade de France à Washington, 9 janvier 1984 (ASNCF, 123LM502).

⁹¹⁰ Compte rendu de la réunion du 29 septembre 1983, ambassade de France à Washington, ca. octobre 1983 (AN, 19950585/27).

⁹¹¹ «Réunion du 16 mars 1984 à la Direction de la Coopération internationale», SNCF, mars 1984 (ASNCF, 123LM502).

⁹¹² «Réunion sur les trains à grande vitesse de l'association "High Speed Rail"», ambassade de France à Washington, 5 juin 1984 (AN, 19950585/27).

⁹¹³ «Projet de liaison ferroviaire à grande vitesse Miami - Orlando - Tampa (480 km, 325 miles)», DTT, 13 juillet 1989 (AN, 19950585/27).

l'incapacité des Allemands comme des Japonais à formuler une proposition commerciale viable avec de telles solutions. En juillet 1985, l'analyse dressée de la situation aux États-Unis au sein de la DTT, estime que seul le *Shinkansen* «est un véritable concurrent, malgré ses moindres performances techniques⁹¹⁴». Mais, sur place, ces solutions conservent une aura plus pérenne. En décembre 1985 à l'occasion d'une visite de Jean-Philippe Bernard, Robert W. Blanchette «insiste beaucoup sur le fait que son concurrent n° 1 est le MAGLEV ce qui ne lui semble pas bien perçu en France⁹¹⁵». Le mois précédent, lors de la visite effectuée au Japon, les membres de la FHSRTC ont effectivement pu participer à un essai de *Maglev* à 200 *mph*⁹¹⁶ qui les a nettement impressionnés⁹¹⁷.

Les enjeux techniques sur lesquels le TGV doit se montrer capable d'adaptation sont donc nombreux. L'objet et, plus encore, le système ne parviennent pas à relever l'ensemble de ces défis. Pour autant, la rigidité n'est pas uniquement située de leur côté : les promoteurs du TGV eux-mêmes doivent également s'américaniser, ce qui met au défi leur propre fonctionnement.

7.3 Négociier avec soi-même : donner un visage d'entreprise privée à l'administration

Le dernier terrain d'ajustement et de négociation s'avère être celui des acteurs français eux-mêmes : non seulement doivent-ils compter avec d'éventuels partenaires états-uniens et avec un objet aux rigidités peu compatibles avec les modalités d'une implantation sur un territoire aussi différent, mais en plus ils doivent adopter eux-mêmes un nouveau visage. L'administration française qui se lance dans la vente du TGV à l'international ne peut le faire sans changer elle-même ou – comme le croient plusieurs de ses agents – en maquillant *a minima* son visage traditionnel.

7.3.1 De la coopération à la réponse aux procédures compétitives

Lorsque se lève le vent d'intérêt pour la grande vitesse ferroviaire, l'expérience française de réponse à des appels d'offres aux États-Unis n'est pas très épaisse. Sofrerail s'est heurtée à plusieurs échecs dans les années 1970, qui témoignent du fait que l'entreprise est encore en phase d'apprentissage sur cette question. Le manque

⁹¹⁴ «Note sur les perspectives d'exportation du TGV», DTT, 10 juillet 1985 (AN, 19950585/27).

⁹¹⁵ «Compte rendu de mission aux U.S.A. du 17 au 20 novembre 1985», SNCF, 10 décembre 1985 (AN, 19950585/27).

⁹¹⁶ 322 km/h.

⁹¹⁷ «Compte-rendu de la réunion mensuelle de la Commission du projet de TGV de Floride. Titusville le 5 décembre 1985», consulat général de France à Miami, 11 décembre 1985 (AN, 19950585/27).

d'habitude est très lisible dans cette étonnante lettre personnelle envoyée en 1976 à Raymond Monnet, directeur général adjoint de la SNCF, par l'un des experts de la SNCF mobilisés par Sofrerail pour un appel d'offres aux États-Unis, Hubert Autruffe, doté d'une expérience à la fois sur le projet C 03 et sur l'Aérotrain⁹¹⁸. Il indique qu'il s'est senti piégé en étant contraint de mettre son nom comme possible représentant local de l'équipe de Sofrerail aux États-Unis, alors qu'il n'intervenait qu'à titre d'expertise. Ce qui lui fait peu envie et lui paraît peu envisageable : «[m]on programme de travail dans mes Départements RT et RK ne me laisse aucun loisir⁹¹⁸!», écrit-il. Lors de l'audition des candidatures, il compte dire qu'il restera un peu mais juste le temps de trouver les bonnes personnes, avant de partir : «[l]es mensonges commerciaux sont permis et je pense qu'on pourra trouver à temps l'homme idoine et les arguments pour expliquer ma disparition⁹¹⁸». Et de poursuivre au-delà d'une forme d'amertume personnelle :

«[i]l reste que tout ceci me semble bien léger de la part de SOFRE-RAIL et j'ai l'impression qu'on se lance à l'aveuglette et que je suis le porteur de la canne blanche. Certes, je ne regrette pas cette mission qui m'a beaucoup appris sur la façon de préparer des réponses à une consultation. Je n'en serais que plus méfiant sur les réponses que nous-mêmes, en tant que SNCF, recevons parfois. Mais l'action de SOFRE-RAIL aux USA me semble beaucoup trop décousue (3 appels pour le Corridor Nord-Est, 3 différents associés) pour aboutir. [Sofrerail pourrait donc être éliminée.] J'avoue envisager, avec le sourire, ce risque qui supprimerait tous les problèmes évoqués ci-dessus⁹¹⁸».

Ce n'est pas d'un manque d'habitude du travail à l'international dont souffre l'expertise ferroviaire française, mais plutôt d'une difficulté de positionnement face au fonctionnement des appels d'offres. Plus accoutumée à la collaboration entre exploitants nationaux – comme l'indique le nom de la Direction de la coopération internationale de la SNCF – l'expertise française suit également une tendance à se positionner au-dessus de ses interlocuteurs ou compétiteurs. En témoigne, par exemple, cette conclusion de la visite effectuée aux États-Unis par un groupe conduit par Marcel Tessier en 1980 : «il n'est pas douteux que nos interlocuteurs ont été frappés par le potentiel intellectuel de la SNCF et les richesses des informations reçues et que ceci ne pourra que jouer dans un sens favorable pour contrebalancer l'influence omniprésente des japonais et des anglais auprès du FRA⁹¹⁹». Encore en janvier 1983, la conclusion de la visite d'André Billardon aux États-Unis note comme premier point la «[r]econnaissance à priori de la supériorité française dans le domaine de la grande vitesse⁹²⁰».

⁹¹⁸Lettre de H. Autruffe à R. Monnet, 19 novembre 1976 (ASNCF, 123LM503).

⁹¹⁹«Mission aux USA (DOT-FRA, Amtrak) d'une délégation SNCF-Sofrerail», SNCF, ca. février 1980 (AN, 19950585/27).

⁹²⁰«Compte rendu de la visite d'André Billardon aux U.S.A.», Conseil général de Bourgogne, 23 février 1983 (AN, 19950585/27).

Mais pour se couler dans le moule des appels d'offres, gagner en humilité ne suffit pas. Il convient également de se présenter comme un candidat parmi d'autres, c'est-à-dire dont le statut ne doit pas sembler exceptionnel : il n'est pas possible que l'État français se trouve directement impliqué dans de telles opérations, au risque qu'elles paraissent vecteurs d'ingérence aux États-Unis. À partir des années 1970, ce modèle est d'ailleurs contesté au fur et à mesure que s'affirme la tendance libérale des échanges internationaux⁹²¹. La construction d'un visage présentable occupe donc les esprits à partir de septembre 1982. Une première recommandation paradoxale est alors formulée par le directeur de cabinet de Michel Jobert, pour obtenir «[u]ne certaine discrétion du représentant SNCF⁹²²», alors lancé dans une grande campagne de promotion aux États-Unis (voir tab. 6, p. 230).

La visite d'André Billardon début 1983 permet de renforcer le choix de constituer un interlocuteur unique pour porter les projets aux États-Unis, dont l'objectif n'est pas uniquement de conférer au TGV un visage cohérent. Il doit aussi permettre de s'assurer que «[n]i le Gouvernement Français en tant que tel ni la S.N.C.F. ne doivent apparaître à travers les discussions⁹²³». Comme indiqué dès septembre 1982, il convient de garantir «[l]a parfaite indépendance de la société "TGV Incorporated" et de son financement vis à vis des pouvoirs publics français⁹²²», alors qu'elle bénéficie des avances des fonds du Commerce extérieur, de façon indirecte via Sofrerail, puisque ces sommes ne peuvent être versées qu'à une société française, ce qu'elle n'est pas.

Ce montage destiné à masquer l'État français est rapidement découvert, puisque dès le 22 mars 1983, un rappel à l'ordre est formulé en réunion au Commerce extérieur :

«[l]e représentant du Ministère de l'Industrie s'inquiète des articles de presse parus sur les aides qui seraient fournies par l'État pour l'opération TGV (Financial Times – Washington Post). Il rappelle à tous les participants la nécessité d'être très discrets, les désaccords actuels avec les USA (aéronautique, acier, agriculture) montrant la volonté américaine dans des cas semblables soit de déposer des plaintes devant les instances internationales soit d'entamer des procédures de rétorsion (cas du métro de New York avec Bombardier)⁹²⁴».

⁹²¹Laurence BADEL, «L'État français et la conquête des marchés extérieurs au XX^e siècle», *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, t. 2008/2, n° 28, 2008, p. 133-140.

⁹²²«Réunion du 27 septembre 1982 sur les problèmes de promotion et d'exportation du système TGV aux États-Unis», DREE, ca. octobre 1982 (AN, 19950585/27).

⁹²³«Compte rendu de la visite d'André Billardon aux U.S.A.», Conseil général de Bourgogne, 23 février 1983 (AN, 19950585/27).

⁹²⁴«Compte rendu de la réunion du 3 mars 1983 sur les problèmes de promotion et d'exportation du système TGV aux États-Unis», DREE, 22 mars 1983 (AN, 19950585/27).

Le cas de l'acier évoqué ici permet de saisir l'importance de ces enjeux⁹²⁵. Alors que les producteurs états-uniens comme européens font face à des évolutions structurelles de ce marché depuis les années 1970, en particulier l'arrivée de nouveaux concurrents (Japon, Brésil, Corée du Sud...) et la stagnation de la demande, les États-Unis parviennent à imposer aux Européens en octobre 1982 un accord de restriction volontaire d'exportation. Ils justifient cette mesure protectionniste par les résultats d'une enquête qu'ils ont conduite et qui a mis en évidence l'importance des subventions publiques accordées à plusieurs entreprises européennes, notamment en France et contrairement à la situation qui prévaut en RFA. L'accord se veut donc une façon de rétablir des modalités de concurrence plus égales entre les différentes entreprises. Les tensions se reportent alors de l'acier sur les exportations agricoles, en particulier vers des pays tiers comme l'Égypte ou le Maroc⁹²⁶.

Aux yeux des responsables du Commerce extérieur français, la susceptibilité de leurs interlocuteurs états-uniens sur ces questions n'est donc pas qu'un fantasme, mais bel et bien une réalité d'ores et déjà tangible sur certains marchés et traduite en procédures judiciaires sur plusieurs produits français, comme les aciers spéciaux et la nitrocellulose⁹²⁷. Selon les mots mêmes employés par Michel Jobert dans un courrier à François Mitterrand, il y a bien «des actes de guerre commerciale⁹²⁸» de la part des partenaires états-uniens, au risque d'une tension avec les positions diplomatiques traditionnelles, notamment en raison de la conception états-unienne des subventions publiques, conçue comme trop large par les Français⁹²⁹. Ces mesures ne visent toutefois pas que les intérêts français, mais aussi bien d'autres, en particulier japonais.

Une fois TGV Co engagée sur les dossiers, les enjeux de visibilité de la SNCF et de l'État français s'estompent, le TGV apparaissant comme une solution industrielle parmi d'autres plus que comme un projet politique porté par un État. Ce qui n'est pas sans paradoxe, puisque c'est alors que le TGV devient, en France, un objet très politique plus qu'une proposition industrielle et d'exploitation ferroviaire. Aux États-Unis, TGV Co tient son rôle de vitrine de la solution française et ce recours à un intermédiaire – incarné par un Robert W. Blanchette loin de correspondre au

⁹²⁵David G. TARR, «The Steel Crisis in the United States and the European Community : Causes and Adjustments», in Robert E. BALDWIN, Carl B. HAMILTON et Andre SAPIR (dir.), *Issues in US-EC Trade Relations*, Chicago, University of Chicago Press, 1988, p. 173-198.

⁹²⁶«Relations CEE/États-Unis. Questions industrielles», DREE, 10 mars 1983 (AN, 19870101/4).

⁹²⁷«Répartition par pays des procédures en cours et des décisions en vigueur au titre du dumping et des droits compensateurs (situation au 5 mars 1983)», ambassade de France à Washington, 31 mars 1983 (AN, 19870101/4).

⁹²⁸Lettre de M. Jobert à F. Mitterrand, 2 février 1983 (AN, 19870101/4).

⁹²⁹«Critiques par les États-Unis des interventions publiques françaises», DREE, ca. 1983 (AN, 19870101/4).

7. FAUT-IL SE TRAHIR POUR SE TRADUIRE ?

possible cliché du technocrate socialo-communiste – semble suffire à disperser les doutes.

Le cadre de la réponse aux appels d'offres par TGV Co étant fixé, les enjeux de visibilité se portent aux marges des contrats envisagés pour l'équipement d'un corridor en TGV. Ainsi, en juillet 1985, la question discutée consiste à savoir si Sofrerail pourrait être sous-traitante du consultant retenu pour alimenter la FHSRTC, tout en préservant les chances de TGV Co de pouvoir postuler au marché à définir⁹³⁰. L'affaire n'est juridiquement pas si nette, puisque la SNCF n'a aucun lien capitalistique avec TGV Co. La proximité des acteurs, la convergence des actions et les expertises fournies par la SNCF à TGV Co suffiraient toutefois à fonder un recours de concurrents. Ces facteurs expliquent sûrement la décision de ne pas engager Sofrerail sur ce marché préalable⁹³¹.

Début 1987, un autre point sensible porte sur la possibilité, pour la DTT, de monter un protocole d'échanges de personnels avec la FRA sans perturber le jeu des appels d'offres auxquels les industriels français répondent⁹³². Les choses ne sont pas si simples, car la vente du TGV ne s'opère pas comme celle d'un produit générique : l'un des arguments de poids est le fait qu'il soit en service sur une seule ligne dans le monde, ce qui suppose que les industriels ne peuvent faire abstraction de l'exploitant, qui se trouve de ce fait impliqué dans la promotion du produit. D'autant plus qu'il en a été le principal concepteur. La SNCF étant un établissement public, les relations avec l'État sont donc immédiates.

Toutefois, cette situation est loin d'être originale. Au Japon comme en RFA, les relations entre pouvoirs publics, industriels et exploitants sont extrêmement ténues, quand bien mêmes certaines de ces entités seraient privées. Le simple fait que l'on traite de solutions qualifiées par leur nationalité, du côté des clients comme entre concurrents, reflète cette implication étroite, même si chaque groupement tente d'attirer à lui des acteurs états-uniens. Une première mise à l'épreuve de ce caractère national arrive avec le premier appel à propositions conceptuelles lancé en Floride en 1983.

⁹³⁰ «Mémento de la réunion du 17 juillet 1985 à la Direction de la Coopération Internationale. Promotion du TGV aux États-Unis», SNCF, ca. juillet 1985 (AN, 19950585/27).

⁹³¹ «Procès-verbal de la réunion organisée le 4 septembre sous la présidence de monsieur Bruno Delaye délégué aux affaires internationales», ministère du Redéploiement industriel et du Commerce extérieur, 5 septembre 1985 (AN, 19950585/27).

⁹³² «Note à l'attention de M. Gressier», DTT, 21 janvier 1987 (AN, 19950585/27).

7.3.2 L'important, c'est de participer : la première réponse à une procédure compétitive de TGV Co

À l'approche de l'appel à propositions conceptuelles qui doit être lancé par le FHSRC, les promoteurs du TGV s'organisent pour la rédaction de leur réponse. Un premier cadrage est réalisé fin septembre 1983 à Washington, en se fondant sur les éléments préliminaires diffusés par la commission⁹³³. Il attribue à chaque partenaire une série de tâches répondant aux différents points mis en avant par la commission et confirmés par l'appel à propositions conceptuelles lancé début octobre.

Rapidement, s'engage une réduction des partenaires mobilisés autour d'un noyau formé de la SNCF, d'Alstom, de Francorail et de PMM (voir tab. 8, p. 285). Dès le 7 octobre, plusieurs mobilisations envisagées ne paraissent pas suffisamment fiables pour être maintenues dans le montage rapide d'une réponse à un appel à propositions conceptuelles. Ce processus conduit à un resserrement sur les acteurs français les plus liés au TGV. Le partenariat avec Westinghouse, engagé par des discussions portées par MTE-Francorail dès le printemps 1982⁹³⁴, semble pourtant encore «très probable⁹³⁵» à Jean-Philippe Bernard fin septembre 1983. Mais l'entreprise tarde à s'engager, si bien que les industriels français préfèrent ne pas compter sur elle, tout en garantissant au gouvernement que ces négociations sont appelées à déboucher rapidement, sans que le cabinet d'Edith Cresson en soit dupe⁹³⁶.

Au-delà de l'apport que Westinghouse aurait pu fournir, cette décision pénalise l'offre du fait que les intérêts français perdent là l'occasion de pouvoir mettre en avant l'implication d'un partenaire états-unien de grande renommée et susceptible de rassurer les décideurs. L'autre partenaire qui disparaît de la rédaction est TGV Co qui se positionne comme «coordinateur⁹³⁷». Puisque la structure est très petite, elle ne dispose pas de l'expertise suffisante nécessaire à l'élaboration des contributions attendues et s'en trouve donc évincée, avant de tenir le rôle de porteuse de cette réponse. Les participations états-uniennes à la rédaction se trouvent donc réduites au rôle des consultants, principalement PMM, pour les prévisions de trafic qui sont

⁹³³Compte rendu de la réunion du 29 septembre 1983, ambassade de France à Washington, *ca.* octobre 1983 (AN, 19950585/27).

⁹³⁴«Réunion du 27 septembre 1982 sur les problèmes de promotion et d'exportation du système TGV aux États-Unis», DREE, *ca.* octobre 1982 (AN, 19950585/27).

⁹³⁵«Compte-rendu de mission aux U.S.A. de M. Jean-Philippe Bernard, directeur adjoint de la coopération internationale (27 septembre-1^{er} octobre 1983)», *ca.* octobre 1983 (AN, 19950585/27).

⁹³⁶«Entretien avec Messieurs Desgeorge, Président Directeur Général d'Alstom Atlantique, et Pineau-Valencienne, Président Directeur Général de Schneider S.A., le jeudi 15 décembre à 12 heures (Dossier TGV États-Unis)», ministère du Commerce extérieur et du Tourisme, 13 décembre 1983 (AN, 19870101/4).

⁹³⁷Télex de R. W. Blanchette à J.-P. Bernard et H. Dhaussy du 10 octobre 1983 (ASNCF, 275LM26).

7. FAUT-IL SE TRAHIR POUR SE TRADUIRE ?

cruciales pour l'équilibre financier du projet, et Dames & Moore, pour les enjeux environnementaux, qui n'apparaissent pas centraux aux yeux des Français.

Du côté des Français, l'implication d'Alstom et de MTE-Francorail est attendue. La participation de la SNCF est sollicitée par TGV Co. La Direction de la coopération internationale mobilise différentes ressources internes, en particulier dans les services de recherche et au sein du groupe de prospective, ce qui est significatif de la perception du dossier au sein de l'entreprise : l'habitude de répondre à des appels d'offres n'est pas ancrée à la SNCF et les acteurs mobilisés sont plutôt habitués au temps confortable de la réflexion à moyen et long terme plutôt qu'aux conditions serrées d'une telle procédure. D'où un sentiment d'urgence que ressentent les acteurs.

| Tâches | Responsables le 29 septembre ⁹³⁸ | Responsables le 7 octobre ⁹³⁹ |
|---|--|---|
| <i>Ownership structure</i> | | |
| <i>Principals</i> <i>Qualifications</i> | } TGV Co, Westinghouse | } Alstom, Francorail |
| <i>Route qualification</i> | | |
| <i>General corridors</i> <i>Travel times</i> | TGV Co, PMM, Westinghouse SNCF | PMM, SNCF SNCF, Alstom, Francorail |
| <i>Geometrics</i> <i>Interface with feeder systems</i> | SNCF TGV Co, SNCF, Westinghouse | } SNCF |
| <i>Equipment technology</i> | | |
| <i>Propulsion</i> <i>Automation</i> <i>Communication</i> <i>Aesthetics</i> | } TGV Co, Alstom, Francorail, Westinghouse | } Alstom, Francorail |
| <i>Service levels</i> | | |
| <i>Types</i> <i>Frequency</i> <i>Cargo</i> <i>Amenities</i> | TGV Co PMM } TGV Co | } SNCF |
| <i>Operational tactics</i> | | |
| <i>Personnel</i> <i>Maintenance</i> <i>Safety</i> <i>Energy</i> | TGV Co SNCF } Westinghouse | } SNCF |
| <i>Ridership volumes</i> | | |
| <i>Major links</i> <i>Tourist</i> <i>Commuter</i> <i>Trends</i> | } TGV Co, PMM | } PMM |
| <i>Construction costs</i> | | |
| <i>Guideways</i> <i>Stations</i> <i>Vehicles</i> | } SNCF, Westinghouse Alstom, Francorail | } SNCF Alstom, Francorail |

| Tâches | Responsables le 29 septembre ⁹⁴⁰ | Responsables le 7 octobre ⁹⁴¹ |
|--|--|---|
| <i>Fare structure</i> | | |
| <i>Fare structure</i> | TGV Co, PMM, Westinghouse | SNCF |
| <i>Financing strategy</i> | | |
| <i>Equity</i> <i>Debt</i> <i>Operating revenue</i> <i>Marketing</i> | } TGV Co, banque, Westinghouse | } Alsthom, Francorail |
| <i>Environmental assessments</i> | | |
| <i>Benefits</i> <i>Impairments</i> <i>Permitting</i> <i>Marketing</i> | } TGV Co, Dames & Moore | } Dames & Moore |
| <i>Implementation schedule</i> | | |
| <i>Studies</i> <i>Design</i> <i>Rights-of-way procurement</i> <i>Construction</i> | } SNCF, consultant états-unien SNCF | } SNCF ? SNCF |

Tableau 8. Évolution de la répartition des principales tâches pour la réponse à l'appel à propositions conceptuelles de Floride en 1983

Enfin, la répartition des tâches interroge sur l'absence de partenaire en charge du dossier de l'acquisition foncière (*rights-of-way procurement*). Le manque de relais aux États-Unis se fait là cruellement sentir, puisqu'un tel dossier demande une expertise ancrée sur le territoire de Floride que les Français ne possèdent pas, ce dont ils sont conscients. Pourtant, cet aspect est fondamental dans le montage du projet, puisque de lui découlent la possibilité concrète de créer une ligne nouvelle ainsi que l'essentiel des coûts et des délais qui pourraient échapper aux promoteurs du projet. Une analyse des risques pouvant fragiliser le projet aurait permis d'identifier ce point comme un élément déterminant. Se révèle ici la conception très centrée sur l'objet et sur ses caractéristiques techniques que partagent les Français et qui a du mal à se détacher du TGV Paris - Lyon, comme l'illustre le choix de la vitesse maximale retenue : 175 *mph*⁹⁴², soit celle pratiquée en France.

Le processus de francisation des partenaires s'explique également par l'urgence dans laquelle les acteurs doivent monter leur dossier. La réponse est attendue pour

⁹³⁸ «Compte-rendu de mission aux U.S.A. de M. Jean-Philippe Bernard, directeur adjoint de la coopération internationale (27 septembre-1^{er} octobre 1983)», ca. octobre 1983 (AN, 19950585/27).

⁹³⁹ Note DCI n° 446 du 7 octobre 1983 (ASNCF, 275LM26).

⁹⁴⁰ «Compte-rendu de mission aux U.S.A. de M. Jean-Philippe Bernard, directeur adjoint de la coopération internationale (27 septembre-1^{er} octobre 1983)», ca. octobre 1983 (AN, 19950585/27).

⁹⁴¹ Note DCI n° 446 du 7 octobre 1983 (ASNCF, 275LM26).

⁹⁴² 282 km/h.

le 31 décembre mais ce temps est raccourci par les délais d'«américanisation⁹⁴³», qui doivent permettre la traduction mais aussi une adaptation de la présentation au public états-unien et qui sont estimés à quatre semaines, ce qui impose de disposer du travail pour le 5 décembre. Soit un temps de travail effectif de deux mois à partir du moment où les tâches sont définitivement réparties.

Pour élaborer le dossier, des voyages transatlantiques se montent : après la visite de Jean-Philippe Bernard fin septembre, Albert Aurignac se rend à Washington du 31 octobre au 7 novembre. Réciproquement, les cadres de TGV Co séjournent également à Paris : Robert W. Blanchette du 24 au 28 octobre et Patrick Buhannic du 7 au 28 novembre.

Dans ces conditions et dès le début, les Français sont conscients de la qualité modeste de leur réponse du fait du temps court dont ils disposent pour l'élaborer et du budget réduit qu'ils accordent à PMM pour sa contribution (50 000 \$⁹⁴⁴) : «[c]ependant ce sera la première opération à laquelle participera TGV Company et il importe de prendre rang et de ne pas remettre un dossier ridicule⁹⁴⁵», comme l'indique Jean-Philippe Bernard.

L'estimation des trafics confiée à PMM est sous-traitée à un autre consultant, plus spécialiste en modélisation de trafic, ce qui contribue probablement à retarder sa livraison, mais convient aux commanditaires qui souhaitent à la fois pouvoir disposer de données élaborées par des spécialistes tout en montrant à leurs interlocuteurs états-uniens qu'ils s'appuient sur une mission passée à PMM qui est l'un des cabinets les plus réputés. La somme modique qu'ils investissent leur permet surtout d'exhiber le nom de PMM.

La tâche n'est pas simple dans la mesure où les études de trafic ferroviaire sont un domaine qui ne bénéficie pas d'une expertise très solide aux États-Unis. Les modèles disponibles sont essentiellement ceux développés pour les systèmes de transport dominants que sont l'automobile et l'avion, ce qui présente des difficultés d'adaptation. Le seul modèle de trafic existant dans le monde ferroviaire est déployé sur le NEC, probablement un héritage du travail de modélisation multimodale engagé sur cet axe dans les années 1960⁹⁴⁶, et son adaptation à d'autres situations fort différentes est aussi problématique. En outre, tout modèle demande à être calibré et nécessite pour cela de pouvoir vérifier les prévisions avec une situation d'exploitation réelle

⁹⁴³Télex de R. W. Blanchette à J.-P. Bernard et H. Dhaussy du 10 octobre 1983 (ASNCF, 275LM26).

⁹⁴⁴123 000 \$₂₀₁₇.

⁹⁴⁵«Compte-rendu de mission aux U.S.A. de M. Jean-Philippe Bernard, directeur adjoint de la coopération internationale (27 septembre-1^{er} octobre 1983)», *ca.* octobre 1983 (AN, 19950585/27).

⁹⁴⁶CHATZIS, «Une histoire comparée de la modélisation des déplacements urbains en France et en Amérique du Nord (États-Unis et Canada) sur la longue durée (1950 à nos jours). Quelles leçons pour la production et le maintien d'une expertise scientifico-technique ?», *op. cit.*, p. 125-127.

dans l'environnement étudié, ce qui ne peut être fait pour ce système inédit aux États-Unis qu'est le train à grande vitesse.

Ce qui explique que le regard porté par Albert Aurignac sur les données de trafic produites par PMM soit très critique, en particulier du fait de leurs limites méthodologiques, ce qui montre que l'expertise française a digéré l'origine états-unienne de sa science des modèles de déplacement et s'en est autonomisée en l'adaptant au contexte multimodal français⁹⁴⁷. Ces données sont construites à partir d'éléments initialement fournis à Amtrak par les Japonais, sur lesquels a été plaqué un modèle économétrique classique pour établir une matrice de trafic qui présente plusieurs défauts aux yeux d'Albert Aurignac, notamment des flux dont l'estimation lui paraît trop peu élevée. Surtout, deux points sensibles lui semblent mal traités. Premièrement le modèle ne tient pas compte du trafic induit, qui compte pourtant pour une part très importante du trafic du TGV en France et qui contribue ainsi à son équilibre économique. Deuxièmement, il ne distingue pas les flux de touristes de ceux des résidents en Floride, pour lesquels l'attraction d'un train à grande vitesse pourrait être bien différente, les Français tablant sur un fort développement du trafic assuré par les 36 millions de touristes annuels qui leur semblent bien plus prometteurs que les 1,5 million d'habitants le long du tracé⁹⁴⁸. Pourtant, Albert Aurignac reconnaît qu'«il y a une incertitude énorme sur le nombre de touristes susceptibles d'utiliser le TGV⁹⁴⁸».

Pour autant, il est impossible de procéder autrement en raison des délais et des sommes que les Français souhaitent consacrer à leur réponse, contraintes par le budget étroit de TGV Co : inimaginable de conduire une enquête de terrain pour obtenir des chiffres fiables sur les mobilités en Floride dans de telles conditions. Le travail consiste donc surtout à rassembler les données existantes, quitte à ce qu'elles ne soient pas toujours en cohérence.

Attendue par les Français pour le 17 octobre, l'étude de PMM est annoncée dans une phase préliminaire pour le 21 octobre par Robert W. Blanchette, qui essaye de rassurer ses interlocuteurs en affirmant qu'un calendrier serait respecté. Il n'est pourtant pas suivi si bien que le voyage d'Albert Aurignac afin de travailler avec Pierre Galaud sur ces résultats est repoussé de deux semaines. À son arrivée le 31 octobre, il découvre «que l'étude est beaucoup moins avancée que prévu⁹⁴⁹», ce que confirme la consultation du document qui ne présente que quelques données

⁹⁴⁷ *Ibid.*, p. 341-356.

⁹⁴⁸ «Compte rendu de la réunion TGV Floride organisée à la DCI le 15 novembre 1983», SNCF, ca. novembre 1983 (ASNCF, 275LM26).

⁹⁴⁹ «Compte rendu de mission auprès de TGV Company à Washington de M. Aurignac», SNCF, 9 novembre 1983 (ASNCF, 275LM26).

démographiques⁹⁵⁰. Il ne peut travailler que sur les choix de méthodes et les données intégrées au modèle, mais aucunement sur les résultats, qui n'arrivent qu'à la fin novembre, après son départ, remettant en cause l'objectif initialement évoqué de disposer d'un premier brouillon au 18 novembre⁹⁵¹. Le rapport final de PMM n'arrive que le 27 janvier 1984, après la remise de la réponse française⁹⁵² !

Ce retard bloque l'ensemble de l'élaboration du dossier, dont les dimensionnements en termes de matériel, de personnels ou de coûts dépendent des prévisions de trafic, si bien qu'Albert Aurignac propose de se fonder sur une estimation très grossière en ajoutant 50 % à l'étude produite par Amtrak, qui prévoit un potentiel de 6 millions de voyageurs annuels et qu'il a récupérée lors de son déplacement⁹⁵³. Finalement la stratégie adoptée est donc de ne pas fournir de chiffres trop précis du fait du manque de confiance dans les données collectées et dans les méthodes de travail adoptées par les consultants mobilisés.

Le 15 novembre, la réunion tenue à la Direction de la coopération internationale de la SNCF ne peut donc que constater que «3 mois ont été perdus⁹⁵³». Dans l'urgence ressort le mimétisme des Français qui se calent sur les travaux des Japonais : «[l]'étude [...] s'inspirera du dossier de l'AHSRC⁹⁵³» réalisé pour la Californie, qui est diffusé aux différents participants au projet. Ils décident ainsi de joindre à leur réponse une présentation du TGV en France puisque les Japonais en font de même avec le *Shinkansen* dans leur dossier.

Si les Français parviennent à remettre un dossier dans les délais, le processus de son élaboration est très tendu et met plutôt à mal les relations entre structures françaises et états-uniennes, alors qu'il aurait pu s'agir d'un événement fondateur dans la pratique de la collaboration. Pris dans le jeu nouveau des appels d'offres et dans un processus impliquant des consultants dont le travail n'est pas jugé réellement satisfaisant, les promoteurs du TGV vivent donc une phase de découverte et d'apprentissage des modalités d'élaboration d'une proposition, qui les éloigne des conditions qui ont prévalu lorsqu'a été prise la décision de réaliser la LGV Sud-Est. Il ne s'agit plus d'alimenter le monde politique avec des solutions toutes prêtes, mais bien de se couler dans le cadre préalablement défini par le commanditaire. Ce processus d'apprentissage prend du temps, comme l'illustre l'option envisagée dès novembre, de compléter la réponse remise pour le 1^{er} mai 1984, comme s'il était possible de faire abstraction des délais d'une procédure compétitive⁹⁵³.

⁹⁵⁰ «Market Study for the Miami-Orlando-Tampa Corridor. Progress Report», PMM, 21 octobre 1983 (CAEF, B-0051886/1).

⁹⁵¹ Téléx de R. W. Blanchette à J.-P. Bernard et H. Dhaussy du 10 octobre 1983 (ASNCF, 275LM26).

⁹⁵² «Final Report. Market Study for the Miami - Orlando - Tampa Corridor», PMM, 1984.

⁹⁵³ «Compte rendu de la réunion TGV Floride organisée à la DCI le 15 novembre 1983», SNCF, ca. novembre 1983 (ASNCF, 275LM26).

L'offre finalement remise est donc issue d'un processus de rédaction qui n'a mobilisé qu'une partie des partenaires affichés, pourtant nombreux afin d'illustrer la crédibilité du projet⁹⁵⁴. Sur le plan industriel, aux côtés d'Alstom et de MTE-Francorail, Westinghouse Electric, spécialisée dans la motorisation, a fini par se positionner en faveur du projet. En termes d'exploitation, la SNCF devrait être épaulée par Pan American World Services, une filiale de la compagnie aérienne, spécialisée dans la diffusion d'une expertise en la matière. La réalisation de la voie serait portée par Morrison Knudsen Company, un spécialiste du génie civil ferroviaire, et International Engineering Company pour l'électrification. Sur le plan financier, deux banques sont mobilisées : Merrill Lynch Capital Markets et A.G. Becker, une ancienne banque d'investissement états-unienne, reprise début 1983 par la banque française récemment nationalisée Paribas. Cette dernière est la partenaire habituelle des opérations des grands groupes français à l'étranger en particulier aux États-Unis, où elle s'est implantée depuis longtemps et où elle tient le rôle de facilitatrice des échanges commerciaux et financiers transatlantiques par le biais de Paribas Corporation, créée en 1960⁹⁵⁵. Enfin, des consultants de renom sont en charge des différents aspects sectoriels : Parsons, De Leuw & Cather pour l'ingénierie, PMM pour les prévisions de trafic et Dames & Moore pour les enjeux environnementaux.

Le projet lui-même offre deux possibilités d'itinéraire : l'une passant par la côte, plus coûteuse mais avec un potentiel de trafic plus important, et l'autre passant par les terres, aux caractéristiques inverses. L'objectif est de relier Miami à Tampa en moins de 2 h, une vitesse qui permettrait de capter 28 % des trajets effectués entre Miami et Orlando, ce qui paraît ambitieux. Le coût d'un tel investissement est de 2 milliards de \$⁹⁵⁶. La proposition comprend un travail spécifique conduit sur l'investissement privé mais qui concerne plutôt les modalités selon lesquelles les acteurs privés peuvent avancer l'argent plutôt que l'idée qu'il y aurait un équilibre du projet sans apport d'argent public. Les revenus à tirer de la promotion immobilière ne sont ainsi envisagés que pour le financement des gares et non pour celui de la ligne.

Ce faisant, les promoteurs du TGV ont donc formulé une première tentative de traduction de leur objet dans un contexte états-unien. Cette base, sert donc de support aux discussions qui s'engagent pour juger de la pertinence de cette proposition,

⁹⁵⁴ «Propositions de la société TGV Company à l'État de Floride sur les possibilités de réaliser un TGV entre MIAMI, ORLANDO et TAMPA», ministère des Transports, 26 janvier 1984 (ASNCF, 275LM26).

⁹⁵⁵ Éric BUSSIÈRE, «Les banques françaises face à la dynamique de l'internationalisation des marchés dans les années soixante : les cas de Paribas et du Crédit lyonnais», in Maurice LÉVY-LEBOYER (dir.), *L'Économie française dans la compétition internationale au XX^e siècle*, Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique, 2006, p. 391-414.

⁹⁵⁶ 5 milliards de \$₂₀₁₇.

7. FAUT-IL SE TRAHIR POUR SE TRADUIRE ?

dans un contexte qui, de 1983 à 1989, s'avère toujours moins favorable au train à grande vitesse.

Troisième partie
De la contestation des porte-parole
à la fin de la traduction

C'est en Floride que TGV Co dépose donc une première proposition formelle fin 1983. Ce qui est à la fois tard par rapport à la présence japonaise depuis la fin des années 1970 et, en même temps rapide, si l'on considère que la LGV Sud-Est n'est inaugurée dans son ensemble qu'en septembre 1983 et que les Français se positionnent sur le premier corridor qui formalise un projet, à l'exception de la Californie. Ils ont donc plutôt rattrapé leur retard.

Pour ce faire, les Français ont établi plusieurs porte-parole qui tiennent un rôle-clé dans le dispositif de traduction. Par exemple, à leurs yeux, la Floride est rapidement considérée comme l'État appelé à être le premier équipé en grande vitesse ferroviaire, si bien qu'il serait érigé en modèle à suivre par les autres États. Ce territoire devient donc le représentant de l'ensemble des autres corridors, malgré leurs différences notables. Autre exemple, Robert W. Blanchette tient le double rôle de porte-parole du TGV aux États-Unis et de la vision états-unienne des enjeux ferroviaires auprès des Français, au risque de n'être pas compris comme tel par ses interlocuteurs des deux côtés de l'Atlantique.

Mais c'est l'ensemble de cet édifice qui chancelle au fil du temps. L'évolution des années 1984 à 1989 est celle d'un long processus de contestation de ces porte-parole du fait qu'ils supposent une vision trop centralisée, uniformisée et francisée des questions réellement en jeu à travers les projets de grande vitesse ferroviaire. TGV Co perd la confiance de plusieurs de ses interlocuteurs à Paris ou à l'ambassade à Washington. L'espoir placé sur le corridor de Floride s'essouffle au fil des mois du fait de ce qui semble être une forme d'enlisement du processus de consultation. Le fait même d'avoir placé au coeur de la stratégie française le TGV sur le modèle de la LGV Sud-Est finit par interroger alors que la forme de ce qu'attendent les Floridiens ressemble toujours moins à ce que la France exploite entre Paris et Lyon.

Alimentée par un contexte national qui s'avère de moins en moins favorable en particulier en raison d'une réforme fiscale dont les projets ferroviaires sont une victime collatérale, cette désaffection des porte-parole rend tout dialogue impossible, puisque les agents finissent par ne plus se comprendre. La conclusion de cette séquence est donc l'abandon logique du projet par les promoteurs du TGV et la fin d'une traduction avortée.

Chapitre 8

De la désunion des corridors à celle des acteurs

L'adaptation du TGV est un processus loin d'être univoque. Au-delà du système lui-même, de ses invariants et des marges de manœuvre qu'il permet, la superposition d'autres facteurs produit une multiplicité d'ajustements, de frictions, voire de tensions. Que ce soit le territoire lui-même, via la diversité des corridors, les acteurs français et états-uniens, via leurs différences professionnelles et culturelles, ou le lieu supposé être l'opérateur de cette traduction, TGV Co et son patron Robert W. Blanchette, les sources de déstabilisation sont nombreuses et viennent sans cesse perturber le modèle d'une exportation qui ne serait qu'une diffusion linéaire d'une technique monolithique.

Au contraire, la tendance observable est plutôt celle d'une forme de désunion ou, de façon moins négative, de diversification, des points de vue, des attentes et des habitudes de travail, à l'origine de malentendus et d'incompréhensions, qui dépassent les questions inscrites dans les objets ferroviaires considérés.

8.1 La théorie du «“détonateur”»

Alors que les Français se fondent sur un système unifié et mis en service sur un seul axe, le territoire états-unien sur lequel ils espèrent s'implanter est marqué par une diversité des terrains et des contextes socio-politiques, que l'appartenance à une même nation a tendance à masquer. Ils doivent donc se positionner vis-à-vis de cette multiplicité des situations. Pour s'y repérer, ils se fient à l'idée selon laquelle une hiérarchisation des priorités doit permettre de s'imposer sur le premier corridor supposé devoir être équipé de grande vitesse ferroviaire, quitte à présupposer de façon un peu trop accentuée, que des liens forts existent entre les corridors, ce qui n'est pas véritablement attesté par l'expérience.

8.1.1 De l'interdépendance au phénomène de vitrine

La stratégie française est ainsi marquée par l'idée d'une interdépendance entre les corridors qui peut se justifier par le fait que plusieurs acteurs sont communs aux différents projets qui émergent aux États-Unis. Il s'agit essentiellement d'acteurs extérieurs aux territoires de projets, en l'occurrence les différents concurrents européens et japonais et les consultants états-uniens. En revanche, en l'absence d'intervention fédérale, il n'existe pas de lieu central où s'élaborerait une doctrine qui viendrait fonder une cohérence entre les corridors. Ainsi, si des liens peuvent se tisser entre eux – voire s'institutionnaliser à travers une association comme la HSRA – il ne faut pas négliger la variété des structures locales et la diversité des configurations.

Mais, vu depuis la France, l'analyse selon laquelle il existe un marché global de la grande vitesse ferroviaire aux États-Unis semble dominante. Cette interdépendance ressentie entre les projets conduit à l'idée qu'il existerait un phénomène de basculement sur le modèle du *winner takes all* qui veut que le premier corridor inauguré impose ses options techniques à l'ensemble des autres.

Cette idée est avancée à l'automne 1983 par Robert W. Blanchette, pour qui l'expérience vécue à bord doit permettre d'emporter l'ensemble du marché si bien que «le premier pays qui installera aux États-Unis un train à très grande vitesse disposera d'un avantage évident : les américains pourront venir le voir, monter à bord et constater effectivement la faisabilité et la compétitivité de ce type de moyen de transport terrestre⁹⁵⁷». Elle est partagée par Jack Duchemin et Yves Aureille, pourtant rarement en accord avec le patron de TGV Co : «il semble évident que si la première réalisation sera difficile à obtenir, elle servira de “détonateur” à une multitude de projets dès lors que la réussite financière sera établie⁹⁵⁸». Ils pensent donc toutefois d'abord à un public de décideurs et de partenaires financiers possibles, avant celui des voyageurs.

Cette idée se trouve aussi dans la stratégie japonaise : ainsi, la promotion du *bullet train* sur la liaison Los Angeles - San Diego, n'aurait d'autre visée que d'obtenir par la suite la liaison Los Angeles - San Francisco, à partir de la démonstration de l'intérêt d'une telle solution sur un tronçon plus simple, plus court et moins onéreux à réaliser. Le système de la vitrine peut aussi fonctionner à l'envers : les difficultés rencontrées par l'une des solutions sur un projet pourraient rejaillir sur les autres corridors et ruiner de ce fait sa crédibilité. C'est ainsi que la SNCF envisage d'aider le porteur du projet de grande vitesse au Texas, TRTC⁹⁵⁹, par le biais d'études, afin

⁹⁵⁷Compte rendu de la réunion du 29 septembre 1983, ambassade de France à Washington, ca. octobre 1983 (AN, 19950585/27).

⁹⁵⁸«Analyse succincte du marché ferroviaire nord-américain», ambassade de France à Washington, 9 janvier 1984 (ASNCF, 123LM502).

⁹⁵⁹Texas Railroad Transportation Company.

d'éviter que ses ennuis financiers s'aggravent, au risque de nuire à l'image du TGV, envisagé sur ce corridor⁹⁶⁰. Robert W. Blanchette est alors l'un des plus sensibles à cette logique de dominos⁹⁶¹.

Cet effet de vitrine n'est pas incongru. Plusieurs exemples historiques en justifient la pertinence⁹⁶². Toutefois, il ne s'avère efficace que dans la mesure où la solution présentée est justement transférable, même si c'est au prix de certaines adaptations. Pour les promoteurs de cette solution, il s'agit alors de passer du simple effet de vitrine à l'effet de club qui a touché les villes françaises dotées de tramways après avoir concerné celles reliées en TGV. Cet effet de club est l'aboutissement de l'effet de vitrine : l'ensemble des villes équipées devient une forme de gigantesque vitrine, tandis que l'effet de mode conduit les villes qui ne le sont pas encore à pousser la porte du magasin. Cet effet a été très puissant en France dans le cas du tramway comme du TGV, après notre période, et s'explique en particulier par le poids de tels projets dans les campagnes électorales locales.

Pour autant, ces mêmes bases peuvent-elles être retrouvées aux États-Unis ? Une première différence tient au fait qu'il n'est jamais envisagé que soit construit un réseau ferroviaire à grande vitesse parcourant le territoire du pays. Les projets sont portés localement et visent à relier deux ou trois villes principales entre elles le long d'un corridor jugé le plus pertinent possible. Le tout s'inscrivant généralement dans les frontières d'un État, afin notamment d'éviter les interférences avec un État fédéral peu susceptible de favoriser de tels projets. Cette situation, également liée au gigantisme du territoire états-unien, conduit chaque projet à ne se penser que comme une opération isolée, qui pourrait donner lieu à des développements locaux, mais aucunement comme le chaînon d'un futur réseau à l'échelle du pays. Une exception notable est toutefois celle du territoire du *High Speed Rail Compact* (voir p. 303).

⁹⁶⁰ «Compte-rendu de mission aux U.S.A. de M. Jean-Philippe Bernard, directeur adjoint de la coopération internationale (27 septembre-1^{er} octobre 1983)», ca. octobre 1983 (AN, 19950585/27).

⁹⁶¹ «Entretien avec Messieurs Desgeorge, Président Directeur Général d'Alstom Atlantique, et Pineau-Valencienne, Président Directeur Général de Schneider S.A., le jeudi 15 décembre à 12 heures (Dossier TGV États-Unis)», ministère du Commerce extérieur et du Tourisme, 13 décembre 1983 (AN, 19870101/4).

⁹⁶² Ainsi, lorsque Thomson-Houston capte le réseau des tramways de Rouen à l'occasion de l'Exposition coloniale qui s'y tient en 1896, elle fait de la ville un lieu de démonstration de l'intérêt de l'électrification et profite de l'événement pour transformer les visiteurs en autant de témoins de cette avancée technologique (John MCKAY, *Tramways and Trolleys. The Rise of Urban Mass Transport in Europe*, Princeton, Princeton University Press, 1976). Elle s'ouvre ainsi le marché du tramway électrique en France. Plus récemment, un phénomène similaire fait des villes françaises équipées de tramways contemporains, de Bordeaux à Tours, des vitrines du savoir-faire qu'industriels, architectes et paysagistes français espèrent vendre à l'étranger (GARDON, *Quarante ans de tramways en France, op. cit.*). Dans ce cas, la superposition des intérêts est ambivalente puisqu'Alstom vient montrer son produit en fonctionnement dans un écrin qui est le résultat d'une combinaison d'actions venues de multiples horizons et notamment des pouvoirs publics. L'effet de vitrine résulte dans cette superposition qui rend possible le dépassement de la simple présentation d'un prototype de tramway sur une voie d'essai à proximité de l'usine.

Les obstacles rencontrés par les Européens pour construire un réseau à grande vitesse à l'échelle européenne, malgré le support de la CEE⁹⁶³ puis de l'UE⁹⁶⁴, dont de tels projets incarnent les ambitions d'homogénéisation du territoire européen, viennent illustrer le niveau de complexité supplémentaire que suppose cette étape du réseau. Les difficultés tiennent en particulier à la définition de standards industriels pour de telles infrastructures, plusieurs pays européens disposant de leur propre système. L'enjeu de trouver une base commune – ne serait-ce qu'en termes de normes électriques ou de signalisation – conduit à l'élaboration de systèmes complexes, comme le Thalys pour une liaison entre quatre pays.

Aux États-Unis, tout projet n'étant que local, des choix très différents entre les corridors peuvent être faits. Tout diffère : les territoires, la gouvernance, les industriels, les mécanismes de financement... L'absence de constructeur national contribue encore plus à l'émiettement possible des solutions envisageables, contrairement à ce que connaissent les grands pays ferroviaires qui ont leur propre solution. En outre, du fait de l'absence d'expertise locale, beaucoup de corridors font des choix de prestataires pour les études en amont qui les orientent vers une solution unique (voir tab. 2, p. 136).

Cet ensemble de facteurs conduit à douter de l'idée que le premier corridor équipé dicte les choix techniques des suivants. Mais, cette idée du *winner takes all* étant partagée par nombre d'acteurs français et par Robert W. Blanchette, elle les conduit à chercher à identifier le corridor qui doit déboucher avant les autres sur l'ouverture d'un service ferroviaire à grande vitesse, puis à focaliser leur action principalement sur celui-ci.

8.1.2 La Floride fait-elle la course en tête ?

Dès lors, une partie des échanges tenus lors des réunions à Paris ou à Washington consiste à discuter de la hiérarchisation des corridors, en fonction de leur intérêt et de la probabilité de leur équipement en grande vitesse ferroviaire. La hiérarchisation est une commande récurrente des acteurs à Paris qui souhaitent ainsi voir l'action aux États-Unis suivre une démarche jugée plus rationnelle. Il s'agit également de pouvoir fonder l'orientation des crédits à affecter aux études dans une enveloppe nécessairement restreinte.

À ses débuts à TGV Co, Robert W. Blanchette s'efforce de répondre à cette demande en proposant un tri selon le trafic de passagers attendus⁹⁶⁵. Cette solution n'est toutefois pas satisfaisante. Elle conduit d'abord à une focalisation sur le NEC,

⁹⁶³Communauté économique européenne.

⁹⁶⁴Union européenne.

⁹⁶⁵Compte rendu de la réunion du 29 septembre 1983, ambassade de France à Washington, ca. octobre 1983 (AN, 19950585/27).

puisqu'il s'agit du corridor le plus peuplé, mais dont on connaît par ailleurs les obstacles intrinsèques (voir p. 305). Elle suppose aussi d'être capable de pouvoir estimer ce trafic attendu, ce qui n'est pas si simple. L'importance – à discuter – du trafic induit peut conduire à des différences notables entre la situation existante d'un corridor et ce qu'elle pourrait être une fois le projet réalisé. Ce discours est notamment porté par les défenseurs de la ligne New York - Montréal. Un tel axe est donc supposé remonter dans le classement du fait de l'étude préalable.

Pour estimer le trafic attendu, il conviendrait donc de mener des études de trafic assez approfondies et donc coûteuses. La situation est donc paradoxale : le classement des projets, destiné à orienter les études à mener, ne serait que le reflet du choix d'avoir ou non investi dans des études préalables sur chacun de ces projets. Autrement dit, une telle méthode présente un caractère auto-réalisateur, puisque les corridors étudiés préalablement présenteraient probablement un trafic potentiel plus élevé que ceux non étudiés et pour lesquels le trafic induit serait méconnu. Il paraît donc difficile de fonder l'action sur un tel critère, pour partie auto-réalisateur.

Avant toute étude, la Floride bénéficie toutefois de l'idée qu'elle est susceptible de générer un fort trafic, en particulier du fait des flux touristiques. Pour Robert W. Blanchette, même si la maîtrise d'ouvrage paraît peu structurée, ce qui la place «évidemment [dans] le cas le plus difficile, [il] doit être pris en compte que 50 millions de touristes par an visitent cet État dont 10, bientôt 15, vont à *Disney World* et *Epcot*⁹⁶⁶». Du fait de ces chiffres fabuleux, la Floride fait ainsi figure d'une gigantesque promesse de fréquentation assurée, avant-même que des études aient eu à le démontrer.

En outre, cet État est un territoire perçu comme pionnier, porteur de la dynamique du Sud. Celle que résume, plus tardivement en 1988, Jon L. Mills, *speaker* démocrate de la Chambre de Floride : «[l]a Floride a été le premier État où une implantation a été installée dans le Nouveau Monde, il a accueilli le premier décollage vers la Lune et, maintenant, il sera desservi par le premier système ferroviaire vraiment moderne au monde⁹⁶⁷».

Pour les Français, rapidement, le corridor qui fait figure de clé d'accès à l'ensemble du marché états-unien est donc identifié comme étant celui de Floride, même si l'Ohio a pu tenir la corde, probablement du fait qu'il ait porté le projet le plus ambitieux du pays avec un réseau de 1 000 km de lignes à grande vitesse (voir tab. 2, p. 136)⁹⁶⁸. Mais le rejet de la proposition de taxe destinée à financer le projet

⁹⁶⁶Compte rendu de la réunion du 29 septembre 1983, ambassade de France à Washington, ca. octobre 1983 (AN, 19950585/27).

⁹⁶⁷«*Florida was the first state to have a settlement in the new world, it was the site of the first moon launch and now it will be the site of the first truly modern rail system in the world*» («Companies Conjure Images of "Bullet Train"», *The News Herald – Panama City*, 29 mars 1988).

⁹⁶⁸Lettre de L. Lansalot-Basou au cabinet de C. Fiterman, 7 septembre 1982 (AN, 19950585/27).

fin 1982 a refroidi les espoirs français sur ce territoire, du moins à court terme. Robert W. Blanchette, tenant du NEC et du Texas, bascule aussi en faveur de la Floride au long des derniers mois de 1983, allant jusqu'à affirmer en février 1984 «que le TGV a de grandes chances d'être réalisé en Floride⁹⁶⁹». En mai 1984, le représentant du bureau d'étude états-unien spécialisé dans les transports Parsons, De Leuw & Cather place également en tête la Floride et le Texas, mais rappelle l'existence d'un corridor qui lui paraît négligé : Albuquerque - Santa Fe, cette dernière ville étant la seule capitale d'État non desservie par les grandes compagnies aériennes⁹⁷⁰. Il paraît pourtant aux Français que la demande sur cette liaison serait très faible⁹⁷¹.

La Floride correspond bien à l'idée que le premier territoire à être équipé devra servir de démonstration. Au ministère du Commerce extérieur, on note en septembre 1982 qu'«il y a urgence pour nos industriels à manifester leur intérêt pour ce projet qui serait une vitrine mondiale⁹⁷²». L'idée est confirmée lors d'une grande réunion tenue dans le même cadre en mars 1983 : «[i]l semble bien que ce projet, qui sera une fois réalisé une vitrine mondiale sans comparaison, doit faire l'objet d'une priorité absolue de la part de nos industriels⁹⁷³».

Le choix de la Floride est aussi initialement orienté par l'idée de ne pas concurrencer les Japonais sur les projets californiens, du fait de ce qui est perçu comme une avance trop assurée, même si André Billardon conseille une implication sur tous les corridors, y compris la Californie, pour être justement sûr de ne pas passer à côté de celui qui serait le premier à ouvrir. Il y a bien une ambivalence à écarter la Californie, puisque, si l'on croit en l'idée du *winner takes all*, il est difficile de s'intéresser au corridor de Floride qui, en juin 1983 «semble être le second à voir le jour⁹⁷⁴». Heureusement, les déboires japonais en Californie viennent lever cette ambivalence courant 1984 et conduisent les Français à renforcer leur foi dans le projet floridien.

Cet attachement à la Floride leur convient bien dans la mesure où ce corridor est perçu comme le plus favorable à leur solution. Non seulement, la Floride pourrait

⁹⁶⁹ «Réunion du 16 février 1984 à la Direction de la Coopération internationale», SNCF, février 1984 (AN, 19950585/27).

⁹⁷⁰ «Note sur quelques points remarquables des réunions tenues au siège de T.G.V. Company le 14 mai 1984», ambassade de France à Washington, 4 juin 1984 (AN, 19950585/27).

⁹⁷¹ Entretien avec André Thinières (16 juin 2017).

⁹⁷² «Réunion du 27 septembre 1982 sur les problèmes de promotion et d'exportation du système TGV aux États-Unis», DREE, ca. octobre 1982 (AN, 19950585/27).

⁹⁷³ «Compte rendu de la réunion du 3 mars 1983 sur les problèmes de promotion et d'exportation du système TGV aux États-Unis», DREE, 22 mars 1983 (AN, 19950585/27).

⁹⁷⁴ «Association parlementaire franco-américaine pour la promotion du TGV aux États-Unis», ministère des Transports, 1^{er} juin 1983 (AN, 19950585/27).

être le projet qui débouche le premier, mais en plus le TGV y serait plutôt bien placé, comme le note André Billardon début 1983 :

«[s]eront pris en compte en priorité les projets présentant les meilleurs montages financiers, la technologie passe après; toutefois en Floride et dans le Nord-est au vu des distances l'avantage du T.G.V. serait important par rapport au Shin-Kansen. [D]'après M. Claytor [patron d'Amtrak] les prochains projets devraient porter sur la Floride (Miami – Orlando – Tampa) et le Texas, mais il avoue craindre énormément la concurrence des compagnies aériennes et ne pouvoir préjuger du comportement des automobilistes U.S.⁹⁷⁵».

Deux membres de la commission parlementaire franco-états-unienne consacrée à la grande vitesse ferroviaire que co-préside André Billardon représentent d'ailleurs la Floride, ce qui pourrait refléter un intérêt spécifique de ce territoire pour ces questions.

La focalisation française sur la Floride est d'ailleurs antérieure. Dès juin 1982, Léonce Lansalot-Basou détaille les principaux facteurs qui permettent d'entretenir une forme de confiance dans les projets floridiens⁹⁷⁶: croissance démographique, territoire plat et relativement vide, fort attrait de *Disney World* relancé par Epcot, trafic aérien important des aéroports, en particulier de celui d'Orlando... En outre :

«[l]e trafic routier avec Miami d'une part et Tampa d'autre part, est énorme et les infrastructures routières permettent, d'après les autorités floridiennes, l'installation de la liaison ferroviaire sur l'emprise actuelle des autoroutes, facilitant ainsi la résolution d'un problème éventuel d'expropriation toujours difficile aux États-Unis⁹⁷⁶».

La confiance peut être de mise, puisque ce qui est identifié comme source de coûts importants et non maîtrisés – la construction d'une infrastructure nouvelle – semble devoir être un obstacle aisément franchi en Floride. Les difficultés prévisibles du projet de liaison Los Angeles - San Francisco (dénivelé, sismicité...) ou du NEC (traversée de plusieurs États, superposition des trafics...) font ressortir la Floride comme une bonne candidate pour accueillir la première liaison à grande vitesse.

Concrètement, cette confiance portée à la Floride conduit les représentants de l'État, en particulier ceux de la DREE, à imposer que seule une solution en TGV soit présentée en réponse à l'appel à propositions conceptuelles, au détriment d'une possible solution en Turbo trains, malgré le succès qu'ils ont rencontré aux États-Unis⁹⁷⁷. Ces consignes sont d'autant plus aisées à faire passer que les financements de TGV Co viennent en grande partie de la DREE.

⁹⁷⁵ «Compte rendu de la visite d'André Billardon aux U.S.A.», Conseil général de Bourgogne, 23 février 1983 (AN, 19950585/27).

⁹⁷⁶ Lettre de L. Lansalot-Basou au cabinet de C. Fiterman, 7 juin 1982 (AN, 19950585/27).

⁹⁷⁷ «Note sur les transports terrestres aux États-Unis», DTT, 13 juillet 1989 (AN, 19950585/27).

Cette croyance dans les chances de la Floride est à son plus haut entre 1984 et 1985. Robert W. Blanchette n'affirme-t-il pas lors de l'une de ses visites en France qu'«[o]fficieusement, le projet français resterait seul en lice. Son coût serait jugé très compétitif⁹⁷⁸». Ainsi, en septembre 1985, la «visite [de la FHSRTC] revêt un caractère particulièrement important puisque [...] parmi les corridors américains susceptibles d'accueillir des liaisons ferroviaires à grande vitesse figure en premier lieu celui de l'État de Floride⁹⁷⁹».

Entretenir des espoirs principaux pour l'un des projets ne rend pas totalement aveugle sur les autres corridors. La hiérarchie n'est d'ailleurs pas toujours si nette, au fil des termes employés : ainsi, que penser de Robert W. Blanchette qui affirme que le projet du Texas est «une priorité⁹⁸⁰», peu après avoir rendu la réponse à l'appel à propositions conceptuelles de la Floride, qui serait *la* priorité?

Mais la Floride ressort également par défaut du fait de la faiblesse des autres projets. Entre les corridors qui semblent promis à d'autres techniques (Los Angeles - San Diego, Los Angeles - Las Vegas) ou à l'ICE (Texas), ceux dont les prévisions de trafic sont très faibles (New York - Montréal), ceux qui ne concernent qu'une amélioration du matériel roulant et non l'implantation d'une ligne nouvelle (Pittsburgh - Philadelphie, Santa Fe - Albuquerque), ceux qui paraissent incertains du fait d'aléas politiques (Ohio, Canada) ou d'aléas sur le prix du pétrole (Texas), les défauts du projet floridien ne paraissent pas être les plus lourds. Ainsi, pour TGV Co, qui doit justifier de son activité, la mise en avant du projet de Floride est la voie la plus logique, même si ce projet n'est peut-être pas, en tant que tel, aussi viable qu'il le faudrait.

Le choix de faire de la Floride son favori implique dès lors de travailler selon le cadre adopté par les acteurs de ce territoire. Or les structures qui portent le projet sont assez floues et reflètent l'ambivalence d'une volonté politique affirmée qui ne souhaite toutefois pas appuyer financièrement le projet : FHSRC puis FHSRTC sont des structures proches de l'État sans être inscrites dans l'administration elle-même. Leurs actions n'impliquent donc pas directement l'État de Floride. Ce mode de fonctionnement n'est pas très familier aux acteurs français, qui entretiennent une proximité plus évidente avec l'action qu'engage l'Ohio.

⁹⁷⁸ «Réunion du 16 février 1984 à la Direction de la Coopération internationale», SNCF, février 1984 (AN, 19950585/27).

⁹⁷⁹ «Visite en France de la Florida High Speed Rail Commission», SNCF, 26 juillet 1985 (ASNCF, 123LM503).

⁹⁸⁰ Note suite à une réunion du 16 février 1984, SNCF, 23 février 1984 (ASNCF, 123LM502).

8.1.3 L'Ohio, un angle mort de TGV Co

Courant 1985, l'Ohio réémerge comme possible concurrent de la Floride dans la hiérarchie des projets, en particulier après la constitution, en juin 1984, de l'*High Speed Rail Compact*, regroupant l'Ohio, le Michigan, la Pennsylvanie, l'Indiana et l'Illinois en vue de porter un projet de liaison à grande vitesse comportant plusieurs lignes desservant ces différents États. Cette structure est l'incarnation probablement la plus manifeste d'une volonté politique dans le domaine de la grande vitesse ferroviaire aux États-Unis à cette époque. C'est aussi, pour l'Ohio, un moyen de maintenir une dynamique, après la création courant 1983 d'une *task force* de 15 membres destinée à relancer le projet de liaison Cleveland - Columbus - Dayton - Cincinnati suite à l'échec du référendum sur le financement de 1982 (voir fig. 30, p. 303).



Figure 30. Carte de l'Ohio ⁹⁸¹

Surtout, l'Ohio est le seul territoire sur lequel l'État soit prêt à apporter ses propres financements sur un projet de grande vitesse ferroviaire. Alors que la Flo-

⁹⁸¹ *The National Map.*

ride jouit d'une dynamique propre, liée à son essor touristique et à sa croissance démographique et réputée lui permettre d'envisager de déployer de nouveaux services de transport sans financement public, l'Ohio est un territoire de la *Rust Belt* qui souffre de la désindustrialisation et où la volonté politique doit s'incarner financièrement pour porter des projets destinés à lui conférer un visage de modernité renouvelée. Difficile également d'imaginer financer un projet d'infrastructure par les plus-values immobilières sur un territoire marqué par la déprise d'activité industrielle.

Le chiffre de 2 milliards de \$⁹⁸² est régulièrement avancé comme budget que l'État pourrait consacrer au projet et il est confirmé en mai 1986 lors de la création de l'OHSRA, une véritable agence de l'État en charge du pilotage du projet. Cette somme correspond au tiers des estimations du coût global de la liaison du Sud-Ouest au Nord-Est de l'État.

Comme le souligne alors en gras Sébastien Thiriez⁹⁸³, dans l'une de ses notes à la DTT, «**[l]e projet de l'OHIO, dont on parle peu, pourrait-être finalement plus en avance que celui de FLORIDE, dans la mesure où l'État de l'OHIO a la volonté de développer un "High Speed Rail"**»⁹⁸⁴. Rétrospectivement, cette volonté pourrait toutefois être jugée comme n'étant qu'un affichage politique destiné à gagner en notoriété par la promotion d'un projet original et à un moindre coût, celui d'une étude sommaire⁹⁸⁵.

TGV Co n'investit pas ce terrain, au moins pour deux raisons. D'une part, le référendum de 1982 instille initialement le doute sur la viabilité politique du projet marqué par ce coup d'arrêt. D'autre part, des divergences sur la technique ferroviaire envisagée subsistent longtemps. Il pourrait bien ne s'agir que d'une simple amélioration du matériel roulant et non de l'adoption d'un TGV ou, au contraire, d'un train magnétique. Ce n'est qu'en juin 1985 que l'option d'un train sur fer à grande vitesse est retenue.

Il est aussi possible que des considérations plus personnelles tiennent un rôle dans cette position de retrait de TGV Co : l'Ohio fait l'objet d'une activité particulière de Camille Blumstein depuis 1980, qui y fait régulièrement allusion dans ses notes. Ses relations avec Robert W. Blanchette, qui se tendent au moment où l'Ohio redevient un corridor crédible, peuvent expliquer également que ce projet ne figure pas parmi les priorités du patron de TGV Co. Cette hypothèse permettrait d'éclairer l'incompréhension des représentants de la SNCF sur ce point⁹⁸⁶. Il est

⁹⁸² 4 milliards de \$₂₀₁₇.

⁹⁸³ X-Pons, passé par le MIT, il commence sa carrière dans l'administration (1983-1985), avant de passer par la Banque mondiale (1985-1986), puis de revenir au ministère des Transports, comme chef du bureau des affaires internationales à la DTT (1986-1987).

⁹⁸⁴ «Note à l'attention de M. Couplan», DTT, 22 avril 1987 (AN, 19950585/27).

⁹⁸⁵ Entretien avec André Thinières (16 juin 2017).

⁹⁸⁶ «Mémento de la réunion du 17 juillet 1985 à la Direction de la Coopération Internationale. Promotion du TGV aux États-Unis», *ca.* juillet 1985 (AN, 19950585/27).

aussi possible que la priorité donnée à la Floride soit une position difficile à modifier : admettre que les priorités évoluent, n'est-ce pas devoir avouer avoir parié sur le mauvais cheval ? Le jugement de Jack Duchemin, qui prend des positions plutôt hostiles à Robert W. Blanchette, vient confirmer cette hypothèse : dès mai 1986, il juge le projet de l'Ohio « crédible⁹⁸⁷ » en conseillant un rapprochement direct entre la SNCF et les banques françaises, par-delà TGV Co⁹⁸⁸. Mais, aux yeux des experts, tous ces corridors ne sont que des choix par défaut face à celui qui devrait porter la rénovation du train aux États-Unis : le NEC⁹⁹⁰.

