



Revue
Géographique
de l'Est

Revue Géographique de l'Est

vol.55 / n°3-4 | 2015

La grande vitesse ferroviaire, entre mythe et réalité

Les « fictions instituanes » du projet de LGV Rhin-Rhône (1986-2000) : décryptage rhétorique des mythes du discours politique des grandes infrastructures

The "founding fictions" of the Rhine-Rhône high-speed line project: A rhetorical decoding of the myths in political discourse about major infrastructure projects
Die „instituiierenden Fiktionen“ des Projekts der LGV Rhin-Rhône: Rhetorische Entschlüsselung der Mythen im politischen Diskurs über große Infrastrukturprojekte

Robert Belot



Electronic version

URL: <http://journals.openedition.org/rge/5516>

ISSN: 2108-6478

Publisher

Association des géographes de l'Est

Printed version

Date of publication: 1 October 2015

ISSN: 0035-3213

Electronic reference

Robert Belot, « Les « fictions instituanes » du projet de LGV Rhin-Rhône (1986-2000) : décryptage rhétorique des mythes du discours politique des grandes infrastructures », *Revue Géographique de l'Est* [Online], vol.55 / n°3-4 | 2015, Online since 11 October 2015, connection on 08 September 2020. URL : <http://journals.openedition.org/rge/5516>

This text was automatically generated on 8 September 2020.

Tous droits réservés

Les « fictions institutantes » du projet de LGV Rhin-Rhône (1986-2000) : décryptage rhétorique des mythes du discours politique des grandes infrastructures

The "founding fictions" of the Rhine-Rhône high-speed line project: A rhetorical decoding of the myths in political discourse about major infrastructure projects
Die „instituiierenden Fiktionen“ des Projekts der LGV Rhin-Rhône: Rhetorische Entschlüsselung der Mythen im politischen Diskurs über große Infrastrukturprojekte

Robert Belot

Introduction

- 1 De quoi le discours politique sur la LGV Rhin-Rhône est-il le nom ? Qu'est-ce qui le constitue ? Et comment évolue-t-il ? Quelles sont les techniques légitimantes qui sont mises au point pour emporter la décision et l'adhésion ? Qu'est-ce que ce discours nous dit des imaginaires des porteurs du projet, de leur vision politique et géopolitique, de leur vision de la société et du territoire ? Dans le sillage de nos recherches sur la question de l'imaginaire et du discours de la technique (Belot, Lamard, 2013 ; Belot, Lamard, 2011 ; Belot, Heyberger 2010), il a paru opportun de tenter de dévoiler les postulats, les doxas et les mythes (Offner, 1993 ; Fritsh, 2008 ; Burmeister, Joignaux, 2000) qui composent l'hypostase du discours promotionnel des porteurs de ce projet de

TGV, en analysant la construction d'un discours politique à travers l'évolution topicale des stratégies énonciatrices (Berthoud, Mondada, 1994).

- 2 Un programme de recherche soutenu par la région Franche-Comté et l'ouverture des archives de l'association qui a porté le projet a conduit à prendre pour objet la LGV Rhin-Rhône et son histoire¹. Un questionnement apparemment simple a justifié notre démarche : pourquoi cette ligne à grande vitesse a-t-elle été créée et par quelles modalités argumentatives et figures rhétoriques a-t-elle été imposée au politique et présentée au public ? C'est par ce biais qu'il est envisagé de saisir les métamorphoses, touchant à son ontologie même, qui ont marqué un projet pensé initialement comme une radiale et finalement présentée comme une diagonale. Comment s'opère un processus d'élargissement de l'échelle géographique, partant d'une logique locale et obsidionale pour aller à une focale européenne, d'autre part ? Comment est-on passé d'un projet de « liaison rapide par TGV entre Paris et Bâle par Aisy et Vesoul ² » au TGV Rhin-Rhône-Méditerranée ?
- 3 Il est proposé ainsi, à travers la génétique de cette LGV, de décrypter « la technique du discours persuasif » (Paul Ricoeur) appliquée à un grand équipement et de ses vertus supposées. Cet angle de vue oblige à se concentrer sur les discours produits par le champ institutionnel : le champ politique (élus/décideurs) ; la sphère associative (l'association Tans-Europe TGV, chargée du portage du projet) ; le milieu académique (souvent sollicité à titre de caution). La manière dont les membres de l'association Trans-Europe TGV sont intervenus justifie pleinement cette approche. Ce « lobby d'intérêt général³ (Chevènement, 1993) » a fait un effort tout particulier pour communiquer (à l'appui de « plans de communication ») sur ce projet et convaincre de sa nécessité tant l'échelon politique (État et collectivités), la SNCF que l'opinion. Pour les collectivités locales, ce fut un « outil de promotion territoriale (Carrouet, 2013) » inespéré qui a permis de créer de la cohésion au sein des partenaires et de favoriser un processus d'appropriation. Il fallait une véritable mobilisation multi-scalaire pour arracher la décision à l'État et à la SNCF qui, au départ, n'en voulait pas.
- 4 Il y a donc eu production d'un récit. Ce récit est composite, jouant à la fois sur des éléments rationnels, d'ordre technique, et des éléments fictionnels, d'ordre mythologique. Comme l'a dit Roland Barthes, « le mythe est d'abord parole » et un « système de communication » (Barthes, 1957). Il n'est pas clos sur lui-même. Au fil des 35 ans de cette aventure techno-politique, ce récit a évolué en fonction des politiques territoriales de l'État, de l'horizon d'attente sociétal (le développement « durable ») mais aussi du contexte géopolitique marqué, notamment, par la réunification allemande et l'intensification de l'intégration européenne, autant d'événements pourvoyeurs en figures fictionnelles⁴. Les archives inédites dépouillées offrent une opportunité documentaire de premier ordre pour rendre compte des « effets de récits » qui ont été organisés autour du « récit des effets » (supposés) de cet équipement sur la constitution matérielle et immatérielle d'un territoire.

I. Les mythes fondateurs du TGV et ses vertus démiurgiques

- 5 Le mythe des mythes, qui enfante et légitime tous les autres, c'est le TGV comme emblème et vecteur de la modernité. En 1985, quand Jean-Pierre Chevènement, élu de Belfort et ministre, décide de se lancer dans l'aventure, le TGV fonctionne dans

l'imaginaire social comme le totem de la modernité (les notions d'efficacité et de rentabilité sont en second rang) (Belot, Lamard, 2009). Le TGV cristallise une double ambition, à la fois économique (faire face à la concurrence de l'automobile et de l'avion) et culturelle : « ...le TGV a indéniablement permis de réintroduire dans la symbolique de la modernité un élément ferroviaire qui tendait pour le moins à s'estomper » (Klein, 2001 ; Belot, Lee-Rémond, 2013 ; Beltran, Picard, 1995 ; Fourniau, 1988 ; Fourniau, 1995). Au même moment, la revue *Géo* annonce la naissance de « l'homo tegevicus »⁵. À gauche comme à droite, ce mythe fait consensus. Selon Robert Poujade, maire de Dijon, « pour les villes, c'est un signe évident de modernité »⁶. Le TGV incarne la vitesse (Belot, Lee-Rémond, 2013), qui est l'argument cardinal de légitimation et de promotion. Un large écho est donné à l'événement que constitue, le 18 mai 1990, le record du monde atteint par le TGV (515, 3 km/h). La vitesse procure un effet d'image, et elle est plus ou moins implicitement reliée à la recherche d'un effet de rapprochement des régions de Paris. La vitesse est un fait technique qui va de soi et n'a donc pas à être documenté et démontré. Ses effets, forcément bénéfiques, constituent l'hypothèse préalable fondatrice, le préjugé axiomatique autour de quoi tout le reste s'ordonne. La vitesse est donc la mère des argumentaires, pareille au mythe platonicien qui renvoie à une essence « transcendante » (Kojève, 1972). Le discours politique local s'empare de deux autres mythes secondaires et dérivés : la rentabilité et l'attractivité.

A. La rentabilité et l'attractivité

1. Le mythe de la rentabilité

- 6 Le discours sur la modernité, qui se présente comme un postulat non réfutable, reflète d'un air du temps, s'articule avec l'argument, rationnel, de la rentabilité. Les deux registres se conjuguent pour présenter ce projet comme un impératif catégorique. Le mythe de la rentabilité est porté initialement par la SNCF, pour être repris par les décideurs politiques. D'ailleurs, des géographes soulignent, dès 1985 que le TGV a été conçu par l'État et la SNCF comme « l'outil de rentabilisation » d'un réseau confronté à la double concurrence de l'autoroute et de la voie aérienne ; « la logique d'entreprise » a dominé, au détriment d'autres considérations, comme le « service public » ou l'aménagement spatial des régions traversées (Emangard, Beaucire, 1985).
- 7 Les textes de la première brochure de communication sur ce projet (1988⁷) participent de cette croyance primale. Elle est parfaitement résumée dans une publicité de l'Association diffusée dans *Le Monde* le 26 novembre 1988 ; en rouge, on peut lire : « C'est une liaison rentable, il faut la faire ». Le premier thème de cette brochure s'intitule : « Le succès de la formule TGV ». C'est le prédicat de départ, indiscutable. Le TGV est l'équipement incontournable et rentable. La référence est le TGV Sud-Est présenté comme un succès « technique », « commercial » et « financier »⁸. La question de la rentabilité est éludée et renvoyée à plus tard : « Ce projet nécessitera des études détaillées de rentabilité ». On se borne à postuler l'existence d'une « clientèle potentielle ». Il faut chercher dans les notes internes du fonds d'archives de l'Association pour trouver des éléments :

« Rentabilité de la ligne. Celle-ci ne peut être fondée uniquement sur le poids de la population habitant en France (1 M d'habitants). Elle doit prendre en compte l'intérêt économique et industriel et l'inévitable dimension aménagement du territoire. Les problèmes de l'arc Nord-Est de la France sont aujourd'hui particulièrement aigus. [...] La réalisation d'une liaison rapide par TGV est une

condition de la modernisation réussie de notre tissu industriel. C'est en Suisse que se trouve le poids de population le plus important concerné par la liaison rapide Paris-Bâle-Zurich. Il s'agit d'une population de haut niveau économique, technologique et culturel. Il y a un intérêt majeur du point de vue suisse aussi bien que français à raccorder cette région particulièrement dynamique de l'Europe à Paris et réseau européen des trains à grande vitesse⁹. »

Figure 1 : Le TGV France-Suisse (première plaquette de l'association, avril 1988)

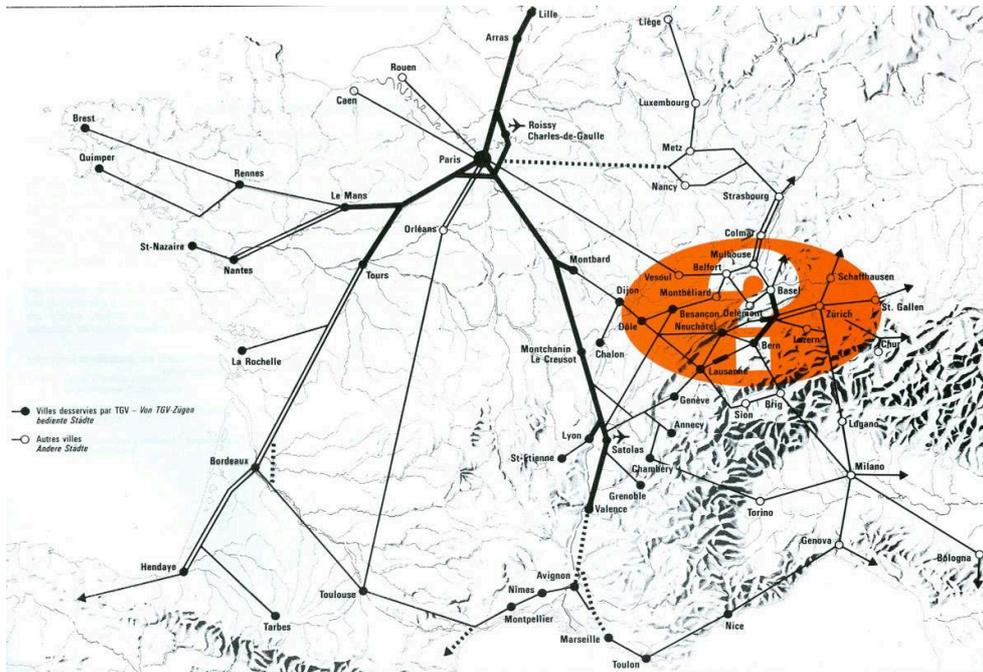


- 8 On comprend pourquoi la Suisse joue un rôle si important dans les premiers discours publics (Belot, Lamard, 2013). Dans ce passage, il est difficile de ne pas remarquer un embarras à l'égard de la problématique de la rentabilité de la ligne. Elle est vite contournée par des considérations plus macroscopiques relatives aux « retombées » indirectes sur la dynamique territoriale. Un document permet d'en savoir un peu plus sur la manière dont l'instigateur du projet envisage cette question. Il s'intitule : « Note complémentaire (septembre 1986) concernant la réalisation d'une liaison rapide par le TGV entre Paris et Bâle par Aizy [sic] et Vesoul. » Elle signée par Jean-Pierre Chevènement. Il s'agit d'un commentaire du deuxième rapport de l'ingénieur général des Ponts et Chaussées Rattier¹⁰. Le coût de la ligne serait plus bas que prévu (3,879 milliards de francs et non 5 milliards), incluant l'électrification du tronçon Vesoul-Belfort. Le gain de temps estimé avec Paris (qui est l'objectif premier) correspond à ce qu'il est aujourd'hui, soit 2h 13 pour Paris-Belfort. Un paragraphe de cette note s'intitule : « Les raisons qui font écarter le projet aujourd'hui »¹¹. Deux raisons : la « concurrence » du TGV Est et « le faible taux de rentabilité ». Il est (déjà) acté que les avantages d'exploitation ne suffiraient pas à couvrir en 20 ans le coût d'exploitation et que, malgré une induction forte du TGV sur le trafic (+ 59%), l'augmentation du nombre de voyageurs « serait à peine de l'ordre du million car les bases du trafic sont faibles ». L'auteur de la note remarque qu'il lui semble que « l'effet de l'attraction sur la Suisse alémanique est fortement sous-estimé ». Mais il ne discute pas de la pertinence de l'évaluation de la rentabilité. Il convient même que, « au plan de la rentabilité, seule la solution de l'électrification de la ligne actuelle Paris-Bâle apparaît un peu plus

avantageuse : elle dégage un solde d'exploitation annuel positif de 53, 5 MF contre 60 MF pour Aisy-Vesoul, mais pour un investissement notablement inférieur ». Notons qu'à cette époque, le projet exclut la liaison par Besançon, « moins intéressante à tous points de vue (gains de temps et économiquement) »¹².

- 9 Aussi le député-maire de Belfort préfère-t-il imaginer le scénario catastrophiste de l'avenir de cette région privé de TGV : « Le Nord Franche-Comté et le Sud Alsace se trouveraient donc paradoxalement dans la situation de régions condamnées à voir stagner d'ici à la fin du siècle les conditions de leur desserte ferroviaire, elles-mêmes stagnantes depuis près de 20 ans. Une telle situation ne manquerait d'avoir de graves répercussions au plan national... » S'agissant de l'avenir de deux bassins d'emploi importants, le problème, conclut Chevènement, n'est donc pas à traiter au niveau de la SNCF : « Si la SNCF doit demeurer attentive à sa situation financière, il appartient aux Pouvoirs publics de prendre leurs responsabilités au plan de l'avenir de nos régions. » La conclusion de cette note inédite importante c'est qu'il faut obtenir de l'État qu'il prenne sa part dans l'investissement initial, sachant que, compte tenu de la dimension politique d'un tel projet a priori non-rentable, « la mobilisation de populations, des élus et des régions concernées permettra seule l'aboutissement d'un projet si vital ».
- 10 Il semble qu'il y ait un consensus à l'origine sur cette manière de voir. En témoigne les échanges qui ont lieu le 28 novembre 1986 à Colmar, lors de la réunion de l'Office des Transports et des PTT du Haut-Rhin et du Territoire de Belfort portant sur « l'Est de la France et le réseau TGV », réunion provoquée par les Chambres de Commerce et d'Industrie des deux départements. La tonalité générale est très favorable à la grande vitesse ferroviaire, au nom de l'intérêt économique. Philippe Lesage, président de la CCI de Mulhouse, résume ainsi la place à accorder à la question de la rentabilité :
- « Bien sûr, ce n'est pas moi qui vous dirai qu'il ne faut pas tenir compte des problèmes de rentabilité, qu'il ne faut pas les prendre en considération, mais à notre avis, ce n'est qu'un des éléments du problème, parce que si on raisonnait uniquement en terme de rentabilité, on finirait par ne faire des TGV qu'autour de Paris... Donc, je crois que la rentabilité est une chose, l'aménagement du territoire en vue du développement des régions dans l'avenir me paraît un autre facteur dont il faut tenir compte¹³. ».

