



HAL
open science

Un train au pays des pick-ups : controverses et conflits autour du projet de grande vitesse ferroviaire en Californie

Charlotte Ruggeri

► **To cite this version:**

Charlotte Ruggeri. Un train au pays des pick-ups : controverses et conflits autour du projet de grande vitesse ferroviaire en Californie. *L'Espace Politique*, 2019, 10.4000/espacepolitique.6120 . hal-02525685

HAL Id: hal-02525685

<https://hal.science/hal-02525685>

Submitted on 31 Mar 2020

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

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



L'Espace Politique

Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique

37 | 2019-1

Luttes de territoire + Varia

Un train au pays des *pick-ups* : controverses et conflits autour du projet de grande vitesse ferroviaire en Californie

A Train in the Country of Pick-ups: Controversies and Conflicts over the High-Speed Rail Project in California

Charlotte Ruggeri



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/espacepolitique/6120>

DOI : 10.4000/espacepolitique.6120

ISSN : 1958-5500

Éditeur

Université de Reims Champagne-Ardenne

Ce document vous est offert par Bibliothèque Diderot de Lyon ENS



Référence électronique

Charlotte Ruggeri, « Un train au pays des *pick-ups* : controverses et conflits autour du projet de grande vitesse ferroviaire en Californie », *L'Espace Politique* [En ligne], 37 | 2019-1, mis en ligne le 04 octobre 2019, consulté le 22 mars 2020. URL : <http://journals.openedition.org/espacepolitique/6120> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/espacepolitique.6120>

Ce document a été généré automatiquement le 22 mars 2020.



Les contenus de *L'Espace politique* sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 3.0 France.

Un train au pays des *pick-ups* : controverses et conflits autour du projet de grande vitesse ferroviaire en Californie

A Train in the Country of Pick-ups: Controversies and Conflicts over the High-Speed Rail Project in California

Charlotte Ruggeri

- 1 En 2008, le projet de grande vitesse ferroviaire est lancé en Californie, après près de quinze ans d'hésitations. Après avoir tenté de faire annuler le projet pendant plusieurs années, les opposant·es se mobilisent aujourd'hui pour faire arrêter la construction, commencée en 2015 dans la Vallée centrale. Si la Vallée centrale a longtemps été au cœur de l'opposition au projet, elle ne demeure pas une exception. Dans la *Silicon Valley* ou au nord de Los Angeles, des voix s'élèvent également contre le projet, dans un contexte où la construction de la ligne devrait rencontrer plus de difficultés techniques. Cette étude se concentre toutefois sur la Vallée centrale, espace de l'intérieur californien, qui s'organise autour d'un chapelet de villes le long de l'autoroute 99. Cette vallée correspond au tracé choisi par l'Autorité californienne de la grande vitesse pour la nouvelle ligne ferroviaire. Commencé en 2011 dans le cadre d'une thèse (achevée en 2015), ce terrain d'étude occupe toujours une partie de mes recherches, avec un dernier terrain réalisé au début de l'année 2018. Ces terrains ont consisté en la réalisation d'entretiens semi-directifs (plus d'une soixantaine) et ont été complétés par l'observation de réunions publiques concernant le projet, ainsi que l'étude de tous les documents officiels de l'Autorité californienne de la grande vitesse et de la presse locale, régionale, voire nationale, relais de la mobilisation des opposant·es.
- 2 Le projet de grande vitesse ferroviaire en Californie a donné naissance à plusieurs types de contestations. Il y a tout d'abord eu une controverse politique entre différents acteurs, amorcée dans les années 1990. Depuis 2008, cette controverse semble être devenue un conflit d'aménagement, à savoir un conflit portant sur la réalisation du

projet lui-même (Dziedzicki, 2003), ce qui s'accompagne d'une diversification des oppositions. Que ce soit pour la controverse, toujours en cours, ou pour le conflit d'aménagement, trois principaux arguments vont alors fédérer les oppositions : l'inadéquation du tracé, l'inutilité du projet et l'incompétence des acteurs en charge du projet. En étudiant ces contestations du projet, on voit alors se dessiner deux conceptions de l'espace de la Vallée centrale. Du côté de l'Autorité, la vallée est conçue comme une colonne vertébrale du réseau de transport californien, tandis que les opposant·es ne voient l'infrastructure que comme une destructrice de terres agricoles et un outil de renforcement des polarités métropolitaines san franciscaine et angeline, dans un contexte de défiance envers les pouvoirs publics aux États-Unis. Cet article se propose donc d'étudier les contestations du projet de grande vitesse ferroviaire dans la Vallée centrale comme un révélateur des représentations spatiales associées aux transports et aux mobilités en Californie, mais aussi comme un reflet des difficultés de construction de grands projets d'aménagement aux États-Unis. En partant de l'analyse des acteurs impliqués dans le projet de grande vitesse ferroviaire, je pose alors l'hypothèse que si la controverse politique a précédé le conflit d'aménagement, c'est bien elle aujourd'hui qui représente la contestation la plus menaçante pour la réalisation effective du projet, tandis que le conflit d'aménagement est lui passé d'un conflit de territoire à un conflit de territorialisation, marquant une montée en généralité (Melé, 2003). On s'appuie ici sur la définition du conflit de territoire comme une opposition à un projet d'aménagement, au sens des effets territoriaux concrets qu'il aurait pour l'espace concerné. Le conflit de territorialisation traduit quant à lui une montée en généralité en associant à la contestation du projet la perception que les différents acteurs peuvent avoir du territoire concerné. Les conflits de territorialisation reflètent généralement des perceptions opposées d'un même espace et révèlent alors les divergences profondes entre acteurs autour d'un même projet (Melé, 2003). En repartant de la genèse du projet de grande vitesse californienne, nous verrons donc tout d'abord comment s'est formée la controverse politique qui l'entoure et comment elle s'est doublée d'un conflit de territoire à partir de 2008, date à laquelle le financement du projet est validé. Ensuite, nous nous intéresserons plus spécifiquement à l'espace de la Vallée centrale, où la contestation est la plus ancienne et la plus forte, pour voir comment le conflit d'aménagement y est devenu un conflit de territorialisation, malgré les limites de cette montée en généralité.

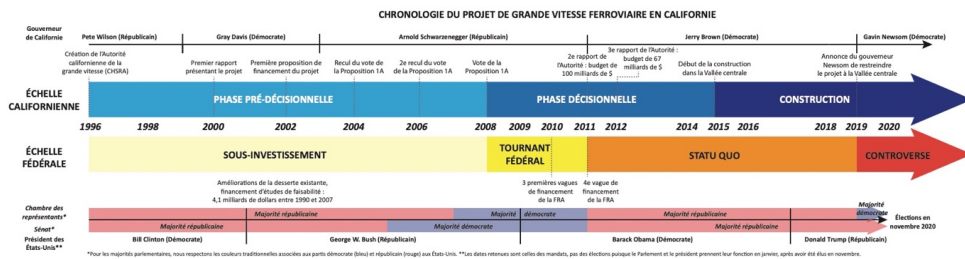
Le projet de ligne à grande vitesse californienne, de la controverse au conflit de territoire

Entre obstacles et controverses, la genèse d'un projet fragile

- 3 Le projet californien de grande vitesse ferroviaire peut se résumer ainsi : il s'agit de 1 200 kilomètres reliant San Francisco à Los Angeles, puis dans un second temps, Sacramento et San Diego. Le projet naît en 1996 avec la création d'une commission pour la grande vitesse (*l'Intercity High-Speed Rail Commission*) qui publie un rapport sur la faisabilité d'une ligne à grande vitesse en Californie. Ceci entraîne alors la naissance de la *California High-Speed Rail Authority* (CHSRA), donc l'Autorité californienne de la grande vitesse ferroviaire (CHSRA, 2014). Alors qu'un projet de grande vitesse ferroviaire avait échoué dans les années 1980 (Smith et Shirley, 1987), l'État californien profite une dizaine d'années après d'un contexte législatif fédéral favorable. En effet, dans les

années 1990, l'État fédéral fait voter plusieurs lois incitant les États fédérés au développement de la grande vitesse ferroviaire¹ (Ruggeri, 2015). L'Autorité californienne de la grande vitesse ferroviaire publie dès 2000 son premier rapport présentant le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse à savoir une ligne entre Sacramento et San Francisco au nord et Los Angeles puis San Diego au sud, avec un train circulant à 320 kilomètres/heure², augmenté à 350 kilomètres/heure depuis (CHSRA, 2000). Ce premier projet est approuvé par le Parlement californien en 2002, qui autorise alors le financement de la première phase du projet (San Francisco-Los Angeles) par l'État californien à hauteur de 9,95 milliards de dollars (CHSRA, 2014). Toutefois, ce financement doit être soumis à l'approbation des électeur·rice·s lors des élections de novembre 2004 et c'est à partir de là que la controverse commence, puisque le projet n'est soumis au vote qu'en 2008, soit six ans après l'approbation du Parlement.