8.1.4 Le NEC, l'impossible « corridor parfait »

Vu de l'extérieur, le NEC est « le couloir idéal⁹⁹¹ » pour tout exploitant ferroviaire. Le long de ses 735 km s'étend une vaste agglomération marquée par des noyaux plus particulièrement peuplés, entre Washington et Boston, les plus denses du pays avec Chicago (voir fig. 31, p. 306). Dans un tel contexte, la saturation des autoroutes et aéroports laisse penser que toute amélioration de l'offre ferroviaire peut susciter une augmentation de la fréquentation, ce qu'a démontré la mise en service des *Metroliners*.

Cette modernisation réussie montre que les pouvoirs publics états-uniens n'ont d'ailleurs pas attendu l'expertise étrangère pour focaliser leur action d'abord sur cet axe. Le NEC a fait l'objet de recherches spécifiques anciennes et c'est la première liaison pour laquelle des études précises sur les possibilités d'implantation de grande vitesse ferroviaire ont été effectuées, dès le début des années 1970⁹⁹³. Elles ont débouché sur les travaux du NECIP (voir p. 123) qui ont permis de donner au *Metroliner* une infrastructure la plus optimisée possible, au vu des contraintes de l'axe.

⁹⁸⁷ « Projets de TGV sur le continent nord-américain », 1^{er} mai 1986 (AN, 19950585/27).

⁹⁸⁸ Simultanément, c'est en Corée du Sud que le projet qui semble le plus rentable finit par apparaître en décembre 1984 (Yung-Hsiang CHENG, « Transfert de savoir-faire en matière d'exploitation ferroviaire à grande vitesse entre la SNCF et les compagnies ferroviaires implantées à Taiwan et en Corée du Sud », thèse de doctorat en transport sous la direction de Michel Savy, École nationale des Ponts et Chaussées, 2002, p. 35-50). La liaison Séoul - Pusan est alors jugée positivement par un rapport d'un consultant pourtant états-unien, Louis Berger⁹⁸⁹. L'espoir se lève ainsi aussi à l'Est, mais en dehors du champ d'action de TGV Co, sur un territoire aux similitudes avec l'axe Paris - Lyon bien plus fortes que les corridors états-uniens et où Sofreraïl est déjà habituée à travailler, en particulier avec Hyundai.

⁹⁹⁰ Un tel jugement est récurrent, dans les archives comme dans les entretiens postérieurs, par exemple dans les propos tenus par Henri Rollet, ancien directeur chez Alstom (entretien entre Henri Rollet, Alain Beltran et Jean-François Picard (18 août 1992) (R&H)).

⁹⁹¹ « Les promoteurs du TGV aux États-Unis se montrent optimistes », AFP, 22 janvier 1984 (ASNCF, 275LM26).

⁹⁹² *Connecticut Public*.

⁹⁹³ Voir notamment *Recommendations for Northeast Corridor Transportation. Final Report, op. cit.*

8. DE LA DÉSUNION DES CORRIDORS À CELLE DES ACTEURS

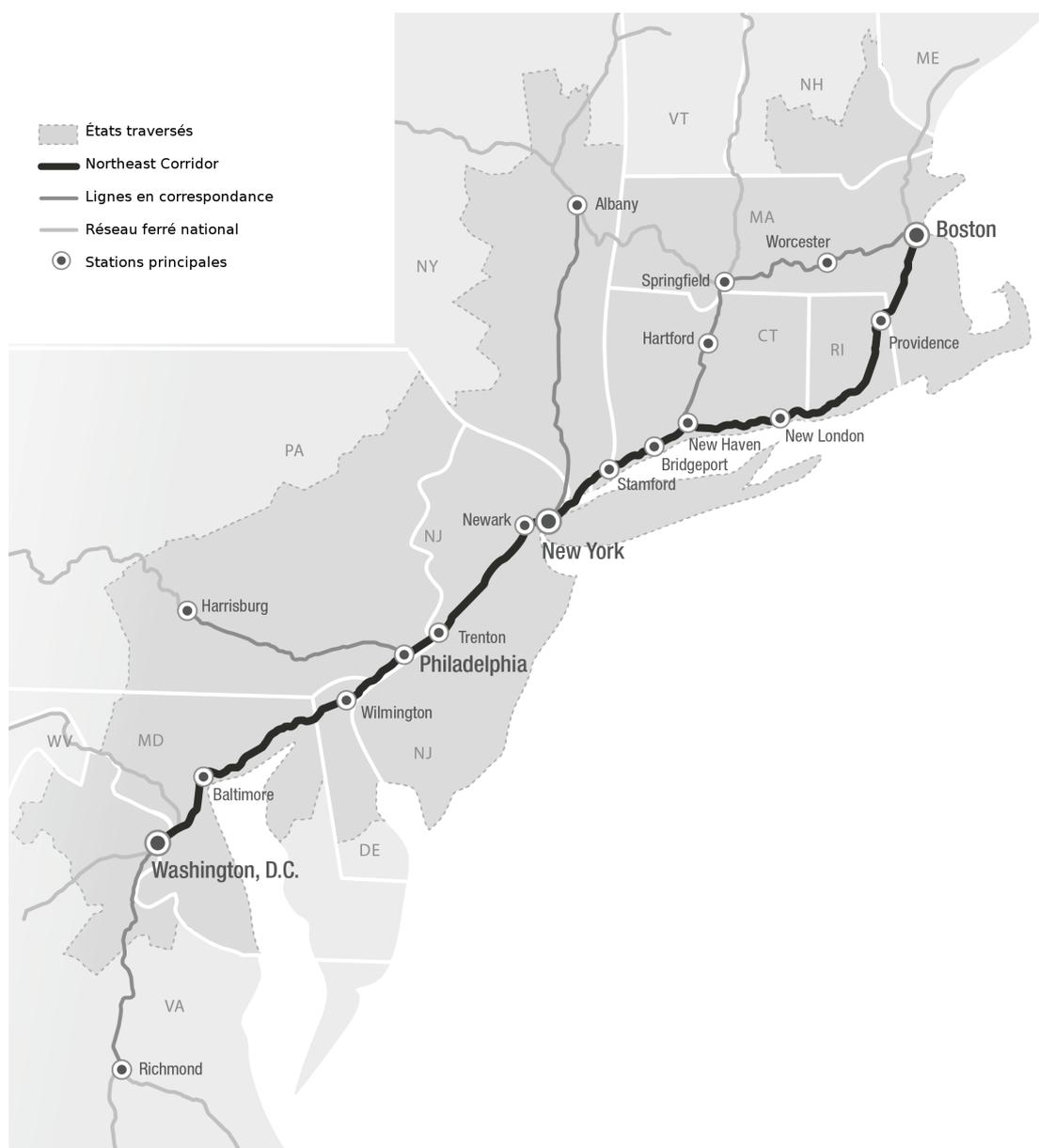


Figure 31. Carte du NEC⁹⁹²

Pour tout promoteur de la grande vitesse européenne ou japonaise, ce NECIP constitue néanmoins un double obstacle. D'abord, il s'est avéré coûteux, avec un budget de 2,5 milliards de \$⁹⁹⁴, porté par l'échelon fédéral via Amtrak⁹⁹⁵. Au début des années 1980, les pouvoirs publics états-uniens peuvent donc légitimement estimer avoir fait l'effort financier nécessaire à la mise à niveau de l'axe ferroviaire principal du pays, ce qui repousse tout projet éventuel.

Ensuite, le NECIP reflète le choix de poursuivre l'exploitation des trains les plus rapides sur l'axe existant, aux dépens de tout projet de ligne nouvelle. La voie a fait l'objet d'un renouvellement important, le tronçon New Haven - Boston a été électrifié, la signalisation a été modernisée, des ouvrages d'art ont été consolidés... Il y a bien là un chemin de dépendance qui s'est construit. En 1975, à son arrivée comme secrétaire au Transport, William T. Coleman a pris position pour une voie nouvelle, avant de se rétracter face à son coût et d'engager le projet de NECIP⁹⁹⁶. Ce programme a donc eu comme effet de refermer le NEC sur son axe historique, au risque de ne pas dissocier les circulations, dont la superposition est l'un des obstacles les plus importants à l'essor d'une liaison à grande vitesse.

Ainsi, même si les Français y voient le « corridor parfait⁹⁹⁷ » pour un TGV, les pouvoirs publics états-uniens ne perçoivent pas cet axe d'un point de vue aussi homogène. Certes, le *Joint Economic Committee* en appelle en 1981 à une nouvelle transformation, proche de celle que les Français pourraient proposer :

«[s]ur la liaison d'Amtrak la plus chargée, le NEC, les recettes dépassent maintenant les coûts d'exploitation. Ce fait, conjugué à l'augmentation récente du trafic voyageurs d'Amtrak et aux prévisions d'augmentations considérables de la demande future de transport ferroviaire de voyageurs, démontre la viabilité potentielle des systèmes ferroviaires de voyageurs à grande vitesse aux États-Unis, inspirés des systèmes européens et japonais⁹⁹⁸».

Mais de lourdes réticences existent, qui, outre l'héritage du NECIP, tiennent principalement à la difficulté de construire une ligne nouvelle sur un territoire aussi dense, morcelé entre neuf États, dans un contexte où les subventions fédérales accordées à Amtrak sont annoncées comme allant se réduire drastiquement. Pour un

⁹⁹⁴8,4 milliards de \$₂₀₁₇.

⁹⁹⁵«Mission aux USA (DOT-FRA, Amtrak) d'une délégation SNCF-Sofrerail», SNCF, ca. février 1980 (AN, 19950585/27).

⁹⁹⁶Lettre de L. Lansalot-Basou au cabinet de M. Cavallé, 18 novembre 1975 (AN, 19950585/27).

⁹⁹⁷Compte rendu de la réunion du 29 septembre 1983, ambassade de France à Washington, ca. octobre 1983 (AN, 19950585/27).

⁹⁹⁸«*In Amtrak's most heavily traveled corridor, the Northeast corridor, revenues are now exceeding operating costs. This fact, coupled with the recent increase in Amtrak ridership and the forecast of huge increases in future passenger rail travel demand, demonstrates the potential viability of high-speed passenger rail systems in the United States modeled after the European and Japanese systems*» (*Case Studies in Private/Public Cooperation to Revitalize America : I. Passenger Rail. Report of the Joint Economic Committee, November, 3, 1981, op. cit., p. 14*).

promoteur étranger, le NEC est aussi une source de complication : tout projet inter-État supposant l'intervention de l'État fédéral, il convient dès lors de respecter les règles protectionnistes états-uniennes, renforcées par le *Surface Rail Transportation Act* de 1978⁹⁹⁹, qui imposent que la moitié de la valeur des biens achetés par le biais de marchés bénéficiant de fonds fédéraux, soit produite aux États-Unis.

Robert W. Blanchette est l'un de ceux qui croient le plus longtemps en la possibilité d'un projet sur le NEC puisqu'«[i]l estime que toutes les erreurs possibles ont été commises sur ce corridor». Appuyé par Camille Blumstein, il pense réaliste d'offrir une liaison de New York à Washington en 2 h, soit bien moins que les possibilités envisagées dans les études préalables au NECIP qui tablaient sur 2 h 30 min¹⁰⁰⁰. Son idée serait d'éliminer les circulations de marchandises sans que les détails de cette solution soient disponibles. Il ne s'agirait donc pas nécessairement de construire une ligne nouvelle. Il demande donc que «la SNCF fasse des études discrètes à partir de chiffres disponibles¹⁰⁰¹», puis qu'elle envoie un ingénieur sur place¹⁰⁰⁰.

Son intérêt pour le NEC pourrait venir de l'idée qu'il s'agit d'un corridor où TGV Co n'a rien à perdre : il fait savoir à ses interlocuteurs français qu'«il lui a été garanti que, si la solution TGV n'était pas retenue, mais qu'une autre solution française était possible, TGV Company en serait encore chargée¹⁰⁰⁰». Il est bien sûr permis de douter de ce type d'engagement oral. Reste qu'avec du matériel roulant rénové, il paraît difficile à court terme de prévoir une solution de substitution par des Turbo trains, par exemple. Les possibles projets sur le NEC sont donc peut-être aussi mobilisés par Robert W. Blanchette pour maintenir l'intérêt des Français pour les États-Unis, dans la mesure où ce corridor a tenu le premier rôle dans les années 1970.

Le NEC sert donc de référence majeure à Robert W. Blanchette, ce qui le conduit à tenir des propos ambivalents vis-à-vis des autres corridors, voire contre-productifs pour TGV Co, comme lorsqu'il déclare que «les trains à grande vitesse ne peuvent être rentables aux États-Unis qu'entre de grandes métropoles comme New York et Washington via Philadelphie¹⁰⁰²», au risque de dénigrer la liaison Miami - Orlando - Tampa qui n'est assurément pas du même niveau métropolitain mais pour laquelle il vient de piloter la remise d'une proposition conceptuelle.

Ce tropisme de Robert W. Blanchette contribue à confirmer l'orientation du regard français sur le NEC, sur lequel il garantit, en réunion interministérielle à

⁹⁹⁹ *Surface Rail Transportation Act*, 11 juin 1978.

¹⁰⁰⁰ Note suite à une réunion du 16 février 1984, SNCF, 23 février 1984 (ASNCF, 123LM502).

¹⁰⁰¹ «Compte-rendu de mission aux U.S.A. de M. Jean-Philippe Bernard, directeur adjoint de la coopération internationale (27 septembre-1^{er} octobre 1983)», ca. octobre 1983 (AN, 19950585/27).

¹⁰⁰² «Les promoteurs du TGV aux États-Unis se montrent optimistes», AFP, 22 janvier 1984 (ASNCF, 275LM26).

Paris dès son arrivée à la tête de TGV Co, que l'avion pourrait être « balayé¹⁰⁰³ » par un service ferroviaire efficace. En 1986, une note affirme encore qu'« aucun examen sérieux sur ce sujet n'a été jusqu'à présent effectué¹⁰⁰⁴ ». L'impossibilité de déboucher sur un projet de grande vitesse ferroviaire fondé sur une ligne nouvelle est donc interprétée côté français non comme inscrite dans les particularités du territoire, mais comme un manque de travail en ce sens des pouvoirs publics états-uniens, qui n'auraient d'ailleurs pas su profiter des conseils offerts dès les années 1970 par la SNCF (voir p. 122).

L'attachement des Français au NEC, jugé par exemple comme étant « à terme [...] le plus prometteur¹⁰⁰⁵ », remonte d'ailleurs à cette époque et se fonde essentiellement sur ce qui est analysé comme une ressemblance avec la LGV Paris - Lyon. Cette idée se trouve dans le courrier envoyé par Jean Dupuy à Paul H. Reistrup bien avant l'inauguration de cette ligne, alors que la SNCF avait offert une étude sur le NEC :

« [i] nous apparaît que le Corridor Nord-Est, pour peu que la voie ferrée soit convenablement rénovée et améliorée dans son tracé, réunit toutes les conditions favorables pour la mise en œuvre d'une desserte par rames automotrices à grande vitesse analogue à celle que nous préparons sur notre Ligne Nouvelle Paris - Lyon.

Une telle réalisation serait digne des USA ; venant de votre Pays, elle aurait un grand retentissement de par le monde et marquerait une étape décisive dans le renouveau du chemin de fer¹⁰⁰⁶ ».

Les Français entretiennent donc un intérêt pour le NEC, anciennement ancré et régulièrement attisé par Robert W. Blanchette, au contraire d'autres pays promoteurs de la grande vitesse ferroviaire qui font porter leur effort exclusivement sur d'autres corridors. Convaincus de la justesse de leur analyse, les Français n'envi-sagent comme principal facteur bloquant qu'une forme d'aveuglement états-unien. La sortie de cette impasse n'est ainsi possible que par l'intervention de facteurs exo-gènes. D'une part, « [l]a prochaine flambée des prix pétroliers donnera une actualité nouvelle à ce projet¹⁰⁰⁷ » ; d'autre part « [l]a question de la saturation de l'avion laisse [...] un espoir au TGV¹⁰⁰⁴ ».

Cette focalisation sur le NEC, qui n'occasionne pas beaucoup de travail dans le camp français puisqu'aucun maître d'ouvrage potentiel ne se dégage côté états-unien, contribue tout de même à faire ressentir tous les autres corridors comme n'étant que des solutions secondaires. Par ailleurs, elle participe également à fausser

¹⁰⁰³ « Compte-rendu de la réunion tenue le 27 octobre 1983 sous la présidence de M. Goury, directeur du cabinet du ministre du Commerce extérieur et du Tourisme », ministère du Commerce extérieur et du Tourisme, *ca.* octobre 1983 (AN, 19870101/4).

¹⁰⁰⁴ « Projets de TGV sur le continent nord-américain », 1^{er} mai 1986 (AN, 19950585/27).

¹⁰⁰⁵ « Association parlementaire franco-américaine pour la promotion du TGV aux États-Unis », ministère des Transports, 1^{er} juin 1983 (AN, 19950585/27).

¹⁰⁰⁶ Lettre de J. Dupuy à P. Reistrup du 30 mars 1977 (AN, 19950585/27).

¹⁰⁰⁷ Lettre de L. Lansalot-Basou au cabinet de C. Fiterman, 7 juin 1982 (AN, 19950585/27).

la représentation que les Français se construisent des problématiques états-uniennes : du fait de sa configuration exceptionnelle, le NEC est un mauvais porte-parole des corridors envisagés ailleurs. La proximité ressentie entre ses caractéristiques et celles de la liaison Paris - Lyon ne peut qu'alimenter l'idée que le TGV pourrait être transféré aux États-Unis avec des ajustements mineurs.

Au fil des années, les Français se forment donc l'idée qu'il existerait un marché de la grande vitesse aux États-Unis, que ce marché serait suffisamment homogène pour que la démonstration apportée par l'obtention du premier corridor permette de faire basculer l'ensemble des autres projets en leur faveur et que le NEC serait une forme d'aboutissement ultime de l'effort à accomplir. Ils développent ainsi une vision rationnelle, qui rappelle presque ce qu'a connu la France avec l'équipement en tramways depuis les années 1980, qui a émergé dans plusieurs villes selon différentes solutions techniques, avant qu'une homogénéisation s'opère, en particulier fondée sur le recours quasi hégémonique au matériel Alstom¹⁰⁰⁸. De même, après la province, la région parisienne a fini par basculer, malgré des caractéristiques intrinsèques fort différentes et après que la RATP a initialement refusé de croire en ce mode.

L'analogie pourrait être fructueuse. Mais ce processus suppose une configuration politique et un jeu d'acteurs bien plus centralisés et unifiés que ne l'est le paysage états-unien. Ces idées de marché uniformisé, de hiérarchie des corridors et de *winner takes all* sont l'une des principales projections qu'experts et décideurs français font de leur propre contexte national. En ce sens, ce sont les reflets de pratiques, de cultures et d'habitudes propres à un milieu spécifique, que ne partagent pas les acteurs états-uniens. Le signe d'un décalage, non pas seulement de territoire, mais aussi de profils et de mentalités d'acteurs.

8.2 Quand polytechniciens et énarques tentent de convaincre avocats et entrepreneurs

Au-delà des images, des documents et des chiffres, l'exportation du TGV est avant tout l'affaire d'individus qui, de part et d'autre de l'Atlantique, discutent de cet objet et de sa possible traduction. Deux communautés, elles-mêmes divisées au moins entre les techniciens et les élus, voire entre les responsables locaux et fédéraux aux États-Unis, se rencontrent autour d'un objet, matériel pour les Français, encore virtuel pour les États-uniens. Nous proposons donc ici une approche sociologique de ces acteurs, dans le sillage de ce que certains travaux d'histoire transnationale des techniques ont pu aborder¹⁰⁰⁹.

¹⁰⁰⁸GARDON, *Quarante ans de tramways en France*, *op. cit.*

¹⁰⁰⁹Voir, par exemple, Léonard LABORIE, «En chair et en normes. Les participants aux conférences de l'Union internationale des télécommunications, de sa fondation à sa refondation (1865-1947)»,

Un regard plus précis porté au profil de ceux qui constituent ces communautés permet d'éclairer sous un angle différent la façon dont les objets et enjeux sont conçus et discutés. Les élus, d'abord, forment un tissu qui se renouvelle assez rapidement sur ce dossier et tiennent un rôle relativement faible. En revanche, des deux côtés de l'Atlantique, les techniciens s'imposent dans la conduite des échanges, mais leurs profils diffèrent presque entièrement entre les deux pays, si bien que les conceptions ne peuvent que diverger. Étonnamment, les positions politiques ne semblent en revanche pas marquer outre mesure les débats, à l'exception d'une tension impliquant Charles Fiterman et l'ambassadeur états-unien, bien loin du débat sur la nécessité ou non de subventions publiques à apporter au train à grande vitesse.

8.2.1 Des élus aux parcours disjoints

S'il est tentant de conduire une approche prosopographique du fait du nombre assez restreint d'acteurs croisés, l'analyse des parcours d'élus nécessite des précautions spécifiques. Pour l'essentiel, il convient de ne pas surinterpréter les professions des élus, car obtenir une telle position signifie avoir passé du temps en politique, parfois en mettant au second plan son activité professionnelle, si bien que le métier exercé devient un facteur de différenciation secondaire par rapport à l'expérience politique partagée¹⁰¹⁰. Par ailleurs, un fort biais existe dans la mesure où toutes les professions ne donnent pas les mêmes facilités pour se lancer dans une carrière politique.

Cela n'empêche pas toutefois de mener des analyses, en particulier en comparant la situation des deux côtés de l'Atlantique, notre propos visant à saisir les décalages entre les deux groupes d'élus formés de ceux impliqués sur le dossier dans chacun des deux pays.

Côté français, alors que les députés sont traditionnellement issus des milieux de professions libérales, à partir de 1978 s'affirment deux nouveaux groupes : celui des cadres¹⁰¹¹ du secteur privé et celui des enseignants du secondaire, dans une forme de réactivation de la fameuse « République des professeurs¹⁰¹² » du Cartel des gauches de 1924. L'assemblée de 1981, qui bascule à gauche, confirme cette tendance. Elle réunit la plus forte proportion d'enseignants du secondaire et d'instituteurs de toute la V^e République et, par contraste, la plus faible proportion d'industriels, d'avocats, de médecins, de professions libérales, d'artisans-commerçants et d'agriculteurs.

Flux, t. 2008/4, n° 74, 2008, p. 92-98 et Laurence BADEL, « Milieux économiques et relations internationales : bilan et perspectives de la recherche au début du XXI^e siècle », *Relations internationales*, t. 2014/1, n° 157, 2014, p. 3-23.

¹⁰¹⁰ Luc ROUBAN, « Les députés », *Les Cahiers du Cevipof*, n° 55, septembre 2011.

¹⁰¹¹ Luc BOLTANSKI, *Les Cadres. La formation d'un groupe social*, Paris, Éditions de Minuit, 1982.

¹⁰¹² Albert THIBAUDET, *La République des professeurs*, Paris, Grasset, 1927.

S'engage ainsi un tournant vers une assemblée dominée par les classes moyennes, notamment les fonctionnaires, et les cadres, aux dépens de la figure plus traditionnelle du notable.

La composition du comité parlementaire franco-états-unien sur la grande-vitesse, constitué en 1983, reflète cette prédominance des classes moyennes et la représentation très marquée des enseignants chez les députés, tandis que les sénateurs demeurent représentatifs de professions plus classiques dans ces milieux :

- André Billardon (député PS¹⁰¹³ de Saône-et-Loire) : professeur de mathématiques en lycée,
- Michel Chauty (sénateur RPR¹⁰¹⁴ de la Loire-Atlantique) : représentant dans le commerce textile,
- Alain Chénard (député PS de la Loire-Atlantique) : ingénieur chez IBM¹⁰¹⁵,
- Pascal Clément (député UDF¹⁰¹⁶ de la Loire) : chef du service *marketing* de Rank Xerox,
- Bernard Derosier (député PS du Nord) : instituteur,
- Raymond Forni (député PS du territoire de Belfort) : avocat,
- René Gaillard (député PS des Deux-Sèvres) : professeur d'éducation physique en collège,
- Jacques Genton (sénateur RI¹⁰¹⁷ du Cher) : sous-préfet,
- Jean Jarosz (député PCF¹⁰¹⁸ du Nord) : instituteur,
- Pierre Noé (sénateur PS de l'Essonne) : ingénieur au CEA¹⁰¹⁹,
- Michel Noir (député RPR du Rhône) : directeur commercial chez Brossette (Pechiney),
- Frédéric Wirth (sénateur PS des Français de l'étranger (Amérique, Europe, Levant, Asie, Océanie)) : associé-gérant d'Europavia.

¹⁰¹³Parti socialiste.

¹⁰¹⁴Rassemblement pour la République.

¹⁰¹⁵International Business Machines Corporation.

¹⁰¹⁶Union pour la démocratie française.

¹⁰¹⁷Républicains indépendants.

¹⁰¹⁸Parti communiste français.

¹⁰¹⁹Commissariat à l'énergie atomique.

La participation à ce groupe se justifie d'abord pour des raisons d'intérêt spécifique de parlementaires guidés par les activités industrielles propres à leur territoire d'élection : Le Creusot, Belfort, Saint-Étienne, Nantes, Valenciennes sont autant de lieux d'implantation de grands industriels ferroviaires. Tandis que Lyon et Niort se trouvent être des villes desservies ou appelées à l'être. Au-delà de ces déterminismes géographiques, il est frappant de constater une forte homogénéité socio-professionnelle, autour de deux pôles : les enseignants (à gauche et parmi les députés) et les cadres d'entreprise (plutôt à droite). Parmi ces derniers, deux ont d'ailleurs travaillé pour des entreprises de haute technologie états-uniennes, Rank Xerox et IBM, ce qui leur confère probablement une forme de familiarité avec les logiques à l'œuvre outre-Atlantique et, peut-être, un intérêt pour l'exportation vers ce pays. L'un des sénateurs, Frédéric Wirth, est connu pour son implication ancienne dans la promotion de l'industrie française à l'étranger, en particulier appuyée par les Français expatriés, qu'il représente. Par ailleurs, le comité ne compte qu'un seul avocat qui présente d'ailleurs un parcours atypique : immigré italien n'ayant acquis la nationalité française qu'à 17 ans, Raymond Forni a commencé sa carrière comme ouvrier chez Peugeot avant de reprendre des études de droit et de devenir un avocat qui s'est fondé une petite notoriété grâce à ses plaidoiries.

Il est donc loin du profil des avocats qui alimentent le personnel politique états-unien, qui pratiquent plutôt leur métier dans les milieux d'affaires. Depuis les débuts de la démocratie états-unienne prévaut une très forte proportion d'avocats au sein des élus à l'échelon fédéral¹⁰²⁰. La surreprésentation de cette profession s'explique par sa proximité technique avec les qualités requises pour devenir législateur mais aussi par la souplesse qu'elle offre dans l'organisation du travail, rendant ainsi possible l'exercice d'une activité politique avant l'élection comme une fois en poste. L'autre grand groupe professionnel représenté est formé des entrepreneurs, ce qui est probablement lié à la nécessité de financer ses campagnes et à la projection des électeurs sur l'image du *self made man*.

Les professions des membres états-uniens du comité parlementaire reflètent en partie ces deux attachements :

- Mark Andrews (sénateur républicain du North Dakota) : exploitant agricole,
- Howard W. Cannon (sénateur démocrate du Nevada) : avocat,
- James J. Florio (représentant démocrate du New Jersey) : procureur,
- Albert A. Gore (représentant démocrate du Tennessee) : journaliste,

¹⁰²⁰Donald R. MATTHEWS, «Legislative Recruitment and Legislative Careers», *Legislative Studies Quarterly*, t. 9, n° 4, novembre 1984.

- Samuel I. Hayakawa (sénateur républicain de Californie) : professeur d'université,
- William M. Lehman (représentant démocrate de Floride) : concessionnaire automobile,
- Edward R. Madigan (représentant républicain de l'Illinois) : dirigeant d'une entreprise de taxis,
- Barbara A. Milkulski (représentante démocrate du Maryland) : travailleuse sociale,
- Donald J. Pease (représentant démocrate de l'Ohio) : journaliste,
- James D. Quayle (sénateur républicain de l'Indiana) : directeur de service de l'État d'Indiana,
- Henry S. Reuss (représentant démocrate du Wisconsin) : avocat,
- Lowell P. Weicker (sénateur républicain du Connecticut) : avocat.

On peut toutefois relever certains profils plus éloignés des professions juridiques ou de direction d'entreprise : le plus intéressant est peut-être celui de Mark Andrews qui a bel et bien démarré comme exploitant agricole – et non comme propriétaire tertiarisé d'une exploitation agricole – avant de basculer dans la politique. Il rappelle ainsi que la figure du *self made man* peut aussi se construire sur l'agriculture. L'autre profil qui ressort est celui de la seule femme du groupe, Barbara A. Milkulski, qui acquiert une surface sociale du fait de son implication dans différentes formes de services sociaux à Baltimore, avant de gravir les échelons politiques en se fondant sur cette notoriété.

L'implication des parlementaires dans ce comité peut également se comprendre en fonction des enjeux spécifiques de leur territoire d'élection : les États reliés par le NEC (New Jersey, Maryland, Connecticut) et ceux où des projets de grande vitesse ferroviaire sont en émergence (Nevada, Californie, Floride, Illinois, Ohio, Wisconsin, Indiana) sont représentés dans le comité. Seul Albert A. Gore, représentant du Tennessee, ne correspond pas à ce schéma : son intérêt pour la question est probablement inspiré par son implication ancienne sur les thématiques énergétiques, technologiques et environnementales au sein du Congrès, mais aucun lien territorial ne semble pouvoir être établi.

Une comparaison des professions exercées par les membres français et états-uniens du comité parlementaire fait ressortir une opposition nette entre les élus des deux nationalités (voir tab. 9, p. 315).

| Professions | Français | États-Uniens |
|---|----------|--------------|
| Agriculteurs sur grande exploitation de céréales-grandes cultures | | 1 |
| Artisans mécaniciens réparateurs d'automobiles | | 1 |
| Magistrats | | 1 |
| Enseignants de l'enseignement supérieur | | 1 |
| Assistants de service social | | 1 |
| Journalistes (y compris rédacteurs en chef) | | 2 |
| Avocats | 1 | 3 |
| Chefs d'entreprise de l'industrie ou des transports, de 10 à 49 salariés | 1 | 1 |
| Personnels de direction de la fonction publique (État, collectivités locales, hôpitaux) | 1 | 1 |
| Instituteurs | 3 | |
| Professeurs agrégés et certifiés de l'enseignement secondaire | 1 | |
| Techniciens commerciaux et technico-commerciaux, représentants en biens d'équipement, en biens intermédiaires | 1 | |
| Ingénieurs de l'État (y compris ingénieurs militaires) et assimilés | 1 | |
| Cadres d'état-major administratifs, financiers, commerciaux des grandes entreprises | 1 | |
| Chefs de produits, acheteurs du commerce et autres cadres de la mercatique | 1 | |
| Cadres commerciaux des grandes entreprises (hors commerce de détail) | 1 | |

Tableau 9. Professions des membres de la commission parlementaire franco-états-unienne sur la grande vitesse ferroviaire par nationalité (1983)¹⁰²¹

Peu de professions sont communes. Celle d'avocat, comme nous l'avons souligné, regroupe deux activités différentes, l'une au barreau, côté français, l'autre dans les affaires, côté états-unien. En revanche celles de direction d'entreprise ou de direction de services d'État peuvent être considérées comme similaires dans les deux contextes nationaux, mais ne concernent que peu d'élus.

D'un point de vue professionnel, on peut ainsi considérer que les deux groupes nationaux d'élus sont assez largement disjoints. Cette conclusion reflète la façon dont chaque pays se constitue un corps d'élus nationaux. De notre point de vue, elle vient interroger le regard que ces élus portent sur les projets de grande vitesse ferroviaire.

¹⁰²¹Les catégories sont fondées sur la nomenclature des professions et catégories socioprofessionnelles de l'INSEE (*Nomenclature des professions et catégories socioprofessionnelles*, Montrouge, INSEE, 2016).

L'absence d'une culture commune – autre que celle de la pratique de la politique – laisse supposer que le dialogue au niveau des élus se centre sur la dynamique de projet politique que revêt la grande vitesse ferroviaire. Mais ce point est justement l'un des plus sensibles dans le processus de traduction du TGV aux États-Unis, dans la mesure où les cadres politiques diffèrent profondément entre les deux pays. Ce n'est donc pas sur le point le plus favorable que les élus peuvent fonder leur dialogue. Il est d'ailleurs difficile de savoir si le dialogue pourrait justement être facilité par la connaissance réciproque de l'anglais ou du français dans ces cercles d'élus. Si certains semblent habitués à l'international, comme Michel Noir, il semble moins probable que beaucoup d'entre eux aient une connaissance des langues suffisante pour des conversations longues, comme en témoigne la présence régulière d'interprètes lors des rencontres à ce niveau.

Puisque la commission parlementaire ne tient finalement pas le rôle qu'on aurait pu attendre d'elle, cette limite n'est pas fondamentale. La marginalisation des élus conduit plutôt à analyser les parcours des techniciens.

8.2.2 Des techniciens français sans homologues ?

Cette opposition entre deux univers parmi les élus se retrouve également dans le monde des techniciens impliqués dans le dossier.

Deux profils principaux ressortent au sein des acteurs français. Premièrement, les polytechniciens qui dominent quantitativement le monde des ingénieurs mobilisés autour de l'exportation du TGV aux États-Unis. Ce ne sont pas les logiques de promotion ni même fondamentalement de corps qui jouent ici, puisque les principaux d'entre eux sont de promotions et de corps différents, mais juste une proximité de formation : Marcel Tessier (X 39), Paul Gentil (X 42), Jean Dupuy (X 48), Jean-Pierre Desgeorges (X 51), Jean-Philippe Bernard (X 52), Michel Walrave (X 54), Pierre Perrod (X 57), Nicolas Durieux (X 62), Samir Naessany (X 67), Sébastien Thiriez (X 77)... Les autres ingénieurs présentent des parcours plus atomisés, entre l'École centrale (Jack Duchemin), Supaéro (Léonce Lansalot-Basou), les Arts et Métiers (Camille Blumstein)... Si ces ingénieurs ont tous dû suivre des cours d'anglais lors de leurs études, certains ont poursuivi leur formation par un séjour aux États-Unis ou en Grande-Bretagne, ce qui peut expliquer leur ancrage sur ce dossier, comme dans le cas de Samir Naessany qui a obtenu un master d'économie à Berkeley à la sortie de l'X¹⁰²², par exemple¹⁰²³.

Deuxièmement, les énarques forment aussi un groupe assez fourni : Guy Braibant (1953, Paul-Cambon), Alfred Siefert-Gaillardin (1966, Montesquieu), Noël Chahid

¹⁰²²École polytechnique.

¹⁰²³Entretien avec Samir Naessany (15 juin 2017).

Nourai et Michèle Prats (1969, Jean-Jaurès), Paul Mingasson (1972, Charles-de-Gaulle), Elisabeth Bukspan (1975, Léon Blum)... Il est possible d'y rattacher les acteurs plus âgés passés par l'École libre des sciences politiques avant la création de l'ENA¹⁰²⁴. Non loin de ces profils, les présidents de la SNCF, qui connaissaient la machine d'État, ont joué un rôle-clé autour du TGV : André Ségalat, maître des requêtes au Conseil d'État, puis Jacques Péliissier et André Chadeau, tous deux préfets, ce dernier s'étant rendu aux États-Unis en 1984.

Plusieurs ministres français impliqués sur ces dossiers sont également sortis de l'ENA : Michel Jobert (1948, Croix-de-Lorraine), Jacques Douffiagues (1966, Montesquieu) et Laurent Fabius (1973, Rabelais). Des profils auquel peut se raccrocher celui d'Edith Cresson (HEC JF¹⁰²⁵ puis doctorat de démographie). En revanche, celui de Pierre Mauroy diffère puisqu'il était professeur d'histoire-géographie en collège avant de faire de la politique à temps plein. Surtout, Charles Fiterman, ouvrier électricien, fait figure d'unique acteur de haut niveau n'ayant pas suivi une formation supérieure.

Cette double domination des polytechniciens et, de façon moindre, des énarques ne fait que refléter la technostructure qui a promu le TGV au sein de l'appareil d'État¹⁰²⁶. Elle a fondé son hégémonie sur une foi commune attachée à la conception du territoire et des enjeux à une échelle nationale, à l'idée d'une nécessaire vision de long terme afin de sortir la SNCF de son besoin de subventions, dans le sillage du rapport Nora¹⁰²⁷, et à la capacité de la technique rationalisée à porter la modernité.

L'intégration de la technostructure des Ponts et Chaussées dans les organes étatiques a joué un rôle décisif dans l'acceptation rapide de l'ambitieux projet de TGV. En ce sens, le TGV peut être perçu comme le produit d'une culture de l'ingénierie, typiquement française, dont les racines plongent dans les XVIII^e et XIX^e siècle, même si les ingénieurs des Ponts et Chaussées se sont montrés réticents à abandonner la navigation intérieure au profit du chemin de fer lors de son émergence au cours des années 1820-1830¹⁰²⁸. D'ailleurs, après la décision politique prise par Georges Pompidou en 1974, le TGV est sorti du champ politique afin de résister aux oppositions de l'ancien ministre des Finances devenu président de la République, Valéry Giscard d'Estaing, pourtant polytechnicien et énarque lui-même, ce qui prouve aussi qu'il n'y a pas de déterminisme. Il aurait par exemple refusé la proposition qui

¹⁰²⁴École nationale d'administration.

¹⁰²⁵Haut enseignement commercial pour les jeunes filles.

¹⁰²⁶POWELL, «The TGV project : a case of technico-economic *dirigisme*?», *op. cit.*

¹⁰²⁷*Groupe de travail du Comité interministériel des entreprises publiques. Rapport sur les entreprises publiques*, Paris, La Documentation française, 1968.

¹⁰²⁸Antoine PICON, *L'Invention de l'ingénieur moderne : l'École des Ponts et Chaussées, 1747-1851*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1992.

lui aurait été faite d'inaugurer le TGV dès mars 1981¹⁰²⁹. Ainsi, le TGV n'est-il pas issu d'un dirigisme traditionnel, mais d'un *dirigisme technico-économique*¹⁰³⁰, qui lui est spécifique et dont les traces se retrouvent dans le profil socio-professionnel des acteurs impliqués dans son exportation aux États-Unis.

Le poids de l'ingénierie et des énarques traduit aussi les évolutions de temps long de la diplomatie économique : les membres des SEE sont souvent énarques et le pilotage de ces dossiers relève du ministère de l'Économie qui l'a emporté en la matière sur celui des Affaires étrangères en 1919¹⁰³¹. Mais peu de conseillers commerciaux se trouvent impliqués sur le dossier du TGV, probablement du fait de son caractère technique mais aussi en raison de la création de TGV Co. Les personnels d'ambassade mobilisés sont les conseillers techniques chargés des transports, qui dépendent de leur ministère d'origine et qui ont un profil d'ingénieur issu des grands corps d'État ou du privé, comme Jack Duchemin, missionné par la DTT pendant plusieurs années. Ce milieu demeure toutefois méconnu puisque l'historiographie a étudié les attachés militaires, culturels et commerciaux, mais pas ceux venus des ministères techniques afin de renforcer l'expertise de l'action diplomatique¹⁰³².

Côté états-unien, le poids des formations les plus prestigieuses se lit d'une façon similaire au cas français dans les profils des acteurs impliqués à l'échelon fédéral : faculté de droit de l'Université de Virginie pour Alan S. Boyd, Harvard et MIT pour Andrew L. Lewis, Duke, Oxford et Harvard pour Elizabeth Dole, pour citer les principaux secrétaires du gouvernement fédéral. À l'échelle locale, des profils similaires peuvent être identifiés, comme celui du gouverneur de Floride Daniel R. Graham, passé par la faculté de droit d'Harvard et membre du club d'étudiants *Phi Beta Kappa*, le plus prestigieux du pays.

En revanche, beaucoup des acteurs locaux ne sont pas issus de ces milieux. Si plusieurs ont suivi des formations en droit, science politique ou finances, d'autres ont plutôt des profils de *self made men* ou d'héritiers d'entreprises que l'on ne retrouve pas côté français, comme le milliardaire Henry R. Perrot, promoteur du projet texan¹⁰³³. En Floride, la personnalité de John Parke Wright est intéressante¹⁰³⁴. Il est l'un des représentants de la cinquième génération aux commandes de Lykes Brothers, une entreprise agro-industrielle familiale florissante aux multiples activités, de la production de jus d'orange à l'élevage de bétail. Située à Tampa elle s'est histo-

¹⁰²⁹Entretien entre Pierre Sudreau, Alain Beltran et Jean-François Picard (8 janvier 1991) (R&H).

¹⁰³⁰POWELL, «The TGV project : a case of technico-economic *dirigisme?*», *op. cit.*

¹⁰³¹Voir BADEL, «Pour une histoire de la diplomatie économique de la France», *op. cit.* et BADEL, «L'État français et la conquête des marchés extérieurs au XX^e siècle», *op. cit.*

¹⁰³²BADEL, «Conflicting Identities : French Economic Diplomacy between the State and Companies in the Twentieth Century», *op. cit.*

¹⁰³³Entretien avec Samir Naessany (15 juin 2017).

¹⁰³⁴Voir BILLITTERI, «Is There a Bullet Train in Florida's Future», *op. cit.* et Kris HUNDLEY, «Family Routes», *St. Petersburg Times*, 6 janvier 2003.

riquement tournée vers Cuba, avant que les relations entre les États-Unis et l'État castriste s'enveniment. À titre personnel ou pour sortir de cette impasse, John Parke Wright présente un tropisme pour l'Asie qui l'a conduit à apprendre le chinois et à séjourner en Chine et au Japon où il a découvert le *Shinkansen*, qui l'a beaucoup impressionné. De retour en Floride en 1981 en tant que vice-président de Lykes Brothers à seulement 31 ans, il s'implique dans la promotion de la grande vitesse ferroviaire dans son État, convaincu qu'elle peut apporter une réponse à l'essor démographique et à l'afflux touristique qu'il connaît. Tout en développant l'exportation par son entreprises de viande et de jus d'orange vers le Japon¹⁰³⁵.

Membre des deux commissions successives de Floride, David Blumberg incarne un autre exemple d'une multiplicité des investissements et des réseaux : promoteur immobilier, il est président de la *Planned Development Corporation* à Miami, membre du conseil de la *Southeast Bank*, le deuxième établissement du territoire de Floride, et de celui de la *Florida Power and Light Corporation*, sa principale société d'électricité¹⁰³⁶.

Ce type de profil reflète une superposition d'intérêts et d'engagements. L'acteur investit un sujet parce qu'il pense pouvoir contribuer à le faire avancer du fait de ses autres activités. En retour, cet engagement pourrait s'avérer bénéfique pour ces activités, soit directement, soit indirectement. On retrouve-là la notion de *community*, au cœur du fonctionnement de la société états-unienne, mise en avant par l'École de Chicago, en particulier Robert E. Park dès l'entre-deux-guerres¹⁰³⁷. Si cette notion a donné lieu à de multiples approches, on peut retenir qu'elle décrit «des personnes dans une zone spécifique qui tissent des liens communs et interagissent les unes avec les autres¹⁰³⁸». Marquée par une trame modélisée par Roland L. Warren¹⁰³⁹ et formée de solidarités verticales, qui structurent la *community* vers l'extérieur, et horizontales, qui resserrent les liens entre ses membres, la *community* offre un terrain propice à ce croisement d'intérêts. Elle fait donc émerger des acteurs aux profils moins normés et aux légitimités plus complexes que ceux des milieux fédéraux. On peut également supposer que les profils qui s'imposent font preuve de qualités en matière de communication, ce qui n'est pas véritablement le cas de ceux que les écoles d'ingénieurs françaises sélectionnent.

La Floride fournit un exemple de ce type de profils socio-professionnels que présentent les interlocuteurs des Français à l'échelle d'un État. La liste des membres

¹⁰³⁵Tim MILLER, «Planners See Day of High-Speed Train in Florida Fast Approaching», *The Washington Post*, 10 avril 1983.

¹⁰³⁶Télégramme de T. Reynard, 14 février 1985 (AN, 19860635/7).

¹⁰³⁷Robert E. PARK, «Human Ecology», *American Journal of Sociology*, t. 42, n° 1, 1936, p. 1-15.

¹⁰³⁸«[P]eople in a specific area who share common ties and interact with one another» (Robyn DRISKELL et Larry LYON (dir.), *The Community in Urban Society*, Long Grove, Waveland Press, 2012, p. 5).

¹⁰³⁹Roland L. WARREN, *The Community in America*, Chicago, Rand McNally et Co, 1963.

des deux commissions qui se succèdent pour assurer le pilotage du projet de liaison à grande vitesse permet d'en avoir un aperçu. La FHSRC est dominée par des juristes et entrepreneurs¹⁰⁴⁰:

- Malcolm E. Beard : sénateur républicain au Sénat de Floride, ancien *sheriff*,
- William O. Birchfeld : avocat,
- David Blumberg : promoteur,
- Frank J. Callahan : ingénieur mécanicien, entrepreneur dans la mécanique pour l'aéronautique, l'espace et la défense,
- Lester Freeman : banquier,
- Pete Heebner : avocat,
- Carl Huff : directeur des ressources humaines (FDOT),
- Tom Gustafson : représentant démocrate à la chambre de Floride, juriste,
- David B. Kibler : avocat,
- Paul N. Pappas : ingénieur (FDOT),
- John Parke Wright : entrepreneur dans l'agriculture,
- David H. Rush : pilote de ligne, entrepreneur dans l'électronique,
- Gus A. Stavros : entrepreneur dans la bureautique,
- Joel R. Wells : banquier.

Le seul ingénieur compétent en matière ferroviaire est Paul N. Pappas, issu du FDOT, une structure essentiellement tournée vers des projets autoroutiers. Frank J. Callahan, qui présente l'autre profil technique, est surtout présent en raison de son statut de patron d'une entreprise à la pointe du développement d'une *Silicon Beach* en Floride. Cette commission est donc essentiellement formée de représentants d'une certaine acception de la société civile, focalisée sur le patronat et les milieux d'affaires.

La structure qui lui succède, la FHSRTC, laisse une place plus importante aux promoteurs, puisqu'il s'agit d'un enjeu fort du projet, aux yeux des États-Uniens¹⁰⁴¹ :

¹⁰⁴⁰ «Compte rendu de mission. Mission ferroviaire en Floride de MM. Aureille et Duchemin (7-11 novembre 1983)», ambassade de France à Washington, 16 novembre 1983 (AN, 19950585/27).

¹⁰⁴¹ Note DCI 1025-85, SNCF, 3 septembre 1985 (ASNCF, 123LM503).

- George E. Barbar, concessionnaire automobile, industriel de l'aluminium, investisseur dans le tourisme, promoteur,
- David Blumberg : promoteur,
- Charles C. Dockery : patron d'entreprise immobilière et de construction (à partir de début 1986),
- Malcolm R. Kirschenbaum : promoteur et avoué,
- John Parke Wright : entrepreneur dans l'agriculture,
- David H. Rush : pilote de ligne, entrepreneur dans l'électronique,
- Richard P. Swann : avoué,
- Charles H. Smith : ancien directeur du rail de l'État du Maryland,
- James H. Winston : investisseur (jusqu'à début 1986).

Tout profil d'ingénieur a disparu, à l'exception de Charles H. Smith, qui est missionné pour être la cheville ouvrière de la commission et qui n'est pas originaire de Floride, contrairement aux membres eux-mêmes, qui représentent les milieux économiques du territoire. En outre, les commissions de Floride ne disposent pas de véritable administration et ne peuvent compter sur les forces du FDOT, si bien qu'elles semblent très décalées vis-à-vis de ce que seraient le rôle et les moyens d'un maître d'ouvrages à la française.

Les interlocuteurs locaux des acteurs français ne disposent donc que de compétences très faibles en matière ferroviaire : leur mission consiste bien plus à formuler les besoins d'un territoire et à envisager les aspects financiers des projets. En outre, quelques indications biographiques – le plus souvent parues dans les nécrologies consacrées à ces acteurs après leur disparition – révèlent une passion personnelle plus proche de l'avion, de l'automobile et de la moto, que du chemin de fer. Ainsi, Vance Fort, expert aéronautique au CAB avant de prendre la responsabilité des affaires internationales au DOT, est-il décrit comme «[u]n passionné de moto [ayant réalisé] plusieurs voyages à travers le pays au guidon de sa Harley-Davidson¹⁰⁴²».

Même au sein des structures qui pourraient sembler les plus proches de l'ingénierie, les acteurs états-uniens s'avèrent présenter un profil éloigné de celui des Français, comme l'illustre le cas de la FRA. Alors que ses premiers administrateurs étaient ingénieurs et s'étaient forgé une expérience de l'exploitation ferroviaire¹⁰⁴³, la

¹⁰⁴² «*A motorcycle enthusiast, he rode his Harley-Davidson on several cross-country trips*» (*The Washington Post*, 21 novembre 2015).

¹⁰⁴³ Albert S. Lang (1967-1969), Reginald N. Whitman (1969-1970), John W. Ingram (1970-1974) et Asaph H. Hall (1974-1977).

nomination de John M. Sullivan (1977-1981), un ingénieur commercial absolument ignorant du monde ferroviaire mais proche du président James E. Carter, marque un premier recul des compétences techniques au sein de cette administration. Avec l'arrivée de Robert W. Blanchette (1981-1983) puis de son successeur, John H. Riley (1983-1989), la FRA est confiée à des avocats, ce qui confirme cette tendance, qui correspond aussi à une évolution des missions de la structure, en charge d'enjeux où les aspects juridiques peuvent être importants, comme la sécurité. Avant qu'un ancien concessionnaire automobile du Mississippi, Gilbert E. Carmichael (1989-1993), prenne paradoxalement la tête d'une agence consacrée aux activités ferroviaires. Cet éloignement progressif ne peut que traduire un affaiblissement de la FRA sur le long terme.

En miroir, la sous-direction des chemins de fer au sein de la DTT, l'équivalent français de la FRA, est au contraire un bastion d'ingénieurs X-Ponts et TPE¹⁰⁴⁴. Toutefois, son poids ne doit pas être surestimé, puisque cette structure, légère au regard des effectifs de la SNCF, est le plus souvent prise dans un jeu de capture de la tutelle, au profit de l'entreprise publique¹⁰⁴⁵. Cette capture pouvant d'ailleurs s'appuyer sur les proximités de formation, voire de corps, entre ingénieurs situés des deux côtés de la tutelle.

En contraste, rares sont les ingénieurs états-uniens à un niveau décisionnel similaire. Ressort ici la place très particulière que la France réserve à ses ingénieurs au sein de son élite sociale et politique, qui diffère de ce que connaissent bien d'autres pays où devenir ingénieur ne constitue pas une voie d'accès directe aux sphères les plus élevées de la société. Côté états-unien, le principal ingénieur impliqué dans le dossier est Paul H. Reistrup, à la tête d'Amtrak de 1974 à 1978 et qui entretient justement des relations de proximité avec Jean Dupuy, un polytechnicien (voir p. 122). Les années 1980 voient des profils plus éloignés de l'ingénierie mener le jeu ferroviaire aux États-Unis. Les juristes et avocats dominent dès lors largement les effectifs états-uniens. Par exemple, les membres de la commission parlementaire franco-états-unienne en visite en France au printemps 1983, tous juristes de formation, sont accompagnés du patron d'Amtrak, William G. Claytor, lui aussi juriste, bien qu'ayant une expérience étoffée de l'exploitation ferroviaire. Des politistes ou

¹⁰⁴⁴Travaux publics de l'État.

¹⁰⁴⁵Sur les relations de tutelle entre l'État et la SNCF, voir Bernard CAILLAUD et Émile QUINET, «Les relations contractuelles État-SNCF : une analyse sous l'angle de la théorie des incitations», Cepremap, 1991 et André DELION, «De l'État tuteur à l'État actionnaire», *Revue française d'administration publique*, t. 124, n° 4, 2007, p. 537-572. Sur la capture de la tutelle, voir Christian DESMARIS, «Le transport ferroviaire régional de voyageurs en France : à la lumière de la théorie néo-institutionnaliste et des comptes de surplus», thèse de doctorat en sciences économiques sous la direction d'Yves Crozet, Université Lumière Lyon 2, 2010, p. 52.

des entrepreneurs complètent les appartenances professionnelles des interlocuteurs des Français.

Ce sont ainsi deux communautés différentes qui sont appelées à dialoguer. Le cadre national ne définit pas uniquement une langue et un territoire mais impose également une typologie professionnelle et de formation intellectuelle. Le décalage observable entre la France et les États-Unis sur ce point est un élément d'explication important pour éclairer les incompréhensions qui peuvent surgir autour de l'objet TGV. Les acteurs de chaque pays ayant développé un *habitus*¹⁰⁴⁶ formé de principes d'action acquis au cours de leurs expériences sociales antérieures, perçoivent l'objet selon des cadres bien différents et agissent dans des univers qui présentent des modalités qui leur sont propres. Ce faisant ils se renforcent les uns les autres dans leurs pratiques au sein de chaque communauté, si bien que la construction d'un terrain commun aux deux bords de l'Atlantique devient toujours plus difficile.

Plus révélateur peut-être qu'anecdotique, l'épisode qui voit surgir une vive tension entre l'ambassadeur états-unien à Paris et le gouvernement français en 1984-1985, traduit l'inscription dans les individus de ce décalage de contexte entre les deux pays.

8.2.3 Un train à friction : le TGV, l'ambassadeur et le ministre

Evan G. Galbraith a fait une carrière de banquier en Europe avant d'être nommé ambassadeur des États-Unis à Paris fin 1981. Il a notamment été administrateur de la banque Morgan, une filiale française de l'importante Morgan Guarantee Trust. À ce titre, il connaît bien la France pour y avoir vécu sept ans. Par ailleurs, il a également intégré le cercle des industriels et financiers qui ont conseillé Ronald W. Reagan, dont il est devenu proche (voir fig. 32, p. 323).



Figure 32. Ronald W. Reagan reçoit Evan G. Galbraith lors de sa nomination au poste d'ambassadeur en France (18 novembre 1981)¹⁰⁴⁷

¹⁰⁴⁶Pierre BOURDIEU, *La Distinction. Critique sociale du jugement*, Paris, Éditions de Minuit, 1982.

¹⁰⁴⁷WHPOC, 05180.

Alors que l'administration Reagan s'était rapidement forgé une vision apaisée de la présence assez marginale de ministres communistes dans le gouvernement français¹⁰⁴⁸, l'arrivée d'Evan G. Galbraith à l'ambassade est fracassante puisque l'une de ses premières déclarations publiques le voit accuser les communistes d'être les «agents d'une force extérieure à la France, dirigée par les Russes¹⁰⁴⁹». Il s'en prend également à l'un d'entre eux, parmi les plus en vue, le ministre des Transports Charles Fiterman (voir fig. 33, p. 324) : «[j]'aimerais bien faire une promenade à bord du TGV, mais pas forcément avec lui. Nous n'avons pas beaucoup de choses en commun¹⁰⁵⁰». Convoqué au Quai d'Orsay, il est rappelé à l'ordre sur le fait qu'il ne doit pas manquer de respect à un ministre¹⁰⁵¹. La convention de Vienne de 1961 qui règle les relations diplomatiques mondiales prévoit d'ailleurs qu'un ambassadeur ne doit pas interférer avec les affaires intérieures de l'État où il est affecté¹⁰⁵². Mais l'ambassadeur états-unien, qui n'est pas diplomate de formation, ne semble pas s'en soucier.



Figure 33. Charles Fiterman assis à côté de François Mitterrand lors du discours d'inauguration du TGV (22 septembre 1981)¹⁰⁵³

¹⁰⁴⁸Hélène HARTER, «Les Américains et l'élection de François Mitterrand en 1981», *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, t. 101-102, n° 1, 2011, p. 29-31.

¹⁰⁴⁹«Le nouvel "incident Galbraith"», *Le Monde diplomatique*, février 1984.

¹⁰⁵⁰*Ibid.*

¹⁰⁵¹Evan G. GALBRAITH, *Ambassador in Paris : the Reagan Years*, Washington, Regnery Gateway, 1987, p. 7-8.

¹⁰⁵²BERRIDGE, *Diplomacy : Theory and Practice*, *op. cit.*, p. 115.

¹⁰⁵³*Le Journal de 20H*, Antenne 2, 22 septembre 1981 (Ina).

Dès lors, les médias se plaisent à le faire parler des communistes français. Ce qui ne manque pas d'arriver lorsqu'il participe à l'émission dominicale *Le Grand Jury* sur la radio RTL, le 29 janvier 1984. Face à une superposition de questions venues simultanément de deux journalistes, il est amené à donner sa vision des communistes en général et de Charles Fiterman en particulier. Sans qu'il soit possible aujourd'hui de vérifier ses propos, deux versions de l'histoire sont alors élaborées. Toutes deux relatent que, du dimanche au mercredi, rien de notable n'est rapporté par la presse à propos de cet entretien.

La version dominante dans les médias veut que le mercredi 1^{er} février 1984, Charles Fiterman déclare en sortant du Conseil des ministres qu'il «[vient] seulement de prendre connaissance de la déclaration exacte de ce personnage grossier et stupide qu'est l'ambassadeur des États-Unis en France¹⁰⁵⁴», tandis que Georges Marchais, secrétaire général du PCF, surenchérit à la télévision : «[c]et ambassadeur américain, où il se croit ? Il se croit à la Grenade ? Il se croit dans certains pays d'Amérique latine pour venir ici mettre en cause directement le Parti communiste français, ses élus, un membre du gouvernement, après que le peuple français se soit prononcé¹⁰⁵⁵ ?» Le jeudi, pour preuve de sa bonne volonté, non sans humour et pour rappeler les déclarations non contestées de l'ambassadeur deux ans auparavant, le ministre lui adresse dans *L'Humanité* une invitation à emprunter le TGV ensemble, après que Pierre Mauroy a convoqué Evan G. Galbraith la veille à Matignon¹⁰⁵⁶.

L'autre version est celle que l'ambassadeur offre rétrospectivement dans l'ouvrage qu'il consacre à son séjour à Paris¹⁰⁵⁷. Fidèle à la réaction officielle des États-Unis à l'époque¹⁰⁵⁸, elle semble plus fouillée et précise, mais a bénéficié du temps long de l'écriture et du détachement vis-à-vis de l'écume des événements¹⁰⁵⁹. Selon lui, lorsqu'il arrive à l'émission de RTL, il a surtout en tête de dénoncer l'implication des Soviétiques dans le terrorisme international et de justifier la nécessité de déployer des missiles Pershing II en Europe. Mais il se trouve immédiatement submergé par un flux de questions qui ont, pour lui, mal été retranscrites, dans la version produite par la radio le mardi. Alors que l'ambassadeur affirme avoir répondu à une question

¹⁰⁵⁴ «Le nouvel "incident Galbraith"», *op. cit.*

¹⁰⁵⁵ *Ibid.*

¹⁰⁵⁶ Charles FITERMAN, «Lettre de M. Charles Fiterman, ministre des transports, en réponse à une déclaration de M. Evan Galbraith, ambassadeur des États-Unis en France, sur les ministres communistes», *L'Humanité*, 6 février 1984.

¹⁰⁵⁷ GALBRAITH, *Ambassador in Paris : the Reagan Years*, *op. cit.*, p. 31-41.

¹⁰⁵⁸ «Washington veut atténuer la portée de l'"affaire Galbraith"», AFP, 2 février 1984 (AN, 19860357/7).

¹⁰⁵⁹ Dans son livre, Evan G. Galbraith choisit de montrer ce qu'est le quotidien d'un ambassadeur en se proposant de décrire un mois de sa vie à ce poste, à partir de son expérience de quatre années passées à Paris. Cette affaire ouvre ce mois fictif formé des moments les plus significatifs de son expérience, signe de l'importance qu'elle a tenue dans sa position sur l'espace diplomatique, politique et médiatique français.

assez provocatrice, portant sur sa vision de ce qu'est un communiste français, en le décrivant comme «un pauvre Français mal tourné¹⁰⁶⁰», une deuxième question simultanée aurait portée sur Charles Fiterman, la retranscription mentionnant une réponse le présentant comme «un pauvre Français qui a mal tourné¹⁰⁶¹». Deux formules proches mais aux connotations et à la cible très différentes¹⁰⁶². L'AFP¹⁰⁶³, pour sa part, ne tranche pas puisque la retranscription diffusée traite d'«un pauvre Français (qui a) mal tourné¹⁰⁶⁴».

Fidèle à son anticommunisme ou porté par une forme d'amertume d'avoir été pris à son insu dans le tourment médiatique, il accuse même Charles Fiterman d'avoir eu connaissance de l'erreur de retranscription et de l'avoir sciemment employée pour piéger Pierre Mauroy et François Mitterrand, obligés de prendre la défense des communistes face aux propos de l'ambassadeur d'un allié de poids dont le président français avait approuvé début 1983 le déploiement de missiles. Evan G. Galbraith se présente d'ailleurs en martyr de la cause anticommuniste, puisque, si cette sortie lui a attiré une mauvaise presse¹⁰⁶⁵, il pense qu'elle a fait bien plus de mal au PCF et qu'il s'agit du succès le plus important de toute sa vie¹⁰⁶⁶.

Il n'est pas certain que ce type de frictions entre reaganien et communistes pèse beaucoup dans les relations entretenues par les acteurs concernés par les affaires ferroviaires, qui s'avèrent loin des tensions que peuvent susciter la recherche française d'une position d'indépendance dans le jeu de la guerre froide. Aucun propos du type de ceux tenus par ou prêtés à Evan G. Galbraith n'est décelable dans les documents se rapportant à l'exportation du TGV aux États-Unis. La crédibilité de l'ambassadeur n'est d'ailleurs pas pleinement assurée au sein même de son propre camp, tandis que le magazine libéral *Mother Jones* le classe alors parmi les pires ambassadeurs en poste à l'époque¹⁰⁶⁷.

¹⁰⁶⁰ GALBRAITH, *Ambassador in Paris : the Reagan Years*, *op. cit.*, p. 31-41.

¹⁰⁶¹ *Ibid.*, p. 31-41.

¹⁰⁶² Evan G. Galbraith affirme que des vérifications ont été faites par ses services à partir d'une cassette fournie par RTL et qu'une erreur aurait été commise par la radio, qui aurait reconnu ses torts. C'est d'ailleurs ce qu'il aurait expliqué au Premier ministre le mercredi après-midi, qui aurait d'emblée acquiescé à cette version et aurait consacré leur entretien à d'autres sujets.

¹⁰⁶³ Agence France Presse.

¹⁰⁶⁴ «Les déclarations controversées de l'ambassadeur Galbraith sur le PCF», AFP, 2 février 1984 (AN, 19860357/7).

¹⁰⁶⁵ «U.S. Envoy is Chastised by the French», *The New York Times*, 2 février 1984.

¹⁰⁶⁶ À défaut d'une postérité bien assurée, cette histoire poursuit Evan G. Galbraith jusqu'à la fin de son séjour à Paris, en 1985, qu'il marque par une nouvelle sortie anticommuniste dans les journaux français («Galbraith : bilan de mon ambassade à Paris», *Le Figaro*, 17 juillet 1985), ce qui lui vaut une nouvelle campagne de presse («France Denounces U.S. Ambassador», *The New York Times*, 18 juillet 1985).

¹⁰⁶⁷ Jeff STEIN, «Dingbat Diplomacy. Our Ten Worst Ambassadors», *Mother Jones*, t. 8, n° 111, avril 1983, p. 12-19.

En outre, les négociations se décentrant toujours plus de l'échelle fédérale, la relation avec l'administration Reagan est lointaine. Les interlocuteurs des Français sont donc à la fois beaucoup plus diversifiés que le cercle des représentants directs de Ronald W. Reagan et n'abordent pratiquement jamais les enjeux idéologiques surdéterminés par la tension de la guerre froide, dont les ressorts relèvent des compétences fédérales et n'interfèrent finalement pas avec les échelons auxquels se déroulent les négociations.

Enfin, il demeure significatif que la controverse tourne par deux fois autour du TGV, à quelques mois de distance de son inauguration puis de son ouverture complète, alors qu'elle n'a aucun lien avec les questions de transport en tant que telles. Il convient d'y lire l'impact médiatique de cette innovation dans la société française tout autant que le fait que Charles Fiterman fasse figure de principal ministre communiste au sein d'un gouvernement où siègent trois de ses camarades¹⁰⁶⁸. Le TGV ne ressort en revanche pas spécialement marqué par l'image communiste mais plutôt comme l'objet incarnant la modernité d'une France soucieuse de changement.

Ainsi, entre les deux rives de l'Atlantique peuvent surgir des tensions ou, plus certainement, des incompréhensions, liées aux formations, aux références et aux contextes nationaux, indépendamment de la question ferroviaire elle-même. Ce phénomène ne touche pas uniquement les relations entre le camp français et ses potentiels clients états-uniens. Il se retrouve aussi au sein même du fonctionnement de la promotion française du TGV aux États-Unis, en particulier autour de cette structure hybride qu'est TGV Co.

8.3 TGV Co et la cristallisation des difficultés

Choisi pour sa carrière dans le milieu ferroviaire aux États-Unis, mais aussi pour ses affinités avec la France (voir p. 205), Robert W. Blanchette s'avère être un porte-parole ambivalent des intérêts du TGV. Les Français voient en lui un vecteur de leur offre industrielle dans les cercles des décideurs états-uniens. Mais il s'efforce aussi d'être le traducteur d'une vision états-unienne des enjeux de transport auprès de ses interlocuteurs français, qui ne l'écoutent pas toujours, comme si la traduction ne pouvait se faire que dans un sens au yeux des Français. Au fil des mois, alors que les difficultés s'accumulent, Robert W. Blanchette passe donc du statut de prise de guerre au sein de l'administration fédérale à celui de bouc-émissaire de projets qui ne parviennent pas à déboucher. Il est alors soupçonné de n'être que le porte-parole de lui-même et de ses propres affaires, qu'il n'abandonne pas en parallèle de sa fonction à la tête de TGV Co.

¹⁰⁶⁸Anicet Le Pors à la Fonction publique et aux Réformes administratives, Jack Ralite à la Santé puis à l'Emploi et Marcel Rigout à la Formation professionnelle.

Ce processus de défiance personnelle va de pair avec une méfiance qui s'accroît en France envers TGV Co. La structure, pourtant créée par des Français, échappe peu à peu au contrôle de ses financeurs et s'éloigne des méthodes de travail françaises, son personnel, initialement français, finissant par n'être plus formé que de cadres états-uniens.

8.3.1 Un démarrage difficile

TGV Inc devenue TGV Co, s'éloigne progressivement du modèle initialement défini en réunion plénière à l'été 1982¹⁰⁶⁹. Seule demeure l'idée d'une structure de promotion du TGV aux États-Unis, pilotée par un grand nom du ferroviaire dans ce pays. La volonté initiale de n'avoir que des «cadres de nationalités françaises [qui seraient] d'abord des financiers et des commerçants, l'aspect technique pouvant être assuré par l'envoi d'experts en tant que de besoin¹⁰⁶⁹» ne résiste pas à la constitution de la société, ni à son évolution au fil des années, puisque ces cadres, bien présents initialement, sont remplacés par des États-uniens. Le projet initial prévoit également que des banques prennent des parts de TGV Co, ce qui ne se réalise pas. Son capital, partagé entre Alsthom et MTE-Francorail, finit par être entièrement dans les mains d'Alsthom lorsque l'entreprise reprend les activités ferroviaires de son concurrent en 1987.