Figure 2 : La peur du contournement de la Franche Comté, du Sud Alsace et de la Suisse (première plaquette de l'association, avril 1988)



- 11 L'ingénieur général Rattier, qui a été invité à participer à ce vaste échange, ratifie le point de vue de Lesage. S'il lui incombe de parler en « technocrate » et non en politique, s'il doit donc travailler sur des critères de rentabilité, il convient qu'il faut aussi prendre en compte « le point de vue de la Nation, qui est la rentabilité collective du projet ». Il certifie qu'il a intégré, dans son étude complémentaire, cette dimension macroscopique. C'est pourquoi, dès l'origine, la question de la rentabilité est remise au profit de la croyance au pouvoir démiurgique de la grande vitesse sur le développement économique et ses effets magiques.
- 12 Lors de son Assemblée générale du 18 décembre 1991, par laquelle elle crée la société d'économie mixte (« SEM Rhin-Rhône ») pour réunir le financement des études préalables, l'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée cristallise le mythe : « Le taux de la rentabilité interne de la première phase du TGV Rhin-Rhône, 8,4 %, figure parmi les meilleurs taux de rentabilité des différents projets du schéma directeur français ». Ce niveau de rentabilité est même revendiqué a priori comme étant supérieur à celui du TGV Est (4 %). Point n'est besoin de le démontrer. Les archives ne permettent pas de savoir comment ce chiffre a été établi et il ne fait l'objet d'aucun questionnement en interne. Jean-Pierre Chevènement reconnaît, dans une lettre à Michel Rocard Premier ministre (13 février 1989), que ses affirmations procèdent plus de l'intuition que de la démonstration :
- « J'aimerais vous avoir convaincu, Monsieur le Premier Ministre, de la nécessité, non seulement d'inscrire au schéma directeur, mais aussi de réaliser rapidement cette liaison ferroviaire à grande vitesse, dont je suis convaincu qu'une étude sérieuse ferait apparaître la rentabilité, dès lors que seraient pris en compte à la fois le trafic de la Suisse vers Paris, et celui en provenance de Francfort-Strasbourg vers le Midi de la France¹⁴. »
- 13 Encore en 1997, et malgré le rapport Rouvillois, la question des effets socio-économiques est mise de côté. Ainsi, à l'occasion du comité de pilotage des études d'avant-projet sommaire de la première phase qui se réunit à Colmar les 16-17 janvier

1997, il est dit que les calculs concernant les éléments de rentabilité seront réalisés « lorsque les données relatives au coût précis de l'infrastructure et aux investissements de l'Entreprise Ferroviaire sont connues »¹⁵. C'est seulement en 1999 que le comité technique examine les « premiers résultats des études socioéconomiques » afin d'établir le dossier d'enquête publique de la branche Est (1ère phase). Autant dire que ces études ne sont pas de nature à infléchir le processus. C'est tout au plus une justification ex-post. Le mythe politique, qui se situe dans l'épique, fuie la réalité prosaïque.

- 14 Lors du comité technique du 2 avril 1999, des éléments sont livrés sous forme de tableaux sur ce qui est appelé pompeusement « Processus d'évaluation économique d'un grand projet ferroviaire ». On n'a pas trace d'une discussion sur le sujet, sachant que les sources mobilisées proviennent du département « Développement » de la SNCF. Deux points principaux abordés : les prévisions de trafic voyageur sur le tronçon ; l'estimation des coûts et recettes (dépenses d'investissements, coûts d'exploitation, et recettes de trafic). D'après les documents se trouvant dans les archives, il est difficile de comprendre comment on arrive à la conclusion suivante : « taux de rentabilité interne, taux qui annule le bénéfice net actualisé (8% sur 20 ans) »¹⁶.

2. Dominique Strauss-Kahn contre Chevènement, mais le « symbolique » est plus fort que l'économique

- 15 Au cœur même de l'État et du gouvernement, donc dans l'intimité de la fabrique de la décision politique, y-a-t-il débat ? Là aussi, la question mériterait une étude appropriée. Les archives de l'Association permettent de lever un coin du voile. Il est intéressant de ce point de vue de se reporter au compte rendu de la réunion interministérielle du 4 février 1998, sous la présidence de Lionel Jospin, Premier ministre¹⁷. Jospin a provoqué cette réunion car il pense que l'Etat doit rompre avec ses habitudes qui consistent à « multiplier les engagements sans tenir compte de la capacité financière de l'Etat ». Dans tous les esprits, on pense à l'importance de la dette transférée à Réseau Ferré de France (RFF) : 144 milliards de francs en 1997 ; 300 milliards en 2003. Le critère de « rentabilité » doit désormais être pris en compte, quand bien même il admet que d'autres paramètres ne peuvent pas être ignorés : « éléments d'ordre politique, voire symbolique ».
- 16 Réunion décisive, suite à laquelle le processus devient irréversible. Chevènement émet sa crainte d'un report de son projet. Il a peur que le TGV Est vampirise le TGV Rhin-Rhône. Son argumentaire central (outre « les graves difficultés de la région » et l'abandon du « grand canal ») tourne autour du modèle économique du TGV Rhin-Rhône. Il annonce « une rentabilité bien supérieure à celle du TGV Est » et son caractère « moins coûteux » :
- « Excellente rentabilité sociale et économique (14, 4%, en intégrant les impacts sur l'effet de serre), très forte augmentation du trafic, gains de temps très attractifs, particulièrement entre Francfort, Lyon et Barcelone, pour un coût initial limité : 11,9 milliards de francs français. Trafic attendu : 12 millions de voyageurs par an, soit l'équivalent de 20 % du trafic TGV en 1996¹⁸. Les relations internationales entre l'Allemagne et l'Espagne et toutes les relations entre l'Est et le Midi verront leur nombre de voyageurs doubler ».
- 17 Pourtant, Chevènement ne souhaite pas que la discussion s'enlise dans cette problématique. Il considère qu'il faut se situer dans une démarche « conduite non pas à

partir des ressources, mais à partir de ce que l'on veut réaliser ». Un accord se fait sur la nécessité de poursuivre l'effort budgétaire, sous réserve d'un transfert des ressources « de la route vers le fer ». La ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, Dominique Voynet, semble résignée, même si elle entend rappeler que le réseau classique ne doit pas être ignoré et que la technique du pendulaire doit être examinée¹⁹. Le plus hostile est le ministre de l'Economie, Dominique Strauss-Kahn. Sur la même ligne que Voynet, il déconstruit le mythe de l'utilité du TGV, estimant qu'il faut d'abord penser aux « équipements qui répondent aux préoccupations quotidiennes des usagers ».

- 18 Jean-Pierre Chevènement proteste contre cette « logique malthusienne » qui consiste à opposer TGV et réseau classique. Il serait « dangereux de porter un coup à une technologie dont la France a le leadership ». Et il change aussitôt de braquet en recourant à l'axiomatique géopolitique qui ne souffre pas la discussion : « Il dénonce, dit le compte rendu, l'abandon d'une vision stratégique dans laquelle la France constitue un lieu de passage privilégié au sein de l'ensemble européen ». Il abandonne l'argument de la rentabilité, après que Dominique Strauss-Kahn eut tranché net : « Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie observe qu'aucun projet de TGV n'a de rentabilité économique ». Il n'est pas contredit ! Pourtant, Jospin donne raison à Chevènement en faisant droit à sa demande tendant à ce que les projets du « Grand Est » bénéficient de financements au titre des deux prochains contrats de Plan. Il accepte que les études préparatoires au lancement de l'enquête publique soient mises en œuvre dès 1998. Le « symbolique » a vaincu l'économique.

3. Le mythe de l'attractivité et des « retombées »

- 19 Au tout début de l'aventure, le mythe de l'attractivité joue un rôle qui n'est pas central dans l'argumentaire et le légendaire du TGV. Le discours promotionnel vante essentiellement les mérites du rapprochement avec Paris, dans un sens unilatéral : Province → Paris. Ainsi, on peut lire dans la brochure de mai 1988 :
- « Il est en effet nécessaire pour les cadres de l'industrie, des services ou de l'administration de pouvoir être reliés rapidement aux centres d'affaires, aux expositions spécialisées internationales, aux sièges de grands groupes et des administrations centrales ou régionales. »
- 20 En résumé, une région qui n'est pas rapidement connectée avec Paris risque d'être « hors-circuit » (sic). Discours qui relève de la « pensée magique » et qui témoigne de la puissance de la culture jacobine : l'intensification du lien avec Paris produirait naturellement du développement territorial et serait un antidote au déclin. Certes, dans la brochure de 1988, on invoque l'existence de complémentarités économiques entre la Franche-Comté, le sud-Alsace et la Suisse. Mais rien n'est dit de la manière dont cette mise en synergie peut se faire. Pourquoi ? Parce qu'on considère que le TGV est un projet qui se suffit à lui-même. Approche tautologique et autotélique: ces territoires doivent œuvrer ensemble « à la réalisation d'un projet intérieur, et le présent projet en est un »...
- 21 Au départ, Jean-Pierre Chevènement utilise cet argument en mettant en valeur le potentiel industriel de la région Franche-Comté. En 1987, dans une lettre adressée à Jacques Chirac, alors Premier ministre, un ensemble d'élus, dont les députés-maires de Belfort, Mulhouse et Vesoul, formulent le postulat suivant lequel l'absence de TGV « pourrait, à terme, se révéler préjudiciable pour l'avenir économique d'une région qui,

vous ne l'ignorez pas, forme une des plus importantes plates-formes industrielles et technologiques de France et la plus exportatrice »²⁰. C'est le cœur de l'argumentaire de la brochure Le TGV France-Suisse (1988). On y lit que cette région (élargie aux franges helvétiques et alsaciennes) mérite le TGV parce qu'elle représente une force économique nécessaire au développement du pays :

« A l'échelon européen, on est frappé de constater que la Franche-Comté, le sud de l'Alsace, la Suisse, Bâle, Zurich ou Lausanne présentent un tissu de complémentarités industrielles et culturelles très prometteuses. On y trouve des noms prestigieux : Hoffman-La Roche, Ciba-Geigy, Sandoz, Asea Brown Boveri, Sulzer, Danzas, Bull, Alsthom, Peugeot, Clemessy, Matra, Potasses d'Alsace... »

- 22 Le TGV fonctionne comme la reconnaissance dont doit faire l'objet un territoire qui représente un pôle industriel dont l'histoire semble garantir l'avenir. La question de l'attractivité est logée à la même enseigne que celle de la rentabilité. Lors du comité technique du 2 avril 1999 qui se propose d'aborder la question de l'évaluation de l'impact du TGV sur l'économie des territoires, un tableau est produit mais qui n'est assorti d'aucun chiffre. Il s'intitule : « Intérêt des projets TGV pour la collectivité ». C'est semble-t-il un document standard de communication :

Avantages monétarisés	Avantages quantifiés non monétarisés	Avantages généraux non directement quantifiables
Gains de temps des voyageurs	Impact sur l'emploi	Aménagement du territoire
Pertes nettes des autres opérateurs de transport	Impact sur l'activité économique, l'urbanisme, l'immobilier, le tourisme	Aspects géostratégiques, ouverture vers les autres pays européens
Avantage net pour l'Etat (taxes)	Economies d'énergie	
Impact sur : congestion, insécurité, effet de serre, bruit, pollution atmosphérique		

- 23 Dès 1987, suite à sa demande, la direction générale des transports de la Commission des Communautés européennes conseillait à Jean-Pierre Chevènement de produire une analyse quantitative pour tenter de mesurer les effets : « La rentabilité de la liaison Aisy-Vesoul me paraît dépendre largement de son impact sur l'activité économique de l'ensemble industriel que constitue votre région et sur sa contribution à la défense et à la restauration de l'emploi. Il serait intéressant en effet de quantifier cet effet, au moins pour conforter les avantages, à vérifier également, qui résulteraient d'une liaison rapide directe entre Paris et Zurich²¹. » Une aide à cette étude pourrait venir de l'Europe. Les archives ne permettent pas de savoir ce que cette proposition est devenue.

B. La peur de l'enclavement et les vertus thaumaturgiques du TGV

1. Le TGV, comme antidote au déclin industriel

- 24 Pourtant, en très peu de temps, l'horizon de l'avenir du Nord-Franche-Comté s'assombrit pour longtemps. La présentation irénique de 1988 cache un processus de dégradation des fleurons industriels de Belfort. Bull-Périphériques commence sa descente aux enfers en 1986 qui s'achève en 1989. C'est un traumatisme social qui

produit une véritable crise identitaire. Tous les élus communient dans cette déploration. Jean-Pierre Chevènement, qui s'est fait le héraut de la reconquête industrielle, a été particulièrement marqué par cet échec. Dans sa lettre du 13 février 1989 à Michel Rocard, alors Premier ministre, après avoir énuméré les atouts et les mérites de « la région de Belfort-Montbéliard-Mulhouse », qu'il consacre « principal pôle industriel de l'Est de la France », il donne les premiers signes d'inquiétude :

« En tant qu'élu du Nord-Franche-Comté, je ne puis me résigner à voir ma région vouée au "revenu minimum d'insertion" (dont le Territoire de Belfort a été le laboratoire-pilote), car celui-ci n'a de sens que si la perspective économique est dégagée. [...] Va-t-on laisser dépérir notre région ? Faut-il être une métropole bourgeoise, ayant pignon sur rue depuis deux mille ans, pour avoir le droit d'être convenablement relié au réseau européen ? »

- 25 Une inquiétude fondée. Outre Bull, Alsthom pâtit du ralentissement du programme nucléaire national, alors que Peugeot, sur le Pays de Montbéliard, a supprimé le tiers de ses effectifs en 1982. Le processus de désindustrialisation est en marche. C'est toute une région qui est inquiète et dont la population va s'accrocher au TGV comme un noyé à une branche. Deux ans après 1988, la crise de la désindustrialisation montre ses effets. Le discours se fait brutalement alarmiste. Il ne s'agit plus de construire un projet mais d'éviter l'extension d'un mal. Et le TGV apparaît dans sa fonction thaumaturgique.
- 26 Dans la perspective d'une réunion du CIAT consacrée au schéma directeur des TGV, Chevènement intervient sur ce thème en tant que président de l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt :
- « Après une décennie d'hémorragie d'emplois (- 30 000), la situation économique de la Franche-Comté reste grave (suppression de 3000 emplois à Peugeot Sochaux, difficultés de Bull à Belfort). La création à brève échéance d'une ligne TGV, l'aménagement d'une gare dans l'aire urbaine Belfort-Montbéliard garantirait l'attractivité de la Franche-Comté, première région industrielle de notre pays si l'on s'en tient à la proportion des actifs industriels (52%). Les derniers chiffres (effectifs revus en baisse, tendance à la dégradation) montrent à quel point le Nord Franche-Comté est menacé. »
- 27 L'élu belfortain commence à orienter son argumentaire sur les « exigences de l'aménagement du territoire », nouvelle thématique qu'il revendique dans cette lettre à égalité avec « les considérations de rentabilité ».

2. Le contre-mythe de l'« enclavement » et du « contournement »

- 28 Au début de l'aventure, la problématique de l'aménagement du territoire est présentée de manière négative, reliée à l'obsession du « désenclavement » et à la peur du « contournement ». C'est le contre-effet du « tout TGV » et de ses supposées vertus thérapeutiques (Mignot, 2011). Mais c'est aussi un syndrome des territoires intermédiaires qui croient en cette pharmacopée.
- 29 Ce thème est développé dans les premiers documents produits par l'association Trans Europe TGV. On présente la Franche-Comté, le Sud Alsace et la Suisse comme « totalement ignorés », « menacés de contournement », « incapables à terme de soutenir la comparaison économique avec les autres régions européennes ». Dans le plaidoyer qu'il adresse en février 1989 à Michel Rocard, Jean-Pierre Chevènement présente la liaison Bâle-Dijon comme « le moyen de désenclaver la Suisse allemande (sic) (le triangle d'or : Zurich-Baden-Bâle, soit 4 millions d'habitants), le Sud de l'Alsace (Mulhouse) et la Franche-Comté (en particulier le Nord de notre région Belfort-

Montbéliard) ». Il dénonce le fait que le Nord-Franche-Comté « se trouve actuellement dans un véritable angle mort²² dans la carte des futures liaisons ferroviaires à grande vitesse, situation d'autant plus paradoxale à l'échelle de l'Europe que la trouée de Belfort est le seul seuil naturel à basse altitude (357 m) entre la Méditerranée et la frontière allemande à travers la barrière naturelle des Alpes, du Jura et des Vosges ». La thématique européenne est peu présente dans les logiques argumentatives du départ, sinon de manière négative pour brandir l'autre menace, celle du contournement. Cela apparaît dans cette même lettre de 1989 où Belfort apparaît comme « le maillon manquant Centre-Europe ». Un document daté du 17 novembre 1988 fait le point sur cette question : « Elaboration d'une stratégie régionale en matière de transports. Un plan d'urgence pour la Franche-Comté »²³. Ce document souligne les risques du paradoxe de la situation franc-comtoise en Europe (centralité géographique / périphérie en termes de transport) :

« Au vu de sa situation géographique, la Franche-Comté peut paraître dans une situation idéale, pourtant elle est menacée d'enclavement. Elle est en effet située entre deux axes de transports majeurs. La région risque d'être contournée et par le fait d'être marginalisée. La multiplication des projets ferroviaires (trains à grande vitesse) et routiers, tant français qu'étrangers, portent en eux la menace de l'isolement de la Franche-Comté. »

- 30 Une carte schématique montre « les deux axes majeurs qui ignorent pour le moment la Franche-Comté » : Londres/Amsterdam-Paris-Lyon-Barcelone ; Cologne/Hanovre-Francfort-Bâle/Zurich ou Munich-Milan.

