

Le TGV californien, une utopie en passe de devenir réalité ?

Publié le vendredi 1er mars 2013

Voir en ligne : <https://www.france-science.org/Le-TGV-californien-une-utopie-en.html>

Introduction

Depuis une dizaine d'années la Californie a pour ambition de construire une ligne à grande vitesse reliant San Francisco à Los Angeles en 2h38 dans un premier temps, puis à terme cette ligne devrait relier Sacramento à San Diego en 3h35 [1]. Ce projet, après être resté de nombreuses années dans les tiroirs de l'Etat, est entré dans une nouvelle ère en 2008 lorsque 52,7% des Californiens, sollicités sur la Proposition 1A, ont approuvé ce projet. La Proposition 1A est la loi "sûre, fiable et à grande vitesse pour des trains de voyageurs". La question suivante était posée aux électeurs : "Pour fournir aux Californiens une alternative sûre, pratique, abordable et fiable à la conduite automobile et aux prix élevés de l'essence, pour fournir des emplois bien rémunérés et améliorer l'économie de la Californie, tout en réduisant la pollution atmosphérique, le réchauffement climatique et les émissions de gaz à effet de serre, et notre dépendance au pétrole étranger ; 9,95 milliards de dollars en obligations seront émis pour constituer un environnement propre, un service efficace de train à grande vitesse, pour relier la Californie du Sud, la vallée de San Joaquin et la baie de San Francisco, avec au moins 90% des fonds obligataires dépensés pour des projets spécifiques, avec des fonds fédéraux et privés, et tous les fonds obligataires soumis à des audits indépendants ?" Dans les zones les plus urbanisées, le vote favorable a atteint des sommets, notamment à San Francisco et Los Angeles : respectivement 78,4% et 55,6% [2]. La proposition prévoit l'émission, par l'Etat de Californie, de 9,95 milliards de dollars d'obligations, dont 9,5 milliards seront dédiés au projet de TGV [3].

Un projet emblématique soutenu par Obama

Dans un Etat où la population devrait doubler d'ici à dix ans et où les aéroports et autoroutes sont saturés, le TGV apparaît comme l'une des solutions pouvant palier le manque et la vétusté de certaines infrastructures de transport. De plus, la crise économique a énormément affecté la Californie (surtout la Vallée Centrale) et a ainsi fait exploser le taux de chômage. Le TGV pourrait être une solution pour relancer des régions sinistrées économiquement. Le tracé prévu par la CaHSRA [4] devrait desservir 25 gares réparties sur un peu plus de 1200 kilomètres.



Tracé futur de la LGV entre Sacramento et San Diego en passant par San Francisco et Los Angeles

Crédits : MS&T, d'après : Fond de carte :

http://d-maps.com/carte.php?lib=californie_carte&num_car=6642&lang=fr ; Données :

<http://www.cahighspeedrail.ca.gov/>

Ce projet de TGV est emblématique en Amérique du Nord. Dans de nombreux pays à travers le monde ce mode de transport fait l'unanimité, au moins à l'échelle des Etats, et de nombreux projets sont en cours de réalisation (Allemagne, Belgique, Brésil, France, Chine, Iran, Maroc, Portugal, etc.). Néanmoins, au royaume de l'automobile et de l'avion, ce mode de transport ne fait pas le consensus et une forte opposition au projet persiste dans la Vallée Centrale.