Par ailleurs, le budget initialement programmé s'avère vite bien trop faible par rapport aux besoins finalement ressentis par TGV Co. Quand les représentants du Commerce extérieur envisagent un montant annuel de 5 à 7 millions de F, soit 0,7 à 1 million de \$¹⁰⁷⁰, ceux d'Alsthom l'estiment à 3 millions de \$¹⁰⁷¹, ce qui reflète l'expérience plus assurée des industriels sur ce que coûte la prospection commerciale dans le ferroviaire. Dès le 22 mars 1983, il est constaté que «[l]es budgets envisagés sont d'ores et déjà trop faibles¹⁰⁷²», avant même que la société engage son activité.

Les sommes à prévoir sont d'autant plus élevées qu'elles ne correspondent pas uniquement aux frais d'études, qui sont déjà perçus différemment entre la France et les États-Unis (voir p. 236), mais doivent souvent couvrir les frais de candidature aux différents appels d'offres. Dans un contexte où les États fédérés ne peuvent engager aucun dollar sans justifier d'une recette équivalente, les appels d'offres sont financés par les candidats eux-mêmes lorsqu'ils déposent leur offre, ces sommes servant en particulier à assurer le règlement de la prestation d'un consultant visant à

¹⁰⁶⁹Compte rendu DREE du 20 juillet 1982 (AN, 19950585/27).

¹⁰⁷⁰1,8 à 2,5 millions de \$₂₀₁₇.

¹⁰⁷¹7,6 millions de \$₂₀₁₇.

¹⁰⁷²«Compte rendu de la réunion du 3 mars 1983 sur les problèmes de promotion et d'exportation du système TGV aux États-Unis», DREE, 22 mars 1983 (AN, 19950585/27).

évaluer et classer les offres reçues. Il peut s'agir d'importants versements. En 1989, les 500 000 \$¹⁰⁷³ remis pour l'étude de la proposition japonaise de liaison en *Maglev* entre Orlando et *Disney World* sont même mis en scène sous la forme d'un chèque géant visant à bien montrer que le processus ne coûte rien au contribuable floridien (voir fig. 34, p. 329).



Figure 34. Akio Makiyama, patron de Maglev Transit, remet 500 000 \$ au gouverneur Robert Martinez en présence de Malcolm R. Kirschenbaum (1989)¹⁰⁷⁴

Au final, le budget annuel de TGV Co est de 10 millions de F¹⁰⁷⁵, ce qui produit une variation assez forte dans les disponibilités de l'entreprise en dollars en raison de la grande fluctuation des cours à cette époque, le dollar passant d'une valeur d'environ 6,50 F début 1983 à plus de 10,50 F au plus fort de son cours en 1985, avant de retrouver ce niveau initial fin 1986. Ce financement de TGV Co est assuré pour moitié par des fonds publics – tirés des crédits d'assurance-prospection de la Coface – et pour moitié par des fonds assurés par les industriels – $\frac{2}{3}$ par Alsthom, $\frac{1}{3}$ par MTE-Francorail. Parmi les postes du budget, le plus sensible est l'utilisation du fonds d'ingénierie destiné à financer des études, d'un montant d'1 million de \$¹⁰⁷⁶.

Au-delà de ces enjeux financiers, le manque d'expertise de TGV Co est pointé très régulièrement par les Français. Au sein de la structure, Camille Blumstein, ancien de la SNCF, fait figure de principale référence en la matière et, à lire les rapports de visites effectuées par les Français aux États-Unis, il semble que TGV Co repose

¹⁰⁷³0,99 million de \$₂₀₁₇.

¹⁰⁷⁴SAF, 133914.

¹⁰⁷⁵2,8 millions d'€₂₀₁₆.

¹⁰⁷⁶2,4 millions de \$₂₀₁₇.

essentiellement sur lui, que ce soit pour son expertise directe ou en raison de sa capacité à mobiliser les bonnes personnes au sein de la SNCF pour apporter les précisions requises. Aux yeux des Français, il est ainsi central pour l'élaboration des éléments de doctrine et se charge, par exemple, de la préparation des exposés dont Robert W. Blanchette a besoin.

C'est probablement par son biais que passent les demandes de TGV Co pour obtenir un appui technique auprès de la SNCF qui s'avère essentiel. Ainsi, au 1^{er} juillet 1985, la structure a reçu des dossiers complets réalisés par la SNCF sur les principaux projets en cours (Floride, Texas, Californie et Nevada) ainsi que des dossiers partiels sur l'Ohio et le NEC¹⁰⁷⁷. «[L]a SNCF [agit] en fait comme sous-traitant de cette société¹⁰⁷⁸», comme l'indique dès octobre 1983, Jean-Philippe Bernard. Le paiement de ces prestations par TGV Co n'est encadré par une convention passée avec la SNCF qu'en juin 1984¹⁰⁷⁹. Après 18 mois, cette procédure semble efficace aux yeux de Robert W. Blanchette, puisque, lors de l'une des réunions transatlantiques régulières, il «insist[e] sur le fait qu'il [est] très satisfait de l'aide apportée par la S.N.C.F.¹⁰⁸⁰».

Pourtant, non sans lien avec ces enjeux d'expertise, le fonctionnement interne de TGV Co s'avère très rapidement problématique. La principale raison tient au fait que Robert W. Blanchette arrive dans la structure en dernier lieu, près d'un an après sa création et après la nomination des représentants en son sein des industriels français, Pierre Galaud pour Alstom, Patrick Buhannic pour MTE-Francorail et Hugues de Villèle pour la SNCF. Si bien que ces derniers n'ont pas de travail à effectuer pendant les premiers mois de leur mission, avant de devoir réaliser une réponse à l'appel à propositions conceptuelles de Floride en un temps extrêmement court (voir p. 283). Ce point est perçu comme problématique par Jean-Philippe Bernard quelques mois après l'installation de TGV Co dans des «bureaux confortables, très bien situés à Washington (1801 K. Street, suite 230). [I]l n'aurait pas fallu imposer à M. Blanchette une structure et des collaborateurs français désignés en dehors de toute concertation avec lui [ce qui a conduit à] des débuts difficiles compliqués par des problèmes de personnes¹⁰⁸¹». C'est ainsi que le départ précipité d'Hugues de Villèle

¹⁰⁷⁷ «Mémento de la réunion du 17 juillet 1985 à la Direction de la coopération internationale», SNCF, *ca.* juillet 1985 (AN, 19950585/27).

¹⁰⁷⁸ «Compte rendu de mission aux U.S.A. de M. Jean-Philippe Bernard, directeur adjoint de la coopération internationale (27 septembre - 1^{er} octobre 1983)», SNCF, 12 octobre 1983 (ASNCF, 123LM503).

¹⁰⁷⁹ Note du DTT au directeur de cabinet du ministre délégué chargé des Transports, 8 avril 1986 (AN, 19950585/27).

¹⁰⁸⁰ «Mission aux USA du 30 septembre au 6 octobre 1984», SNCF, 29 octobre 1984 (AN, 19950585/27).

¹⁰⁸¹ «Compte-rendu de mission aux U.S.A. de M. Jean-Philippe Bernard, directeur adjoint de la coopération internationale (27 septembre-1^{er} octobre 1983)», *ca.* octobre 1983 (AN, 19950585/27).

à l'automne 1983 est attribué par le cabinet d'Edith Cresson à une exigence de Robert W. Blanchette¹⁰⁸². Il semble pourtant que les torts soient partagés puisque la SNCF aurait missionné un expert qui «ne parle pas anglais¹⁰⁸³»! En septembre et octobre 1983, la mission de Jean-Philippe Bernard, accompagné de Francis Blanc et Henry Dhaussy, aurait eu pour objectif principal de clarifier la situation et de relancer la jeune structure¹⁰⁸⁴.

8.3.2 Malentendus transatlantiques

Au-delà de ces erreurs de jeunesse, les tensions entre le patron de TGV Co et ses interlocuteurs français tiennent aussi à une différence de conception de ce qu'est l'expertise requise pour exporter le TGV. Les Français pensent qu'elle se fonde directement sur l'objet tel qu'il existe en France. Cette expertise est d'ailleurs tellement complexe qu'il leur paraît «bien entendu impossible d'affecter à TGV Company un cadre de la SNCF susceptible de traiter toutes les questions que pose la réalisation d'un TGV¹⁰⁸⁵». D'où le fonctionnement par commandes précises de TGV Co sur les différents aspects du système. Ainsi, le dossier fourni par la SNCF sur la Floride mobilise nombre de services de l'entreprise (voie, traction, matériel et recherche)¹⁰⁸⁶. Au contraire, pour Robert W. Blanchette, l'expertise requise est celle de la connaissance du terrain, des institutions et des personnes, les questions techniques pouvant être traitées par des prestataires extérieurs à TGV Co, que ce soit la SNCF ou d'autres consultants, qu'il a tendance à considérer sur un même plan. Cette différence de conception n'est jamais explicitée par les acteurs – du moins dans les sources disponibles – mais elle contribue à un malentendu transatlantique.

Ce qui est en jeu touche aussi à la place des consultants dans la production de connaissances. Pour les Français, l'expertise à mobiliser se trouve en France et est principalement détenue par la SNCF, que TGV Co doit solliciter. Ce qu'elle fait depuis ses débuts. Cette solution présente l'avantage de puiser les connaissances à la source et d'être peu onéreuse puisqu'en partie noyée dans les frais généraux de la SNCF. Mais elle est centrée sur l'objet TGV et non sur le territoire où il est supposé s'installer outre-Atlantique. Pour Robert W. Blanchette, les efforts à mener doivent se centrer sur les études de marchés et les choix de tracés, c'est-

¹⁰⁸² «Entretien avec Messieurs Desgeorge, Président Directeur Général d'Alstom Atlantique, et Pineau-Valencienne, Président Directeur Général de Schneider S.A., le jeudi 15 décembre à 12 heures (Dossier TGV États-Unis)», ministère du Commerce extérieur et du Tourisme, 13 décembre 1983 (AN, 19870101/4).

¹⁰⁸³ «Promotion du TGV aux USA», DREE, 11 octobre 1983 (CAEF, B-0051886/1).

¹⁰⁸⁴ «Note pour le Ministre», DREE, 24 octobre 1983 (CAEF, B-0051886/1).

¹⁰⁸⁵ «Compte-rendu de mission aux U.S.A. de M. Jean-Philippe Bernard, directeur adjoint de la coopération internationale (27 septembre-1^{er} octobre 1983)», *ca.* octobre 1983 (AN, 19950585/27).

¹⁰⁸⁶ «Mémento de la réunion du 17 juillet 1985 à la Direction de la coopération internationale», SNCF, *ca.* juillet 1985 (AN, 19950585/27).

à-dire les enjeux du territoire¹⁰⁸⁷. Ce qu'il entend confier à des consultants états-uniens, tandis qu'au ministère des Transports en France, Bertrand de Fonvielle juge «choquant de constater que TGV Company s'apprête à lancer des études auprès de consultants américains payés par le fonds d'ingénierie en faisant appel au minimum à la SNCF¹⁰⁸⁸». Une difficulté qu'avait tenté de résoudre le ministère du Commerce extérieur et du Tourisme dès 1983, sans parvenir à déboucher sur la création d'une structure capable d'assurer que ce fonds soit destiné à des études réalisées par des experts français¹⁰⁸⁹.

Ce choix peut effectivement déstabiliser les Français puisque Robert W. Blanchette insiste beaucoup au début de sa collaboration avec les promoteurs du TGV sur la mauvaise qualité des études de trafic réalisées aux États-Unis, ce que certains d'entre eux peuvent d'ailleurs vérifier sur place lors de la rédaction de la réponse à l'appel à propositions conceptuelles de 1983 en Floride (voir p. 236 et p. 283). Au cours d'une réunion avec le président de la SNCF, André Chadeau, il affirme même que «les consultants américains ne sont habituellement pas fiables pour réaliser de telles études¹⁰⁹⁰». Dès lors, il est logique de trouver une forme de mépris dans la vision que les Français développent à propos de ces «différents bureaux d'études ou "boîtes de lobbying"¹⁰⁹¹» que Robert W. Blanchette fait tout de même travailler puisque telles sont les habitudes professionnelles aux États-Unis.

Ces différences de conception conduisent les Français à rapidement soupçonner Robert W. Blanchette de ne pas effectuer le travail attendu. Au bout de six mois, Samir Naessany «[constate] qu'il n'y a pas de trace visible de son action personnelle¹⁰⁹¹». Leur sentiment se fonde notamment sur le fait que l'essentiel de la rédaction de la réponse à l'appel à propositions conceptuelles en Floride à l'automne 1983 est assuré par la SNCF, TGV Co jouant le rôle d'assembler (voir p. 283). Même Edith Cresson relaie publiquement ces inquiétudes en déclarant que «la commercialisation du TGV aux États-Unis [est] très insuffisante¹⁰⁹²».

Cette perception peut être due à une différence dans la nature du travail attendu de la part des deux parties. Quand la SNCF se doit de proposer des éléments chiffrés et clairement cadrés, puisqu'ils répondent à des commandes de TGV Co

¹⁰⁸⁷ «Compte rendu de mission aux U.S.A. du 17 au 20 novembre 1985», SNCF, 10 décembre 1985 (AN, 19950585/27).

¹⁰⁸⁸ «Projets de TGV sur le continent nord-américain», 1^{er} mai 1986 (AN, 19950585/27).

¹⁰⁸⁹ «Compte-rendu de la réunion tenue le 27 octobre 1983 sous la présidence de M. Goury, directeur du cabinet du ministre du Commerce extérieur et du Tourisme», ministère du Commerce extérieur et du Tourisme, *ca.* octobre 1983 (AN, 19870101/4).

¹⁰⁹⁰ «Promotion du TGV aux USA», SNCF, 9 octobre 1984 (AN, 19950585/27).

¹⁰⁹¹ «Compte-rendu de la mission effectuée aux États-Unis (2 au 7 novembre 1983)», DTT, 15 novembre 1983 (AN, 19950585/27).

¹⁰⁹² «Le TGV est mal commercialisé aux USA, selon Mme Cresson», AFP, 20 octobre 1983 (CAEF, B-0051886/1).

«formulées de manière très explicitée et par écrit¹⁰⁹³», le travail que doit réaliser Robert W. Blanchette est bien plus informel. C'est même la raison principale de son recrutement. Comme il le justifie lui-même, il est un homme de réseaux : «[e]n grande partie à travers des contacts personnels et l'association ferroviaire à grande vitesse dont je suis le Président, TGV Co est en mesure de surveiller d'autres activités des couloirs avec un minimum de dépenses¹⁰⁹⁴» (voir fig. 35, p. 333).

La focalisation des Français sur la solution technique leur fait oublier l'importance de la construction d'un contexte favorable au déploiement de cette solution. L'image rémanente de la situation française dans leur esprit masque également la multiplicité des contextes locaux aux États-Unis et en particulier le fait que la position de Robert W. Blanchette à Washington ne peut suffire à convaincre l'ensemble des interlocuteurs dans les États réputés intéressés.



Figure 35. Robert W. Blanchette et Daniel R. Graham en discussion devant une maquette d'une motrice de TGV (1985)¹⁰⁹⁵

¹⁰⁹³ «Compte-rendu de mission aux U.S.A. de M. Jean-Philippe Bernard, directeur adjoint de la coopération internationale (27 septembre-1^{er} octobre 1983)», *ca.* octobre 1983 (AN, 19950585/27).

¹⁰⁹⁴ «Rapport d'activité 1984 de TGV Company par M. Robert Blanchette», *ca.* 1985 (AN, 19950585/27).

¹⁰⁹⁵ SAF, 19442.

Ce point est mal perçu par les Français qui reprochent à TGV Co de ne pas suffisamment comparer les différents corridors pour dégager ceux sur lesquels il serait pertinent d'investir, selon l'idée d'une nécessaire hiérarchisation. Cette démarche rappelle celle conduite au sein du projet C 03, qui avait pris en considération d'autres liaisons que Paris - Lyon, en particulier la liaison vers le Nord, avant de conclure à l'évidence d'une meilleure rentabilité pour le Sud-Est. Un tel comparatif avait pu être conduit en se fondant sur l'homogénéité d'un cadre d'action publique et, parmi les éléments fragilisant le choix du TGV Nord, figuraient justement les aléas liés à une liaison internationale, dont tous les leviers de décision ne relevaient pas des techniciens français ou de leur influence sur le personnel politique national.

Aux États-Unis, la situation est bien plus complexe : le cadre d'action publique varie d'un État à l'autre, dès lors que l'État fédéral fait le choix de se tenir à distance de ces projets. La comparaison est bien plus difficile à établir. Différentes solutions techniques sont envisagées, les possibilités de financement sont variables et dépendent des cadres propres à chaque État, les porteurs eux-mêmes ne sont pas similaires (voir tab. 2, p. 136). Ces éléments ne peuvent qu'inciter TGV Co à retarder le lancement d'études approfondies et coûteuses – pour un budget restreint – afin de les appliquer le plus tard possible au corridor qui se dégage le plus de ce paysage « [fluctuant]¹⁰⁹⁶ », pour reprendre l'argumentaire de Robert W. Blanchette. Si bien qu'à l'automne 1984, aucune étude n'est encore lancée. Ce retard est d'autant moins compréhensible pour les Français qu'ils s'imaginent possible d'obtenir des chiffres sur l'état existant « sans dépenser d'argent¹⁰⁹⁶ », ce qui ne s'inscrit pas dans le cadre états-unien.

Ces inquiétudes françaises sont renforcées par des alertes venues du patron de TRTC, la structure porteuse du projet texan, qui se plaint auprès d'Edith Cresson elle-même des mauvaises relations qu'il entretient avec TGV Co¹⁰⁹⁷. Pour assurer une meilleure cohérence du travail de part et d'autre de l'Atlantique, des réunions sont donc prévues tous les deux mois. S'y retrouvent le plus souvent Robert W. Blanchette, Jean-Philippe Bernard, Francis Blanc, directeur délégué d'Alstom, et Henry Dhaussy, directeur commercial de MTE-Francorail, auxquels se joignent des experts français à Washington ou à Paris selon le lieu retenu par alternance. Si elles ont clairement la vertu d'améliorer le dialogue, elle ne parviennent pas à aplanir toutes les difficultés.

En effet, aux décalages transatlantiques intrinsèques à une telle situation s'ajoute le fait que les missions de TGV Co ne sont pas définies assez clairement. Certes, les grandes lignes sont assez explicites : il s'agit d'une part de faire connaître le train à grande vitesse et plus spécialement le TGV, d'autre part d'étudier les corridors pos-

¹⁰⁹⁶ «Promotion du TGV aux USA», SNCF, 9 octobre 1984 (AN, 19950585/27).

¹⁰⁹⁷ Lettre de P. de Rosiere à E. Cresson, 11 octobre 1984 (AN, 19860635/7).

sibles pour l'implantation de cette solution aux États-Unis. Pour la première partie, TGV Co est supposée s'inscrire «dans le sillage¹⁰⁹⁸» du travail réalisé antérieurement par Camille Blumstein (voir tab. 6, p. 230). C'est du moins le point de vue français et la logique de son intégration dans la structure comme représentant d'Alsthom à partir du 30 avril 1984, en remplacement de Pierre Galaud. Mais ce n'est pas la façon de voir de Robert W. Blanchette qui annonce à l'automne 1983 vouloir recruter un chargé de relations publiques et de la presse, évidemment états-unien, ce qu'il fait en embauchant Cullen Dwyer en mars 1984¹⁰⁹⁸. Pour la deuxième partie, TGV Co est supposée s'appuyer sur l'expertise de la SNCF.

Dans les détails, bien des ambivalences viennent rendre les missions de TGV Co plus floues. Samir Naessany en identifie rapidement lors de sa visite à Washington en novembre 1983¹⁰⁹⁹. Tout d'abord, s'il est recommandé de rechercher des liens avec des industriels aux États-Unis, le mandat dont dispose TGV Co pour le faire n'est pas établi, Alsthom et MTE-Francorail semblant devoir garder la main. Ensuite, il n'est pas décidé initialement de savoir si TGV Co est missionnée pour représenter le TGV ou si elle pourrait promouvoir d'autres formes plus classiques, en particulier dans les corridors qui feraient ce choix. L'enjeu financier n'est pas non plus balisé de façon claire : si la recherche de partenaires financiers est importante, il n'est pas explicite que TGV Co soit en charge de ce volet.

Toutefois, les considérations que Samir Naessany formule pour sortir de cette situation ne cherchent pas tant à lever ces ambivalences mais plutôt à résoudre ce qui est à ses yeux la difficulté principale : les relations entre les Français et Robert W. Blanchette, qui masquent d'autres causes structurelles, probablement indépendantes des Français.

8.3.3 Robert W. Blanchette, facteur de blocage ou indispensable pivot ?

Au sujet du patron de TGV Co, Samir Naessany relate un «accueil [...], au début, très froid¹⁰⁹⁹» qu'il pense attribuer possiblement aux «mauvais rapports¹⁰⁹⁹» que Robert W. Blanchette entretiendrait avec les conseillers commerciaux de l'ambassade. Ce qui traduirait la forme de concurrence qui peut naître de la création de TGV Co dont les attributions reprennent en partie celles des SEE. Mais, sur ce point, il fait confiance au successeur de Léonce Lansalot-Basou, Nicolas Durieux, qui, bien qu'ayant lui aussi fait une carrière entièrement dans le monde aéronautique, s'intéresse aux enjeux du train et «essaie de nouer des relations franches avec

¹⁰⁹⁸ «Compte-rendu de mission aux U.S.A. de M. Jean-Philippe Bernard, directeur adjoint de la coopération internationale (27 septembre-1^{er} octobre 1983)», ca. octobre 1983 (AN, 19950585/27).

¹⁰⁹⁹ «Compte-rendu de la mission effectuée aux États-Unis (2 au 7 novembre 1983)», DTT, 15 novembre 1983 (AN, 19950585/27).

T.G.V.-CO¹¹⁰⁰». Samir Naessany évoque également «une méfiance a priori envers tout fonctionnaire de l'administration», ce qui ne peut que s'avérer problématique pour travailler avec ses interlocuteurs français dont le plus grand nombre relèvent de ce statut, y compris ceux qui se trouvent en détachement à la SNCF.

À ses yeux, comme à ceux des autres Français venus à Washington en 1983 et 1984, l'ambivalence centrale tient au profil-même de Robert W. Blanchette, au sujet duquel des «rumeurs [...] invérifiables¹¹⁰¹» remontent au cabinet d'Edith Cresson dès la fin 1983. Par exemple, en discutant avec Samir Naessany, Michel Cornier, cadre de MTE-Francorail, «[avoue] de façon nette que M. Blanchette n'était pas leur choix¹¹⁰⁰». Des bruits de couloir lui attribuent des visées politiques personnelles dans le Massachusetts, tandis que Samir Naessany demande à la chancellerie de mener «une enquête discrète [sur le fait qu'il] ne s'intéresse ni ne croit au T.G.V.^{1100!}»

Par ailleurs, dès cette époque, Samir Naessany souligne que le salaire de Robert W. Blanchette est «plus que confortable¹¹⁰⁰», sans fournir de chiffre. En 1986, Pierre Perrod¹¹⁰², patron de la DTT, évoque dans une note adressée au cabinet du ministre délégué chargé des Transports un salaire annuel de 237 000 \$¹¹⁰³ pour un temps partiel aux $\frac{3}{5}$ ¹¹⁰⁰ ou aux $\frac{5}{8}$ ¹¹⁰⁴ selon les sources, Robert W. Blanchette ayant conservé une activité d'avocat par ailleurs¹¹⁰⁵. Ce chiffre n'est peut-être pas le bon puisqu'une autre note, le mois suivant, dénonce un salaire de 137 550 \$¹¹⁰⁶, jugé nettement exagéré compte tenu des standards états-uniens équivalents, qui seraient de 30 à 50 % moins élevés¹¹⁰⁷. Le salaire d'autres cadres états-uniens de TGV Co choque également à Paris, en particulier celui de Donald A. Derman qui toucherait 1 000 \$¹¹⁰⁸ par jour de travail¹¹⁰⁷.

¹¹⁰⁰ «Compte-rendu de la mission effectuée aux États-Unis (2 au 7 novembre 1983)», DTT, 15 novembre 1983 (AN, 19950585/27).

¹¹⁰¹ «Entretien avec Messieurs Desgeorge, Président Directeur Général d'Alstom Atlantique, et Pineau-Valencienne, Président Directeur Général de Schneider S.A., le jeudi 15 décembre à 12 heures (Dossier TGV États-Unis)», ministère du Commerce extérieur et du Tourisme, 13 décembre 1983 (AN, 19870101/4).

¹¹⁰² X-Ponts, il est directeur adjoint de cabinet de Charles Fiterman au ministère des Transports (1981), puis directeur des transports terrestres (1981-1986).

¹¹⁰³ 529 953 \$₂₀₁₇.

¹¹⁰⁴ Note du DTT au directeur de cabinet du ministre délégué chargé des Transports, 8 avril 1986 (AN, 19950585/27).

¹¹⁰⁵ Un doute est lisible dans les archives sur l'engagement de Robert W. Blanchette, qui aurait initialement évoqué l'idée d'être à temps plein, avant de faire évoluer sa position, à moins que ses interlocuteurs français aient mal saisi cette position dès le départ («Entretien de Monsieur le Directeur du Cabinet avec Monsieur Robert Bmanchette, Président du Conseil d'Administration de TGV of America», DREE, 28 avril 1983 (CAEF, B-0051886/1)).

¹¹⁰⁶ 306 727 \$₂₀₁₇.

¹¹⁰⁷ «Projets de TGV sur le continent nord-américain», 1^{er} mai 1986 (AN, 19950585/27).

¹¹⁰⁸ 2 236 \$₂₀₁₇.

Cette tension portant sur les salaires tient à plusieurs éléments¹¹⁰⁹. Pour l'essentiel, ces sommes sont mal acceptées du fait qu'elles viennent grever un budget de fonctionnement assez étriqué. Mais est-ce la faute d'un président arrivé après les premiers arbitrages ? En outre, le fait que le budget de TGV Co soit en partie financé par de l'argent public conduit aussi les fonctionnaires français à ressentir un malaise vis-à-vis des chiffres qui circulent à propos des salaires de l'entreprise. Toutefois, on ne peut exclure que ces attaques sur son salaire aient pour but de déstabiliser et de décrédibiliser Robert W. Blanchette au fur et à mesure que les difficultés à exporter le TGV se font jour, en désignant ainsi un bouc-émissaire¹¹¹⁰.

Le point de rupture semble devoir être atteint lorsque Camille Blumstein décide de quitter TGV Co le 4 avril 1986. Il est le dernier Français à abandonner la structure. Il fait rapidement connaître les raisons de son choix au sein du camp français : bien qu'étant vice-président de TGV Co, il se sent marginalisé, écarté de toute décision, laissé en dehors de toute mission et, simultanément, abandonné par ses tutelles industrielles. Entré dans la structure pour prendre en charge le pilotage du fonds d'ingénierie, il est contraint de laisser cette tâche à Donald A. Derman avant même d'avoir pu l'exercer, puisque cette ressource est «sciemment réservée pour le moment où un corridor deviendrait suffisamment mûr et qu'une étude détaillée deviendrait nécessaire¹¹¹¹». À l'ambassade de Washington, Alfred Siefer-Gaillardin¹¹¹² s'inquiète de cette situation en notant que «cette démission [...] survient après l'élimination successive de 3 Français depuis l'origine¹¹¹³» qu'il attribue à Robert W. Blanchette. Les mots sont forts et traduisent la défiance entretenue vis-à-vis de l'États-Unien. Pour les Français, cette démission est donc le signe qui vient confirmer qu'il existe «un réel malaise au sein de TGV Company¹¹¹⁴». Ce jugement est renforcé par le séjour à Paris de Camille Blumstein, venu dans la foulée expliquer sa décision.

Mais ce n'est pas du tout le sentiment de Robert W. Blanchette qui parvient enfin à façonner une structure à sa patte. Le processus prend trois années et débouche sur le remplacement complet des cadres de TGV Co : le patron prend ainsi sa revanche sur les conditions particulières de son arrivée. Il s'entoure de trois collaborateurs états-uniens issus des milieux fédéraux : Nicholas Brand, ancien directeur

¹¹⁰⁹Elle touche en particulier à l'organisation différente de la protection sociale et de la fiscalité en France et aux États-Unis. Un salaire net dans ce pays doit inclure de nombreuses dépenses qui se trouvent généralement déjà retirées du salaire net français. Ce point est bien connu mais on ne peut pas exclure qu'il éveille une pointe de jalousie chez des fonctionnaires français, sûrement bien payés mais pas au niveau de Robert W. Blanchette.

¹¹¹⁰Entretien avec André Thinières (16 juin 2017).

¹¹¹¹«TGV États-Unis. Cadre financier des actions passées et en cours», 2 octobre 1985 (AN, 19860635/7).

¹¹¹²Énarque, il est directeur des Amériques au Quai d'Orsay au cours des années 1980.

¹¹¹³«Projet de télégramme», ca. avril 1984 (AN, 19950585/27).

¹¹¹⁴«Note sur la situation de TGV Company», SNCF, 17 juin 1986 (AN, 19950585/27).

commercial du NEC à Amtrak et vice-président de l'AHSRC, et deux anciens secrétaires adjoints au budget et aux programmes du DOT, Cullen Dwyer et Donald A. Derman, spécialisés en finances et politiques publiques mais pas dans le domaine ferroviaire.

Si, à Paris, les dysfonctionnements sont attribués à la nationalité des cadres de TGV Co, c'est que prévaut l'idée que seuls les Français disposent de l'expertise requise et que l'argent public français doit être géré par des compatriotes. Mieux, Camille Blumstein, de par son expérience internationale, est décrit après son départ par Jean-Philippe Bernard comme «le seul à pouvoir transposer les résultats [du TGV] dans le contexte américain¹¹¹⁵».

Rapidement, au ministère des Transports, Bertrand de Fonvielle s'alarme : «il n'y a plus personne qui connaisse sur le plan technique la réalité du TGV et il est maintenant impossible de suivre la gestion des crédits très importants consentis par les pouvoirs publics français. [...] Le personnel est [par] ailleurs – sauf [Nicholas Brand, passé par Amtrak] – incompetent en matière de transports ferrés voyageurs et totalement ignorant sur le TGV¹¹¹⁶». Robert W. Blanchette est tout de même suffisamment au fait des questions ferroviaires pour identifier les points sur lesquels le TGV touche à ses limites, comme lorsqu'il «demande une lettre de la SNCF confirmant la possibilité de rampes de 50/1000 [qui assurerait] un atout extraordinaire à la technique française¹¹¹⁷». Alors que, comme le laisse entendre l'un des représentants de la voie à la SNCF quelques mois plus tard : «[c]'est à la limite de ce que l'on sait faire¹¹¹⁸...»

La méfiance est dès lors de mise. Au printemps 1986, Alfred Siefer-Gaillardin recommande ainsi de ne prendre aucun engagement vis-à-vis de TGV Co, alors que Robert W. Blanchette souhaite rencontrer les nouvelles autorités administratives françaises, après l'alternance politique¹¹¹⁹. Le sentiment que le choix n'était pas le bon réémerge, comme à la fin 1983 : n'aurait-il pas fallu constituer une équipe formée de Français, dirigée par un Français mais avec un simple président états-unien jouant un rôle de représentation ? C'est un choix fait par Airbus qui semble propice à l'implantation commerciale aux États-Unis. L'échec japonais viendrait d'ailleurs appuyer cette idée, puisque l'organisation de TGV Co avait été calée sur la leur, qui avait donné à Lawrence D. Gilson le poste de directeur général de l'AHSRC.

¹¹¹⁵ «Note sur la situation de TGV Company», SNCF, 17 juin 1986 (AN, 19950585/27).

¹¹¹⁶ «Projets de TGV sur le continent nord-américain», 1^{er} mai 1986 (AN, 19950585/27).

¹¹¹⁷ «Compte-rendu de mission aux U.S.A. de M. Jean-Philippe Bernard, directeur adjoint de la coopération internationale (27 septembre-1^{er} octobre 1983)», *ca.* octobre 1983 (AN, 19950585/27).

¹¹¹⁸ Note suite à une réunion du 16 février 1984, SNCF, 23 février 1984 (ASNCF, 123LM502).

¹¹¹⁹ «Projet de télégramme», *ca.* avril 1984 (AN, 19950585/27).

Alors que son travail était plutôt salué courant 1985, en particulier sur la Floride¹¹²⁰, TGV Co est de nouveau accusée de ne pas produire d'études, de ne pas susciter assez d'intérêt médiatique pour le TGV et de dépenser trop d'argent. En avril 1986, Pierre Perrod, à la DTT, regrette une action «relativement prudente et [qui manque] d'un certain dynamisme¹¹²¹». Le mois suivant, Bertrand de Fonvielle dénonce des «dépenses [qui] semblent sans commune mesure avec les actions¹¹²²». Dans ce même document, Jack Duchemin assume même très clairement le fond de sa pensée, à propos du corridor New York - Montréal : «la coopération avec les différentes parties (américaines et canadiennes) et la France a toujours été exemplaire. TGV COMPANY n'a jamais été impliquée dans cette affaire et il convient de maintenir cet organisme en dehors de cette opération qui se déroule à la satisfaction de tous les partenaires¹¹²²». Notons toutefois que ce corridor ne se concrétise finalement pas plus que ceux sur lesquels TGV Co a travaillé, tandis que les relations directes entretenues entre la SNCF et Amtrak, autour du NEC dans les années 1970 n'ont pas plus permis de décrocher le moindre marché.

Plus qu'à la fin 1983, en pleine rédaction de la réponse à la Floride, la situation est donc propice à un changement à la tête de TGV Co en 1986. La démission de Camille Blumstein vient sonner l'heure des choix : faut-il poursuivre l'aventure ou arrêter ? Qui placer au sein de TGV Co ? La question se pose avec d'autant plus d'acuité que le contrat de Robert W. Blanchette arrive justement à échéance après trois années passées à la tête de la structure. C'est aussi le moment où se discute le renouvellement du soutien du Commerce extérieur alors qu'arrive la fin du troisième exercice d'assurance prospection de la Coface. Enfin, le changement de gouvernement de mars 1986 pourrait conduire à une modification de la politique de promotion de l'industrie française à l'étranger.

Plusieurs acteurs soulignent la nécessité d'un temps long pour obtenir des résultats au vu de la difficulté de l'implantation sur le marché états-unien, si bien que l'idée d'arrêter l'aventure est rapidement évacuée. Le prolongement de l'expérience pour une à deux années est acté en juillet 1985, MTE-Francorail souhaitant toutefois réduire sa participation ce que de nouvelles sources de financement devraient venir compenser, en particulier en cas d'alliance commerciale avec la RFA¹¹²⁰.

Plusieurs modalités peuvent toutefois être choisies. Le remplacement de Robert W. Blanchette est probablement envisagé, sans que nous ayons trouvé d'éléments à ce propos. Mais, malgré les reproches, plusieurs éléments plaident en sa faveur. D'une part, il vient d'être réélu à la tête de la HSRA et fait ainsi toujours figure

¹¹²⁰ «Mémento de la réunion du 17 juillet 1985 à la Direction de la coopération internationale», SNCF, ca. juillet 1985 (AN, 19950585/27).

¹¹²¹ Note du DTT au directeur de cabinet du ministre délégué chargé des Transports, 8 avril 1986 (AN, 19950585/27).

¹¹²² «Projets de TGV sur le continent nord-américain», 1^{er} mai 1986 (AN, 19950585/27).

de personnalité centrale de la grande vitesse ferroviaire aux États-Unis. D'autre part, il paraît dangereux, en termes d'images, de changer le représentant des intérêts français sur place. Comme le note Pierre Perrod, «[i]l faut cependant rester bien conscient de la nécessité d'assurer une continuité à l'action entreprise par T.G.V.-co, particulièrement dans les mois qui viennent, du fait de l'imminence du lancement de l'appel d'offres du projet Floride, auquel T.G.V.-co et son Président ont donné une impulsion certaine grâce aux efforts qu'ils lui ont consacrés¹¹²³». Robert W. Blanchette est donc finalement reconduit dans ses fonctions. L'objectif principal est de permettre à la structure de répondre à l'appel d'offres de Floride, dans la continuité du travail déjà accompli

Elle poursuit ainsi ses missions, sans que son organigramme soit disponible pour les quelques mois s'écoulant jusqu'à la remise de l'offre pour la Floride. Toutefois, les Français ne font pas le choix de monter une équipe locale en Floride, dirigée par un chef de projet français, probablement en raison du coût et de l'idée récurrente que la connaissance indispensable du système TGV nécessite une équipe étoffée. Ils préfèrent se fonder sur une expertise à distance et maintenir leur confiance en TGV Co et en son président, tout en s'appuyant sur une alliance avec Bombardier, scellée dans une nouvelle structure (voir p. 399). Robert W. Blanchette en prend la tête, lui qui, à défaut de faire l'unanimité, s'avère irremplaçable, au sens où son remplacement en tant que tel pose problème, au-delà de sa personnalité.

L'équipe qui s'attaque à la deuxième phase de consultation qui s'ouvre en Floride n'est donc pas totalement unie. Alors que le projet semble devoir prendre un essor du fait d'un appui politique marqué, les Français commencent à entretenir des doutes sur sa faisabilité, dans un contexte tel que les décideurs floridiens le dressent.

¹¹²³Note du DTT au directeur de cabinet du ministre délégué chargé des Transports, 8 avril 1986 (AN, 19950585/27).

Chapitre 9

En Floride, montée en puissance du projet ou des doutes ?

Après le démarrage du projet de grande vitesse ferroviaire en Floride en 1983, sous la conduite de la FHSRC et qui permet à TGV Co de remettre une première proposition (voir p. 283), le processus se poursuit en 1984 en passant à un niveau de structuration plus solide. Un cadre politique est défini avec l'appui du gouverneur de Floride, qui pose notamment le principe d'un financement entièrement privé. Cependant, tandis que la grande vitesse ferroviaire gagne en crédibilité et en visibilité en agrégeant à elle les responsables politiques, les analyses des experts ferroviaires sont bien plus mitigées, voire réticentes. Mais le processus engagé passe par-delà ces obstacles en produisant ses propres analyses si bien que les années 1985 et 1986 sont consacrées à la préparation d'un appel d'offres autant qu'à celle, simultanée, des candidatures. Ce temps long reflétant le souci de les ménager afin que la procédure ne s'avère pas infructueuse, signe probable de doutes qui ne touchent peut-être pas que les experts.

9.1 D'une commission à l'autre, le cadrage politique du projet

L'appel à propositions conceptuelles lancé par la FHSRC produit plusieurs dynamiques positives. Le clan français, dont la réponse s'affirme comme la plus adaptée, prend confiance et confirme la priorité accordée à la Floride. La FHSRC voit sa mission couronnée de succès, puisque le résultat de sa consultation démontre qu'un projet de grande vitesse ferroviaire est pertinent et possible. Enfin, le gouverneur Daniel R. Graham reprend la main pour formaliser le projet et définir un cadre légal à l'action à venir, dont les choix en matière de financement structurent lourdement la suite que connaît le projet.

9.1.1 Le TGV en tête des réponses à l'appel à propositions conceptuelles

L'appel à propositions conceptuelles lancé fin 1983 par la FHSRC reçoit huit réponses, ce qui est un bon résultat, la commission ayant été en contact avec neuf groupements (voir p. 283). Deux d'entre elles sont attendues : l'AHSRC propose une solution de *bullet train* et, pour la première fois, TGV Co propose son TGV. Il s'agit donc de la première confrontation directe des deux solutions de grande vitesse sur rail alors en exploitation. Bombardier complète le trio des propositions classiques, avec un LRC électrifié, qui ne nécessiterait pas de voie nouvelle du fait de son système de pendulation, mais qui a contre lui d'avoir déjà été essayé par Amtrak sans avoir convaincu. Les cinq autres dossiers reçus se fondent sur les technologies magnétiques *Maglev* (JNR, American Maglev et United States Research Laboratories) et *Transrapid* (Budd et Guideway International).

L'appel à propositions conceptuelles peut donc être considéré comme réussi : les candidatures sont nombreuses et couvrent l'essentiel des possibilités alors envisagées dans le monde ferroviaire. Seule la présence britannique manque, certaines sources mentionnant même une proposition de HST qui ne semble toutefois pas avoir été enregistrée comme telle par la FHSRC. La dynamique floridienne attire les industriels soucieux de trouver une implantation aux États-Unis. En revanche, d'un point de vue plus opérationnel, le résultat est nécessairement plus décevant : seules trois solutions sont réellement dérivées de systèmes alors en service, encore que pour le LRC et le TGV l'expérience soit courte. Des doutes subsistent sur les coûts de maintenance de la pendulation, tandis que le matériel roulant envisagé pour le TGV est d'ores et déjà présenté comme relevant d'une deuxième génération encore en phase de conception. Aucune des autres solutions proposées à la FHSRC n'est alors opérationnelle : l'état de développement des systèmes magnétiques ne peut qu'inciter à une grande prudence.

La variété des solutions se retrouve dans les coûts envisagés qui s'échelonnent de 1 à 5 milliards de \$¹¹²⁴, ceux concernant la sustentation magnétique étant sujets à une grande incertitude, au vu de la nouveauté technologique. Avec de tels écarts, il est probable que les promoteurs de ces solutions cherchent d'abord à prendre date : la réponse à l'appel à propositions conceptuelles est aussi une façon d'acquérir une expérience qui peut s'avérer utile sur d'autres corridors, de faire parler de sa solution et de crédibiliser son action.

L'évaluation des réponses est confiée à un consultant, Barton-Aschman, spécialisé dans l'ingénierie dans le monde des transports et racheté par Parsons, De

¹¹²⁴2,5 à 12,3 milliards de \$₂₀₁₇.

Leuw & Cather¹¹²⁵. Le 30 janvier 1984, les différents concurrents présentent leur projet devant la FHSRC. Dès le lendemain, Francis Blanc, qui suit le dossier pour Alstom, informe par télex son supérieur Franck Vaingnedroye¹¹²⁶ des trois principaux résultats tirés de cette réunion par la FHSRC¹¹²⁷. Premièrement, le projet est possible sans subventions publiques si tant est que l'État aide à l'investissement sous une forme à définir. Deuxièmement, la concession envisagée doit être exclusive et valable pour l'ensemble du territoire de la Floride. Troisièmement, une commission doit être installée pour piloter le projet. Surtout, il note que «[d]e l'avis unanime, la proposition TGV a été jugée la meilleure (technologie la plus performante, opérationnelle, la moins coûteuse, partenaires américains de bon renom, donc système finançable de manière privée)¹¹²⁷». Autre source de satisfaction, les Japonais retirent leur proposition de *Shinkansen* au profit d'une solution magnétique, «mais le comité n'a pas voulu les suivre¹¹²⁷».

L'analyse des réponses menée au sein de la SNCF confirme ce point de vue : le TGV est jugé comme présentant le coût le moins élevé du fait que la solution pendulaire canadienne est d'emblée considérée comme étant hors du cadre attendu, c'est-à-dire de ce qu'au sein de la SNCF, les experts considèrent être de la grande vitesse¹¹²⁸. Marqués par leur contexte national, les Français ont rapidement la conviction d'avoir proposé la meilleure solution, capable d'offrir une vitesse élevée avec une technologie simultanément moderne et éprouvée et pour un prix raisonnable. Alors qu'ils ont également le sentiment d'avoir élaboré leur réponse dans l'urgence en la fondant sur des études peu poussées et à la fiabilité très discutable (voir p. 283).

Contrairement au dossier du TGV, la réponse japonaise, coûteuse, se fonde sur la nécessité de subventions publiques de l'ordre de 200 millions de \$¹¹²⁹ par an, puisqu'elle prévoit une dette cumulée faramineuse de 7 milliards de dollars \$¹¹³⁰ en 2000. Ce chiffrage japonais, qu'il soit réaliste ou volontairement pessimiste, vient signifier la volonté de l'AHSRC de ne pas postuler plus avant sur le corridor floridien. Implantés depuis longtemps aux États-Unis, les Japonais savent sûrement qu'il est impossible d'envisager un apport d'argent public pour de tels projets, puisque les Français l'ont saisi en quelques mois sur place. Leur proposition doit donc être comprise comme un document attestant de leur expertise, de leur réalisme et de leur sérieux puisqu'ils seraient capables d'expliquer à leurs interlocuteurs états-uniens quels sont les corridors envisageables et lesquels ne peuvent, au contraire, pas faire

¹¹²⁵Fred J. SILVERMAN et Darwin G. STUART, «Assessment of high-speed rail options in Florida», *Journal of Advanced Transportation*, t. 19, n° 3, 1985, p. 271-292.

¹¹²⁶Directeur de la branche ferroviaire d'Alstom au cours des années 1980.

¹¹²⁷Télex de F. Blanc à F. Vaingnedroye, 31 janvier 1984 (ASNCF, 275LM26).

¹¹²⁸«Promotion du TGV en Floride», SNCF, 24 octobre 1985.

¹¹²⁹472 millions de \$₂₀₁₇.

¹¹³⁰17 milliards de \$₂₀₁₇.

l'objet de projet dans les conditions habituelles de financement dans ce pays. On peut ainsi avancer qu'en déposant un tel dossier en Floride, les Japonais cherchent à accroître leur crédibilité ailleurs, puisqu'ils montrent qu'ils ne sont pas prêts à tout, contrairement peut-être à d'autres candidats.

Le retrait japonais n'est toutefois pas perçu comme une menace puisque les propositions demeurent nombreuses et variées. Dès lors, le projet peut aller de l'avant et la FHSRC peut laisser le relais au gouverneur de Floride.

9.1.2 La formalisation d'une volonté politique

Fort de ce premier succès, le gouverneur Daniel R. Graham appuie la dynamique en annonçant l'arrivée du projet dans son discours sur l'état de l'État, lors de l'ouverture de la session parlementaire de 1984 :

«[a]vant un siècle et demi d'existence la Floride aura son train à grande vitesse reliant Tampa, Orlando et Miami.

Ce train de premier ordre transportera rapidement des touristes et des résidents et aidera à maintenir la Floride à sa place de première destination touristique au monde.

Dans cette session, il sera demandé à cette législature de prendre des mesures pour préparer la liaison ferroviaire à grande vitesse, comme il avait [été] demandé à la législature de 1967 de fonder l'infrastructure de ce qui devait devenir la plus grande attraction touristique du monde "Disney World et EPCOT".

Dans ce projet de ligne à grande vitesse encore une fois une association historique sera forgée entre ce Gouvernement et le secteur privé¹¹³¹».

Avant sa dissolution en avril 1984, la FHSRC, lui remet son rapport¹¹³² qui fait de la grande vitesse ferroviaire la condition de survie du système de transport floridien, au vu de sa croissance et des enjeux économiques et environnementaux. Il recommande le recours à une concession entièrement privée sans subvention et l'utilisation des réserves foncières constituées par l'État, héritées des projets d'*Interstates*.

Après cet appel à propositions conceptuelles, un appel d'offres pour une étude de faisabilité doit suivre afin de déboucher sur la concession de ligne à grande vitesse, ce dont seul le gouverneur peut décider, après avis d'une commission spécialisée. Un projet de loi ayant été déposé dès la fin 1983 en vue de la création d'une telle structure, il est adopté le 6 juin 1984¹¹³³ et débouche sur la création de la FHSRTC, dont les sept membres ne sont nommés qu'en décembre 1984 (voir p. 320). La loi prévoit des modalités de financement pour le projet, tout en écartant toute participation publique directe, ce qui est un point essentiel pour la suite de l'histoire (voir p. 386).

¹¹³¹ «États-Unis – Promotion du TGV en Floride», *Revue générale des chemins de fer*, juin 1985, p. 324.

¹¹³² *Florida Future Advanced Transportation Report*, Tallahassee, FHSRC, 1984.

¹¹³³ *Florida High Speed Rail Transportation Commission Act*, 6 juin 1984.

Elle définit également ce qui est entendu comme relevant de la grande vitesse, à partir de 120 *mph*¹¹³⁴, sans choisir parmi les technologies envisageables puisqu'elle vise tout système fondé sur un dispositif de guidage fixe.

Bien que très favorable au projet, le gouverneur Daniel R. Graham n'envisage pas d'accroître la dépense publique pour le rendre possible, restant fidèle, sur cette question, à la ligne politique des démocrates du Sud, sensiblement moins interventionnistes que ceux du Nord¹¹³⁵. La loi interdit ainsi tout recours à un financement public direct et prévoit plusieurs mécanismes offerts à la FHSRTC pour faciliter l'avancement du projet sur le plan financier :

- droit de déclaration d'utilité publique (*eminent domain*),
- utilisation de réserves foncières appartenant à l'État de Floride,
- recours à l'emprunt par le biais d'obligations défiscalisées dans une limite de 625 millions de \$¹¹³⁶ (*tax-exempt bonds*),
- récupération de la plus-value des opérations foncières réalisées à proximité des gares, exemptées de la procédure d'autorisation de construction et inscrites dans des périmètres définis (*special benefit assessment districts*), où les promoteurs sont soumis à une contribution pour l'aménagement dont ils bénéficient,
- accélération des procédures d'études environnementales par le dépassement des échelons locaux.

Pour le camp français, il s'agit évidemment d'une étape importante. Robert W. Blanchette s'empresse de communiquer la nouvelle en France : «[l]e gouverneur Graham a signé la législation autorisant la grande vitesse en Floride. La victoire est donc officielle¹¹³⁷». Une formulation rapide, reflet de l'enthousiasme du patron de TGV Co ou de sa volonté de montrer les progrès marqués par les dossiers qu'il pilote ? Il ne s'agit en effet aucunement d'une victoire du TGV mais juste de la décision d'aller plus avant dans le processus de sélection d'une solution qui pourrait être le TGV. Francis Blanc apporte immédiatement la précision : «[v]ictoire ne veut pas dire que le TGV est vendu mais exprime simplement le succès considérable que marque la volonté affirmée par un État de créer une ligne de chemin de fer à grande vitesse. La pression de TGV.Co a été prépondérante pour l'obtention de ce succès¹¹³⁸».

¹¹³⁴193 km/h.

¹¹³⁵COHEN, *A Case Study of High Speed Rail in Florida : Implications for Financing Passenger Railways*, *op. cit.*, p. 10.

¹¹³⁶1,47 milliard de \$₂₀₁₇.

¹¹³⁷Télex de R. W. Blanchette, 20 juin 1984 (ASNCF,123LM503).

¹¹³⁸Télex de F. Blanc, 20 juin 1984 (ASNCF,123LM503).

Le calendrier alors envisagé prévoit le lancement d'un appel d'offres pour le mois de mai 1986, à l'occasion de la convention annuelle de la HSRA, prévue justement à Orlando. Un tel calendrier doit permettre l'inauguration en 1995 annoncée par le gouverneur. Dans ce schéma initial, le corridor Miami - Orlando - Tampa n'est que le premier maillon d'un réseau à venir à l'échelle du territoire floridien.

Le processus engagé par la Floride peut alors se comprendre comme l'un des plus avancés d'un mouvement plus global, qui bénéficie de l'appui de la FRA, dont le patron, John H. Riley, est l'invité d'honneur de la convention de la HSRA qui se tient à Chicago en 1985. Il y reçoit d'ailleurs un prix de l'association pour le soutien qu'il apporte à cette dynamique.

Toutefois, l'agence raisonne avec ses moyens limités. Il s'agit donc surtout d'un appui aux études qu'elle entend contribuer à co-financer en débloquent un budget de 740 000 \$¹¹³⁹, à diviser entre plusieurs projets (Texas, Ohio, Missouri et Pennsylvanie), ce qui demeure modeste.

Il s'agit donc surtout d'un appui politique d'un relai à l'échelle fédérale, alors que les coûts de construction et de maintenance des aéroports et des autoroutes sont en train d'augmenter. Pour John H. Riley, le retard de son pays doit être mué en un avantage :

«[n]ous avons la grande chance d'avoir un certain nombre de fournisseurs concurrents. [...] La concurrence entre ces vendeurs fonctionne inévitablement à l'avantage du maître d'ouvrage du projet. Le fait que la recherche et le développement soient réalisés par les vendeurs nous permet à nous tous, qui sommes maîtres d'ouvrages, d'aller de l'avant. Cela nous libère de la nécessité de consacrer d'énormes ressources à la recherche et au développement¹¹⁴⁰».

Mais ce soutien institutionnel n'est pas le signe d'un consensus du milieu politique ni même du secteur ferroviaire lui-même. Après les premiers enthousiasmes pour la grande vitesse ferroviaire, des expertises états-uniennes contradictoires viennent complexifier l'analyse politique de ce marché réputé émergent.

9.2 Une expertise moins consensuelle

Nous avons choisi de rapprocher ici deux documents de cette époque qui fournissent deux visions tout à fait opposées de ce qui semble possible pour la grande vitesse ferroviaire aux États-Unis. Tous deux sont bien informés et se fondent sur

¹¹³⁹ 1 685 770 \$₂₀₁₇.

¹¹⁴⁰ «*We are very fortunate in having a number of competing vendors merchandising fully-developped operational systems. [...] The competition among those vendors inevitably works to the advantage of the project promoter. The fact that the research and development is being done by the vendors gives all of us who are promoters the ability to move forward. It frees us from the need to devote enormous resources to research and development*» («High-Speed Forces Regroup», *op. cit.*).

l'analyse chiffrée des solutions étrangères qui animent le marché. Leurs conclusions sont néanmoins opposées, en grande partie du fait des questions financières.

9.2.1 L'étude de Jane E. M. Holt : la vision pessimiste d'une experte indépendante

En avril 1984, Jane E. M. Holt, une consultante reconnue dans le domaine des transports, publie une analyse sur ce qu'est la grande vitesse ferroviaire aux États-Unis¹¹⁴¹. Elle connaît bien le domaine pour avoir travaillé au DOT, à l'USRA et dans un cabinet privé, avant d'être proposée en vain par Ronald W. Reagan au sein de l'ICC fin 1983. Son travail est précieux, car il dresse une comparaison des situations au Japon, en Europe et aux États-Unis, de façon à la fois indépendante des concurrents existants sur le marché et déconnectée des procédures locales du fait du retrait de l'administration fédérale. En outre, elle ne s'intéresse pas aux enjeux de financement d'un point de vue étroit mais plus largement à la pertinence des systèmes ferroviaires à grande vitesse pour le territoire états-unien.

Le rapport offre une analyse des coûts de construction qui dépendent de la topographie, du nombre de passages en ouvrage, de la longueur du tracé, du coût du foncier et des blocages possibles sur ces questions, du choix de technologie, du matériel roulant et des gares. La diversité de ces facteurs conduit l'auteure à décrédibiliser toute tentative d'évaluation rapide ou universelle d'un coût moyen par *mile*. Pour donner une échelle de la variation de ces coûts, Jane E. M. Holt observe les deux réalisations qui font référence : le TGV est réputé présenter un coût faible, autour de 4 millions de \$¹¹⁴² par *mile*, alors que celui du *Shinkansen* serait près de 10 fois plus élevé, du fait essentiellement des différences entre les territoires traversés. Autre facteur non mobilisé par l'auteure dans son rapport, mais souligné, par exemple, par un expert comme Bernard Heurard de Fontgalland: le marché potentiel énorme du *Shinkansen* rend possible de rentabiliser des dépenses très élevées, ce qui explique certains choix japonais que d'autres pays ne peuvent envisager du fait d'un bien plus faible nombre de voyageurs, comme entre Paris et Lyon¹¹⁴³.

Les budgets sont donc très difficiles à estimer pour un projet nouveau, ne serait-ce que pour l'infrastructure elle-même. La question ne porte ainsi pas tant sur le coût absolu de l'infrastructure, mais sur la fourchette de son évaluation, qui, pour Jane E. M. Holt peut varier entre 10 et 30 millions de \$¹¹⁴⁴ par *mile*. Cela dit, les

¹¹⁴¹ «High Speed Rail. What it takes to make it work», J. E. M. Holt, avril 1984 (ASNCF, 123LM502).

¹¹⁴² 9 millions de \$₂₀₁₇.

¹¹⁴³ Entretien entre Bernard Heurard de Fontgalland, Alain Beltran et Jean-François Picard (11 décembre 1992) (R&H).

¹¹⁴⁴ Entre 24 et 71 millions de \$₂₀₁₇.

budgets d'autres réalisations de l'époque sont du même ordre de grandeur : 28,6 millions de \$¹¹⁴⁵ pour l'*Interstate* 66 entre la rocade de Washington Beltway et le Potomac, 18 millions de \$¹¹⁴⁶ pour le LRT de San José...

Les coûts d'exploitation sont une autre source d'incertitude. Le Japon présente un coût très faible par voyageur.*mile* de 4,3 *cents*¹¹⁴⁷, mais la fréquentation du *Shinkansen*, qui atteint 110 millions de passagers annuels, est sans commune mesure avec ce qui peut être envisagé aux États-Unis. Le TGV est à peine plus cher en exploitation avec un coût de 5 *cents*¹¹⁴⁸, mais le système est flambant neuf et les coûts devraient donc grimper. Avec un matériel plus classique et, surtout, des trains bien moins remplis, Amtrak enregistre des coûts d'exploitation trois fois plus élevés.

Enfin, les niveaux tarifaires des systèmes en service sont aussi difficiles à comparer du fait des différences entre les monnaies, les niveaux de vie, la structure des coûts...

On comprend ainsi mieux la difficulté que représente l'évaluation de l'intérêt économique d'une solution de grande vitesse ferroviaire pour un pays comme les États-Unis, où les situations territoriales sont elles aussi très variées. Toutefois, pour avancer dans le débat, Jane E. M. Holt formule les hypothèses qui lui paraissent les plus probables et affiche ainsi le niveau de trafic à atteindre pour obtenir un investissement rentable dans le meilleur des cas (faible concurrence aérienne, faible coût du capital...). Il lui paraît se situer à 26 millions de voyageurs annuels, ce qui est déjà un chiffre très élevé, plus haut que la fréquentation du TGV Sud-Est à cette époque et à rapporter aux 5,5 millions de voyageurs annuels sur l'axe le plus fréquenté aux États-Unis, le NEC. Il ne lui semble pas que la configuration des États-Unis permette d'envisager une telle demande : villes peu denses dépourvues de liaisons de rabattement sur les gares, voire de transport collectif, concurrence forte des systèmes routiers et aériens... Le rapport démonte l'argument de la demande touristique en soulignant que les touristes viennent en famille et roulent en voiture, si bien qu'ils ne constituent aucunement une clientèle pour le train, du fait des structures tarifaires associées.

Ce rapport se veut pragmatique et vise à confronter les projets alors en cours à la réalité des coûts, même si elle est très floue. Ses résultats illustrent le niveau de soutien public ou de financement externe, via l'immobilier notamment, que de tels projets nécessitent. Souhaitant se fonder sur les données constatées en exploitation, Jane E. M. Holt ne s'étend pas sur les solutions magnétiques dont les coûts sont très hypothétiques.

¹¹⁴⁵67,5 millions de \$₂₀₁₇.

¹¹⁴⁶42 millions de \$₂₀₁₇.

¹¹⁴⁷1,00 \$₂₀₁₇.

¹¹⁴⁸1,18 \$₂₀₁₇.

Observatrice extérieure aux projets, Jane E. M. Holt propose une analyse qui rejoint en grande partie celle que les observateurs français les plus proches du terrain états-unien peuvent formuler, notamment les doutes relevés par Yves Aureille et Jack Duchemin dès janvier 1984, qui s'avèrent des points durs :

- «[m]éconnaissance complète chez les américains des nouvelles technologies ferroviaires¹¹⁴⁹»,
- «[é]norme étendue des agglomérations américaines (qui, facteur favorable, disposent depuis ces dernières années d'un système de transports en commun avec des centres-ville en cours de rénovation)¹¹⁴⁹»,
- «[c]oncurrence aérienne sauvage [et] des sociétés d'autobus¹¹⁴⁹»,
- «[a]ttait de la voiture particulière (gratuité du réseau autoroutier [...])¹¹⁴⁹»,
- «[p]roblèmes d'expropriation¹¹⁴⁹»,
- «[s]urtout doutes quant à la rentabilité de l'investissement¹¹⁴⁹».

La lucidité de ces deux observateurs sur le faisceau d'obstacles que présente le projet d'exporter le TGV aux États-Unis est évidente. Mais, simultanément, ces mêmes acteurs prennent part à l'effort collectif, malgré les faibles probabilités d'aboutissement qui découlent de leur diagnostic. Par inscription dans la dynamique institutionnelle ? Par devoir professionnel même si leur avis personnel est plus que réservé ? Par goût du défi ? Ou par l'influence d'une autre littérature, qui propose une vision bien plus positive de la grande vitesse ferroviaire aux États-Unis ?

9.2.2 L'étude de faisabilité de Barton-Aschman : la vision optimiste d'un bureau d'étude missionné

Loin des conclusions de Jane E. M. Holt, l'autre document que nous présentons ici est l'étude de faisabilité réalisée par le cabinet Barton-Aschman, lui aussi reconnu dans le domaine, dans le cadre du projet floridien. Publié en avril 1986, ce rapport est une commande directe de l'État de Floride¹¹⁵⁰. Conformément à l'impulsion que souhaite donner John H. Riley, la FRA porte 77 % de son coût, le reste étant à la charge du FDOT.

L'objectif de ce travail est de prouver que la grande vitesse ferroviaire est financièrement rentable sur le corridor de Floride. Ainsi, le rapport ne fournit aucune

¹¹⁴⁹ «Analyse succincte du marché ferroviaire nord-américain», ambassade de France à Washington, 9 janvier 1984 (ASNCF, 123LM502).

¹¹⁵⁰ *Florida High-Speed Rail Study*, Tallahassee, FHSRTC, 1986.

recommandation qui serait fondée sur l'appel à propositions conceptuelles de 1983 et se contente d'identifier les trois grandes possibilités qui s'offrent aux décideurs, échelonnées selon leur vitesse, comprise comme un indicateur des choix techniques :

- 100 à 130 *mph*¹¹⁵¹ : voie classique (LRC et HST),
- 140 à 160 *mph*¹¹⁵² : voie nouvelle (TGV et *Shinkansen*),
- 230 à 300 *mph*¹¹⁵³ : voie magnétique (*Maglev* et *Transrapid*).

Ces trois familles de solutions définissent un jeu très ouvert dont les données de base restent encore floues, que ce soit du fait que beaucoup de ces solutions ne sont pas encore opérationnelles ou du fait de choix qui doivent être faits pour la mise en œuvre de la solution retenue sur le corridor : implantation des gares, grille tarifaire, fréquences... Le consultant constate néanmoins qu'il existe un fort marché en Floride pour le ferroviaire, même si le train est jusqu'alors faible. Il prévoit 40 millions de voyages sur le corridor par an tous modes confondus en 2000, le train à grande vitesse pouvant en capter jusqu'à 7 millions, ce qui représente une part importante du marché. Mais le marché initial ne serait que de 2,9 millions de voyageurs. Le rapport fonde cette transformation complète du rôle du train dans les mobilités floridiennes sur le report modal mais aussi sur le trafic induit, qui représenterait de l'ordre de 40 % du trafic total du train, selon le schéma constaté sur le *Shinkansen* et également valable pour le TGV.

Les auteurs soulignent néanmoins la difficulté de faire des modèles permettant d'estimer les effets d'une amélioration très marquée du service ferroviaire, qui conférerait au train une part modale sans commune mesure avec celle qu'il détient alors. Cela dit, les modèles utilisés donnent toujours une meilleure part au train pour les voyageurs professionnels, plus enclins à gagner du temps que les touristes, ce qui rentre en contradiction avec le fait que le rapport fasse tenir au tourisme un rôle important dans le succès du train à grande vitesse. Il représente 10 à 20 % des déplacements interurbains principaux du territoire mais pourrait être appelé à porter la croissance du trafic ferroviaire. Les effets économiques de la grande vitesse ferroviaire ne sont d'ailleurs jugés significatifs que sur le secteur du tourisme : il pourrait faire gagner 750 millions de \$¹¹⁵⁴ en 2000 à une activité qui devrait croître indépendamment de lui de 3,8 milliards de \$¹¹⁵⁵.

Pour assurer la rentabilité d'un tel projet, le rapport souligne la nécessité de recourir à l'innovation financière, afin de ne pas solliciter la moindre subvention

¹¹⁵¹161 à 209 km/h.

¹¹⁵²225 à 258 km/h.

¹¹⁵³370 à 483 km/h.

¹¹⁵⁴1,85 milliard de \$₂₀₁₇.

¹¹⁵⁵9,4 milliards de \$₂₀₁₇.

publique. Selon les propositions, qui toutes sont considérées comme capables de financer leurs coûts opérationnels, le déficit annuel est de 100 à 400 millions de \$¹¹⁵⁶ en raison des coûts financiers (voir tab. 10, p. 351).

| Options | Recettes passagers annuelles (10 ⁶ \$) | Coûts d'exploitation annuels (10 ⁶ \$) | Coûts d'investissement annualisés (10 ⁶ \$) | Déficit annuel à combler (10 ⁶ \$) |
|-----------------|---|---|--|---|
| Voie classique | 77 à 154 ¹¹⁵⁸ | 55 ¹¹⁵⁹ | 218 ¹¹⁶⁰ | 119 à 196 ¹¹⁶¹ |
| Voie nouvelle | 75 à 149 ¹¹⁶² | 58 ¹¹⁶³ | 261 ¹¹⁶⁴ | 171 à 245 ¹¹⁶⁵ |
| Voie magnétique | 93 à 186 ¹¹⁶⁶ | 76 ¹¹⁶⁷ | 452 ¹¹⁶⁸ | 342 à 435 ¹¹⁶⁹ |

Tableau 10. Comparaison financière de trois options pour le corridor de Floride (1985) ¹¹⁵⁷

La solution envisagée pour y faire face se fonde sur les opérations immobilières. Peu de détails sont toutefois fournis par le rapport à ce sujet, pourtant crucial. Barton-Aschman se contente d'indiquer qu'«[e]n général, les possibilités d'aménagement du territoire associées aux stations de train à grande vitesse [...] offrent ces possibilités de financement externes¹¹⁷⁰». Pourtant, ces modalités sont tout sauf simples et peu d'exemples permettent d'affirmer que ce financement serait classique, à l'exception du Japon où la densité exceptionnelle rend possibles des montages tout à fait spécifiques¹¹⁷¹. Certes, il avait pu être utilisé au XIX^e siècle¹¹⁷², mais de telles conditions sont-elles adaptées au marché immobilier en pleine explosion d'une Floride des années 1980 sillonnée par les avions et les automobiles ?

Comme s'il répondait à une commande, le rapport du consultant conclut à la possibilité d'un projet de grande vitesse ferroviaire sans exclure aucune solution et

¹¹⁵⁶246 à 984 millions de \$₂₀₁₇.

¹¹⁵⁸175 à 351 millions de \$₂₀₁₇.

¹¹⁵⁹125 millions de \$₂₀₁₇.

¹¹⁶⁰497 millions de \$₂₀₁₇.

¹¹⁶¹271 à 447 millions de \$₂₀₁₇.

¹¹⁶²171 à 339 millions de \$₂₀₁₇.

¹¹⁶³132 millions de \$₂₀₁₇.

¹¹⁶⁴595 millions de \$₂₀₁₇.

¹¹⁶⁵390 à 558 millions de \$₂₀₁₇.

¹¹⁶⁶212 à 424 millions de \$₂₀₁₇.

¹¹⁶⁷173 millions de \$₂₀₁₇.

¹¹⁶⁸1,03 milliard de \$₂₀₁₇.

¹¹⁶⁹779 à 991 millions de \$₂₀₁₇.

¹¹⁶⁹SILVERMAN et STUART, «Assessment of high-speed rail options in Florida», *op. cit.* Les options comparées sont valables pour un service de 16 trains par jour et par sens, desservant 8 gares.