Figure 3 : Le risque de marginalisation de la Franche-Comté, 1988



Archives de l'association Trans-Europe TGV)

- 31 L'idée sous-jacente (évoquée allusivement) est que le TGV est le sésame du développement territorial et économique et qu'il suffira de « drainer les trafics entre

l'Allemagne, le Midi de la France et la péninsule ibérique » pour que le danger d'enclavement soit levé et la « crise industrielle profonde » conjurée. On voit ici le surinvestissement dont le TGV fait l'objet et les limites théoriques du discours politique. Vision quantitativiste réduite à une question de flux et de trafics, mais qui relève de la prophétie auto-réalisatrice.

- 32 A la croyance aux retombées magiques du trafic s'ajoute le mythe de « l'effet réseau » qui doit permettre de vaincre la fatalité mortifère de l'enclavement. Les documents de promotion invoquent (plus qu'ils ne le démontrent) « l'effet réseau » qui manquerait tant à « nombre de localités de petite à moyenne importance non desservies directement par TGV ». La solution, c'est ce fameux « réseau » qui se résume, en fait, à « un jeu de correspondances facilitées dans toutes les gares de jonction ». Finalement, le sort des territoires traversés n'est pas questionné car on se place dans une logique dominée par « le temps de parcours » à partir de Paris : Paris-Lausanne / Paris-Belfort / Paris-Bâle / Paris-Milan / Paris-Zürich / Paris Berne / Paris-Besançon. En fait, quelles que soient la qualité et la profondeur de l'argumentaire, quel que soit l'habillage rhétorique ou technique du discours, il est clair que cette immense entreprise vise d'abord à connecter le Nord-Franche-Comté (c'est-à-dire Belfort et Montbéliard) à la grande vitesse ferroviaire, au nom de la croyance en l'idée que le développement économique est ontologiquement dépendant de la grande vitesse.

3. Le tropisme nord-franc-comtois et l'obsession de la radiale

- 33 Rarement un projet de LGV aura été autant tributaire d'un concepteur unique et de l'intérêt de son territoire électif. C'est d'ailleurs ce que ne cessera de lui reprocher Dominique Voynet, conseillère générale de Franche-Comté (1992), puis députée de la troisième circonscription du Jura (1997)²⁴. Sa déclaration du 12 septembre 1998 devant l'assemblée générale des maires du Jura donne le ton : « Il existe un projet que tout le monde dénonce en Franche-Comté, à l'exception des nords-francomtois (sic), celui d'un TGV qui ne desservirait que l'Aire Urbaine Belfort-Montbéliard, et Besançon, et encore en rase campagne, avant de filer sur Dijon via la vallée de l'Ognon sans s'arrêter dans aucune ville du Jura²⁵. » Jean-Pierre Chevènement n'a, semble-t-il, pas été insensible à la charge de sa collègue. Le 29 mars 1999, il est demandé au responsable de la « Mission TGV Rhin-Rhône », localisée à Besançon, par le truchement du secrétaire général de l'Association, d'éditer une plaquette sur l'intérêt que représente le TGV pour la capitale bisontine : « Lors de notre rencontre du 24 février dernier, à Belfort, je vous ai fait part du souhait exprimé par M. Jean-Pierre Chevènement de voir réaliser dans les meilleurs délais une plaquette argumentaire présentant les avantages pour Besançon, ville et agglomération, de la première phase du TGV Rhin-Rhône, et de la commande qu'il m'a adressée à ce sujet²⁶. Suit une proposition de canevas d'où il ressort que Besançon gagnerait surtout avec la branche Sud : « Besançon sera à une heure de l'aéroport de Lyon-Satolas », et elle bénéficiera ainsi, outre d'une deuxième gare, de « l'équivalent d'un grand aéroport dont la Franche-Comté ne disposera jamais vu sa taille modeste ».
- 34 Dans les archives se trouve un document qui donne du crédit à la thèse de l'élue écologiste. Il s'agit d'une étude de 1985 conduite par l'Agence d'urbanisme du Territoire de Belfort « Aire urbaine 2000 »²⁷. Son titre se passe de commentaire : TGV Est-Nord Franche-Comté. Connecter le Nord Franche-Comté, c'est d'abord, dans la tête des concepteurs comme dans les premiers textes, et au-delà de toutes les contorsions rhétoriques, miser sur un parti pris géographique qui se résume à une radiale vers

Paris. Tout du moins au début de l'aventure, on se place dans une logique qui renforce un réseau national autocentré sur la région parisienne. En témoigne la première appellation de l'Association qui figure dans les statuts déposés en préfecture du Territoire de Belfort le 17 novembre 1986 : Association Trans Europe TGV. Londres-Paris-Aisy-Bâle²⁸. Le prétexte est Bâle : « sa position d'étoile ferroviaire d'importance européenne sera perdue si aucune liaison directe vers Paris n'est décidée d'ici peu ». On comprend mieux pourquoi on attache une certaine importance au fait que « la Suisse demande une liaison plus rapide avec Paris ». Cela apparaît indirectement mais explicitement lorsqu'il est question du tourisme : « Et peut-on passer sous silence l'attrait touristique de la Suisse pour Paris ? » Aujourd'hui, c'est dans le sens contraire que les Suisses voudraient aller, comme en témoigne une publicité repérée récemment en gare TGV Belfort-Montbéliard : « Le canton du Jura suisse, on s'y dépayse à grande vitesse. A seulement 2 heures de Paris ».

- 35 Le rapport à la capitale est fondamental. Un schéma de la brochure Le TGV France-Suisse, construit sur des couronnes concentriques, montre que la Franche-Comté, le sud de l'Alsace et la Suisse septentrionale (Bâle) sont extérieures à la 3ème couronne partant de Paris, « pôle d'influence » : distance-temps au-delà de 3 heures. La figure de la Tour Eiffel en surimpression illustre emblématiquement ce tropisme. En fait, l'éloignement de Paris est regardé alors comme le problème majeur.

Figure 4 : Schéma des couronnes concentriques autour de Paris (Plaquette de l'association avril 1988)

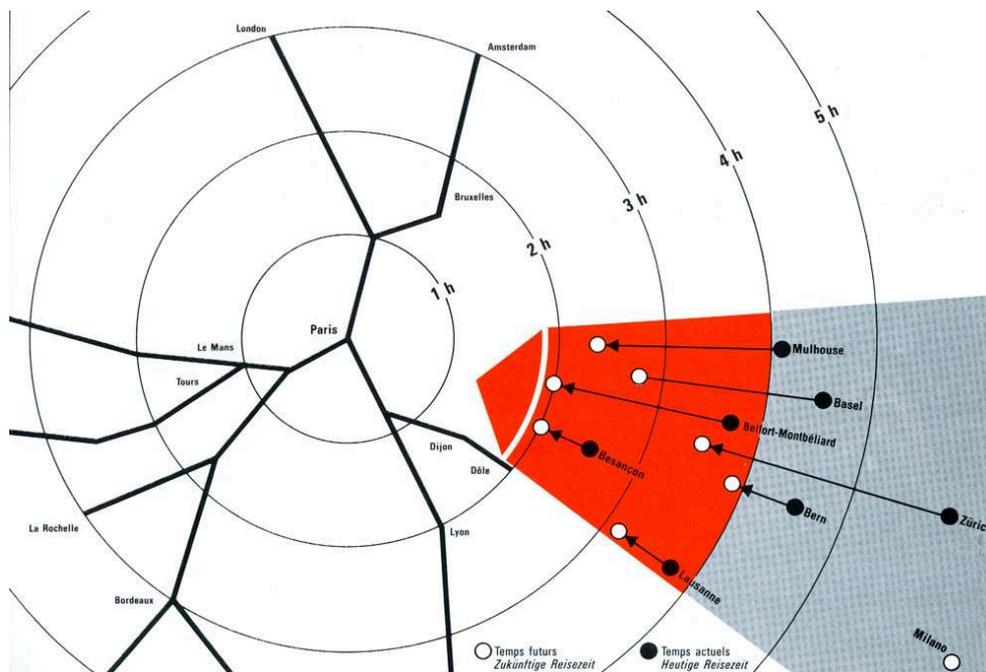
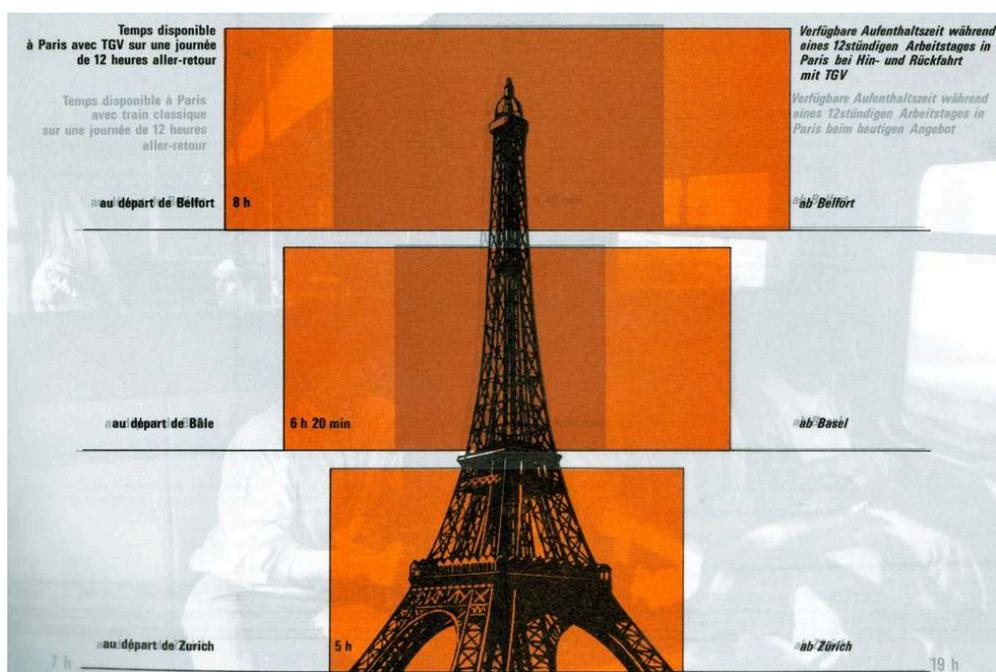


Figure 5 : Temps disponible à Paris en TGV sur une journée de 12h (Plaquette de l'association, avril 1988)



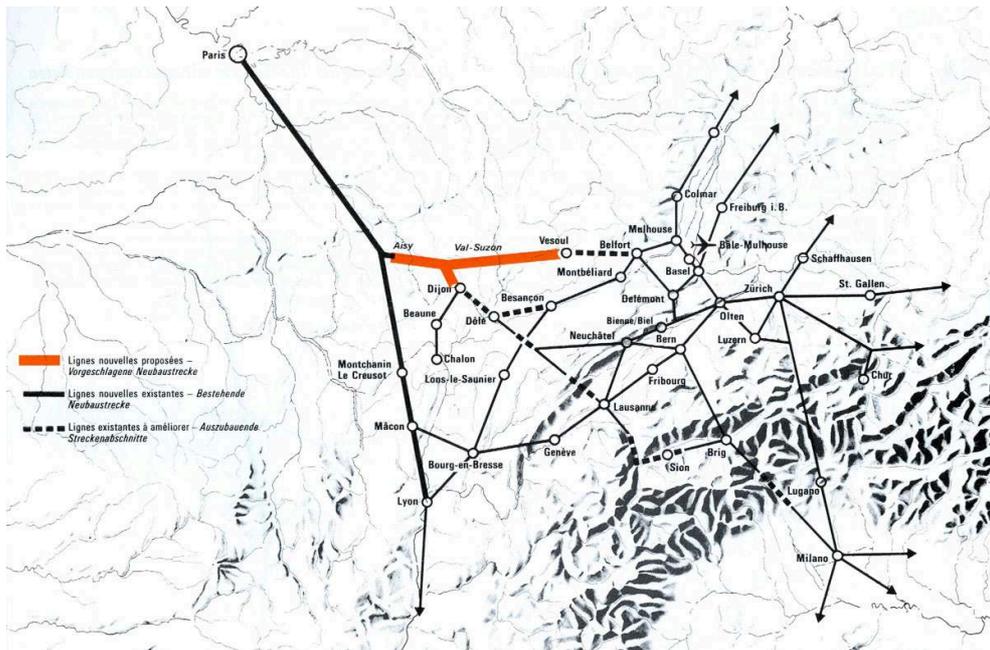
- 36 On a remarqué, dans l'intitulé de la première association, l'absence de la ville de Belfort (qui sera pourtant la principale ville bénéficiaire de la LGV). Cela répond certainement au souci de ne pas surexposer la ville dont le maire est le principal promoteur du projet afin de ne pas indisposer les partenaires potentiels. En dehors du député-maire de Mulhouse et du vice-président du conseil général du Haut-Rhin, les membres de la direction sont de Franche-Comté : le député du Doubs (circonscription de Montbéliard), le député de Haute-Saône, le député-maire de Belfort, le président du conseil général du Territoire de Belfort et celui de Haute-Saône. En fait, Chevènement pense d'abord à la cité du Lion dont il est l'élu et la figure emblématique. Pour lui, le TGV s'inscrit dans un projet territorial plus global (c'est ce qui en fait son intérêt et son originalité) qui vise à la fois la création de formations technologiques supérieures (la première pierre de ce qui deviendra l'université de Technologie de Belfort-Montbéliard est posée précisément en 1985), le renforcement de la fameuse « plate-forme industrielle » nord-franc-comtoise et la constitution d'une nouvelle échelle de gouvernance locale (l'aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt). Dans une note de 1986, il le reconnaît : « Le maintien de l'enclavement actuel par rapport à Paris (temps minimum de Belfort à Paris 3 heures 40 minutes contre 2 heures 30 minutes pour Besançon désormais reliée par TGV) créerait à terme un vrai problème d'aménagement du territoire. [...] Les industries de haute technologie qui s'y trouvent situés ont besoin d'ingénieurs et de cadres pour qui une bonne liaison avec Paris est un élément décisif du choix de localisation²⁹. »
- 37 Ceux (peu nombreux...) qui critiquent le fait que ce projet ait d'abord et surtout vocation à servir la ville de Belfort ne manquent pas de pertinence. De manière privée et même publique (lorsqu'il s'agit de communication locale), Jean-Pierre Chevènement le reconnaît. Ainsi, dans l'éditorial du 17 juin 1986 du bulletin municipal, intitulé « Le train de l'avenir », le député-maire de Belfort écrit :

« Belfort à 2h 13 de Paris ? Comme on dit à la SNCF, c'est possible. Et c'est surtout indispensable. Actuellement, dans le meilleur des cas, le train met 3h 40 pour rallier notre ville à la gare de l'Est. Huit heures pour un aller-retour ! Vu de la capitale, ces huit heures nous relèguent dans l'enfer de la France profonde et reculée où le décideur ne s'engage qu'en cas de nécessité absolue. J'ai l'intime conviction que l'avenir de Belfort, de son territoire et au-delà le futur de toute cette vaste Regio qui englobe notamment Vesoul, Mulhouse, Bâle, Montbéliard et Belfort passe par le Train à Grande Vitesse.