Figure 1. Chronologie du projet de grande vitesse ferroviaire en Californie



- 4 Dans un premier temps, le recul du vote est lié à un contexte politique et économique tendu en Californie, qui n'a rien à voir avec le projet lui-même. En effet, en 2003, le gouverneur de Californie, Gray Davis, est confronté à une procédure de révocation (*recall*) alors que l'État traverse une crise budgétaire. Cette procédure prévoit qu'une élue puisse être révoquée lors d'un vote par les citoyen·ne·s, ce qui a lieu en 2003 et mène à l'élection d'Arnold Schwarzenegger comme gouverneur de Californie. Le gouverneur Schwarzenegger doit donc gérer la situation de crise budgétaire de l'État californien, ce qui expliquerait qu'il repousse le vote de 2004 à 2006. Toutefois, en 2006, il joue sa réélection et alors que la crise budgétaire n'est pas résolue, il préfère repousser encore une fois le vote à 2008 (Chandler et Kousser, 2007). Pour autant, si le projet californien prend déjà du retard, il existe à ce moment un certain consensus autour des reculs du vote étant donnée la gravité de la situation budgétaire. En effet, les soutiens politiques du projet considèrent que faire voter un budget de grande infrastructure de plusieurs milliards de dollars dans un contexte de crise budgétaire est très risqué et pourrait mener à un rejet. Toutefois, en 2008, le gouverneur Schwarzenegger tente une dernière fois de repousser le vote, mais le Parlement s'y oppose estimant que la situation a trop tardé et le vote est prévu lors des élections du 4 novembre 2008 (Ruggeri, 2015).
- 5 La Proposition 1A, le *Safe, Reliable High-Speed Passenger Train Bond Act*, est donc proposée au vote le 4 novembre 2008, après une campagne particulièrement houleuse. Tout d'abord, il faut rappeler que si ce budget est soumis au vote, c'est parce que la Californie dispose d'un système démocratique en partie direct³ (Chandler et Kousser, 2007). Pour aider les électeur·rice·s à voter, des notices de vote leur sont envoyées pour chaque proposition de loi, à l'image de celle du projet de grande vitesse ferroviaire, qui fait 16 pages. On peut alors y lire les principaux arguments d'opposition au projet : le

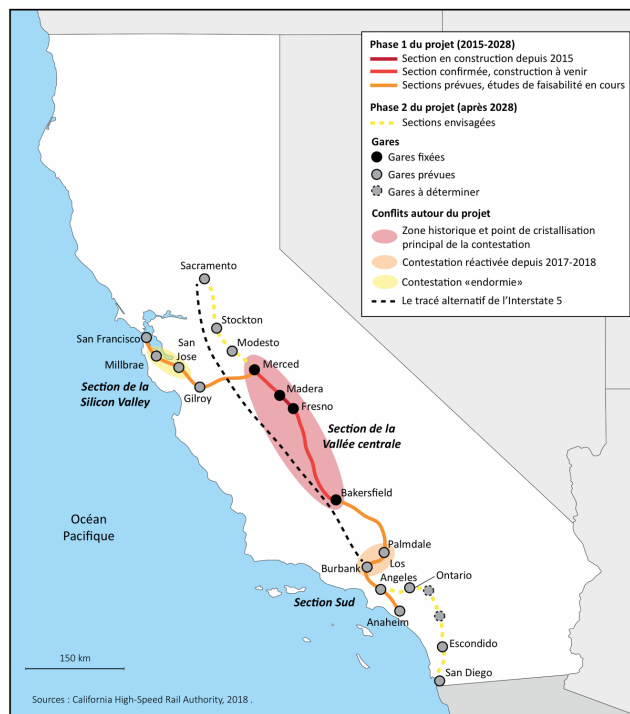
projet de grande vitesse ferroviaire impliquerait une augmentation des impôts et il n'y a aucune certitude que la ligne soit construite. Deux autres arguments sont également avancés : les retombées économiques seront très faibles pour la Californie puisque la technologie ferroviaire sera étrangère et l'Autorité est peu compétente et sa gestion manque de transparence (*California Secretary of State*, 2008). Ce camp du non est organisé autour d'un lobby puissant, l'association *Howard Jarvis Taxpayers*, fondée en 1978 pour défendre les contribuables face aux dépenses jugées irraisonnables de l'État. De fait, elle s'oppose à tout projet d'augmentation des impôts et est proche du parti des Républicains. Elle est soutenue par d'autres organisations : la *California Rail Foundation*, la Chambre de commerce californienne et la *Reason Foundation*. L'implication de la *California Rail Foundation* est intéressante. En effet, cette association de type lobby défend les infrastructures ferroviaires en Californie, mais est partisane d'un autre tracé, celui de l'*Interstate 5* et défend l'idée d'investir dans les infrastructures existantes pour les améliorer. Malgré cette opposition, la proposition est approuvée à 52,7 % des suffrages et le projet peut être lancé.

- 6 La naissance et le lancement du projet de grande vitesse ferroviaire en Californie s'étale donc sur douze ans, entre 1996 et 2008. Si 2008 apparaît comme un moment favorable pour le lancement du projet, en raison de l'arrivée au pouvoir de Barack Obama qui soutient les projets de grande vitesse ferroviaire (Schorung et Ruggeri, 2017), le lancement effectif du projet ne signifie en aucun cas l'apaisement des controverses et marque même la diversification et la multiplication des contestations.

« A train from nowhere to nowhere »⁴ ?

- 7 Dès le débat autour du vote de la Proposition 1A, les oppositions au projet de grande vitesse ferroviaire se focalisent autour de trois enjeux : le caractère inédit du projet, son tracé et les prévisions de l'Autorité. Le premier point part d'un constat : aucune infrastructure ferroviaire à grande vitesse n'existe aux États-Unis, il ne s'agit que de voies ferroviaires améliorées qui permettent une vitesse plus élevée, comme sur le corridor du Nord-Est, entre Boston, New York et Washington D.C. Les opposant·es au projet considèrent cela comme un obstacle, le reliant à un manque de compétence de la part de l'Autorité. L'un des motifs d'incompétence les plus évoqués est celui de la négociation lors des phases de planification : plusieurs élus considèrent ainsi que l'Autorité n'a pas écouté les suggestions locales, que les instances locales n'ont pas été intégrées au processus de décision ou encore que l'Autorité les considère comme secondaires dans le processus décisionnel⁵. La question des compétences de l'Autorité rejoint plus largement celle du caractère public du projet. Ces mêmes élus estiment ainsi que le projet serait trop ambitieux pour être confié à des acteurs publics et que des entreprises privées seraient plus à même de le réaliser, ce qui relève d'une position politique courante des élus républicains, d'où un sous financement chronique du transport ferroviaire depuis les années 1960 aux États-Unis (Perl, 2002).