¹¹⁷⁰«In general, the land development potentials associated with HSR stations [...] provide these external funding opportunities» (*ibid.*, p. 285).

¹¹⁷¹Entretien avec André Thinières (16 juin 2017).

¹¹⁷²COHEN, *A Case Study of High Speed Rail in Florida : Implications for Financing Passenger Railways*, *op. cit.*

en imaginant l'équilibre opérationnel par la demande touristique et la compensation des charges financières par des opérations immobilières, ce qui permet de raccrocher le projet ferroviaire aux deux locomotives de la croissance floridienne : le tourisme et l'immobilier. Cette position est idéale pour les commanditaires : elles confirment l'intérêt d'un projet, n'écartent aucune option et offrent une réponse à toute critique sur le manque de rentabilité supposé d'un tel projet. Ce faisant, Barton-Aschman se coule également dans le cadre légal défini par le *Florida High Speed Rail Transportation Commission Act* afin de capter la rente foncière.

Enfin, le consultant souligne que, malgré tout l'intérêt d'un tel projet, sa conduite sera difficile au vu des multiples enjeux qu'il soulève. Un calendrier visant une ouverture en 1995, pour les 150 ans de la Floride, paraît très tendu, c'est-à-dire probablement intenable.

Ainsi, le rapport rendu par Barton-Aschman remplit-il son rôle de conforter l'idée d'une liaison à grande vitesse sans écarter aucun candidat, donc sans se prononcer techniquement et en reléguant au marché immobilier la résolution de tout problème financier. Il ressemble donc plus à une feuille de route politique beaucoup moins réaliste que les analyses proposées par Jane E. M. Holt. Il se retrouve pourtant repris par d'autres experts, comme, par exemple, dans la revue de l'*Institute of Transportation Engineers* qui publie un article – encore très optimiste malgré une date tardive – en septembre 1989¹¹⁷³. Surtout, le document de Barton-Aschman en cours de rédaction sert de support au processus de consultation qu'engage la FHSRTC.

9.3 La consultation préalable : le temps des négociations

Une longue phase de négociations s'ouvre en 1985 pour ne s'achever qu'avec le lancement de l'appel d'offres en janvier 1987. Elle présente un intérêt double : pour la FHSRTC, il s'agit de rédiger un cahier des charges convenant au maximum de candidats, tandis que pour ces candidats, il s'agit de disposer de temps pour trouver des partenaires susceptibles de rejoindre leur groupement.

9.3.1 Dialogue préalable ou temps perdu ?

Les premiers éléments du dialogue engagé après l'appel à propositions conceptuelles sont formés des questionnaires envoyés aux différents concurrents au cours de l'été 1984 afin qu'ils apportent des précisions quant à la solution qu'ils envisagent

¹¹⁷³Abdul M. FAROOQI et Lon-Li D. SHEN, «Florida high-speed rail : an ambitious plan for the future», *ITE Journal*, t. 59, n° 9, 1989, p. 11-14.

pour la Floride. Les questions adressées à Alsthom touchent à plusieurs grands thèmes en s'appuyant sur l'expérience du TGV Sud-Est¹¹⁷⁴. Les enjeux de fréquentation, de trafic induit et de parts modales sont un point important sur lequel Alsthom n'a aucun mal à communiquer de bons résultats : hausse du taux d'occupation moyen de 58,4 à 64,4 % entre 1981 et le premier semestre 1984, trafic induit de 5,6 millions de voyageurs prévu pour 1985, report modal depuis l'avion de 810 000 passagers en 1983... Les chiffres sont bons mais tiennent peut-être plus au territoire qu'à la technique, elle-même adaptée à la liaison Paris - Lyon.

Un autre volant de questions s'attache aux enjeux de dimensionnement, de conception et de réalisation du projet. Alsthom est contraint de reconnaître que le choix de la vitesse optimale est complexe, en particulier du fait de la superposition de circulations à grande vitesse sur la voie nouvelle : la compatibilité avec le réseau classique produit une hétérogénéité des liaisons qui empruntent le nouvel axe, chacune ayant sa logique d'optimisation commerciale propre, du fait de publics différents selon les liaisons effectuées par les trains. Alsthom rappelle toutefois son attachement à cette compatibilité qui est la clé du fonctionnement du TGV et ne pose aucune difficulté notable d'exploitation.

Les performances du système sont aussi interrogées. Les autorités floridiennes abordent la question énergétique et offrent ainsi à Alsthom l'occasion de mettre en valeur l'intérêt évident du train de ce point de vue (voir tab. 11, p. 353). Aux conditions d'exploitation de l'époque, les simples dépenses de carburant par passager d'un vol entre Paris et Lyon dépassent le coût d'exploitation global d'un TGV par passager de 1^{re} classe.

| Système de transport | Consommation énergétique (en g équivalent pétrole/(voyageur.km)) |
|------------------------------|---|
| Avion (Airbus) | 48,8 |
| Avion (Mercure) | 61,9 |
| Avion (Caravelle II) | 71,2 |
| Automobile (Renault 12 TL) | 59 |
| Automobile (Peugeot 504 GL) | 66 |
| TGV (1 ^{re} classe) | 20,8 |
| TGV (2 ^e classe) | 13,2 |

Tableau 11. Comparaison de la consommation énergétique de différents systèmes de transport sur la liaison Paris - Lyon à l'horizon 1985 (1984)¹¹⁷⁴

¹¹⁷⁴ «Réponse au questionnaire remis à Alsthom-Atlantique par les autorités de Floride», SNCF, 6 décembre 1984 (ASNCF, 123LM503).

De même, sur les temps de trajets porte à porte, Alstom peut annoncer des performances très efficaces, mais il s'agit de liaisons de centre-ville à centre-ville, représentatives d'une forme urbaine européenne.

Les caractéristiques les moins abouties du TGV Sud-Est sont annoncées comme devant être améliorées par le TGV Atlantique, comme l'augmentation de la capacité maximale de 12 000 à 15 000 voyageurs par heure et par sens ou la généralisation de la vitesse de 300 km/h pour toutes les liaisons. La simple existence de ce projet vise aussi à illustrer la capacité d'adaptation du système à un autre contexte géographique. Dans les faits, la mise au point du TGV Atlantique s'avère assez complexe, du fait de nombreux éléments nouveaux, ce qui engendre des coûts élevés¹¹⁷⁵. Alstom le conçoit comme la génération de son train à grande vitesse destinée à être commercialisée pendant un temps long. Il forme ainsi la base des propositions faites alors à l'Espagne, à la Corée du Sud et aux États-Unis, seul le train destiné à circuler dans le tunnel sous la Manche constituant une exception, du fait des spécificités de l'ouvrage et de la compatibilité exigée par le réseau britannique.

Alstom néglige en revanche la réponse à une question qui paraît pourtant cruciale dans le contexte états-unien : quel est le coût du système TGV par rapport à celui de l'amélioration d'une voie existante avec modernisation du matériel roulant ? Dans le cadre français, cette question est évacuée depuis plus de 10 ans. C'est d'ailleurs le sens de la réponse que fournit le constructeur en indiquant que les commissions Coquand (1969-1970) et Le Vert (1973) ont mené ces analyses (voir p. 31). Mais Alstom ne daigne fournir aucun élément supplémentaire à ce propos en se contentant d'expliquer que la technostructure française a dépassé cette question. Il y a là un double aveuglement, d'une part, sur le fait que la réponse à cette question puisse dépendre du contexte de chaque liaison envisagée et, d'autre part, sur la prégnance du débat autour de ce sujet aux États-Unis. Alstom oublie ici un peu rapidement que la principale dépense d'investissement ferroviaire aux États-Unis des années précédentes a justement permis l'amélioration d'une infrastructure existante et non la construction d'une nouvelle, dans le cadre du NECIP (voir p. 123).

Enfin, une question spécifique est posée à Alstom à propos des différences entre le TGV et le *Shinkansen*, puisque ces deux systèmes relèvent d'une même famille de solutions de grande vitesse ferroviaire. Les premiers arguments en faveur du TGV ne sont pas forcément les plus pertinents dans le contexte états-unien. La vitesse de pointe plus élevée du TGV ne joue qu'à la marge puisque ce point n'est jamais la préoccupation centrale des États-Uniens qui considèrent d'ailleurs les deux solutions comme appartenant à une même famille de vitesse. Le deuxième argument touche à la compatibilité avec le réseau ancien, qui serait un avantage du TGV, puisque le

¹¹⁷⁵Entretien entre Henri Rollet, Alain Beltran et Jean-François Picard (18 août 1992) (R&H).

Shinkansen ne peut jouer au Japon sur cet effet de réseau, du fait des différences d'écartement. Mais il tombe de lui-même aux États-Unis où l'écartement homogène du réseau permet aux Japonais d'envisager ce choix technique impossible dans leur pays. Enfin, le troisième argument touche à la capacité du TGV à grimper de fortes pentes, ce qui économise les ouvrages d'art. La différence à ce sujet entre les deux situations en France et au Japon est très importante et on peut penser qu'elle a pesé dans l'échec japonais en Californie. Mais est-elle pertinente pour une desserte prévue pour équiper la Floride, qui est l'État le plus plat du pays¹¹⁷⁶ ?

La différence la plus convaincante touche finalement au choix que doit faire la Floride entre un système relativement peu coûteux mais moins capacitaire – le TGV – et un système qui a fait des choix d'infrastructure de masse pour desservir un territoire extrêmement contraint qui se sont donc avérés coûteux : voie surélevée sur dalle de béton, murs anti-bruit, matériel roulant avec motorisation de tous les bogies... Ce sont finalement deux équilibres financiers différents que proposent TGV et *Shinkansen*, le premier avec ses 780 places en configuration double-rame – en augmentation sur le TGV Atlantique allongé à 10 voitures –, le second avec ses 1 350 places.

Après réception de ces réponses, au printemps 1985, la FHSRTC ouvre une série de réunions mensuelles visant à poursuivre le dialogue avec les possibles concessionnaires en vue de l'élaboration du cahier des charges qui servira de support à l'appel d'offres, sur un mode proche mais informel de la procédure française du dialogue compétitif. Ces réunions sont ouvertes à tous et y participent notamment les représentants des différents groupements étrangers intéressés par le projet floridien ainsi que les consultants impliqués sur ce dossier. Côté français, Thierry Reynard¹¹⁷⁷, premier consul général de France établi à Miami, y prend part de façon quasi systématique, mais il n'est pas seul, Robert W. Blanchette se rendant aussi régulièrement en Floride pour y assister. Les réunions se tiennent dans différents lieux du territoire, puisqu'elles constituent, sinon une forme de concertation avec la population, du moins une forme d'information.

La commission y rend compte de son activité, en particulier des visites qu'elle effectue au deuxième semestre de 1985. Ainsi offre-t-elle en septembre 1985, «un compte-rendu très laudateur de [sa] visite [en France], insistant notamment sur le bénéfice net de 400 MF¹¹⁷⁸ dégagé en 1984 par le TGV Sud-Est¹¹⁷⁹».

¹¹⁷⁶Jerome E. DOBSON et Joshua S. CAMPBELL, «The Flatness of U.S. States», *Geographical Review*, t. 104, n° 1, janvier 2014, p. 1-9.

¹¹⁷⁷Premier consul général de France à Miami (1986-1989), présent sur place dès 1984 pour porter le projet.

¹¹⁷⁸112 millions d'€₂₀₁₆.

¹¹⁷⁹Télégramme de T. Reynard, 27 septembre 1987 (ASNCF, 123LM502).

Les discussions qui se tiennent lors de ces réunions permettent aussi de créer une dynamique collective à laquelle toutes les parties prenantes participent. Chacune de ces réunions est l'occasion pour la FHSRTC de rappeler l'importance qu'occupent aux yeux de ses membres les aspects immobiliers du projet, ce que transmet systématiquement Thierry Reynard à sa hiérarchie, comme en septembre 1985 : « [l']État de Floride – [a déclaré David Blumberg] – choisirait l'offre présentant le meilleur équilibre financier prévisionnel par rapport à des solutions éventuellement plus satisfaisantes au plan technique. La vitesse n'est donc pas le principal élément à entrer en compte¹¹⁸⁰ ».

Pour la FHSRTC, cette formule du dialogue vise aussi à s'assurer que l'appel d'offres à venir puisse susciter des réponses. Même si, fort du succès de la première consultation, David Blumberg table publiquement en juillet 1985 sur trois à sept postulants¹¹⁸¹, deux jours plus tôt, une note de la DTT ne mentionne que quatre groupements envisageables : les Japonais, les Canadiens, les Allemands et les Français¹¹⁸². Au vu de l'hétérogénéité des solutions possibles, il convient que l'appel d'offres soit suffisamment ouvert pour assurer une situation concurrentielle qui satisfasse les intérêts floridiens. Plutôt que d'en rédiger les clauses en chambre, la FHSRTC fait donc le choix d'y intégrer les attentes des différents concurrents potentiels. Le fait que le tracé soit lui-même à définir par chaque concurrent est significatif de cette volonté de laisser le jeu le plus ouvert possible pour ne pas se retrouver face à une seule solution. De même que l'idée que le matériel roulant ne doive pas, en l'état existant, respecter les réglementations fédérales, puisque seul Bombardier dispose à l'époque d'un tel agrément¹¹⁸³. Les normes états-uniennes paraissent en effet en décalage avec celles prévalant dans d'autres pays, comme l'obligation d'avoir deux agents en cabine et un agent dans la voiture de queue pour les cas de freinage d'urgence¹¹⁸⁴.

Les propositions d'orientation du cahier des charges peuvent donc venir des concurrents mais le dialogue permet qu'elles soient formulées publiquement et suscitent une réaction des autres. Ainsi Robert W. Blanchette propose-t-il d'inclure des lignes de rabattement vers le service à grande vitesse, selon l'idée française de la compatibilité, le train à grande vitesse pouvant aller chercher ainsi des voyageurs au-delà des métropoles desservies par l'axe nouveau. Ce faisant, peut-être croit-il mettre en

¹¹⁸⁰Télégramme de T. Reynard, 27 septembre 1987 (ASNCF, 123LM502).

¹¹⁸¹«County Pushes for Spot on Rail Map», *op. cit.*

¹¹⁸²«Note sur les perspectives d'exportation du T.G.V.», DTT, 10 juillet 1985 (AN, 19950585/27).

¹¹⁸³Lettre de T. Reynard à E. de Margerie, 14 juin 1985 (ASNCF, 123LM503).

¹¹⁸⁴Entretien avec André Thinières (16 juin 2017).

difficulté ses concurrents, puisque le *Shinkansen* n'offre pas de telles possibilités au Japon, mais les Japonais acquiescent¹¹⁸⁵.

Les échanges qui se tiennent ainsi sur une base mensuelle sont l'occasion de voir les références mobilisées par les différentes parties prenantes : le projet de tunnel sous la Manche¹¹⁸⁶, entériné le 20 janvier 1986 par une décision commune de François Mitterrand et Margaret Thatcher, fait figure de sujet important, en particulier du fait du financement privé envisagé pour une telle infrastructure¹¹⁸⁷. On peut aussi y suivre les négociations engagées entre la commission et les agences fédérales, en particulier sur les questions d'aménagement du territoire et d'environnement, ou les inquiétudes portant sur la réforme fiscale en cours de discussion fin 1985 (voir p. 386)¹¹⁸⁵.

Ces réunions sont au moins aussi importantes pour les débats qui s'y tiennent de façon ouverte que pour les informations distillées au cours des discussions plus informelles qui les entourent. C'est sur le ton de la confiance que Thierry Reynard obtient d'un membre de la FHSRTC les raisons du retrait britannique, qui serait lié au «coût exorbitant des études à réaliser¹¹⁸⁸». C'est «en privé¹¹⁸⁹» que le consul général de France écoute l'avis plutôt rude porté par David Blumberg sur les échanges tenus à Paris sur le montage financier du projet : il a peu apprécié de se voir donner «un cours sur le financement aux USA des investissements par l'émission d'obligations privilégiées des collectivités locales [...] ou bien [...] se voir uniquement demander par les banques quelles garanties les autorités de Floride offriraient pour le remboursement des emprunts¹¹⁸⁹». Thierry Reynard n'est pas le seul à savoir obtenir des informations en coulisse. Robert W. Blanchette sait aussi jouer à ce jeu si bien que des «membres de la commission [lui donnent] informellement des noms de promoteurs¹¹⁸⁹», qui leur sont probablement bien familiers au vu de leur activité professionnelle.

Finalement, la maîtrise d'ouvrage est tellement faible techniquement et financièrement qu'elle préfère laisser aux concurrents tout loisir pour définir le cadre de l'action qu'ils entendent engager. La seule ligne à tenir est l'équilibre financier, possiblement trouvé via le marché immobilier. Ce processus prend un temps long, plus que s'il avait été plus fermé. La diversité des solutions contribue à ralentir encore la rédaction du cahier des charges. Côté français, où une telle procédure est tout sauf habituelle, on perçoit cette phase comme un moment de confrontations d'ar-

¹¹⁸⁵ «Compte-rendu de la réunion mensuelle de la Commission du projet de TGV de Floride. Titusville le 5 décembre 1985», consulat général de France à Miami, 11 décembre 1985 (AN, 19950585/27).

¹¹⁸⁶ Laurent BONNAUD, *Le Tunnel sous la Manche, deux siècles de passions*, Paris, Hachette, 1994.

¹¹⁸⁷ «Compte rendu de mission aux U.S.A. du 17 au 20 novembre 1985», SNCF, 10 décembre 1985 (AN, 19950585/27).

¹¹⁸⁸ Lettre de T. Reynard à E. de Margerie, 14 juin 1985 (ASNCF, 123LM503).

¹¹⁸⁹ Télégramme de T. Reynard, 27 septembre 1987 (ASNCF, 123LM502).

guments, pendant lequel «consultants et hommes de loi, qui n'ont aucun intérêt à des décisions rapides, s'échangent des arguties¹¹⁹⁰». Le mépris que l'on décèle dans ce jugement montre combien la vision française de cette procédure est celle d'un temps perdu plus que d'un temps de construction du projet, qui plus est animé par des personnes jugées peu légitimes à intervenir sur un tel sujet. Il s'agit pourtant aussi, sans que les Français le sachent, d'une forme d'entraînement à la phase des auditions des réponses à appel d'offres, autrement plus disputées.

Enfin, ce temps long de la préparation du cahier des charges vise aussi à permettre à chaque groupement de se consolider en faisant entrer dans son orbite les partenaires les plus adaptés au projet. Dans cet exercice, les promoteurs du TGV ne s'avèrent pas les plus performants.

9.3.2 L'impossible tour de table autour du TGV

Au long des années 1985-1986, le camp français s'organise à partir du noyau constitué pour la réponse à l'appel à propositions conceptuelles (voir p. 283). Trois grands enjeux doivent être relevés, dans un délai qui paraît déjà, début 1985, être très court aux yeux de Thierry Reynard à Miami¹¹⁹¹.

Premièrement, le groupement doit être étoffé, en particulier par la participation de promoteurs immobiliers ou de propriétaires fonciers, comme le recommande vivement la FHSRTC. Sur ce point, les efforts sont nombreux mais les résultats maigres du fait d'un contexte peu favorable (voir p. 388).

Deuxièmement, les différents participants doivent signer un engagement plus fort qu'ils ne l'ont fait jusque-là et transformer leur collaboration en un mémorandum d'investissement. Il s'agit-là d'une recommandation expresse de la FHSRTC qui souhaite dialoguer avec des interlocuteurs solides¹¹⁹². La constitution d'un capital est une étape attendue qui, pourtant, n'a jamais encore été franchie pour des projets de grande vitesse ferroviaire aux États-Unis. Mais, autour de TGV Co, on trouve «plus des consultants que des associés¹¹⁹²» qui, loin de déboursier leur propre argent, sont payés pour les études qu'ils produisent, même si c'est sur des budgets étroits.

Ainsi, fin 1985, TGV Co peut-il se présenter comme un «*trustee*» des partenaires avec lesquels il a monté la réponse à l'appel à propositions conceptuelles auxquels viennent s'ajouter quelques nouveaux : Union Switch and Signals pour la signalisation, Lone Star Industries pour la construction ferroviaire, URS Dalton pour les études d'ingénierie, American Standard Inc pour les réseaux de fluides, The Ohio Brass Company pour l'appareillage électrique et, surtout, une deuxième entité de Westinghouse (Air Brake), spécialisée dans le freinage. Beaucoup de ces entreprises

¹¹⁹⁰ «Projets de TGV sur le continent nord-américain», 1^{er} mai 1986 (AN, 19950585/27).

¹¹⁹¹ Télégramme de T. Reynard, 14 février 1985 (AN, 19860635/7).

¹¹⁹² Télégramme de T. Reynard, 27 septembre 1987 (ASNCF, 123LM502).

sont originaires du Nord-Est, notamment de l'Ohio, et non de Floride. Surtout, aucune ne participe en capital¹¹⁹³. Dans ce groupement, le principal consultant mobilisé est absent : comme le souligne une note interne à l'entreprise¹¹⁹⁴, la SNCF n'apparaît pas. Sa position n'est pas clarifiée alors qu'elle alimente TGV Co très largement et que ses ingénieurs sont quasi systématiquement présents aux réunions organisées lors de la venue de Robert W. Blanchette en France, tandis que Jean-Philippe Bernard assure des visites très régulières aux États-Unis.

On pourrait donc conclure que non seulement ce groupement ne parvient pas à prendre la forme attendue d'une alliance capitaliste, mais encore que le tour de table de ses consultants est incomplet. Il faut probablement voir dans cette difficulté le signe d'une gêne particulière liée à l'affichage de la SNCF, comme entreprise nationalisée et comme exploitant largement subventionné. En outre, de nombreuses erreurs sont lisibles dans la façon dont des documents français évoquent les partenaires états-uniens : «Parsons-Brickenhof¹¹⁹⁵» au lieu de Parsons Brinckerhoff, «Merril Lunch¹¹⁹³» au lieu de Merrill Lynch, «Pete Marwick¹¹⁹⁶» au lieu de Peat Marwick... Faut-il y lire le signe d'une certaine distance ou méconnaissance entre ces acteurs supposés partager un projet commun ?

Troisièmement, le groupement doit être capable de trouver des fonds pour répondre à l'appel d'offres. La somme envisagée en juillet 1985¹¹⁹⁷ est de 5 millions de \$¹¹⁹⁸, avant de grimper à la fin de l'année jusqu'à 10 millions de \$¹¹⁹⁹, auxquels s'ajoutent les 600 000 \$¹²⁰⁰ à verser pour pouvoir postuler, ce qui se confirme courant 1986¹²⁰¹. Ces sommes dépassent les moyens propres de TGV Co, qui ne peut compter que sur son fonds d'ingénierie à hauteur d'1 million de \$¹²⁰², signe de la priorité que Robert W. Blanchette donne à la Floride¹¹⁹³.

Franck Vaingnedroye, directeur de la branche ferroviaire d'Alstom, propose alors de faire appel aux banques en usant de son réseau¹¹⁹⁷. Mais la confiance semble brisée : un incident survenu probablement en Floride mais dont nous n'avons pas

¹¹⁹³ «Compte rendu de mission aux U.S.A. du 17 au 20 novembre 1985», SNCF, 10 décembre 1985 (AN, 19950585/27).

¹¹⁹⁴ «Promotion du TGV en Floride», SNCF, 24 octobre 1985 (AN, 19950585/27).

¹¹⁹⁵ «Réunion de la Florida High Speed Rail Commission», consulat général de France à Miami, 14 juin 1985 (ASNCF, 123LM503).

¹¹⁹⁶ «Entretien avec Messieurs Desgeorge, Président Directeur Général d'Alstom Atlantique, et Pineau-Valencienne, Président Directeur Général de Schneider S.A., le jeudi 15 décembre à 12 heures (Dossier TGV États-Unis)», ministère du Commerce extérieur et du Tourisme, 13 décembre 1983 (AN, 19870101/4).

¹¹⁹⁷ «Mémento de la réunion du 17 juillet 1985 à la Direction de la coopération internationale», SNCF, ca. juillet 1985 (AN, 19950585/27).

¹¹⁹⁸ 11 millions de \$₂₀₁₇.

¹¹⁹⁹ 23 millions de \$₂₀₁₇.

¹²⁰⁰ 1,4 million de \$₂₀₁₇.

¹²⁰¹ «Note à l'attention de M. Couplan», DTT, 27 mai 1986 (AN, 19950585/27).

¹²⁰² 2 millions de \$₂₀₁₇.

trouvé la teneur exacte crée une distanciation entre Paribas et les promoteurs du TGV. La trace dans les archives en est nette. En juillet 1985, le consul à Miami, Thierry Reynard fait savoir que Paribas «répand ici des propos tout à fait négatifs sur la faisabilité de l'opération. Il semblerait utile de faire rencontrer à nos visiteurs des interlocuteurs plus positifs¹²⁰³». Mais quelques jours plus tard, «[c]e que M. Reynard a dit de Paribas [...] n'est plus d'actualité. Le siège de Paribas a confirmé qu'il continuait à "suivre" le projet TGV et a promis de morigéner son représentant local¹²⁰⁴». La tension semble pourtant être toujours de mise lors de la visite de la FHSRTC en septembre, puisque, de retour, elle «s'est déclarée très impressionnée par le succès technique et financier du projet Paris-Sud-Est mais a paru désappointée après la réunion tenue au siège de PARIBAS¹²⁰⁵». La banque ne semble pas être pleinement impliquée dans la dynamique du projet, pas plus que sa partenaire aux États-Unis, Merrill Lynch. Pourtant, à l'époque, le milieu bancaire ne se désintéresse pas du monde ferroviaire en général, puisqu'il étudie, par exemple, la possibilité d'un financement de la liaison PBKA¹²⁰⁶ entièrement privé¹²⁰⁷. Plusieurs représentants de différents établissements, comme le Crédit lyonnais et la BNP¹²⁰⁸, participent d'ailleurs à des dîners organisés lors de visites de délégations états-uniennes¹²⁰⁹.

Ce manque de motivation des banques est probablement lié à l'étude sur la faisabilité d'un système de TGV en Floride que Merrill Lynch livre à TGV Co, Paribas et aux partenaires industriels états-uniens le 4 septembre 1985, à quelques jours de la visite en France des membres de la FHSRTC (voir tab. 5, p. 216). Il s'agit du troisième volet d'études préalables, après celui portant sur les prévisions de trafic, réalisé par PMM et celui ciblant les coûts d'exploitation confié à Parsons, De Leuw & Cather.

Ce travail remet en cause la rentabilité du projet : il prévoit un *cash flow* négatif pendant les trois premières années, avant qu'une marge brute soit dégagée la quatrième année d'exploitation¹²¹⁰. La perte initiale serait d'environ 300 millions

¹²⁰³Télégramme de T. Reynard, 12 juillet 1985 (AN, 19860635/7).

¹²⁰⁴«Visite en France de la Florida High Speed Rail Commission», SNCF, 26 juillet 1985 (ASNCF, 123LM503).

¹²⁰⁵«Promotion du TGV en Floride», SNCF, 24 octobre 1985 (AN, 19950585/27).

¹²⁰⁶Paris - Bruxelles - Cologne - Amsterdam.

¹²⁰⁷Entretien avec Samir Naessany (15 juin 2017).

¹²⁰⁸Banque nationale de Paris.

¹²⁰⁹«Cocktail TGV-Floride le mardi 10 septembre 85 à 18h00 (salle des glaces)», ministère du Commerce extérieur, septembre 1985 (AN, 19860635/7).

¹²¹⁰«Faisabilité financière du TGV en Floride», ambassade de France à Washington, 5 septembre 1985 (AN, 19950585/27).

de \$¹²¹¹, ce chiffre étant rapidement arrondi, dans les échanges entre Français¹²¹², à 500 millions de \$¹²¹³.

On peut comprendre les banquiers de ne pas tenter de proposer des montages très originaux pour un projet qui leur paraît plombé. Il faut probablement y voir l'origine de la tension palpable qui a caractérisé la réunion tenue avec les membres de la FHSRTC au siège de Paribas à Paris, «à l'issue de laquelle les visiteurs se sont montrés critiques vis-à-vis de l'approche peu imaginative à leur sens jusqu'à présent adoptée par les financiers – notamment Merrill Lynch – dans la préparation de l'offre française¹²¹²». Signe, s'il en était besoin, que les États-Uniens ne cherchent pas une solution technique mais une innovation financière, que le camp français semble bien incapable de formuler, même aidé d'une banque états-unienne.

Ces difficultés rencontrées par TGV Co pour consolider sa position conduisent les responsables français à envisager une alliance avec un concurrent. Les échecs de l'AHSRC pour réunir un budget pour avancer dans les études et l'enlisement du projet Montréal - New York, révélé par le coût de ces mêmes études, pèsent sûrement dans l'idée d'un rapprochement avec un concurrent.

Longtemps, Bombardier n'a pas été considéré comme possible partenaire du fait de sa proximité supposée avec les Japonais, forgée dans la collaboration pour la livraison de rames sous licence Kawasaki pour le métro de New York¹²¹⁴. En outre, l'association avec Bombardier serait rendue complexe du fait que les choix techniques sont très différents, entre une solution canadienne ne supposant pas de nouvelle voie et celle du TGV.

Puisque l'alliance avec les Japonais est inenvisageable, tant la solution du TGV s'est construite, à l'exportation, contre le *Shinkansen* (voir p. 175), et qu'une fusion avec une solution magnétique paraît difficilement concevable, le seul rapprochement possible avec une solution similaire à celle du TGV ne peut être noué qu'avec la RFA et son ICE. Envisagé courant 1982 (voir p. 195), à une époque où les Allemands accusent un important retard sur ce terrain, il refait surface en 1985. L'attention nouvelle portée aux positions allemandes est liée à une montée en puissance des industriels de RFA aux États-Unis, dont il est noté en juillet 1985 qu'ils sont actifs sur la liaison Philadelphie - Pittsburg, pour laquelle ils obtiennent un contrat d'étude pour une solution avec infrastructure nouvelle et, surtout, au Texas¹²¹⁵. Sur ce territoire, Robert W. Blanchette avoue à ses interlocuteurs français qu'il n'est

¹²¹¹683 millions de \$₂₀₁₇.

¹²¹²Télégramme de T. Reynard, 27 septembre 1987 (ASNCF, 123LM502).

¹²¹³1,14 milliard de \$₂₀₁₇.

¹²¹⁴«Compte rendu de mission aux U.S.A. du 17 au 20 novembre 1985», SNCF, 10 décembre 1985 (AN, 19950585/27).

¹²¹⁵«Mémento de la réunion du 17 juillet 1985 à la Direction de la coopération internationale», SNCF, ca. juillet 1985 (AN, 19950585/27).

pas parvenu à trouver une personnalité locale pour relayer le projet, tandis que les Allemands proposent une étude gratuite de liaison par ICE, ce qui fait d'eux les mieux placés sur ce corridor. Robert W. Blanchette revoit d'ailleurs à la baisse son intérêt initial pour le Texas et défend une position d'attente, du fait de ce primat allemand et de ce qu'il analyse également comme un manque de volonté politique, peut-être pour se rassurer.

Chez Alsthom, Franck Vaingnedroye veut voir dans cette possible alliance qu'il appelle de ses vœux une forme de poursuite de la collaboration fructueuse à l'échelle européenne autour du groupement 50 Hz (voir p. 54)¹²¹⁶. En étant lui aussi partisan, Robert W. Blanchette analyse cette possible alliance du point de vue états-unien : Siemens est une entreprise très prestigieuse aux États-Unis, plus que ne l'est Alsthom¹²¹⁷. La firme allemande achète sur place des entreprises de technologie de pointe. S'allier avec elle serait donc une façon de bénéficier de cette aura, les Français pouvant apporter aux Allemands de l'Ouest l'expérience d'exploitation de grande vitesse ferroviaire qui leur manque, dans un contexte toutefois rendu plus difficile par les trois grands accidents survenus à l'été 1985¹²¹⁸, hors-réseau TGV il est vrai, mais qui entâchent l'image de la SNCF et donc du camp français en général¹²¹⁹.

Une telle alliance doit aussi se comprendre comme organisée contre les solutions magnétiques. En Allemagne, la rivalité entre ICE et *Transrapid* est forte et institutionnalisée, entre les industriels ferroviaires classiques et le ministère de la Recherche. L'alliance avec le TGV pourrait donc aussi s'entendre comme une façon de renforcer une position dans une compétition nationale.

Cette idée d'un rapprochement franco-allemand est régulièrement mise en avant comme solution possible pour sortir de ce qui paraît être une embûche¹²²⁰, d'autant que les Allemands finissent par se montrer également actifs en Floride, à partir de la fin 1985, bien qu'ils n'aient pas participé à l'appel à propositions conceptuelles de 1983¹²¹⁷. S'allier avec eux serait aussi une façon de se garantir qu'ils ne se montrent pas hostiles en Floride, en déterminant un partage des terrains de chasse, en particulier sur deux des corridors les plus prometteurs : les Français en Floride, les Allemands au Texas. Malgré ces espoirs et sans que nous puissions documenter cette décision, l'alliance entre TGV et ICE ne se conclut pas, le choix s'orientant vers une alliance commerciale avec Bombardier (voir p. 399).

¹²¹⁶ «Mémento de la réunion du 17 juillet 1985 à la Direction de la Coopération Internationale. Promotion du TGV aux États-Unis», ca. juillet 1985 (AN, 19950585/27).

¹²¹⁷ «Compte rendu de mission aux U.S.A. du 17 au 20 novembre 1985», SNCF, 10 décembre 1985 (AN, 19950585/27).

¹²¹⁸ Accidents de Saint-Pierre-du-Vauvray (8 juillet 1985, 10 morts), de Flaujac (3 août 1985, 35 morts) et d'Argenton-sur-Creuse (31 août 1985, 43 morts).

¹²¹⁹ Entretien avec Samir Naessany (15 juin 2017).

¹²²⁰ Télégramme de T. Reynard, 27 septembre 1987 (ASNCF, 123LM502).

Ainsi, cette longue phase de consultation ne permet-elle finalement pas à TGV Co de former un véritable groupement d'intérêts autour du TGV. Au contraire, des tensions surgissent, en particulier avec les banquiers, alors même que les enjeux financiers sont au centre du projet. Beaucoup d'acteurs pressentent probablement que les projets floridiens ne sont pas aussi prometteurs qu'annoncé par le rapport Barton-Aschman. Plutôt que de se dérober en cours de procédure d'appel d'offres, ils préfèrent s'en tenir à distance. Au contraire de TGV Co, qui poursuit l'aventure au risque de ne pouvoir tenir un projet aux contradictions de plus en plus visibles.

Chapitre 10

Quand le TGV atteint son point d'arrêt

Le temps de la négociation en amont de l'appel d'offres est suivi par celui, non moins long, de la rédaction des réponses pendant plus d'un an, puis de leur évaluation, qui s'étire sur un an et demi. Ces trois périodes voient se cumuler de façon toujours plus explicite les difficultés que devrait surmonter un projet de grande vitesse ferroviaire. Pour le TGV, certaines tiennent aux éléments intrinsèques au système, définis comme invariants, en particulier l'infrastructure nouvelle jugée indispensable et la vitesse érigée en point de mire. D'autres facteurs sont exogènes et concernent tous les candidats, en particulier ceux qui affectent les modalités de financement. Ces deux dynamiques, rendent de plus en plus insoluble l'équation à résoudre en Floride, malgré la mobilisation dans les bilans de touristes ou de projets immobiliers, probablement trop nombreux mais utiles à l'équilibre du projet.

Au long de ce processus, les différents acteurs prennent conscience de l'impasse qui se dessine selon des temporalités inégales. Si certains, y compris à l'ambassade de France à Washington, tiennent dès les débuts un discours très critique vis-à-vis du projet, d'autres sont bien plus longs à réaliser que le cadre imposé par la loi de 1984 et les caractéristiques modales et territoriales de la Floride ne rendent pas possible l'implantation d'un train à grande vitesse sur le modèle de qui existe en Europe ou au Japon. C'est en particulier le cas des membres de la FHSRTC qui s'avèrent les derniers promoteurs d'un projet, après la désertion des potentiels concessionnaires.

Bas les masques! pourrait finalement être le maître-mot de ce processus du côté des autorités floridiennes, qui se retrouvent seules, aussi bien que du côté des promoteurs du TGV pour qui l'épreuve du terrain s'avère être insurmontable, malgré les qualités réputées idéales de leur objet. Le forfait final des acteurs n'est ainsi que le résultat d'une série de dérobades de différents piliers essentiels à un projet qui, à défaut d'avoir fait gagner du temps et de l'argent à tout un territoire, en a fait perdre beaucoup à des acteurs qui lui sont extérieurs.

10.1 Quand les bases du système chancellent de l'intérieur

Alors que le TGV repose sur un noyau invariant (voir p. 261), son adaptation à un territoire concret aux États-Unis, en l'occurrence la Floride, s'avère de plus en plus compliquée au fil des mois. Ce qui semble constituer les points forts du système s'avère être des faiblesses. Il se met donc à chanceler de lui-même, du fait de son propre manque de souplesse : le coût de l'infrastructure nouvelle semble toujours plus difficile à assumer, la vitesse s'avère une performance non pertinente et la révélation d'une demande latente de transport ne correspond pas à la logique d'un territoire qui attend tout du tourisme, si bien que la position du TGV comme locomotive des exportations françaises dans le domaine ferroviaire se révèle être une illusion qui masque d'autres possibles.

10.1.1 L'infrastructure nouvelle : un objet gênant

Lorsqu'il s'agit d'inscrire concrètement sur le territoire une liaison ferroviaire à grande vitesse, la doctrine qu'a forgée la SNCF autour de la nécessité d'une nouvelle infrastructure (voir p. 38) se trouve mise au défi. C'est alors que les États-Uniens prennent conscience que le TGV n'est pas qu'un mobile rapide mais suppose aussi un vaste équipement immobile et coûteux. La tentative d'exportation est donc une forme de mise à l'épreuve de la notion d'infrastructure nouvelle, alors que le contact avec le territoire états-unien est paradoxalement plutôt perçu, au sein de la SNCF, comme une confirmation de cette doctrine, du fait des «déboires rencontrés dans l'exploitation¹²²¹» du NEC, un axe justement non équipé d'infrastructure nouvelle.

Mais, initialement, peu d'interlocuteurs états-uniens se prononcent en faveur d'une voie nouvelle, comme en atteste cette note de la SNCF de mars 1982 : «[p]our le TGV, comme d'ailleurs pour le train japonais, une exportation aux U.S.A. suppose la construction d'une infrastructure nouvelle, ce que les Américains ne semblent pour l'instant ni vouloir, ni comprendre¹²²¹». Même au sein du camp français, des doutes peuvent surgir. Ainsi, en février 1984, Franck Vaingnedroye, au nom d'Alstom et de MTE-Francorail, ouvre la porte à ce que TGV Co vende d'autres produits que le TGV quand cette offre n'est pas réaliste, c'est-à-dire lorsqu'il paraît impossible d'obtenir une infrastructure nouvelle¹²²². De même, probablement du fait qu'il vive aux États-Unis, Jack Duchemin estime en juin 1984 que le premier système qui

¹²²¹ «Note sur les perspectives de trains à grande vitesse aux USA», SNCF, 25 mars 1982 (AN, 19950585/27).

¹²²² «Réunion du 16 février 1984 au Ministère du Commerce extérieur à l'occasion de la visite de M. Robert Blanchette, Président de TGV Company», ca. février 1984 (AN, 19950585/27).

pourra s'implanter dans ce pays est le HST britannique, qui ne nécessite justement pas d'infrastructure nouvelle¹²²³.

La question de l'infrastructure est en fait mal posée. Pour les Européens et les Japonais, on ne peut considérer qu'une infrastructure nouvelle est une charge nette qui s'opposerait à une solution sans intervention sur l'infrastructure. Dans le bilan global de la LGV Sud-Est, le coût qu'aurait imposé la rénovation de l'infrastructure existante a joué dans la décision de créer une nouvelle ligne, de même que la libération de capacité pour le fret rendue possible par la LGV. La rénovation du NEC montre bien combien un tel projet peut s'avérer extrêmement coûteux. Dans cette optique, la situation inchangée n'existe pas et, si l'on souhaite faire rouler des trains à grande vitesse sur des lignes anciennes, des travaux sont indispensables. Cette nécessité devient de plus en plus explicite lorsque la FHSRTC met en avant la possibilité de réutiliser des voies existantes, jalonnées de passages à niveau.

Peu d'acteurs se rendent compte du coût que représente la transformation d'un passage à niveau, objet banal qui semble faire son office de dispositif de sécurité, mais élément impensable sur une infrastructure où circule un train à grande vitesse. Le chiffrage de la transformation de ceux jalonnant la voie reliant Miami à West Palm Beach est estimé à 1,7 milliard de \$¹²²⁴, ce qui est une somme suffisamment énorme pour susciter l'incrédulité du lecteur de la note rédigée par la DTT à ce propos, qui la souligne et l'accompagne d'un point d'interrogation¹²²⁵. Le problème n'est pas tant le coût unitaire du passage dénivelé à créer que le nombre de ces chantiers : sur ce tronçon, on compte 100 passages à niveau. Robert W. Blanchette, peu favorable à la reprise de voies existantes, ne manque d'ailleurs pas de souligner l'existence de 200 passages à niveau le long de la voie de la compagnie de fret CSX que la FHSRTC souhaiterait voir utiliser. Les passages à niveau contribuent donc à renchérir très fortement toute solution fondée sur une infrastructure ancienne en l'amenant au niveau de coût d'une voie nouvelle équipée de rails classiques.

Le coût de l'infrastructure magnétique serait pour sa part double de celui de la voie classique dans le contexte des États-Unis, ce qui la rend difficilement envisageable. Ce décalage est beaucoup moins fort au Japon, où la topographie complexe et la sismicité renchérissent les coûts d'infrastructure, si bien que la différence entre les deux techniques s'amointrit : le facteur ne serait plus que de l'ordre d'1,2 selon Kōji Takahashi, patron de l'ingénierie des JNR en 1982¹²²⁶.

¹²²³ «Réunion sur les trains à grande vitesse de l'association "High Speed Rail"», ambassade de France à Washington, 5 juin 1984 (AN, 19950585/27).

¹²²⁴ 3,7 milliards de \$₂₀₁₇.

¹²²⁵ «Projet de liaison ferroviaire à grande vitesse Miami - Orlando - Tampa (480 km, 325 miles)», DTT, 13 juillet 1989 (AN, 19950585/27).

¹²²⁶ Don PHILLIPS, «The Chief Engineer of the Japanese National Railways Said...», *United Press International*, 6 avril 1982.

Ainsi, la voie nouvelle que nécessite le TGV n'est pas totalement incongrue, puisque toutes les solutions imposent d'importants coûts d'infrastructures. Ils seraient même peut-être moins chers pour le TGV que pour beaucoup de ses concurrents. Pour les Européens et les Japonais, l'infrastructure nouvelle est donc une solution.

Au contraire, pour les décideurs états-unis, elle est un problème. Ils restent inscrits dans la logique consistant à éviter la construction d'une nouvelle infrastructure. Outre les enjeux financiers, il se peut que la question de la maintenance de la voie ait joué, selon une idée évoquée par Robert Geais *a posteriori*¹²²⁷. Les États-Unis ayant délaissé leur service ferroviaire voyageurs, ils ont perdu simultanément les compétences pour maintenir les voies correspondantes. Or le coût moindre du TGV par rapport au *Shinkansen* est en partie dû au choix d'une voie classique sur ballast et non d'une voie sur béton. En contrepartie, l'entretien de cette voie, sollicitée à haute vitesse, doit être irréprochable. Or cette expertise n'existe plus aux États-Unis. La voie nouvelle n'est donc pas qu'un objet financièrement gênant, elle l'est aussi d'un point de vue technique.

Au cours de la rédaction de leur réponse, la FHSRTC oriente les candidats vers une convergence possible avec des voies existantes (voir fig. 36, p. 369). Elle focalise en particulier son attention sur la ligne détenue par la compagnie ferroviaire CSX reliant Miami à Winter Haven, en passant par le centre de la Floride et qui relie ainsi le barreau Tampa - Orlando. Elle parvient à programmer l'acquisition de réservations sur un premier tronçon le long de la côte et de l'*Interstate 95*, de Miami à West Palm Beach au cours de l'exercice budgétaire 1987-1988 et envisage la poursuite jusqu'à Sebring, à l'intérieur des terres, par la suite¹²²⁸. Choisir un tracé par l'intérieur est aussi une façon de protéger l'environnement, car les côtes sont fragiles.

Le soutien politique à cette solution est donc acquis mais c'est dès lors dans le milieu des opérateurs que les tensions se font plus sensibles. En effet, de Miami à West Palm Beach, le train à grande vitesse devra composer avec d'autres circulations : les trains de marchandises de CSX, ceux de voyageurs interurbains d'Amtrak et un nouveau service de banlieue qui doit ouvrir à la mi-1988. Le fret, central dans l'activité ferroviaire aux États-Unis, fait ainsi son retour dans le jeu des projets de grande vitesse. Comme le souligne Thierry Reynard, le risque est donc que le projet en vienne à «s'orienter vers un système de type R.E.R.¹²³⁰», bien loin du modèle du TGV Sud-Est et sans compter que le RER bénéficie de voies qui lui sont propres. En outre, le FDOT n'exclut pas d'utiliser cette voie pour un élargissement

¹²²⁷Entretien entre Robert Geais, Alain Beltran et Jean-François Picard (23 mai 1991) (R&H).

¹²²⁸«Projet de liaison ferroviaire à grande vitesse Miami - Orlando - Tampa (480 km, 325 miles)», DTT, 13 juillet 1989 (AN, 19950585/27).

¹²²⁹D'après la lettre de T. Reynard à E. de Margerie, 18 septembre 1987 (AN, 19950585/27).

¹²³⁰Lettre de T. Reynard à E. de Margerie, 18 septembre 1987 (AN, 19950585/27).

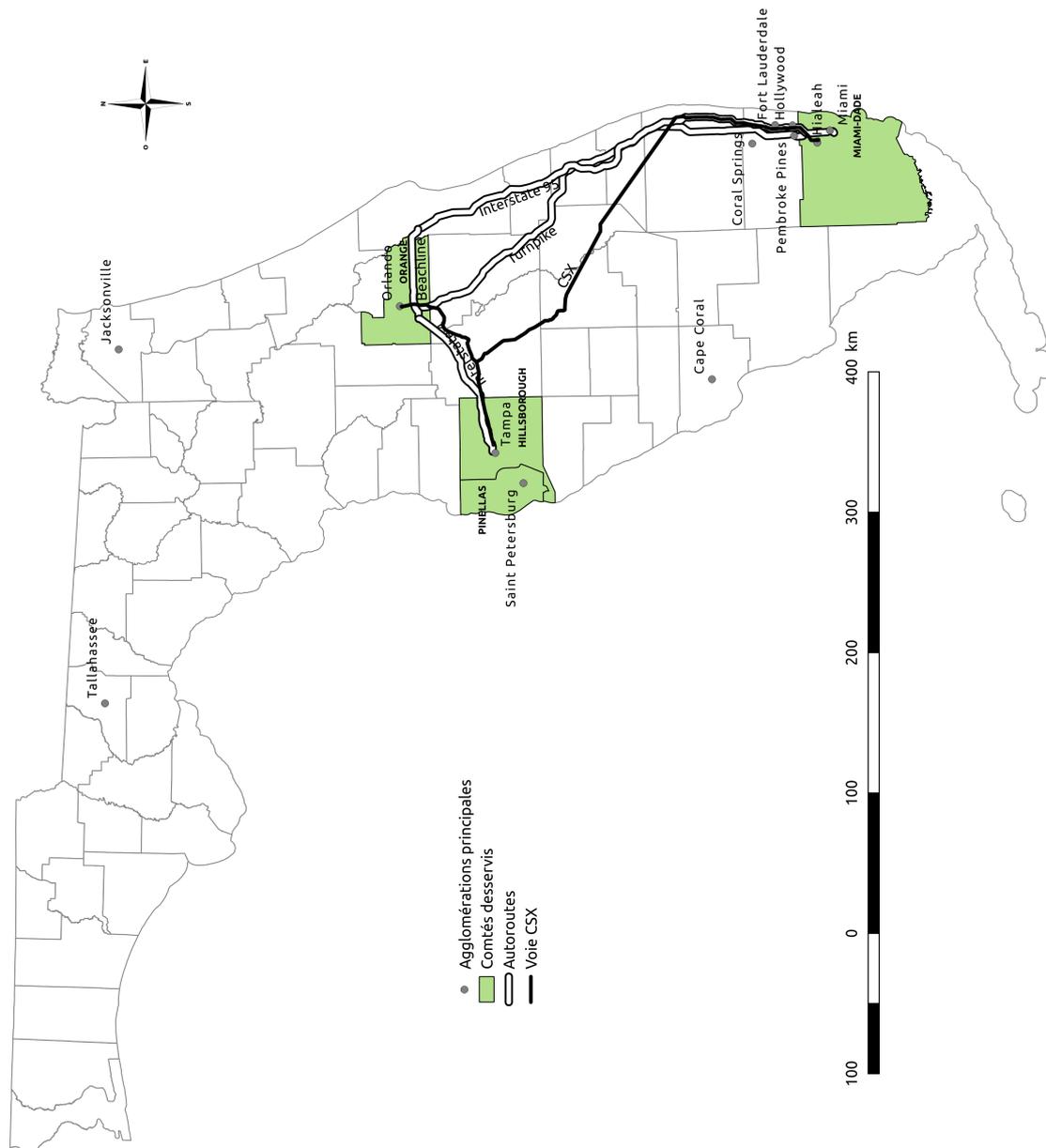


Figure 36. Tracés envisagés par la FHSRTC (septembre 1987)¹²²⁹

de l'autoroute voisine, ce qui menacerait tout simplement l'exploitation ferroviaire. Le FDOT est en effet avant tout porteur de projets autoroutiers, comme, à cette même époque, l'extension du *Turnpike* au Nord-Ouest de Wildwood vers Dunnellon, malgré une contestation environnementale naissante¹²³¹. Au mieux, il demeure donc absent du projet ferroviaire, au pire hostile¹²³².

Robert W. Blanchette fait publiquement savoir qu'il ne se satisfait pas de ces conditions qui entrent en contradiction avec ce qu'est le modèle du TGV. Il adopte ainsi des positions très critiques vis-à-vis de la FHSRTC, regrettant la «faible priorité en réalité donnée par l'État de Floride au train à grande vitesse¹²³³». Bien évidemment, l'avocat de FHSR¹²³⁴, l'un des concurrents alors encore en lice, «[s'empresse] quant à lui de souligner que le corridor CSX ne lui [pose] au contraire aucun problème¹²³³».

Une autre solution serait le jumelage d'infrastructure par l'insertion du train à grande vitesse le long d'une autoroute, envisagé dans les premiers travaux sur la grande vitesse en Floride à la fin des années 1970 (voir fig. 37, p. 370 et fig. 38, p. 371). Mais les simulations effectuées sur le *Turnpike* montrent que les courbes s'avèrent trop serrées par rapport à celles admissibles par la grande vitesse ferroviaire.

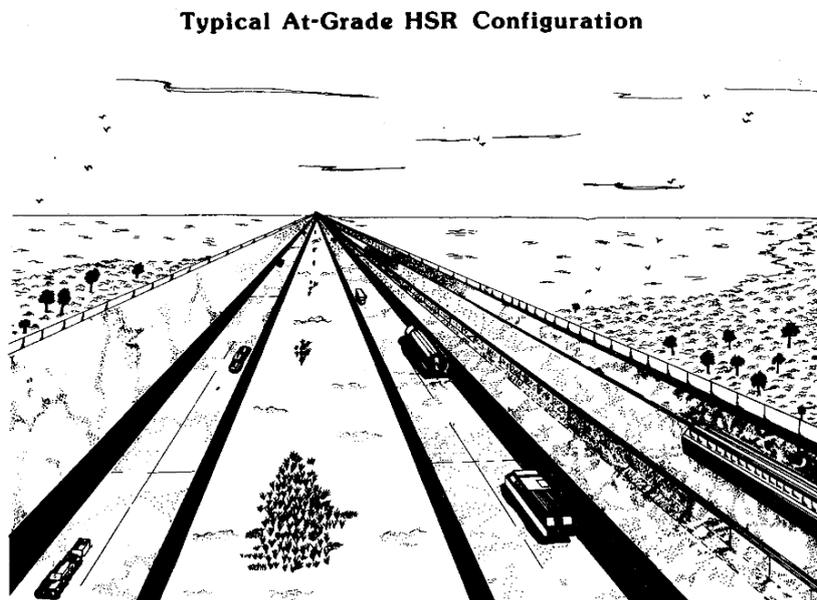


Figure 37. Principe du jumelage d'infrastructure au sol (1977)¹²³⁵

¹²³¹ «Proposed Turnpike Extension Raises Environmental Concerns», *The News Herald – Panama City*, 29 mars 1988.

¹²³² Entretien avec André Thinières (16 juin 2017).

¹²³³ Lettre de T. Reynard à E. de Margerie, 18 septembre 1987 (AN, 19950585/27).

¹²³⁴ Florida High Speed Rail.

Le rapport à l'infrastructure nouvelle est de plus en plus délicat, au fur et à mesure que devient de plus en plus net le retard que la Floride accuse en termes d'équipements. La croissance démographique importante (voir fig. 21, p. 142) n'est pas suivie d'un développement d'infrastructures sur un rythme suffisant, si bien qu'en 1989 il est estimé que le territoire souffre d'un déficit d'infrastructures publiques de l'ordre de 50 milliards de \$¹²³⁶. Dans cette situation, le gouverneur Robert Martinez¹²³⁷ cherche de l'argent au risque de mécontenter son électorat : en 1987, il est obligé de retirer la taxe locale de 5 % qu'il souhaite étendre au secteur des services du fait de l'opposition des professions libérales et du secteur financier. Les infrastructures sont trop peu nombreuses, mais la volonté de les financer n'est pas partagée.

Typical Elevated HSR Configuration



Figure 38. Principe du jumelage d'infrastructure en élévation (1977)¹²³⁸

Pour le rail, l'autre enjeu lié aux choix d'infrastructures touche aux gares. Des discussions s'engagent notamment avec les représentants des comtés traversés puisqu'une dynamique itérative se met en place entre le choix des gares et celui du tracé, fondé sur la possibilité de disposer d'emprises foncières pour y développer

¹²³⁵Carlos BONILLA, Robert Q. BRACKETT, Harry PETERSEN et Richard L. PETERSON, *Use of Existing Highway Right-of-Way for High Speed Rail Transportation*, Austin, Texas State Department of Highways and Public Transportation, 1985.

¹²³⁶99 milliards de \$₂₀₁₇.

¹²³⁷Il débute sa carrière dans le milieu de l'enseignement, comme professeur en secondaire puis comme consultant pour le supérieur, avant de s'engager dans le milieu syndical de l'éducation au cours des années 1970. Il est élu maire de Tampa (1979-1986), dans la mouvance démocrate, avant de devenir gouverneur républicain de Floride (1987-1991).

¹²³⁸BONILLA, BRACKETT, PETERSEN et PETERSON, *Use of Existing Highway Right-of-Way for High Speed Rail Transportation*, *op. cit.*

de la promotion immobilière ou tout simplement pour y construire l'infrastructure ferroviaire.

Le camp français reste attaché au modèle du TGV dont l'une des forces – dans un territoire anciennement constitué – est d'être capable de desservir le cœur des villes. Pourtant, Jack Duchemin consacre dès décembre 1984 une note spécifique à la desserte des aéroports, qui lui paraît fondamentale dans le contexte états-unis¹²³⁹. Ce qui est encore plus vrai en Floride puisque le projet vise avant tout la clientèle touristique non motorisée. Ce point n'est pas pris en compte dans la réponse à l'appel à propositions conceptuelles de la fin 1983. Le projet présenté par TGV Co prévoit le développement successif de trois séries de gares : les grande villes (Miami, Fort Lauderdale, West Palm Beach, Orlando et Tampa), puis les sites intermédiaires (Fort Pierce, Melbourne et Cap Canaveral) et enfin les aéroports (Miami, Orlando et Tampa)¹²⁴⁰. Avec les retards et les dépassements de budgets que connaissent ces projets, il est donc très probable que les aéroports ne seraient pas desservis avant des décennies.

Localement, les acteurs se mobilisent pour obtenir une desserte de leur comté. Là aussi les références européennes doivent être oubliées. Ainsi, celui de Palm Beach propose de monter une zone de développement immobilier autour d'une possible gare présentée comme à proximité de West Palm Beach, c'est-à-dire à 30 km de son *downtown* et à 12 km de son aéroport.

Plus au Nord, la FHSRTC fait savoir aux représentants du comté de Brevard, où se situent Titusville mais aussi Cap Canaveral, que les chances d'obtenir une gare seraient augmentées par la mise à disposition de terrains ou par l'ouverture de services de rabattement sur cette gare, notamment en autobus. Ce que la presse désigne tout simplement par le terme de «cadeaux¹²⁴¹». L'attrait touristique pour les plages comme pour l'espace pourrait aussi jouer pour un territoire qui imposerait toutefois un détour sur le tracé entre Orlando et Miami.

Le comté de St. Lucie, dont la capitale est Fort Pierce, voit une mobilisation s'opérer autour d'une *task force*, convaincue que les gares vont susciter de l'emploi mais aussi que les jeunes pourront aller travailler à Miami ou Fort Lauderdale tout en continuant à habiter à St. Lucie. Ce qui est assez ambivalent économiquement parlant puisque le train aurait pour effet de créer de l'emploi local autant que de permettre aux résidents de trouver un emploi plus éloigné. Les arguments évoqués

¹²³⁹ «Desserte des aéroports internationaux dans les projets de trains à très grande vitesse (T.G.V.) sur le continent nord-américain», ambassade de France à Washington, 17 décembre 1984 (AN, 19950585/27).

¹²⁴⁰ «Propositions de la société TGV Company à l'État de Floride sur les possibilités de réaliser un TGV entre MIAMI, ORLANDO et TAMPA», ministère des Transports, 26 janvier 1984 (ASNCF, 275LM26).

¹²⁴¹ «Gifts» («Gifts Could Boost Brevard's Chances For Rail Stop», *The Orlando Sentinel*, 6 décembre 1985).

localement permettent surtout de se rendre compte de la façon dont le projet est mal compris : ainsi parle-t-on d'un incroyable temps de trajet de 25 minutes pour relier Miami, ce qui représente environ 200 km¹²⁴². La *task force* a donc bien saisi qu'il y aurait accélération des déplacements, mais ses membres prêtent à un objet qu'ils connaissent mal des capacités bien au-delà de ce qu'il peut offrir !

Ce modèle de la *task force* est repris dans différents comtés. On le trouve même dans un comté comme celui de Volusia, au Nord d'Orlando, où un tel groupe de représentants affirme son intérêt pour le projet, tout en se rendant compte que le territoire ne pourrait être desservi que dans une seconde phase du projet qui relierait Orlando à Jacksonville, selon un calendrier très hypothétique¹²⁴³.

La confrontation de la notion centrale d'infrastructure nouvelle aux données du terrain floridien fait donc partie des principaux obstacles au déploiement du TGV. Un tel objet, même s'il n'est peut-être pas beaucoup plus coûteux, donne un support de discussions et une visibilité à des coûts qui pourraient être moins lisibles dans un projet sans infrastructure nouvelle. Il suppose aussi que des négociations multiples s'ouvrent le long de l'axe, sur un territoire morcelé entre comtés, ce qui ne peut que renchérir et ralentir le projet. Ce premier élément de doctrine est donc particulièrement problématique. Mais il n'est pas le seul. La vitesse, qui n'est qu'une autre façon de poser le même problème, est elle aussi discutée.

10.1.2 La vitesse, au cœur de la doctrine française, mais aux marges des préoccupations états-uniennes

Même si l'approche économique a été centrale dans le développement du TGV en France, la notion de vitesse s'impose comme la principale caractéristique du projet après son ouverture. D'abord, car il n'y a plus besoin de justifier l'investissement auprès des politiques, celui-ci ayant été réalisé. Ensuite, du fait qu'il s'agit de ce que les voyageurs expérimentent directement en empruntant ce nouveau système de déplacement. Enfin, en raison des records de vitesse battus ou envisagés, qui contribuent à focaliser l'attention sur ce critère. Le record de rentabilité aurait probablement été bien plus difficile à établir, du fait de l'hétérogénéité des situations, qui contribuent d'ailleurs à produire des objets plus ou moins susceptibles de battre des records de vitesse.

La supériorité technique que les Français pensent avoir acquise avec le lancement du TGV se fonde ainsi essentiellement sur la notion de vitesse, qui se trouve donc au cœur de l'offre française outre-Atlantique. Ce choix n'est pas anodin et se veut étayé

¹²⁴² «Bullet-Train Plans on Slow Track», *The News Herald – Panama City*, 24 septembre 1989.

¹²⁴³ «Trying To Catch The Train County Wants Bullet Route To Shoot Through Volusia», *The Orlando Sentinel*, 26 juin 1988 et «No Train Without Plan, County Told», *The Orlando Sentinel*, 22 juillet 1988.

par des arguments rationnels, comme l'ont montré les travaux de recherche portant sur la vitesse idéale (voir p. 38). Dans sa conférence prononcée à l'Institut industriel du Nord en 1973, Roger Hutter, alors directeur général adjoint de la SNCF, avait ainsi placé la notion de vitesse comme centrale dans le projet de l'entreprise :

«[l']importance de la vitesse au XXème siècle est tellement évidente que l'on en oublie parfois les raisons profondes.

Il y a, bien sûr, une motivation irrationnelle à la vitesse, celle qui pousse les jeunes à chevaucher des motos pétaradantes pour des randonnées sans but bien défini.

La volonté de puissance, si fortement ancrée dans le cœur de l'homme, qui a projeté dans les montagnes les conquérants de l'inutile, après l'ère des grands explorateurs, s'exprime certes dans la griserie de la vitesse. Tout vendeur d'automobiles vous dira que, même à l'époque de la limitation officielle de vitesse, son meilleur argument de vente reste inéluctablement la vitesse de pointe du modèle qu'il propose.

Cette motivation irrationnelle n'est pas, vous vous en doutez, à l'origine des développements techniques dont je vais vous parler aujourd'hui : si la vitesse fascine l'homme de la rue, elle est en même temps, pour tout gestionnaire de transport, un facteur économique absolument primordial.

Ce n'est pas par hasard que le développement de l'aviation a été sans cesse relancé par le prodigieux accroissement de sa vitesse commerciale et, à l'autre bout de la gamme, si les navires porte-containers les plus modernes vont deux fois plus vite que les liberty ships, c'est parce que les bilans serrés établis par les armateurs en démontrent la supériorité.

Très sommairement, la vitesse donne tout à la fois un service de valeur supérieure et une réduction des dépenses résultant de la meilleure rotation des véhicules ; l'énergie supplémentaire qu'elle nécessite en contrepartie est relativement peu coûteuse et facile à installer ; en tous cas elle est beaucoup moins coûteuse et beaucoup plus facile à installer qu'il y a 50 ans¹²⁴⁴».

En parlant de *vendeur d'automobiles*, Roger Hutter, ne pouvait choisir meilleure illustration pour l'attachement à la vitesse qui touche les représentants des intérêts français aux États-Unis. L'ambassadeur de France à Washington de janvier 1982 à octobre 1984, Bernard Vernier-Palliez, a fait sa carrière chez Renault, dont il a été le président à partir de 1975. Sous sa conduite, la régie a lancé des véhicules orientés vers la vitesse, comme la Renault 5 Alpine et la Fuego et s'est illustrée dans la course automobile par une première victoire au Mans en 1978 ainsi qu'un premier grand prix de Formule 1 remporté en 1979. Devenu ambassadeur, il s'implique peu dans le suivi de l'exportation du TGV mais tient tout de même à rencontrer, en octobre 1983, les différents acteurs qui la portent pour leur rappeler «l'importance du facteur temps pour décider les américains à mettre de l'argent dans un TGV¹²⁴⁵».

Une erreur – inconsciente ? – dans le panorama des corridors états-uniens que dresse Bertrand de Fonvielle au ministère des Transports en 1986 reflète encore

¹²⁴⁴ «L'intérêt technique et économique du transport ferroviaire à grande vitesse», R. Hutter, 27 octobre 1973 (ASNCF, 275LM26).

¹²⁴⁵ «Compte-rendu de mission aux U.S.A. de M. Jean-Philippe Bernard, directeur adjoint de la coopération internationale (27 septembre-1^{er} octobre 1983)», ca. octobre 1983 (AN, 19950585/27).

cette idée que la supériorité du TGV réside avant tout dans sa vitesse. Traitant d'une possible évolution du matériel en exploitation sur le NEC, il affirme qu'Amtrak envisage «d'utiliser des rames types "TGV dégradé" capable d'une vitesse maximale de l'ordre de 20 km/h¹²⁴⁶». Une dégradation qui réduirait par 15 les capacités du système ! Il s'agit bien d'un faute de frappe, indéniablement, mais est-elle si fortuite ?

Cette focalisation sur la vitesse est en grande partie une illusion du fait de plusieurs éléments. Le ferroviaire états-unien vit dans un univers où les vitesses sont faibles : l'important rapport¹²⁴⁷ rédigé par la FRA et Amtrak en 1981 en vue d'estimer le potentiel de grande vitesse ferroviaire dans le pays a étudié les possibilités d'augmentation de vitesse à 79 *mph*¹²⁴⁸ ou 110 *mph*¹²⁴⁹, ce qui est moins, par exemple, que certaines vitesses atteintes en France avant même l'ouverture du TGV (voir fig. 1, p. 40). Tandis que sur le NEC, le meilleur service entre Washington et New York établit alors la liaison à environ 125 km/h.

Ainsi, les États-Unis présentent-ils une marge de progression importante que certains acteurs français identifient nettement, comme le conseiller commercial de Chicago, qui distingue un objectif à atteindre, «le "HIGH SPEED (200 km/h)"¹²⁵⁰» et un horizon bien trop lointain, «le "VERY HIGH SPEED (TGV)"¹²⁵⁰». Ce point de vue est confirmé, en 1987 par Sébastien Thiriez, à la DTT, selon qui «la notion de train à grande vitesse ne recoupe pas le même sens qu'en Europe ou au Japon. Aux États-Unis, les trains de voyageurs qui atteignent 90 miles/h (145 km/h) sont considérés comme "trains à grande vitesse" : il ne faut pas perdre de vue que le trafic voyageurs n'a pas la priorité sur le trafic marchandises¹²⁵¹». La vitesse n'est somme toute que le reflet du faible intérêt économique du marché ferroviaire de voyageurs.

Même si l'expression *high-speed rail* se retrouve dans nombre de discours, d'appellations et de projets, les États-Uniens ne vouent pas à cette vitesse un culte aussi fort que les Français. Dans son rapport de 1984, Jane E. M. Holt va plus loin encore en osant désacraliser l'objet au cœur des débats : «"[t]rain à grande vitesse" n'est rien d'autre qu'un terme générique pour désigner des trains rapides¹²⁵²», c'est-à-dire, pour elle, au-delà de 125 *mph*¹²⁵³. Elle constate d'ailleurs que les deux figures de proue mondiales du secteur ne tiennent pas toutes leurs promesses sur ce plan :

¹²⁴⁶ «Projets de TGV sur le continent nord-américain», 1^{er} mai 1986 (AN, 19950585/27).

¹²⁴⁷ *Rail Passenger Corridors. Final Evaluation, op. cit.*

¹²⁴⁸ 127 km/h.

¹²⁴⁹ 177 km/h.

¹²⁵⁰ «Mission aux USA du 30 septembre au 6 octobre 1984», SNCF, ca. octobre 1984 (AN, 19950585/27).