Mes concitoyens me disent souvent : Quand même, Monsieur le Maire, on le fabrique ce TGV, on pourrait peut-être en profiter³⁰ ! »

- 38 A Jacques Bichet, un député belfortain de l'opposition, qui a eu la mauvaise idée, en période de cohabitation, d'inviter à une réunion sur le TGV le ministre de Jacques Chirac délégué aux Transports sans y convier l'initiateur du projet, Chevènement répond vertement qu'il trahit les intérêts belfortains. Il faut dire que Bichet vantait les mérites d'une ligne Montbéliard-Besançon-Dijon, alors qu'en cette année 1988 c'est la ligne Mulhouse-Belfort-Vesoul qui avait la priorité. Dans une lettre, plein d'assurance et de morgue, mais sans une évidente prescience, Chevènement pourfend « une pitoyable manœuvre de retardement » : « Vous insultez l'avenir. Vous n'apportez rien à Belfort. Au lieu de construire vous détruisez. [...] De même qu'il y a eu au 19^e siècle, grâce à la mobilisation de toutes les énergies locales, une ligne Mulhouse-Paris (1858), de même il y aura demain un TGV Paris-Bâle mettant Belfort à 2h 13 de la capitale³¹. » Dans l'esprit du concepteur, il s'agit donc bien d'un TGV servant d'abord les intérêts de Belfort en la rapprochant de Paris. Dans cette première phase du projet, les élus locaux, Bichet comme Chevènement, mobilisent un schéma mental qui reste, comme l'écrit un citoyen de Besançon en 1988, « terriblement attaché à Paris »³².

Figure 6 : Le premier tracé du TGV conçu par l'association Trans-Europe TGV



II. Nouvelle donne géopolitique et nouvelle vague fictionnelle autour de l'Europe

39 Le contexte n'est pas sans influence sur les représentations que les politiques se font des grands sujets sociotechniques. Et tout d'abord l'environnement géopolitique. Le développement du TGV est concomitant de la montée en puissance de l'Europe. L'Acte unique, signé en 1986, entre en vigueur en 1987. La fin de l'URSS permet la réunification de l'Allemagne (1991). Un an après est signé le traité de Maastricht. L'Europe devient un horizon quotidien et offre les perspectives d'un marché considérable. Les politiques doivent se penser à une autre échelle. La politique ferroviaire n'y échappe pas. Dans un document de 1988 (SNCF 2000. Premières réflexions stratégiques³³), la SNCF proclame s'être « engagée dans la bataille économique européenne et mondiale ». Elle déclare choisir « résolument l'Europe, la grande vitesse, le service complet ». Ce document se réfère à l'Acte unique « qui vient d'entrer en application », et qui fixe à la fin 1992 l'achèvement du « marché unique européen ». La SNCF explique alors l'Europe a besoin « de transports modernes et économiques » et qu'il faut « profiter de cette opportunité économique et gagner la bataille de la concurrence avec les autres modes de transport ». Ce document est l'occasion pour la SNCF de ravitailler le mythe de « la réussite technique, commerciale et économique du système TGV ».

A. Le tropisme méridien s'affirme

1. Le mythe de la « magistrale » et l'apparition du tropisme « méridien »

40 L'Europe, très discrète au départ dans les productions de l'Association, devient progressivement un enjeu géopolitique majeur. Dans la brochure de 1988, sorti avant les « Premières Réflexions stratégiques » de la SNCF, on fait droit à la doxa européenne (on parle bien d'une « géographie à l'échelle européenne »), mais l'Europe dont il s'agit est réduite à la portion géographique congrue et n'apparaît que dans la partie financière du document : « Le projet proposé est d'intérêt européen. Il concerne la Suisse, la Franche-Comté, le sud de l'Alsace, le Milanais, comme d'ailleurs la Bourgogne ». L'Allemagne est la grande absente, probablement au nom de l'idée que « le TGV Est sera un TGV France-Allemagne », alors que le « TGV Centre Europe » « est incontestablement un TGV franco-suisse ». Il s'agit d'un élément de différenciation des deux projets concurrents. Dans une publicité parue dans *Le Monde* (26 novembre 1988), le projet est présenté comme « le TGV France-Suisse ». Mais un slogan barre désormais la page : « La dimension européenne ». Pour la première fois, les « deux diagonales » européennes sont représentées, connectées par le lien Mulhouse/Dijon.

Figure 7 : A partir de 1989, les documents publicitaires de l'association affirment la « dimension européenne » du projet de TGV Rhin-Rhône (publicité de novembre 1989)

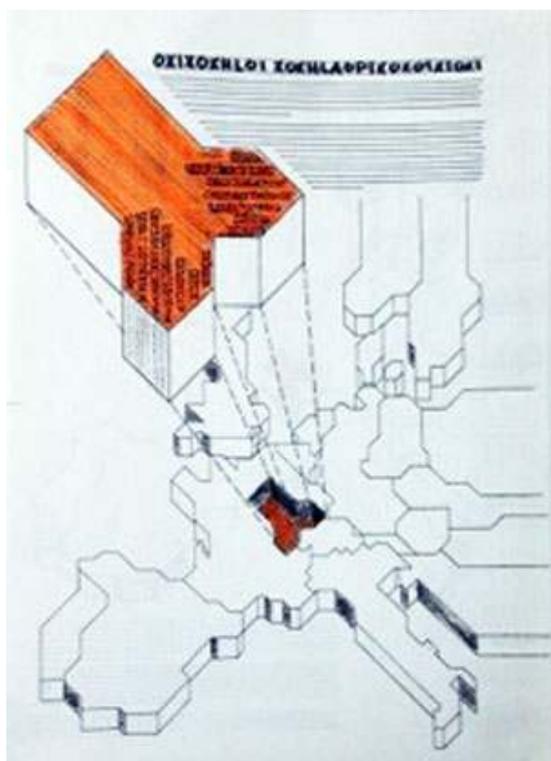


- 41 Le monde académique prend la mesure de l'élargissement du cadre du transport ferroviaire et des échanges que représente l'Europe. Ainsi, le Laboratoire d'économie des transports de l'Université Louis Lumière organise un colloque à Lyon les 12 et 13 octobre 1989 sur le thème : « Les couloirs Rhin-Rhône dans l'espace européen. Quel avenir ? Quelles relations ? Quelles priorités ? » Les organisateurs expliquent que « les relations entre le nord et le sud de l'Europe occidentale constituent un enjeu stratégique à l'orée du vingt et unième siècle » et que plusieurs projets de création d'infrastructures lourdes de transport sont à l'étude, dont certains sur l'axe Rhin-Rhône. Le moment est venu de se poser quelques questions. Notamment : quel est l'avenir des flux d'échange entre le nord et le sud de l'Europe ? Quelles seront demain les relations privilégiées ? Quelles priorités faut-il donner aux différents projets ? Le laboratoire, dans sa présentation de la manifestation, n'hésite pas à annoncer que « ce colloque apportera des éléments de réponse permettant d'éclairer les choix pour les années à venir ».
- 42 Trans Europe TGV s'associe à l'élaboration de ce colloque. Son secrétaire général est membre du comité d'organisation. Jean-Pierre Chevènement, qui n'oublie pas qu'il a été ministre de la Recherche, aime la fréquentation des universitaires. Il entend procurer une légitimité scientifique au projet. Dans une note interne à l'Association, on peut lire : « Ce colloque est conçu comme un colloque universitaire. Sa finalité est de dégager les priorités à donner aux différents projets d'infrastructures lourdes de transport qui sont à l'étude dans le couloir Rhin-Rhône. En clair : apporter les éléments de réponse permettant d'éclairer les choix politiques à faire entre TGV et Grand Canal, dans le court terme au moins »³⁴. On note que le garant scientifique du colloque, Alain Bonnafous, est « opposé à la réalisation du Grand Canal ». Cela tombe bien car les élus belfortains le sont aussi ! Conclusion de cette note : « Le colloque de Lyon présente donc un intérêt majeur » compte tenu de son « effet médiatique certain ».

2. Le « TGV France-Suisse » devient le « TGV Rhin-Rhône-Méditerranée »

- 43 C'est le moment où l'Association cherche à changer de nom. En témoigne une note de juin 1989 où le secrétaire général rappelle qu'il est « impératif d'arrêter définitivement, lors d'une réunion du bureau, le nom de l'association : TGV Rhin-Rhône Centre Europe ou TGV Rhin-Rhône-Méditerranée-Centre Europe ». Quelques mois avant ce colloque, en avril 1989, l'Association a décidé de se méditerranéiser. A l'assemblée générale du 29 avril 1989, l'Association Trans Europe TGV se transforme en Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée. Au projet de TGV Franco-Suisse est désormais associée la liaison TGV Rhin-Rhône-Méditerranée.
- 44 Cette nouvelle orientation répond à un enjeu stratégique majeur : se démarquer du TGV Est pour éviter que le piège du double emploi ne se referme sur le projet belfortain (les deux projets desservent l'Alsace). Le TGV Est bénéficie du soutien de Jacques Chirac qui l'a acté dans le CIAT du 9 octobre 1987. « Le projet défendu par Jean-Marie Bockel et Jean-Pierre Chevènement ne peut donc pas se contenter de relier Belfort et l'Est de la France à Paris, puisque le TGV Est remplit déjà cette vocation. Il faut donc lui trouver une autre justification. C'est ce que permet l'affirmation de la dimension européenne du projet (Blatrix, 2000) » Au trafic Est-Ouest doit être associé un trafic Nord-Sud.
- 45 Il faut dire que la DATAR pousse dans cette direction. Dès 1987, elle considère que l'avance acquise par la France grâce au TGV ne se maintiendra qu'en intégrant la dimension européenne pour éviter que les nouveaux trafics Nord-Sud (Allemagne-Italie) ne contournent le réseau français³⁵. Le TGV Dijon-Bâle arrive à point nommé pour « ponter » le Rhône et le Rhin et connecter la verticale Londres-Paris-Barcelone avec la verticale Hambourg-Francfort-Milan. On voit que s'élargit le champ géographique de l'argumentaire en faveur du TGV « grand Est »³⁶. Les visuels de l'Association changent, et notamment les couleurs du papier à-entête. Le Sud est figuré par le bleu de la Méditerranée, de la maritimité, alors que l'Europe continentale est représentée par du brun-orange.

Figure 8 et figure 8 bis : Comparaison entre le premier logo et de le deuxième logo de l'association



B. Elargissement des enjeux et européanisation du discours

1. La grande vitesse pour « équilibrer » la nouvelle Europe

- 46 On observe une accentuation de la rhétorique européeniste à partir de 1992 et une relative mise en discrétion du thème de « l'enclavement » au profit d'une survalorisation d'une ligne Nord-Sud. La réunification allemande et le traité de Maastricht n'y sont pas pour rien. C'est une ironie de l'histoire que Jean-Pierre Chevènement, anti-maastrichtien de la première heure, fasse fond sur ce thème pour faire aboutir son projet ! Cela apparaît dans un document produit par l'Association en avril 1992 : « Une stratégie française en Europe : l'Axe et le TGV Rhin-Rhône »³⁷.
- 47 On ne trouve aucune mention des thèmes de la panoplie argumentative habituelle (« rentabilité », « retombées », « encerclement »). Domine une vision panoramique de l'Europe, suite à l'avènement d'une Allemagne réunifiée. D'ailleurs, la première partie consacrée aux « enjeux géopolitiques européens » commence par cette phrase : « Alors que l'unité allemande est entrée dans les faits et que la Mitteleuropa se reconstitue, la France doit mobiliser tous ses atouts pour créer une Europe équilibrée. Si la France

n'est pas le centre de l'Europe, elle est située à l'articulation de l'Europe du Nord et du Bassin méditerranéen ». Il s'agit ni plus ni moins que de « faire de la France à nouveau le carrefour européen qu'elle avait été au 13^e siècle, à l'époque des foires de Champagne et des cathédrales gothiques, en canalisant vers son territoire une bonne part des flux de trafic entre les quatre grands pays européens qui nous entourent ». Pour la première fois le TGV « grand Est » est regardé comme un outil d'aménagement du territoire européen. On lit ceci : « Le TGV Rhin-Rhône-Méditerranée est le seul moyen d'équilibrer l'Europe ». Le TGV Rhin-Rhône n'est plus seulement « le joker français ». A présent, c'est « la chance de la France en Europe » ! Ce changement de représentations et de présentation des enjeux apparaît dans un document de promotion produit par l'Association en avril 1992 :

« L'apparition d'un nouvel axe de développement s'étendant du nord-est de l'Espagne à l'Italie du nord en passant par le sud-est de la France est un phénomène récent. L'émergence de ce nouveau foyer économique est un facteur d'équilibre pour l'Europe tout entière. Là se tient sans doute le premier enjeu du couloir Rhin-Rhône : assurer la transition entre ces espaces contrastés, en permettre l'assimilation réciproque et fructueuse, faire de la France à nouveau un carrefour européen. »

- 48 Cette nouvelle approche est officialisée lors d'une réunion à Barcelone, qui a lieu le 13 janvier 1993³⁸. On évoque « l'axe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée-Berlin-Madrid » comme étant un « outil d'intégration » européenne et un gage de « dimension concrète d'ouverture et de solidarité ». Vision bienveillante de l'Europe, qui rejette au second plan les aspects financiers et la question de la rentabilité. La rhétorique européeniste s'est emparée du TGV. Si l'on veut faire l'Europe, il faut relier la nouvelle Allemagne à la Méditerranée et créer « le maillon » intermédiaire « essentiel » que constitue la ligne Rhin-Rhône. La SNCF avait validé cette vision dès 1989³⁹. A ceux qui regrettaient que le projet se contente d'une « radiale » centrée sur Paris, l'Association peut désormais opposer la « transversale » et certifier son enjeu international. Le « mythe de l'espace Rhin-Rhône » est né (Woessner, 1996).

2. La découverte de la Franche-Comté comme « maillon-clé » de la « liaison stratégique »

- 49 La géopolitique réinstalle la géographie dans l'imaginaire des acteurs, et cette géographie a vocation à justifier le nouveau statut de la Franche-Comté comme « carrefour stratégique ». Jean-Pierre Chevènement compulse des cartes et fait deux découvertes : la France n'est pas exactement « au centre de l'Europe », mais elle est située « à l'articulation de l'Europe du Nord et du Bassin méditerranéen » ; il existe un « couloir naturel » reliant ces deux pôles : « Lorsqu'on regarde une carte en relief, nous pouvons voir un grand couloir naturel allant de la Méditerranée à la Mer du Nord par les vallées du Rhône, de la Saône et du Rhin. »
- 50 Lors de son Assemblée générale d'avril 1990, l'Association affirme son européenisme : en intégrant pleinement l'Allemagne et l'Espagne, et en consacrant le « couloir Rhin-Rhône comme axe exemplaire ». A l'Assemblée générale du 18 décembre 1991, l'Association proclame que le TGV Rhin-Rhône a la « qualité de maillon-clé » du « futur réseau européen des trains à grande vitesse ». C'est pourquoi elle considère qu'il doit être un « projet européen prioritaire ». Toujours dans cette même Assemblée générale, une adresse est faite au Conseil et à la Commission des Communautés Européennes : « L'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée demande que le projet de

TGV Rhin-Rhône, en raison de son intérêt communautaire évident, soit inscrit dans le prochain programme d'action en matière d'infrastructure de transport ». Une carte de l'Europe prend en compte l'Allemagne (Berlin, Hambourg) et l'Espagne (Barcelone). La Suisse n'a plus la position centrale qu'elle avait précédemment.