Figure 2. Les espaces de conflits autour du projet de grande vitesse ferroviaire californien



- 8 Le deuxième ensemble de critiques porte sur le tracé du projet. L'Autorité envisage dès les années 1990 deux tracés, le tracé longeant l'*Interstate 5* (autoroute fédérale) et celui longeant l'autoroute 99 (autoroute fédérée). Finalement, l'Autorité opte pour le tracé via l'autoroute 99 traversant la Vallée centrale en avançant un argument de rééquilibrage territorial. En effet, ce tracé permet de desservir de nombreuses aires urbaines, dont la principale de la Vallée centrale, Fresno, tandis que le tracé de l'*Interstate 5* traverse un espace peu peuplé. Il aurait certes été plus simple de construire le long de cette *Interstate*, l'État y disposant déjà de terrains, et cela aurait probablement suscité moins de contestations puisque l'espace est moins peuplé et moins agricole. Les opposant·es politiques expriment d'ores et déjà une défiance, puisque selon eux ce tracé aurait permis à la construction, puis au train d'aller plus vite, même s'ils n'ont aucun moyen de le prouver puisque aucune étude d'impact n'a été réalisée sur ce segment. Au-delà de ce choix, la question du tracé se cristallise également autour des phases de construction. L'Autorité prévoit en effet d'étaler la construction en plusieurs phases et de commencer par la Vallée centrale, parce qu'elle présente moins d'obstacles topographiques et démographiques que les régions de la Baie de San Francisco ou de Los Angeles. La construction commence donc en 2015 entre Madera et Fresno. Ceci donne un nouvel argument aux opposant·es politiques : ce sera un train de nulle part pour nulle part. À ce propos, les différents acteurs politiques s'accordent en expliquant qu'il aurait été plus cohérent de commencer entre deux métropoles de plus grande ampleur, comme Los Angeles et San Diego au sud, ou San Francisco-San Jose-Sacramento au nord, comme le montre, en termes démographiques en tout cas, le tableau 1. Deux arguments sont avancés : ces espaces sont plus peuplés et congestionnés donc offrent plus d'usager·ère·s potentiel·le·s du futur train, et surtout, si la construction de la ligne n'est pas achevée, cette section fera sens.

Tableau 1. La population par sections du projet de grande vitesse ferroviaire

Sections du projet	Population en 2017	Nombre de comtés	Part de la population californienne
Nord (Sacramento-Merced)	2,8 millions de personnes	3 comtés (Sacramento, San Joaquin, Stanislaus)	7 %
Baie de San Francisco (San Francisco-Madera)	3,6 millions de personnes	3 comtés (San Francisco, San Mateo, Santa Clara)	9 %
Vallée centrale (Merced-Bakersfield)	2,9 millions de personnes	6 comtés (Merced, Madera, Fresno, Kings, Tulare, Kern)	7,4 %
Région de Los Angeles (Palmdale-Burbank)	13,3 millions de personnes	2 comtés (Los Angeles, Orange)	34 %
Sud (Los Angeles-San Diego)	7,9 millions de personnes	3 comtés (San Bernardino, Riverside, San Diego)	20 %

Source : U.S. Census Bureau, 2017

- 9 On peut alors se demander pourquoi l'Autorité a opté pour ce choix initial. Deux hypothèses sont possibles à l'issue des terrains et lectures de rapport : la première est celle des contraintes topographiques moindres, ce qui représente des contraintes d'ingénierie moindres donc permet de limiter les dépassements de budget, courants dans ce type de projet⁶. L'autre hypothèse relève d'enjeux politiques. Commencer dans la Vallée centrale c'est aussi un moyen de s'assurer du soutien des acteurs locaux, en particulier les municipalités. L'Autorité joue alors sur un ressort classique en aménagement ferroviaire, la promesse d'effets structurants liés à la présence de gares de la grande vitesse ferroviaire (Offner, 1993 ; *L'Espace géographique*, 2014). La théorie des effets structurants suppose que l'aménagement d'une infrastructure de transport entraîne des effets bénéfiques pour le territoire (emplois, logements, consommation). Bien que la plupart des acteurs de l'aménagement mobilisent ces effets structurants pour rendre les projets acceptables aux yeux des élus et contribuables, la recherche sur ce sujet démontre depuis les années 1970 que ces effets ne sont pas systématiques. En effet, les lignes à grande vitesse sont couramment présentées comme des leviers économiques, alors qu'il a été démontré que ces infrastructures renforcent les tendances préexistantes, mais n'en créent pas obligatoirement de nouvelles (Plassard, 1992 ; Offner, 1993 ; Bazin *et al.*, 2011). On estime ainsi que cette mobilisation des effets structurants repose sur une confusion entre accessibilité et attractivité, à savoir l'idée qu'un espace plus accessible deviendrait automatiquement plus attractif d'un point de vue économique et démographique. Or, bien qu'une infrastructure de transport nouvelle représente une amélioration d'accessibilité entre deux lieux, elle ne les rend pas obligatoirement attractifs (Bérion, Joignaux et Langumier, 2007 ; Baudelle, Brugioni et Lepetit, 2018). Toutefois, cette argumentaire des effets structurants fonctionne auprès des acteurs locaux et les municipalités apportent leur soutien au projet, à l'exception de Bakersfield. Mais ce que l'Autorité n'avait pas envisagé, c'est la formation d'une opposition citoyenne, démontrant une partition entre ce que l'on

nomme les « espaces gares » (municipalités) et les « espaces lignes », puisque c'est bien l'infrastructure elle-même et ses effets spatiaux que cette opposition conteste, marquant le passage d'une controverse politique à un conflit de territoire (Olivro, 1997 ; Bérion, Joignaux et Langumier, 2007).

Un conflit de territoire multifactoriel

- 10 On peut commencer à appréhender cette contestation des « espaces lignes » à partir du vote de la Proposition 1A qui est le premier moment d'expression citoyenne à propos du projet de grande vitesse ferroviaire.

Figure 3. Le vote de la Proposition 1A



- 11 Ce vote donne à voir de fortes disparités régionales, en prenant pour échelon d'analyse le comté, échelon à partir duquel les données du vote sont collectées par le *California Secretary of State*. Ce vote de la Proposition 1A montre une division Est/Ouest ou littoral/intérieur désormais classique lors des élections californiennes (Douzet, Kousser et Miller, 2008). Les comtés traditionnellement démocrates, comme ceux de la Baie de San Francisco votent ainsi en faveur du oui, tandis que les comtés traditionnellement républicains votent majoritairement contre le projet, malgré une abstention moyenne de 40 %. Au sud, cette géographie est plus mélangée, des comtés comme Orange ou San Diego ayant longtemps été traditionnellement républicains⁷. Mais à l'échelle des comtés concernés par le tracé de la grande vitesse ferroviaire, l'opposition domine : neuf comtés sur dix-sept affichent un vote contre le projet, parmi lesquels deux, voire trois, ne devraient pas être desservis par des gares (Kings et Tulare, Madera probablement), ce qui peut confirmer l'idée d'une opposition des « espaces lignes ». Si l'on observe plus en détail les espaces de l'opposition, ils sont concentrés historiquement dans la Vallée

centrale, autour des comtés de Kern, Kings, Tulare, Fresno et Merced. C'est l'espace le plus ancien de la contestation, très mobilisé pendant la campagne de 2008 contre la Proposition 1A et qui demeure depuis actif, principalement via une association, la *Citizens for California High-Speed Rail Accountability* (CCHSRA). Deux autres espaces de contestation existent mais sont plus ou moins actifs. Au sud, entre Palmdale et Burbank, la population s'est mobilisée en 2018 alors que les différents tracés étaient à l'étude, comme en septembre dernier lors de manifestations à Los Angeles (Vartabedian, 2018a). Enfin, il existe un dernier espace de contestation, dans la *Silicon Valley* donc au nord du tracé. Trois municipalités (Atherton, Menlo Park et Palo Alto) et des associations environnementales avaient en effet porté plainte en 2007 contre le projet de l'Autorité, puis perdu, en évoquant les nuisances que le passage du train pouvait provoquer et le risque de dévaluation des prix du foncier (Rosenberg, 2013). La géographie de la contestation semble alors suivre l'avancement du projet, avec la construction en cours dans la Vallée centrale et des études de faisabilité pour les deux autres sections.

- 12 Si l'on analyse les profils et discours de ces opposant·es au projet, on voit ressortir majoritairement deux ensembles : des associations regroupant exploitant·es agricoles et riverain·es et des élu·es, issus·es des échelons municipaux et du comté principalement. Les associations environnementales sont ainsi très peu représentées, bien qu'elles affirment leur présence au sein de la contestation de la section Palmdale-Burbank, en raison d'une possible traversée de la forêt Angeles. Si l'on reprend les grilles d'analyse des conflits d'aménagement de Jean-Marc Dziedzicki (2003) en les adaptant au projet californien, on repère un chevauchement de quatre formes de conflit : le conflit substantiel qui conteste la nature du projet et ses choix politiques ; le conflit de procédure qui conteste le fonctionnement de l'Autorité, à savoir son manque de négociation et de prise en compte des avis locaux ; le conflit structurel qui renvoie à une remise en cause de l'action publique et de sa légitimité ; et enfin le conflit fondé sur les incertitudes qui repose sur les craintes des conséquences que le projet pourrait avoir sur le foncier, l'environnement ou l'économie.