¹²⁵¹ «Note à l'attention de M. Couplan», DTT, 22 avril 1987 (AN, 19950585/27)

¹²⁵² «"High speed rail" is nothing more than a generic term for fast trains» («High Speed Rail. What it takes to make it work», J. E. M. Holt, avril 1984 (ASNCF, 123LM502)).

¹²⁵³ 201 km/h.

le *Shinkansen* ne roule qu'à 131 *mph*¹²⁵⁴ pour des raisons de bruit et de vibrations, sur une voie conçue pour être parcourable à 160 *mph*¹²⁵⁵, tandis que le TGV doit ralentir à l'approche des villes, si bien qu'il roule en moyenne à 170 *mph*¹²⁵⁶ au lieu des 200 *mph*¹²⁵⁷ atteints en phase d'essai.

C'est au risque de masquer la richesse de leur propre solution que les Français tombent dans le piège d'une focalisation sur la vitesse. Alors que le TGV est un système qui présente sa propre cohérence, technique, économique et commerciale, la mise en avant de la vitesse contribue à rendre invisibles les autres dimensions du projet. Alors que l'expertise française a mis au point un véritable système, elle se contraint ainsi à mettre principalement en lumière un indicateur qui ne concerne que le mobile. La simplification de l'objet pour sa traduction est probablement un processus nécessaire, mais les Français choisissent-ils la bonne base pour cette opération ? Opèrent-ils d'ailleurs tout simplement un choix ? La prégnance de la notion de vitesse semble être telle qu'elle s'impose d'elle-même.

Le blocage vient également de l'impossible traduction monétaire de cette vitesse. La monétarisation a pourtant tenu un rôle important dans la justification du projet de LGV Paris - Lyon. Au-delà même de cette approche virtuelle, la configuration particulière de la liaison entre les deux villes, la congestion de l'axe historique par Dijon et la faible concurrence modale ont permis de présenter un projet rentable. Les Français estiment disposer alors d'un exemple susceptible de convaincre aisément leurs interlocuteurs états-uniens. Charles Fiterman lui-même pense pouvoir défendre le TGV dans les termes mêmes du capitalisme états-unien :

«[j]e crois qu'en américain on dit "time is money" cela s'est encore vérifié sur la ligne Paris-Lyon qui, bien qu'elle ne soit pas encore totalement réalisée, promet d'être bénéficiaire, tout en amortissant les coûts d'exploitation, les investissements et les frais financiers¹²⁵⁸».

Le temps étant de l'argent, en mettant en avant la vitesse, les Français pensent finalement être plus états-uniens que les États-uniens eux-mêmes, au risque d'oublier qu'il est une vitesse commune dans ce pays, celle de l'avion, qui ne peut guère être concurrencée, au moins dans l'imaginaire, sinon sur l'ensemble des trajets porte à porte.

Le système aérien est pourtant sous-jacent dans le projet de liaison ferroviaire, dans la mesure où une bonne part du trafic attendu repose sur les touristes arrivés en Floride en avion. S'ils focalisent l'attention, c'est surtout une fois sur place et

¹²⁵⁴211 km/h.

¹²⁵⁵258 km/h.

¹²⁵⁶274 km/h.

¹²⁵⁷322 km/h.

¹²⁵⁸«Thèmes de discours devant les parlementaires franco-américains», ministère des Transports, 2 juin 1983 (AN, 19950585/27).

non par leur moyen d'accès au territoire. Mais, là aussi, le discours sur les touristes se heurte aux réalités du territoire, tout en se pensant, de nouveau, capable de les dépasser.

10.1.3 Les touristes, une variable d'ajustement

Du fait de la nécessité dans laquelle il se trouve d'être rentable, tout projet de train porte en lui un problème d'équilibre financier qui peut s'avérer plus préoccupant que le problème premier de mobilité qu'il est supposé venir résoudre. Dans cette optique, les touristes, en tant que principaux clients attendus de la grande vitesse ferroviaire en Floride, jouent le rôle d'une variable d'ajustement dont le niveau permet de réduire les difficultés que le train soulève.

La problématique liée à cette question des touristes tient au fait que, contrairement à d'autres variables du système facilement prévisibles, comme la vitesse, ou qu'une étude affinée peut estimer avec une bonne précision, comme les coûts de construction, le flux de passagers, en particulier de touristes, est complexe à prévoir. Il n'est pas interdit de penser que cette variable est même impossible à estimer de façon satisfaisante dans le contexte états-unien. C'est ainsi que ce qui est une difficulté peut être, au contraire, transformé en facilité, dans la mesure où cette variable peut quasiment être ajustée en fonction des besoins.

Des discours sont ainsi élaborés sur les pratiques à venir des touristes face à une offre ferroviaire. L'analogie avec la sociologie de la traduction est ici limpide : de même que les coquilles Saint-Jacques de Michel Callon se font représenter par les mesures effectuées par les scientifiques dans un océan plein d'inconnu, les études de trafic tiennent ici le rôle de porte-parole des voyageurs du train à grande vitesse dans un futur que l'on pense pouvoir ainsi maîtriser¹²⁵⁹. Mais elles s'avèrent être de mauvaises porte-parole, dans la mesure où leur qualité est jugée relativement faible, parfois par ceux-là mêmes qui sont conduits à néanmoins les utiliser (voir p. 236), si bien que leur statut se trouve souvent remis en cause.

Malgré cela, et puisqu'il faut bien fonder les projets et notamment leur montage financier, sur quelques éléments, même peu assurés, les voyageurs se trouvent mobilisés dans de nombreux discours et par toutes les parties. La catégorie qui focalise principalement l'attention est celle des touristes, qui sont un groupe particulier de voyageurs, à la fois plus à même d'être clients du train à grande vitesse, par la volonté d'expérimenter la nouvelle technique perçue comme l'une des attractions du territoire ainsi que par l'absence de véhicule personnel pour ceux qui ont relié la Floride en avion, mais aussi peut-être plus rétifs vis-à-vis du train à grande vitesse

¹²⁵⁹Michel CALLON, «Éléments pour une sociologie de la traduction. La domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc», *L'Année sociologique*, n° 36, 1986, p. 169-208.

du fait d'un rapport au temps plus lâche et, simultanément, du fait que les touristes voyagent en famille, ce qui multiplie d'autant les coûts du déplacement en mode collectif. Le créneau des familles avec enfants est justement le seul sur lequel le TGV Sud-Est n'est pas compétitif, face à l'automobile¹²⁶⁰. Il y a donc là une différence essentielle entre le projet en Floride et la LGV Paris - Lyon et un pari de faire assurer au système le déplacement de publics différents de ceux qu'il connaît en France.

Au manque de fiabilité des porte-parole que sont les études s'ajoute une vision négative de ce flux touristique, jugé «fragile et artificiel¹²⁶¹» par les experts français dès 1983. Comme si les touristes servaient de variable d'ajustement pour les modèles utilisés afin d'estimer la rentabilité du projet. Par exemple, peut-on considérer qu'il existe un flux touristique entre Miami et *Disney World*? Tout dépend de la politique touristique conduite à l'échelle de l'État, sachant qu'elle peut se fonder sur le train à grande vitesse lui-même, qui devient alors auto-réalisateur, si tant est qu'il parvienne bien à capter à lui une partie des flux touristiques. Depuis lors, l'expérience a montré rétrospectivement que le rapport entre les flux touristiques et l'existence d'une ligne à grande vitesse sont tous sauf mécaniques et dépendent de nombreux facteurs, comme le profil des touristes, en particulier lorsqu'une telle infrastructure est encore jeune¹²⁶², et notamment dans le cas des parcs d'attraction¹²⁶³. Ici se lit une différence entre deux approches. Pour la SNCF, le trafic induit n'est qu'une révélation par le TGV d'une demande potentielle préexistante. Au contraire, aux États-Unis, il convient de construire cette demande en amont, avant de pouvoir justifier la création d'une nouvelle desserte ferroviaire à grande vitesse.

Dans un tel contexte, les experts de la SNCF proposent donc d'adopter ce qu'ils estiment être les méthodes états-uniennes en inversant leur logique habituelle : il conviendrait d'abord d'estimer le coût d'un projet de grande vitesse ferroviaire puis de susciter la demande supplémentaire permettant d'en justifier économiquement la mise en service, par une offre touristique, par la densification autour des gares ou par tout autre biais¹²⁶¹. Les ordres de grandeur sont dès lors décourageants : le trafic tous modes confondus sur le corridor Miami - Orlando - Tampa est estimé dans une fourchette de 5 à 10 millions de voyageurs annuels, dont 2 millions en avion, tandis que le niveau attendu de trafic du TGV Sud-Est pour 1985 est de 17 millions de voyageurs. Il y a presque un ordre de grandeur entre la situation française et celle

¹²⁶⁰ «Le TGV français. Réalisations et perspectives», SNCF, ca. 1983 (ASNCF, 275LM26).

¹²⁶¹ «Corridor Miami – Orlando – Tampa État de Floride (USA). Étude d'un projet de TGV», SNCF, 9 mars 1983 (ASNCF, 275LM26).

¹²⁶² Marie DELAPLACE, Samuel MERMET, Francesca PAGLIARA et Julie PERRIN, «Can High Speed Rail Foster the Choice of Destination for Tourism Purpose?», *Procedia. Social and Behavioral Sciences*, n° 111, 2014, p. 166-175.

¹²⁶³ Marie DELAPLACE, Francesca PAGLIARA et Andrea La PIETRA, «Does High-Speed Rail Affect Destination Choice for Tourism Purpose? Disneyland Paris and Futuroscope Case Studies», *Belgeo*, n° 3, 2016, en ligne.

prévisible pour le chemin de fer en Floride. Si dans leur réponse de décembre 1983, les Japonais tablent sur 15 millions de voyageurs en train en 1989 en Floride¹²⁶⁴, cette estimation paraît largement exagérée, probablement pour susciter dans cet État l'intérêt pour la grande vitesse ferroviaire.

Les chiffres avancés par la suite, au fil des études, s'avèrent bien plus faibles. Le rapport de Barton-Aschman préalable à l'appel d'offres de 1987 envisage une fréquentation de 2,9 millions de voyageurs¹²⁶⁵. Signe du peu de confiance que les experts portent en ces chiffres, les Français notent dès mai 1986 que ces prévisions ont été doublées par les défenseurs du projet pour le rendre rentable, sans apporter plus de précision à ce sujet¹²⁶⁶. Cette assertion n'est pas improbable au vu de la façon dont les autorités publiques de Dallas utilisent à la même époque des prévisions de trafic exagérées afin d'appuyer un projet de réseau ferroviaire urbain, allant jusqu'à dissimuler des résultats alternatifs démontrant son peu d'intérêt¹²⁶⁷. Malgré cela, les Français poursuivent l'aventure et l'offre qu'ils déposent en mars 1988 annonce une fréquentation de plus de 7 millions de voyageurs. Tout se passe comme si chaque acteur assumait que ces chiffres sont de toutes façons éloignés de la réalité qu'ils sont supposés décrire, comme c'est d'ailleurs le cas des études de trafic en général et en particulier dans le domaine ferroviaire¹²⁶⁸.

À partir du moment où les études de trafic sont notablement incertaines, chaque acteur peut choisir son propre niveau, c'est-à-dire mobiliser des touristes autant que de besoin. Néanmoins, aucune analyse concrète des raisons qui pousseraient les touristes à prendre le train à grande vitesse n'est conduite. Ils ne sont convoqués qu'en fonction des projets, à des niveaux variables, la croissance régulière de l'activité de loisirs en Floride incitant d'ailleurs à tabler sur des chiffres toujours plus élevés. Ainsi, quand les Français parlent de 30 millions de touristes annuels en septembre 1982¹²⁶⁹, les Japonais en évoquent 40 millions en février 1984¹²⁷⁰.

On retrouve ici la logique identifiée par Gabriel Dupuy pour les modèles de trafic urbain dont le fonctionnement, derrière la prévision de la demande, conduirait à une

¹²⁶⁴ «Blueprint for Establishing a Florida High Speed Rail Service», AHSRC, 22 décembre 1983 (ASNCF, 123LM502).

¹²⁶⁵ *Florida High-Speed Rail Study, op. cit.*

¹²⁶⁶ «Projets de TGV sur le continent nord-américain», 1^{er} mai 1986 (AN, 19950585/27).

¹²⁶⁷ John F. KAIN, «Deception in Dallas : Strategic Misrepresentation in Rail Transit Promotion and Evaluation», *Journal of the American Planning Association*, t. 56, n° 2, 1990, p. 184-196.

¹²⁶⁸ Søren L. BUHL, Bent FLYVBJERG et Mette K. Skamris HOLM, «How (In)accurate Are Demand Forecasts in Public Works Projects?: The Case of Transportation», *Journal of the American Planning Association*, t. 71, n° 2, 2005, p. 131-146.

¹²⁶⁹ «Réunion du 27 septembre 1982 sur les problèmes de promotion et d'exportation du système TGV aux États-Unis», DREE, ca. octobre 1982 (AN, 19950585/27).

¹²⁷⁰ «High Speed Train Backed», *op. cit.*

justification de la création d'infrastructures nouvelles, en particulier automobiles¹²⁷¹. Le modèle serait ainsi un instrument d'une logique générale conduisant à l'augmentation des dispositifs techniques¹²⁷². Ce constat se vérifie ainsi dans le contexte fort différent d'un mode marginal pour du transport interurbain.

Reste qu'il peut y avoir un décalage entre le chiffre brut de touristes fréquentant le territoire et celui de touristes empruntant le train. Le contexte est en réalité peu favorable et il est donc envisagé de provoquer un report modal du fait des qualités du TGV qui sont, pour l'expertise de la SNCF, «prix et temps¹²⁷³». Du moins en France, puisqu'aux États-Unis, l'avion est très compétitif en matière de temps et même en termes de prix, sans compter l'automobile et l'autocar qui relèguent le train comme solution la plus coûteuse. Par ailleurs, cette nécessité de miser dans le projet sur un accroissement du trafic touristique pour justifier le nouveau service ferroviaire conduit à développer l'implication des acteurs privés de ce secteur en Floride, ainsi que la coordination de leur action, alors qu'ils sont en rivalité, que le plus important d'entre eux, Disney, agit comme bon lui semble sur un vaste territoire et ne semble pas intéressé outre-mesure par le projet de liaison Tampa - Orlando - Miami.

L'aboutissement de cette logique de mobilisation des touristes est de vouloir faire du train à grande vitesse une attraction en lui-même. Cette idée est évoquée dès 1982 par John Parke Wright, défenseur ardent de sa cause, prêt probablement à faire feu de tout bois¹²⁷⁴. Elle se retrouve dans le très sérieux rapport que publie l'OTA en 1983, ce qui lui confère une forme de crédibilité¹²⁷⁵. Elle n'est pas totalement absente de la volonté des Français de faire monter en cabine les visiteurs états-uniens de marque lors de leur visite en France. Edith Cresson déclare même au cours de son voyage en Floride en avril 1984 que le TGV pourrait compléter les «attractions¹²⁷⁶» de la Floride. Les Japonais en font également un point central de leur argumentaire en faveur cette fois de la sustentation magnétique, plus impressionnante encore que le rail classique :

«[l]e système magnétique a été proposé par les [JNR], qui ont déclaré que ce serait le seul moyen d'attirer suffisamment de passagers pour que le train soit rentable. “[I]l est difficile d'attraper le cœur d'un touriste”, a déclaré Kohei Matsui, un cadre de la [JRTC]. “Il est absolument nécessaire que le chemin de fer ait la forme d'une attraction”, a-t-il ajouté,

¹²⁷¹Gabriel DUPUY, «Une technique de planification au service de l'automobile. Les modèles de trafic urbain», ministère de l'Équipement, 1975.

¹²⁷²Hadrien COMMENGES, «L'invention de la mobilité quotidienne. Aspects performatifs des instruments de la socio-économie des transports», thèse de doctorat en géographie sous la direction de Nadine Cattan et Lena Sanders, Université Paris Diderot, 2013, p. 285.

¹²⁷³«Corridor Miami – Orlando – Tampa État de Floride (USA). Étude d'un projet de TGV», SNCF, 9 mars 1983 (ASNCF, 275LM26).

¹²⁷⁴BILLITTERI, «Is There a Bullet Train in Florida's Future», *op. cit.*

¹²⁷⁵*U.S. Passenger Rail Technologies, op. cit.*, p. 48.

¹²⁷⁶«Le TGV en Amérique», AFP, avril 1984 (CAEF, B-0051886/1).

“en ayant le premier système de sustentation magnétique dans le monde, la Floride aurait un train qui ferait que les personnes visitent l'État juste pour monter à bord”¹²⁷⁷».

Dans cette optique, le nouveau service ferroviaire n'est donc ni un service de transport fondé sur des subventions publiques, ni un service de transport adossé à des opérations immobilières : il devient l'une des attractions principales d'un État qui en est d'ores et déjà richement doté. Cap Canaveral n'est-il pas lui-même l'exemple d'un équipement destiné à une mobilité exceptionnelle – l'exploration spatiale – mais également support d'une activité touristique massive ? Le mélange des genres est d'ailleurs aisé sur un territoire où Disney propose un parc à thème qui se veut lui-même une préfiguration de la ville de demain, Epcot (voir p. 144). Le parc d'attraction devenant la ville, n'est-il pas logique que le système de transport devienne l'attraction ? Le discours de 1984 de Daniel R. Graham ne dresse-t-il pas un parallèle entre le soutien apporté à la construction de *Disney World* et celui qu'il espère voir en faveur de la grande vitesse ferroviaire (voir p. 344) ? Une telle situation n'est pas complètement incongrue aux États-Unis. L'influence des parcs de loisirs de Coney Island sur les formes de l'urbanisme vertical new yorkais est bien connue¹²⁷⁸. L'imaginaire fantastique peut être source d'aménagement urbain plus quotidien, mais plusieurs conditions déterminent ces possibles transferts.

Pour le cas de la Floride, le rôle de Disney est décisif sur ces questions : tout lien entre le territoire banal et celui féérique de *Disney World* n'est conçu par l'entreprise que comme une façon de piéger le visiteur afin qu'il reste sur place le plus longtemps possible, idéalement trois jours. Ce qui explique son hostilité à tout projet rendant trop fluide le territoire floridien, que ce soit par de la grande vitesse ferroviaire ou par une liaison accélérée avec Orlando ou son aéroport en Val ou en *Maglev*. Au contraire, dans le contexte européen, Disney impose à cette même époque de bénéficier d'une desserte TGV à Marne-la-Vallée au moment de la sélection du lieu d'implantation de son nouveau parc de loisirs européen qui se joue entre Paris et Barcelone. Cet intérêt soudain de Disney pour le train suscite alors une vague d'enthousiasme chez certains promoteurs français du TGV en Floride, vite retombée une fois compris que l'environnement d'implantation explique ces positions différentes de Disney des deux côtés de l'Atlantique¹²⁷⁹.

¹²⁷⁷ « *The magnetic system was proposed by the [JNR] which said it would be the only way to attract enough riders to make the train pay for itself. “[I]t's difficult to catch the heart of a tourist”, said Kohei Matsui, an executive with the [JRTC]. “It's absolutely necessary for the railroad to have the character of an attraction”, he said, “by having the first magnetic levitation system in the world, Florida would have a train people would visit the state just to ride”* » (« High Speed Train Backed », *op. cit.*).

¹²⁷⁸ Rem KOOLHAAS, *New York délire : un manifeste rétroactif pour Manhattan*, Marseille, Parenthèses, 2002.

¹²⁷⁹ Entretien avec André Thinières (16 juin 2017).

La question est aussi de savoir si le train, dans le contexte de la fin du XX^e siècle, possède une puissance d'imaginaire capable de susciter un engouement autour de lui. Si cela paraît douteux aux États-Unis, en France, il semble bien que ce soit le cas, tant le TGV Sud-Est incarne la réussite française sous différents aspects (techniques, économiques, sociaux, territoriaux...). On peut comprendre dès lors que la France ait fait de ce système la vitrine de son savoir-faire et le vecteur principal de ses exportations dans le domaine des transports. Les tensions qui s'exercent sur les points centraux du système aux États-Unis interrogent toutefois sur ce choix, au vu de l'expérience.

10.1.4 Le TGV Sud-Est, mauvais porte-parole du secteur français des transports

Pris en constante référence, en particulier lors des visites en France, le TGV Sud-Est est-il un bon porte-parole de l'offre française dans le secteur ferroviaire ? De même que Paul Bocuse est plus une exception que le reflet fidèle de la façon dont se fait la cuisine dans les foyers français (voir fig. 27, p. 221), le TGV Sud-Est n'est-il pas trop décalé avec les autres configurations territoriales françaises pour parler au nom du système ferroviaire national ?

Le TGV Sud-Est est en effet un porte-parole en décalage avec les autres lignes envisagées à l'époque, même au sein de la grande vitesse. Le TGV Atlantique répond d'abord à une saturation à l'échelle de la région parisienne des liaisons où se superposent des trafics de grande banlieue et des trains à longue distance (Paris - Chartres, Paris - Orléans, Paris - Tours...). Il offre aussi une desserte d'une grappe de villes à partir des tronçons de ligne nouvelle vers Tours jusqu'au Sud-Ouest et Le Mans jusqu'au Grand Ouest. Ces deux caractéristiques en font un projet très différent du TGV Sud-Est.

Il l'est aussi par son bilan économique, comme l'anticipe la SNCF en 1984 :

« [l]a rentabilité économique du projet, tant pour l'entreprise que pour la collectivité, bien qu'inférieure d'environ 1/3 aux taux correspondants du TGV Paris - Sud-Est, reste à un niveau tout à fait intéressant et exceptionnel, si on la situe par rapport à d'autres opportunités d'investissement en infrastructures de transport.

L'intérêt de cet investissement, tant sur le plan de la collectivité nationale que sur celui de l'aménagement du territoire, conjugué avec le souci de ne pas alourdir – un peu artificiellement eu égard au niveau élevé des taux d'intérêt nominaux, en France – la situation financière de la S.N.C.F., ont conduit le Gouvernement français à accorder à celle-ci un concours financier représentant 30% des investissements d'infrastructure¹²⁸⁰ ».

¹²⁸⁰ « Le train à grande vitesse. L'expérience française et ses résultats économiques », SNCF, juin 1984 (ASNCF, 123LM502).

Cette moindre rentabilité, bien que demeurant intéressante pour le monde des transports, ne fait-elle pas sortir le projet du cadre des investissements susceptibles de rapporter de l'argent pour un investisseur non uniquement focalisé sur le domaine des transports, comme peut l'être une banque ?

De son côté, le TGV Nord n'est pas encore décidé mais les réflexions à son sujet sont déjà anciennes et ont suivi les aléas du projet transmanche. Toutefois, la complexité technique, institutionnelle et territoriale d'un projet qui ne prend son sens que par sa dimension internationale laisse présager une faible rentabilité.

Comme l'illustrent les discussions que Michèle Prats a aux États-Unis en 1982, ce ne sont donc pas ces projets eux-mêmes qui peuvent intéresser les États-Uniens mais simplement leur existence qui vient confirmer que des acteurs en Europe jugent le TGV Paris - Lyon suffisamment probant pour l'adapter à d'autres liaisons¹²⁸¹. Encore que Jack Duchemin recommande de mener «une campagne d'informations aux États-Unis qui devra remettre l'accent sur l'aspect "2ème génération" des rames qui vont être construites à cette occasion et notamment sur la nouvelle motorisation¹²⁸²», passée d'un moteur asynchrone sur le TGV Sud-Est à un moteur synchrone sur le TGV Atlantique.

Techniquement, les deux matériels présentent effectivement des différences importantes. Mais, quand bien même ils seraient similaires, leur adaptation au territoire états-uniens serait telle qu'ils ne pourraient être que de mauvais représentants de ce que serait le TGV aux États-Unis, du fait de contraintes locales, explicitées en juin 1984 par Jack Duchemin :

«[l]a réalisation d'un système TGV sur le continent nord-américain devra tenir compte impérativement de la démesure des phénomènes météorologiques par comparaison avec l'Europe et du très faible niveau de qualité que l'on constate dans les opérations d'entretien de matériels ferroviaires (les équipements devront en conséquence être particulièrement fiables et robustes et de maintenance facile)¹²⁸²».

Peut-on penser que le TGV tient également un rôle de leurre en étant institué comme porte-parole du domaine ferroviaire français en général ? Alors qu'il prend son sens comme un système global dont peu d'éléments sont finalement ajustables, le TGV masque l'offre que les Français peuvent porter à l'étranger sur des aspects plus sectoriels, comme la signalisation ou les traverses. Il jette dans l'ombre également un matériel qui n'est rétrospectivement pensé que comme une version antérieure de la recherche de la grande vitesse en France, le TurboTRAIN. Il existe là un angle mort de l'offre française, qui aurait pu porter sur les «corridors américains [qui]

¹²⁸¹ «Rapport de mission aux États-Unis», ministère des Transports, 15 septembre 1982 (AN, 19950585/27).

¹²⁸² «Réunion sur les trains à grande vitesse de l'association "High Speed Rail"», ambassade de France à Washington, 5 juin 1984 (AN, 19950585/27).

ne justifient en aucun cas la construction d'une ligne nouvelle¹²⁸³». Le TurboTRAIN présentant notamment une très forte adaptation aux conditions climatiques extrêmes que présentent les différentes situations nord-américaines et qui mettent à mal les caténaires¹²⁸⁴.

Il est frappant de constater que le succès du TurboTRAIN sur l'*Empire Corridor* ne débouche sur aucune suite commerciale (voir p. 132). Ce qui, au passage, met en doute la théorie du *winner takes all*. L'idée de profiter de ce succès pour vendre des TurboTRAINS ailleurs n'est pourtant pas absente des cercles français. TGV Co est autorisée à s'y investir début 1984¹²⁸⁵. On y songe encore au sein de la SNCF fin 1985¹²⁸³. Plusieurs corridors sont identifiés, dont Santa Fe - Albuquerque.

Pourtant, le TurboTRAIN connaît aussi peu de succès aux États-Unis que le TGV au cours des années 1980-1990, ce qui peut être lié à la conjonction de deux phénomènes : la focalisation des Français sur le TGV comme principal objectif, malgré son coût d'infrastructure très visible, et le manque de soutien politique pour tout projet ferroviaire pendant cette période aux États-Unis. Le succès des TurboTRAINS sur l'*Empire Corridor* avait été obtenu grâce à un financement public de 100 millions de \$¹²⁸⁶ de la part de l'État de New York, qui avait permis une augmentation de 75 % du trafic. Le matériel employé n'avait d'ailleurs pas été construit par les industriels français, mais par Rohr Industries, sous licence ANF. Les conditions des années 1980 ne sont plus celles des années 1970.

Enfin, la focalisation sur les liaisons interurbaines due à celle sur le TGV a également tendance à marginaliser la prospection de marchés urbains. Or, ce créneau est très favorable aux solutions françaises, dans la mesure où la concurrence ne vient que de l'automobile et non également de l'avion. La saturation des réseaux routiers urbains pousse de nombreux acteurs locaux à s'intéresser à des solutions de transport collectif urbain. Sans traiter de l'émergence du tramway, encore non mentionné dans les documents du milieu des années 1980, «[l]'expertise française du RER¹²⁸⁷» fait figure d'atout dans les positions possibles aux États-Unis. Elle ne semble toutefois pas réellement mobilisée, le TGV faisant office de tête de gondole de l'offre française¹²⁸⁸.

¹²⁸³ «Compte rendu de mission aux U.S.A. du 17 au 20 novembre 1985», SNCF, 10 décembre 1985 (AN, 19950585/27).

¹²⁸⁴ Entretien avec Samir Naessany (15 juin 2017).

¹²⁸⁵ «Réunion du 16 février 1984 au Ministère du Commerce extérieur à l'occasion de la visite de M. Robert Blanchette, Président de TGV Company», ca. février 1984 (AN, 19950585/27).

¹²⁸⁶ 431 millions de \$₂₀₁₇.

¹²⁸⁷ «Le secteur des transports publics aux États-Unis : bref aperçu de ce marché», DTT, 13 février 1985 (AN, 19950585/27).

¹²⁸⁸ Pour Alstom, le marché du tramway s'avère à terme pourtant être bien plus important à l'international que celui de la grande vitesse ferroviaire (entretien avec André Thinières (16 juin 2017)).

D'un point de vue financier, le TGV joue aussi un rôle de leurre : pour un coût de projet de l'ordre de 2 milliards de dollars \$¹²⁸⁹, ce ne sont que 600 millions de dollars \$¹²⁹⁰ qui sont consacrés au matériel roulant, dont la France peut espérer toucher la moitié du fait du partage nécessaire avec un industriel local¹²⁹¹. Ainsi, en revenu annuel, un projet ne fournirait qu'environ 100 millions de dollars \$¹²⁹² à l'économie nationale, auxquels pourraient s'ajouter 50 millions de dollars \$¹²⁹³ liés à l'équipement de la voie. Soit un total représentant environ la moitié de l'exportation des Falcon¹²⁹⁴ ou des véhicules neufs aux États-Unis et autour de 10 % seulement des exportations françaises dans le domaine du transport vers ce pays.

Ainsi, plusieurs bases du système TGV sont mises à mal par sa tentative d'implantation aux États-Unis. Toutes ne sont même pas envisagées de façon très fine par les acteurs, comme celles liées aux différents services qu'un tel système pourrait offrir, arrivant dans un second temps mais essentiels à son fonctionnement et à son attractivité et qui auraient fait surgir autant de décalages culturels, sociétaux ou territoriaux¹²⁹⁵. C'est bien l'ensemble du système, depuis sa conception jusqu'à son exploitation, qui se trouve mis en jeu. La situation est en outre aggravée par l'effondrement d'autres briques sous le coup de facteurs extérieurs au système lui-même.

10.2 Quand les bases du système chancellent de l'extérieur

Après des mois d'enthousiasme pour le projet floridien, les premières réticences se font jour en 1986, lorsque les enjeux financiers paraissent toujours plus insurmontables. En mai, Jack Duchemin est très clair dans l'avis qu'il émet en interne : «ce projet ne se fera pas tant que l'État de Floride ne participera pas à son financement¹²⁹⁶». Cette impasse est essentiellement liée à deux effets principaux : la faible mobilisation des promoteurs immobiliers, échaudés par le fort risque caractérisant le projet à leur yeux, et la réforme fiscale en cours à l'échelon fédéral.

¹²⁸⁹5,4 milliards de \$₂₀₁₇.

¹²⁹⁰1,6 milliard de \$₂₀₁₇.

¹²⁹¹«L'avenir de nos exportations aux États-Unis pour 1983 et à moyen terme. Esquisse de prévision statistique», ambassade de France à Washington, 4 décembre 1982 (AN, 19870101/4).

¹²⁹²270 millions de \$₂₀₁₇.

¹²⁹³135 millions de \$₂₀₁₇.

¹²⁹⁴En avril 1984, alors qu'il accompagne Edith Cresson, qui voyage à bord de l'un de ses appareils aux États-Unis, Serge Dassault affirme avoir vendu 400 Falcon dans le pays («Le TGV en Amérique», AFP, avril 1984 (CAEF, B-0051886/1)).

¹²⁹⁵Marie DELAPLACE, «Grande vitesse ferroviaire et développement local dans des contextes institutionnels différents. Pour une spatialisation des analyses de l'innovation de service», *Technologie et innovation*, t. 17, n° 3, 2017, en ligne.

¹²⁹⁶«Projets de TGV sur le continent nord-américain», 1^{er} mai 1986 (AN, 19950585/27).

Pour James K. Cohen, on touche là à la nouvelle tension mise en place par le tournant néolibéral¹²⁹⁷. Alors que l'État fédéral s'est montré interventionniste dans l'économie depuis la crise des années 1930 et la Deuxième Guerre mondiale, les années 1970 voient arriver la stagnation de l'économie et se maintenir une forte inflation, ce qui creuse les déficits publics. Reste que la politique reaganienne, si elle calme l'inflation, ne dégage pas l'État des déficits, au contraire. Mais, pour l'activité ferroviaire, qui ne figure pas au rang des postes prioritaires du président républicain, cette évolution implique de mobiliser les fonds nécessaires aux projets dans le secteur privé et de développer des opérations immobilières autour des nouvelles infrastructures. Ce sont ces conditions, en grande partie extérieures au système ferroviaire lui-même, qui sont mises au défi par le nouveau contexte du milieu des années 1980.

10.2.1 Une réforme fiscale qui «ruinerait toute possibilité de financer le projet»

L'hypothèse d'un financement public accordé au projet est écartée depuis qu'il a vu le jour. Il est clair depuis le début des échanges à ce propos que l'État de Floride ne débloquent pas de budget pour subventionner le projet de grande vitesse ferroviaire, comme le notent, parmi d'autres acteurs français, Yves Aureille et Jack Duchemin au moment où se monte la réponse à l'appel à propositions conceptuelles de 1983 :

«[l]e projet étant essentiellement privé, l'État de Floride n'envisage aucune participation financière directe à la réalisation du projet, soit sous forme de subvention directe (subvention en capital ou subvention d'exploitation), soit sous la forme de garanties d'emprunts. A fortiori, aucune subvention fédérale n'est envisagée. [...] Il n'est pas réaliste d'envisager que le produit d'impôts ou de taxes supplémentaires, prélevées sur l'ensemble de l'État de Floride soit consacré au financement du projet, ni même à la garantie des emprunts (du type surtaxe sur l'essence ou sur les ventes du commerce)¹²⁹⁸».

Le *Florida High Speed Rail Transportation Commission Act* de 1984 confirme pleinement cette logique, si bien que James K. Cohen juge qu'il inscrit le projet floridien dans le néolibéralisme : l'État n'intervient pas et confie à une commission formée d'acteurs privés des pouvoirs relevant de son autorité, tout en portant lui-même une partie du risque financier et en ayant mis à disposition une partie de son capital foncier. Il laisse la possibilité à cette commission d'émettre des obligations défiscalisées, c'est-à-dire exemptes des impôts fédéraux et locaux, dont le taux peut donc être assez faible tout en demeurant intéressant pour les souscripteurs.

¹²⁹⁷ COHEN, *A Case Study of High Speed Rail in Florida : Implications for Financing Passenger Railways*, *op. cit.*

¹²⁹⁸ «Compte rendu de mission. Mission ferroviaire en Floride de MM. Aureille et Duchemin (7-11 novembre 1983)», ambassade de France à Washington, 16 novembre 1983 (AN, 19950585/27).

À peine dressé, ce cadre, que nous préférons qualifier de libéral ou de non interventionniste, se trouve remis en cause par une interférence de l'échelon fédéral qui voit se déployer une mesure qui, dans les termes de Jack Duchemin, «si elle était adoptée, ruinerait toute possibilité de financer le projet¹²⁹⁹». Après une première réforme fiscale en 1981, Ronald W. Reagan marque son second mandat par une seconde réforme, d'ailleurs également soutenue par les élus démocrates. Le *Tax Reform Act*¹³⁰⁰ d'octobre 1986 introduit une simplification de la politique fiscale, qui passe en particulier par la suppression de nombreuses niches. Parmi celles-ci figurent les obligations défiscalisées émises par les pouvoirs locaux.

Ce mécanisme a été anciennement utilisé pour financer tous types de projets directement publics ou à vocation publique, comme les hôpitaux¹³⁰¹. Le total des prêts ainsi contractés s'est considérablement accru entre les années 1960 et 1980. Leur principe même est remis en cause par la *doxa* libérale des années 1980 qui y voit une intervention inefficace des pouvoirs publics. En 1984, un premier texte limite le montant des obligations défiscalisées accordées par les pouvoirs locaux ainsi que les domaines d'investissement concernés, la grande vitesse ferroviaire n'en faisant pas partie¹³⁰². Les intérêts retirés des obligations contractées pour un tel projet se trouvent dès lors soumis à l'impôt fédéral sur le revenu. Pour les rendre attractives, l'émetteur doit donc en élever le taux, ce qui augmente d'autant son budget sur le temps long.

Les promoteurs de tels projets exercent dès lors un travail de persuasion pour tenter d'obtenir l'élargissement des secteurs éligibles. John Parke Wright, par exemple, s'active à Washington mais se heurte à la préparation en cours du *Tax Reform Act*, qui repousse toute révision des conditions posées en 1984 au vu des choix en cours¹³⁰³. Une fois la réforme votée, ils reprennent leur action, notamment les élus de Floride, Daniel R. Graham, devenu sénateur, son successeur Lawton M. Chiles et le représentant Claude D. Pepper¹³⁰⁴. Ce qui finit par porter ses fruits puisque la grande vitesse ferroviaire parvient à entrer dans le champ des exemptions fiscales en 1988, toutefois avec des restrictions très contraignantes qui rendent les obligations bien moins intéressantes.

¹²⁹⁹ «Projets de TGV sur le continent nord-américain», 1^{er} mai 1986 (AN, 19950585/27).

¹³⁰⁰ *Tax Reform Act*, 22 octobre 1986.

¹³⁰¹ COHEN, *A Case Study of High Speed Rail in Florida : Implications for Financing Passenger Railways*, *op. cit.*, p. 13.

¹³⁰² *Deficit Reduction Act*, 18 juillet 1984.

¹³⁰³ «Compte-rendu de la réunion mensuelle de la Commission du projet de TGV de Floride. Titusville le 5 décembre 1985», consulat général de France à Miami, 11 décembre 1985 (AN, 19950585/27).

¹³⁰⁴ Lettre de T. Reynard à E. de Margerie, 18 septembre 1987 (AN, 19950585/27).

Rétrospectivement, James K. Cohen voit dans cette réforme fiscale la principale cause de l'échec du projet de grande vitesse ferroviaire en Floride¹³⁰⁵. Il estime que le budget global du projet est ainsi grevé d'environ un milliard de dollars \$¹³⁰⁶ au total sur 30 ans.

À l'époque, pour Thierry Reynard, qui suit le dossier en Floride pour le compte de l'ambassade, «[c]ette question est essentielle : si ces obligations devaient obéir au régime de droit commun, leur taux d'intérêt réel en serait doublé et la Floride aurait les plus grandes difficultés à trouver preneur chez les institutionnels¹³⁰⁷». Cette vision est en partie faussée du fait de la focalisation des acteurs institutionnels, comme lui, sur les investisseurs institutionnels. Dans les faits, l'accroissement des obligations défiscalisées constaté depuis les années 1970 a été porté par les individus et non par les banques, ce phénomène s'accroissant après la réforme de 1986 : plus assez rentables pour des agents financiers ces obligations le sont restées pour des individus moins exigeants ou peu au fait d'autres possibilités d'investissement¹³⁰⁸. Mais de tels acteurs auraient-ils souscrit des obligations destinées à financer une infrastructure ferroviaire nouvelle ? La réaction des promoteurs immobiliers au projet laisse penser que le train, même à grande vitesse, n'est pas assez crédible, à l'époque, pour susciter une telle confiance.

10.2.2 Une infrastructure fixe qui se fait fuyante : la quête de l'immobilier

La recherche d'un partenaire dans la promotion immobilière est probablement l'activité principale de TGV Co sur le dossier de Floride pendant les années 1985-1986. Mais, en l'absence d'archives propres à l'entreprise, elle est aussi la moins documentée. On imagine qu'elle est le fait de contacts, d'échanges téléphoniques, de rencontres lors de déjeuners ou dîners, qui ne laissent que peu de traces. D'autant qu'elles est portée par Robert W. Blanchette, qui mène simultanément ses affaires personnelles, ce qui laisse supposer que les intérêts se superposent.

Les Français suivent à distance cette recherche d'un promoteur sans sembler y pouvoir grand chose¹³⁰⁹. Autant l'expertise ferroviaire se trouve en France, autant la connaissance des acteurs de l'immobilier présents en Floride est supposée relever de TGV Co. Toutefois, Robert W. Blanchette est loin de ses bases en Floride, lui dont

¹³⁰⁵ COHEN, *A Case Study of High Speed Rail in Florida : Implications for Financing Passenger Railways*, *op. cit.*, p. 14.

¹³⁰⁶ 2,2 milliards de \$₂₀₁₇.

¹³⁰⁷ Lettre de T. Reynard à E. de Margerie, 18 septembre 1987 (AN, 19950585/27).

¹³⁰⁸ James M. POTERBA, «Tax reform and the market for tax-exempt debt», *Regional Science and Urban Economics*, t. 19, n° 3, 1989, p. 537-562.

¹³⁰⁹ «Note à l'attention de M. Couplan», DTT, 27 mai 1986 (AN, 19950585/27)

le profil est très marqué par ses racines du Nord-Est¹³¹⁰. Rien ne laisse supposer qu'il ait des liens particuliers avec la Floride. Cette situation n'explique pas tout, puisqu'il est probable que Robert W. Blanchette réussisse tout de même à rencontrer plusieurs promoteurs, par le biais de contacts fournis par la FHSRTC notamment¹³¹¹.

Si ce type de connexion peut permettre de prendre langue, cela ne suffit toutefois pas pour convaincre un acteur, certes implanté aux États-Unis et actif en France, mais avant tout mondial, de se lancer dans un projet dont les contours paraissent peu assurés. Il ne s'agit d'ailleurs globalement pas réellement d'une question de connexion, puisque les membres de la FHSRTC eux-mêmes, pourtant en bonne partie du métier, se heurtent aux mêmes difficultés. Comme ils le font savoir publiquement lors de la réunion mensuelle de septembre 1985, «les promoteurs immobiliers américains approchés se sont [...] montrés peu enthousiasmés par le projet¹³¹²». Ces difficultés sont bien connues, la presse spécialisée s'en étant fait l'écho dès le mois de juillet 1985¹³¹³. Ainsi, il paraît difficile de blâmer Robert W. Blanchette sur ce dossier.

Il est sûr que la fin des obligations défiscalisées pèse très lourd dans la distance vis-à-vis des projets ferroviaires que prennent les acteurs de l'immobilier, dont l'objectif unique est la rentabilité. Mais il est aussi probable que les discussions achoppent sur la possibilité que l'État de Floride puisse appuyer par sa garantie les emprunts réalisés par ces promoteurs en vue de financer le projet. Enfin, l'image dégradée du train, qui n'est, pour un promoteur, que l'un des vecteurs potentiels d'une dynamique territoriale qu'il peut aussi bien voir portée par une autoroute ou un aéroport, contribue à réduire l'intérêt accordé au projet. Par exemple, même si le *New York Times* publie en septembre 1985 une enquête dont le résultat montre que les décideurs du monde des transports estiment que le train est le système de transport qui a le plus bel avenir, la référence qui est faite aux effets jugés positifs de la déréglementation montrent qu'ils traitent bien du fret et non du trafic voyageurs, sans

¹³¹⁰Né à New Haven, il a étudié à Yale et développé, au long de sa carrière professionnelle, des relations avec le Massachussets, le Connecticut, la Pennsylvanie et à Washington, c'est-à-dire le long du NEC.

¹³¹¹Ou par des connexions qui semblent facilitées du fait que les principaux promoteurs établis en Floride sont originaires de Dallas, ce qui est perçu par Thierry Reynard comme un élément favorable. À ses yeux, plus que Lincoln Property Company et Paragon Group Incorporated, Trammel Crow Company pourrait présenter des affinités avec le projet français dans la mesure où elle est active en France. Elle y a livré les fameuses tours Mercuriales, porte de Bagnolet à Paris en 1974-1975. Elle travaille également avec le promoteur immobilier français Sari pour ce que Thierry Reynard pense être un projet à La Défense, du fait probablement de la place centrale de cet acteur dans ce quartier, mais qui doit plutôt être le projet d'immobilier d'entreprises de Bercy-Expo, livré en 1993, selon un concept dont Trammel Crow Company est le grand spécialiste : le *mart*, qui combine un lieu d'exposition permanent et des bureaux, en l'occurrence autour de l'agro-alimentaire, en particulier du vin.

¹³¹²Télégramme de T. Reynard, 27 septembre 1987 (ASNCF, 123LM502).

¹³¹³«High-Speed Forces Regroup», *op. cit.*

que cela ait besoin d'être précisé¹³¹⁴ ! Si même dans ces cercles d'initiés les services ferroviaires de voyageurs sont invisibles, comment, dès lors, des acteurs éloignés du monde du chemin de fer pourraient-ils se mobiliser pour un projet de grande vitesse en Floride ?

Les exhortations des membres de la FHSRTC, à l'occasion de leur visite sur place, à ce que les Japonais puissent «impliquer des promoteurs expérimentés dans les grands projets multi-fonctions qui ont été réalisés conjointement avec les chemins de fer japonais privés¹³¹⁵» font ainsi figure d'incitations destinées à pallier les difficultés rencontrées par les Floridiens eux-mêmes, au prix d'une inexactitude – incantatoire ? – sur le caractère privé des JNR, publiques jusqu'en 1987. Les postulants sont ainsi supposés réussir l'exploit que le maître d'ouvrage s'avère incapable de réaliser.

En janvier 1988, la FHSRTC commence à avoir des doutes et évoque la possibilité de financements publics¹³¹⁶. L'un de ses membres, George E. Barbar, semble être à l'origine de cette suggestion : la Floride ne pourrait-elle pas vendre des obligations pour l'achat de terrains qu'elle louerait à l'exploitant ferroviaire pour un montant couvrant les paiements de la dette ainsi contractée ? La porte-parole de la commission Diana Hull assume ce qui ressemble tout de même à un revirement doctrinal : «[i]l y a toujours eu une discussion dans la loi qui a établi la commission à propos de la participation de l'État. Le degré n'a jamais été établi¹³¹⁷». Alors que le degré envisagé pour l'implication de l'État a fait consensus pendant les années précédentes : aucun engagement. Toutefois, la demande, ne pouvant être présentée à la session parlementaire du printemps 1989, se trouve repoussée à 1990, signe probable de la difficulté à ce que l'évolution se fasse du milieu des techniciens vers celui des membres de la FHSRTC, puis de ces membres vers les parlementaires floridiens.

La commission évolue donc lentement et fait savoir, avant la remise des offres en mars 1988, qu'elle incite les candidats à proposer des projets entièrement privés, tout en s'engageant à examiner les éventuelles demandes de subventions publiques. La peur de ne recueillir aucune candidature joue sûrement dans ces changements de position, qui demeurent toutefois ambivalents puisqu'ils peuvent conduire les candidats à se tenir en dehors du cadre défini par le *Florida High Speed Rail Transportation Commission Act* de 1984. Une nouvelle posture que salue d'emblée Robert W. Blanchette en déclarant publiquement : «[i]l n'existe pas d'exemple à l'époque

¹³¹⁴ «Survey Finds Optimism on Rail Outlook», *The New York Times*, 19 septembre 1985.

¹³¹⁵ «[T]o involve developers experienced with large multi-use projects that had been done jointly with private Japanese railroads» («Compte-rendu de la réunion mensuelle de la Commission du projet de TGV de Floride. Titusville le 5 décembre 1985», consulat général de France à Miami, 11 décembre 1985 (AN, 19950585/27)).

¹³¹⁶ «Rail Board May Ask Legislature For Money», *The Orlando Sentinel*, 29 janvier 1988.

¹³¹⁷ «There has always been wording in the statute that established the commission that there would be state involvement. The degree has never been established» (*ibid.*).

moderne de système de transport mis en service... sans soutien public¹³¹⁸». Quitte à ne pas être en accord avec la ligne qu'il défendait en 1982, au nom de la FRA qu'il dirigeait alors, quand il déclarait que «le secteur privé doit être prêt à mettre de l'argent pour construire et exploiter tout nouveau système à grande vitesse¹³¹⁹». Tandis qu'il oublie vite l'exemple alors en cours de réalisation du tunnel sous la Manche, initialement porté par le secteur privé, avant de devenir une catastrophe financière.

En revanche, un précédent historique important pour la Floride vient donner raison à Robert W. Blanchette. Le poids des chemins de fer dans le développement de la Floride a été essentiel entre la fin du XIX^e siècle et les années 1920, qui voient l'apogée de Miami comme ville du loisir et des vedettes de cinéma. La figure d'Henry M. Flagler¹³²⁰ est au centre de cet essor puisque cet associé de John D. Rockefeller dès ses débuts dans le pétrole diversifia ses activités en investissant notamment en Floride (voir fig. 39, p. 392). Il acheta et construisit plusieurs établissements hôteliers avant de créer la ligne côtière qui permit de relier ces différentes pôles de villégiature du Nord au Sud, de Jacksonville à Key West, que la Florida East Coast Railway Company parvint à atteindre en 1912, ce qui constitua un véritable exploit technique au vu de la difficulté que représentait la construction d'une voie ferrée au sein d'un tel archipel. Cette dynamique est à l'origine de l'essor de plusieurs pôles urbains, dont Palm Beach et Miami elle-même, que Henry M. Flagler pensa pouvoir appuyer sur le tourisme suscité par un réseau de transport efficace ainsi qu'un assainissement des territoires les plus marécageux et le déploiement des aménités urbaines attendues par les touristes du Nord-Est.

Ce passé est peu mobilisé dans les débats autour de la grande vitesse ferroviaire. Seule une mention en est faite dans les archives consultées¹³²². Faut-il y voir l'effet d'une focalisation plus portée sur le futur que sur le passé ? Ou l'image du fait que le train ne soit plus perçu comme capable d'un tel pouvoir de transformation des territoires, à l'heure de l'avion et de l'automobile ? Notons tout de même que si ce projet fut porté par l'initiative privée, Henry M. Flagler bénéficia néanmoins de nombreux terrains mis à sa disposition pour établir ses infrastructures ferroviaires. Même la saga des meilleurs *self made men* révèle des ambivalence sur les relations

¹³¹⁸ «*There is no case in modern times of any major transportation system being put in... without public support*» («Bids Arrive Friday For Bullet Train Line Will Link Orlando With Tampa, Miami», *The Orlando Sentinel*, 24 mars 1988).

¹³¹⁹ «*[T]he private sector must be willing to put up the cash to build and operate any new high-speed system*» (PHILLIPS, «The Chief Engineer of the Japanese National Railways Said...», *op. cit.*).

¹³²⁰ David L. CHANDLER, *Henry Flagler : The Astonishing Life and Times of the Visionary Robber Baron Who Founded Florida*, New York, MacMillan Publishing, 1986.

¹³²¹ SAF, 12209.

¹³²² «No Pain, No Train : Rail Maker Wants Big Developing Rights», *The Orlando Sentinel*, 11 février 1990.



Figure 39. Henry M. Flagler dans l'archipel des Keys (ca. 1912)¹³²¹

entre secteur privé et action publique, ce qui vient justifier les propos de Robert W. Blanchette.

La Floride des années 1980 n'est plus celle d'un siècle plus tôt. Elle est désormais soumise à différentes régulations et son aménagement répond à une planification nouvelle portée par le DCA¹³²³ à l'échelon fédéral¹³²⁴. Alors que la croissance effrénée de la Floride depuis la Deuxième Guerre mondiale n'a pas été canalisée, le DCA parvient à entrer dans le jeu au cours des années 1970, comme organe régulateur de l'aménagement floridien. Le *Florida High Speed Rail Transportation Commission Act* fait de cette agence fédérale un passage obligé pour l'approbation des opérations immobilières liées à la nouvelle offre de train à grande vitesse. Par ce biais, l'État fédéral revient dans le projet, non au titre étroit de l'activité ferroviaire, mais bien en tant que planificateur de l'aménagement du territoire. Pour avancer dans son projet, tout candidat à une concession ferroviaire doit donc convaincre le DCA de l'adéquation entre ses projets fonciers et la vision de la croissance floridienne plus maîtrisée que le DCA entend imposer.

À ces difficultés extérieures que sont les mécanismes financiers et le jeu du marché de l'immobilier, s'ajoute une autre menace, qui vient troubler le panorama à terme des transports en Floride : la sustentation magnétique, disparue depuis mars 1988 en tant que proposition formelle étudiée par la FHSRTC, refait surface sous une forme qui paraît bien plus dangereuse pour le TGV.

¹³²³ *Department of Community Affairs.*

¹³²⁴ COHEN, *A Case Study of High Speed Rail in Florida : Implications for Financing Passenger Railways, op. cit.*

10.2.3 Le retour de la sustentation magnétique entre Orlando et *Disney World* ou la logique de la rentabilité poussée à l'extrême

L'interdépendance des corridors peut sembler brisée lorsque des choix techniques s'opèrent, en particulier entre les technologies classique et magnétique. Mais, en la matière, il y a peu de stabilité : tant que rien n'est construit, il n'existe pas véritablement de chemin de dépendance technique ou, du moins, prendre en considération de nouveau les deux solutions peut être fait à un coût faible, d'autant que les évaluations des études sont financées par les candidats eux-mêmes. Face aux blocages qu'une solution peut présenter, il est dès lors possible de faire revenir l'autre afin de relancer une compétition. C'est la logique suivie par la commission en charge du projet Los Angeles - Las Vegas, lorsqu'elle réintroduit la solution ferroviaire classique après avoir longtemps considéré uniquement le *Maglev*, afin de se garantir d'avoir un appel d'offres avec plusieurs réponses¹³²⁵.

C'est aussi ce qui se passe lorsque la FHSRTC ouvre la porte à un projet de *Maglev* entre Orlando et *Disney World* (voir fig. 34, p. 329)¹³²⁶. Ce projet est porté par Sam Tabuchi, passé de l'administration de l'État de Floride à la tête de l'équipe des JNR pour les projets en Floride. Alors que la liaison Tampa - Orlando - Miami paraît trop peu génératrice de trafic au regard de son coût d'investissement, il oriente l'effort japonais sur un tronçon bien plus réduit mais qui paraît plus rentable, entre l'aéroport d'Orlando et Epcot. Il bascule aussi vers la technologie magnétique alors que les concurrents sur rail du *Shinkansen* paraissent pouvoir l'emporter entre Tampa et Miami.

Le trajet retenu ne s'étend effectivement que sur 13 *miles*¹³²⁷ qui seraient parcourus en 7 minutes, si bien que le projet entend être avant tout un démonstrateur de la sustentation magnétique. Mais c'est aussi un service de transport dont la fréquentation doit être assurée par une clientèle double. D'une part, les touristes entre l'aéroport d'Orlando et le parc d'attraction qui forment une clientèle quasi captive puisque dépourvue de véhicule ; d'autre part et dans les mêmes proportions, les voyageurs empruntant le système uniquement pour vivre l'expérience de cette sustentation, le système devenant une attraction parmi d'autres sur le territoire floridien¹³²⁸. Le démonstrateur doit pouvoir fonder sa rentabilité justement sur son caractère de démonstration. Ses promoteurs attendent de 6,5 à 8,5 millions de voyageurs annuels et annoncent que la rentabilité sera atteinte dès la première année.

¹³²⁵ «Note sur les transports terrestres aux États-Unis», DTT, 13 juillet 1989 (AN, 19950585/27).

¹³²⁶ Jose GÓMEZ-IBÁÑEZ et John R. MEYER, *Going Private. The International Experience with Transport Privatization*, Washington, The Brookings Institution, 1993, p. 243.

¹³²⁷ 21 km.

¹³²⁸ Entretien entre Michel Walrave, Alain Beltran et Jean-François Picard (17 juillet 1991) (R&H).

Mais l'essor de ce projet se heurte au processus de privatisation des JNR qui débouche en 1987¹³²⁹. Dès lors les actions de recherche et développement sont réduites et ce qu'il en reste est réorienté sur des applications directes au territoire japonais. Sam Tabuchi se tourne donc vers la solution du *Transrapid*, les Allemands étant aussi soucieux que les Japonais ont pu l'être de mettre en service une liaison pouvant servir de vitrine à leur technologie. En revanche, les financements prévus restent japonais.

L'enjeu principal se situe dans la relation avec Disney et les négociations autour du lieu d'arrivée de l'infrastructure, que ce soit Epcot, comme envisagé initialement, ou un nouveau centre commercial que Disney construit et qu'il verrait bien comme terminus du système. Pour les promoteurs du *Transrapid*, il convient également de négocier avec les autres lieux touristiques de la région d'Orlando, dans la mesure où un tel service de transport menant directement à *Disney World* est perçu comme une menace de monopole de fait sur la clientèle.

Par ailleurs, ce projet relance l'image de la Floride comme celle d'un territoire de modernité en général et, en particulier, dans le secteur des transports¹³³⁰. La Floride est ainsi présentée comme pionnière dans le domaine de la sustentation magnétique, alors que d'autres corridors pourraient voir émerger des projets similaires, comme la liaison Las Vegas - Los Angeles, elle aussi avec une vocation touristique.

Surtout, ce projet pose problème aux concurrents engagés dans le processus porté par la FHSRTC. Robert W. Blanchette dénonce le fait qu'il puisse retirer au TGV jusqu'à deux millions de passagers par an tandis que son avocat fait savoir que son projet ne se contente pas de desservir les petits segments les plus rentables¹³³¹. Puisque deux des trois tracés envisagés pour le TGV passent à proximité de *Disney World*, Robert W. Blanchette annonce donc qu'il est prêt à intégrer la liaison entre *Disney World* et l'aéroport d'Orlando dans le projet de TGV¹³³².

Le danger est d'autant plus fort que la proposition à sustentation magnétique se situe en dehors du cadre légal de la consultation lancée par la FHSRTC : elle ne relie pas Tampa à Miami. Non couverte par la loi de 1984, elle pourrait donc bénéficier de subventions publiques. Mais en aurait-elle besoin dans la mesure où la liaison identifiée paraît être la seule potentiellement rentable en Floride ?

La FHSRTC accepte par ailleurs de devenir l'institution en charge de l'évaluation de cette proposition, au risque de produire un mélange des genres. En venant replacer

¹³²⁹Kiyoshi NAKAMURA, «Privatization and Beyond : the JR Case», *Japan Railway & Transport Review*, n° 8, septembre 1996, p. 4-9.

¹³³⁰*Application Submission for the Magnetic Levitation Demonstration Project*, Tallahassee, Maglev Transit, 1989.

¹³³¹«Bullet Train Vs. Japanese Plan 2 Competitors Argue Against Shuttle Linking Disney, Airport», *The Orlando Sentinel*, 28 avril 1988.

¹³³²«Orlando Train May Set Fast Pace For America», *The Orlando Sentinel*, 28 juin 1989.

dans la course les techniques magnétiques, non pas sur le corridor Tampa - Orlando - Miami, mais tout de même sur le territoire de Floride, en l'un de ses points les plus visibles, et surtout dans l'imaginaire de l'innovation et la concurrence entre les divers futurs possibles, la FHSRTC n'épaule pas les candidats à son appel d'offres. Elle demeure ici fidèle à la logique d'ouverture à la concurrence qui prévaut dans ses travaux. Elle semble même tentée de laisser le calendrier dériver afin de donner aux porteurs du *Transrapid* le temps de formuler une offre plus détaillée que celle qu'ils lui remettent le 2 mars 1989. Tandis qu'après un succès obtenu sur ce court tracé, le système à sustentation magnétique pourrait être étendu vers Miami ou Tampa. Telles sont en tous cas les craintes de la DTT en France à ce sujet à l'été 1989¹³³³.

Face à la défaillance de facteurs internes au système ainsi qu'aux éléments extérieurs qui viennent fragiliser le projet de grande vitesse ferroviaire en Floride, la position des promoteurs du TGV est donc chancelante alors que se déroule la procédure d'appel d'offres. Celle-ci ne fait que confirmer que la trajectoire du TGV en Floride semble de plus en plus s'acheminer vers une impasse.

10.3 Quand le TGV lui-même se dérobe

Les derniers mois de la longue séquence ouverte en 1982 par la création de la FHSRC s'étirent en longueur. Le rythme de progression du projet n'a jamais été particulièrement vif, sauf à la fin 1983, mais il se ralentit. En parallèle, les tensions entre les candidats finalement auditionnées s'accroissent d'autant plus. Si les nerfs se font plus tendus, c'est que cette dernière phase, marquée par l'appel d'offres qui ne recueille que deux candidatures, dont l'une d'Alstom alliée à Bombardier, vient révéler les contradictions de la commande initiale inscrite dans la loi de 1984. Est-il possible de financer un projet de transport ferroviaire à grande vitesse sans subventions publiques en Floride ? La réponse négative qu'apportent les deux candidatures, l'une après l'autre, débouche logiquement sur leur retrait successif de cette compétition qui devait permettre la réalisation d'une vitrine de la grande vitesse aux États-Unis, voire dans le monde et se retrouve dans une impasse.

10.3.1 Un appel d'offres volontairement ouvert mais peu fructueux

Le calendrier d'élaboration de l'appel d'offres ne cesse de glisser. En juillet 1985, la presse spécialisée envisage que les dossiers puissent être remis à l'été 1986, ce qui paraît très rapide¹³³⁴. En mai suivant, les Français n'attendent plus la publication de

¹³³³ «Projet de liaison ferroviaire à grande vitesse Miami - Orlando - Tampa (480 km, 325 miles)», DTT, 13 juillet 1989 (AN, 19950585/27).

¹³³⁴ «High-Speed Forces Regroup», *op. cit.*

l'appel que pour l'automne, le délai de réponse nécessaire étant allongé jusqu'à la mi-1988¹³³⁵. L'appel finit par être diffusé en janvier 1987, les réponses étant à rendre fin mars 1988, pour une concession qui pourrait être confiée en septembre 1991 pour 30 ans, l'inauguration – partielle – du système étant prévue en 1995¹³³⁶. Cette lenteur de la procédure est liée au fait que la FHSRTC ne souhaite se fermer aucune option technique, ainsi qu'au travail d'adhésion au projet qu'elle mène en tentant de susciter l'intérêt d'un maximum d'acteurs, en particulier dans le monde de l'immobilier.

L'appel d'offres laisse les candidats libres de fixer le tracé entre les trois villes à desservir (Miami, Orlando et Tampa), de choisir la technique de transport qui leur paraît la plus pertinente et de proposer des modalités financières adaptées au contexte, en particulier celui de la loi de 1984. Afin probablement de rendre possible ce dernier volet, le cahier des charges recommande d'installer le nouveau système le plus possible sur des emprises d'infrastructures existantes, qu'elles soient ferroviaires ou routières. La FHSRTC invite ainsi à penser autant au couplage d'infrastructures, de façon à bénéficier des réserves éventuelles, qu'à la réutilisation de voies existantes, afin de réduire les besoins d'acquisition de terrains nouveaux.

Mi-1987, Robert W. Blanchette demande à repousser la date de remise des offres, ce qui ne fait pas l'unanimité au sein du camp français¹³³⁷. Cette demande est refusée fin juillet 1987¹³³⁸. Au même moment, Maglev retire son offre en préparation et rejoint FHSR.

La présentation des offres pressenties se tient le 28 mars 1988 au vieux Capitole de Floride, en présence du gouverneur Robert Martinez, du président démocrate du Sénat de Floride, John W. Vogt, et de nombre de personnalités floridiennes. Quatre projets sont présentés. Les deux solutions les plus économiques, mais aussi les plus lentes, retiennent peu l'attention de l'opinion publique¹³³⁹. La société d'ingénierie du Massachusetts Stone & Webster Engineering Corporation, qui s'est développée sur le marché du tramway au début du XX^e siècle avant de diversifier ses activités dans différents secteurs liés à l'électricité, formule une offre de Turbo trains sur voie rénovée à 150 *mph*¹³⁴⁰, la moins onéreuse (1 milliard de \$¹³⁴¹). FHSR, portée par le constructeur suédois ABB, suggère l'adoption d'un train pendulaire, à partir de son modèle X2 alors en développement et réputé être capable également de

¹³³⁵ «Projets de TGV sur le continent nord-américain», 1^{er} mai 1986 (AN, 19950585/27).

¹³³⁶ *Florida High Speed Rail Transportation Commission Request for Proposals and Reference Documents for Development and Operation of a High Speed Rail Line in the State of Florida*, Tallahassee, FHSRTC, 1986.

¹³³⁷ Lettre de T. Reynard à E. de Margerie, 18 septembre 1987 (AN, 19950585/27).

¹³³⁸ «Rail Panel Rejects Extension Request», *South Florida Sun Sentinel*, 31 juillet 1987.

¹³³⁹ «Companies Conjure Images of "Bullet Train"», *op. cit.*

¹³⁴⁰ 241 km/h.

¹³⁴¹ 2 milliards de \$₂₀₁₇.

rouler à 150 *mph*¹³⁴² mais qui n'atteint 135 *mph*¹³⁴³ en phase de test en Suède qu'en octobre 1989¹³⁴⁴.

Les deux autres solutions sont bien plus commentées. Très attendus, les Français présentent une solution fondée sur le TGV mais portée par une alliance finalement nouée avec Bombardier (voir p. 399). La structure qui la porte, TGV of Florida, est créée en mars 1986 et présidée par Robert W. Blanchette (voir fig. 40, p. 397). Elle regroupe Alstom et Bombardier et son siège se trouve à Arlington, en Virginie, dans des locaux de Bombardier. Son argument principal est son expérience d'exploitation : «[r]ien n'est laissé au hasard¹³⁴⁵», selon Robert W. Blanchette. Ils semblent faire figure sinon de favori, du moins de référence principale, en particulier dans les médias qui donnent beaucoup la parole aux représentants de ce camp.

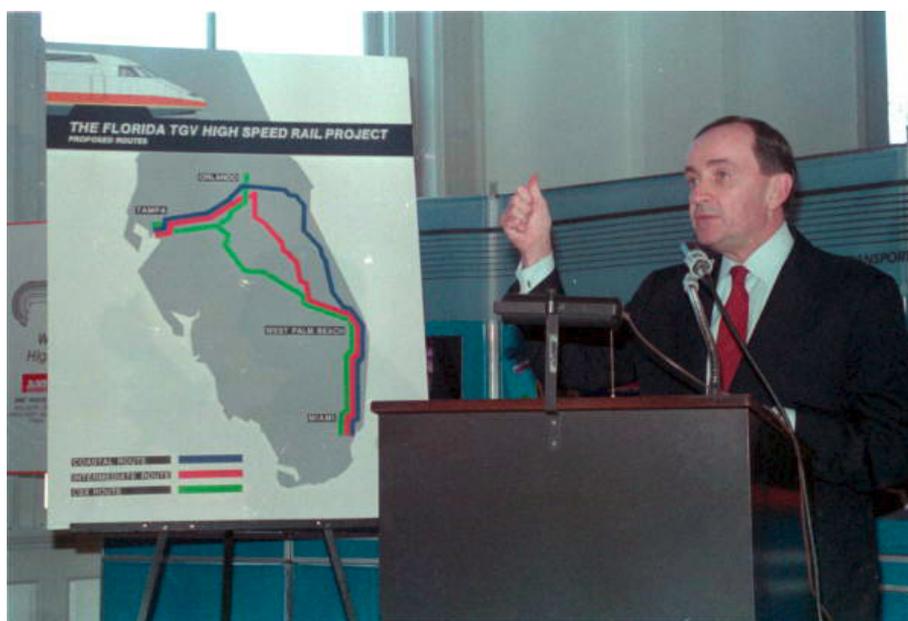


Figure 40. Robert W. Blanchette présente le projet de TGV pour la Floride (28 mars 1988)¹³⁴⁶

L'autre proposition qui retient l'attention est celle d'All American MagnePlan qui propose une solution à sustentation magnétique (voir fig. 41, p. 398). Elle joue sur le caractère novateur, sur la vitesse et, argument nouveau, sur la propreté environnementale de l'objet : «[p]arce qu'une force magnétique contrôle le mouvement du train au lieu de l'électricité ou des moteurs diesel, les responsables de l'entreprise ont

¹³⁴²241 km/h.

¹³⁴³217 km/h.

¹³⁴⁴«Bombardier n'est plus dans la course pour la construction d'un train rapide en Floride : le contrat de \$3 milliards irait à un groupe de compagnies mené par ABB», *La Presse*, 1^{er} novembre 1989.

¹³⁴⁵«*There's nothing to leave to chance*» («Companies Conjure Images of "Bullet Train"», *op. cit.*).