- 51 Jean-Pierre Chevènement se serait-il converti au catéchisme « européen » ? Le mythe européen représente surtout une opportunité pour la France qui lui permettrait de conquérir une centralité en Europe occidentale (la France « carrefour ») et de contenir l'expansionnisme allemand et la fameuse « métanoïa » (Chevènement, 2011). D'où son adhésion au tropisme méridien, à la Méditerranée, qui n'est pas une simple posture tactique. C'est l'axe Nord-Sud que les discours promeuvent systématiquement dans les années 1990. Ce déplacement géographique est aussi lié à l'émergence des projets TGV méridionaux : le TGV Languedoc-Roussillon et le TGV Barcelone-Perpignan. Il traduit également l'implication de l'Allemagne dans le projet : en janvier 1993, le Bade-Wurtemberg adhère à l'Association. L'argumentaire se systématise à l'occasion du « colloque » de Mulhouse qui a lieu le 7 novembre 1997⁴⁰. Il fait l'objet d'une brochure intitulée : La liaison Rhin-Rhône-Méditerranée. Une liaison stratégique à l'échelle de l'Europe⁴¹.
- 52 Chevènement mobilise la géographie, mais aussi l'histoire (Fernand Braudel ou les Fugger...), pour montrer que « la colonne vertébrale de l'Europe est organisée autour d'un arc qui contourne notre pays (Sud-Angleterre, Pays-Bas, Allemagne rhénane et bavaroise, Suisse alémanique, Italie du Nord) ». Or, la nouvelle Europe qui se dessine après la chute de l'URSS et l'unification allemande, risque de fragiliser encore plus la position de la France : « Que dire alors, aujourd'hui, d'une Europe ouverte à l'Est et qui, à partir du bassin rhénan, installe une Allemagne réunifiée dans la position centrale du corps d'un papillon appuyé sur des ailes, occidentale et orientale ? » Dans ces conditions, la liaison Rhin-Rhône-Méditerranée apparaît comme « la seule des transversales françaises qui permettent de valoriser à court terme la position centrale de la France. »

3. Les effets de l'abandon du canal à grand gabarit

- 53 Cette liaison revêt d'autant plus d'importance avec l'abandon (en 1997) du canal à grand gabarit. Le colloque de Mulhouse de 1997 est essentiellement dédié à cette question :
- « Après la décision d'abandonner le projet de mise à grand gabarit du canal Rhin-Rhône, le problème des transports sur l'axe Rhin-Rhône-Méditerranée, axe européen majeur, reste entier. La question la plus vive relevée par l'ensemble des réflexions qui ont traité de l'évolution de nos systèmes de transport est, en effet, celle de l'écoulement des trafics entre l'Europe du Nord et l'arc méditerranéen. L'objectif du colloque est de montrer la nécessité de poursuivre l'équipement du couloir Rhin-Rhône à l'aide d'une solution alternative ferroviaire pour le fret et les personnes. Cette perspective correspond à l'intérêt stratégique de notre pays, à la politique d'aménagement du territoire national et européen, à l'intérêt des régions concernées de plusieurs pays. »
- 54 Le processus d'eupéanisation et la mise en position centrale de la France vont faire de celle-ci « le principal réceptacle des trafics internationaux qui viennent s'ajouter, sur les grands axes, à nos propres trafics ». Il faut donc assurer l'écoulement des trafics (voyageurs et frets) Nord-Sud en évitant la « saturation ». L'arrêt du « grand canal » permet de réinvestir le projet TGV, de lui donner une nouvelle légitimité. Si le TGV

Rhin-Rhône est dédié au trafic voyageur, il va libérer les lignes classiques existantes pour renforcer un axe ferroviaire de Mulhouse à Marseille à priorité fret. Ce schéma est confirmé par le rapport Rouvillois (août 1996) qui parle « d'autoroute ferroviaire » concernant « l'axe Rhin-Rhône-Méditerranée-Espagne ». C'est même, selon l'expert, « une chance majeure de voir s'accroître les perspectives de rentabilité d'une liaison telle que Rhin-Rhône ».

- 55 Le préfet de la région Franche-Comté, dans un projet de lettre au ministre des Transports (janvier 1998), fait fond sur cet argument en validant la thèse de « l'axe structurant » :

« Parallèlement, l'arrêt du projet de mise à grand gabarit de l'axe fluvial conduit à chercher une réponse à l'accroissement du trafic de marchandises. La libération des voies actuelles par la nouvelle infrastructure est une condition favorable pour développer le transport ferroviaire⁴². »

- 56 Ce qui ne l'empêche pas de signaler que la question de l'affectation des voies classiques au fret n'a pas été traitée : « aucune étude n'a été entreprise à ce jour sur la cohabitation sur le même réseau de trois offres de transport différentes (TGV, TER, marchandises) ». L'argument est repris par Jean-Pierre Chevènement et Pierre Moscovici, député du Doubs (circonscription de Montbéliard) lorsqu'ils écrivent au Premier ministre, le 2 février 1998 (en vue d'un comité interministériel consacré aux liaisons ferroviaires à grande vitesse) : « La population et les élus concernés ne comprendraient pas que l'abandon du canal à grand gabarit Rhin-Rhône ne se traduise pas par un engagement clair de la collectivité nationale en faveur du TGV Rhin-Rhône ».

- 57 Dans le « canevas » de son intervention à ce comité interministériel (4 février 1998), Chevènement retient l'argument financier : « L'arrêt du projet de canal à grand gabarit Rhin-Rhône doit se traduire par un report de ses moyens de financement sur la mise à niveau de cet axe. » Il parlera même de « contrepartie ». Dans cette lettre, Chevènement et Moscovici insistent sur cette dimension méridienne et minorent à présent le lien Est-Ouest : « Le TGV Rhin-Rhône valorise la place de la France au centre de l'Europe en reliant l'axe rhénan à la Méditerranée »⁴³. Toujours dans ce canevas, Jean-Pierre Chevènement, reprenant les positions du colloque de Mulhouse, souligne que ce système n'est pas polarisé par Paris :

« Le projet de TGV Rhin-Rhône est un projet astucieux. Il ne passe pas par Paris, mais grâce à sa double fonctionnalité, Nord-Sud et Est-Ouest, il permettrait de réaliser une liaison intéressant deux grandes diagonales européennes : Allemagne-Méditerranée, d'une part, Suisse alémanique et romande-Franche-Comté-Bourgogne-Paris-Londres et Bruxelles de l'autre⁴⁴. »

- 58 C'est à la suite de cette réunion interministérielle que l'engagement du gouvernement se cristallise : par courrier en date du 26 mai 1998, le ministre des Transports engage les études en vue de l'établissement du dossier d'enquête publique de la première phase du TGV Rhin-Rhône, entre Mulhouse et Dijon.

III. La difficile mise en question des axiomatiques

- 59 Le propre du mythe techno-politique est de ne pas souffrir sa « discutabilité ». Il a la capacité de faire passer dans le camp des détracteurs obscurantistes du progrès et des négateurs de l'intérêt collectif ceux qui mettraient en cause un tel projet. Arrive-t-il

que les trois mythes fondateurs (les « retombées » ; le couple accessibilité/attractivité ; la « rentabilité ») soient sinon mis en cause, du moins discutés ? On observe une évolution à la fin des années 1990. Le contexte est à prendre en compte : changement politique en France ; émergence des politiques néolibérales ; crise asiatique de 1997 ; naissance de RFF en 1997 (c'est le moment où on se demande « qui va payer ? », comme le remarque Le Bien Public, en janvier 1997, qui parle de « temps de vaches maigres ») ; apparition d'une nouvelle solution technique : le pendulaire (cheval de bataille des écologistes : moins rapide, moins coûteux) ; la peur de la priorisation du TGV Est par le gouvernement et la « guerre des TGV » ; l'abandon du « grand canal » (1997), enfin.

A. Les thématiques oubliées ou tardivement évoquées

- 60 L'élargissement progressif de la géographie et de l'échelle des enjeux a eu pour effet de remiser ou de relativiser des thématiques qui auraient pu troubler la machine de guerre argumentative, tout en neutralisant les critiques qui sont restées peu construites, peu coordonnées, peu efficaces.

1. L'environnement

- 61 Dans le discours public, on observe que des thèmes importants sont à peine esquissés : l'automobile, l'aménagement du territoire, la question des espaces traversés, le lien inter-régional, l'émergence d'une nouvelle gouvernance, la question urbaine, le rôle des gares, les « retombées » économiques et touristiques.
- 62 Prenons l'environnement, la « référence verte ». Ce thème fait preuve d'une presque totale discrétion. Il ferait dissonance dans un discours voué à la lutte contre la désindustrialisation. Il faut attendre 1998 pour que surgisse la question de la « limitation des gaz à effet de serre ». On la trouve dans le canevas d'intervention de Jean-Pierre Chevènement préparé pour la fameuse réunion interministérielle de février (sans doute s'attendait-on à une charge hostile de la ministre de l'Environnement, Dominique Voynet). On la trouve également dans la lettre que Chevènement et Moscovici adressent au Premier ministre le 2 février 1998, mais évoquée de manière incidente : « Outil d'aménagement du territoire, il [le TGV] contribue également à la préservation de l'environnement en permettant une alternative au "tout-routier" pour le transport des personnes et des marchandises sur l'axe Espagne-Allemagne ». D'une manière générale, on peut affirmer que la problématique environnementale intervient très peu dans les premiers documents (jusqu'en 2000), contrairement à ce qu'on observe pour le TGV Paris-Strasbourg. A partir de 2000, le thème apparaît de manière récurrente comme une figure de style. Ainsi dans la contribution de Jean-Pierre Chevènement à l'enquête publique de la branche Est du TGV Rhin-Rhône. Ce TGV doit être à la fois « un outil de développement, un projet au service de la protection de l'environnement ».
- 63 Il faut attendre le samedi 6 octobre 2007, jour où l'Association se réunit l'université de Technologie de Belfort-Montbéliard pour célébrer, après 20 ans de lutte, l'entrée en phase de réalisation de la première tranche de la branche Est, pour qu'une motion (très brièvement : quelques lignes sur 3 pages) témoigne de cette dimension : « En ce qui concerne le développement durable et la protection de l'environnement, outre le fait que le ferroviaire est beaucoup plus économe en énergie, le TGV Rhin-Rhône permettra

de libérer des capacités sur les voies classiques pour l'indispensable développement du fret ferroviaire sur les corridors concernés et pour la circulation des TER. »

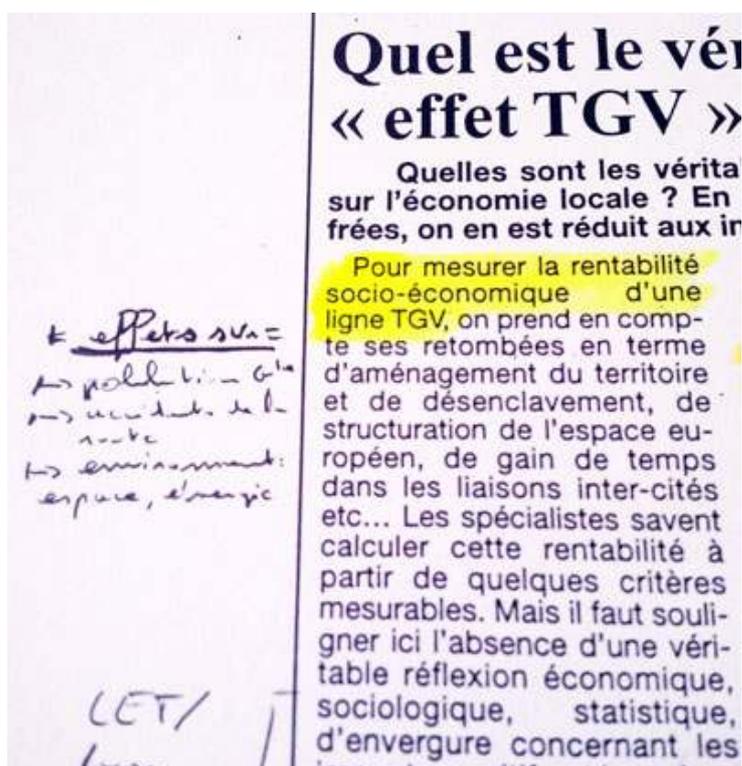
- 64 Le 13 décembre 2007, ce thème est repris par François Rebsamen, alors président de l'Association, maire de Dijon et président du Grand Dijon, dans une « adresse » au président de la République et à son gouvernement :

« Le plan d'action découlant du "Grenelle de l'Environnement" sera présenté par le Gouvernement début 2008. [...] Cet objectif rejoint les préoccupations gouvernementales d'une mobilité respectueuse de l'environnement et n'est en rien contradictoire au développement du fret ferroviaire sur cet axe. Nous proposons, à cet effet, que le réseau ferré existant soit adapté de manière à créer un itinéraire dédié au trafic fret de grande distance. Nous souhaitons que nos positions soient prises en compte par l'Etat et intégrées au plan d'action gouvernemental ».

2. La discrétion des opposants au TGV

- 65 En fait, il s'agit plus d'une concession à l'air du temps, un effet rhétorique pour actualiser et moderniser le discours TGV, tout en s'efforçant de consolider le consensus en neutralisant les écologistes. C'est RFF, dans un document promotionnel produit à cette même date, qui s'engage sur ce terrain et lance le slogan : « LGV Rhin-Rhône, pour une Europe durable ». D'une doxa à l'autre ! Contrairement à la branche Est, la branche Sud fait l'objet d'une longue étude sur le diagnostic environnemental et sur les « sensibilités »⁴⁵.
- 66 Le mouvement écologique a été peu offensif. Est-ce un contre-effet du « grand canal » qui a pu avoir des effets anesthésiants sur ses leaders, dans la mesure où, paradoxalement, les écologistes s'étaient battus contre cette voie d'eau ? On observe que « le dossier de TGV n'est pas vraiment pris en charge par les principales associations de protection de l'environnement, tant que le projet de canal n'est pas officiellement abandonné » (Blatrix, 2000). L'intégration dans le discours politique pro-TGV du développement durable a pu jouer. De même que la présence de Dominique Voynet au gouvernement qui, malgré ses critiques, proclame, comme au colloque de Mulhouse : « N'allez pas en déduire que je suis hostile au TGV Rhin-Rhône. Je soutiens cette idée très fortement ». La question mériterait d'être explorée.
- 67 Il faut attendre la fin des années 1990 pour qu'un discours critique s'affirme et pour que soient attaqués les mythes fondateurs. Ainsi, on va stigmatiser les « fanatiques du tout TGV » (23 janvier 1998) et la « pensée unique », selon le mot de Dominique Voynet qui appelle à « ne pas se résigner aux pressions des lobbyistes du tout TGV ». Certains vont mettre en doute des données « grossièrement manipulées »⁴⁶, parler de « supercherie », de « bilan carbone truqué », de « prévisions de trafic surévaluées »⁴⁷. La vallée de l'Ognon se mobilise contre le TGV assez tôt. A Besançon, bien tardivement, est créé le collectif « TGV Rhin-Rhône Autrement » (février 2002) qui part en guerre contre le tracé. Mais malgré le renfort de José Bové, l'écho est faible. Les enjeux sont relativement modestes (par exemple l'utilisation de la gare de Besançon). L'Association « Vive à Chalon » est très en pointe : elle dénonce « le modèle dépassé de la grande vitesse pour privilégiés ». Mais le mouvement est tardif, peu crédible et peu audible. La presse régionale joue plutôt un rôle de porte-parole des élus. Elle n'a pas de capacité d'expertise. Il faut attendre 1997 pour le Bien Public ose poser la question redoutable : « Quel est le véritable "effet TGV" ? »⁴⁸.

Figure 9 : Les annotations de J.-P. Chevènement sur l'article du Bien Public du 21 janvier 1997 concernant la question de la réalité de l'effet TGV (archives de l'Association)



- 68 Le débat préalable qui a été organisé de juin à octobre 1993, au cours duquel le public est consulté, ne remet pas en cause le principe du projet (les trois branches sont en débat). On peut avancer que « c'est ce décalage qui va être créateur de tensions avec ceux qui souhaiteraient une réalisation immédiate de la deuxième phase (branche Sud en ligne nouvelle vers Lyon, d'où l'appellation contestée par certains de TGV Rhin-Rhône), qui vont dénoncer la restriction du débat à la branche Est » (Blatrix, 2000). On sait qu'il a fallu attendre la loi Barnier (1995) pour que soit créée une commission nationale du débat public. Celle-ci s'empara de la future ligne TGV Rhin-Rhône mais elle déboucha sur un « introuvable débat public » : « Initié dans l'urgence, il n'a conduit début 2007 à aucune décision quant au lancement des études ni bien sûr à aucune assurance sur sa réalisation. Cet échec patent, tant dans les procédures suivies que dans ses résultats, a néanmoins été instructif : il a peut-être joué un rôle précurseur dans la révision des procédures de débats publics dans la nouvelle loi relative à la démocratie de proximité par les discussions qu'il a suscitées » (Larceneux, 2007 ; Fourniau, 2004).

B. Universitaires : effets de caution et risques d'instrumentalisation

- 69 L'implication du monde académique a été dès l'origine une préoccupation de l'Association. Il s'agit d'obtenir un effet de caution. Jean-Pierre Chevènement aime à s'entourer de grands noms de l'université. En témoigne son amitié avec Claude Nicolet ou Emmanuel Le Roy Ladurie. Lors de ses déplacements à l'étranger, il souhaite avoir des échanges avec des universitaires. Ainsi, lorsqu'il va en Catalogne début 1992, il rencontre Andrés Lopez Pita, professeur à l'université Polytechnique de Catalogne. Il réussit à le faire adhérer, comme membre associé, à l'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée.

1. Le colloque de Mulhouse (1997) ou les ambiguïtés de la posture universitaire

- 70 Dans cette stratégie de recherche de l'onction académique, le colloque est l'élément indispensable. Les colloques sur la question TGV ont été très nombreux, de Mulhouse à Lyon, en passant par Limoges et Belfort ! Cela fait partie, par exemple, du plan de communication de 1989. On a vu que le colloque organisé par le Laboratoire d'économie des transports de l'Université de Lyon les 12 et 13 octobre 1989 (« Les couloirs Rhin-Rhône dans l'espace européen ») avait été intégrée dans la stratégie de consolidation du projet.