Figure 4. Facteurs et typologie des conflits autour du projet de grande vitesse californien (Ruggeri, 2019)

	Type de facteurs	Points de contestation	Espaces concernés
<p>Conflit fondé sur les incertitudes</p> <p>Conflits substantiels et de procédure</p> <p>Conflit structurel</p>	Facteurs immobiliers	- Valeur du foncier - Nuisances - Dégradations - Perte de foncier	Silicon Valley Sud Vallée centrale
	Facteurs agricoles	- Valeur du foncier - Dégradations - Perte de foncier - Pertes économiques	Vallée centrale
	Facteurs territoriaux	- Opposition au tracé - Conséquences sur le réseau routier local et les infrastructures - Utilité du projet (pratiques de mobilités)	Vallée centrale
	Facteurs politiques	- Légitimité et compétences de l'Autorité - Coût du projet	Vallée centrale
	Facteurs environnementaux	- Dégradation d'espaces naturels - Impacts sur les ressources naturelles	Silicon Valley Sud

Sources : terrains (2012-2018), presse locale (2011-2019)

- 13 Il apparaît donc que les quatre types de conflits se chevauchent, révélant à la fois la temporalité du conflit, qui monte en puissance et se diversifie depuis onze ans, ainsi que les échelles auxquelles les conflits deviennent visibles. Jusqu'en 2008, la controverse demeure circonscrite à des cercles politiques à une échelle fédérée, puis la mise en œuvre du projet à partir de 2008 marque une diversification de nature et des échelles des contestations, avec des conflits locaux multifactoriels (Audikana et Kaufmann, 2015). Or il est intéressant de noter que ces différents types de contestations et d'échelles sont aujourd'hui de nouveau redessinés. En effet, début 2019, le gouverneur nouvellement élu de Californie, Gavin Newsom, a annoncé concentrer les opérations de l'Autorité sur la section de la Vallée centrale (Merced-Bakersfield). Il ne parle pas d'un abandon du projet, comme affirmé par certains, à commencer par le président Donald Trump sur Twitter, mais d'une sécurisation du projet. L'idée est d'utiliser les fonds à disposition pour construire cette section de 190 kilomètres en priorité, avant tout parce que la Californie n'a obtenu aucun autre financement pour le reste du projet depuis 2012 (Skelton, 2019). La totalité de la phase 1 du projet (San Francisco-Los Angeles) est en effet estimée à 77 milliards de dollars, or la Californie ne dispose que de 12,6 milliards actuellement, provenant de fonds fédéraux et fédérés, approuvés avec la Proposition 1A (CHSRA, 2018). Cette décision a alors exacerbé les oppositions dans la Vallée centrale et ravivé la controverse politique, qui se joue désormais entre le gouvernement fédéral de Trump et l'État de Californie.
- 14 Du côté de la Vallée centrale, la décision du gouverneur est très mal reçue, la construction en cours étant accusée d'avoir détruit des terres agricoles alors que le projet risque d'être abandonné, bien que le gouverneur ait insisté sur le non abandon. Du côté du gouvernement fédéral, quelques jours après l'annonce du gouverneur, la *Federal Railroad Administration* (FRA) en charge des fonds fédéraux, a annoncé qu'elle ne verserait pas les 929 millions de dollars précédemment attribués à la Californie pour ce projet et qu'elle étudiait des recours pour demander un remboursement des 2,5

milliards de dollars déjà accordés (Vartabedian et Ormseth, 2019). Cette situation concrétise un revirement politique fédéral craint depuis 2016 avec l'arrivée de Donald Trump au pouvoir. En effet, alors qu'entre 2008 et 2016 le projet peut compter sur un soutien fédéral inédit⁸ de la part de l'administration Obama (Schorung et Ruggeri, 2017), l'arrivée au pouvoir de l'administration Trump faisait peser une menace sur le projet, le président n'y ayant jamais soutenu, ce qu'il confirme par ses tweets de février 2019⁹. On peut toutefois noter que le projet de grande vitesse ferroviaire n'est qu'un sujet parmi d'autres qui vient alimenter les discordes entre la Californie et Donald Trump depuis son accession au pouvoir¹⁰. De fait, alors que la controverse politique demeurait circonscrite à une échelle fédérée jusque 2016, opposant plusieurs élus californiens aux gouverneurs successifs, 2019 marque un tournant avec un déplacement de la controverse politique sur un terrain fédéral/fédéré. Cette annonce de février 2019 fait donc se rejoindre le conflit de territoire et la controverse politique, ainsi que les deux échelles temporelles et spatiales de contestation (fédérée/fédérale et locale/fédérée). Si les contestations sont donc loin de s'apaiser autour du projet de grande vitesse californienne, le conflit de territoire s'est lui peu à peu transformé en conflit de territorialisation si on observe plus spécifiquement le cas de la Vallée centrale, en s'appuyant sur des divergences de perception des espaces et pratiques à l'échelle californienne.

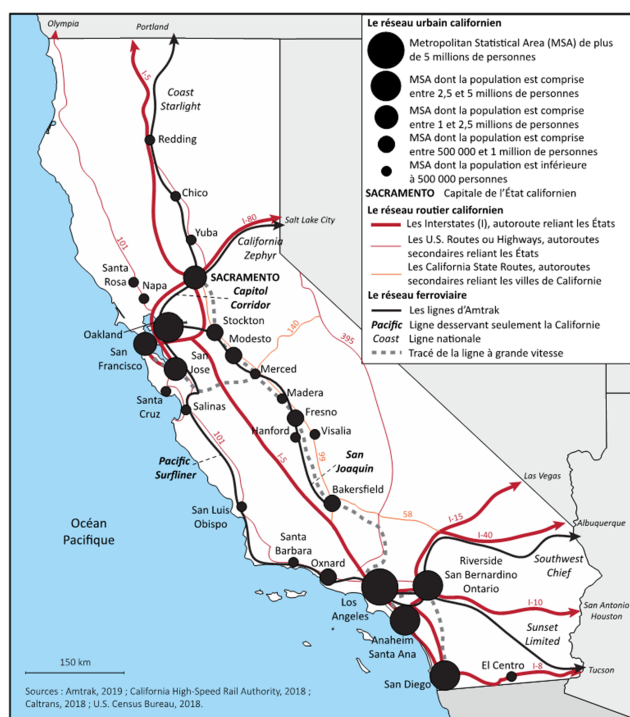
Vers un conflit de territorialisation : le cas de la Vallée centrale

La Vallée centrale, une réalité géographique contestée

- 15 La Vallée centrale correspond à une vallée agricole californienne nommée la Vallée de San Joaquin. Elle s'étend sur huit comtés, du comté de Stanislaus au nord au comté de Kern au sud (voir figure 3) (Elkind, 2013). En concevant son projet, l'Autorité californienne de la grande vitesse a toutefois opté pour une scission de cet espace : les deux comtés du Nord, Stanislaus et San Joaquin, sont rattachés à la section Nord (Sacramento-Merced) et les six autres comtés à la section de la Vallée centrale (Merced-Bakersfield). Ce choix s'explique par le phasage du projet, l'Autorité souhaitant continuer le projet vers la Baie de San Francisco après la Vallée centrale, via une connexion à Merced, alors que la section Nord relève de la phase 2, qui n'est pas encore à l'étude. On peut donc noter dès le départ une disjonction entre un espace géographique et un espace politique, qui de fait rompt des solidarités géographiques, des bassins de vie et des logiques d'organisation régionale (Ruggeri, 2015).
- 16 Pour caractériser rapidement cet espace, c'est un espace peu peuplé à l'échelle californienne. Avec 2,9 millions d'habitants, selon l'*U.S. Census Bureau* en 2017, il ne compte que pour 7,4 % de la population de l'État. Cette Vallée est organisée autour d'un réseau urbain structuré et polarisé par Fresno, la plus grande ville avec près d'un million d'habitants. Les villes suivent un axe nord-sud qui correspond aux axes de transport : la ligne ferroviaire héritée du 19^e siècle, aujourd'hui possédée par la compagnie de fret *Burlington Northern and Santa Fe Railway* (BNSF) et desservie par la compagnie de transports de passagers Amtrak, via la ligne San Joaquin (Sacramento-Oakland-Bakersfield) ; mais aussi l'autoroute 99 (Teitz, Dietzel et Fulton, 2005 ; Ruggeri, 2015). C'est un espace qui connaît depuis une dizaine d'années une fragilisation