¹³⁴⁶SAF, 133913.

déclaré que leur système élimine la dépendance au pétrole¹³⁴⁷». Le caractère irréal de la sustentation magnétique est donc utilisé pour l'abstraire de ce qui ne serait que des contingences touchant à la production énergétique dont il semble presque pouvoir se passer, comme si la force magnétique présentée était générée spontanément, sans apport énergétique nécessaire. Le discours est donc bien plus destiné à séduire qu'à s'adresser à la rationalité d'acteurs peu familiers avec les enjeux techniques.



Figure 41. David Ramsey présente le projet d'All American MagnePlan pour la Floride (28 mars 1988)¹³⁴⁸

Pour officiellement répondre à l'appel d'offres, chaque candidat doit s'acquitter d'un montant de 35 000 \$¹³⁴⁹, ce que font TGV of Florida et FHSR, contrairement aux deux autres groupements qui ont présenté leur solution à Tallahassee. Dans l'urgence, la FHSRTC leur accorde cinq jours de délai, ce que contestent les deux premiers candidats¹³⁵⁰. Le représentant de Stone & Webster Engineering Corporation affirme ne vouloir payer que pour l'évaluation de sa proposition, soit 5 000 \$¹³⁵¹, et non le complément qui ouvre le droit à postuler pour obtenir la concession, puisqu'elle ne l'intéresse pas. Il entend utiliser l'appel d'offres de Floride comme un test de sa proposition. Pour sa part, David Ramsey affirme qu'All American MagnePlan peut trouver la somme grâce à ce délai supplémentaire, tout en demeurant très dis-

¹³⁴⁷ «Because a magnetic force controls the movement of the train instead of electricity or diesel-powered engines, company officials said their system eliminates the dependence on oil» («Companies Conjure Images of "Bullet Train"», *op. cit.*).

¹³⁴⁸ SAF, 134067.

¹³⁴⁹ 73 000 \$₂₀₁₇.

¹³⁵⁰ «Bullet Train Companies Get A Break 2 Bidders Gain 5 Days To Pay – Rivals Angry», *The Orlando Sentinel*, 7 avril 1988.

¹³⁵¹ 10 000 \$₂₀₁₇.

cret sur les appuis sur lesquels se fonde son entreprise. Ce qui n'est finalement pas le cas. Ainsi, seuls deux groupements se trouvent donc autorisés à poursuivre le processus de sélection¹³⁵².

10.3.2 Bombardier, traducteur du TGV

L'offre présentée par TGV of Florida est le résultat du choix français de ne formuler qu'une seule réponse en Floride, fondée sur le TGV. Ce choix, peu documenté, fait probablement l'objet d'une négociation, puisqu'en fait la proposition est double : le TGV à construire pourrait être soit électrique soit thermique, auquel cas, sa turbine serait construite par ANF. Ce faisant, le camp français évite une candidature parallèle qu'ANF aurait pu proposer seul en se fondant sur ses Turbo trains. Cela dit, ce constructeur pris dans la tourmente financière pèse bien moins lourd qu'Alstom et ne peut probablement prendre le risque de venir perturber le jeu.

L'offre française est en fait portée par une alliance commerciale entre Alstom et Bombardier. Elle prend son sens au regard de la montée en puissance impressionnante de cette entreprise canadienne récemment arrivée sur le marché de la construction ferroviaire, alors que les acteurs de ce secteur puisent souvent leurs racines dans le XIX^e siècle. La diversification opérée depuis le milieu des années 1970, afin de faire face à la chute du marché des motos neige en raison de la crise économique, est un succès. Elle s'est engagée sur le métro sur pneus de Montréal, construit par Bombardier sous licence du constructeur français CIMT¹³⁵³, inaugurant ainsi un mode d'action qui s'avère fructueux.

Bombardier fait le choix de proposer des systèmes déjà éprouvés et développés par d'autres entreprises, dont elle rachète les droits, afin d'éliminer les frais de recherche et développement et de réduire les risques liés à la mise en service de systèmes innovants. Bombardier s'affirme ainsi plutôt comme un assembleur que comme un constructeur et trouve là une souplesse de fonctionnement qui le rend très efficace. Au gré des marchés à venir, l'entreprise peut acquérir les licences qui lui paraissent pertinentes. Par exemple, en 1986-1987, Bombardier acquiert la licence du système de monorail de *Disney World*, ce qui semble sans usage immédiat mais peut s'avérer utile au vu des discussions alors en cours en Floride.

Bombardier place donc son expertise dans sa capacité d'adaptation au marché mais aussi dans sa capacité à exécuter les commandes dans les délais requis. Elle s'avère aussi être une entreprise très forte commercialement.

Son plus gros succès arrive en 1982 lorsque la deuxième tranche du marché de renouvellement des rames de métro de New York, lui est attribuée, après qu'elle

¹³⁵² *Franchise application submitted to the Florida High Speed Rail Transportation Commission, Tallahassee, FHSRTC, 1988.*

¹³⁵³ Compagnie industrielle de matériel de transport.

a acquis les brevets de Kawasaki, lauréat de la première tranche, afin de proposer une pleine compatibilité entre les lots. Cette énorme commande de 825 voitures échappe ainsi à MTE-Francorail, pourtant favori. Bombardier s'affirme alors comme un concurrent capable de dépasser les constructeurs traditionnels, en particulier européens.

La croissance de l'entreprise s'opère essentiellement par acquisition de nouvelles activités qui permettent de poursuivre cette diversification. Courant 1986, Bombardier crée ainsi l'événement en rachetant le fabricant d'avions-citernes nationalisé Canadair ; une opération dans laquelle il peut compter sur le soutien fort du gouvernement canadien – par le biais de commandes – tant l'entreprise fait figure de champion national, dans un monde des transports dominé, en Amérique du Nord, par les constructeurs automobiles états-uniens.

Mais Bombardier ne se restreint ni au Québec, où il est historiquement implanté, ni au Canada. Le groupe s'internationalise rapidement par le biais de coopérations comme d'acquisitions. En janvier 1988, Bombardier devient l'actionnaire majoritaire à 75 % de la société belge Constructions ferroviaires et métalliques Brugeoise et Nivelles. En juin 1989, il acquiert le constructeur aéronautique nord-irlandais Short Brothers.

Au cours des années 1980, Bombardier fait donc figure de nouvel entrant qui réussit son arrivée dans les secteurs ferroviaire et aéronautique. Toutefois, son expertise technique semble en retard par rapport à celle de ses concurrents plus anciennement en place : le seul projet développé en interne, le LRC, connaît beaucoup de problèmes d'exploitation sur le réseau canadien, si bien que, fin 1988, l'entreprise est contrainte d'annoncer qu'elle va devoir réviser les équipements électriques et électroniques des motrices et proposer une nouvelle motrice pour la version révisée du LRC qu'elle espère vendre à l'international, en particulier sur le NEC.

Ainsi, le rapprochement entre Alsthom et Bombardier, s'il ne se fait pas réellement entre égaux en termes de puissance technique ou de chiffre d'affaires, s'opère tout de même entre deux partenaires relativement complémentaires. Alsthom devient le premier constructeur mondial début 1987, après l'absorption des activités ferroviaires de Jeumont-Schneider, mais peine à pénétrer le marché nord-américain en dehors du transport urbain. Il est donc prêt à un changement de stratégie que vient concrétiser l'accord qu'il signe avec Bombardier en décembre 1987. Il prévoit que Bombardier devienne l'agent commercial du TGV sur les marchés où il est présent, c'est-à-dire essentiellement en Amérique du Nord, tandis qu'Alsthom s'engage à la réciproque pour le LRC là où il dispose de positions plus assurées que Bombardier. Pour Alsthom, l'accord est ainsi une façon de toucher le marché canadien où existent des projets de grande vitesse entre Edmonton et Calgary et entre Toronto et Montréal. Chaque constructeur complète aussi sa gamme à moindre frais,

puisque Bombardier ne dispose pas de solution de très grande vitesse ferroviaire, tandis qu'Alstom ne propose aucune solution pendulaire dans son propre catalogue, cette technique étant le plus souvent regardée de haut par les Français¹³⁵⁴. En cas de succès sur un marché, il doit y avoir partage équitable de la construction. Toutefois – au moins pour ce qui est du TGV – il est prévu que les bogies et l'électronique, qui sont deux points sensibles du TGV, restent fabriqués par Alstom.

N'ayant connaissance d'aucune archive disponible sur le montage de l'accord, nous ne pouvons qu'avancer des hypothèses pour comprendre les motivations des deux partenaires. Pour Alstom, il est clair que l'objectif est de pénétrer le marché états-unien, éventuellement via le canadien, après plusieurs années de prospection peu fructueuse. Pour Bombardier, bénéficiaire d'une alliance commerciale sur une base réciproque avec le premier acteur du marché de la construction ferroviaire, qui en outre prévoit de commercialiser le seul produit réellement conçu en interne, le LRC, est une marque de reconnaissance très forte. Pour les deux constructeurs, il peut aussi s'agir d'une façon de trouver des économies dans la prospection de corridors en Amérique du Nord, en proposant en outre deux solutions complémentaires, sans avoir à réduire ce choix dès les premières discussions.

Un échec antérieur montre que ce type d'accord entre entreprises potentiellement rivales n'est pas sans danger. En 1960, Sud-Aviation avait confié la commercialisation dans les pays occidentaux de son modèle phare, la Caravelle, au constructeur états-unien Douglas. Loin de jouer ce rôle, malgré la clause lui garantissant la construction sous licence de la Caravelle aux États-Unis, ce dernier fit tout pour ralentir les ventes, avant de sortir son propre modèle biréacteur, le DC 9, en 1965, dont le succès mondial s'avéra bien plus retentissant¹³⁵⁵.

Pour sa part, la dynamique d'alliance commerciale entre Bombardier et un industriel européen se retrouve en avril 1988, lorsqu'Airbus signe un accord de principe avec l'entreprise canadienne pour une coopération industrielle. Là aussi, il s'agit pour l'avionneur européen de trouver une façon d'entrer en Amérique du Nord en passant par le Canada, sans affronter Boeing de front sur son marché national.

Malgré son rapprochement avec Alstom, Bombardier poursuit sa croissance par acquisition en dehors de ses bases canadiennes. Le 15 septembre 1989, l'entreprise annonce le rachat d'ANF, deuxième constructeur français, loin derrière Alstom, connu pour sa participation au TGV mais aussi pour son TurboTRAIN, vendu en Égypte et en Iran et bien connu des milieux ferroviaires aux États-Unis (voir p. 132). Cette solution entre donc au catalogue de Bombardier qui pense pouvoir la proposer, par

¹³⁵⁴Entretien avec Samir Naessany (15 juin 2017).

¹³⁵⁵Voir Vicki L. GOLICH, «From Competition to Collaboration : The Challenge of Commercial-Class Aircraft Manufacturing», *International Organization*, t. 46, n° 4, automne 1992, p. 915 et Jacques NOETINGER, *L'Aviation, une révolution du XX^e siècle*, Paris, Nouvelles éditions latines, 2005, p. 233.

exemple, sur le NEC. Enfin, Bombardier est l'un des principaux bénéficiaires du marché de matériel roulant pour l'exploitation du tunnel sous la Manche, directement, mais aussi via sa filiale les Constructions ferroviaires et métalliques Brugeoise et Nivelles ainsi, désormais, que via ANF qui a obtenu une part du marché avant son rachat. Pour Alstom, voir ainsi se renforcer son allié est une solution plus acceptable que de laisser son rival helvético-suédois ABB obtenir de nouvelles positions, sachant qu'Alstom, à la limite du monopole en France, ne peut envisager de racheter ANF.

10.3.3 Deux offres révélatrices des tensions du projet

Face à l'offre de TGV of Florida se trouve celle de FHSR. Ce groupement est présidé par Redding R. Stevenson, vice-président exécutif d'AmeriFirst Development, un promoteur immobilier installé à Deerfield Beach. Il s'appuie sur une participation de 28 partenaires dont les principaux sont ABB pour la solution de transport fondée sur son train pendulaire X2 à traction électrique, les JNR pour les études économiques et de tracés, dont ils ont déjà effectué une partie précédemment, et Tishman Speyer, un puissant groupe immobilier new yorkais qui vient épauler AmeriFirst Development.

Les deux projets en concurrence du printemps 1988 à l'automne 1989 présentent des caractéristiques très différentes, même si, une première approche pourrait laisser croire qu'ils sont similaires (voir tab. 12, p. 402).

| Critère | TGV of Florida | FHSR |
|----------------------------|---|------------------------------------|
| Traction | électrique ou turbine | électrique |
| Vitesse | 185 <i>mph</i> ¹³⁵⁷ | 150 <i>mph</i> ¹³⁵⁸ |
| Matériel roulant | 16 rames de 8 voitures | 14 rames de 9 voitures |
| Tracé | voie CSX, <i>Coastal route</i> ou <i>Intermediate route</i> | voie CSX et <i>Turnpike</i> |
| Gares | 6 ou 7 | 13 |
| Coût hors matériel roulant | 1,6 ou 1,9 milliard de \$ ¹³⁵⁹ | 1,9 milliard de \$ ¹³⁶⁰ |
| Matériel roulant | 266 millions de \$ ¹³⁶¹ | 250 millions de \$ ¹³⁶² |
| Passagers en 2006 | 7,2 ou 7,1 millions | 2,3 millions |

Tableau 12. Comparaison des deux propositions déposées pour le projet de Floride (1989)¹³⁵⁶

La différence qui frappe le plus les médias est l'écart de trafic attendu, la solution de TGV of Florida tablant sur le triple de voyageurs de celle de FHSR. Cet écart peut s'expliquer par des différences de tracés, de capacité, de fréquence et de vitesse moyenne, mais il faut d'abord y lire le résultat du grand flou qui entoure les prévisions de trafic. Il faut aussi y voir le reflet des deux approches financières différentes des deux projets : TGV of Florida table sur ses recettes voyageurs pour équilibrer ses comptes, tandis que FHSR fait jouer ce rôle à l'immobilier. Le nombre de voyageurs est donc moins important dans son bilan.

Autre point remarqué, TGV of Florida affirme la nécessité d'une participation publique au projet, de l'ordre de 500 millions de \$¹³⁶³, en particulier du fait de la fin des obligations défiscalisées. Au contraire, FHSR affirme être capable de financer l'ensemble du projet sur fonds privés, grâce à ses opérations immobilières.

Les deux projets ne font pas les mêmes choix en termes de tracés entre West Palm Beach et le barreau Est-Ouest au Nord (voir fig. 42, p. 404). FHSR envisage une combinaison entre le *Turnpike* et la voie CSX, tandis que TGV of Florida offre le choix à la commission entre trois tracés, qui permettent de procéder à des ajustements entre coût, prévisions de trafic et préservation de l'environnement côtier, tout en défendant l'idée de la nécessité d'une infrastructure nouvelle, qui pourrait trouver sa place le long de ces voies.

Une autre différence de taille passe plus inaperçue : TGV of Florida propose un matériel désormais éprouvé, dans une version améliorée destinée à rouler sur le TGV Atlantique, tout en ouvrant la porte à un matériel thermique à turbine, à un moment où le pétrole retrouve son niveau d'avant le choc de 1973 en prix constants (voir fig. 11, p. 73). Cette option peut aussi permettre de réduire les investissements en évitant les lourds coûts d'électrification. Pour TGV of Florida, ce choix technique doit être dicté par le tracé retenu.

Pour sa part, FHSR avance une seule solution technique, mais elle est encore en cours de développement : le X2. Comme le souligne une note de la DTT, «Asea

¹³⁵⁶ «Projet de liaison ferroviaire à grande vitesse Miami - Orlando - Tampa (480 km, 325 miles)», DTT, 13 juillet 1989 (AN, 19950585/27).

¹³⁵⁷ 298 km/h.

¹³⁵⁸ 241 km/h.

¹³⁵⁹ 3,3 ou 4 milliards de \$₂₀₁₇.

¹³⁶⁰ 4 milliards de \$₂₀₁₇.

¹³⁶¹ 551 millions de \$₂₀₁₇.

¹³⁶² 518 millions de \$₂₀₁₇.

¹³⁶³ 1,04 milliard de \$₂₀₁₇.

¹³⁶⁴ FAROOQI et SHEN, «Florida high-speed rail : an ambitious plan for the future», *op. cit.*

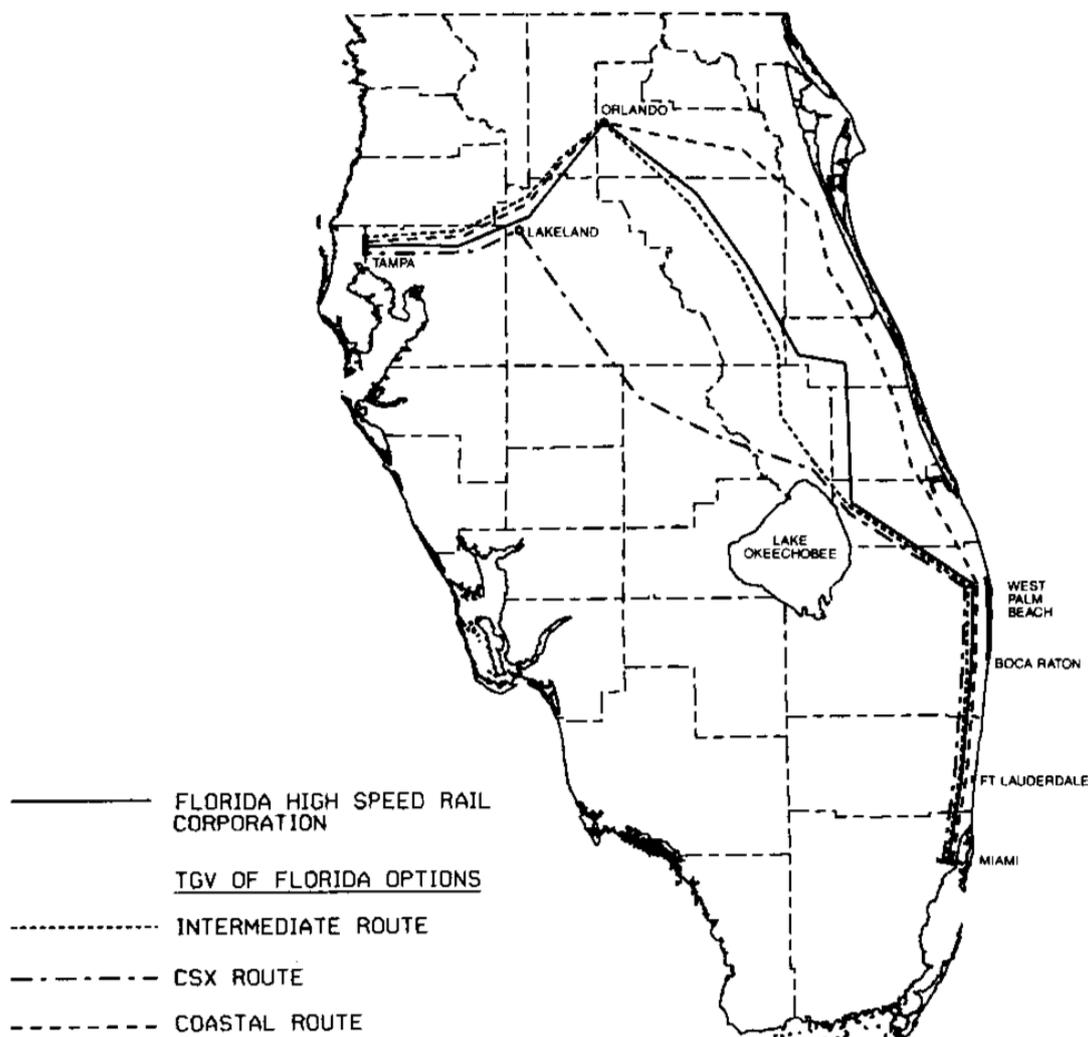


Figure 42. Tracés proposés par TGV of Florida et FHSR (mars 1988) ¹³⁶⁴

propose en réalité un prototype¹³⁶⁵». Curieusement, ce point ne paraît pas poser de problème particulier dans le débat qui s'ouvre en Floride, alors que l'argument selon lequel les États-Unis doivent profiter de l'offre internationale pour choisir un matériel ne présentant aucun risque a été employé depuis des années, en Floride comme dans sur les autres corridors. Le X2, qui rappelle d'autres options pendulaires déjà évoquées – APT et LRC – effraye-t-il moins que la technologie magnétique, révolutionnaire mais plus risquée ? Ou les Floridiens n'ont-ils tout simplement plus le choix, face à une offre qui se réduit ?

La dernière différence est la plus importante puisqu'elle explique les premières : TGV of Florida défend un projet de liaison ferroviaire dont les opérations immobi-

¹³⁶⁵ «Projet de liaison ferroviaire à grande vitesse Miami - Orlando - Tampa (480 km, 325 miles)», DTT, 13 juillet 1989 (AN, 19950585/27).

lières connexes ne sont que des conséquences qui viennent participer à l'équilibre financier global. Au contraire, FHSR propose une opération immobilière de grande ampleur dont le train n'est que le prétexte. En ce sens, il s'agit bien d'«une vaste opération immobilière avec un train au milieu»¹³⁶⁶ telle qu'elle avait été anticipée dès septembre 1985 par les observateurs français à Washington. La preuve du caractère presque exclusivement immobilier de la proposition de FHSR est apportée par une sortie médiatique de Redding R. Stevenson à l'été 1987 : «dans l'avenir, quand et si Mag-Lev ou toute autre technologie arrive à maturité et fait ses preuves, nous convertirons notre système»¹³⁶⁷. La technique n'est absolument pas au centre de la conception du projet puisqu'un basculement d'une solution pendulaire sur rail, c'est-à-dire qui vise pour l'essentiel à réutiliser des voies classiques, vers une solution à sustentation magnétique, c'est-à-dire qui nécessite une infrastructure entièrement nouvelle, est annoncée presque comme une formalité. Pourtant, il y a bien là deux options techniques qui enferment dans des chemins de dépendance dont il est probablement impossible de sortir. Ainsi, la principale technique en jeu pour FHSR est bien celle de la promotion immobilière et non celle du mobile ferroviaire.

Avec de telles oppositions, il paraît étonnant qu'une note de la DTT souligne que «[c]ertains membres de la Commission seraient partisans d'une fusion des deux propositions»¹³⁶⁸. Ce ne sont pas les options techniques seules qui sont incompatibles, mais bien l'esprit global dans lequel est conduit chacun des deux projets. Faut-il y lire le manque de compréhension de certains membres de la FHSRTC qui évoluent loin de leurs domaines de compétences habituels ? Ou une approche idéaliste concevant l'appel d'offres comme étant une façon de collecter de bonnes idées, dont la mise en œuvre pourrait être confiée à la réunion de deux équipes qui semblent pourtant en vive tension, par avocats interposés ?

On peut comprendre qu'il soit difficile de juger de projets aussi nouveaux et la FHSRTC demande donc des compléments aux deux concurrents à remettre pour le 1^{er} avril 1989, en vue de décider le 31 août si les propositions répondent au cahier des charges et d'autoriser ainsi les candidats à déposer par la suite un dossier plus détaillé, dont l'évaluation doit être financée par eux-mêmes, à hauteur de 2000 \$¹³⁶⁹ par *mile*, soit environ 600 000 \$¹³⁷⁰ pour l'ensemble du tracé.

¹³⁶⁶ «Faisabilité financière du TGV en Floride», ambassade de France à Washington, 5 septembre 1985 (AN, 19950585/27).

¹³⁶⁷ «[I]n the future, when and if Mag-Lev or any other technology comes along and proves itself we will convert our system» («Rail Panel Rejects Extension Request», *op. cit.*).

¹³⁶⁸ «Projet de liaison ferroviaire à grande vitesse Miami - Orlando - Tampa (480 km, 325 miles)», DTT, 13 juillet 1989 (AN, 19950585/27).

¹³⁶⁹ 3 953 \$₂₀₁₇.

¹³⁷⁰ 1,2 million de \$₂₀₁₇.

Mais la forme d'insatisfaction que les membres de la FHSRTC trouvent dans les deux propositions les conduit à repousser leur décision à l'automne, après une étape d'auditions.

10.3.4 Du retrait de TGV of Florida à celui de FHSR, la fin du rêve de l'aménagement par l'initiative privée

Avant de rendre son avis sur les dossiers, la FHSRTC effectue à l'été 1989 une visite en France et au Japon qui permet de confirmer qu'un système de train rapide sur rail pourrait fonctionner en Floride ; la commission renforce alors son choix en faveur du rail classique et écarte tout problème technique majeur. Mais, en septembre 1989, elle diffuse un rapport qui remet en cause la crédibilité financière des deux candidats¹³⁷¹. Les prévisions de trafic de TGV of Florida sont jugées trop optimistes tandis que la dette qu'elle envisage paraît trop importante pour ne pas mettre le système en péril. La capacité de FHSR à générer un revenu aussi important sur le marché immobilier paraît, quant à elle, au-delà des normes habituelles. La FHSRTC attend donc des précisions de la part des candidats.

Le climat dans lequel s'ouvre la phase d'auditions qui doivent permettre d'apporter les éclairages attendus sur les questionnements de la commission n'est donc pas favorable aux concurrents. Les doutes se lisent dans la presse, qui interroge des experts, comme Jane E. M. Holt, qui affirment en cœur qu'il est impossible d'envisager un système ferroviaire à grande vitesse sans subventions publiques¹³⁷².

La séquence d'auditions s'ouvre à Orlando le 10 octobre 1989, pour une durée envisagée d'une dizaine de jours mais qui n'est pas limitée *a priori*¹³⁷³. Ces auditions sont une forme de concertation publique : tout le monde est autorisé à venir poser des questions, les agences fédérales concernées sont invitées à donner leur point de vue et les candidats doivent tenter de répondre au mieux. Il est attendu qu'ils fassent évoluer leur proposition en fonction de la teneur des échanges. Ces débats sont toutefois très techniques, en particulier sur les modalités juridiques et financières de mise en œuvre des projets, ce qui réduit de fait la proportion des acteurs susceptibles de réellement intervenir dans les discussions. C'est pourquoi une autre série d'auditions est prévue au printemps 1990, conçue comme étant plus directement abordable par un public profane.

Pour comprendre le cadre général de ces auditions, il suffit de saisir le sens de ce que déclare Diana Hull, responsable de la communication de la FHSRTC, avant leur ouverture. Selon elle, la seule question qui demeure est celle qui a toujours été

¹³⁷¹ «2 Contenders Must Prove Either Can Afford Bullet Train», *The Orlando Sentinel*, 10 octobre 1989.

¹³⁷² «High-speed Rail Doubts Fly», *The Sun Sentinel*, 17 septembre 1989.

¹³⁷³ «Hearings Will Examine Fla. Bullet Train», *Key West Citizen*, 9 octobre 1989.

centrale : «[c]omment vont-ils le payer¹³⁷⁴?» L'argent est bien au cœur des préoccupations de la FHSRTC. Toutefois la formulation de sa porte-parole montre à quel point la commission ne s'envisage pas comme un véritable maître d'ouvrage mais bien plus comme la bénéficiaire d'une sorte d'effet d'aubaine, généré par l'attractivité du territoire de la Floride.

Les auditions s'ouvrent non seulement sur un fond de méfiance entre la FHSRTC et les deux concurrents, mais aussi sur une ambiance délétère entre eux. Le processus retenu pour les séances ne fait qu'ajouter aux tensions puisque chaque groupement est d'abord interrogé successivement avant qu'une session de confrontation soit organisée. C'est alors que chacun «accuse l'autre d'être incapable d'exploiter une ligne de chemin de fer en Floride¹³⁷⁵» tandis que le président de la FHSRTC, Malcolm R. Kirschenbaum¹³⁷⁶, tente de calmer le jeu.

Le 12 octobre, FHSR présente son plan qui explique comment le secteur privé assurera le financement de l'ensemble du projet¹³⁷⁷. Son objectif est d'assujettir promoteurs et propriétaires fonciers le long de la ligne à une taxe, qu'elle soit ponctuelle, via les *special taxing districts*, ou récurrente, via les *impact fees*. Ces mécanismes sont encore à affiner au long des discussions envisagées, puisque si les premiers semblent faire consensus, les seconds paraissent plus débattus. En particulier, FHSR ne semble pas très clair sur l'étendue des zones à taxer : s'agit-il de l'ensemble des terrains à proximité de l'infrastructure ou uniquement de ceux aux abords des gares ? Comment FHSR entend-il négocier avec les 16 comtés traversés pour mettre en place ces fiscalités spécifiques, sachant que tous n'auront pas de gare ? S'il faut multiplier les gares, le service peut-il demeurer à grande vitesse ?

Quoi qu'il en soit, FHSR fait preuve d'ambition : il compte capter le long de l'axe ferroviaire entre 5 et 10 % de la croissance immobilière de la Floride jusqu'en 2020. Son projet passe par la création de nouveaux noyaux urbains qui rappellent ceux du XIX^e siècle, le train étant vu comme l'occasion de générer de nombreux projets immobiliers. Ainsi, FHSR apporte-t-il des éléments complémentaires jugés pertinents par la commission.

En revanche, les auditions se déroulent mal pour TGV of Florida. David H. Rush lui reproche sa position ambivalente entre Alstom et Bombardier et sa proposition double : «[j]e veux savoir avec qui je discute et quelle sorte d'équipement je vais obtenir¹³⁷⁸». Surtout, elle se trouve attaquée sur la demande de subvention publique

¹³⁷⁴ «How are they going to pay for it?» («Bullet-Train Plans on Slow Track», *op. cit.*).

¹³⁷⁵ «[W]ith each side claiming the other incapable of running a railroad in Florida» («2 Bullet Train Companies Trade Insults», *The Orlando Sentinel*, 12 octobre 1989).

¹³⁷⁶ Après une formation en comptabilité et une première expérience dans ce domaine, il devient promoteur en Floride au cours des années 1970 puis développe une activité d'avocat d'affaires.

¹³⁷⁷ «Fast-train Contender Has Bold Idea», *The Orlando Sentinel*, 13 octobre 1989.

¹³⁷⁸ «I want to know who I am dealing with and what kind of equipment I will be getting» («2 Bullet Train Companies Trade Insults», *op. cit.*).

qu'elle juge indispensable au lancement du projet. Pour cela, elle se fait menacer de disqualification dès le 17 octobre¹³⁷⁹. Le responsable financier du groupement, Larry Scully, a beau suggérer des pistes de financement alternatives, en particulier via les *tax improvement districts*, il n'est plus audible. Les membres de la commission rappellent la nécessité de ne compter sur aucun financement public, notamment David H. Rush.

L'avis du directeur exécutif, Charles H. Smith, est rapidement fait. Autant il complimente FHSR pour son plan «crédible et sérieux¹³⁸⁰» et recommande à la FHSRTC de lui permettre de poursuivre la procédure, autant il exprime clairement son souhait de voir le dossier de TGV of Florida rejeté. Il est suivi par le vice-président de la FHSRTC qui ose même se livrer aux journalistes sur un ton humoristique, un rien condescendant : «[j]e ne sais pas comment je pourrais évaluer les forces et les faiblesses du plan de TGV [of Florida], alors que je n'en connais aucune¹³⁸¹».

En effet, les auditions étant publiques, les difficultés de TGV of Florida sont exposées dès le lendemain dans la presse locale. On peut y lire les reproches adressés par la FHSRTC qui ne portent pas uniquement sur le fond, mais aussi sur une audition à laquelle ses représentants n'auraient pas participé la semaine précédente ou sur le fait que ce candidat ferait perdre son temps à la commission. Par ailleurs, un budget fondé sur les recettes voyageurs d'un système de transport inexistant est perçu comme bien plus risqué qu'un budget appuyé sur un marché immobilier bien connu et en expansion, même si FHSR lui demande beaucoup. Tout s'opère comme si les arguments avancés par l'avocat de FHSR étaient repris par la commission.

Pour défendre le TGV, Robert W. Blanchette se bat avec vigueur et tente d'ajuster sa proposition, en réduisant de 500 à 400 millions de \$¹³⁸² le versement public que TGV of Florida estime nécessaire au lancement du projet et qu'elle envisage de rembourser lorsque le système pourra dégager de l'argent. Cette somme correspond à l'estimation de l'étude réalisée par Merrill Lynch, qui prévoit un équilibre financier pour la quatrième année d'exploitation.

Le paradoxe est que FHSR demande également à l'État de Floride de participer au financement du projet de façon indirecte : il estime indispensable la suppression de nombreux passages à niveau sur l'infrastructure existante, ce qui se chiffre justement à environ 400 millions de \$¹³⁸³. Mais peu de considération est portée à cet aspect

¹³⁷⁹ «Builder Talks Fast But Rail Plan Shaky», *The Orlando Sentinel*, 19 octobre 1989.

¹³⁸⁰ «[C]redible and thorough» («TGV's Fast-Train Proposal Teeters on Tracks», *The Orlando Sentinel*, 18 octobre 1989).

¹³⁸¹ «I don't know how I would be able to go about assessing the strengths and weaknesses of TGV [of Florida]'s plan, when I don't know one exists» (*ibid.*).

¹³⁸² 988 à 791 millions de \$₂₀₁₇.

¹³⁸³ 791 millions de \$₂₀₁₇.

du dossier de FHSR, peut-être en raison du caractère banal de ces travaux, dont les membres de la commission ne réalisent probablement pas les coûts réels.

Malgré la confiance qu'affiche Robert W. Blanchette, le sort du TGV en Floride paraît ainsi scellé avant la dernière audition, prévue le 31 octobre. Plutôt que d'être disqualifiée, TGV of Florida choisit, sans surprise, de retirer son offre le 27 octobre, sans que nous connaissions les détails de cette décision au sein du camp français. L'ironie du calendrier veut qu'un mois auparavant, le 24 septembre, le TGV Atlantique a été mis en service, confirmant ainsi le choix de la France pour cette technique ferroviaire qu'elle a cru pouvoir être universelle.

En revanche, la FHSRTC vote à l'unanimité pour autoriser FHSR à poursuivre le processus de sélection en formulant une proposition plus détaillée, avant que la concession puisse être accordée en septembre 1991¹³⁸⁴. L'ouverture de son premier tronçon, Orlando - West Palm Beach, serait ainsi possible pour 1995.

Ce qui semble alors être un dénouement marque l'apogée de l'opposition entre les philosophies des deux projets qui est devenue de plus en plus explicite aux yeux de tous, au fur et à mesure de l'avancement de la procédure pilotée par la FHSRTC. La loi de 1984 a placé les possibles candidats à une concession en Floride dans une situation délicate du fait de l'absence de subvention publique, aggravée par le recours devenu impossible aux obligations défiscalisées. Ces conditions exigeantes expliquent le faible nombre de candidatures en 1988, en particulier l'absence de groupements qui avaient envoyé une réponse à l'appel à propositions conceptuelles de 1983.

Pour résoudre ce qui semble être une équation insoluble, les deux candidats finalement en lice font deux choix opposés. TGV of Florida monte un projet ferroviaire qui laisse certes une part au financement issu de l'immobilier – 600 millions de \$¹³⁸⁵ – mais se fonde d'abord sur un projet de transport générant un trafic voyageurs. Il choisit d'explicitier la contradiction de la commande dès sa réponse à l'appel d'offres en formulant une demande de subvention, non prévue par la loi. Il préfère ainsi mettre le maître d'ouvrage devant ses responsabilités le plus tôt possible, au risque de perdre le marché en se positionnant en dehors du cadre légal imposé.

De son côté, FHSR propose un projet immobilier qui ne se fonde que de façon secondaire sur le projet de transport, dont les trafics voyageurs attendus sont faibles. Il ne souhaite pas placer le maître d'ouvrage en difficulté et préfère affirmer que le projet est possible pour capter le marché, avant d'entrer dans une nécessaire phase de négociation, par exemple justifiée par une récession de l'activité immobilière.

Ainsi, alors que le rêve initial de la FHSRTC consiste à monter un cadre permettant d'obtenir une infrastructure ferroviaire à grande vitesse dont les coûts soient pris en charge par le développement immobilier ainsi généré, l'opposition des deux

¹³⁸⁴ «Firm Given OK on Bullet Train», *The News Herald – Panama City*, 1^{er} novembre 1989.

¹³⁸⁵ 1,186 milliard de \$₂₀₁₇.

derniers candidats en lice vient expliciter l'impossibilité du projet. Aucun des deux n'assure réellement les deux aspects de la commande, quand bien même cette commande est elle-même volontairement floue pour permettre l'expression la plus large possible de solutions innovantes. Leur différence n'est que le révélateur de la contradiction intrinsèque du *Florida High Speed Rail Transportation Commission Act*. Comme l'explique à la presse Yvon Turcot, le porte-parole de Bombardier, après le retrait de TGV of Florida, «[n]ous ne sommes pas des promoteurs immobiliers. Le projet actuel n'est ni financièrement viable, ni commercialement faisable. La Floride devrait s'impliquer financièrement pour le rentabiliser¹³⁸⁶».

Dans ces conditions, on peut s'interroger sur le fait que TGV of Florida ait maintenu son offre aussi longtemps. Une explication possible serait que la Floride, où le TGV était bien placé, ait servi d'argument promotionnel pour appuyer la candidature en Corée du Sud à un moment où ce pays examine justement les propositions rivales. Par la suite, une position plus avancée encore au Texas, où le TGV remporte une franchise, aurait également été maintenue en vie uniquement pour convaincre les Sud-Coréens de suivre le choix des États-Unis en optant pour les Français, face aux Japonais et aux Allemands de l'Ouest¹³⁸⁷. L'héritage heureux des actions malheureuses conduites aux États-Unis serait donc à chercher en Asie.

Le retrait de TGV of Florida est un coup dur pour la FHSRTC, même si la décision de disqualifier cette candidature semblait inévitable. Officiellement, la FHSRTC semble pourtant presque satisfaite : Malcolm R. Kirschenbaum annonce que ce retrait pourrait permettre d'accélérer le processus et de démarrer les travaux plus tôt que prévu¹³⁸⁸. Mais, rétrospectivement, il s'agit bien d'un revers.

Alors que l'objectif principal des dynamiques engagées autour de la grande vitesse par les États-Unis a consisté à s'assurer de bénéficier d'une situation concurrentielle pour éviter la dépendance initiale au *Shinkansen*, en Floride au bout d'une petite dizaine d'années, l'État se retrouve finalement face à une situation monopolistique, en grande partie liée à sa volonté de n'accorder aucune subvention publique au projet, ce qui a réduit d'autant le nombre de potentiels candidats. En ce sens, le processus est d'ores et déjà mis en échec, avant même que s'engage une discussion, désormais seul à seul, avec FHSR, qui en outre propose un matériel non éprouvé.

Cette phase qui s'ouvre à l'automne 1989 focalise donc l'attention sur le projet de FHSR et en particulier sur ses aspects de promotion immobilière. Les experts locaux de l'aménagement et des transports en prennent conscience au fil des mois et l'ambition du plan leur paraît hors de proportion avec la situation du territoire.

¹³⁸⁶ «Bombardier n'est plus dans la course pour la construction d'un train rapide en Floride : le contrat de \$ 3 milliards irait à un groupe de compagnies mené par ABB», *op. cit.*

¹³⁸⁷ Entretien avec André Thinières (16 juin 2017).

¹³⁸⁸ «Firm Given OK on Bullet Train», *op. cit.*

Le responsable de la planification des transports à Orlando l'affirme à la presse : «[p]our nous, c'est tout simplement terrifiant¹³⁸⁹».

Mais le projet ne se heurte pas uniquement à ce que sont les normes habituelles de l'aménagement local en Floride. Il doit aussi faire face à l'évolution à la baisse de ces normes, en raison de la crise immobilière qui s'engage en 1989-1990. Alors que le secteur est l'un des plus porteurs de l'État depuis une trentaine d'années, le marché se retourne et entre en récession. Dès la fin 1986, les bureaux vides sont au nombre de 20 % dans toutes les villes de Floride et même de 28 % à Miami, contre une vacance de 14 % en moyenne aux États-Unis ; par ailleurs, on dénombre environ 30 000 appartements invendus dans les importants comtés de Dade, Broward et Palm Beach¹³⁹⁰.

En outre, une étude commandée par la FHSRTC porte un dernier coup dur à l'offre de FHSR : rendue en 1990, elle montre que nombre de projets immobiliers déjà planifiés entrent en concurrence avec ceux qu'envisage de lancer FHSR le long de l'axe ferroviaire, où existent déjà de nombreuses zones d'exemption fiscales que FHSR espère multiplier¹³⁹¹. Le territoire n'est pas vierge et les acteurs n'attendent pas le projet de train à grand vitesse pour agir, prendre des positions, monter des projets...

L'espoir de produire un projet ne reposant que sur fonds privés, qui a porté FHSR jusqu'au stade de la compétition où elle s'est retrouvée seule, s'éloigne donc au cours de l'année 1990. Le groupement est ainsi contraint de réviser son offre, pour lui donner un caractère plus réaliste au vu des données immobilières. Il réduit en plusieurs étapes la part des financements attendus du secteur immobilier. Sa proposition se fonde donc dès lors sur des subventions publiques et essentiellement sur une hausse des taxes sur les carburants de 2,5 cents¹³⁹² par gallon¹³⁹³. FHSR elle-même se retrouve de la sorte en dehors du cadre dressé par la loi de 1984 et s'éloigne de son image initiale en rejoignant la position qu'a tenue TGV of Florida. Elle en suit donc le destin : face au manque d'enthousiasme et au soutien apporté au projet magnétique entre Orlando et *Disney World* approuvé en juin 1991, FHSR finit par retirer son offre le 13 août 1991. La FHSRTC se retrouve ainsi seule face au cadre légal de 1984, devenu sans objet puisqu'incapable de permettre la sortie d'un projet.

¹³⁸⁹ «To us, this is downright scary» («No Pain, No Train : Rail Maker Wants Big Developing Rights», *op. cit.*).

¹³⁹⁰ «Projet de liaison ferroviaire à grande vitesse Miami - Orlando - Tampa (480 km, 325 miles)», DTT, 13 juillet 1989 (AN, 19950585/27).

¹³⁹¹ Marc T. SMITH, «Assessment of Growth Management and Local Government and Real Estate Benefits Associated with High Speed Rail Development», University of Florida, 1990.

¹³⁹² 4,7 cents₂₀₁₇.

¹³⁹³ 3,79 L.

Conclusion : les transports dramatiques du TGV

Nous proposons ici trois récits différents pour conclure cette histoire du premier échec du TGV aux États-Unis, suivis d'un épilogue.

Le premier se veut une version synthétique de notre analyse, qui reprend les principaux éléments et dresse ainsi le récit de la façon dont les obstacles, dont plusieurs sont visibles dès les débuts de l'histoire, se multiplient au long des années 1980.

Le deuxième change d'échelle par le haut en offrant une vision macroscopique qui emprunte à la science politique pour montrer le décalage entre deux cadres d'action publique, l'un prévalant en France, l'autre aux États-Unis. De ce fait, l'échec peut se comprendre comme n'étant que le résultat de dynamiques opposées qui dépassent de loin le système du TGV ou même le domaine ferroviaire. Le premier récit ne serait donc qu'une illustration ancrée sur un cas précis d'une vision plus globale.

Le troisième change d'échelle par le bas en offrant un regard renouvelé sur la situation historique analysée par le biais d'une métaphore dramaturgique, qui part de la sociologie interactionniste pour retrouver celle des controverses, conformément à son usage récurrent au long du développement. Elle espère ainsi combiner deux cadres d'analyse pour comprendre comment les objets ou projets comme les humains ont pu alimenter ce qui n'est qu'une gigantesque fiction qui, pour les Français, pourrait rappeler ce rêve inabouti qu'a constitué la Floride lorsqu'ils ont tenté de s'y établir alors qu'elle était sous domination espagnole au XVI^e siècle¹³⁹⁴.

Une analyse synthétique : le TGV refuse l'obstacle floridien

Le TGV est d'abord un système de transport et un système de pensée inscrit sur un territoire géographique comme politique. Issu d'une démarche originale justement par sa dimension systémique, il s'agit d'une réelle innovation. Mais cette dimension est celle qui s'avère la plus problématique du fait que le TGV souffre d'un décalage

¹³⁹⁴Mickaël AUGERON, John de BRY et Annick NOTTER (dir.), *Floride, un rêve français (1562-1565)*, La Rochelle, Musée du Nouveau Monde, 2012.

entre la perception de son caractère innovant, principalement focalisée sur la vitesse, et les innovations internes au système, indispensables mais moins immédiatement lisibles, comme la compatibilité ou l'approche socio-économique. Son succès immédiat sur la liaison Paris - Lyon conduit au développement d'une forme de confiance en l'objet dans un contexte où l'activité ferroviaire se cherche un nouveau souffle.

Forte de ce produit auquel des entreprises de l'ensemble de son territoire contribuent, la France essaye donc de le placer sur les marchés à l'exportation où elle retrouve ainsi le Japon, qui n'est jusqu'alors qu'un rival à distance. Alors que quelques pays se lancent dans l'élaboration de solutions de grande vitesse ferroviaire, les États-Unis semblent pouvoir être un territoire prometteur pour le TGV comme pour ses possibles concurrents : absence de constructeur national, nombreuses liaisons envisageables, visibilité mondiale réputée assurée...

Ce tropisme états-unien vient rencontrer une dynamique locale qui s'avère légèrement antérieure et qui met en avant la solution ferroviaire face aux difficultés conjointes auxquelles les États-Unis font face à la fin des années 1970 : hausse du prix du pétrole, congestion aéroportuaire, saturation du réseau autoroutier... L'intérêt porté par les représentants de l'échelon fédéral, souvent plus à titre personnel qu'à celui de leur structure de rattachement, puis surtout par ceux des échelons locaux, vient fonder un nouveau regard des Français sur un pays perçu jusqu'alors comme en retard en matière ferroviaire. Jusqu'à peut-être faire oublier plusieurs caractéristiques états-uniennes peu favorables au train : très faible part modale, concurrence efficace de l'autocar, modestie des tarifs aériens, faiblesse des vitesses ferroviaires pratiquées, poids des acteurs du fret ferroviaire...

D'autres éléments sont sinon oubliés du moins mis de côté. Ainsi, simultanément se mettent pourtant en place des réformes qui réduisent les espoirs du TGV : la déréglementation aérienne contribue à fluidifier le marché de l'avion tandis que celle du fret concentre les regards sur cet aspect du monde ferroviaire, érigé comme un modèle face à Amtrak, qui fait l'objet des attaques de l'administration Reagan pour ses déficits abyssaux. Antérieurement, l'étude de solutions ferroviaires à grande vitesse a même été abandonnée depuis le milieu des années 1970, malgré la volonté fédérale de porter l'innovation dans ce secteur à la suite des décisions de l'administration Johnson. Loin d'être un site comparable aux sites européens, le centre d'essai de Pueblo n'est qu'un leurre dont l'activité ne se porte plus sur la grande vitesse à partir du milieu des années 1970.

L'État fédéral passé sous la férule de Ronald W. Reagan mobilise par ailleurs plusieurs types d'arguments pour s'empresse de décrédibiliser tout projet de grande vitesse ferroviaire. Au-delà d'une vision idéologique, ce niveau décisionnel ne se pense pas adapté aux enjeux du train à grande vitesse, même si le Congrès offre un espace de dialogue, un temps propice à l'avancement du dossier. L'illusion collective est donc

entretenu par l'émergence de dynamiques locales ancrées sur plusieurs corridors assez différents les uns des autres et qui prennent des formes hétérogènes, rarement portées directement par les États eux-mêmes.

Pour les concurrents étrangers, s'ébauche alors la vision des États-Unis comme présentant un marché atomisé de corridors de grande vitesse ferroviaire que les acteurs importants du secteur ne peuvent manquer de prospecter. Les Japonais – historiquement en tête dans ce domaine depuis l'inauguration du *Shinkansen* en 1964 – ne sont-ils pas eux-mêmes très actifs à tous niveaux aux États-Unis ? Les projets semblent se multiplier. Si les plus anciens s'avèrent finalement des impasses – Los Angeles - San Diego, New York - Montréal, Ohio... – d'autres paraissent de plus en plus prometteurs au milieu des années 1980, en particulier celui de Floride. Cet État, porté par une dynamique démographique, immobilière et touristique, fait figure de territoire idéal pour l'implantation d'une telle innovation.

Les Français lancent donc leurs premières actions en Floride. Ce faisant, ils sont contraints par les choix préalablement opérés par les Japonais qui imposent le modèle de ce qu'est l'exportation de la grande vitesse ferroviaire aux États-Unis. Dans un premier temps, les Français singent les actions japonaises, malgré les préjugés qu'ils entretiennent sur ce concurrent pionnier du secteur. Les Japonais ne parviennent pourtant pas à instaurer un argumentaire aussi efficace qu'il y paraît, en particulier sur la question de la rentabilité financière, du fait notamment du coût élevé de l'infrastructure du *Shinkansen*, adaptée au territoire contraint et sismique du Japon. En ce sens, avant de se concurrencer, les différentes solutions de grande vitesse ferroviaire doivent d'abord travailler ensemble à construire un cadre de reconnaissance commun, c'est-à-dire un marché sur lequel des acteurs états-uniens soient prêts à investir.

Entre le moment des premières observations françaises en ce sens, à la mi-1980, et la mise en œuvre d'une politique d'exportation du TGV, à la mi-1983, les Français perdent beaucoup de temps dans l'élaboration d'une stratégie qui s'avère finalement être essentiellement calquée sur les choix japonais. Les principaux points sont le choix de privilégier le TGV, d'identifier les corridors les plus prometteurs et de confier à une structure locale légère, TGV Co, le pilotage de ce dossier. Le temps perdu conduit à agir dans l'urgence, tant le calendrier ne dépend pas des Français. Ainsi, la première réponse à une consultation est-elle déposée à la fin 1983 en Floride, après un travail assez chaotique de quelques semaines seulement.

TGV Co se trouve donc au cœur de cette mécanique mais cette position est loin d'être facile à tenir. Elle donne lieu à une forme d'ambivalence entre les origines françaises et l'implantation états-unienne, qui se retrouve aussi bien dans les relations de travail au sein de l'entreprise que dans les échanges entre l'entreprise et

ses interlocuteurs à l'ambassade à Washington ou à Paris. Son patron états-unien, Robert W. Blanchette, est lui-même une figure hybride, choisie pour cela.

Sous sa conduite et avec l'aide de Français qui se rendent régulièrement aux États-Unis, TGV Co mène de nombreuses actions afin de faire connaître le TGV. Les principales sont les visites en France de responsables états-uniens, qui fournissent l'occasion au camp français de forger l'image d'un système moderne et innovant mais inscrit dans un terroir presque caricatural d'une France éternelle, au risque de ne pas laisser la liberté d'imaginer un tel système dans le contexte si différent des États-Unis. D'autres outils sont aussi mis en place, comme des conférences et des études, qui suscitent également des tensions, du fait du recours aux consultants, habituel aux États-Unis mais moins ancré en France où l'expertise est réputée être détenue par les ingénieurs de l'exploitant ou des constructeurs.

Ces dispositifs d'intéressement parviennent mal à enrôler les acteurs importants aux États-Unis. Les industriels et les compagnies ferroviaires demeurent réticents, de même que les structures fédérales, tandis que le milieu de l'immobilier ne s'intéresse que très peu à un objet qu'il estime peu susceptible d'apporter une valeur foncière. Le principal enrôlement se joue donc avec des acteurs presque déjà convaincus, ceux qui, à l'échelle locale, animent les structures qui portent les projets de corridors.

Ces difficultés ne sont pas véritablement liées aux outils développés ni même à la stratégie retenue mais bel et bien au système du TGV lui-même qui s'avère particulièrement difficile à être américanisé. Au cours de ce processus, les paramètres invariants se révèlent plus importants qu'anticipé, tandis que l'affirmation selon laquelle le TGV aurait fait ses preuves conduit les Français à estimer présenter un objet éprouvé alors que leurs interlocuteurs attendent surtout des preuves essentiellement financières dans un contexte où aucune subvention publique n'est envisagée. Loin d'être une formalité cette traduction financière de ce que serait un projet de TGV aux États-Unis est un obstacle qui pèse sur les possibilités d'exportation, le succès de la ligne Paris - Lyon ayant du mal à masquer les difficultés financières de la SNCF qui rappellent aux États-uniens celles d'Amtrak. Pourtant, ce que la traduction impose au TGV consiste essentiellement à pousser plus loin deux de ses logiques fondamentales : être un projet rentable et proposer un service inspiré du système aérien. Mais l'exploitant qu'est la SNCF s'avère peu à même de répondre au schéma formé par cette combinaison du point de vue de l'investisseur et de celui du client. Autre enjeu, le TGV doit autant convaincre de son caractère éprouvé que de ses capacités d'innovation, face aux projets à sustentation magnétique. L'équation est délicate et les promoteurs du TGV tentent de la résoudre en positionnant leur système comme le seul concurrent classique de ce qui ne sont que des prototypes magnétiques qui présentent encore bien des risques, en particulier financiers.

L'américanisation ne concerne pas uniquement l'objet mais touche également aux structures françaises elles-mêmes. Largement étatiques sous diverses formes (administration, établissement public, entreprises nationalisées...), ces structures s'efforcent de se donner le visage d'un compétiteur susceptible de répondre à des appels d'offres états-uniens scrupuleux sur les questions de subventions publiques. La réponse à l'appel à propositions conceptuelles de Floride fin 1983 est ainsi aussi la première tentative en la matière.

Ce faisant, les Français érigent plusieurs porte-parole : le TGV est celui de l'expertise ferroviaire française, la Floride est celui des différents corridors états-uniens, Robert W. Blanchette est celui des États-uniens... Mais, progressivement, ils se trouvent tous contestés, si bien que le processus de traduction débouche sur une impasse.

La vision d'un marché unique qui lierait les différents corridors de grande vitesse aux États-Unis, au sein duquel celui de Floride serait appelé à être le premier équipé, est remise en question par la diversité des solutions techniques envisagées, des configurations politiques locales et des choix financiers opérés, tandis que l'enlisement du projet floridien, au long du travail de la commission chargée de son avancement, ouvre la porte à l'émergence de projets peut-être plus prometteurs, comme en Ohio. Mais ces différents corridors masquent mal le rêve des promoteurs de solutions étrangères d'équiper le seul corridor qui leur paraît réellement rentable, le NEC. Cette liaison est paradoxalement la plus adaptée à un projet de grande vitesse et grevé de difficultés qui empêchent probablement toute réalisation en la matière. Il existe ainsi une frustration à son propos qui rappelle les Français à la réalité territoriale au-delà de la perfection supposée d'une solution technique.

Cette approche plus théorique qu'ancrée sur les territoires se retrouve dans les profils des promoteurs français, essentiellement des ingénieurs et énarques, amenés à négocier avec des interlocuteurs le plus souvent avocats et entrepreneurs. Les références et les focalisations diffèrent, ce qui ne facilite pas l'émergence des projets. Au sein même du camp français, cette différence culturelle est lisible entre le patron de TGV Co et ses interlocuteurs français, qui, face à ce qu'ils estiment être un manque de résultat, en arrivent à douter de ses méthodes de travail.

Devenu néanmoins inamovible, il poursuit donc l'aventure, en s'impliquant principalement en Floride, où le TGV arrive en tête des propositions conceptuelles reçues et à partir desquelles un cadre législatif est instauré courant 1984. Il prévoit notamment l'absence de subventions publiques, ce qui, pour plusieurs experts et observateurs, consiste à rendre la tâche impossible. Tel n'est pas le point de vue de la commission alors constituée qui consulte les différents concurrents pour le montage de son appel d'offres, la négociation s'engageant dès avant son lancement. Simultanément, les différents camps profitent de ce temps alloué pour étoffer leur groupement. TGV Co se heurte à bien des difficultés et ne parvient finalement pas à intégrer une

dimension de promotion immobilière à la hauteur de ce que la commission pense souhaitable.

Au long de ce processus, qui court entre la fin 1984 et le début 1987, un faisceau de facteurs contribue à rendre la situation encore plus critique. Le système du TGV paraît de moins en moins adapté au contexte floridien : la possibilité de construire une infrastructure nouvelle se fait toujours plus douteuse, en cohérence avec la vision que les États-Uniens développent de la vitesse comme facteur secondaire par rapport à la rentabilité financière. L'appui des prévisions de trafic sur les flux touristiques paraît instable, tant il est douteux que les touristes empruntent massivement un système qui ne pourrait les intéresser qu'en tant qu'attraction mais probablement pas pour se déplacer. Des doutes finissent par émerger sur le choix d'avoir fait du TGV la tête de pont de l'expertise française.

Simultanément, des facteurs extérieurs agissent également dans la même direction : une réforme fiscale fédérale a pour conséquence de réduire les possibilités de financement par le biais d'obligations, ce qui contribue à renchérir tout projet. Parallèlement, les promoteurs immobiliers n'accordent aucune confiance en un système dont ils peuvent douter du succès au vu de la part modale résiduelle du train. Ces deux éléments reflètent l'impossibilité dans laquelle le cadre libéral retenu pour cet aménagement place les porteurs d'un projet : le recours aux capitaux privés, imposé par la loi, ne peut se faire que si les pouvoirs publics apportent un minimum de garantie, par exemple sur les emprunts réalisés par ces acteurs. Le financement entièrement privé n'est qu'une fiction, décrétée par la loi de 1984, mais sur laquelle se heurtent les acteurs floridiens. En revanche, le cadre libéral permet d'envisager que d'autres projets viennent concurrencer celui en cours d'études de Miami à Tampa par Orlando. Ainsi les promoteurs de la sustentation magnétique présentent-ils un projet entre Orlando et *Disney World*, de faible coût du fait de son kilométrage, mais susceptible de capter l'essentiel de la clientèle de la liaison à grande vitesse envisagée à l'échelle de l'État. Un projet qui ne connaît pas plus de réalisation.

Ces difficultés combinées finissent par faire tomber le TGV. L'appel d'offres de 1987, bien que largement ouvert afin d'éviter d'être infructueux, ne recueille que deux réponses. Le TGV, dont les intérêts sont dès lors portés par Bombardier, jugé plus à même de l'américaniser que les Français d'Alsthom, présente une solution d'abord fondée sur la liaison de transport à grande vitesse sur infrastructure nouvelle, dont une partie du financement est assurée par les opérations immobilières mais qui assume la nécessité de subventions publiques au démarrage du projet. Son concurrent est un groupement qui adopte la position inverse : son projet est d'abord immobilier, à une échelle très ambitieuse, et ne fait du train qu'un élément secondaire qui vient justifier les opérations envisagées. Ce faisant, il annonce être capable de porter ce projet sans recours aux subventions publiques, tout en demandant la mise à niveau

d'infrastructures existantes, en particulier en matière de passages à niveau, ce qui s'avère coûteux. Les deux offres sont ainsi révélatrices de la tension au cœur du projet : est-il possible d'envisager une offre ferroviaire à grande vitesse dans un cadre non interventionniste ?

Avant d'être disqualifiée du fait de ne pas avoir respecté le cadre légal qui interdit toute subvention, malgré les incitations des membres de la commission eux-mêmes conscients de l'impasse qu'il représente, et après des premières auditions particulièrement violentes, l'équipe du TGV choisit de retirer son offre en octobre 1989. Elle encaisse ainsi un premier échec retentissant et clôt une vague d'engouement pour l'exportation ferroviaire aux États-Unis, suivant en cela le destin des autres offres, en particulier les Japonais, mais aussi les Britanniques. Comme une confirmation, son concurrent en Floride finit par en faire de même l'année suivante : ce premier acte de la fiction est fini, avant que d'autres lui succèdent jusque dans les années 2010, avec toutefois d'autres configurations.

Une analyse macroscopique : oublier les actants au profit des structures

En portant son regard à l'échelle macroscopique et en oubliant quelque peu les aléas de notre récit, il est possible de considérer le problème du point de vue des structures mises en jeu pour définir l'action publique, telle qu'elle se pratique en France et dont le TGV est porteur de la logique ou telle qu'elle se pratique aux États-Unis et dont les différents corridors sont représentatifs.

Comme l'a proposé Edith R. Powell¹³⁹⁵, le cadre d'action publique dans lequel s'est construit le projet de TGV peut être décrit à l'aide du concept d'action publique *substantialiste*, défini ainsi selon Jean-Gustave Padioleau¹³⁹⁶ :

- «[d]es corps professionnels de fonctionnaires, nationaux ou locaux, compétents, respectueux des “faits” et du “droit”, guidés par l'échéance du long terme,
- dont l'action est encadrée par des principes normatifs comme ceux de l'universalisme (par exemple, le respect de l'égalité des citoyens) ou du formalisme (hiérarchie et conformité des actes juridiques),
- disposant de ressources d'autorité, de moyens financiers et techniques,

¹³⁹⁵Edith R. POWELL, «The Frontiers of State Practice in Britain and France : Pioneering High Speed Railway Technology and Infrastructure (1965-1993)», thèse de doctorat de science politique sous la direction de Rodney Barker et Howard Machin, London School of Economics and Political Science, 1995, p. 168.

¹³⁹⁶Jean-Gustave PADIOLEAU, «L'action publique : du substantialisme au pragmatisme. À propos de l'argument écologique et de l'aménagement», *Techniques, territoires et sociétés*, n° 22-23, juin 1993, p. 89-95.

- produisent, et souvent directement, des objets tangibles d'action publique (règlements, plans, infrastructures, équipements collectifs, etc.),
- grâce à l'exercice de raisonnements juridiques, techniques et scientifiques permettant de révéler le bien commun, ou si l'on préfère, l'intérêt général d'actions publiques éventuelles».

Bien que défini pour aborder le tournant environnemental que connaissent les enjeux d'action publique dans les années 1990, ce schéma s'applique bien à la situation du TGV, entre 1965 et 1981, avant un tel tournant. Prenant ses racines dans le saint-simonisme ferroviaire du XIX^e siècle, cette vision *substantialiste* s'est notamment appuyée sur la force de la tradition du calcul socio-économique au sein de l'ingénierie française pour produire ce qui est défini comme le bien commun. En lui conférant une valeur monétaire, il a permis sa prise en compte dans les décisions d'investissement, mais aussi, par la méthode, l'a aussi mâtiné d'un caractère scientifique. Ce schéma suppose de disposer sur le temps long d'un cadre d'action stable sur tous les plans décisifs pour les projets : techniques, politiques, financiers... Il est ainsi tacitement attendu que les maîtres d'ouvrage comme le paysage modal ou les conditions économiques soient durables. Ce schéma caractérise l'action publique en France, marquée par un État centralisé et interventionniste, et par la recherche d'un aménagement visant à une forme d'équilibre et d'égalitarisme territorial. Au-delà des acteurs, le poids des structures et la pérennité de leur politique sont décisifs. En France, dans le domaine ferroviaire, cette forme d'action publique s'est traduite, depuis le XIX^e siècle, par un recours récurrent aux opérateurs privés ainsi qu'aux financements publics¹³⁹⁷.

À ce schéma s'oppose un autre, qualifié de *pragmatique*, marqué par une succession de compromis qui reflètent une configuration d'acteurs et qui débouchent sur la production d'objets, d'équipements ou de services, qui n'ont pas été définis par un processus cartésien attaché aux caractéristiques techniques, mais dont l'espace public rebat à chaque fois les modalités d'évaluation¹³⁹⁸. Cette configuration est adaptée aux cadres d'action turbulents, où les incertitudes dominent, qu'elles touchent aux enjeux techniques, à la disponibilité des crédits ou aux positions des acteurs impliqués dans la construction de la décision.

Le modèle *substantialiste* fait du bien commun l'objectif de l'action collective, quand le modèle *pragmatique* en fait le résultat de l'action des acteurs, sans schéma *a priori* de ce qu'il doit être. C'est pourquoi Edith R. Powell préfère traiter de cadre

¹³⁹⁷ Georges RIBEILL, «D'un siècle à l'autre, *railway-mania*, TGV-mania... La répétition d'un "modèle ferroviaire français" ?», in LAMARD et STOSKOPF, *Transports, territoires et sociétés*, op. cit., p. 115-133.

¹³⁹⁸ PORTER, *Trust in Numbers. The Pursuit of Objectivity in Science and Public Life*, op. cit.

*procédural*¹³⁹⁹ pour insister sur l'importance du processus de fabrication de l'action publique, là où le modèle *substantialiste* ne traite des moyens d'action que comme des dispositifs secondaires dont la mise en œuvre ne vise qu'à matérialiser ce que l'approche théorique a identifié comme souhaitable.

À l'aune de ce schéma théorique, il est possible de lire les difficultés d'exportation du TGV aux États-Unis non comme le résultat de mauvais choix stratégiques ou du recrutement des mauvaises personnes, mais comme un effet de tensions structurelles. Trop ancré dans la logique *substantialiste*, le TGV s'avère incapable de trouver sa place dans l'univers *pragmatique* qui prévaut aux États-Unis. Cette analyse tend à être justifiée par l'échec japonais, puisque le *Shinkansen* est bel et bien aussi inscrit dans un monde *substantialiste*. Elle fonctionne également, *a contrario*, pour expliquer le succès français en Corée du Sud, un pays également *substantialiste*, sur un axe présentant bien des similitudes avec la LGV Paris - Lyon.

Cette interprétation ne confine pas à une nécessaire impasse pour l'exportation des techniques françaises aux États-Unis : dans la mesure où elles ne sont que des produits, elles peuvent tout à fait trouver leur marché. En revanche, dès lors qu'il ne s'agit plus d'un produit mais d'un système, il emporte avec lui une part d'action publique française et se heurte aux formes de l'action publique états-unienne : les obstacles sont alors nombreux.

Si l'on considère les projets des LGV postérieures à celle de Paris - Lyon comme autant de formes d'exportation intérieure d'un modèle sur un territoire proche mais différent, on peut constater que le cadre *substantialiste* est ce qui fait aboutir ces projets, malgré leur lourdeur financière. La rentabilité financière du TGV est d'ailleurs devenue un sujet de controverse depuis plusieurs années, au fur et à mesure de l'ouverture de lignes toujours moins profitables financièrement et dont la visée paraît toujours plus politique (LGV Est, LGV Rhin-Rhône...) ¹⁴⁰⁰. Le soutien politique paraît ici avoir été le principal carburant du développement du TGV en France, comme s'il pouvait compenser les prévisions de trafic un peu faibles. Le bilan Loti de la LGV Nord, déclarée d'utilité publique en septembre 1989 et ouverte en mai 1993, est un exemple de ce volontarisme qui inscrit l'objet dans un véritable défi face au territoire et aux pratiques chiffrées : alors que son taux de rentabilité interne devait être de 12,9 %, il n'a été que de 2,9 % ¹⁴⁰¹.

Au contraire des États-Unis, où les prévisions douteuses n'ont pas été compensées par une volonté politique suffisamment affirmée, notamment en raison du fort rythme de renouvellement des élus qui rend difficile l'émergence d'un projet local de

¹³⁹⁹ POWELL, «The Frontiers of State Practice in Britain and France : Pioneering High Speed Railway Technology and Infrastructure (1965-1993)», *op. cit.*, p. 168.

¹⁴⁰⁰ Étienne AUPHAN, «Le TGV ou le démantèlement du réseau ferré français», *Annales de géographie*, t. 684, n° 2, 2012, p. 194-213.