Figure 10 : Les actes du colloque de Lyon (octobre 1989)



- 71 L'opération est rééditée à Mulhouse le 7 novembre 1997. Il s'agit de marquer le passage de la présidence de l'Association à Jean-Marie Bockel, député-maire de Mulhouse. Les intervenants sont essentiellement politiques. Mais des universitaires apportent leur caution. D'abord Gérard Binder, en tant que président de l'Université de Haute Alsace, qui s'acquitte de la synthèse des travaux du matin, soit la partie « scientifique ». Parmi les intervenants, on retrouve Alain Bonnafous, professeur à l'université Lyon 2. On lui a adjoint Anne-Christine Bronner, chargée d'études au laboratoire « Image et Ville » de l'université Louis-Pasteur / Strasbourg I, qui représente Colette Cauvin, professeur à l'université Pasteur/Strasbourg 1.
- 72 Alain Bonnafous, qui a dû saisir le risque que sa présence comporte, se croit obligé de déclarer d'emblée sa position favorable à l'égard du TGV : « Je voudrais, pour que ce que je vais présenter soit interprété clairement, indiquer qu'en ce qui me concerne je n'ai pas changé d'opinion sur l'ordre de priorité des TGV tel que ce pays devrait l'arrêter. Ce depuis l'avis qui a été donné sur le schéma national par le Conseil national des transports. Et vous savez que dans ses ordres de priorité la première phase du TGV

Rhin-Rhône faisait partie des deux ou trois projets que nous aurions tout intérêt à réaliser le plus tôt possible. Je n'ai pas changé d'opinion... » Il puise dans l'histoire pour montrer que l'effort que fait la Nation en faveur du TGV est à relativiser par rapport ce que nos ancêtres ont fait :

« Le système TGV en France fonctionne depuis septembre 1981. Il y a donc seize ans qu'il est en fonctionnement, et nous avons, dans cette période, enregistré environ 1200 km de lignes nouvelles. Sur ce graphique, entre 1841 et 1857, donc seize ans plus tard, vous vous apercevez que l'on avait construit, avec les moyens du XIXe siècle, 7000 km de lignes nouvelles. »

- 73 Cette pétition de principe faite, Bonnafous soumet aux politiques des éléments d'appréciation concrets de la situation de la fin des années 1990 (en s'appuyant notamment sur le rapport Rouvillois) : dérive des coûts (+ 20 %) ; inflexion « extrêmement sensible » depuis 1993 des prévisions de trafic (à réviser à la baisse de 5 à 50 % selon les cas). La concurrence de l'aérien en serait la cause. S'il cautionne le taux de rentabilité théorique et totémique du TGV Rhin-Rhône (8,4%), il annonce qu'il faut là aussi en « rabattre » : « Au lieu de se trouver, pour les projets ou les éléments de projets les plus intéressants, dans des ordres de grandeur tournant autour de 8 %, donc satisfaisants par rapport au marché des capitaux, on se trouve dans des ordres de grandeur compris entre 1 et 3,5 %. » Son conseil : « Il faut expertiser aussi les prévisions », ce qui n'a pas encore été fait et que les politiques locaux se garderont de faire : « Tout cela doit donc être réexpertisé, remis à plat, de manière à ce que des choix, nécessairement politiques, puissent être mieux éclairés. Des choix qui sont fondamentalement un arbitrage entre des dépenses à caractère immédiat et des dépenses dont les effets devraient bénéficier aux générations futures. »
- 74 L'intervention la plus incisive à ce colloque provient du représentant d'une « association de défense contre le tracé du TGV » qui met en cause l'idéologie sudiste du projet : « Nous tenons à faire remarquer qu'il s'agit, en fait, d'un TGV Mulhouse-Paris, passant par Dijon, et négligeant le tracé Mulhouse-Paris actuel, et, à mon avis, dans ce cas précis, non pas d'aménagement mais de déménagement des lignes existantes. » Il ne sera pas répondu à cette personne réclamant « la réalisation urgente d'études complémentaires rigoureuses, indépendantes, intégrant à la fois l'aménagement du territoire, l'utilisation du pendulaire, et qui essaient également d'examiner seulement la possibilité des voies existantes aménagées ».
- 75 Des historiens s'intéressent à la question, comme Alain Beltran et Jean-François Picard. Ils écrivent un article qui fera date dans la Revue générale des chemins de fer : « D'où viens-tu TGV ?⁴⁹ (Beltran, Picard, 1994) » Le titre même, par son anthropomorphisation, indique le mode empathique qui préside à l'étude. D'ailleurs, ce travail, très utile et bien fait, est fondé essentiellement sur des témoignages. Les risques de l'ultra-contemporain, c'est que l'historique flirte avec l'épique. Si, très justement, ce travail relativise les effets d'innovation technique du TGV, en se plaçant sous la bénédiction de l'historien des techniques Maurice Daumas (Daumas, 1991), il participe clairement de l'optimisme du moment et de la croyance dans « le potentiel de développement recélé par le vieux chemin de fer » : « Incontestablement, la géographie du pays a été bouleversée par le TGV et vraisemblablement au meilleur rapport coût/performance ».

2. Des chercheurs démystifient « l'euphorie anesthésiante des débuts »

- 76 Une parole différente, que les politiques redoutent, est pourtant portée par certains universitaires spécialistes en économie des transports (on parle encore très peu de « mobilité »). Mais il faut attendre la fin des années 1990 pour que les thèses se déploient, à l'instar de Pierre Zembri, par exemple, qui explique dès 1997 que nous sommes passés, s'agissant du TGV, « de l'euphorie anesthésiante des débuts » à « un réveil particulièrement douloureux » : « Car le TGV tel que nous le connaissons ne rapproche que les grands pôles les uns des autres, en pénalisant relativement les autres liaisons, et il renforce avant tout l'attraction parisienne » (Zembri, 1997).
- 77 Les propositions des universitaires de construire une démarche d'évaluation ne sont pas toujours prises en compte ! Ainsi, le rapport de la Cour des Comptes de 2013 note que seule la région Champagne-Ardenne, en 2006, soit un an avant la mise en service du premier tronçon, a tenté de « mener une évaluation » concernant « les retombées économiques pour les collectivités territoriales ». L'étude a été confiée à des universitaires de Reims. Elle « demeurait très prudente sur les retombées socio-économiques à attendre : en s'appuyant sur l'analyse de la LGV Atlantique avec ses liaisons Paris-Rennes et Paris-Nantes, elle suggérait la mise en place d'un observatoire des effets socio-économiques de la LGV Est en Champagne-Ardenne, instance qui, malgré son coût modeste par rapport aux investissements entrepris, n'a jamais vu le jour ». La Cour des Comptes cite l'étude : « Desserte TGV et localisation des entreprises dans les quartiers d'affaires : le cas de la gare Centre de Reims » (Delaplace, Bazin, Beckerich, 2009).
- 78 De même pour ce qui concerne la question des espaces intermédiaires. Les plaintes initiales, s'agissant principalement du Nord-Franche-Comté, ne se traduisent pas par une prise de conscience de l'enjeu territorial. D'ailleurs, il convient de rappeler ce qui a fini par être oublié, à savoir que « le projet de TGV Rhin-Rhône n'est donc pas tracé pour répondre prioritairement aux relations internes du réseau métropolitain en émergence » (Richer, Bérion 2010). Pour Jean-Louis Guigou, directeur de la DATAR, en visite à Dijon (octobre 1997), il faut apprendre à gérer « le choc de la métropolisation », une « frénésie de concentration ». On a rêvé que le TGV aurait pu assurer la métropolisation de l'aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt. Or, force est de constater que les premiers schémas ferroviaires de la grande vitesse ont des radiales parisiennes et ont oublié de penser l'espace Rhin-Rhône. De jeunes chercheurs ont su se déprendre du « mythe TGV » et s'émanciper du discours politique. Ainsi Guillaume Carrouet dont la thèse démontre que la branche Est de la LGV n'a pas été de nature à permettre la construction d'une idée commune entre les régions et que, « loin d'être un facteur de cohérence interne, la branche Est, en renforçant la situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône, a exacerbé les concurrences » (Carrouet, 2013). Il a bien montré qu'un projet comme la LGV Rhin-Rhône ne pouvait être porteur de dynamiques territoriales sans une coopération politique forte entre collectivités. La coopération née avec le projet n'a pu enclencher une dynamique durable, semble-t-il : elle s'est considérablement affaiblie dès l'achèvement des travaux, laissant place à une concurrence exacerbée entre agglomérations pour capter le développement économique ou touristique.

C. L'audibilité limitée du discours expert

79 Hors du monde académique, une vision distanciée peut être produite par les « experts », en général requis pour l'exercice, ou par la Cour des Comptes. Ils sont censés incarner le principe de réalité, alors que les politiques sont plutôt dans le principe de mythologie.

1. Le rapport Rouvillois (août 1996⁵⁰) déchire la « doctrine française »

80 Le professeur Bonnafous, lors du colloque de Mulhouse, évoquera le rapport demandé par l'Etat à Philippe Rouvillois, inspecteur général des finances, ancien patron de la SNCF. Ce rapport fait suite à d'autres rapports, qui n'ont guère été pris en compte. La Cour des Comptes s'en est déjà pris au montage financier du TGV Nord (Rapport de 1996), et le rapport Brossier-Blanc (octobre 1996) a mis en évidence l'absence de « rentabilité économique et sociale » du TGV Est. Le rapport Rouvillois fait l'effet d'une bombe, notamment parce qu'il plaide en faveur d'un nouveau choix technologique, le pendulaire, cher à Dominique Voynet. Il en appelle à un redimensionnement des ambitions de la France en matière de grande vitesse. La presse semble découvrir la face cachée de l'aventure TGV. Le Bien Public de Dijon annonce que ce rapport remet en cause la rentabilité, c'est à dire « la doctrine française du TGV ». Le quotidien économique Les Echos (09/10/1996) parle de « révision déchirante ».

81 De fait, ce rapport jette un froid sur l'irénisme qui prédisait au schéma national de 1992. La crise économique est passée par là. Pour le rapporteur, les prévisions étaient démesurément optimistes : en quatre ans, le coût de construction des infrastructures est devenu « nettement supérieur à ce qui était prévu » ; les prévisions de trafic de référence établies par la SNCF à l'échéance de 2003 ont dû être revues à la baisse : « La grave situation financière de la SNCF, la forte révision à la baisse des recettes attendues des lignes nouvelles à l'étude, les contraintes qui pèsent sur le budget de l'État imposent à l'évidence une profonde réestimation de la dimension des projets et des priorités... ».

82 Lorsqu'on lui demande ce qu'il pense de ce rapport, Jean-Pierre Chevènement dévie habilement l'attention pour ne retenir que ce qui va dans son sens ou, plutôt, de ce qu'il estime être l'intérêt général à long terme : la nécessité impérieuse d'une « autoroute ferroviaire ». Dans une note « personnelle et confidentielle » du 20 février 1996, il fait le compte rendu de la visite que lui a faite le rapporteur. Celui-ci lui a clairement annoncé que la SNCF, « écrasée par sa dette, est sortie de sa période tout-TGV » et qu'il faut d'abord penser en termes financiers. La rentabilité des TGV doit être revue à la baisse. Dans l'échange, Chevènement admet qu'il a sous-estimé la problématique du trafic fret et que c'est une piste intéressante pour faire baisser le fret routier. Mais il préfère se situer sur le terrain des fictions ordinaires : « Les retombées économiques doivent être appréciées dans leur environnement géographique large », incluant l'Europe. Il va jusqu'à lui confier qu'il est pour « la fin des TGV politiques », ce qui est oublier le TGV Rhin-Rhône est peut-être le plus « politique » des projets de ce type ! Il convoque « l'intérêt général », l'Europe, l'histoire et le mythe des « grands projets » : « J'ai bien sûr fait observer qu'il y avait peu de grands projets à notre époque. Le réseau TGV en était un et qu'à l'horizon de quelques années une initiative européenne de croissance pourrait accélérer le rythmes des réalisations, en rappelant l'exemple du Second Empire où en dix-huit ans l'essentiel du réseau français a été réalisé. »

83 Les politiques jouent remarquablement de l'art du déni. Ainsi, le président du conseil régional de Bourgogne, Jean-François Bazin, s'appuie sur le fait que cette liaison est « très bien classée en termes de rentabilité économique et sociale par le rapport Rouvillois pour estimer qu'il faut « continuer de se battre »⁵¹. Le mythe des effets structurants du TGV est plus fort que la parole des experts. Ce qu'on retient toutefois du rapport Rouvillois, c'est le fait que la reconsidération du taux de rentabilité des lignes TGV ne permet pas d'envisager que le financement des projets puisse se faire uniquement à partir de la seule contribution nette qu'ils peuvent rapporter à la SNCF, ce qui implique un financement des pouvoirs publics étant donné que les financeurs privés ne s'engageront pas dans une aventure non-rentable. C'est donc indirectement qu'on fait droit à un des arguments majeurs du rapport. Jean-Pierre Chevènement en convient lors d'une réunion du comité de pilotage des études d'avant-projet sommaire de la première phase, le 17 janvier 1997 : « L'ingénierie financière, aussi imaginative soit-elle, ne peut faire de miracle et rendre rentable ce qui ne l'est pas, rappelle, à juste titre, Monsieur Philippe Rouvillois ». Il faut donc, conclut Chevènement, imaginer une nouvelle « ingénierie politique »⁵². Comment l'Etat, garant de l'intérêt général, pourrait ne pas participer à ce projet considéré par le comité de pilotage comme « le plus intelligent » des projets de lignes TGV ?

2. Le rapport Chassande (septembre 1996) relégitime la branche Sud

84 Un rapport chasse l'autre ! Le rapport Chassande⁵³, d'inspiration « anti-malthusienne », dirait Chevènement, crée un véritable rebond et fait oublier les sombres augures du rapport Rouvillois. Remis au ministère des Transports en septembre 1996 (mais révélé en novembre), il légitime la branche Sud en évoquant l'intérêt du Jura, de la Suisse et de Dijon, mais surtout il valide la thèse d'un « TGV Sud-Est bis » pour désengorger l'actuelle ligne Paris-Lyon et constituer un axe international pour le trafic marchandises. Ce rapport va « obliger » la région Rhône-Alpes à s'impliquer dans le dossier, ce qui apporterait un atout majeur dans le jeu. Politiquement, c'est une aubaine qu'il va falloir exploiter⁵⁴.

85 Le secrétaire général de l'Association écrit à Chevènement pour lui annoncer la bonne nouvelle : « Cela donne un argument supplémentaire en faveur du TGV Rhin-Rhône sur le plan politique »⁵⁵. L'intérêt de ce rapport est aussi de supprimer définitivement l'hypothèque de canal à grand gabarit : « La branche Sud renforce l'alternative au canal que constitue déjà la première phase du TGV Rhin-Rhône. Bien utilisée sur le plan médiatique, la branche Sud peut s'avérer être un argument mortel pour le projet de grand canal »⁵⁶. On pense que ce projet sera « mobilisateur » pour la SNCF (« peut-être conviendrait-il de sensibiliser Monsieur Louis Gallois et les syndicats de cheminots à cette idée »), « attractif » pour EDF (« le train fonctionne à l'électricité, la péniche pas, le poids lourd non plus ») et « intéressant » pour les entreprises du secteur des Travaux publics qui sont inquiètes d'un éventuel abandon du « grand canal ». Enfin, la branche Sud permettrait de satisfaire l'Europe et les revendications écologistes : « Ce serait exemplaire sur le plan politique national et européen : une réponse écologique à un problème de dimension européenne, le trafic combiné est une des grandes préoccupations des Communautés et du Parlement européen. »

86 Ce rapport devient une « référence » et la source d'un nouvel élan. Il offre aux promoteurs des armes politiques et médiatiques qui permettent de renvoyer dans les limbes le rapport Rouvillois.