économique, en raison notamment de la crise des *subprimes* de 2008. Trois comtés de la Vallée, Merced, Madera et Kern font partie des comtés californiens les plus concernés par les saisies immobilières, avec 42 à 65 % des logements saisis (Lefebvre, 2013). Ce contexte économique est de fait utilisé comme un argument par l'Autorité et les acteurs locaux afin de justifier l'implantation de la ligne en priorité dans la Vallée, argument encore mobilisé par le gouverneur Gavin Newsom lors de son annonce en février 2019. La construction permettrait de générer des emplois et de fait de dynamiser l'économie de la région (CHSRA, 2018). Il suffit de se rendre sur le site internet Build HSR qui tient un compte de ces effets économiques : 2 632 emplois liés à la construction et 254 millions de dollars de bénéfices économiques sont affichés au 15 janvier 2019, sans qu'il soit précisé les méthodes de calcul et de collecte de ces chiffres.

Figure 5. Les réseaux urbains et de transport en Californie



- 17 Enfin, le dernier argument utilisé par l'Autorité pour justifier la construction prioritaire dans la Vallée est celui de lacunes en desserte : une seule desserte ferroviaire, peu d'aéroports et une desserte routière au trafic dense, faisant que la région est classée parmi les plus polluées de Californie et du pays. Si l'on observe les classements des villes étatsuniennes les plus polluées, quatre villes de la Vallée sont parmi les dix premières en 2018 : Bakersfield, Visalia, Fresno et Merced¹¹. Toutefois, malgré ces arguments, l'opposition au projet est vive sur cette section et la mobilisation ne faiblit pas depuis le début de la construction, bien qu'elle ne semble pas pour autant porter ses fruits.

Dépasser le cadre NIMBY

- 18 Les conflits d'aménagement ont souvent été réduits à des conflits de type NIMBY, qui est l'acronyme de « *Not in my back yard* ». Les conflits de type NIMBY peuvent être

définis comme des personnes qui s'opposent à la création d'une installation perçue comme nuisible ou potentiellement dangereuse dans leur quartier, alors qu'elles n'ont pas d'objections à de semblables installations dans d'autres endroits (*Oxford Dictionary, via Garcier, 2015*). Les opposant·e·s de type NIMBY exprimeraient donc des intérêts avant tout personnels, sans prise en compte de l'intérêt général du projet, et cette opposition est souvent considérée comme peu rationnelle, ou peu/mal informée sur le projet et les nuisances qu'il pourrait engendrer (Sébastien, 2013 ; Garcier, 2015). Si l'on observe les conflits localisés autour du projet de grande vitesse ferroviaire dans la Vallée centrale, on repère immédiatement trois reproches : les conséquences sur le foncier, qu'il soit agricole ou résidentiel, à savoir des pertes de terre ; les conséquences sur l'organisation des réseaux, qu'ils soient routiers ou en eau ; les nuisances engendrées, que ce soit lors de la construction puis une fois le train en service. Toutefois, dans la poursuite des travaux menés sur ce sujet et en étudiant précisément ces oppositions, il nous semble erroné de les qualifier de conflits de type NIMBY.

- 19 Ces critiques sont très vives dans le comté de Kings, où s'est formée l'association CCHSRA, soutenue par le comté, mais pas par toutes les municipalités (Ruggeri, 2015). Le comté de Kings est aujourd'hui considéré comme l'épicentre de la contestation, notamment en raison des litiges fonciers et de la complexité de la procédure. Tout d'abord, en 2014 l'Autorité estime avoir besoin de 1 400 parcelles tout le long de la section de la Vallée. Aujourd'hui, ce chiffre est estimé à 1 900 parcelles en raison de réajustements du tracé (Sheehan, 2018). Deuxième problème, l'Autorité a sous-estimé le nombre de procédures judiciaires et leur lenteur. Lorsque l'Autorité lance la construction en 2015, seules 123 parcelles ont fait l'objet d'une négociation et depuis les procédures judiciaires se multiplient, ralentissant l'avancement de la construction (Vartabedian, 2015). Encore aujourd'hui, seules 1 275 parcelles auraient fait l'objet d'une négociation sur les 1 900. Et les difficultés ne s'arrêtent pas au nombre de cas, mais aussi à la procédure. En effet, dans le comté de Kings, les juges qui auraient dû statuer sur ces litiges ont tout simplement refusé de siéger, pour « raisons personnelles », ce qui crée aussi des conflits entre élu·e·s du comté et les juges en question. De fait, chaque mois, un juge du Sud de la Californie se rend à Hanford (comté de Kings) pour régler les litiges fonciers à ce sujet, en étudiant une centaine de cas en deux jours (Vartabedian, 2018b). La conséquence de tout cela est évidemment une augmentation des coûts de négociation. Alors qu'en 2014, l'Autorité estime que ces acquisitions de terrains devraient représenter un coût de 764 millions de dollars, aujourd'hui les prévisions sont de 1,5 milliard de dollars (CHSRA, 2018).

Figure 6 - La cristallisation du conflit autour des terres agricoles dans la Vallée centrale



Sources : Ruggeri, 2013 et 2018

- 20 Le problème pour ces propriétaires n'est pas tant de céder des hectares, contre compensation, puisque les exploitations agricoles sont généralement très grandes, mais plutôt les conséquences des infrastructures sur le reste de l'exploitation agricole, comme le montre l'une des photographies. En effet, que ce soit la construction et ensuite les infrastructures, elles obligent souvent les exploitant·es agricoles à devoir reconstruire leur réseau d'irrigation, leurs routes d'accès ou à déplacer des bâtiments agricoles, notamment dans les exploitations laitières. Ces exploitant·es demandent à l'Autorité de prendre en charge ces frais, or l'Autorité ne négocie que sur le prix des terres¹².
- 21 Ces conflits apparaissent donc comme étant des conflits de territorialisation et non de simples conflits de type NIMBY (Lolive, 1997 ; Sébastien, 2013). En effet, caractériser ces conflits de NIMBY les réduit à leur dimension foncière et agricole. Or, les différentes personnes interrogées semblent avoir dépassé un cadre purement personnel depuis plusieurs années. La qualification en conflit de type NIMBY, selon Romain Garcier et Léa Sébastien, repose avant tout sur deux éléments : les opposant·es connaissent mal le projet et leur réaction est irrationnelle (Sébastien, 2013 ; Garcier, 2015). Or, pour avoir assisté à de nombreuses réunions de la CCHSRA et discuté avec des exploitant·es agricoles, ils connaissent très bien le projet, puisque son arrivée sur leurs terres les a obligé·es à s'informer. Ainsi une agricultrice du comté de Kings, insiste sur ce point en m'indiquant qu'elle a appris *via* une amie puis dans une réunion publique que ses terres pourraient être traversées par l'infrastructure. À partir de là, elle décide avec plusieurs exploitant·es agricoles, puis des riverain·es, de former une association, la CCHSRA, qui se rend à chaque réunion de l'Autorité concernant la section de la Vallée centrale et assiste les « victimes » du projet, si l'on reprend leur terminologie. De même, suivant les remarques de Romain Garcier, considérer que des personnes sont irrationnelles parce que l'infrastructure doit traverser leurs terres semble relever d'un jugement de valeur, dans une classique opposition intérêts personnels/intérêt général. Il semble en effet plutôt rationnel de s'élever contre une perte foncière et ses probables conséquences sur une exploitation agricole (Garcier, 2015). Ainsi, la formation de groupes d'opposition, comme la CCHSRA au cœur du terrain d'étude, mais aussi les liens qui se créent entre ces groupes (la CCHSRA est ainsi allée soutenir les manifestations de septembre 2018 relatives au segment Palmdale-Burbank), montrent au contraire que progressivement, l'opposition change de nature. Elle se généralise, dépasse le cadre personnel, tout en s'appuyant sur des formes de socialisation et une

certaine vision du territoire contesté, ce qui sous-tend l'idée d'un conflit de territorialisation. De fait, au-delà de la rationalité des arguments de chaque camp, le conflit produit une perception de l'espace, mais aussi de nouvelles formes de sociabilité et de solidarités territoriales (Garcier, 2015). Là où le conflit de type NIMBY repose sur une stigmatisation de l'attachement à la proximité et à l'espace, le conflit de territorialisation propose lui de concevoir autrement le lien à l'espace, en particulier au travers de ses représentations et perceptions : d'un côté, des opposant·es qui considèrent que l'Autorité n'y connaît rien en agriculture et de l'autre l'Autorité qui considère que les opposant·es ne voient pas l'utilité que ce train pourrait représenter (Melé, 2003 ; Ruggeri, 2015).