¹⁴⁰¹ *Bilan LOTI de la LGV Nord*, Paris, RFF, 2005, p. 5.

moyen ou long terme. En ce sens, les États-Uniens pourraient, de façon un peu provocatrice, être décrits comme des investisseurs ferroviaires bien plus avisés que leurs homologues des autres pays, au vu du très faible nombre de lignes à grande vitesse dont la rentabilité financière paraît rétrospectivement assurée : les deux exemples historiques Tokyo - Osaka et Paris - Lyon et probablement une réalisation chinoise plus récente Qingdao - Jinan¹⁴⁰². Aucune autre ne permet de rentrer dans l'épure, sûrement étroite, de la rentabilité financière. Ce résultat a tendance à valider les choix états-uniens en Floride comme ailleurs, puisque cette rentabilité stricte est bien le facteur principal pris en compte dans le cadre *pragmatique*. Le cadre *substantialiste*, pour sa part, permet l'émergence de projets dont la pertinence financière n'est pas toujours la plus assurée mais qui peuvent trouver une autre forme de justification¹⁴⁰³.

C'est ainsi ici que nous pensons avoir apporté les éléments permettant de mieux comprendre le TGV comme un système fondé sur certains éléments de doctrine qui le rendent très peu souple. Au contraire de l'image du train lui-même, capable de circuler sur des voies du XIX^e siècle autant que sur celles qui ont été construites pour lui 150 ans plus tard, le système est en fait grevé d'une forme d'inertie liée à son caractère *substantialiste*. Les conditions de son atterrissage sont strictes et ne peuvent probablement que difficilement être réunies par un environnement *pragmatique*. En ce sens, quelle que soit la stratégie retenue par les Japonais ou les Français, quel que soit l'agent retenu pour porter leur intérêt, l'incompatibilité des environnements ne peut qu'avoir tenu un rôle essentiel dans l'histoire de cet échec. Faut-il en dédouaner les acteurs ? Difficile de trancher, puisqu'ils ont presque tous sonné l'alarme à ce sujet, tout en continuant à agir. La dernière approche conclusive que nous proposons vise à faire mieux comprendre cette ambivalence.

Une analyse dramaturgique : des rôles de composition trop éloignés des actants

La méthode d'analyse au plus près des acteurs que nous avons suivie au long de ce travail nous incite à proposer une troisième perspective pour comprendre cette histoire d'une illusion déçue, sans rejeter pour autant les clés d'explications déjà avancées.

Pour cela, nous proposons une hybridation de deux écoles sociologiques : la sociologie de la traduction, dont le vocabulaire et les schémas ont été largement utilisés au long de ce texte, et la sociologie interactionniste, non mobilisée jusqu'alors,

¹⁴⁰²Daniel ALBALATE et Germà BEL, *La experiencia internacional en alta velocidad ferroviaria*, Madrid, Fedea, 2015, p. 32.

¹⁴⁰³Nous ne rentrons pas ici dans le débat sur le financement des infrastructures routières et aériennes de part et d'autre de l'Atlantique.

mais dont le cadre paraît, en fin de compte, pouvoir apporter une mise en cohérence des éléments d'analyse. Nous pensons ici à la perspective dramaturgique, dont l'idée, qui remonte au moins à William Shakespeare, consiste à considérer les relations humaines comme déterminées par un cadre similaire à celui d'une pièce de théâtre et formé notamment d'acteurs, de rôles et d'un public. Erving Goffman a dressé une telle métaphore que nous pensons fertile pour la compréhension de notre sujet, en l'adaptant au-delà des simples relations humaines¹⁴⁰⁴. Nous proposons de considérer que les actants, issus de la sociologie de la traduction, peuvent également y tenir des rôles, au même titre que les acteurs humains.

L'histoire de la tentative d'exportation du TGV aux États-Unis dans les années 1980 peut se comprendre à partir de l'idée selon laquelle chaque actant s'est efforcé de tenir un rôle, singé sur un schéma préexistant, ce qui l'a éloigné de ce qui lui tenait lieu d'identité au départ, elle-même résultat d'interactions antérieures. Au fil des années, les différents actants se prennent au jeu et s'ancrent dans leur rôle.

C'est par exemple ce qui se passe lorsque le cadre politique de la grande vitesse ferroviaire en Floride est entériné par la loi de 1984 et qu'une commission est officiellement créée pour piloter le projet. Le pôle des défenseurs floridiens de la grande vitesse ferroviaire se prend pour un véritable maître d'ouvrage qui a vocation à passer un appel d'offres. Mais ce rôle est trop large pour les épaules de ce groupe hétérogène et plus expert en immobilier qu'en ferroviaire, si bien qu'il n'ose pas trancher, passe un temps très long en amont pour consulter tous les concurrents possibles et semble peu sûr de lui. Le résultat est décevant, puisque seules deux offres sont présentées puis finalement successivement retirées, ce qui est dû à la didascalie principale définie en 1984, l'interdiction de toute subvention publique. Ce n'est que par peur de voir ses concurrents se rétracter que la FHSRTC ose sortir de son rôle, à demi-mot ou en aparté, pour filer la métaphore théâtrale, en ouvrant la porte à de possibles propositions fondées sur des subventions.

Plus généralement et non uniquement en Floride, les États-Uniens eux-mêmes ont singé les libéraux, en interdisant le financement public. Mais cette posture s'avère fondée sur une fausse hypothèse. La frontière réputée étanche entre acteurs publics et acteurs privés est brouillée par la demande que formulent les promoteurs immobiliers et les banques de disposer de garanties publiques pour leurs investissements. Ce que ne peuvent accorder des pouvoirs publics contraints par une volonté de désengagement ou de non-engagement financier dans le secteur ferroviaire, à l'échelle

¹⁴⁰⁴Voir Erving GOFFMAN, *La Présentation de soi. La Mise en scène de la vie quotidienne I*, trad. par Alain ACCARDO, Paris, Éditions de minuit, 1973 et Erving GOFFMAN, *Les Relations en public. La Mise en scène de la vie quotidienne II*, trad. par Alain KIHM, Paris, Éditions de minuit, 1973.

fédérale comme à l'échelle locale de la Floride. Si bien que le cadre libéral s'avère intenable¹⁴⁰⁵.

De même, le camp français se prend pour un véritable compétiteur habitué aux appels d'offres internationaux. Ce qu'il est en partie, puisqu'Alstom comme MTE-Francorail en sont, y compris aux États-Unis comme en témoigne leur activité à la même époque sur le marché des transports urbains, à New York et San Francisco, renforcée par celle de Matra à Jacksonville. Mais l'essentiel de l'expertise mobilisée autour du TGV est celle de la SNCF, qui relève d'une toute autre logique. Comme le note Edith R. Powell, alors que jusqu'en 1982, son statut en fait un bras armé de l'État pour l'exportation, du fait de la rémanence de ses origines privées d'avant 1937, son nouveau statut de 1983 la rapproche plus d'une administration¹⁴⁰⁶. Par ailleurs, sa logique d'action internationale est celle de la coopération, entre pairs et sur un pied d'égalité, lorsqu'il s'agit de discuter de services internationaux, ou selon un mode de transfert d'expertise, lorsqu'il s'agit de travailler dans des contextes post-coloniaux ou d'échanges Nord-Sud. La SNCF connaît donc des difficultés dans son adaptation aux modalités des appels d'offres internationaux, qui se traduisent dans ses relations avec les consultants.

Côté français, le rôle principal n'est donc pas tenu par les constructeurs, mais par une entité idoine, TGV Co, qui s'appuie essentiellement sur la SNCF du fait que les enjeux de ce dossier relèvent de facteurs qui ne touchent pas directement au train comme objet technique mobile : infrastructure nouvelle, prévisions de trafic, insertion dans le paysage modal, rentabilité financière... En France, ces facteurs s'inscrivent tous dans le périmètre de la SNCF, si bien que c'est elle qui se retrouve en première ligne, d'autant qu'elle a porté l'essentiel du projet de TGV Paris - Lyon.

Dans leur posture dramaturgique, les Français s'efforcent de singer les Japonais. L'ambivalence des jugements émis à leur propos révèle la difficulté des Français à adopter un rôle qui n'est pas le leur. Ils y parviennent pourtant assez bien, jusqu'à succéder aux Japonais en tête des compétiteurs, après leur première réponse en Floride fin 1983. L'épilogue de cette histoire, qui les voit retirer leur offre, montre qu'ils suivent les pas des Japonais jusqu'au bout, puisque la tentative des JNR est aussi marquée par le retrait d'une offre phare, en Californie en novembre 1984.

Au long de cette représentation, la personnalité de Robert W. Blanchette est celle qui révèle le mieux ce jeu de rôles, puisqu'il en tient plusieurs successivement. On peut lire dans son parcours les similitudes entre son métier d'avocat et celui d'acteur qui, tous deux, supposent une aisance orale autant qu'une capacité à défendre un texte ou un client. Embauché par la FRA, il défend les intérêts de la FRA ; embauché

¹⁴⁰⁵COHEN, *A Case Study of High Speed Rail in Florida : Implications for Financing Passenger Railways*, *op. cit.*

¹⁴⁰⁶POWELL, «The TGV project : a case of technico-economic dirigisme?», *op. cit.*, p. 202-203.

par TGV Co, il défend ceux de TGV Co, selon une approche toute *pragmatique* et loin de toute *substantialisme*. Le tout en conservant sa propre activité, comme un acteur qui veillerait à sa propre carrière au service de laquelle s'enchaîneraient des rôles successifs. Son poste de patron de l'HSRA en témoigne. Au sein de TGV Co, il est conduit à jouer à l'États-unien avec les Français, à qui il est réputé faire remonter le point de vue de ses compatriotes, et au francophile avec les États-Uniens, à qui il est supposé faire connaître puis vendre une technique française. Y a-t-il contradiction ou complémentarité entre ses deux rôles ? S'il est difficile de trancher, tout juste pouvons-nous remarquer que ces rôles le conduisent à des tensions de part et d'autre. Mais qu'il y trouve peut-être une cohérence à son profit, comme avocat et comme président de l'HSRA.

Du côté des actants non humains, on peut s'interroger sur l'incarnation du personnage du marché de la grande vitesse ferroviaire. Existe-t-il ? Si oui, qui l'incarne ? Il s'agirait plutôt d'un rôle tournant. Du fait de l'idée dominante dans l'esprit des Français du *winner takes all*, le marché est successivement incarné par l'un ou l'autre des corridors principaux, dont les caractéristique doivent définir un produit appelé à devenir le standard états-unien. Cette situation est favorisée par la compétition entre les porteurs des différentes solutions qui tentent de s'imposer mais aussi par les éléments produits à l'échelle fédérale dans les premières années. FRA, DOT et Amtrak sont autant de structures qui contribuent à décrire l'émergence d'un marché, même si c'est pour en critiquer la rentabilité.

Au fil des années et alors que les échelons locaux s'affirment comme les moteurs de la dynamique lancée autour de la grande vitesse ferroviaire aux États-Unis, l'existence supposée d'un marché se fait de plus en plus douteuse. D'abord par l'atomisation des situations de chaque corridor. Ensuite du fait que les choix sont trop ouverts pour qu'un marché soit réellement constitué. Le cahier des charges de 1987 en Floride reflète bien ce phénomène : les concurrents sont libres de jouer sur un nombre tellement important de paramètres que le produit lui-même n'est presque pas défini. Enfin, les conditions extérieures pesant sur ce rôle du marché sont telles qu'il perd progressivement de sa substance : baisse du prix du pétrole, retrait de l'État fédéral, réorganisation du secteur aérien... Le marché se trouve toujours plus au fond de la scène jusqu'à ne plus avoir la moindre réplique.

Dernier exemple de rôle, celui tenu par le TGV lui-même, à la fois large et polyvalent, ce qui explique peut-être les difficultés rencontrées par cet actant à qui trop est demandé. Il se doit d'être une technique innovante, capable de rivaliser avec le *Shinkansen* puis les solutions magnétiques, tout en se fondant sur une expérience qui n'est que de quelques années. Il doit aussi faire figure d'ambassadeur des techniques françaises de transport, des plus intégrées aux plus sectorielles (signalisation...), et y compris de celles qui ne supposent pas une voie nouvelle, au risque de perdre en

cohérence. Sur le plan financier, le TGV doit aussi être capable de capter à lui la lumière afin d'exhiber ce qui est analysé comme sa bonne rentabilité financière, tout en laissant le plus dans l'ombre possible la situation financière de la SNCF, trop proche de celle d'Amtrak. Enfin, le TGV est paré des atours du produit d'exportation, comme le vin ou les parfums, ce qui conduit à une focalisation sur sa dimension mobile, alors que le système lui-même, plus complexe et plus ancré territorialement est trop souvent absent. La nécessité des visites sur place révèle ce hiatus entre un objet mobile et un système fixe qu'on ne peut que venir observer.

Résumé à un mobile le TGV doit encore faire preuve de suffisamment de souplesse pour répondre à l'une des exigences de son rôle : se muer en avion. L'un des paradoxes est que l'américanisation consiste en partie à pousser la logique du TGV conçu comme un avion sur rail. Si bien des éléments sont en place dans la version française, la version états-unienne devrait se rapprocher encore plus du modèle aérien, du fait du poids de l'avion dans la concurrence sur les liaisons envisagées, mais aussi d'autres facteurs, comme la nécessité de desservir les aéroports, qui font finalement office de centralités probablement plus aisément identifiables que tout autre lieu d'une agglomération états-unienne typique.

Reste que dans cette course au mimétisme aérien, le TGV ne parvient pas à se défaire de ce qui l'éloigne le plus de l'avion, à savoir son infrastructure. Au contraire, elle est au cœur du système. C'est elle qui supporte l'ensemble et non le mobile, qui n'est finalement qu'un train amélioré. La voie nouvelle réduit les distances, permet les grandes vitesses et se connecte au réseau ancien, ce qui en fait la base du projet. Le TGV ne peut donc s'en défaire, si bien qu'une frontière infranchissable s'érige dans l'hybridation entre ferroviaire et aérien, le TGV restant grevé par sa voie nouvelle, d'où découlent tant de difficultés. Il ne parvient pas à gravir un degré supplémentaire dans l'échelle de l'adhérence¹⁴⁰⁷.

Dans cette représentation, les actants se regroupent en collectifs, c'est-à-dire en équipes, pour suivre le schéma d'Erving Goffman. Ce collectif est très important dans la mesure où il est le lieu où se renforcent les certitudes des membres de l'équipe : les grandes réunions tenues au ministère du Commerce extérieur en 1982-1983 sont ainsi des moments où les idées partagées par les Français trouvent une base consensuelle puisqu'elles sont exprimées au sein d'un collectif qui les valide. On peut ici penser à l'idée qui veut que le TGV ait fait ses preuves. Ces équipes partagent également des secrets, par exemple celui de l'implication de l'État, sous diverses formes, dans le soutien à ce projet d'exportation, qui doit demeurer sinon secret du moins discret, comme le rappellent plusieurs interventions au cours de ces réunions. Les autres équipes et le public ne doivent rien savoir de ces secrets,

¹⁴⁰⁷Georges AMAR, «Pour une écologie urbaine des transports», *Les Annales de la recherche urbaine*, t. 1993, n° 59-60, 1993, p. 141-151.

même si plusieurs équipes partagent des secrets similaires, probablement à propos des études de trafic dont toutes connaissent le manque de crédibilité mais aucune ne peut l'avouer ouvertement, ni parmi les concurrents, ni parmi les pseudo-maîtres d'ouvrage que sont les structures qui pilotent le processus dans chaque État, qui ne sont pas les financeurs des projets. Il y a donc une forme d'accord tacite à ce sujet : si tous ont leur propre raison de développer un projet de liaison ferroviaire à grande vitesse, ce n'est pas nécessairement ni principalement pour transporter des voyageurs, mais ce n'est pas avouable.

Comme dans toutes les équipes, des tensions peuvent surgir entre les membres et certains d'entre eux peuvent se trouver relégués comme indésirables, liguant contre eux une clique d'autres membres qui renforcent leurs propres relations du fait même de ce processus de relégation. L'exemple le plus flagrant de ce schéma concerne Robert W. Blanchette qui focalise sur lui bien des doutes lorsque les dossiers semblent patiner, en particulier celui de Floride en 1985-1986. Mais, comme un secret bien gardé, le camp français lui maintient sa confiance et il prolonge l'aventure même après l'alliance avec Bombardier, en prenant la tête de TGV of Florida.

La pièce se joue donc sur plusieurs années et il est difficile de connaître la façon dont les différents actants entrent dans leur personnage : sont-ils convaincus de la pertinence de leur position ? Comment découvrent-ils leur rôle au fur et à mesure qu'il s'écrit ? Ou qu'ils s'écrivent pour eux-mêmes ?

Pour certains observateurs et même nombres d'actants, le caractère absurde de la pièce est pourtant assez tôt criant. Ainsi, dès juillet 1982, un article grand public sur le projet de train à grande vitesse explique que le phénomène le plus fantastique n'est pas la vitesse des trains, mais le fait que l'on puisse construire un tel projet sans subvention publique¹⁴⁰⁸. Il dresse la liste des difficultés : faiblesse du report modal prévisible de la voiture ou de l'avion, trafic à atteindre comparable à celui du NEC (30 000 voyageurs quotidiens)... En outre, un réseau de lignes secondaires capables d'alimenter l'infrastructure nouvelle suppose des subventions publiques pour les exploiter, ce qui semble hors de propos.

Du point de vue de l'exportateur les risques sont énormes tant les contraintes semblent instables et du fait de l'absence d'un réel marché. Ce qui conduit Samir Naessany à décrire l'enjeu principal non « pas tant [comme] un problème d'exportation au sens traditionnel du mot [que comme] un problème d'économie politique, au plan interne, des États-Unis¹⁴⁰⁹ ». Seront-ils tentés par une vague de déréglementation dans le secteur ferroviaire ? Ou, au contraire, par une forme de retour en arrière dans le secteur aérien, du fait que la déréglementation réduit les marges

¹⁴⁰⁸ BILLITTERI, « Is There a Bullet Train in Florida's Future », *op. cit.*

¹⁴⁰⁹ « Compte-rendu de la mission effectuée aux États-Unis (2 au 7 novembre 1983) », DTT, 15 novembre 1983 (AN, 19950585/27).

des opérateurs et empêche les investissements, au risque de compromettre la santé du secteur ? Autant de choix qui dépassent de loin les capacités de pression d'un compétiteur étranger sur un secteur aussi marginal que le transport ferroviaire de voyageurs. En quelque sorte, les rôles de la pièce sont donc à tout moment à la merci d'un *deus ex machina* sur lequel ils n'ont aucun pouvoir.

Le prix du pétrole agit de façon similaire. Autant sa hausse avait pu justifier l'intérêt de certains décideurs états-uniens pour le ferroviaire, autant sa chute mine cette dynamique. Ce facteur est pourtant absent des documents d'analyse produits par les Français. Seul Léonce Lansalot-Basou, familier du milieu aéronautique, fait remarquer en juin 1982 que la « cadence de mise en place [des projets doit] être fortement influencée par l'évolution du prix et de la disponibilité du carburant automobile¹⁴¹⁰ ». Mais, après son départ en retraite rapide, le camp français n'évoque plus cet aspect important du problème, peut-être par une forme de fatalité puisque ce facteur est bien l'un de ceux sur lesquels il a le moins d'influence. Léonce Lansalot-Basou lui-même ne s'est d'ailleurs pas montré toujours aussi méfiant sur les chances du TGV (voir p. 6).

Plus généralement, différents discours d'alerte sont ainsi observables sans qu'aucun ne parvienne à renverser la dynamique lancée. Ils proviennent d'acteurs qui, simultanément, participent à alimenter le processus de traduction : Jack Duchemin à l'ambassade à Washington, Samir Naessany à la DTT ou Jean-Philippe Bernard à la SNCF, parmi d'autres, avancent tous, à un moment ou un autre, des arguments de poids qui devraient *a minima* conduire à revoir des positions françaises qui s'avèrent finalement assez stables. Devenus tour à tour lanceurs d'alerte, ils ne sont pas entendus par la dynamique collective qui les dépasse et poursuit sur sa lancée, forte d'une inertie fondée sur la rigidité du TGV comme système. Les propos alarmistes pourraient venir perturber l'ordre dramaturgique et empêchent les actants de tenir leur rôle. En ce sens, il paraît logique qu'ils soient systématiquement négligés. Le train en marche semble inarrêtable.

Tenir son rôle est bien le moteur principal de chaque actant. Ce qui conduit la pièce à s'autonomiser progressivement du contexte initial à l'origine de la représentation. À force de chercher à tenir un rôle qui est pourtant le plus souvent loin de leur identité initiale, les actants finissent par oublier ces conditions de départ, c'est-à-dire à passer sous silence les raisons qui justifient l'intérêt originel des États-uniens pour la grande vitesse ferroviaire. L'évolution de ces conditions, au fil des années 1980, n'est que très mal intégrée dans l'élaboration des propositions françaises. Si bien qu'au milieu des années 1980, le train ne vient plus répondre qu'aux problèmes qu'il pose lui-même. Sans lui, l'avion a retrouvé de la capacité par une réorganisation

¹⁴¹⁰Lettre de L. Lansalot-Basou au cabinet de C. Fiterman, 7 juin 1982 (AN, 19950585/27).

et la dépendance automobile n'est plus une menace du fait de la baisse du prix du pétrole. Élaborer des solutions aux problèmes que pose le train est une forme d'occupation qui masque le fait que le train lui-même ne répond plus aux besoins perçus du territoire des États-Unis.

L'innovation elle-même n'a pas été située là où elle était attendue : elle consistait en une relance du train, tout simplement, et non en une capacité technique mesurée par une vitesse élevée. Au fur et à mesure, il apparaît toujours plus nettement que l'innovation se situe même dans une réinvention du train sur les voies existantes, donc nécessairement à vitesse modérée du point de vue international, mais à vitesse accélérée du point de vue états-unien. Le TGV s'éloigne donc toujours plus des attentes qui se précisent implicitement. De fait, jamais l'investissement dans une nouvelle voie n'est interdit, ni jamais aucun seuil de vitesse maximale n'est défini. La vision libérale laisse les compétiteurs libres de définir leur programme en fonction des contraintes. Mais les Français disposent de la solution avant d'avoir réellement intégré les éléments du problème.

C'est là que la question du public se pose : la pièce qui pouvait se dérouler initialement au profit d'un public espéré large et formé de potentiels voyageurs plus que d'experts et de décideurs voit ce public s'éloigner du sujet. Si bien que les actants finissent par ne plus jouer que pour eux-mêmes. Instrumentalisé par les prévisions de trafic, qui sont un discours sur ses pratiques, le public finit par ne plus suivre le déroulement d'une pièce dont l'intérêt n'est plus suscité par les conditions initiales.

On retrouve ici dans ce cas du public la trahison des porte-parole par ceux qu'ils sont supposés représenter qui est une autre forme que peut prendre ce récit, en chaussant les lunettes de la sociologie de la traduction. La métaphore dramaturgique n'est ainsi qu'une façon de relire cette trame qui place l'explication non sur le cadre global, comme précédemment, mais sur la tension qui se joue entre les objets et acteurs enrôlés et leur représentants dans le jeu de la traduction.

Épilogue ou bégaiement de l'histoire ?

L'épilogue proposé ici se veut aussi un nouveau regard porté sur cet épisode en faisant varier l'échelle de temps : inscrit sur plusieurs décennies, il prend alors son sens comme étant l'un des cycles d'une histoire qui semble bégayer, puisque des phases successives d'engouement pour la grande vitesse ferroviaire se sont jouées aux États-Unis depuis celle que nous avons étudiée. Ce bégaiement de l'histoire peut être lié à différents facteurs comme des permanences structurelles (territoires, cadres politiques...), la faible diversité des solutions possibles ou la focalisation des acteurs

sur certains indicateurs centraux (vitesse...)¹⁴¹¹. Le véhicule électrique, dont l'histoire est marquée par une succession de phases d'enthousiasme puis de délaissement, offre une bonne illustration de cette cyclicité de l'histoire des mobilités¹⁴¹². L'histoire des transports de surface romains en offre une autre¹⁴¹³.

L'implantation du train à grande vitesse aux États-Unis et en particulier en Floride se rapproche également de ce canevas cyclique. Après le retrait de FHSR, la FHSRTC se retrouve isolée et décrédibilisée du fait qu'elle s'est montrée incapable d'assumer son rôle de maître d'ouvrage. En janvier 1991, le nouveau gouverneur démocrate Lawton M. Chiles clôt donc le jeu et définit d'autres bases en faveur d'un projet de grande vitesse ferroviaire, confié directement au FDOT. Suite à l'échec du projet libéral, il propose la voie du partenariat public-privé, en mettant en place un système où les pouvoirs publics abondent les financements apportés par le secteur privé, essentiellement par les taxes sur les carburants. Une telle évolution est aussi le résultat des difficultés rencontrées par le financement du projet de tunnel sous la Manche, qui conduisent à réviser l'intérêt porté aux projets réputés uniquement privés.

Entre 1992 et 1994, des études permettent l'élaboration d'un appel d'offres, lancé en 1995 et remporté par le groupement FOX¹⁴¹⁴ en 1996. Ce concurrent présente une solution ferroviaire portée par Bombardier et Alsthom qui voit sa situation renforcée par l'engagement de déblocage de fonds fédéraux, pris en 1998. L'objectif est de relier Tampa à Orlando et Miami par une ligne entièrement nouvelle.

Toutefois, le changement politique qui voit arriver le républicain John E. Bush au poste de gouverneur sonne le glas du projet. Épaulé par un argumentaire libéral fondé sur le risque encouru et surtout soucieux d'employer son budget à d'autres fins, il refuse dès son arrivée de procéder au premier versement public attendu. La conséquence est la mort du projet, de nouveau formellement signifiée par le retrait de l'offre de FOX.

Sur des bases pourtant sensiblement différentes, l'échec est donc de nouveau au rendez-vous. Le poids de l'absence de soutien politique est ici très net, mais n'est-elle pas que le reflet d'une configuration d'acteurs et de territoire qui ne se prête qu'à une

¹⁴¹¹Arnaud PASSALACQUA, «Un monde qui bégaye? Quelques réflexions sur le sentiment de répétition que suscite l'histoire des transports publics urbains», in LAMARD et STOSKOPF, *Transports, territoires et sociétés*, op. cit., p. 15-24.

¹⁴¹²Gijs MOM, *The Electric Vehicle : Technology and Expectations in the Automobile Age*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2004.

¹⁴¹³Arnaud PASSALACQUA, «“Renovatio vecturis” : les cycles incomplets des transports de surface romains» / «“Renovatio vecturis” : i cicli incompleti dei trasporti pubblici nel territorio di Roma», in Aurélien DELPIROU et Arnaud PASSALACQUA (dir.), *Rome par tous les moyens. Évolutions urbaines et mobilité, XX^e-XXI^e siècles / Roma con tutti i mezzi. Evoluzioni urbane e mobilità romana, secoli XX-XXI*, Rome, École française de Rome, 2014, p. 59-78 / p. 57-76.

¹⁴¹⁴Florida Overland Express.

solution qui lui soit propre et non importée ? Depuis lors, la solution actuellement mise en œuvre est celle d'un train accéléré, entre 79 *mph*¹⁴¹⁵ et 125 *mph*¹⁴¹⁶, exploité sur voie classique. Pour le reste, ce projet retrouve les bases qui ont tant alimenté les espoirs des années 1980 : recours à des prêts défiscalisés garantis par l'État de Floride et récupération de plus-values immobilières. Deux éléments que le TGV n'a pas pu ou pas su employer lorsque son heure semblait venue. S'agissait-il d'une représentation d'*En attendant Godot*¹⁴¹⁷ ?

¹⁴¹⁵ 127 km/h.

¹⁴¹⁶ 201 km/h.

¹⁴¹⁷ Samuel BECKETT, *En attendant Godot*, Paris, Éditions de minuit, 1952.

Sources archivistiques

Archives nationales (AN)

- 19860205/7
Industrie ; Direction générale de l'industrie ; Service d'étude des stratégies et des statistiques industrielles ; Département de la statistique et de l'informatique, sous-direction des enquêtes statistiques, Division méthodes et coordination ; Bureau de rénovation des enquêtes de branche (1983-1985)
- 19860357/7
Intérieur ; Cabinet et services rattachés ; Service de l'information et des relations publiques (1970-1986)
- 19860635/7
Industrie ; Cabinet et services rattachés au ministre ; Cabinet ; Conseiller technique (1983-1986)
- 19870101/4
Commerce et Artisanat ; Cabinet et services rattachés ; Cabinet ; Conseiller technique (1981-1983)
- 19870100/8
Commerce et Artisanat ; Cabinet et services rattachés ; Cabinet ; Conseiller technique (1983-1984)
- 19950585/27
Soutien de l'industrie ferroviaire française à travers l'exportation de la technique du train à grande vitesse aux États-Unis d'Amérique (1975-1989)
- 19950585/28
Soutien de l'industrie ferroviaire française à travers l'exportation de la technique du train à grande vitesse au Canada (1982-1987)

Centre des archives économiques et financières (CAEF)

- B-0051886/1
Ministère du Commerce extérieur et du Tourisme ; Cabinet d'Edith Cresson
(1982-1984)

Archives nationales du monde du travail (ANMT)

- 1997018/520
«Visite du gouverneur de Floride : The governor of Florida takes TGV» (mai
1984)

Archives de la SNCF (ASNCF)

- 20LM580
Record de vitesse de 1981 (1979-1984)
- 123LM502
Exportation du TGV aux États-Unis (1983-1985)
- 123LM503
Exportation du TGV aux États-Unis (1976-1985)
- 275LM26
Exportation du TGV aux États-Unis, grande vitesse ferroviaire (1973-1984)
- 713LM964
Inauguration du TGV Sud-Est, record de vitesse de 1981 (1979-1982)
- 713LM1289
Projet de TGV Sud-Est (1969)
- 910LM27
Exportation du TGV aux États-Unis (1984)

Institut national de l'audiovisuel (Ina)

- *Le Journal de 20H*, Antenne 2 (22 septembre 1981)
- *Soir 3*, FR3 (22 septembre 1981)
- *L'Innovation*, FR3 Orléans (25 avril 1984)

White House Photographic Office Collection (WHPOC)

- 05180
Ronald W. Reagan reçoit Evan G. Galbraith lors de sa nomination au poste d'ambassadeur en France (18 novembre 1981)

U.S. National Archives and Records Administration (NARA)

- 545935
Le TACRV au centre d'essais de Pueblo (1973)
- 545960
Le LIMRV au centre d'essais de Pueblo (1973)

State Archives of Florida (SAF)

- 12209
Henry M. Flagler dans l'archipel des Keys (*ca.* 1912)
- 19442
Robert W. Blanchette et Daniel R. Graham en discussion devant une maquette d'une motrice de TGV (1985)
- 133913
Robert W. Blanchette présente le projet de TGV pour la Floride (28 mars 1988)
- 133914
Akio Makiyama, patron de Maglev Transit, remet 500 000 \$ au gouverneur Robert Martinez en présence de Malcolm R. Kirschenbaum (1989)

- 134067

David Ramsey présente le projet d'All American MagnePlan pour la Floride
(28 mars 1988)

The American Presidency Project (APP)

- «Remarks at the Signing of the High-Speed Ground Transportation Act» (30 septembre 1965)

Rails et Histoire (R&H)

- entretien entre Pierre Sudreau, Alain Beltran et Jean-François Picard
(8 janvier 1991)
- entretien entre Jean Dupuy, Alain Beltran et Jean-François Picard
(5 avril 1991)
- entretien entre Charles Fiterman, Alain Beltran et Jean-François Picard
(23 avril 1991)
- entretien entre Robert Geais, Alain Beltran et Jean-François Picard
(23 mai 1991)
- entretien entre Philippe Domergue, Alain Beltran et Jean-François Picard
(16 juin 1991)
- entretien entre Jean Bouley, Alain Beltran et Jean-François Picard
(18 juin 1991)
- entretien entre Marcel Tessier, Alain Beltran et Jean-François Picard
(26 juin 1991)
- entretien entre Michel Walrave, Alain Beltran et Jean-François Picard
(17 juillet 1991)
- entretien entre Pierre Vincent, Alain Beltran et Jean-François Picard
(23 novembre 1991)
- entretien entre Roger Hutter, Alain Beltran et Jean-François Picard
(14 décembre 1991)
- entretien entre Henri Rollet, Alain Beltran et Jean-François Picard
(18 août 1992)

-
- entretien entre Bernard Heurard de Fontgalland, Alain Beltran et Jean-François Picard
(11 décembre 1992)

Entretiens réalisés

- entretien avec Samir Naessany, chef du service des chemins de fer à l'époque
(15 juin 2017)
- entretien avec André Thinières, directeur commercial adjoint d'Alstom à l'époque
(16 juin 2017)

Bibliographie

Histoire transnationale générale

- BOUCHERON, Patrick (dir.), *Histoire mondiale de la France*, Paris, Le Seuil, 2017.
- HAUPT, Heinz-Gerard, «Une nouvelle sensibilité : la perspective “transnationale”. Une note critique», *Cahiers Jaurès*, t. 200, n° 2, 2011, p. 173-180.
- IRIYE, Akira et Pierre-Yves SAUNIER (dir.), *The Palgrave Dictionary of Transnational History. From the mid-19th Century to the Present Day*, Basingstoke, Palgrave MacMillan, 2009.

Histoire des techniques, innovation et ingénierie

- BOUNEAU, Christophe et Pascal GRISET, «Avant-propos», *Flux*, t. 2006/1, n° 63-64, 2006, p. 4-6.
- EDGERTON, David, *The Shock of the Old. Technology and Global History since 1900*, Londres, Profile Books, 2008.
- EDWARDS, Paul N. et Gabrielle HECHT, «History and the Technopolitics of Identity : The Case of Apartheid South Africa», *Journal of Southern African Studies*, t. 36, n° 3, 2010, p. 619-639.
- FERNANDEZ, Alexandre et Pascal GRISET, «Les logiques spatiales de l'innovation, XIX^e-XX^e siècles», *Histoire, Économie & Société*, t. 26, n° 2, 2007, p. 3-13.
- FRAUNHOLZ, Uwe et Anke WOSCHECH (dir.), *Technology Fiction : Technische Visionen und Utopien in der Hochmoderne*, Bielefeld, Transcript Verlag, 2012.
- FREDENUCCI, Jean-Charles, «L'entregent colonial des ingénieurs des Ponts et Chaussées dans l'urbanisme des années 1950-1970», *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, t. 2003/3, n° 79, 2003, p. 79-91.
- HUTTER, Roger, «Louis Armand 1905-1971», *Annales des Mines*, octobre 1971, p. 8-10.
- PICON, Antoine, *L'Invention de l'ingénieur moderne : l'École des Ponts et Chaussées, 1747-1851*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1992.
- POTTER, Stephen, *On the Right Lines? The Limits of Technological Innovation*, Londres, Frances Pinter, 1987.
- SLOTTEN, Hugh R. (dir.), *Oxford Encyclopedia of the History of American Science, Medicine and Technology*, Oxford, Oxford University Press, 2014.
- VACHER, Hélène, «Le miroir de l'Outre-mer des ingénieurs des Ponts et Chaussées», *Pour Mémoire*, n° 12, 2013, p. 106-120.

Histoire transnationale des techniques, des réseaux et de la mobilité

- BONNAUD, Laurent, *Le Tunnel sous la Manche, deux siècles de passions*, Paris, Hachette, 1994.
- GARDON, Sébastien, Arnaud PASSALACQUA et Frank SCHIPPER, «Pour une histoire des circulations sur la circulation», *Métropoles*, n° 6, 2009, p. 1-17.
- GONZÁLEZ-BERNALDO, Pilar et Liliane HILAIRE-PÉREZ (dir.), *Les Savoirs-Mondes. Mobilités et circulations des savoirs depuis le Moyen-Âge*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015.
- HILAIRE-PÉREZ, Liliane et Larissa ZAKHAROVA (dir.), *Les Techniques et la Globalisation au XX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016.
- LABORIE, Léonard, «En chair et en normes. Les participants aux conférences de l'Union internationale des télécommunications, de sa fondation à sa refondation (1865-1947)», *Flux*, t. 2008/4, n° 74, 2008, p. 92-98.
- LABORIE, Léonard, *L'Europe mise en réseaux. La France et la coopération internationale dans les postes et les télécommunications (années 1850-années 1950)*, Bruxelles, Peter Lang, 2010.
- MEDEARIS, Dale, «A New Frontier for Government-Supported International Science and Technology Cooperation», *Science & Diplomacy*, t. 2, n° 2, 2013, en ligne.
- SCHWEITZER, Glenn E, *Scientists, Engineers, and Track-Two Diplomacy : a Half-Century of U.S.-Russian Interacademy Cooperation*, Washington, National Academies Press, 1978.
- UYEHARA, Cecil H., *The U.S.-Japan Science and Technology Agreement. A Drama in Five Acts*, Burlington, Aldershot, 2000.

Histoire des transports et de la mobilité

- CARON, François, *Histoire des chemins de fer en France 1883-1937*, Paris, Fayard, 2005.
- CARON, François, *Histoire des chemins de fer en France 1937-1997*, Paris, Fayard, 2017.
- DELPIROU, Aurélien et Arnaud PASSALACQUA (dir.), *Rome par tous les moyens. Évolutions urbaines et mobilité, XX^e-XXI^e siècles / Roma con tutti i mezzi. Evoluzioni urbane e mobilità romane, secoli XX-XXI*, Rome, École française de Rome, 2014.
- DEMONGEOT, Benoît, «“Adapter le transport collectif à la ville telle qu'elle est.” Les initiatives Cavaillé de 1975 ou le retour du tramway sur l'agenda national», *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 45, 2014, p. 115-142.
- FERIEL, Cédric, «L'invention du centre-ville européen. La politique des secteurs piétonniers en Europe occidentale, 1960-1980», *Histoire urbaine*, n° 42, 2015, p. 97-120.
- GARDON, Sébastien (dir.), *Quarante ans de tramways en France*, Lyon, Libel, 2018.
- GUIGUENO, Vincent, «Building a High-speed Society. France and the Aérotrain, 1962-1974», *Technology and Culture*, t. 49, n° 1, 2008, p. 21-40.

-
- GUILLAUME, Isabelle, «L'épopée française des chemins de fer américains. Le transcontinental vu par Jules Verne, Vivien de Saint-Martin et Pierre Larousse», *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 44, 2013, p. 183-200.
- LAMARD, Pierre et Nicolas STOSKOPF (dir.), *Transports, territoires et sociétés*, Paris, Picard, 2011.
- MCKAY, John, *Tramways and Trolleys. The Rise of Urban Mass Transport in Europe*, Princeton, Princeton University Press, 1976.
- MOM, Gijs, *Atlantic Automobilmism. Emergence and Persistence of the Car, 1895-1940*, New York, Berghahn, 2014.
- PASSALACQUA, Arnaud, «L'Autobus et Paris : souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970», thèse de doctorat d'histoire sous la direction d'André GUESLIN, Université Paris Diderot, 2009.
- SAUGET, Stéphanie, «La "spectacularisation" de la technique dans les gares parisiennes au XIX^e siècle», *Romantisme*, t. 2010/4, n° 150, 2010, p. 23-33.
- SIEGELBAUM, Lewis, *Cars for Comrades : The Life of the Soviet Automobile*, Ithaca, Cornell University Press, 2008.
- WILLIOT, Jean-Pierre (dir.), *La Restauration ferroviaire entre représentations et consommations. Consommateurs, images et marchés / Railway Catering Between Imaginary and Consumption. Consumers, Images and Markets*, Bruxelles, Peter Lang, 2017.

Grande vitesse ferroviaire dans le monde

- ALBALATE, Daniel et Germà BEL, *La experiencia internacional en alta velocidad ferroviaria*, Madrid, Fedea, 2015.
- CHENG, Yung-Hsiang, «Transfert de savoir-faire en matière d'exploitation ferroviaire à grande vitesse entre la SNCF et les compagnies ferroviaires implantées à Taiwan et en Corée du Sud», thèse de doctorat en transport sous la direction de Michel Savy, École nationale des Ponts et Chaussées, 2002.
- GOURVISH, Terence R., «The high speed rail revolution : history and prospects», British Minister of Transport, 2009.
- POWELL, Edith R., «The Frontiers of State Practice in Britain and France : Pioneering High Speed Railway Technology and Infrastructure (1965-1993)», thèse de doctorat de science politique sous la direction de Rodney Barker et Howard Machin, London School of Economics and Political Science, 1995.

Enjeux généraux de la grande vitesse ferroviaire en France

- AUPHAN, Étienne, «Le TGV ou le démantèlement du réseau ferré français», *Annales de géographie*, t. 684, n° 2, 2012, p. 194-213.
- BAZIN, Jean-François, *Les Défis du TGV. Le nouvel âge du chemin de fer*, Paris, Denoël, 1981.
- Bilan LOTI de la LGV Nord*, Paris, RFF, 2005.

- DUPUY, Jean, «La signification d'un record», *Revue générale des chemins de fer*, avril 1981, p. 185.
- FOURNIAU, Jean-Michel, *La Genèse des grandes vitesses à la SNCF : de l'innovation à la décision du TGV sud-est*, Paris, INRETS, 1988.
- FOURNIAU, Jean-Michel, «TGV : du programme de recherche au grand projet industriel. Processus d'innovation dans l'exploitation et logiques institutionnelles», HAL, 1997.
- KLEIN, Olivier, «La genèse du TGV, une innovation contemporaine de l'épuisement du fordisme», *Innovations*, t. 13, n° 1, 2001, p. 111-132.
- KLEIN, Olivier, «Les horizons de la grande vitesse. Le TGV, une innovation lue à travers les mutations de son époque», thèse de doctorat en sciences économiques sous la direction de François Plassard, Université Lumière Lyon 2, 2001.
- POWELL, Edith R., «The TGV project : a case of technico-economic *dirigisme?*», *Modern and Contemporary France*, t. 5, n° 2, 1997, p. 199-214.

Enjeux techniques de la grande vitesse ferroviaire

- CASTRES SAINT-MARTIN, Nicolas et Jean-Marie METZLER, «Les chemins de l'innovation : le dialogue entre le constructeur de matériel ferroviaire et l'exploitant», *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 39, 2008, p. 61-79.
- GENTIL, Paul, «Les grandes vitesses ferroviaires», *Travaux*, n° 461-462, août-septembre 1973, p. 5-9.
- LACÔTE, François, «Les mutations du matériel et de la traction au XX^e siècle», *Revue générale des chemins de fer*, juillet-août 1998, p. 79-128.
- PORTEFAIX, André, «Matériel roulant et grandes vitesses ferroviaires», *Travaux*, n° 461-462, août-septembre 1973, p. 14-25.
- PRUD'HOMME, André et Olivier WEBER, «L'aspect technique des grandes vitesses. La voie et les installations électriques des lignes à grande vitesse», *Travaux*, n° 461-462, août-septembre 1973, p. 26-46.
- REIFF, Glenn A., «New Capabilities in Railroad Testing», *Proceedings of the American Railway Engineering Association*, t. 74, septembre-octobre 1972, p. 1-10.

Effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire

- AMAR, Georges, «Pour une écologie urbaine des transports», *Les Annales de la recherche urbaine*, t. 1993, n° 59-60, 1993, p. 141-151.
- BAZIN, Sylvie, Christophe BECKERICH, Corinne BLANQUART, Marie DELAPLACE et Lidwine VANDENBOSCHE, «Grande vitesse ferroviaire et développement économique local ? Une revue de la littérature», *Recherche Transports Sécurité*, t. 27, 2011, p. 215-238.
- DELAPLACE, Marie, «Grande vitesse ferroviaire et développement local dans des contextes institutionnels différents. Pour une spatialisation des analyses de l'innovation de service», *Technologie et innovation*, t. 17, n° 3, 2017, en ligne.
- GIVONI, Moshe, «Development and Impact of the Modern High-speed Train : A Review», *Transport Reviews*, t. 26, n° 5, 2006, p. 593-611.

-
- MIGNEREY, Pascal, *Les Effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire en France*, Paris, Datar, 2012.
- MÜLLER, Michel, Marc PAPINUTTI et Christian REYNAUD, «Six ans de diffusion des effets du TGV sud-est», *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 15-16, 1987, p. 127-150.
- PELLETIER, Jean, «La gare de la Part-Dieu à Lyon : un équipement décisif du centre directionnel de Lyon», *Revue de géographie de Lyon*, t. 60, n° 4, 1985, p. 317-331.
- TROIN, Jean-François, «Les gares T.G.V. et le territoire : débat et enjeux», *Annales de géographie*, n° 593-594, 1997, p. 34-50.
- TROIN, Jean-François, «Désirs de gares TGV : du projet des édiles locaux au “désaménagement” du territoire», *Belgeo*, n° 1-2, 2010, p. 23-34.

Enjeux électriques

- BOUNEAU, Christophe, «La contribution des technologies étrangères à l'électrification ferroviaire de la France : 1890-1940», *Histoire, Économie & Société*, t. 12, n° 4, 1993, p. 553-572.
- CHENAIS, Jean-Pierre, «L'expansion du monophasé 50 Hz dans le monde et le rôle du groupement 50 Hz», *Revue générale des chemins de fer*, mai 1979, p. 221-226.
- MOM, Gijs, *The Electric Vehicle : Technology and Expectations in the Automobile Age*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2004.
- PICARD, Jean-François, «Technique universelle et filières nationales, le cas de l'électrification des chemins de fer européens», *Sciences et techniques en perspective*, t. 1, n° 1, 1997, p. 1-19.
- PICARD, Jean-François, «Fernand Nouvion, génie de la traction électrique», *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 26, 2002, p. 229-249.

Secteur aérien

- BURIGANA, David, «L'accord Snecma/General Electric et les origines de CFM International. Succès “global” franco... ou euro-américain ? Les dessous diplomatiques d'une affaire techno-industrielle», *Histoire, économie & société*, t. 29, n° 4, 2010, p. 85-101.
- GOLICH, Vicki L., «From Competition to Collaboration : The Challenge of Commercial-Class Aircraft Manufacturing», *International Organization*, t. 46, n° 4, automne 1992, p. 899-934.
- HAYWARD, Keith, «Airbus : Twenty Years of European Collaboration», *International Affairs*, t. 64, n° 1, hiver 1987-1988, p. 11-26.
- MORGAN, David, «Terminal Flight : The Air Traffic Controllers' Strike of 1981», *Journal of American Studies*, t. 18, n° 2, août 1984, p. 165-183.
- NEWMAN, Katherine S., «PATCO Lives ! Stigma, Heroism, and Symbolic Transformations», *Cultural Anthropology*, t. 2, n° 3, août 1987, p. 319-346.
- NOETINGER, Jacques, *L'Aviation, une révolution du XX^e siècle*, Paris, Nouvelles éditions latines, 2005.

OWEN, Kenneth, *Concorde and the Americans : International Politics of the Supersonic Transport*, Washington, Smithsonian Institution Press, 1997.

ROSEAU, Nathalie, *Aerocity. Quand l'avion fait la ville*, Marseille, Parenthèses, 2012.

Tourisme

DELAPLACE, Marie, Samuel MERMET, Francesca PAGLIARA et Julie PERRIN, «Can High Speed Rail Foster the Choice of Destination for Tourism Purpose?», *Procedia. Social and Behavioral Sciences*, n° 111, 2014, p. 166-175.

DELAPLACE, Marie, Francesca PAGLIARA et Andrea La PIETRA, «Does High-Speed Rail Affect Destination Choice for Tourism Purpose? Disneyland Paris and Futuroscope Case Studies», *Belgeo*, n° 3, 2016, en ligne.

FJELLMAN, Stephen M., *Vinyl Leaves : Walt Disney World and America*, Boulder, Westview, 1992.

WYNNE, Nick, *Tin Car Tourists in Florida 1900-1970*, Charleston, Arcadia Press, 1999.

Urbanisme commercial et immobilier

BONNET, Jacques, «L'essor du tertiaire supérieur à Lyon : le centre régional de la Part-Dieu», *Revue de géographie de Lyon*, t. 51, n° 1, 1976, p. 5-33.

BONNET, Jacques, «L'évolution du marché des bureaux en France et à l'étranger», *Géocarrefour*, t. 78, n° 4, 2003, p. 281-294.

JOLIVEAU, Thierry et Martine SANLAVILLE, «L'évolution du centre commercial régional de la Part-Dieu», *Revue de géographie de Lyon*, t. 60, n° 1-2, 1985, p. 97-108.

SCHLEMER, Olivier, «L'immobilier d'entreprise», *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 28, 1985, p. 134-138.

Expertise, modèles et prévisions de trafic

BUHL, Søren L., Bent FLYVBJERG et Mette K. Skamris HOLM, «How (In)accurate Are Demand Forecasts in Public Works Projects?: The Case of Transportation», *Journal of the American Planning Association*, t. 71, n° 2, 2005, p. 131-146.

CHATZIS, Konstantinos, «Une histoire comparée de la modélisation des déplacements urbains en France et en Amérique du Nord (États-Unis et Canada) sur la longue durée (1950 à nos jours). Quelles leçons pour la production et le maintien d'une expertise scientifico-technique?», ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, 2013.

COMMENGES, Hadrien, «L'invention de la mobilité quotidienne. Aspects performatifs des instruments de la socio-économie des transports», thèse de doctorat en géographie sous la direction de Nadine Cattan et Lena Sanders, Université Paris Diderot, 2013.

DUPUY, Gabriel, «Une technique de planification au service de l'automobile. Les modèles de trafic urbain», ministère de l'Équipement, 1975.

-
- KAIN, John F., «Deception in Dallas : Strategic Misrepresentation in Rail Transit Promotion and Evaluation», *Journal of the American Planning Association*, t. 56, n° 2, 1990, p. 184-196.
- PORTER, Theodore M., *Trust in Numbers. The Pursuit of Objectivity in Science and Public Life*, Princeton, Princeton University Press, 1995.

Histoire politique et action publique

- BARSNESS, Richard W., «The Department of Transportation : Concept and Structure», *The Western Political Quarterly*, t. 23, n° 3, septembre 1970, p. 500-515.
- BILLON, Alain, «L'histoire du ministère de l'Équipement n'est pas un long fleuve tranquille», *Pour Mémoire*, n° 1, novembre 2006, p. 7-31.
- BOYD, Alan S., «The United States Department of Transportation», *Journal of Air Law and Commerce*, t. 33, n° 2, 1967, p. 225-233.
- DOOB, Anthony N. et Edward L. GREENSPAN (dir.), *Perspectives in Criminal Law : Essays in Honour of John L. J. Edwards*, Toronto, Canada Law Book, 1985.
- FLONNEAU, Mathieu, «Georges Pompidou, président conducteur, et la première crise urbaine de l'automobile», *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, t. 1999/1, n° 61, 1999, p. 30-43.
- FLONNEAU, Mathieu, Léonard LABORIE et Arnaud PASSALACQUA (dir.), *Les Transports de la démocratie. Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014.
- GARDON, Sébastien, *Goûts de bouchons. Lyon, les villes françaises et l'équation automobile*, Paris, Descartes & Cie, 2011.
- HILTON, George W., «Reviewed Work(s) : National Transportation Policies Through the Year 2000 : Final Report», *Journal of Economic Literature*, t. 18, n° 3, septembre 1980, p. 1120-1122.
- HILTON, George W., *Amtrak. The National Railroad Passenger Corporation*, Washington, American Enterprise Institute for Public Policy Research, 1980.
- KEARNS, Doris, «Lyndon Johnson's Political Personality», *Political Science Quarterly*, t. 91, n° 3, Automne 1976, p. 385-409.
- LEVITAN, Sar A. et Robert TAGGART, «The Great Society Did Succeed», *Political Science Quarterly*, t. 91, n° 4, hiver 1976-1977, p. 601-618.
- MATTHEWS, Donald R., «Legislative Recruitment and Legislative Careers», *Legislative Studies Quarterly*, t. 9, n° 4, novembre 1984.
- PADIOLEAU, Jean-Gustave, «L'action publique : du substantialisme au pragmatisme. À propos de l'argument écologique et de l'aménagement», *Techniques, territoires et sociétés*, n° 22-23, juin 1993, p. 89-95.
- ROUBAN, Luc, «Les députés», *Les Cahiers du Cevipof*, n° 55, septembre 2011.
- THIBAUDET, Albert, *La République des professeurs*, Paris, Grasset, 1927.

Politique économique

- ASSELAIN, Jean-Charles, «L'incartade socialiste de 1981», *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, t. 2018/2, n° 138, 2003, p. 17-31.

- BUSSIÈRE, Éric (dir.), *Georges Pompidou face à la mutation économique de l'Occident, 1969-1974*, Paris, Association Georges Pompidou et Presses universitaires de France, 2003.
- FULLA, Mathieu, «Quand Pierre Mauroy résistait avec rigueur au “néolibéralisme” (1981-1984)», *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, t. 2018/2, n° 138, 2003, p. 49-63.
- KOTZ, David M., «Globalization and Neoliberalism», *Rethinking Marxism*, t. 12, n° 2, 2002, p. 64-79.
- MALLET, William J. et Michaela D. PLATZER, *Effects of Buy America on Transportation Infrastructure and U.S. Manufacturing : Policy Options*, Congressional Research Service, 14 juin 2017.

Organisation du marché des transports

- BRAEUTIGAM, Ronald R., «Consequences of Regulatory Reform in the American Railroad Industry», *Southern Economic Journal*, t. 59, n° 3, janvier 1993, p. 468-480.
- CAILLAUD, Bernard et Émile QUINET, «Les relations contractuelles État-SNCF : une analyse sous l'angle de la théorie des incitations», Cepremap, 1991.
- DELION, André, «De l'État tuteur à l'État actionnaire», *Revue française d'administration publique*, t. 124, n° 4, 2007, p. 537-572.
- DESMARIS, Christian, «Le transport ferroviaire régional de voyageurs en France : à la lumière de la théorie néo-institutionnaliste et des comptes de surplus», thèse de doctorat en sciences économiques sous la direction d'Yves Crozet, Université Lumière Lyon 2, 2010.
- FULLER, John W., «Inflationary Effects on Transportation», *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, t. 456, juillet 1981, p. 112-122.
- GÓMEZ-IBÁÑEZ, José A. et Ginés DE RUS (dir.), *Competition in the Railway Industry : An International Comparative Analysis*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 2006.
- GÓMEZ-IBÁÑEZ, Jose et John R. MEYER, *Going Private. The International Experience with Transport Privatization*, Washington, The Brookings Institution, 1993.
- GOURVISH, Terence R., «British Rail's “Business-Led” Organization, 1977-1990. Government-Industry Relations in Britain's Public Sector», *The Business History Review*, t. 64, n° 1, 1990, p. 109-149.
- KLEIN, Maury, «Competition and Regulation : The Railroad Model», *The Business History Review*, t. 64, n° 2, été 1990, p. 311-325.
- MAYO, John W. et David E. M. SAPPINGTON, «Regulation in a “Deregulated” Industry : Railroads in the Post-Staggers Era», *Review of Industrial Organization*, t. 49, n° 2, septembre 2016, p. 203-227.
- MEYER, John R. et William B. TYE, «The Regulatory Transition», *The American Economic Review*, t. 75, n° 2, mai 1985, p. 46-51.

VIETOR, Richard H. K., «Contrived Competition : Airline Regulation and Deregulation, 1925-1988», *The Business History Review*, t. 64, n° 1, printemps 1990, p. 61-108.

ZEMBRI, Pierre, «Pour une approche géographique de la déréglementation des transports», habilitation à diriger des recherches, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2007.

Histoire économique et industrielle

1938-2018. 80 ans de SNCF racontés par La Vie du Rail, Paris, Éditions de *La Vie du Rail*, 2018.

BARJOT, Dominique et Michèle MERGER (dir.), *Les entreprises et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs, XIX^e-XX^e siècles. Mélanges en l'honneur de François Caron*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1998.

BEAUD, Claude, «Le drame de Creusot-Loire : échec industriel ou fiasco politico-financier?», *Entreprises et histoire*, t. 1, n° 27, 2001, p. 7-22.

BELOT, Robert et Pierre LAMARD (dir.), *Alstom à Belfort, 130 ans d'aventure industrielle*, Boulogne, ETAI, 2009.

BOUVIER, Yves, *Connexions électriques. Technologies, hommes et marchés dans les relations entre la Compagnie générale d'électricité et l'État*, Bruxelles, Peter Lang, 2016.

MARSEILLE, Jacques (dir.), *Le Luxe en France du siècle des «Lumières» à nos jours*, Paris, Association pour le développement de l'histoire économique, 1999.

Commerce extérieur et diplomatie économique

BADEL, Laurence, «Pour une histoire de la diplomatie économique de la France», *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, t. 2006/2, n° 90, 2006, p. 169-185.

BADEL, Laurence, «L'État français et la conquête des marchés extérieurs au XX^e siècle», *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, t. 2008/2, n° 28, 2008, p. 133-140.

BADEL, Laurence, «Diplomatie et entreprises en France au XX^e siècle», *Les Cahiers Irice*, t. 2009/1, n° 3, 2009, p. 103-128.

BADEL, Laurence, «Conflicting Identities : French Economic Diplomacy between the State and Companies in the Twentieth Century», *Diplomacy & Statecraft*, t. 25, n° 3, 2014, p. 432-452.

BADEL, Laurence, «Milieux économiques et relations internationales : bilan et perspectives de la recherche au début du XXI^e siècle», *Relations internationales*, t. 2014/1, n° 157, 2014, p. 3-23.

BALDWIN, Robert E., Carl B. HAMILTON et Andre SAPIR (dir.), *Issues in US-EC Trade Relations*, Chicago, University of Chicago Press, 1988.

BERRIDGE, Geoff R., *Diplomacy : Theory and Practice*, Basingstoke, Palgrave MacMillan, 2002.

Entretien avec M. Thierry Reynard, premier Consul général à Miami, 9 mars 2018, URL : <https://miami.consulfrance.org/spip.php?article5088>.

- FAURE, Guy, «La diplomatie privée des multinationales japonaises», *Politique étrangère*, n° 1, 1985, p. 71-83.
- FRANCQ, Thierry et Dominique LAMIOT, «Les échanges extérieurs de la France durant les années quatre-vingt», *Économie & Prévision*, n° 94-95, 1990, p. 1-11.
- FRIDENSON, Patrick et Pascal GRISET (dir.), *Entreprises de haute technologie, État et souveraineté depuis 1945*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2010.
- LÉVY-LEBOYER, Maurice (dir.), *L'Économie française dans la compétition internationale au XX^e siècle*, Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique, 2006.
- NYAHOHO, Emmanuel, *L'Arsenal des subventions à l'exportation et l'OMC*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 1996.
- SAUL, Samir, «L'État et l'assurance des risques à l'exportation : la Coface (1946-1966)», *Histoire, Économie & Société*, t. 21, n° 3, 2002, p. 357-375.
- SAUL, Samir, «La COFACE : des opérations avec garantie de l'État au risque pays», *Les Cahiers Irice*, t. 2010/2, n° 6, 2010, p. 169-195.

Relations franco-états-uniennes

- BARJOT, Dominique (dir.), *Catching up with America. Productivity Missions and the Diffusion of American Economic and Technological Influence after the Second World War*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2002.
- GALBRAITH, Evan G., *Ambassador in Paris : the Reagan Years*, Washington, Rengery Gateway, 1987.
- HARTER, Hélène, «Les Américains et l'élection de François Mitterrand en 1981», *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, t. 101-102, n° 1, 2011, p. 29-31.
- KUISEL, Richard F., «L'American way of life et les missions françaises de productivité», *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, t. 1988/1, n° 17, 1988, p. 21-38.
- LAMARD, Pierre, «American industry : the model to apply to improve productivity : examples of Peugeot and Alstom Industries – France», *Icon*, t. 11, 2005, p. 182-196.
- MORSEL, Henri, «La mission de productivité aux États-Unis de l'industrie française de l'aluminium», *Histoire, Économie & Société*, t. 18, n° 2, 1999, p. 413-417.

Histoire des États-Unis et du Canada

- AUGERON, Mickaël, John de BRY et Annick NOTTER (dir.), *Floride, un rêve français (1562-1565)*, La Rochelle, Musée du Nouveau Monde, 2012.
- BIGGAR, Jeanne C., «Reassessing Elderly Sunbelt Migration», *Research on Aging*, t. 2, n° 2, juin 1980, p. 177-190.
- BIGGAR, Jeanne C., Cynthia B. FLYNN et Charles F. LONGINO, «Elderly Interstate Migration. Impact on Sending and Receiving States, 1965 to 1970», *Research on Aging*, t. 2, n° 2, juin 1980, p. 217-232.
- BIGGAR, Jeanne C. et Charles F. LONGINO, «The Impact of Retirement Migration on the South», *The Gerontologist*, t. 21, n° 3, 1981, p. 283-290.

-
- CAIN, Stephen A. et Gordon ADAMS, «Reagan's 1988 military budget», *Bulletin of the Atomic Scientists*, t. 43, n° 2, mars 1987, p. 50-52.
- CAMPAGNA, Anthony S., *The Economy in the Reagan Years. The Economic Consequences of the Reagan Administrations*, New York, Praeger, 1994.
- CARTER, James E., *The Jimmy Carter Library*, New York, Simon & Schuster, 2014.
- CHANDLER, David L., *Henry Flagler : The Astonishing Life and Times of the Visionary Robber Baron Who Founded Florida*, New York, MacMillan Publishing, 1986.
- DOBSON, Jerome E. et Joshua S. CAMPBELL, «The Flatness of U.S. States», *Geographical Review*, t. 104, n° 1, janvier 2014, p. 1-9.
- FLYNN, Cynthia B., Jeanne C. BIGGAR, Charles F. LONGINO et Robert F. WISEMAN, «The Redistribution of America's Older Population : Major National Migration Patterns for Three Census Decades, 1960-1980», *The Gerontologist*, t. 25, n° 3, 1985, p. 292-296.
- GIGNAC, Benoît, *Jean Drapeau : le maire qui rêvait sa ville*, Montréal, La Presse, 2009.
- GRIZZLE, Gloria A. et Paul C. TROGEN, «Cutback budgeting in Florida : Causes, Approaches, and Consequences», *Politics & Policy*, t. 22, n° 3, 1994, p. 501-523.
- JOHNS, Andrew L. (dir.), *A Companion to Ronald Reagan*, Hoboken, John Wiley & Sons, Inc., 2015.
- KOOLHAAS, Rem, *New York délire : un manifeste rétroactif pour Manhattan*, Marseille, Parenthèses, 2002.
- PFIFFNER, James P., «The Paradox of President Reagan's Leadership», *Presidential Studies Quarterly*, t. 43, n° 1, 2013, p. 81-100.
- POLÈSE, Mario et Richard SHEARMUR, «Culture, Language, and the Location of High-Order Service Functions : The Case of Montreal and Toronto», *Economic Geography*, t. 80, n° 4, 2004, p. 329-350.
- POTERBA, James M., «Tax reform and the market for tax-exempt debt», *Regional Science and Urban Economics*, t. 19, n° 3, 1989, p. 537-562.
- THOMPSON, Jeff, *The Television Horrors of Dan Curtis : Dark Shadows, The Night Stalker and Other Productions, 1966-2006*, Jefferson, McFarland Publishing, 2012.
- WHITSON, David, «Bringing the World to Canada : "The Periphery of the Centre"», *Third World Quarterly*, t. 25, n° 7, 2004, p. 1215-1232.

Histoire de la mobilité aux États-Unis

- ADLER, Sy, «The Evolution of Federal Transit Policy», *Journal of Policy History*, t. 5, n° 1, 1993, p. 69-99.
- BARRETT, Paul F., Mark H. ROSE et Bruce E. SEELY, *The Best Transportation System in the World : Railroads, Trucks, Airlines, and American Public Policy in the Twentieth Century*, Columbus, Ohio State University Press, 2006.
- BOYD, Alan S., *A Great Honor : My Life Shaping 20th Century Transportation*, Amazon Kindle, 2016.

- CHATZIS, Konstantinos, «Capter et cartographier les pratiques et désirs des Américains en matière de mobilité urbaine (de l'entre-deux-guerres aux années 1960)», *Flux*, t. 2018/1, n° 111-112, 2018, p. 57-79.
- FLINK, James J., *The Automobile Age*, Cambridge, MIT Press, 1990.
- GODDARD, Stephen B., *Getting There : The Epic Struggle between Road and Rail in the American Century*, Chicago, The University of Chicago Press, 1994.
- MARTIN, Albro, *Railroads Triumphant : The Growth, Rejection, and Rebirth of a Vital American Force*, Oxford, Oxford University Press, 1992.
- MC SHANE, Clay, *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, New York, Columbia University Press, 1995.
- MIDDLETON, William D., George M. SMERK et Roberta L. DIEHL (dir.), *Encyclopedia of North American Railroads*, Bloomington, Indiana University Press, 2007.
- NORTON, Peter D., *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, Cambridge, MIT Press, 2008.
- PERL, Anthony, *New Departures : Rethinking Rail Passenger Policy in the Twenty-First Century*, Lexington, University Press of Kentucky, 2002.
- PUCHER, John, «Urban Public Transport Subsidies in Western Europe and North America», *Transportation Quarterly*, t. 42, n° 3, juillet 1988, p. 377-402.
- ROSE, Mark H., *Interstate : Express Highway Politics 1939–1989*, Knoxville, University of Tennessee Press, 1990.
- SCHORUNG, Matthieu, «L'Alaska Railroad Corporation : un modèle ferroviaire original aux confins des États-Unis entre diversification commerciale et stratégie touristique intégrée», *EchoGéo*, n° 38, 2016, en ligne.
- SEILER, Cotten, *Republic of Drivers : A Cultural History of Automobility in America*, Chicago, University of Chicago Press, 2009.
- SMERK, George M., *The Federal Role in Urban Mass Transportation*, Bloomington, Indiana University Press, 1991.
- WHITE, Richard, *Railroaded, The Transcontinentals and the Making of Modern America*, New York, W.W. Norton & Company, 2011.
- WHITE, Richard, *The Great Railroad Revolution, The History of Trains in America*, New York, Public Affairs, 2012.

Grande vitesse ferroviaire aux États-Unis

- BONDADA, Murthy V. A. et Roger L. WAYSON (dir.), *High speed ground transportation systems : planning and engineering*, New York, American Society of Civil Engineers, 1993.
- COHEN, James K., *A Case Study of High Speed Rail in Florida : Implications for Financing Passenger Railways*, New York, University Transportation Research Center, 2016.
- «États-Unis – Promotion du TGV en Floride», *Revue générale des chemins de fer*, juin 1985, p. 324.
- FAROOQI, Abdul M. et Lon-Li D. SHEN, «Florida high-speed rail : an ambitious plan for the future», *ITE Journal*, t. 59, n° 9, 1989, p. 11-14.

-
- LYNCH, Thomas A. (dir.), *High Speed Rail in the US. Super Trains for the Millennium*, Londres, CRC Press, 1998.
- RODRIGUEZ, Ivan Mestre, «Feasibility Study of High-Speed Rail in the United States of America», thèse de spécialité d'ingénierie sous la direction d'Andrés López Pita, Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Barcelona, 2009.
- RUGGERI, Charlotte, «Le projet de grande vitesse ferroviaire en Californie : entre appropriation culturelle, ancrage territorial et restructuration urbaine», thèse de doctorat en géographie sous la direction de Pierre Zembri, Université de Cergy-Pontoise, 2015.
- RUGGERI, Charlotte et Matthieu SCHORUNG, «L'«Obamarail» : l'émergence d'une nouvelle géographie ferroviaire aux États-Unis?», *Territoire en mouvement. Revue de géographie et aménagement*, n° 35, 2017, en ligne.
- SILVERMAN, Fred J. et Darwin G. STUART, «Assessment of high-speed rail options in Florida», *Journal of Advanced Transportation*, t. 19, n° 3, 1985, p. 271-292.
- SMITH, George C. et Earl SHIRLEY, «High-Speed Rail in California : the Dream, the Process, and the Reality», *Transportation Research Record*, n° 1143, 1987, p. 36-43.
- THOMPSON, Louis S., «High-Speed Rail (HSR) in the United States. Why Isn't There More?», *Japan Railway & Transport Review*, n° 3, octobre 1994, p. 32-39.