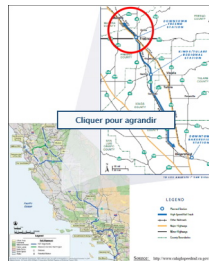
Aux Etats-Unis les premiers couloirs potentiels de TGV datent d'une trentaine d'années, mais visiblement pour la première fois, l'un de ces nombreux projets est aujourd'hui en passe d'aboutir. Il l'est cependant dans un

contexte particulier : l'Etat fédéral a amplement soutenu le projet, levant petit à petit les blocages auxquels était confronté l'Etat de Californie. Ils ont en grande partie été levés grâce à l'arrivée d'Obama au pouvoir, et à sa volonté farouche de voir la grande vitesse ferroviaire voir le jour aux Etats-Unis. Cette volonté gouvernementale forte n'a cependant trouvé un écho qu'en Californie. Les critiques estiment que le train à grande vitesse est un projet inutile et trop coûteux. Mais ses partisans affirment que ce projet d'infrastructure est plus que nécessaire dans cet Etat de 37 millions d'habitants dont la croissance démographique est très rapide.

Arguments contre

L'un des arguments principaux des opposants au projet est lié au financement de celui-ci. En effet, depuis le début, les budgets prévus n'ont eu de cesse d'augmenter, dans un Etat où la crise économique a plongé de nombreuses villes comme Stockton dans des situations de faillite [5]. L'agence chargée du futur TGV californien publie régulièrement de nouvelles feuilles de route sur lesquelles les budgets alloués au TGV ne cessent d'augmenter tout en repoussant les délais de mise en service du train. Ainsi pour les opposants, ce projet est un gouffre financier. En outre, le projet initial soumis au vote en 2008 et le projet proposé par la suite n'ont plus rien à voir en termes d'investissements.

La *California High-Speed Rail Authority* souhaite entamer les travaux dès cet été. Il s'agira alors de construire les 29 premiers miles [6] de ligne dans la Vallée Centrale entre Madera et Fresno.



Carte de localisation du premier tronçon dans la Vallée Centrale

Crédits : MS&T, d'après <http://www.cahigsspeedrail.ca.gov/>

L'enjeu central étant le financement, la Californie cherche à diversifier les apports. Même si elle souhaite que l'Etat fédéral participe plus, elle réfléchit tout de même à d'autres solutions de financement. Elle pense notamment à l'utilisation du *Cap and Trade* [7] pour pouvoir financer en partie le projet, mais là encore, beaucoup d'incertitudes planent. Le Cap and Trade devrait rapporter un milliard par an, ce qui en ferait une source de financement sur du long terme, même si l'Etat fédéral subventionne dans un premier temps à hauteur de 3.5 milliards de dollars [8].

Un argumentaire basé sur les trois piliers du développement durable

La *California HSR Authority* a construit son discours sur les trois piliers du développement durable qui sont : économiques, sociaux et environnementaux afin de justifier les investissements colossaux que représente le projet.

1. Pilier économique

Economiquement, il doit générer 600.000 emplois dans la construction dans un premier temps, mais également à terme, une économie indirecte liée à l'exploitation des lignes et au tourisme. Le TGV signifie également des dizaines de milliers d'emplois non seulement pour construire les trains et la ligne de chemin de fer, mais aussi des emplois pour exploiter et entretenir celle-ci. Il y a en parallèle des centaines d'autres emplois qui seront créés pour les fournisseurs, les restaurants et autres commerces le long des rails. En outre, une meilleure circulation des personnes, des biens et des services et notamment vers les grandes régions métropolitaines, permettrait de relancer l'économie de la Vallée Centrale en la connectant mieux au reste de la Californie [9].

2. Pilier social

Socialement, l'argument principal avancé par la CaHSRA est la correction des disparités d'accessibilité. En effet, le TGV permettra d'accéder à des villes non ou mal desservies par des liaisons aériennes et ferroviaires. En outre, un bilan de l'état actuel du réseau permet de constater que les temps de transports seraient très largement réduits grâce au TGV.



Tableau de comparaison des temps de transport entre différents modes de locomotion en Californie. Le tableau est divisé en deux sections : 'Distance 1' et 'Distance 2'. Les colonnes indiquent le mode de transport (Train, Voiture, Avion) et les lignes indiquent les itinéraires (San Francisco - Los Angeles, San Francisco - San Diego, Sacramento - Bakersfield, Sacramento - Fresno, Los Angeles - San Diego, Los Angeles - Anaheim). Une légende indique 'Cliquez pour agrandir'.