Un train métropolitain dans une vallée agricole

- 22 Finalement, si ce conflit prend la forme d'un conflit de territorialisation, cela permet de dépasser le cadre des seuls litiges fonciers. Si l'on commence par reprendre les propos des opposant·es au projet dans la Vallée centrale, se dessine alors un ensemble de contestations autour de l'utilité du projet pour cet espace. La principale de ces contestations repose sur la question des pratiques de mobilités. La plupart des entretiens contestent les arguments de l'Autorité et considèrent que ce train serait avant tout être utile aux populations de San Francisco et de Los Angeles. En février 2019, le gouverneur Gavin Newsom justifie la construction dans la Vallée en utilisant l'argument de routes trop congestionnées et de la pollution qui en résulte, souhaitant offrir à la population des alternatives de transport moins polluantes, comme le train. Si l'on observe les chiffres du Département des transports californiens, pour le comté de Fresno, l'autoroute 99 affiche ainsi le passage de 11 861 véhicules en moyenne en heure de pointe en 2017, ce qui en fait le comté au trafic le plus dense dans la Vallée centrale. Les comtés de Merced, Madera, Tulare et Kern affichant des chiffres entre 4 894 et 7 309 véhicules (Caltrans, 2017). Cela rappelle que les mobilités dans la Vallée centrale dépendent avant tout du transport routier, la desserte ferroviaire se réduisant à une ligne, transportant 1 million de personnes par an, sur 506 kilomètres, avec 13 gares et 7 rotations par jour, ce qui en fait malgré tout l'une des lignes les plus fréquentées des États-Unis (Amtrak, 2018). En termes de temps de transport, alors qu'il faut 2h30 en voiture pour relier Merced et Bakersfield, il en faut 3h30 en train, ce qui confère de fait un avantage à la voiture. Cela transparait dans les chiffres de mobilité. Selon Caltrans, 1,2 % des déplacements longue distance en Californie (plus de 80 kilomètres) se font en train, contre 84,1% en voiture et 12,6 % en avion (Caltrans, 2013). Pour l'Autorité ou les pro-grande vitesse dans la Vallée, cela est le signe que le train y serait utile puisqu'il n'y a pas assez de liaisons aériennes et que le TGV permettrait de réduire les temps de transport en train, puisque la liaison San Francisco-Los Angeles ne prendrait plus que 2h40 (aucun autre temps n'est précisé) (CHSRA, 2018). Au-delà des chiffres, on peut pointer les limites de ces arguments mobilisés par l'Autorité, à partir des observations menées sur place et de la littérature existante.
- 23 Tout d'abord, il y a un risque de hiérarchisation ferroviaire, à savoir un certain déclasserement de la ligne classique au profit de la ligne à grande vitesse, reléguant les gares d'Amtrak et cette ligne à un rôle de rabattement vers le train à grande vitesse, donc une ligne appelée *feeder*. Deuxièmement, cela renforcerait les positions de Fresno et Bakersfield, qui accueilleraient les principales gares de la grande vitesse et seraient donc des interfaces entre le réseau classique et le réseau à grande vitesse (Auphan,

2012 ; Ruggeri, 2015). De là à émettre l'hypothèse que cela ferait baisser la fréquentation de la ligne classique, il est difficile de l'affirmer puisque ce rôle de *feeder* pourrait justement maintenir voire faire augmenter cette fréquentation (Urena, Menerault et Garmendia, 2009 ; Ruggeri 2015). L'autre ensemble de limites porte plutôt sur la question de l'influence métropolitaine. L'Autorité justifie son choix de l'autoroute 99 en avançant l'argument que le tracé de l'*Interstate 5* aurait accentué la polarisation sur San Francisco et Los Angeles, tandis que ce tracé favorise des villes intermédiaires, comme Fresno (CHSRA, 2018). Cet argument fait sens, mais l'Autorité elle-même justifie le choix de continuer la construction vers la *Silicon Valley* et la Baie en utilisant l'argument des mobilités pendulaires. Dans son rapport de 2016, elle indique ainsi que l'augmentation des prix des logements dans la Baie rend le marché difficilement accessible pour de nombreuses personnes et le train à grande vitesse pourrait leur permettre de s'installer dans la Vallée centrale et de travailler dans la Baie (CHSRA, 2016). On est donc bien ici dans un conflit de territorialisation qui donne à voir deux visions d'un même espace et des contradictions de justification de la part de l'acteur en charge du projet (Lois González et Pazos Otón, 2015). Et c'est probablement sur ce sujet, commun à toute la Vallée, que les opposant·e·s auraient une carte à jouer.

- 24 En effet, pour finir, il nous semble que si l'avancement du projet a multiplié les foyers de contestation localisés et les procédures judiciaires, l'opposition demeure émietlée et dispersée géographiquement. Peu de consensus et d'action transversale d'une ville à l'autre, d'un comté à l'autre existent et même si les associations peuvent se prêter main forte lors d'une manifestation, force est de constater l'absence de discours uni. Chaque municipalité ou comté réfléchit de son côté au projet et peu de coordination transparait, ce qui en plus de donner une image de dispersion des revendications, crée des conflits internes, à l'image des positions des juges dans le comté de Kings. Cette question est plus large que celle de l'opposition. Ce manque de coordination concerne aussi bien les pro que les anti-train. Ainsi, aucune structure n'existe à l'échelle de la Vallée pour que les municipalités, comtés ou autres puissent discuter de leurs stratégies face à l'arrivée du train, notamment en termes d'aménagement, alors que la recherche en aménagement pointe l'utilité d'une telle préparation. Ainsi, si les acteurs locaux se concertent et prévoient en amont l'arrivée d'une infrastructure, cela lui donne plus de chance de mieux s'intégrer à un territoire et de lui être bénéfique, tout en évitant le fameux effet tunnel pour la Vallée centrale (Bazin *et al.*, 2006 ; Auphan, 2012 ; Elkind, 2013 ; Zembri-Mary, 2018).

Conclusion

- 25 Les contestations du projet de grande vitesse ferroviaire en Californie prennent bien successivement la forme d'une controverse, toujours en cours, d'un conflit de territoire et d'un conflit de territorialisation. Toutefois, il semble que le processus de territorialisation du conflit ne soit pas achevé, ou en tout cas pas arrivé à maturité. En effet, si le conflit de territoire, à savoir l'opposition au projet d'aménagement en lui-même a fini par révéler des divergences de conception et de représentation de l'espace de la Vallée centrale, les opposant·e·s au projet sont loin de présenter un front uni. Certes, leur opposition a permis de ralentir fortement le projet, qui a désormais sept ans de retard et ne devrait pas être mis en service avant 2024-2025 (Vartabedian, 2017), mais leurs actions en justice sont très rarement victorieuses. Si l'Autorité a elle-même

reconnu des erreurs dans sa gestion du projet, notamment le fait d'avoir voulu commencer la construction trop tôt alors que les procédures d'acquisition étaient très peu avancées, il semble qu'aujourd'hui, la réelle menace qui plane sur le projet ne soit pas cette contestation localisée et dispersée, mais bien le contexte fédéral. Dans ce contexte, le projet demeure malgré tout populaire auprès de la population californienne, un sondage de 2016 estimant que 63 % des personnes interrogées jugent le projet important pour l'avenir de leur État (Tinoco, 2019). De fait, bien que la controverse politique traverse une période particulièrement tendue en ce début d'année 2019, l'arrivée à la Chambre des représentants d'une majorité démocrate, ce qui n'était pas arrivé depuis 2011, peut également et inversement, relancer le projet d'un point de vue financier.