3. La DATAR, vigie lucide mais peu visible

- 87 La DATAR, organisme d'Etat, est moins libre dans ses prises de position qu'un expert indépendant ou que la Cour des Comptes. Pourtant, elle a porté un regard souvent distancié sur ce projet et donné des signes d'alerte qui auraient dû être de nature à modérer le caractère mythique des discours dominants.
- 88 La DATAR, avec l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), l'Observatoire économique et statistique des transports (OEST) et la SNCF, a lancé des enquêtes en 1985 sur les « effets socio-économiques des TGV », dont une synthèse est diffusée dans La Lettre de la DATAR (n°100, septembre 1986). L'objet d'étude est le TGV Sud-Est. La DATAR certifie que le TGV génère des « retombées positives pour les activités des zones desservies », augmente la mobilité de certaines catégories de la population, et développe des services directement liés à l'augmentation du trafic. Par contre, s'agissant des « effets structurants » (localisations industrielles, immobilier, urbanisme...), l'étude se montre très circonspecte et estime que ces effets sont d'abord liés au contexte régional. Il n'y a pas « d'automaticité » dans la mesure où les choix restent dictés par les critères classiques (stratégie de la firme, position par rapport au marché, environnement proche, etc.). De même, les effets sur le tourisme n'iraient pas de soi. A l'inverse, elle considère que les craintes d'un phénomène de recentralisation sur la région parisienne ne semblent pas fondées. Ainsi, la portée du TGV serait donc « limitée » à une fonction de « valorisation » et d'« accélération ». Le TGV renforcerait un potentiel existant, à la condition que les acteurs locaux aient imaginé des stratégies de développement intégrant la nouvelle liaison.
- 89 Conclusion en forme de mise en garde de la DATAR :
- « Au total, il apparaît que si le TGV se révèle un outil de communication performant, il n'a pas à lui seul la possibilité de modifier les comportements économiques et l'organisation spatiale des activités. Il convient donc de s'affranchir vis-à-vis de lui, comme vis-à-vis d'autres infrastructures de transport, de l'idée d'interactions immédiates avec l'évolution socio-économique des régions desservies. Les discours exagérément optimistes sur les bénéfices économiques comme les discours catastrophiques, qui voyaient en lui un vecteur de recentralisation sur Paris, ne sont plus de mise. »
- 90 Jean-Marie Bockel transmet cette Lettre de la DATAR à Jean-Pierre Chevènement le 21 octobre 1986⁵⁷. Les archives sont muettes sur la réaction suscitée. Mais on constate que la rhétorique sur les effets magiques et prophylactiques du TGV se développe plus que jamais dans le discours politique, relayé par les médias qui chantent la gloire du TGV⁵⁸. En septembre 1986, le TGV fête son cinquième anniversaire ! A cette occasion, est mise en service sur la ligne Paris-Lyon une rame TGV baptisée « Mulhouse » dans le cadre des manifestations anniversaires du Musée français du chemin de fer, en présence de Philippe Essig, président de la SNCF.
- 91 La DATAR intervient sur le projet Rhin-Rhône de manière spécifique le 13 juillet 2000. La direction des Transports Terrestres du ministère des Transports⁵⁹ lui a transmis pour avis le dossier établi par RFF concernant le TGV Rhin-Rhône, branche Est. Si elle se dit favorable au projet, la DATAR note de graves déficits d'évaluation. Elle déplore que le dossier soit « particulièrement discret sur le transport ferroviaire de fret », alors qu'il « fonde en partie l'utilité publique du projet, par l'intérêt des sillons libérés sur la voie classique parallèle, nécessaires pour atteindre l'objectif de doublement du fret

ferroviaire dans les 10 ans ». Sur la question de « l'évaluation socio-économique », la DATAR est très incisive. Elle émet des doutes sur les prévisions de croissance de trafic. Elle regrette que ne soit pas mentionnée la baisse de trafic que l'ouverture de la Branche Est fera subir au TGV Est. Elle s'interroge sur la pertinence de la création de la gare d'Auxon, à 10 km de Besançon et remarque justement que « cet éloignement relativise les gains de temps annoncés depuis la nouvelle gare ». Sur le Nord Franche-Comté, la DATAR déplore le silence sur l'enjeu que représente la gare de Meroux, sur un site vierge : « Il est dommageable que le dossier ne justifie pas cette implantation par une réflexion sur l'intégration de ce pôle dans l'Aire Urbaine ». Elle s'étonne que la desserte routière semble avoir été privilégiée à celle des transports collectifs, malgré la priorité donnée par le Gouvernement à leur développement. Elle regrette enfin l'absence de « perspectives concrètes de réouverture de la ligne Belfort-Delle ».

- 92 En conclusion, la DATAR s'interroge sur l'intérêt des territoires traversés : « Ces éléments [de réponse] me semblent déterminants pour que les régions traversées, et notamment la Franche-Comté, puissent tirer tout le profit qu'elles sont en droit d'attendre de la réalisation de la ligne nouvelle. » Les évaluations à venir des années 2000 iront dans ce sens⁶⁰.

Conclusion

- 93 On peut avancer que cette réalisation n'aurait certainement pas pu voir le jour sans un activisme politique (local, national et international) qui l'a finalement imposée à l'Etat. Ce projet technique n'a pas été seulement soutenu par le discours politique ; il a été créé par lui et a permis de convaincre l'ensemble des acteurs (politiques, sociaux, industriels) de sa nécessité eu égard à « l'intérêt national » et européen qu'il était censé incarner.
- 94 Le cas de la LGV Rhin-Rhône illustre ce que l'on observe d'une manière plus générale : les grands projets d'équipements collectifs existent d'abord à travers le discours qu'on tient sur eux. En effet, il y a un effet de réel du récit car « le réel a besoin de fiction pour se constituer en tant que réel » (Sfez, 2002). Par « fictions », on peut entendre des représentations qui s'inscrivent dans (ou révèlent) une communauté de croyances, d'espérances, de mythes. Ces fictions sont un vecteur de légitimation du projet, un facteur d'adhésion au projet. Comme le dit Pierre Musso, « la communication technologique est bien une idéologie mais exhibée en utopie » (Musso, 1998). Fictions et images permettent de « donner forme à des attentes en assignant à l'invention et à l'innovation techniques une finalité qui les justifie aux yeux de leurs promoteurs comme du public auquel ils s'adressent » (Picon, 2001). C'est pourquoi il paraît pertinent de parler de « fictions agissantes » ou « institutantes ». Un projet réduit à sa pure technicité ne peut faire enjeu de société et sens politique. Il doit pouvoir accéder à une dimension méta-technique et bénéficier d'un adossement à des « images techno-sociales » qui permettent le passage à l'acte » (Sfez, 2002).
- 95 Le discours politique sur la LGV procède d'une « idéologie » qui a vocation à situer ce projet dans un espace méta-discursif où doivent se résoudre les tensions et les clivages qui font la complexité du dossier. En effet, deux dimensions se compénètrent : technique / utopique ; deux registres de perception s'autoalimentent et se contrarient : rationnel / symbolique ; deux modes d'argumentation se combinent : stratégique / opportuniste. Pour rendre compte de cette complexité, il est nécessaire

d'adopter une démarche diachronique et de s'attacher aux différents régimes discursifs. L'accès aux archives inédites permet cet accès au cœur de l'idée que se font les acteurs du projet TGV, afin de mieux caractériser les mythes dans lesquels ils évoluent.

- 96 Trois régimes de discours coexistent :
- le discours promotionnel public (grand public et restreint, comme dans le cadre d'un colloque)
 - le discours officiel non public (les réunions interministérielles ou la correspondance entre les membres de l'association, par exemple)
 - le discours confidentiel (les notes échangées entre les présidents de l'Association et secrétaire général).
- 97 Les archives consultées permettent d'affirmer que c'est Jean-Pierre Chevènement, en tant que premier président de l'Association Trans Europe TGV, qui a placé la communication au centre de sa stratégie et qui entend la gérer au plus près. Il entend mener de front, comme le révèle une note interne de 1989, une « stratégie d'alliance » et de lobbying, pour trouver des financements, et l'occupation du « terrain médiatique », en éditant de nombreux documents promotionnels (qu'il veut « haut de gamme ») en investissant les colloques universitaires qui se multiplient sur ce thème, en assurant la présence de l'Association sur les salons, en « maintenant la pression » par l'achat d'espaces publicitaires dans les grands organes de presse⁶¹. L'effort se densifie lorsque le « TGV Centre Europe » devient « TGV Rhin-Rhône Méditerranée ». Un nouveau « plan de communication » est adopté qui s'attache particulièrement au « matériel de promotion de l'image TGV Rhin-Rhône » : « recherche d'un logo générique, autocollants pour mettre sur voitures, cartables, attachés-case etc.. agendas »⁶². Comme le tracé de la future ligne s'étend et que le nombre des régions impliquées s'accroît par rapport au premier projet, on pense que les élus peuvent se transformer en autant d'« agents de communication » qui organiseront « des actions répétitives de sensibilisation des différents médias régionaux répartis le long du tracé ».
- 98 Ce qui force l'étonnement, c'est la capacité qu'a ce discours à fédérer des collectivités (dont les intérêts ne sont pas forcément convergents) en recourant aux « fictions institutantes » qui ont l'avantage de tenir le réel à distance. Là réside sa force. Les mythes et les fictions sur lesquels ce discours a été construit ont accompli cette prouesse de faire passer l'intérêt d'une région (plus précisément la partie septentrionale de tradition industrielle de la région Franche-Comté) comme constituant un enjeu majeur pour l'ensemble des régions concernées, la Nation et l'Europe. Le discours politique a su renouveler ses thématiques en faisant fond sur les attentes sociétales qui, elles-mêmes, ont évolué en fonction du contexte géopolitique, des opportunités et des doxas conjoncturelles qui ont joué leur rôle de lieu commun et de lien social permettant la construction du consensus et de la crédibilité (Cauquelin, 1999 ; Chevé, 2001).
- 99 La LGV Rhin-Rhône est un exemple parfait de « lobbying d'intérêt général » qui a abouti et elle illustre les propos tenus naguère par Jean-Marc Offner : « Mais le "savant" doit admettre que le discours politique possède son efficacité propre - dans les représentations simplifiées de la réalité qu'il développe. Partant, il doit considérer sans effroi les vertus du double langage. » (Offner, 1993)
- 100 La part faite au mythe dans la rhétorique politique de la grande vitesse ferroviaire est explicitement reconnue par l'acteur principal de cette aventure techno-politique, lors

du colloque de Mulhouse. Des questions très précises ont été posées sur l'intérêt et l'impact du TGV Rhin-Rhône, questions susceptibles d'attentatoires aux mythes grâce auxquelles ce projet a pu voir le jour. En politique expérimenté, et comme le détenteur du sens ultime de cette aventure, Jean-Pierre Chevènement considérait que ces questions ne méritaient pas plus d'attention car il fallait « dépasser les problématiques locales » et se situer sur une autre échelle et dans une autre temporalité : « Certains voient naturellement l'intérêt de microprojets, d'aménagements limités. D'un certain point de vue, je pense qu'il y a une part de raison, qu'il y a quelque chose de juste. Mais en même temps, ce serait une grande erreur que de ne pas voir la nécessité de voir loin et grand, aussi, pour la France, pour relever les grands défis de notre époque, du prochain siècle, de l'Europe. »

BIBLIOGRAPHY

- Barthes R., 1957, *Mythologies*, Paris, Seuil, 288 p.
- Belot R., Lamard, P., 2009, *Alstom à Belfort, 130 ans d'aventure industrielle*, Boulogne, ETAI, 377 p.
- Belot R., Lamard, P., 2013, « Aux origines de la LGV Rhin-Rhône : le rôle de la Suisse dans les logiques argumentatives des stratégies ferroviaires dans le Nord-Franche-Comté (XIX^e-XXI^e siècle) », *Recherche, Transport et Sécurité*, vol. 2013, n° 03, p. 211-227.
- Belot R., Heyberger L., 2010, *Prométhée et son double. Craintes, peurs et réserves face à la technologie*, Alphil, presses universitaires suisses et Méridiennes, 302 p.
- Belot R., Lamard, P., 2011, *Image[s] de l'industrie, XIX^e et XX^e siècles*, Boulogne, éd. ETAI, 224 p.
- Belot R., Lee-Rémond S., 2013, « La révolution TGV : l'esthétisation de la technique et le design de la vitesse », *Kilomètres/heure. Utopies automobiles et ferroviaires*, Paris, éd. Mare et Martin, p. 118-143.
- Beltran A., Picard J.-F., 1995, « Les origines de la grande vitesse ferroviaire en France-Bilan d'une recherche », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 12-13, p. 52-58.
- Berthoud A-C. et Mondada L., 1994, « Gestion du topic et marquages énonciatifs dans des textes visant la construction de connaissances », *Les Carnets du Cediscor* [En ligne], 2 | mis en ligne le 20 août 2009: <http://cediscor.revues.org/589>.
- Blatrix C., 2000, *La démocratie participative, de mai 68 aux mobilisations anti-TGV*, thèse de doctorat de science politique, université Paris I, 419 p.
- Burmeister A. et Joignaux G. (dir.), 2000, *Infrastructures de transport et territoires ; approches de quelques grands projets*, Le Harmattan, 319 p.
- Carrouet G., 2013, *Du TGV Rhin-Rhône au « Territoire » Rhin-Rhône: réticularité, mobilité et territorialité dans un espace intermédiaire*, Thèse de doctorat, Université de Bourgogne, 515 p.
- Cauquelin, A., 1999, *L'art du lieu commun. Du bon usage de la doxa*, Seuil, 209 p.
- Chevé D., 2001, « Conclusion. Les stéréotypes, entre opinion et posture critique », *Hermès, La Revue*, n° 30, p. 201-206.

- Chevènement J.-P., 2011, *La France est-elle finie ?* Fayard, 314 p.
- Daumas M., 1991, *Le cheval de César, ou, Le mythe des révolutions techniques*. Archives contemporaines Editions, 324 p.
- Delaplace M., Bazin S. et Beckerich C., 2009, *Les Cahiers scientifiques du transport*, p. 37-61.
- Emangard P.-H., Beaucire F., 1985 « Du bon et du mauvais usage des gares T.G.V. dans les régions traversées », *Revue de géographie de Lyon*. Vol. 60, n°4. p. 372.
- Fourniau, J.-M., 1988, *La genèse des grandes vitesses à la SNCF, de l'innovation à la décision du TGV sud-est*, rapport INRETS n°60, 94 p.
- Fourniau J.-M., 1995, « Problèmes d'histoire des grandes vitesses ferroviaires », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°12/13, p. 14-51.
- Fourniau J.-M. 2004, *Conflits et mise en discussion publique des projets d'aménagement. Un bilan des recherches*, INRETS-DRAST-CPVS, juillet 2004, 83 p.
- Fritsh B., 2008, « Réseau routier national et développement économique régional : une approche par fonction de production revisitée », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 53, p. 3-28.
- Klein, O., 2001, « La genèse du TGV, une innovation contemporaine de l'épuisement du fordisme », *Innovations*, n° 1, p. 111-132.
- Kojève A., 1972, *Esquisse d'une histoire raisonnée de la philosophie païenne. II : Platon – Aristote*, Gallimard.
- Larceneux A., 2007, « TGV Rhin-Rhône branche Sud : l'introuvable débat public », in *Le débat public : une expérience française de démocratie participative*, La Découverte, Paris, p. 277-285.
- Mignot J.-L., 2011, *L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire dans l'Est de la France : un espoir de désenclavement de la Haute-Saône par un renouveau des axes méridiens*, thèse de doctorat de géographie, université de Nancy.
- Musso P., 1998, *Télécommunication et philosophie des réseaux. La postérité paradoxale de Saint-Simon*, PUF, 395 p.
- Offner J.-M., 1993, « Les "effets structurants" : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique*, vol. 22, n°3, p. 233-242.
- Picon A., 2001, « Imaginaires de l'efficacité, pensée technique et rationalisation », *Réseaux*, n°5, p. 18-50.
- Richer C. et Bérion P., 2010, « Le rôle des grandes infrastructures dans la structuration des espaces régionaux : le cas de l'arrivée du TGV dans le réseau métropolitain Rhin-Rhône », *Belgeo*, n°1-2, p. 159-170.
- Sfez L., 2002, *Technique et idéologie. Un enjeu de pouvoir*, Seuil, 323 p.
- Woessner R., 1996, *Mythe et réalité de l'espace Rhin-Rhône : la dynamique industrielle comme facteur de recomposition territoriale*, thèse de doctorat de géographie, université de Franche-Comté, 624 p.
- Zembri P., 1997, « Les fondements de la remise en cause du Schéma Directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse : des faiblesses avant tout structurelles », *Annales de Géographie.*, vol. 106, n° 593, p. 183-194.