Comparaison du temps de transport entre les différents moyens de locomotion en Californie

Crédits : MS&T, d'après : Distance 1 et temps de transport en TGV : <http://www.cahighspeedrail.ca.gov/> ; Temps de transport et fréquence actuels : <http://www.amtrak.com/home> ; Distance 2 et temps de transport en voiture : <http://maps.google.fr/> ; Temps de transport en avion : les différents sites des aéroports

Sur le tronçon San Francisco-Los Angeles, tronçon phare bien qu'il ne soit pas le premier à voir le jour, l'objectif du TGV est de diviser presque par quatre le temps de transport par rapport au train actuel et par deux avec la voiture. En outre, le transport actuel en train, en plus d'être très long, relève bien souvent du parcours du combattant. Ce moyen de transport est bien souvent à combiner avec le bus. Il faut parfois prendre deux trains et deux bus différents pour atteindre sa destination, à l'image du trajet San Francisco-San Diego qui s'effectue en plus de douze heures. Sur certains parcours il n'existe même pas de train reliant les deux destinations, le trajet se fait alors uniquement en bus, comme pour Los Angeles-Bakersfield qui s'effectue en trois heures. A terme, les temps de transport proposés par le TGV sont extrêmement compétitifs car ils réduisent considérablement les trajets : par quatre pour San Francisco-Los Angeles et San Francisco-San Diego ; par un peu plus de trois pour aller de Sacramento à Bakersfield ; par trois pour aller du centre de San Francisco à l'aéroport, pour rallier Los Angeles à Bakersfield ou bien encore, pour faire Sacramento-Fresno. Le temps est divisé par deux pour faire Los Angeles-San Diego et presque par deux pour aller de Los Angeles à Anaheim. Enfin, le seul trajet sur lequel la différence n'est que peu sensible est entre San Francisco et Sacramento. En effet, dans le projet initial il n'est pas prévu de relier les deux villes. Entre le futur TGV et le train actuel il n'y a donc pas de comparaison possible en matière de temps de transport mais ce dernier n'est que très peu utilisé par les Californiens. Il est alors pertinent de comparer le futur TGV avec la voiture, et l'avion, les deux moyens de transports les plus utilisés en Californie.

Pour la voiture, le TGV est là aussi plus compétitif en matière de temps de transport. Il réduirait ainsi par trois le temps du trajet Los Angeles-Bakersfield, presque par trois Sacramento-Fresno et Sacramento-Bakersfield, rendant ainsi la Vallée Centrale bien plus accessible et mieux connectée au reste de la Californie. Il réduirait par deux San Francisco-Los Angeles et presque par deux San Francisco-San Diego par exemple. Le TGV serait donc plus intéressant que le train actuel, bien évidemment, mais également, plus intéressant que la voiture, qui est culturellement, extrêmement utilisée.

Enfin, dernier moyen de transport, mais pas des moindres, l'avion. Il est le seul moyen de transport qui pourrait rivaliser avec le TGV en termes de temps de vol. Néanmoins, comme il faut le souligner, et comme de nombreux Californiens favorables au TGV le font remarquer, pour ces vols internes il faut se rendre dans des aéroports qui souvent ne sont pas les aéroports principaux, et sont donc excentrés. Il faut en plus s'y rendre une heure en avance sur ce type de vol. Si on se limite au seul temps de vol, sur le trajet San Francisco-Los Angeles l'avion va deux fois plus vite, également pour San Francisco-Sacramento, et trois fois plus vite sur le trajet San Francisco-San Diego. Néanmoins, même si l'avion peut paraître plus intéressant, lorsqu'il s'agit de desservir la Vallée Centrale tous les trajets ont au moins une escale ce qui rallonge considérablement le temps de vol. Sur une journée type, il n'y a par exemple qu'un seul trajet sans escale entre Los Angeles et Bakersfield, en cinquante cinq minutes ce qui est le même temps de trajet qu'en TGV, alors qu'il n'y a que très peu de trajets sans escale. L'avion met donc entre trois et quatre fois plus de temps à relier la Vallée Centrale.