BIBLIOGRAPHIE

AMTRAK, 2018, *Intercity Rail Rides Solid Track of Growth*, 3 p.

AUDIKANA, A. ; KAUFMANN, V., 2015, « De la "valeur des échelles" aux "échelles de valeurs" : controverses et compromis autour de l'agrandissement de la gare de Cornavin à Genève (2008-2015) », *Sud-Ouest européen*, 40/2015, p. 141-152.

AUDITOR OF THE STATE OF CALIFORNIA, 2018, *California High-Speed Rail Authority*, Sacramento, State of California, 87 p.

AUPHAN, E., 2012, « Le TGV français ou le démantèlement du réseau ferré français », *Annales de géographie*, 2012/2, n°684, p. 194-213.

BAUELLE, G. ; BRUGIONI, I. ; LEPETIT, A., 2018, « L'impact de la LGV Bretagne-Pays de la Loire sur le développement régional : une évaluation prospective à l'horizon 2040 », *Noréis*, 248/2018, p. 15-36.

BAZIN, S. ; BECKERICH, C. ; BLANQUART, C. ; DELAPLACE, M. ; VANDENBOSSCHE, L., 2011, « Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature », *Colloque de l'ASRDLE : Identité, Qualité et Compétitivité Territoriale*, Aoste : Italie (2010), 23 p.

BAZIN S., BECKERICH, C., DELAPLACE M. et MASSON S., 2006, « La LGV est-européenne en Champagne-Ardenne : quels effets sur la cohésion territoriale champardennaise ? », *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, 2006/2, p. 245-261.

BERION, P. ; JOIGNAUX, G. ; LANGUMIER, J.-F., 2007, « L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : enrichir les approches du développement territorial », *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, 2007/4, p. 651-676.

BLOCK, A.-G. ; DYMSKI, G. 2007, « Arnold Schwarzenegger, à l'avant-garde du parti républicain ? », *Politique américaine*, 2007/3, n°9, p. 33-45.

CHANDLER, W. ; KOUSSER, T., 2007, « L'ascension, la chute et la résurrection du gouverneur Arnold Schwarzenegger », *Politique américaine*, 2007/3, n°9, p. 47-64.

CALTRANS, 2013, *2010-2012 California Household Travel Survey Final Report*, Austin, NuStats Research Solutions, 137 p.

CALTRANS, 2017, *Traffic Volumes on California State Highway*, 249 p.

CHSRA (California High-Speed Rail Authority), 2000, *Business Plan*, Sacramento, California High-Speed Rail Authority, 64 p.

CHSRA (California High-Speed Rail Authority), 2014, *Connecting California*, Draft 2014 Business Plan, Sacramento, California High-Speed Rail Authority, 101 p.

CHSRA (California High-Speed Rail Authority), 2016, *Connecting and Transforming California*, 2016 Business Plan, Sacramento, California High-Speed Rail Authority, 131 p.

CHSRA (California High-Speed Rail Authority), 2018, *Transforming Travel, Expanding Economy, Connecting California*, Draft 2018 Business Plan, Sacramento, California High-Speed Rail Authority, 114 p.

CALIFORNIA SECRETARY OF STATE, 2008a, *California General Election, Tuesday, November 4, 2008, Official Voter Information Guide*, Sacramento, California Secretary of State, 16 p.

CALIFORNIA SECRETARY OF STATE, 2008b, *Statement of Vote, November 4, 2008, General Election*, Sacramento, California Secretary of State, 65 p.

CALIFORNIA SECRETARY OF STATE, 2018, *Statement of Vote, November 6, 2018, General Election*, Sacramento, California Secretary of State, 102 p.

DZIEDZICKI, J.-M., 2003, « Au-delà du NIMBY : le conflit d'aménagement, expression de multiples revendications », in Melé P., Larrue C. et Rosemberg M., *Conflits et territoires*, Tours, Presses universitaires François-Rabelais, p. 35-64.

DOUZET, F., 2007, *La Couleur du pouvoir, Géopolitique de l'immigration et de la ségrégation à Oakland, Californie*, Paris, Belin, 383 p.

DOUZET, F.; KOUSSER T. et MILLER K.-P., 2008, *The New Political Geography of California*, Berkeley, University of California Press, 332 p.

ELKIND, E., 2013, *A High Speed Foundation, How to Build a Better California Around High Speed Rail*, Los Angeles/Berkeley, UCLA Law/Berkley Law, 34 p.

Espace géographique (L'), 2014, « Les effets structurants des infrastructures de transport », *L'Espace géographique*, 2014/1, tome 43, p. 51-67.

GARCIER, R., 2015, « NIMBY or not NIMBY? Critique géographique d'un concept ubiquiste », in Chevallier-Le Guyader, *Au cœur des controverses. Des sciences à l'action*, Arles, Actes Sud, p. 147-155.

LEFEBVRE, H., 2013, « Les enjeux géopolitiques des interventions fédérales contre les saisies immobilières aux États-Unis », *Hérodote*, 2013/2, n°149, p. 166-184.

LOIS GONZÁLEZ, R. C. ; PAZOS OTÓN, M., 2015, « Logiques urbaines et politiques de transport en Espagne : du consensus au conflit », *Sud-Ouest européen*, 40/2015, p. 85-99.

LOLIVE, J., 1997, « La montée en généralité pour sortir du Nimby. La mobilisation associative contre le TGV Méditerranée », *Politix*, 1997/3, n°39, p. 109-130.

MELÉ, P., 2003, « Conflits, territoires et action publique », in Melé P., Larrue C. et Rosemberg M., *Conflits et territoires*, Tours, Presses universitaires François-Rabelais, p. 13-32.

MILLER, K.; HEIDORN, N., 2007, « Du "People's Rule" en Californie », *Politique américaine*, 2007/2, n°9, p. 65-80.

OFFNER, J.-M., 1993, « Les “effets structurants” du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique*, vol. 22, n°3, p. 233-242

OLLIVRO, J., 1997, « Les critères spatiaux, éléments primordiaux de la contestation à l'encontre du TGV Méditerranée », *Annales de géographie*, tome 106, n°593-594, p. 51-80.

PERL, A., 2002, *New Departures, Rethinking Rail Passenger Policy in the Twenty-First Century*, Lexington, The University Press of Kentucky, 334 p.

PLASSARD, F., 1992, « L'impact territorial des transports à grande vitesse », in Derycke P.-H., *Espaces et dynamiques territoriales*, Paris, Economica, p. 243-262.

RUGGERI, C., 2015, *Le projet de grande vitesse ferroviaire en Californie : entre appropriation culturelle, ancrage territorial et restructuration urbaine*, Thèse de doctorat en géographie, soutenue le 3 mars 2015, Cergy-Pontoise, Université de Cergy-Pontoise, 521 p.

SCHORUNG, M. ; RUGGERI, C., 2017, « L'“Obamarail” : l'émergence d'une nouvelle géographie ferroviaire aux États-Unis ? », *Territoire en mouvement, Revue de géographie et aménagement*, en ligne.

SÉBASTIEN, L., 2013, « Le nimby est mort. Vive la résistance éclairée : le cas de l'opposition à un projet de décharge, Essonne, France », *Sociologies pratiques*, 2013/2, n°27, p. 145-165.

SMITH, G.-S.; SHIRLEY, E., 1987, « High-Speed Rail in California: Avoidable Controversy », *TR News/Transportation Research Board*, n°130, p. 17-21.

TEITZ, M.-B., DIETZEL, C.; FULTON, W., 2005, *Urban Development Futures in the San Joaquin Valley*, San Francisco, Public Policy Institute of California, 115 p.

UIC, 2019, *High Speed Lines in the World*, 9 p.