NOTES

1. Je remercie Marie-Guitte Dufay, présidente de la région Franche-Comté, de m'avoir permis d'accéder aux archives de l'Association, et la région Franche-Comté d'avoir soutenu ce projet et financé le colloque. Les témoignages de Jean-Pierre Chevènement, Christian Proust et Etienne Butzbach m'ont été précieux. Thierry Zettel m'a apporté un concours précieux. Je remercie également Fabienne Picard, co-responsable du projet au laboratoire IRTES-RECITS, et Stéphanie Leheis pour le travail de dépouillement archivistique qu'elle a effectué.
2. « Pour une liaison rapide par TGV entre Paris et Bâle par Aisy et Vesoul », note non datée de Jean-Pierre Chevènement (1986 ?). Le signataire se présente comme « ancien ministre de la Recherche et de l'Industrie » et comme député-maire de Belfort. Il s'agit donc de la période de cohabitation (1986-1988). Archives départementales du Territoire de Belfort (ADTB), 168 J 153.
3. Selon l'expression de Jean-Pierre Chevènement, dans *Le Progrès de Lyon*, 19 janvier 1993.
4. Quatre événements majeurs interviennent dans la phase initiale l'aventure du TGV et qui auront pour effet de reconfigurer les schèmes du discours : la réunification de l'Allemagne ; la chute de l'empire soviétique ; l'entrée de l'Espagne dans la CEE ; l'Acte Unique (1987) et Maastricht (1992).
5. « Le TGV à la conquête de l'Europe », *Géo*, n° 90, août 1986.
6. *Le Bien Public*, document municipal, septembre 1991.
7. *TRANS EUROPE TGV*, « Le TGV France-Suisse », Belfort, mai 1988. Archives municipales de Belfort (AMB), 18 Z 163. Fonds Jean-Pierre Chevènement.
8. Dans un des premières notes du fonds de l'Association, on trouve un tableau évoquant le « taux de rentabilité interne pour la SNCF : TGV Sud-Est : 15% ; TGV Atlantique : 12% ; TGV Nord : 7 % ; TGV Est : 4 % ; Aisy-Vesoul : non indiqué. Voir : Jean-Pierre Chevènement, « Pour une liaison rapide par TGV entre Paris et Bâle par Aisy et Vesoul », (1986 ?). ADTB, 168 J 153.
9. L'exemple du TGV Sud-Est est mis en exergue. Dans cette note, Chevènement considère que la SNCF, qui est présentée comme ayant « entièrement financé » le TGV Sud-Est, aura remboursé la totalité des emprunts en moins de 10 ans. Il met également en avant que désormais l'Etat s'engage à subventionner, comme il l'a fait pour le TGV Ouest (30 %).
10. L'ingénieur général Claude Rattier a commis deux rapports : en décembre 1985 et en septembre 1986.
11. Jean-Pierre Chevènement, « Note complémentaire (septembre 1986) concernant la réalisation d'une liaison rapide par le TGV entre Paris et Bâle par Aisy [sic] et Vesoul », ADTB, 168 J 123.
12. Les éléments-clés de cette note seront repris dans un « Flash d'information » de la préfecture de Franche-Comté, en avril 1989. ADTB, 168 J 125.
13. Office des Transports et des PTT du Haut-Rhin et du Territoire de Belfort. Office des Transports et des PTT du Bas-Rhin. Séance plénière commune du 28 novembre 1986 : « L'Est de la France et le réseau TGV ». ADTB, 168 J 132 et 124.
14. Lettre de Jean-Pierre Chevènement, ministre de la Défense, à Michel Rocard, Premier ministre, 13 février 1989. C'est reconnaître implicitement qu'aucune étude sérieuse n'a été diligentée sur ce point. L'élu demande à Michel Rocard d'inscrire cette liaison ferroviaire à grande vitesse au schéma directeur des liaisons par trains à grande vitesse et d'être associé à la réflexion gouvernementale. AMB, 18 Z 163. Fonds Jean-Pierre Chevènement.
15. TGV Rhin-Rhône, comité de pilotage du 17 janvier 1997, pièce n°2, « Les études socio-économiques ». ADTB, 168 J 65. Par « Entreprise Ferroviaire » il faut entendre la société « RFF », créée le 13 février 1997.
16. TGV Rhin-Rhône. Comité technique du 2 avril 1999. Premiers résultats des études socio-économiques. ADTB, 168 J 70.

17. Secrétariat général du Gouvernement. Compte rendu de la réunion des ministres tenue le 4 février 1998 sous la présidence de Lionel Jospin, Premier ministre. Objet : « Les liaisons à grande vitesse ». AMB, 18 Z 163. Fonds Jean-Pierre Chevènement.
18. Le bilan 2013 de la ligne TGV Rhin-Rhône montrait une progression de 4% du trafic, majoritairement portée par l'international (Bâle, Zurich, Francfort). A l'issue de trois années d'exploitation, la SNCF a dressé un premier bilan de la ligne (février 2015) : 30 millions de billets ont été vendus, dont 5,4 millions à l'international, 16,5 millions sur la route Est-Ouest et 13,4 millions sur la route Nord-Sud. Ainsi, 9,5 millions de voyages ont été réalisés chaque année. L'équilibre financier n'est pas atteint. En 2013, le déficit net d'exploitation se montait à 20 millions d'euros sur la route Est-Ouest, et à 40 millions d'euros sur la route Nord-Sud. Le cabotage inter Rhin-Rhône ne dépasse pas 10 %. Un point positif : on note un « bon niveau de satisfaction des clients ».
19. Toutefois, elle écrit ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement à l'automne 1998 pour lui demander d'être cohérent avec la nouvelle doctrine de son ministère, à savoir : « rompre avec une logique qui tend à privilégier systématiquement la réalisation d'infrastructures nouvelles en lieu et place d'une optimisation des infrastructures existantes ». Pour elle, il faut « moderniser les infrastructures existantes ». Lettre de Dominique Voynet à Jean-Claude Gayssot, 8 octobre 1998. ADTB, 168 J 71.
20. Lettre adressée à Jacques Chirac, alors Premier ministre, par un ensemble d'élus, 19 octobre 1987. ADTB, 168 J 137.
21. Lettre de Daniel Vincent, Commission des Communautés européennes, direction générale des transports, à Jean-Pierre Chevènement, président de l'Aire Urbaine 2000, Bruxelles, 6 mars 1987. ADTB, Fonds de l'Association *Trans Europe TGV*.
22. L'expression « angle mort » revient souvent sous la plume des politiques, qu'ils soient de droite ou de gauche. Par exemple dans la motion signée par Christian Proust et Jean Rosselot (conseil général du Territoire de Belfort, 9 mai 1989). ADTB, 168 J 137
23. « Elaboration d'une stratégie régionale en matière de transports. Un plan d'urgence pour la Franche-Comté », 17 novembre 1988 (document de 12 pages non signé). ADTB, 168 J 144.
24. Dominique Voynet sera nommée en 1997 (dans le gouvernement Jospin) ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement (jusqu'en 2001) ; elle est la première ministre issue des Verts dans une équipe gouvernementale en France.
25. ADTB, 168 J 161.
26. Lettre de Thierry Zettel à Alain Combes, 29 mars 1999. ADTB, 168 J 70.
27. *TGV Est-Nord Franche-Comté*. Agence d'urbanisme du Territoire de Belfort « Aire urbaine 2000 » (1985). ADTB, 168 J 143. A noter que le projet de ligne évite Besançon : Belfort – Vesoul – Val Suzon – Aisy – Paris.
28. Lettre de Jean-Pierre Chevènement au préfet du Territoire de Belfort, 17 novembre 1986. ADTM, 168 J 122.
29. Jean-Pierre Chevènement, « Pour une liaison rapide par TGV entre Paris et Bâle par Aisy et Vesoul », (1986 ?). ADTB, 168 J 153.
30. Jean-Pierre Chevènement, Projet d'éditorial. ADTB, 168 J 132 et 124 AG.
31. Lettre de Jean-Pierre Chevènement à Jacques Bichet, 29 novembre 1986. ADTB, 168 J 128, 129, 130.
32. Lettre de Michel Gentilhomme, 25 juillet 1988. ADTB, 168 J 129-135.
33. Signé par Philippe Essig et Philippe Rouvillois.
34. « Programme de travail : septembre, octobre, novembre, décembre 1989. Plan de communication ». Note de Thierry Zettel, secrétaire général, à Jean-Pierre Chevènement, président de l'association *Trans Europe TGV*, 29 juin 1989. ADTB, 168 J 153.
35. « Aménagement du territoire et transport : la dimension européenne », *Lettre de la Délégation à l'aménagement du territoire*, numéro spécial, août 1987, n°109. Ce numéro de la DATAR a été lu et

assimilé par les élus francs-comtois. En porte témoignage un document (se référant explicitement au numéro spécial de la DATAR) que la région diffuse en novembre 1987 : « Elaboration d'une stratégie régionale en matière de transports : un plan d'urgence pour la Franche-Comté ».

36. « Une stratégie française en Europe : l'Axe et le TGV Rhin-Rhône », 17 novembre 1988. ADTB, 168 J 144.

37. Archives municipales de Belfort. L'épigraphe de tête du document est tout un programme : « Tout Etat doit avoir la politique de sa géographie » (Napoléon).

38. L'axe TGV européen Rhin-Rhône Méditerranée, Barcelone, 12 janvier 1993. ADTB (fonds Association *Trans Europe TGV*).

39. Schéma directeur des lignes à grande vitesse. Le TGV Rhin-Rhône. SNCF. Décembre 1989. ADTB (fonds Association *Trans Europe TGV*).

40. La liaison Rhin-Rhône-Méditerranée. Une liaison stratégique à l'échelle de l'Europe. Documents de référence, 1998, 72 p. Actes du colloque de Mulhouse, 7 novembre 1997. Thème général : « L'axe Rhin-Rhône-Méditerranée : les enjeux en termes d'aménagement des territoires français et européen et de transport fret et voyageurs ».

41. Il s'agit de « documents de référence permettant d'éclairer certains aspects du dossier évoqués, notamment, lors du colloque de Mulhouse ».

42. Lettre (projet) du préfet de la région Franche-Comté au ministre des Transports (janvier 1998). AD, 168 J 161.

43. Lettre de Jean-Pierre Chevènement et Pierre Moscovici au Premier ministre, 2 février 1998. AD, 168 J 161.

44. Réunion interministérielle du 4 février. Canevas d'intervention. Février 98. AD, 168 J 161.

45. La Branche Sud de la LGV Rhin-Rhône. Diagnostic environnemental et analyse fonctionnelle. Réseau Ferré de France, décembre 2006.

46. Selon le « Clapen 21 », comité de liaison des associations de protection de l'environnement, janvier 1998.

47. Selon les « Verts » (*Le Bien public*, 28 janvier 1998).

48. Mauerhan F., 21 janvier 1997, « Quel est le véritable "effet TGV" ? », *Le Bien Public*.

49. Beltran A. et Picard J-F, 1994, « D'où viens-tu TGV ? », *Revue générale des chemins de fer*. Ils viendront d'ailleurs à Belfort présenter leur étude et seront accueillis par Chevènement. La presse locale s'en fera l'écho.

50. Nous sommes sous le gouvernement Alain Juppé (7 novembre 1995-2 juin 1997), Jacques Chirac étant président de la République.

51. « Les régions craignent la mise en sommeil du TGV Rhin-Rhône », *Les Échos*, 15 janvier 1997.

52. Note de Jean-Pierre Chevènement, président de l'association *Trans Europe TGV Rhin-Rhône Méditerranée*, comité de pilotage des études d'avant-projet sommaire de la première phase, 16 janvier 1997. ADTB, 168 J 65.

53. Pierre Chassande est ingénieur général des ponts et chaussées. Ce rapport lui a été commandé par le ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports, le 7 décembre 1995, pour « permettre le déroulement serein de ces études ». Chassande était principalement chargé de définir les types d'itinéraires. Mais son rapport a servi de relégitimation du projet TGV Rhin-Rhône.

54. D'ailleurs, dès le 19 novembre 1997, Jean-Marie Bockel, alors président de l'Association, écrit à Charles Million, président du conseil régional Rhône-Alpes, pour l'engager à s'associer à la dynamique. Il rappelle les enjeux : « aménagement du territoire national, valorisation des régions traversées et la problématique du fret », ADTB, 168 J 69.

55. Note de Thierry Zettel à Jean-Pierre Chevènement, président de l'Association *Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée*, 7 novembre 1996. ADTB, fonds de l'Association *Trans Europe TGV*. L'Association en fera une résolution lors de son assemblée générale du 7 novembre 1997.

56. Le conseil général du Territoire de Belfort, alors présidé par Christian Proust, lance une campagne de presse anti-grand canal en janvier 1997, avec édition d'une plaquette envoyée à tous les élus. Voir *L'Est Républicain*, 18 janvier 1997. Christian Proust reconnaît que cette initiative a « un caractère politique » et que ce joue-là les futures élections. Il annonce un accord avec le comité de liaison anti-canal (CLAC) : la gauche technicienne rejoint la gauche écologique. De son côté, Jean-Pierre Chevènement, du moins publiquement, considère que les deux projets ne sont pas incompatibles, mais qu'il convient d'abord de traiter le ferroviaire.

57. ADTB, 168 J 129 à 135.

58. « Le TGV à la conquête de l'Europe », *Géo*, n° 90, août 1986.

59. ADTB, 168 J 163

60. Il n'est pas inutile de remarquer que le Rapport de la Cour des Comptes de février 2013 émet des remarques similaires concernant le TGV Est : « Enfin, les retombées économiques pour les collectivités concernées apparaissent incertaines. Les projets qu'elles ont cofinancés, qu'il s'agisse de la ligne à grande vitesse ou des dessertes, n'ont pas fait l'objet d'évaluation a priori ou de bilans *a posteriori*. » Dès 2005, dans son « Bilan LOTI de la LGV Nord », RFF a pointé les écarts entre les espérances que le discours politique attendait de cette ligne et les résultats, concluant à non-atteinte des seuils de rentabilité. De ce point de vue, la LGV Rhin-Rhône ne constitue pas une originalité. Le premier bilan fourni par la SNCF en février 2015 (cf. note 18) semble confirmer ces écarts. Les collectivités territoriales, fortement impliquées financièrement, ont décidé de se doter d'un instrument d'observation et d'évaluation mieux comprendre et anticiper les mutations spatiales consécutives à l'arrivée de cette nouvelle ligne à grande vitesse. Ainsi, depuis septembre 2008, le laboratoire Théma pilote un observatoire des gares du tgv Rhin-Rhône en partenariat avec la sncf-Mission Rhin-Rhône et les régions Franche-Comté et Bourgogne.

61. Programme de travail : septembre, octobre, novembre, décembre 1989. Plan de communication ». Note de Thierry Zettel, secrétaire général, à Jean-Pierre Chevènement, président de l'association *Trans Europe TGV*, 29 juin 1989. ADTB, 168 J 153.

62. « Plan de communication pour TGV Rhin-Rhône Méditerranée ». Note non signée et non datée (fin 1989). ADTB, 168 J 153.

ABSTRACTS

The case of the Rhine-Rhône high-speed line illustrates what can be observed more generally: major collective infrastructure projects exist first of all through what is said about them. In order to be truly constituted as such, reality needs "fictions", i.e. representations which are part of (or reveal) a community of beliefs, hopes and myths existing at a given time. These fictions are a means to legitimacy and a factor in adoption, and they assign a political purpose to the infrastructure project. On the basis of the recently opened archives of the Association *Trans Europe TGV*, which initiated and promoted the project, we propose to examine how the political discourse "constructed" the need for a high-speed rail link for northern Franche-Comté and to unpick the axioms and themes designed to legitimise and impose it.

Le cas de la LGV Rhin-Rhône illustre ce que l'on observe d'une manière plus générale : les grands projets d'équipements collectifs existent d'abord à travers le discours qu'on tient sur eux. Pour se constituer en tant que tel, le réel a besoin de « fictions », c'est-à-dire de représentations qui s'inscrivent dans (ou révèlent) une communauté de croyances, d'espérances, de mythes à un

moment donné. Ces fictions sont un vecteur de légitimation et un facteur d'adhésion, et elles assignent une finalité politique à l'équipement. Il est proposé, sur la base des archives récemment ouvertes de l'association Trans Europe TGV qui a initié et porté ce projet, de dévoiler la manière dont le discours politique a « construit » la nécessité d'une liaison ferroviaire à très grande vitesse pour le Nord Franche-Comté, de décrypter les axiomatiques et les thématiques qui avaient pour mission de le légitimer et de l'imposer.

Der Fall der LGV Rhin-Rhône illustriert ein allgemeines Phänomen: Großprojekte für öffentliche Einrichtungen bestehen zunächst im Diskurs, der über sie geführt wird. Damit sie sich zur Realität ausbilden können, sind „Fiktionen“ erforderlich, d. h. Darstellungen, die sich zu einem bestimmten Zeitpunkt in eine Gesamtheit von Ansichten, Hoffnungen und Mythen einbinden (oder diese zutage fördern). Diese Fiktionen dienen als Legitimationsträger und Adhäsionsfaktoren und schreiben der betreffenden Einrichtung politische Zielsetzung zu. Basierend auf den nun zugänglichen Archiven der projektragenden Association Trans Europe TGV möchten wir aufdecken, auf welche Art der politische Diskurs die Notwendigkeit einer Hochgeschwindigkeitsverbindung im Norden der Franche-Comté „konstruiert“ hat, und die Axiome und Themenpunkte entschlüsseln, die zu ihrer Legitimierung und Durchsetzung eingesetzt wurden.

INDEX

Mots-clés: discours technique, grandes infrastructures, mythes politiques, Nord Franche-Comté, Rhin-Rhône, TGV

Schlüsselwörter: Große Infrastrukturprojekte, Norden der Franche-Comté, Politische Mythen, Rhin-Rhône, Technischer Diskurs, TGV

Keywords: major infrastructure, Northern Franche-Comté, political myths, Rhine-Rhône, technical discourse, TGV

AUTHOR

ROBERT BELOT

Laboratoire IRTES-RECITS (Institut de recherche sur les transports, l'énergie et la société), EA n° 7274, Université de Technologie de Belfort-Montbéliard robert.belot@utbm.fr