Le TGV pourrait donc peut-être répondre à un besoin croissant de la Vallée Centrale, et notamment d'agglomérations comme Bakersfield ou Fresno, aujourd'hui très mal desservies par la route et par l'avion. Il y a un besoin important de trains régionaux, ce qui voudrait dire, par exemple, permettre aux gens de vivre à Bakersfield et de travailler à Los Angeles. Bakersfield deviendrait peut-être ainsi la très grande banlieue de Los Angeles. L'argument social prend alors tout son sens.

3. Pilier environnemental

D'un point de vue environnemental, le TGV permet d'offrir une alternative aux transports routiers et aériens. Il permettrait d'enlever des millions de passagers des routes et des avions. Il réduirait de douze millions de livres les émissions de gaz à effet de serre en Californie, et aiderait ainsi l'Etat à atteindre ses objectifs en termes de réduction des GES. Enfin, le TGV réduirait la dépendance énergétique de l'Etat au pétrole étranger en permettant de réduire de douze millions par an le nombre de barils importés. Parce que l'alimentation électrique des trains peut être produite par des sources d'énergie durables et renouvelables comme l'énergie éolienne et l'énergie solaire, ce système permettrait de réduire la pollution atmosphérique et le smog dans toute la Californie améliorant ainsi la qualité de l'air [10].

Conclusion

Ce projet titanesque souhaité par les deux derniers gouverneurs de Californie : MM. Schwarzenegger et Brown, semble enfin avoir reçu l'aval du gouvernement fédéral. Sous l'impulsion du président Obama et grâce à sa réélection, une politique globale de remise à niveau et d'innovations dans les transports publics est en train de voir le jour aux Etats-Unis. Forte de ce soutien, la Californie toujours à l'avant-garde, semble déterminée à construire le premier TGV des Etats-Unis. Il reste à savoir si les oppositions actuelles dans la Vallée Centrale (et futures dans d'autres régions) ainsi que les futures difficultés à financer un tel projet peuvent entraver l'une des réalisations les plus ambitieuses que la Californie n'ait jamais envisagée ?

Sources :

- [1] http://www.cahighspeedrail.ca.gov/trip_planner.aspx
- [2] <http://www.sos.ca.gov/elections/sov/2008-general/maps/returns/props/prop-1a.htm>
- [3] <http://www.cahighspeedrail.ca.gov/prop1A.aspx?terms=1a>
- [4] California High-Speed Rail Authority, autorité en charge du TGV
- [5] http://www.lemonde.fr/ameriques/article/2012/06/28/stockton-la-ville-des-saisies-immobilieres-en-faillite_1725422_3222.html
- [6] 1 mile=1.6 km
- [7] BE Etats-Unis numéro 312 (11/12/2012) - Ambassade de France aux Etats-Unis / ADIT - <http://www.bulletins-electroniques.com/actualites/71674.htm>
- [8] Entretien avec Thierry Saint-Oyant, le 5/02/2013, conseiller économique pour l'Ouest des Etats-Unis au Consulat français de Los Angeles
- [9] <http://www.cahighspeedrail.ca.gov/assets/0/152/159/0150b8aa-a61b-4aeb-9c18-6223d8fe429f.pdf>
- [10] <http://www.cahighspeedrail.ca.gov/assets/0/152/159/858fe44b-ba54-4f66-9e5a-a3929a038374.pdf>

Rédacteurs :

- Lucie Roudier (stagiaire.sf@ambascience-usa.org) ;
- Retrouvez toutes nos activités sur <http://france-science.org> ;
- Retrouvez l'actualité en Californie sur <http://sf.france-science.org>.