URENA, J.-M.; MENERAULT, P.; GARMENDIA, M., 2009, « The high-speed rail challenge for big intermediate cities: a national, regional and local perspective », *Cities*, vol. 26, n°5, p. 266-279.

Presse

COWAN, J., 2019, « California's Lastest Fight With the Trump Administration », *The New York Times*, New York, 19 février 2019.

McCARTHY, T., 2018, « “Deadly and unconstitutional”: Trump attacks California sanctuary cities », *The Guardian*, Washington D.C., 17 mai 2018.

ROSENBERG, M., 2013, « California high-speed rail finally wins Peninsula lawsuit after five years », *San Jose Mercury News*, San Jose, 28 février 2013.

SHEEHAN, T., 2018, « HSR projected real estate costs nearly double to \$1,5 billion for Valley segment », *The Fresno Bee*, Fresno, 17 septembre 2018.

SKELTON, G., 2019, « Newsom is right to scale back the bullet train, and it's good politics too », *Los Angeles Times*, Sacramento, 14 février 2019.

TABUCHI, H., 2018, « California Strikes Back Against the Trump Administration's Auto Pollution Rollback », *The New York Times*, New York, 7 août 2018.

TINOCO, M., 2019, « California high-speed rail: everything you need to know », *San Francisco Curbed*, San Francisco, 20 février 2019.

VARTABEDIAN, R., 2015, « Ready to fight: Some growers unwilling to lose land for bullet train », *Los Angeles Times*, Los Angeles, 14 mars 2015.

VARTABEDIAN, R., 2017, « California's bullet train is hurtling toward a multibillion-dollar overrun, a confidential report warns », *Los Angeles Times*, Los Angeles, 13 janvier 2017.

VARTABEDIAN, R., 2018a, « California bullet train picks its path between Burbank and Palmdale », *Los Angeles Times*, Los Angeles, 19 septembre 2018.

VARTABEDIAN, R., 2018b, « Bullet-train land acquisitions are moving so slowly a judge hearing the cases calls it a “lifetime-job” », *Los Angeles Times*, Los Angeles, 20 novembre 2018.

VARTABEDIAN, R.; ORMSETH, M., 2019, « Trump administration to cancel \$929 million in California high-speed rail funding », *Los Angeles Times*, Los Angeles, 19 février 2019.

NOTES

1. Il s'agit de deux lois : la loi ISTEA en 1991 qui désigne cinq corridors pour le développement de la grande vitesse ferroviaire, dont le corridor San Francisco-Los Angeles et le *High-Speed Rail Development Act* de 1994, qui prévoit de compléter les fonds dégagés par les États fédérés. L'État fédéral ne propose donc pas de financer des projets (Ruggeri, 2015).

2. Les définitions de la grande vitesse ferroviaire en termes de vitesse divergent d'un pays à un autre. Nous nous appuyons sur la définition de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) qui prend le critère de trains circulant à des vitesses moyennes de 250 kilomètres/heure ou plus sur une ligne à grande vitesse ou à 200 kilomètres/heure ou plus sur une ligne classique (UIC, 2019). Pour avoir des précisions sur ces seuils, voir Schorung et Ruggeri, 2017.

3. Trois types de procédures donnent lieu à des votes des électeur·rice·s : les initiatives qui permettent aux électeur·rice·s de proposer des mesures qui peuvent devenir des propositions de lois ; les référendums d'initiative populaire qui impliquent que les projets de lois soient approuvés par les électeur·rice·s ; la révocation populaire des élu·e·s. Sur les apports et limites de ces dispositions électorales et politiques californiennes, voir Douzet, 2007 et Miller et Heidorn, 2007.

4. Phrase de Johnny Khamis, élu de San Jose.

5. Entretiens réalisés dans le comté de Kings, Tulare et Santa Clara entre 2013 et 2015.

6. Dans un rapport de 2018 du *State Auditor* de la Californie, il est estimé que le budget pour la Vallée centrale serait déjà dépassé de près de 4 milliards de dollars (*Auditor of the State of California*, 2018).

7. Les élections de mi-mandat de 2018 marquent un tournant pour ces comtés où le parti démocrate est devenu pour la première fois majoritaire lors de plusieurs scrutins, tournant qui avait commencé à être observé lors des élections de 2016 (*California Secretary of State*, 2018).

8. L'administration Obama est la première à lancer un programme de financement de projets de grande vitesse ferroviaire à l'échelle fédérale, entre 2009 et 2011, voir Schorung et Ruggeri, 2017 et Ruggeri, 2015.

9. Tweet de Donald Trump du 20 février 2019 : « California now wants to scale back their already failed “fast train” project by substantially shortening the distance so that it no longer goes from L.A. to San Francisco. A different deal and record cost overruns. Send the Federal Government back the Billions of Dollars WASTED! ».

10. On peut citer : le refus de la Californie d'appliquer l'État d'urgence demandé par Trump pour justifier la construction du mur entre le Mexique et les États-Unis (Cowan, 2019), l'opposition sur les villes sanctuaires (McCarthy, 2018) et les conflits autour des questions environnementales (Tabuchi, 2018).

11. Ce classement, *State of the air*, est réalisé annuellement par l'*American Lung Association* et disponible en ligne.

12. Selon les entretiens et observations de réunions réalisés en 2013, 2014 et 2018, avec des élus du comté de Kings, Madera, Merced, Tulare et des exploitant·es agricoles du comté de Kings.

RÉSUMÉS

En 2008, le projet de grande vitesse ferroviaire est lancé en Californie. Onze ans plus tard, ce projet est au cœur de controverses politiques et les conflits d'aménagement se multiplient participant à ralentir l'avancement de la construction, commencée en 2015. Cet article se propose d'étudier les contestations du projet de grande vitesse californienne dans la Vallée centrale comme un révélateur des représentations spatiales associées aux transports et aux mobilités en Californie, mais aussi comme un reflet des difficultés de construction de grands projets d'aménagement aux États-Unis. Les contestations ont commencé par une controverse politique, doublée d'un conflit de territoire. Toutefois, ce conflit est devenu progressivement un conflit de territorialisation, mais cette montée en généralité n'a pas pour autant permis de faire naître un front uni de contestation et sa forte dispersion rend les actions peu efficaces, dans un contexte politique pourtant à même de fragiliser le projet. En repartant de la genèse du projet de grande vitesse californienne, nous verrons donc tout d'abord comment s'est formée la controverse politique qui l'entoure et comment elle s'est doublée d'un conflit de territoire à partir de 2008. Ensuite, nous nous intéresserons plus spécifiquement à l'espace de la Vallée centrale, où la contestation est la plus ancienne et la plus forte, pour voir comment le conflit d'aménagement y est devenu un conflit de territorialisation, malgré les limites de cette montée en généralité. Cet article s'appuie sur une série d'entretiens menée entre 2013 et 2018, ainsi qu'une étude de la presse californienne.

In 2008, the high-speed rail project was launched in California. Eleven years later, this project is at the heart of political controversies and conflicts are multiplying and are slowing down the progress of construction, which began in 2015. This article proposes to study the challenges of the Californian high-speed rail project, especially in the Central Valley. This project reflects the territorial representations associated with transport and mobility in California, but reveals also the difficulties of building major infrastructures projects in the United States. In a rather classic pattern, the opposition began with a political controversy, coupled with a territorial conflict. However, this conflict has gradually become a territorialization conflict. The protest is not united and its high dispersion makes actions ineffective, in a political context that is likely to weaken the project. Starting from the genesis of the Californian high-speed rail project, we will see how the political controversy surrounding it was formed and how since 2008, a territorial conflict emerged. Then, we will focus more specifically on the area of the Central Valley, where the opposition is ancient and strong, to see how the planning conflict has become a territorialization conflict, despite its limits. This article is based on a series of interviews conducted between 2013 and 2018, as well as a study of the Californian press.

INDEX

Keywords : planning, California, conflicts, United States, high-speed rail, infrastructure, train

Mots-clés : aménagement, Californie, conflits, États-Unis, grande vitesse, infrastructure, train

AUTEUR

CHARLOTTE RUGGERI

Chercheuse associée

LVMT, Université Paris-Est Marne-la-Vallée

charlotte.ruggeri@ens-lyon.org