Histoire du Japon

- CONTE-HELM, Marie, *The Japanese and Europe : Economic and Cultural Encounters*, London, Bloomsbury, 2012.
- HOOD, Christopher P., *Shinkansen : From Bullet Train to Symbol of Modern Japan*, Abingdon, Routledge, 2006.
- HOOVER, William D., *Historical Dictionary of Postwar Japan*, Lanham, Scarecrow Press, 2011.
- HOSOWAKA, Bill, *Old Man Thunder : Father of the Bullet Train*, Denver, Sogo Way, 1997.
- IMASHIRO, Mitsuhide, «Dawn of Japanese National Railways», *Japan Railway & Transport Review*, n° 10, janvier 1997, p. 46-49.
- LOZERAND, Emmanuel, «"Il n'y a pas d'individu au Japon." Archéologie d'un stéréotype», *Ebisu*, n° 51, 2014, en ligne.
- NAKAMURA, Kiyoshi, «Privatization and Beyond : the JR Case», *Japan Railway & Transport Review*, n° 8, septembre 1996, p. 4-9.
- NISHIYAMA, Takashi, *Engineering War and Peace in Modern Japan, 1868-1964*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2014.
- OHNO, Kenichi, *The Economic Development of Japan. The Path Traveled by Japan as a Developing Country*, Tokyo, GRIPS Development Forum, 2006.
- SHIMA, Hideo, «Birth of the Shinkansen. A Memoir», *Japan Railway & Transport Review*, n° 3, octobre 1994, p. 45-48.
- STRASZAK, Andrzej (dir.), *The Shinkansen Program. Transportation, Railway, Environmental, Regional, and National Development Issues*, Laxenburg, International Institute for Applied Systems Analysis, 1981.

Sociologie générale

- BOLTANSKI, Luc, *Les Cadres. La formation d'un groupe social*, Paris, Éditions de Minuit, 1982.
- BOURDIEU, Pierre, *La Distinction. Critique sociale du jugement*, Paris, Éditions de Minuit, 1982.
- DRISKELL, Robyn et Larry LYON (dir.), *The Community in Urban Society*, Long Grove, Waveland Press, 2012.
- GOFFMAN, Erving, *La Présentation de soi. La Mise en scène de la vie quotidienne I*, trad. par Alain ACCARDO, Paris, Éditions de minuit, 1973.
- GOFFMAN, Erving, *Les Relations en public. La Mise en scène de la vie quotidienne II*, trad. par Alain KIHM, Paris, Éditions de minuit, 1973.
- Nomenclature des professions et catégories socioprofessionnelles*, Montrouge, INSEE, 2016.
- PARK, Robert E., «Human Ecology», *American Journal of Sociology*, t. 42, n° 1, 1936, p. 1-15.
- WARREN, Roland L., *The Community in America*, Chicago, Rand McNally et Co, 1963.

Sociologie des techniques

- AKRICH, Madeleine, Michel CALLON et Bruno LATOUR, *Sociologie de la traduction : textes fondateurs*, Paris, Presses des Mines, 2006.
- BOUTIN, Anne-Marie et Thierry GAUDIN, «Jeux institutionnels», *Culture technique*, n° 4, 1981, p. 167-187.
- CALLON, Michel, «Éléments pour une sociologie de la traduction. La domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc», *L'Année sociologique*, n° 36, 1986, p. 169-208.
- DIDIER, Christelle, Annie GIREAUX-GENEAU et Bertrand HÉRIARD-DUBREUIL (dir.), *Éthique industrielle. Textes pour un débat*, Louvain-la-Neuve, De Boeck, 1998.
- LATOUR, Bruno, *Aramis ou l'amour des techniques*, Paris, La Découverte, 1992.
- PICKERING, Andrew (dir.), *Science as Practice and Culture*, Chicago, The University of Chicago Press, 1992.

Débats et auditions

- «Débats parlementaires. Sénat. Première session ordinaire de 1984-1985», *Journal officiel de la République française*, t. 1984-1985, n° 102, 1984.
- Extension of Remarks, Congressional Records, July, 9, 1981*, Washington, US Congress Printing Office, 1981.
- U.S.-Japanese Economic Relations. Hearings before the Subcommittee on International Trade, Finance, and Security Economics of the Joint Economic Committee, July, 23, 1981*, Washington, US Congress Printing Office, 1981.

United States-Japan Cooperation in High-Speed Passenger Rail Service. Hearing before the Joint Economic Committee, June, 19 and July, 9 and 13, 1981, Washington, US Congress Printing Office, 1981.

United States-Japan Cooperation in High-Speed Passenger Rail Service. Hearing before the Joint Economic Committee, November, 4, 1981, Washington, US Congress Printing Office, 1982.

Littérature grise

A Reexamination of the Amtrak Route Structure, Washington, DOT, 1978.

Advanced Systems and Advanced Technology. A Summary of Ten Years of Advanced Research and Development by the Federal Railroad Administration, Washington, DOT, 1977.

Amtrak Annual Report 1979, Washington, Amtrak, 1980.

Amtrak Annual Report 1981, Washington, Amtrak, 1982.

Application Submission for the Magnetic Levitation Demonstration Project, Tallahassee, Maglev Transit, 1989.

BONDADA, Murthy V. A., Edward S. NEUMANN et William J. SPROULE (dir.), *Proceedings of the 4th International Conference on Automated Peplemovers*, New York, American Society of Civil Engineers, 1993.

BONILLA, Carlos, Robert Q. BRACKETT, Harry PETERSEN et Richard L. PETERSON, *Use of Existing Highway Right-of-Way for High Speed Rail Transportation*, Austin, Texas State Department of Highways and Public Transportation, 1985.

Case Studies in Private/Public Cooperation to Revitalize America : I. Passenger Rail. Report of the Joint Economic Committee, November, 3, 1981, Washington, US Congress Printing Office, 1981.

Energy Intensity of Intercity Passenger Rail, Washington, DOT, 1977.

Engineering Data on Selected High Speed Passenger Trucks, Washington, DOT, 1979.

Evaluation Report of the Secretary of Transportation's Preliminary Recommendations on Amtrak's Route Structure, Washington, ICC, 1978.

«Final Report. Market Study for the Miami - Orlando - Tampa Corridor», PMM, 1984.

Florida Future Advanced Transportation Report, Tallahassee, FHSRC, 1984.

Florida High Speed Rail Transportation Commission Request for Proposals and Reference Documents for Development and Operation of a High Speed Rail Line in the State of Florida, Tallahassee, FHSRTC, 1986.

Florida High-Speed Rail Study, Tallahassee, FHSRTC, 1986.

Florida Transit Corridor Study, Tallahassee, FDOT, 1976.

Franchise application submitted to the Florida High Speed Rail Transportation Commission, Tallahassee, FHSRTC, 1988.

Groupe de travail du Comité interministériel des entreprises publiques. Rapport sur les entreprises publiques, Paris, La Documentation française, 1968.

High Speed Ground Transportation Alternatives Study, Washington, DOT, 1973.

HOSMER, Howard, *Railroad Passenger Train Deficit*, Washington, ICC, 1958.

Improved Passenger Equipment Evaluation Program. Methodology used in Train Reviews, Washington, DOT, 1979.

- Improved Passenger Equipment Evaluation Program. Technology Review*, Washington, DOT, 1978.
- In Pursuit of Speed : New Options for Intercity Passenger Transport*, Washington, TRB, 1991.
- Innovation in Public Transportation*, Washington, umta, 1978.
- Les Aspects socio-économiques des trains à grande vitesse*, Paris, La Documentation française, 1985.
- Long Term Assessment of Passenger Ground Transportation System Technology*, Washington, FRA, 1982.
- National Transportation Policies through the Year 2000*, Washington, US Government Printing Office, 1979.
- Proceedings of the National Governors' Association Annual Meeting 1980*, NGA, 1981.
- Rail Passenger Corridors. Final Evaluation*, Washington, DOT - FRA / Amtrak, 1981.
- Rail Passenger Corridors. Removing Barriers to Private Sector Development*, Washington, DOT - FRA, 1981.
- Rail-Highway Grade-Crossing Accidents/Incidents Bulletin for the Year Ended December 31*, Washington, DOT - FRA, 1980.
- Railroad Electrification Activity : a Summary Report, 1980-1981*, Washington, DOT, 1982.
- Recommendations for Northeast Corridor Transportation. Final Report*, Washington, DOT, 1971.
- Report of August 1977 U.S. Railroad Delegation's Visit to the U.S.S.R. to Study Soviet Rolling Stock Technology*, Washington, FRA, 1979.
- SMITH, Marc T., «Assessment of Growth Management and Local Government and Real Estate Benefits Associated with High Speed Rail Development», University of Florida, 1990.
- Tenth and Final Report on the High Speed Ground Transportation Act of 1965*, Washington, FRA, 1977.
- The Feasibility of Magnetically Levitating High Speed Ground Vehicles*, Washington, FRA, 1972.
- The Needs and Desires of Travelers in the Northeast Corridor. A Survey of the Dynamics of Mode Choice Decisions*, OHSGT, 1970.
- Tracked Air Cushion Vehicle Systems*, Washington, DOT, 1970.
- Two-Year Report on the NorthEast Corridor*, Washington, DOT, 1978.
- U.S. - U.S.S.R. Track and Rail Metallurgy Information Exchange*, Washington, FRA, 1977.
- U.S. Passenger Rail Technologies*, Washington, OTA, 1983.
- U.S.-Soviet Cooperation in Space*, Washington, OTA, 1985.

Presse

- «2 Bullet Train Companies Trade Insults», *The Orlando Sentinel*, 12 octobre 1989.
- «2 Contenders Must Prove Either Can Afford Bullet Train», *The Orlando Sentinel*, 10 octobre 1989.

-
- «America Greet the Metroliner», *Penn Central Post*, mars 1969, p. 1-2.
- «Anti-Japan Din in France Softens a Bit», *The New York Times*, 24 juillet 1991.
- «Bids Arrive Friday For Bullet Train Line Will Link Orlando With Tampa, Miami», *The Orlando Sentinel*, 24 mars 1988.
- BILLITTERI, Thomas J., «Is There a Bullet Train in Florida's Future», *Florida Trend*, juillet 1982, p. 40-47.
- BLUMSTEIN, Michael, «Clear Track to New Jobs», *The New York Times*, 25 mars 1984.
- «Bombardier n'est plus dans la course pour la construction d'un train rapide en Floride : le contrat de \$3 milliards irait à un groupe de compagnies mené par ABB», *La Presse*, 1^{er} novembre 1989.
- «Builder Talks Fast But Rail Plan Shaky», *The Orlando Sentinel*, 19 octobre 1989.
- «Bullet Train Companies Get A Break 2 Bidders Gain 5 Days To Pay – Rivals Angry», *The Orlando Sentinel*, 7 avril 1988.
- «Bullet Train Vs. Japanese Plan 2 Competitors Argue Against Shuttle Linking Disney, Airport», *The Orlando Sentinel*, 28 avril 1988.
- «Bullet-Train Plans on Slow Track», *The News Herald – Panama City*, 24 septembre 1989.
- CLYMER, Adam, «Henry Reuss, Liberal in Congress, Dies at 89», *The New York Times*, 15 janvier 2002.
- «Committee Backs the Creation of Bullet-Train Board», *The Orlando Sentinel*, 12 mai 1984.
- «Companies Conjure Images of “Bullet Train”», *The News Herald – Panama City*, 29 mars 1988.
- «County Pushes for Spot on Rail Map», *The Palm Beach Post*, 12 juillet 1985.
- FARGUES, Hélène, «Le 22 octobre 1982, Laurent Fabius met en place le blocus des magnétoscopes japonais», *La Croix*, 11 avril 2012.
- «Fast-train Contender Has Bold Idea», *The Orlando Sentinel*, 13 octobre 1989.
- «Firm Given OK on Bullet Train», *The News Herald – Panama City*, 1^{er} novembre 1989.
- FITERMAN, Charles, «Lettre de M. Charles Fiterman, ministre des transports, en réponse à une déclaration de M. Evan Galbraith, ambassadeur des États-Unis en France, sur les ministres communistes», *L'Humanité*, 6 février 1984.
- «France Denounces U.S. Ambassador», *The New York Times*, 18 juillet 1985.
- «Galbraith : bilan de mon ambassade à Paris», *Le Figaro*, 17 juillet 1985.
- «Gifts Could Boost Brevard's Chances For Rail Stop», *The Orlando Sentinel*, 6 décembre 1985.
- GROSS, Edward, «Trains without Wheels», *Science News*, t. 95, n° 15, 1969, p. 358-360.
- «Hearings Will Examine Fla. Bullet Train», *Key West Citizen*, 9 octobre 1989.
- «High Speed Train Backed», *Key West Citizen*, 1^{er} février 1984.
- «High-Speed Forces Regroup», *Railway Age*, juillet 1985, p. 95-96.
- «High-speed Rail Doubts Fly», *The Sun Sentinel*, 17 septembre 1989.
- HUNDLEY, Kris, «Family Routes», *St. Petersburg Times*, 6 janvier 2003.
- «Japan : the Godfather-San», *Time*, 26 août 1974.
- KIRKUP, James, «Obituary : Ryoichi Sasakawa», *The Independent*, 19 juillet 1995.

- «L'affaire Cresson», *Les Échos*, 18 juillet 1991.
- «Le nouvel "incident Galbraith"», *Le Monde diplomatique*, février 1984.
- LEWIS, Paul, «The Race to Bring Fast Trains to U.S.», *The New York Times*, 28 octobre 1985.
- «Michel Jobert, définitivement "ailleurs"», *Libération*, 27 mai 2002.
- MILLER, Tim, «Planners See Day of High-Speed Train in Florida Fast Approaching», *The Washington Post*, 10 avril 1983.
- «No Pain, No Train : Rail Maker Wants Big Developing Rights», *The Orlando Sentinel*, 11 février 1990.
- «No Train Without Plan, County Told», *The Orlando Sentinel*, 22 juillet 1988.
- «Orlando Train May Set Fast Pace For America», *The Orlando Sentinel*, 28 juin 1989.
- PHILLIPS, Don, «The Chief Engineer of the Japanese National Railways Said...», *United Press International*, 6 avril 1982.
- «Proposed Turnpike Extension Raises Environmental Concerns», *The News Herald – Panama City*, 29 mars 1988.
- «Rail Board May Ask Legislature For Money», *The Orlando Sentinel*, 29 janvier 1988.
- «Rail Panel Rejects Extension Request», *South Florida Sun Sentinel*, 31 juillet 1987.
- «Rockettes Headline Walt Disney World Salute», *Key West Citizen*, 12 mai 1985.
- ROTHSCHILD, Barbara et Daniel ZWERDLING, «The French Train Tradition», *The Washington Post*, 28 août 1983.
- SALPUKAS, Agis, «Amtrak and Private Investors Plan California "Bullet Train"», *The New York Times*, 1^{er} avril 1982.
- SHULDINER, Herbert, «New Turbo trains Pace the Comeback of Passenger Railroads», *Popular Science*, n° 66, octobre 1974, p. 66-128.
- STEIN, Jeff, «Dingbat Diplomacy. Our Ten Worst Ambassadors», *Mother Jones*, t. 8, n° 111, avril 1983, p. 12-19.
- «Survey Finds Optimism on Rail Outlook», *The New York Times*, 19 septembre 1985.
- «TGV's Fast-Train Proposal Teeters on Tracks», *The Orlando Sentinel*, 18 octobre 1989.
- «The Abandoned Passenger Train?», *New Scientist*, 13 mai 1982.
- «Trying To Catch The Train County Wants Bullet Route To Shoot Through Volusia», *The Orlando Sentinel*, 26 juin 1988.
- ULBRICH, Jeffrey, «European Railroads Still on Right Track», *Fort Walton Beach Playground Daily News*, 20 novembre 1981.
- VINOCUR, John, «TGV : le train à grande vitesse», *The New York Times*, 8 mai 1983.
- YATES, Ronald, «Bullet Train on Fast Tracks to Reality in Southern California», *Chicago Tribune*, 17 octobre 1982.

Littérature

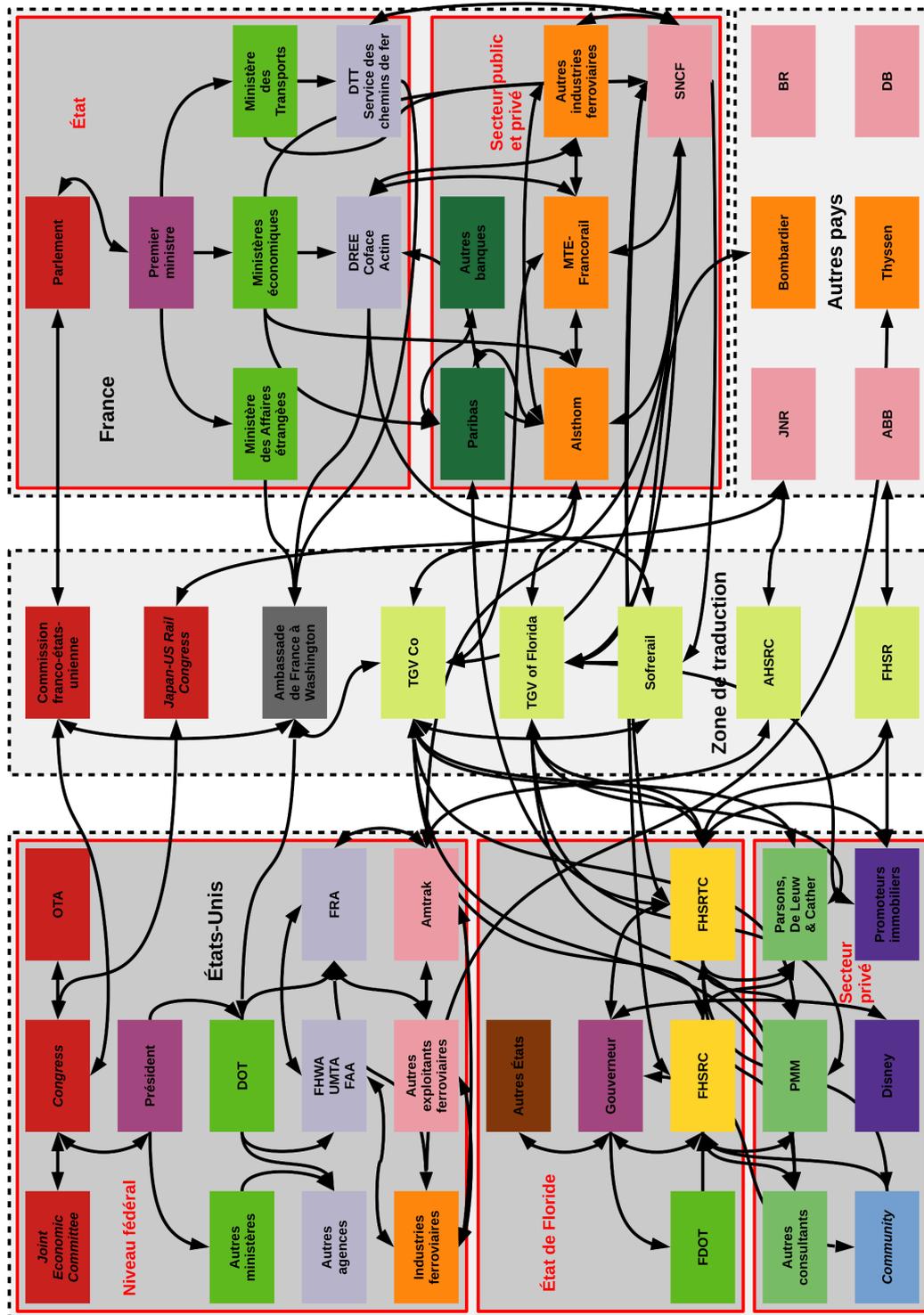
- BECKETT, Samuel, *En attendant Godot*, Paris, Éditions de minuit, 1952.

Diagramme synthétique

Nous proposons ici un diagramme synthétique permettant de saisir les positions relatives des principales structures inscrites dans l'analyse. Cette présentation est nécessairement schématique et figée et l'indication des principales relations entre ces structures vise plutôt la prise de conscience de la complexité du réseau que de permettre son étude fine par ce biais. En voici la légende :



DIAGRAMME SYNTHÉTIQUE



Chronologie

Nous proposons ici une chronologie des principaux événements de la période étudiée en lien direct avec le sujet.

- **1^{er} octobre 1964** : inauguration du *Shinkansen* au Japon.
- **30 septembre 1965** : *High Speed Ground Transportation Act* (lancement de programmes d'études de la grande vitesse ferroviaire).
- **1966** : création du service de la recherche à la SNCF.
- **octobre 1966** : création du DOT et de la FRA.
- **16 janvier 1969** : lancement du *Metroliner* sur le NEC.
- **28 mai 1967** : mise en service du *Capitole*.
- **21 juin 1970** : faillite de la *Penn Central*.
- **30 octobre 1970** : *Rail Passenger Service Act* (création d'Amtrak).
- **17 mai 1971** : création du *High Speed Ground Test Center* à Pueblo.
- **1^{er} octobre 1971** : inauguration de *Magic Kingdom* en Floride.
- **1972** : accord de coopération entre la DTT et la FRA.
- **8 décembre 1972** : record de vitesse en traction autonome battu par le TGV 001 en France (318 km/h).
- **28 septembre 1973** : mise en service de Turbotrains pour des dessertes dans le *Midwest*.
- **2 janvier 1974** : *Regional Rail Reorganization Act* (premier acte de déréglementation du fret ferroviaire).
- **6 mars 1974** : décision gouvernementale de lancement du projet de LGV Sud-Est.

- **8 juin 1974** : création d'un secrétariat d'État au Commerce extérieur en France.
- **14 août 1974** : record de vitesse sur voie classique battu par le LIMRV aux États-Unis (412 km/h)
- **1975** : visite de Marcel Cavaillé, secrétaire d'État aux Transports, aux États-Unis.
- **11 juillet 1975** : première structure créée en vue de l'étude d'un corridor de grande vitesse aux États-Unis (*Ohio Rail Transportation Authority*).
- **septembre 1975** : visite de Paul H. Reistrup, président d'Amtrak, en France.
- **1976** : visite de Reubin O. Askew, gouverneur de Floride, au Japon et lancement des premières études sur la grande vitesse ferroviaire en Floride.
- **5 février 1976** : *Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act* (deuxième acte de déréglementation du fret ferroviaire et lancement du NECIP).
- **5 mai 1976** : *Federal-Aid Highway Act* (création d'une commission nationale sur les questions de transport).
- **4 octobre 1976** : mise en service du HST en Grande-Bretagne.
- **11 juin 1978** : *Surface Rail Transportation Act* (renforcement des mesures protectionnistes).
- **24 octobre 1978** : *Airline Deregulation Act* (déréglementation du secteur aérien).
- **30 août 1979** : forte réduction de l'ampleur du réseau desservi par Amtrak.
- **1979** : visite de Fumio Takagi, président des JNR, aux États-Unis.
- **17 mai 1979** : inauguration d'un service *Transrapid* expérimental à Hambourg.
- **juin 1979** : rapport de la *National Transportation Policy Study Commission*.
- **21 décembre 1979** : record du monde pour un véhicule terrestre guidé battu par le ML 500 à sustentation magnétique au Japon (517 km/h).
- **30 mai 1980** : *Passenger Railroad Rebuilding Act* (étude des possibilités de relance ferroviaire).

-
- **août 1980** : session sur la grande vitesse ferroviaire à la rencontre annuelle de la NGA à Denver avec participation de représentants des différents systèmes étrangers.
 - **14 octobre 1980** : *Staggers Rail Act* (troisième acte de déréglementation du fret ferroviaire).
 - **novembre 1980** : visite d'Henry S. Reuss, président du *Joint Economic Committee*, en France.
 - **1981** : lancement d'un appel d'offres pour une étude de faisabilité du corridor Sacramento - San Diego.
 - **26 février 1981** : record du monde de vitesse sur rail battu par le TGV (380 km/h).
 - **avril 1981** : rapport sur les *emerging corridors* (FRA et Amtrak).
 - **juillet 1981** : visite d'Alan S. Boyd, président d'Amtrak, en France.
 - **22 septembre 1981** : inauguration du TGV Sud-Est puis mise en service partielle.
 - **5 novembre 1981** : première réunion du *Japan-US Rail Congress* (aux États-Unis).
 - **1^{er} octobre 1982** : ouverture d'Epcot.
 - **mars 1982** : création de l'AHSRC.
 - **avril 1982** : création du FHSRC.
 - **juillet 1982** : visite du *Japan-US Rail Congress* au Japon.
 - **septembre 1982** : création de TGV Inc.
 - **novembre 1982** : échec du référendum proposant une taxe pour financer le projet de grande vitesse ferroviaire en Ohio.
 - **1983** : rapport de l'OTA sur le transport ferroviaire de voyageurs.
 - **1983** : victoire japonaise pour l'appel d'offres sur le corridor Los Angeles - San Diego.
 - **janvier 1983** : visite d'André Billardon, co-président de la commission parlementaire franco-états-unienne, aux États-Unis.

- **mars 1983** : création de TGV Co.
- **mai 1983** : nomination de Robert W. Blanchette à la présidence de TGV Co.
- **mai-juin 1983** : visite de la commission parlementaire franco-états-unienne en France.
- **août 1983** : création de l'HSRA et élection de Robert W. Blanchette à sa présidence.
- **25 septembre 1983** : mise en service de la LGV Sud-Est sur la totalité de son parcours.
- **octobre 1983** : lancement d'un premier appel à propositions conceptuelles en Floride.
- **novembre 1983**: proposition d'une liaison *Disney World/Epcot* - Cap Canaveral en *Maglev* par les JNR.
- **décembre 1983** : visite de John Parke Wright, président de la FHSRC, en France.
- **décembre 1983** : remise des offres pour l'appel à propositions conceptuelles en Floride.
- **30 janvier 1984** : présentation des différentes propositions conceptuelles devant la FHSRC.
- **mars 1984** : visite de Daniel R. Graham, gouverneur de Floride, en France.
- **20 mai 1984** : mise en service du métro de Miami.
- **6 juin 1984** : *Florida High Speed Rail Transportation Commission Act* (création de la FHSRTC).
- **18 juillet 1984** : *Deficit Reduction Act* (réforme fiscale réduisant les possibilités de défiscalisations d'obligations).
- **septembre-octobre 1984** : visite d'André Chadeau, président de la SNCF, aux États-Unis.
- **novembre 1984** : retrait de l'offre japonaise sur le corridor Los Angeles - San Diego.
- **1985** : début des réunions mensuelles de la FHSRTC.

-
- **4 septembre 1985** : étude de Merrill Lynch peu favorable au projet de TGV en Floride.
 - **septembre 1985** : visite des membres de la FHSRTC en France.
 - **automne 1985** : visite des membres de la FHSRTC au Japon.
 - **20 janvier 1986** : décision franco-britannique de construire le tunnel sous la Manche.
 - **mars 1986** : création de TGV of Florida, structure commune à Alstom et Bombardier.
 - **avril 1986** : rapport Barton-Aschman favorable au projet de Floride.
 - **4 avril 1986** : départ de Camille Blumstein, dernier Français présent au sein de TGV Co.
 - **22 octobre 1986** : *Tax Reform Act* (réforme fiscale réduisant les possibilités de défiscalisations d'obligations).
 - **janvier 1987** : lancement d'un appel d'offres en Floride.
 - **14 décembre 1987** : signature d'un accord entre la FRA et la DTT.
 - **mars 1988** : remise des offres pour l'appel d'offres de la FHSRTC.
 - **2 mars 1989** : dépôt d'une proposition de liaison *Transrapid* entre Orlando et *Disney World*.
 - **été 1989** : visite de la FHSRTC au Japon et en France.
 - **septembre 1989** : rapport de la FHSRTC mettant en doute les deux candidatures en lice.
 - **10 octobre 1989** : ouverture des auditions des candidats par la FHSRTC.
 - **27 octobre 1989** : retrait de l'offre de TGV of Florida en Floride.
 - **juin 1991** : approbation du projet de liaison *Transrapid* entre Orlando et *Disney World*.
 - **13 août 1991** : retrait de l'offre de FHSR en Floride.

Glossaire

Nous proposons ici une brève définition de quelques concepts spécifiques au monde des transports.

- **fluides** : ensemble des flux énergétiques, liquides ou gazeux qui sont utiles au fonctionnement d'un système, par exemple un train.
- **moteur linéaire** : contrairement au moteur électrique classique, le moteur linéaire est longitudinal et non rotatif. Le stator du moteur est ainsi formé d'un axe fixe, par exemple une voie équipée d'aimants, tandis que le rotor est l'élément mobile, soit le train dans le cas ferroviaire.
- **pendulation** : un train pendulaire est un train dont les caisses sont capables de s'incliner dans les courbes afin de contrebalancer la force centrifuge. Ce dispositif permet de circuler à vitesse élevée sur des voies non prévues pour la grande vitesse ferroviaire et présentant donc des rayons de courbure faibles. Il vise donc à éviter la construction d'une voie nouvelle.
- **portes palières** : installées en façade de quai, ces portes automatiques ne s'ouvrent que lorsqu'une rame est à quai. Elle évitent ainsi toute chute de voyageur sur la voie. Elles se combinent le plus souvent avec un système de pilotage automatique mais peuvent aussi venir équiper un système où la conduite des rames est assurée par un agent.
- **rayon de courbure** : le rayon de courbure d'un tracé ferroviaire en un point est le rayon du cercle tangent à la voie en ce point. Un train ne peut circuler sur des voies présentant des rayons de courbure trop faibles, sous peine de déraillement. Ce minimum augmente avec la vitesse du train.
- **signalisation embarquée** : contrairement à la signalisation ferroviaire classique au sol que l'agent de conduite applique en l'identifiant visuellement, la signalisation embarquée est un système d'information qui permet d'afficher directement dans la cabine de conduite les indications de signalisation. Il s'agit d'un impératif lorsque la vitesse du train est telle que l'agent n'a pas le temps de pouvoir identifier les panneaux.

- **sustentation magnétique** : les véhicules à sustentation magnétique utilisent un effet de répulsion ou d'attraction entre aimants pour pouvoir se soulever légèrement du sol. Cette configuration vise à s'abstraire des frottements, que le rail permet déjà de diminuer fortement par rapport à la route. En contrepartie, il convient d'entretenir cette sustentation, ce qui suppose une consommation électrique qui peut être importante.
- **trafic induit** : lorsqu'une nouvelle offre de transport est proposée, on constate généralement que les déplacements effectués par son biais ne sont pas uniquement constitués par le report d'une partie des déplacements existant antérieurement, mais qu'un flux nouveau de déplacements est généré, appelé trafic induit. Le phénomène fonctionne également dans l'autre sens sous le nom d'évaporation de trafic, à l'occasion de la réduction d'une offre de transport.
- **transport hectométrique** : système dont le créneau de pertinence est de permettre de parcourir quelques centaines de mètres. Il peut prendre des formes très diverses d'un point de vue technique.

Table des matières

| | |
|--|-----------|
| Sommaire | 3 |
| Introduction : sur la voie d'un échec | 5 |
| Première partie | |
| Un basculement à grande vitesse ? | 27 |
| 1 Le TGV, du projet C03 à un champion national sur un marché encore flou | 31 |
| 1.1 Le TGV, système de transport et système de pensée | 31 |
| 1.1.1 Le produit d'une époque en transition ? | 32 |
| 1.1.2 Le dogme trinitaire du TGV : infrastructure nouvelle, compatibilité et vitesse idéale | 38 |
| 1.2 Le TGV : une théorie vérifiée par l'expérience | 44 |
| 1.2.1 L'application à Paris - Lyon : au cœur de l'argumentaire ancré dans son contexte | 44 |
| 1.2.2 Les confirmations de la doctrine par l'expérience | 48 |
| 1.3 D'un projet national à un produit d'exportation | 51 |
| 1.3.1 Du succès national à la scène mondiale | 51 |
| 1.3.2 La grande vitesse ferroviaire dans le monde : un foisonnement d'options pour un marché encore hypothétique | 58 |
| 2 Les États-Unis et la relance du train : aux sources d'une illusion collective | 67 |
| 2.1 Les transports, un secteur en crise ? | 68 |
| 2.1.1 Un paysage modal dominé par l'automobile, grignoté par l'avion et déserté par le train | 68 |
| 2.1.2 Une solution libérale pour échapper aux menaces ? | 72 |
| 2.2 L'entrée dans l'ère de la déréglementation | 74 |
| 2.2.1 La déréglementation de l'aérien : une opération aux conséquences contrastées | 75 |
| 2.2.2 La déréglementation du fret ferroviaire ou le sauvetage d'une activité en déclin | 77 |
| 2.3 Le transport ferroviaire de passagers, boulet financier ou moteur de la relance ? | 79 |

| | | |
|--|---|------------|
| 2.3.1 | Amtrak, une compagnie nationale à l'heure de la déréglementation | 79 |
| 2.3.2 | Le rail, une possible locomotive pour l'économie du pays? . . . | 83 |
| 3 | Les États-Unis et la recherche de la grande vitesse ferroviaire | 89 |
| 3.1 | Généalogie de la grande vitesse ferroviaire aux États-Unis | 89 |
| 3.1.1 | La relance inattendue du transport ferroviaire par l'administration Johnson | 90 |
| 3.1.2 | L'impasse des solutions sur coussin d'air | 96 |
| 3.2 | La grande vitesse ferroviaire évacuée de la politique fédérale | 102 |
| 3.2.1 | Des <i>emerging corridors</i> rapidement coulés par l'administration Reagan | 103 |
| 3.2.2 | L'intérêt du Congrès pour la grande vitesse ferroviaire | 105 |
| 3.3 | Les enjeux de la grande vitesse aux États-Unis : un cumul d'obstacles pour l'échelon fédéral | 111 |
| 3.3.1 | La vision reaganienne des barrières : le ferroviaire à grande vitesse peut-il devenir un nouveau marché déréglementé? . . . | 111 |
| 3.3.2 | Amtrak au cœur des enjeux institutionnels | 113 |
| 3.3.3 | Des enjeux réglementaires focalisant l'attention sur le réseau existant | 114 |
| 3.3.4 | Un territoire analysé comme peu adapté à l'émergence d'un marché de la grande vitesse ferroviaire | 115 |
| 4 | Les États-Unis, nouvelle cible des exportations ferroviaires françaises | 119 |
| 4.1 | D'un partenariat décevant à un marché prometteur | 120 |
| 4.1.1 | Une collaboration limitée au cours des années 1970 | 120 |
| 4.1.2 | Le basculement de 1980 : un intérêt nouveau pour la grande vitesse terrestre | 123 |
| 4.1.3 | Un train peut en cacher d'autres | 129 |
| 4.2 | Les corridors de grande vitesse : l'ébauche d'un marché atomisé et hétérogène | 135 |
| 4.2.1 | Une profusion de projets | 136 |
| 4.2.2 | New York - Montréal, un train moderne au nom d'une vieille amitié triple? | 139 |
| 4.2.3 | La Floride, un territoire idéal? | 142 |
| | | |
| Deuxième partie | | |
| Quand le TGV dépasse le <i>Shinkansen</i> : du mimétisme à l'autonomie au risque de l'isolement | | |
| 5 | Un deuxième <i>complexe du Tōkaidō</i>? | 159 |
| 5.1 | Le <i>Shinkansen</i> , maillon de la reconstruction du Japon | 161 |
| 5.1.1 | L'affirmation du Japon comme puissance exportatrice | 161 |
| 5.1.2 | Le <i>Shinkansen</i> , incarnation du succès japonais | 162 |
| 5.2 | La promotion du <i>bullet train</i> aux États-Unis | 165 |

| | | |
|----------|---|------------|
| 5.2.1 | Le développement d'un argumentaire en faveur du <i>bullet train</i> | 166 |
| 5.2.2 | Convaincre les parlementaires : le <i>Shinkansen</i> comme projet rentable | 169 |
| 5.2.3 | Des cercles fédéraux à l'influence locale : la création d'AHSRC | 172 |
| 5.3 | Le regard ambivalent des Français sur l'action japonaise | 175 |
| 5.3.1 | Les Français face à ce que serait l'efficacité japonaise | 175 |
| 5.3.2 | Des préjugés aveuglants ? | 176 |
| 5.3.3 | Ryōichi Sasakawa : quand les préjugés ratent une cible facile | 178 |
| 5.4 | Le succès en trompe-l'œil de la « politique du coup pour coup » | 180 |
| 5.4.1 | Quand le TGV suit le <i>Shinkansen</i> | 180 |
| 5.4.2 | Le <i>Shinkansen</i> dépassé ? | 182 |
| 5.4.3 | Les intérêts convergents de concurrents aux solutions divergentes | 185 |
| 6 | Le difficile intéressement d'un milieu réputé convaincu | 189 |
| 6.1 | Les à-coups de la stratégie française | 190 |
| 6.1.1 | Le trop long temps des premières constatations | 190 |
| 6.1.2 | Définition et mise en œuvre d'une stratégie dans un contexte d'urgence | 194 |
| 6.1.3 | Dès 1984, les premiers doutes | 198 |
| 6.2 | TGV Co : dispositif central de la présence française aux États-Unis ? | 201 |
| 6.2.1 | TGV Co, entre origines françaises et ancrage local | 202 |
| 6.2.2 | « Le choix de l'agent est primordial » | 205 |
| 6.2.3 | Une structure hybride pour des missions ambivalentes | 208 |
| 6.3 | Quand le train permet de traverser l'Atlantique | 210 |
| 6.3.1 | Les visites françaises aux États-Unis : le nécessaire support aux représentants locaux | 211 |
| 6.3.2 | Les visites états-uniennes en France : voir le TGV en fonctionnement ou visiter la France ? | 214 |
| 6.4 | Des conférences aux études, une palette d'outils sur le territoire des États-Unis | 229 |
| 6.4.1 | La promotion française avant TGV Co | 229 |
| 6.4.2 | L'action de TGV Co : une diversification des supports de promotion | 231 |
| 6.4.3 | De TGV à <i>supertrain</i> | 232 |
| 6.4.4 | Du grand public aux experts, de la vitesse aux enjeux économiques | 234 |
| 6.4.5 | Les études, un outil au cœur des divergences | 236 |
| 7 | Faut-il se trahir pour se traduire ? | 243 |
| 7.1 | La difficulté à convaincre les bons cercles | 244 |
| 7.1.1 | Un enrôlement raté aux fortes conséquences : les industriels états-uniens | 244 |
| 7.1.2 | Un enrôlement raté sans fortes conséquences : l'administration fédérale | 246 |
| 7.1.3 | Enrôler le <i>lobby</i> du ferroviaire aux États-Unis : l'impossible dépassement du fret ? | 250 |

| | | |
|-------|--|-----|
| 7.1.4 | Avec les décideurs locaux, un enrôlement réciproque | 252 |
| 7.1.5 | Le TGV peut-il se muer en «“une vaste opération immobilière avec un train au milieu”»? | 253 |
| 7.2 | L'américanisation du TGV : un processus impossible? | 259 |
| 7.2.1 | Le développement d'une base d'argumentaire ou la réduction du système à l'objet | 259 |
| 7.2.2 | Le noyau invariant du TGV | 261 |
| 7.2.3 | Une conviction : le TGV a fait ses preuves | 265 |
| 7.2.4 | Le processus d'américanisation : un obstacle évident n'est pas un obstacle dépassé | 269 |
| 7.2.5 | Enrôler le rail classique face à la tentation de la sustentation magnétique | 276 |
| 7.3 | Négocier avec soi-même : donner un visage d'entreprise privée à l'administration | 278 |
| 7.3.1 | De la coopération à la réponse aux procédures compétitives | 278 |
| 7.3.2 | L'important, c'est de participer : la première réponse à une procédure compétitive de TGV Co | 283 |

Troisième partie

De la contestation des porte-parole à la fin de la traduction 291

| | | |
|----------|--|------------|
| 8 | De la désunion des corridors à celle des acteurs | 295 |
| 8.1 | La théorie du «“détonateur”» | 295 |
| 8.1.1 | De l'interdépendance au phénomène de vitrine | 296 |
| 8.1.2 | La Floride fait-elle la course en tête? | 298 |
| 8.1.3 | L'Ohio, un angle mort de TGV Co | 303 |
| 8.1.4 | Le NEC, l'impossible «corridor parfait» | 305 |
| 8.2 | Quand polytechniciens et énarques tentent de convaincre avocats et entrepreneurs | 310 |
| 8.2.1 | Des élus aux parcours disjoints | 311 |
| 8.2.2 | Des techniciens français sans homologues? | 316 |
| 8.2.3 | Un train à friction : le TGV, l'ambassadeur et le ministre | 323 |
| 8.3 | TGV Co et la cristallisation des difficultés | 327 |
| 8.3.1 | Un démarrage difficile | 328 |
| 8.3.2 | Malentendus transatlantiques | 331 |
| 8.3.3 | Robert W. Blanchette, facteur de blocage ou indispensable pivot? | 335 |
| 9 | En Floride, montée en puissance du projet ou des doutes? | 341 |
| 9.1 | D'une commission à l'autre, le cadrage politique du projet | 341 |
| 9.1.1 | Le TGV en tête des réponses à l'appel à propositions conceptuelles | 342 |
| 9.1.2 | La formalisation d'une volonté politique | 344 |
| 9.2 | Une expertise moins consensuelle | 346 |

| | | |
|-----------|--|------------|
| 9.2.1 | L'étude de Jane E. M. Holt : la vision pessimiste d'une experte indépendante | 347 |
| 9.2.2 | L'étude de faisabilité de Barton-Aschman : la vision optimiste d'un bureau d'étude missionné | 349 |
| 9.3 | La consultation préalable : le temps des négociations | 352 |
| 9.3.1 | Dialogue préalable ou temps perdu ? | 352 |
| 9.3.2 | L'impossible tour de table autour du TGV | 358 |
| 10 | Quand le TGV atteint son point d'arrêt | 365 |
| 10.1 | Quand les bases du système chancellent de l'intérieur | 366 |
| 10.1.1 | L'infrastructure nouvelle : un objet gênant | 366 |
| 10.1.2 | La vitesse, au cœur de la doctrine française, mais aux marges des préoccupations états-uniennes | 373 |
| 10.1.3 | Les touristes, une variable d'ajustement | 377 |
| 10.1.4 | Le TGV Sud-Est, mauvais porte-parole du secteur français des transports | 382 |
| 10.2 | Quand les bases du système chancellent de l'extérieur | 385 |
| 10.2.1 | Une réforme fiscale qui «ruinerait toute possibilité de financer le projet» | 386 |
| 10.2.2 | Une infrastructure fixe qui se fait fuyante : la quête de l'immobilier | 388 |
| 10.2.3 | Le retour de la sustentation magnétique entre Orlando et <i>Disney World</i> ou la logique de la rentabilité poussée à l'extrême | 393 |
| 10.3 | Quand le TGV lui-même se dérobe | 395 |
| 10.3.1 | Un appel d'offres volontairement ouvert mais peu fructueux | 395 |
| 10.3.2 | Bombardier, traducteur du TGV | 399 |
| 10.3.3 | Deux offres révélatrices des tensions du projet | 402 |
| 10.3.4 | Du retrait de TGV of Florida à celui de FHSR, la fin du rêve de l'aménagement par l'initiative privée | 406 |
| | Conclusion : les transports dramatiques du TGV | 413 |
| | Sources archivistiques | 433 |
| | Bibliographie | 439 |
| | Diagramme synthétique | 457 |
| | Chronologie | 459 |
| | Glossaire | 465 |
| | Table des matières | 467 |
| | Liste des figures | 473 |
| | Liste des tableaux | 475 |

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|-------------------------------|-----|
| Liste des sigles et acronymes | 477 |
| Index des noms de personnes | 483 |

Liste des figures

| | | |
|----|---|-----|
| 1 | Panneau des horaires pour <i>Le Capitole</i> reliant Paris à Toulouse en gare de Paris-Austerlitz (16 janvier 1969) | 40 |
| 2 | Tracés envisagés pour la ligne nouvelle Paris - Lyon (novembre 1969) | 45 |
| 3 | HST en gare de King's Cross à Londres (1988) | 59 |
| 4 | APT en gare de Carlisle (1983) | 60 |
| 5 | LRC à proximité de Newtonville (1987) | 61 |
| 6 | Plan d'ensemble de l'Aérotrain H 160 (1973) | 62 |
| 7 | Prototype RTV 31 au musée Rail World à Peterborough (2011) . . . | 62 |
| 8 | <i>Transrapid</i> 05 installé à l'exposition internationale sur les transports de Hambourg de 1979 | 63 |
| 9 | Prototype ML 500 au Musée des transports modernes d'Osaka | 64 |
| 10 | Évolution du trafic interurbain des transports collectifs aux États-Unis (1940-1978) | 70 |
| 11 | Évolution du prix de l'essence à la pompe aux États-Unis (1945-1989) | 73 |
| 12 | Réseau d'Amtrak (1980) | 82 |
| 13 | Rame inaugurale du <i>Metroliner</i> à Ivy City sur le NEC (16 janvier 1969) | 94 |
| 14 | Le LIMRV au centre d'essais de Pueblo (1973) | 98 |
| 15 | Le TACRV au centre d'essais de Pueblo (1973) | 99 |
| 16 | L'UTACV et l'équipe de Rohr à l'usine de Chula Vista (1973) | 100 |
| 17 | Publicité de Ronald Reagan en faveur de l'Union Pacific Railroad (1959) | 109 |
| 18 | Comparaison des composantes temporelles de différents choix modaux pour un trajet de 100 <i>miles</i> (1983) | 117 |
| 19 | <i>Turboliner</i> Amtrak à Ann Arbor (1976) | 133 |
| 20 | Corridors de grande vitesse ferroviaire recensés par le <i>Joint Economic Committee</i> (1981) | 137 |
| 21 | Évolution de la population de la Floride (1910-1990) | 142 |
| 22 | Carte de la Floride | 145 |
| 23 | Corridor Miami - Jacksonville étudié à l'échelon fédéral en 1981 . . . | 149 |
| 24 | Vue du <i>Floridian</i> en 1973 | 150 |
| 25 | Image de l'inauguration d'Epcot (1 ^{er} octobre 1982) | 153 |
| 26 | Annonce du lancement du <i>Shinkansen</i> par le <i>Japan Times</i> (2 octobre 1964) | 163 |
| 27 | Paul Bocuse devant une rame de TGV à Lyon en novembre 1981 . . . | 221 |
| 28 | Tournage de <i>Supertrain</i> (1979) | 233 |
| 29 | Plan dessiné présentant une vue générale de la nouvelle gare de Lyon-Part-Dieu et des bâtiments situés autour (juin 1982) | 256 |

| | | |
|----|---|-----|
| 30 | Carte de l'Ohio | 303 |
| 31 | Carte du NEC | 306 |
| 32 | Ronald W. Reagan reçoit Evan G. Galbraith lors de sa nomination au poste d'ambassadeur en France (18 novembre 1981) | 323 |
| 33 | Charles Fiterman assis à côté de François Mitterrand lors du discours d'inauguration du TGV (22 septembre 1981) | 324 |
| 34 | Akio Makiyama, patron de Maglev Transit, remet 500 000 \$ au gou- verneur Robert Martinez en présence de Malcolm R. Kirschenbaum (1989) | 329 |
| 35 | Robert W. Blanchette et Daniel Graham en discussion devant une maquette d'une motrice de TGV (1985) | 333 |
| 36 | Tracés envisagés par la FHSRTC (septembre 1987) | 369 |
| 37 | Principe du jumelage d'infrastructures au sol (1977) | 370 |
| 38 | Principe du jumelage d'infrastructures en élévation (1977) | 371 |
| 39 | Henry M. Flagler dans l'archipel des Keys (<i>ca.</i> 1912) | 392 |
| 40 | Robert Blanchette présente le projet de TGV pour la Floride (28 mars 1988) | 397 |
| 41 | David Ramsey présente le projet d'All American MagnePlan pour la Floride (28 mars 1988) | 398 |
| 42 | Tracés proposés par TGV of Florida et FHSR (mars 1988) | 404 |

Liste des tableaux

| | | |
|----|--|-----|
| 1 | Évolution du partage modal interurbain aux États-Unis entre 1960 et 1978 | 69 |
| 2 | État des lieux des corridors à l'étude en 1983 | 136 |
| 3 | Indicateurs démographiques sur la Floride (1910-1980) | 144 |
| 4 | Principales visites de responsables français aux États-Unis en lien avec le TGV (1975-1987) | 212 |
| 5 | Principales visites de responsables états-uniens en France en lien avec le TGV (1975-1987) | 216 |
| 6 | Activité de Camille Blumstein en vue de la promotion du TGV aux États-Unis au titre de la SNCF (1980-1982) | 230 |
| 7 | Principales différences de conception entre les LGV Sud-Est et Atlantique | 261 |
| 8 | Évolution de la répartition des principales tâches pour la réponse à l'appel d'offres de Floride en 1983 | 285 |
| 9 | Professions des membres de la commission parlementaire franco-états-unienne sur la grande vitesse ferroviaire par nationalité (1983) | 315 |
| 10 | Comparaison financière de trois options pour le corridor de Floride (1985) | 351 |
| 11 | Comparaison de la consommation énergétique de différents systèmes de transport sur la liaison Paris - Lyon à l'horizon 1985 (1984) | 353 |
| 12 | Comparaison des deux propositions déposées pour le projet de Floride (1989) | 402 |

Liste des sigles et acronymes

AAA *American Automobile Association*

AAR *Association of American Railroads*

ABB ASEA Brown Boveri

ABC American Broadcasting Company

Actim Agence pour la coopération technique, industrielle et économique

AFAP Association française pour l'accroissement de la productivité

AFP Agence France Presse

AHSRC American High Speed Rail Company

ANF Ateliers du Nord de la France

APT *Advanced Passenger Train*

AREA *American Railway Engineering Association*

ASEA Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget

Bart *Bay Area Rapid Transit*

BNP Banque nationale de Paris

BR *British Railways*

BTP Bâtiment et travaux publics

CAB *Civil Aeronautics Board*

CEA Commissariat à l'énergie atomique

CEE Communauté économique européenne

CGE Compagnie générale d'électricité

CIA *Central Intelligence Agency*

CIMT Compagnie industrielle de matériel de transport

Coface Compagnie française d'assurance pour le commerce extérieur

CSEE Compagnie des signaux et d'entreprises électriques

Datar Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale

DB *Deutsche Bahn*

DCA *Department of Community Affairs*

DOC *Department of Commerce*

DOI *Department of Interior*

DOT *Department of Transportation*

DREE Direction des relations économiques extérieures

DTT Direction des transports terrestres

ENA École nationale d'administration

ENPC École nationale des Ponts et Chaussées

Ensta École nationale supérieure des techniques avancées

EPA *Environmental Protection Agency*

Epcot *Experimental Prototype Community Of Tomorrow*

FAA *Federal Aviation Administration*

FASB *Financial Accounting Standards Board*

FDOT *Florida Department of Transportation*

FHSR Florida High Speed Rail

FHSRC *Florida High Speed Rail Committee*

FHSRTC *Florida High Speed Rail Transportation Commission*

FHWA *Federal Highway Administration*

FIF Fédération des industries ferroviaires

FOX Florida Overland Express

FRA *Federal Railroad Administration*

GAAP *Generally Accepted Accounting Principles*

HEC JF Haut enseignement commercial pour les jeunes filles

HSRA *High Speed Rail Association*

HST *High Speed Train*

IBM International Business Machines Corporation

ICC *Interstate Commerce Commission*

ICE *Intercity Express*

IPT *Improved Passenger Train*

JARTS Japanese Railway Technical Service

JNR *Japanese National Railways*

JRTC Japanese Railway Technology Corporation

LGV Ligne à grande vitesse

LIMRV *Linear Induction Motor Research Vehicle*

Loti Loi 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs

LRC Léger, rapide, confortable

LRT *Light Rail Train*

MIT *Massachusetts Institute of Technology*

NASA *National Aeronautics and Space Administration*

NBC National Broadcasting Company

NEC *Northeast Corridor*

NECIP *Northeast Corridor Improvement Project*

NGA *National Governor's Association*

Ofermat Office français de coopération pour les chemins de fer et les matériels d'équipement

OHSGT *Office of High-Speed Ground Transportation*

OHSRA *Ohio High Speed Rail Authority*

OTA *Office of Technology Assessment*

PBKA Paris - Bruxelles - Cologne - Amsterdam

PCF Parti communiste français

PDG Président-directeur général/Présidente-directrice générale

PIB Produit intérieur brut

PMM Peat, Marwick, Mitchell & Company

PNB Produit national brut

PS Parti socialiste

RATP Régie autonome des transports parisiens

RER Réseau express régional

RFA République fédérale d'Allemagne

RI Républicains indépendants

RPR Rassemblement pour la République

RTG Rame à turbine à gaz

SEE Service d'expansion économique

Setec Société d'études techniques et économiques

SNCF Société nationale des chemins de fer français

Sofrerail Société française d'études et de réalisations ferroviaires

TACRV *Tracked Air Cushion Research Vehicle*

TACV *Tracked Air Cushion Vehicle*

TGV Turbotrain à grande vitesse puis Train à grande vitesse

TLV *Train Levitated Vehicles*

TPE Travaux publics de l'État

Trax Trottoir roulant accéléré

TRB *Transportation Research Board*

TRTC Texas Railroad Transportation Company

TWA Transcontinental and Western Air puis Trans World Airline

UDF Union pour la démocratie française

UE Union européenne

UIC Union internationale des chemins de fer

UMTA *Urban Mass Transportation Administration*

URSS Union des Républiques socialistes soviétiques

USRA *United States Railway Association*

UTACV *Urban Tracked Air Cushion Vehicle*

Val Véhicule automatique léger

X École polytechnique

Index des noms de personnes

- ALIAS, Jean, 124, 211
- ANDREWS, Mark, 313, 314
- ARMAND, Louis, 43, 160
- ASKEW, Reubin O., 148, 152
- AUREILLE, Yves, 130, 134, 135, 146,
147, 151, 173, 190, 191, 194,
197, 199, 200, 206, 210, 226,
230, 237, 252, 270, 276, 296,
349, 386
- AURIGNAC, Albert, 198, 199, 212,
240, 286–288
- AUTRUFFE, Hubert, 211–213, 279
- BALRIDGE, Malcolm, 169
- BARBAR, George E., 216, 217, 219,
254, 321, 390
- BEARD, Malcolm E., 320
- BEREUTER, Douglas K., 85
- BERNARD, Jean-Philippe, 132, 141,
203, 210, 212, 213, 218, 225,
235, 246, 251, 266, 278, 283,
286, 316, 330, 331, 334, 338,
359, 428
- BERNARD, Keith C., 216
- BERTIN, Jean, 8, 61
- BILLARDON, André, 128, 176, 181,
185, 191, 192, 194, 196, 212,
263, 269, 279, 280, 300, 301,
312
- BIRCHFELD, William O., 320
- BLANCHETTE, Robert W., 140, 181,
183, 200, 205–209, 217–219,
231, 232, 235, 237, 240, 243,
244, 262, 263, 269, 270, 275,
277, 278, 281, 286, 287, 293,
295–300, 302, 304, 305, 308,
309, 322, 327, 330–340, 345,
355–357, 359, 361, 362, 367,
370, 388–392, 394, 396, 397,
408, 409, 416, 417, 424, 427
- BLANC, Francis, 205, 207, 212, 331,
334, 343, 345
- BLANC, Henri, 236
- BLUMBERG, David, 217, 225, 254,
319–321, 356, 357
- BLUMSTEIN, Camille, 123, 126, 127,
203, 210, 229–231, 270, 304,
308, 316, 329, 335, 337–339
- BOBLET, Dominique, 211
- BOCUSE, Paul, 221, 223, 224, 382
- BOGGS, Robert J., 216
- BONNET, Jacques, 255, 256
- BOTTCHER, John C., 12
- BOULEY, Jean, 35, 60
- BOYD, Alan S., 8, 80, 104–107, 113,
127, 166, 170, 172, 173, 185,
191, 205, 207, 215, 217, 246,
268, 318
- BRAIBANT, Guy, 181, 207, 316
- BRAND, Nicholas, 337, 338

- BREAU, Alain, 212
 BRIARE, William H., 215
 BRITTON, Theodore R., 216
 BROWN, Clarence J., 88
 BUHANNIC, Patrick, 203, 286, 330
 BUKSPAN, Elisabeth, 196, 204, 210,
 317
 BUSH, John E., 430
 CALLAHAN, Frank J., 320
 CALLON, Michel, 377
 CANNON, Howard W., 313
 CARLTON, Lisa, 216
 CARMICHAEL, Gilbert E., 248, 322
 CARRAZ, Roland, 224
 CARTER, James E., 179, 322
 CARÊME, Antonin, 222
 CAVAILLÉ, Marcel, 6, 121, 211
 CELESTE, Richard F., 225
 CHABAN DELMAS, Jacques, 213
 CHADEAU, André, 212, 213, 317, 332
 CHAHID NOURAI, Noël, 133, 194, 208,
 317
 CHAMANT, Jean, 121
 CHAUTY, Michel, 312
 CHILES, Lawton M., 387, 430
 CHIRAC, Jacques, 57
 CHÉNARD, Alain, 312
 CLAYTOR, Robert B., 216
 CLAYTOR, William G., 215, 263, 322
 CLÉMENT, Pascal, 312
 COCKERELL, Christopher, 62
 COHEN, James K., 12, 386, 388
 COLEMAN, William T., 6, 10, 307
 COLMANT, Pierre-Marie, 128, 206,
 209, 218, 230
 COQUAND, Roger, 34
 CORNIER, Michel, 336
 COURJAULT-RADÉ, Roland, 240
 COURTOIS, Gaston de, 240
 CRESSON, Edith, 56, 57, 177, 196,
 204, 210, 212, 224, 225, 227,
 252, 283, 317, 331, 332, 334,
 336, 380, 385
 CURTIS, Dan, 233, 234
 DALY, Richard, 215
 DASSAULT, Serge, 385
 DELEBARRE, Michel, 57
 DERMAN, Donald A., 336–338
 DEROSIER, Bernard, 312
 DESGEORGES, Jean-Pierre, 34, 316
 DHAUSSY, Henry, 212, 331, 334
 DISNEY, Walt, 146
 DOCKERY, Charles C., 321
 DOLE, Elizabeth, 217, 318
 DOUFFIAGUES, Jacques, 225, 317
 DRAPEAU, Jean, 139–141
 DUCHEMIN, Jack, 130, 131, 146, 147,
 151, 184, 186, 199, 200, 210,
 226, 235, 252, 268, 270, 273,
 274, 276, 277, 296, 305, 316,
 318, 339, 349, 366, 372, 383,
 385–387, 428
 DUPUY, Gabriel, 379
 DUPUY, Jean, 52, 122, 128, 196, 217,
 309, 316, 322
 DURENBERGER, David F., 181, 213,
 217
 DURIEUX, Nicolas, 130, 247, 248, 270,
 316, 335
 DWYER, Cullen, 184, 335, 338
 EISENHOWER, Dwight D., 69
 ENGLER, John M., 215
 FABIUS, Laurent, 224, 260, 317
 FERRARA, Thomas F., 123, 215
 FITERMAN, Charles, 140, 142, 161,
 181, 207, 220, 224, 229, 264,
 268, 311, 317, 324–327, 336,
 376

FLAGLER, Henry M., 391
 FLORIO, James J., 313
 FONVIELLE, Bertrand de, 260, 266,
 332, 338, 339, 374
 FORNI, Raymond, 211, 312, 313
 FORRAY, Roger, 211
 FORT, Vance, 215, 218, 225, 321
 FREEMAN, Lester, 320
 FRIEDEL, Samuel N., 93
 FULLER, John W., 72–74
 GAILLARD, René, 312
 GALAUD, Pierre, 203, 287, 330, 335
 GALBRAITH, Evan G., 323–326
 GALBRAITH, James K., 84
 GALBRAITH, John K., 84
 GARRAHY, John J., 216
 GEAIS, Robert, 41, 368
 GENTIL, Paul, 36, 213, 316
 GENTON, Jacques, 312
 GILLMOR, Paul E., 216
 GILSON, Lawrence D., 172, 173, 192,
 193, 262, 338
 GIRAUDET, Pierre, 220
 GISCARD D'ESTAING, Valéry, 57, 265,
 317
 GLIKMAN, Daniel R., 216
 GOFFMAN, Erving, 423, 426
 GORE, Albert A., 313, 314
 GOURY, Bernard, 210
 GRAHAM, Daniel R., 148, 152, 215,
 218, 219, 221, 252, 318, 333,
 341, 344, 345, 381, 387
 GRESSIER, Claude, 248
 GUIBERT, Roger, 32
 GUSTAFSON, Tom, 320
 HACKNEY, Thomas P., 216
 HALL, Asaph H., 6, 321
 HAUPT, Heinz-Gerard, 18
 HAWKINS, Paula F., 217
 HAYAKAWA, Samuel I., 314
 HAZELTON, Donald F., 216
 HEEBNER, Pete, 320
 HEURARD DE FONTGALLAND,
 Bernard, 33, 160, 347
 HILTON, George W., 81, 83
 HOEFFEL, Daniel, 53
 HOLT, Jane E. M., 128, 347–349, 352,
 375, 406
 HOOVER, Herbert, 131
 HUFF, Carl, 320
 HULL, Diana, 390, 406
 HUTTER, Roger, 38, 41, 43, 53, 374
 INGRAM, John W., 321
 JAROSZ, Jean, 312
 JENNINGS, Antoinette, 216
 JOBERT, Michel, 56, 133, 194, 196,
 211, 276, 280, 281, 317
 JOHNSON, Lyndon B., 8, 84, 90, 92,
 96
 KAHN, Alfred E., 76
 KATO, Mutsuki, 170, 171
 KIBLER, David B., 320
 KIRSCHENBAUM, Malcolm R., 217,
 254, 321, 329, 407, 410
 KLEIN, Olivier, 36
 LACÔTE, François, 184
 LANG, Albert S., 321
 LANSALOT-BASOU, Léonce, 6–11,
 127, 130, 172, 173, 207, 208,
 244, 246, 247, 268, 301, 316,
 335, 428
 LE PORS, Anicet, 327
 LE VERT, Paul, 34
 LEHMAN, William M., 217, 314
 LENÔTRE, Gaston, 221
 LEROY, Patrice, 212
 LEWIS, Andrew L., 103, 106, 111, 206,
 318

- LIARD, François, 212
 LOZERAND, Emmanuel, 177
 MACARTHUR, Douglas, 162
 MADIGAN, Edward R., 314
 MAKIYAMA, Akio, 329
 MARCHAIS, Georges, 325
 MAREC, Michel, 212
 MARTINAND, Claude, 220
 MARTINEZ, Robert, 329, 371, 396
 MARTIN, Albro, 110
 MATSUI, Kohei, 380
 MAUROY, Pierre, 41, 139, 140, 181,
 203, 213, 224, 259–261, 266,
 267, 317, 325, 326
 MCCARTHY, Joseph, 84
 MCDADE, Joseph M., 217
 METZLER, Jean-Marie, 198, 199
 MICHELL, Myles, 7
 MILKULSKI, Barbara A., 314
 MILLS, Jon L., 299
 MINGASSON, Paul, 203, 204, 317
 MITTERRAND, François, 51, 54, 224,
 263, 281, 324, 326, 357
 MONNET, Raymond, 279
 MURPHY, Daniel T., 216
 MUSSOLINI, Benito, 179
 NAESSANY, Samir, 23, 140, 212, 218,
 247, 264, 267–269, 277, 316,
 332, 335, 336, 427, 428
 NOIR, Michel, 312, 316
 NOUVION, Fernand, 159
 NOÉ, Pierre, 312
 O'BRIEN, James, 186
 O'NEILL, William A., 216
 PADIOLEAU, Jean-Gustave, 419
 PAPPAS, Paul N., 320
 PARKE WRIGHT, John, 152, 153, 215,
 218, 219, 237, 318–321, 380,
 387
 PARK, Robert E., 319
 PASQUIER, Michel, 263
 PEASE, Donald J., 314
 PELLETIER, Jean, 256, 257
 PEPPER, Claude D., 387
 PERL, Anthony, 12
 PERROD, Pierre, 316, 336, 339, 340
 PERROT, Henry R., 318
 PERRY, Matthew C., 170
 PINEAU-VALENCIENNE, Didier, 34
 PISANI, Edgard, 90
 POMPIDOU, Georges, 34, 90, 223, 317
 POWELL, Edith R., 419, 420, 424
 PRADEL, Louis, 255
 PRATS, Michèle, 127, 140, 211, 317,
 383
 PROXMIRE, William, 88
 PÉLISSIER, Jacques, 57, 317
 QUAYLE, James D., 314
 RALITE, Jack, 327
 RAMSEY, David, 398
 REAGAN, Ronald W., 13, 14, 89, 108,
 109, 205, 214, 323, 327, 347,
 387, 414
 REBSAMEN, François, 176, 269
 REISTRUP, Paul H., 6, 10, 122, 215,
 243, 309, 322
 REUSS, Henry S., 84, 108, 110, 128,
 166, 171, 180, 181, 215, 314
 REYNARD, Thierry, 355–358, 360,
 368, 388, 389
 RIBEILL, Georges, 161
 RICHMOND, Frederick K., 107, 169
 RIGOUT, Marcel, 327
 RILEY, John H., 213, 247, 248, 322,
 346, 349
 ROACH, James L., 215
 ROCKEFELLER, John D., 391
 ROLLET, Henri, 35, 305

-
- ROOSEVELT, Franklin D., 84
ROUMEGUERE, Philippe, 212
ROUSSELOT, John H., 88
RUIZ, Jacques, 224
RUSH, David H., 217, 320, 321, 407,
408
SABO, Martin O., 217
SASAKAWA, Ryōichi, 178–180, 182,
240
SCULLY, Larry, 408
SHAKESPEARE, William, 423
SHUSTER, Bud, 68
SIEFER-GAILLARDIN, Alfred, 316,
337, 338
SKINNER, Samuel K., 248
SMITH, Charles H., 217, 254, 321, 408
SOGŌ, Shinji, 164
STAVROS, Gus A., 320
STEVENSON, Redding R., 402, 405
SUDREAU, Pierre, 160, 197
SULLIVAN, Dennis F., 216
SULLIVAN, John M., 322
SWANN, Richard P., 217, 321
SÉGALAT, André, 33, 317
TABUCHI, Sam, 152, 393, 394
TAKAGI, Fumio, 106, 166
TAKAHASHI, Kōji, 367
TALLEYRAND-PÉRIGORD,
Charles-Maurice de, 222
TAYLOR, Austin S., 218
TAYLOR, Paul C., 252
TESSIER, Marcel, 38, 41, 93, 97,
123–126, 128, 159, 211, 259,
279, 316
TESSIÈRES, Alain de, 203, 254
THAR, Ferdinand A., 125, 215
THATCHER, Margaret, 59, 357
THINIÈRES, André, 23, 222
THIRIEZ, Sébastien, 304, 316, 375
TURCOT, Yvon, 410
VAINGNEDROYE, Franck, 343, 359,
362, 366
VERGÉ, Roger, 221
VERNE, Jules, 124
VERNIER-PALLIEZ, Bernard, 374
VILLÈLE, Hugues de, 203, 330
VOGT, John W., 396
VOLPE, John A., 121
WALRAVE, Michel, 41, 48, 51, 60, 124,
180, 211–214, 261, 262, 270,
316
WARREN, Roland L., 319
WEICKER, Lowell P., 314
WELLS, Joel R., 320
WHITMAN, Reginald N., 321
WINSTON, James H., 217, 254, 321
WIRTH, Frédéric, 312, 313
YOUNG, Andrew J., 216
YOUNG, Coleman A., 215