

Allocution prononcée par Jean-Pierre Audoux, délégué général de la Fédération des Industries Ferroviaires à l'occasion de l'hommage rendu à Pierre Sudreau, le 29 mars 2012 à l'Assemblée nationale.

C'est par une belle journée de juin 1995, une journée un peu comme celle d'aujourd'hui, que je fis la connaissance de Pierre Sudreau.

De Pierre Sudreau, je ne connaissais à vrai dire que très peu de choses. Je connaissais bien évidemment le rapport sur la réforme de l'entreprise qu'il avait inspiré et dirigé en 1975 et je savais également qu'il avait été ministre du général de Gaulle. C'était en soi déjà beaucoup pour un seul homme et pourtant, bien peu de choses par rapport à ce qu'était véritablement Pierre Sudreau.

Je ne connaissais rien en fait de « l'homme Sudreau », comme aurait pu le dire Arthur Comte, rien de ses richesses intérieures, rien de ce mélange permanent de moments tragiques et de moments exaltants qu'avait été toute son existence et qui l'avaient si profondément façonné.

Lorsque je le rencontrais j'ignorais qu'il était à la fois le Petit prince survivant au mode concentrationnaire de Buchenwald, l'ambassadeur de la technologie ferroviaire française aux côtés de Louis Armand et d'André Ségalat et aussi, un père récemment endeuillé par la perte de son fils aîné.

Pierre Sudreau, vous le savez tous vous ici présents pour honorer sa mémoire, c'était tout cela à la fois, un personnage d'une stature immense, d'une personnalité complexe, prisonnier à la fois de l'Histoire de France et de sa propre histoire, mué par une volonté de fer mais aussi marqué par de grandes blessures intérieures, en réalité, un personnage hors du commun.

Je garde de cette toute première rencontre le souvenir de son sourire étincelant, de sa chaleur humaine, de sa bienveillance. Je me souviens très bien qu'à l'issue d'un entretien d'environ trois quarts d'heure, il me dit : « *quand nous travaillerons ensemble, il nous faudra traiter en priorité les dossiers suivants...* ».

En tout cas, j'étais loin d'imaginer non seulement que je serais appelé à travailler à ses côtés six mois plus tard, en tant que délégué général, mais aussi, que j'aurais le privilège de le côtoyer quasi quotidiennement, rue Bixio, comme président « exécutif » puis comme président d'honneur de la FIF pendant 14 années.

Au cours d'une même journée de travail, j'avais l'immense privilège entre deux discussions sur les dossiers ferroviaires de pouvoir déjeuner avec Pierre Sudreau, moments de fait des plus privilégiés au cours desquels défilaient des personnages aussi célèbres que Saint-Exupéry et de Gaulle, Krouchev et Chou en Lai, Kennedy et Churchill, personnages qu'il avait côtoyé, parfois de très près au cours de son existence.

Au fil des conversations, je compris très vite en quoi Pierre Sudreau était un être doublement exceptionnel : d'une part parce que sa vie avait été simplement exceptionnelle, mais aussi, parce que sa vision du monde nous offrait cette continuité, ce continuum que nous recherchons tous entre le passé et le présent et l'avenir et qui donne du sens à la vie, du sens à l'action, qu'elle soit individuelle ou collective.

Peut-être fallait-il justement en chercher l'explication à travers ce sens collectif qui l'animait en permanence au service d'un meilleur avenir pour l'homme.

C'est ainsi que sur les dossiers ferroviaires, que ce soit comme président exécutif puis comme président d'honneur de la FIF, Pierre Sudreau s'est toujours battu, fort de ses convictions dans le domaine des transports et de l'aménagement du territoire, pour faire en sorte que selon l'expression passée à la postérité de Louis Armand, le ferroviaire soit le mode du XXI^e siècle.

En la matière, ses faits d'armes au cours de la période 1963-2010 furent nombreux et emblématiques de ses engagements sur le ferroviaire au service de la France, certains de mes amis ici présents peuvent en attester. Je rappellerai en quelques mots les plus marquants.

Comment ne pas citer en tout premier lieu son succès sur le projet du TGV, dossier poussé en liaison étroite avec le président de la SNCF, André Ségalat, auprès du président Pompidou lequel finit par être convaincu de la grandeur de ce projet, de son intérêt majeur, fut ce un pari technologique des plus audacieux (quasiment doubler la vitesse commerciale des trains !), et de sa modernité.

Mais il est vrai, Georges Pompidou était un homme de la modernité...

Il y avait à l'époque un certain nombre de résistances et non des moindres à ce projet. Résistances bien sûr au sein même de la SNCF mais aussi au sein même du gouvernement en particulier rue de Rivoli où siégeait un grand argentier appelé par la suite à des fonctions encore plus prestigieuses et qui refusa au printemps 1981 d'inaugurer le TGV à la fin de son mandat présidentiel, abandonnant ce privilège à son successeur...

De très grand succès s'ajoutèrent bien d'autres succès dont il fut l'un des principaux artisans :

- succès pour la vente massive de wagons à la RDA dans une période où l'industrie française du wagon se trouvait dans une situation désespérée ;

- succès pour la vente du TGV à la Corée en 1993 grâce à un extraordinaire travail de *lobbying* auprès des pouvoirs publics coréens en particulier auprès de son ami le président de *Korean Airlines*, Cho Choung Hoon ;

- succès au milieu des années 90 dans le soutien de l'expérimentation régionale du transport ferroviaire, en liaison avec B. Bosson , H. Haenel ou J. Chauvineau, qui conduisit à redynamiser cette activité alors quasi moribonde ;

- succès sur le soutien du projet LGV Est auprès respectivement du ministre des transports Bernard Pons et de la secrétaire d'État, une certaine Anne-Marie Idrac.

Tous ces succès furent obtenus au cours de la longue mandature de Pierre Sudreau 1963 à 1997, mais devenu par la suite président d'honneur de la Fédération, Pierre Sudreau n'en continua pas moins à défendre avec succès la cause ferroviaire.

Nous lui avons conservé un bureau aux 12, rue Bixio, bureau auquel il se rendait quotidiennement, ce qui me permettait de conserver avec lui un circuit très court à chaque fois qu'il fallait le solliciter, ce que je faisais régulièrement puisque il m'encourageait à le faire avec toujours cette même phrase quasi rituelle : « *si je puis vous être utile, vous me sonnez, je claque des talons et je me mets au garde à vous !* » Il ajoutait souvent « *comme vous le savez, j'ai quelques relations coupables* ».

À chaque fois que je le sollicitais avec les précautions d'usage, il me répondait inmanquablement : « c'est cela qui me maintient en vie, avoir le sentiment de pouvoir encore servir l'intérêt collectif. ».

Je dois dire, quitte à paraphraser, sir Arthur Conan Doyle, que son « *dernier coup d'archet* » pour la cause ferroviaire fut réellement un coup de maître.

C'est ainsi que, connaissant la proximité des relations avec le président de la république, Jacques Chirac, je sollicitais Pierre Sudreau un beau jour de novembre 2003 sur un dossier majeur pour le ferroviaire français et européen, dossier alors dans une impasse politico-diplomatique totale : celui de l'implantation de l'agence européenne de sécurité ferroviaire.

Au moment où se créait dans l'union européenne une dizaine d'agences de sécurité aéronautique, maritime, agroalimentaire etc., la France avait décidé de se porter candidate pour deux agences , l'une de sécurité maritime, l'autre de sécurité agroalimentaire, agences en réalité promise à 2 autres pays de l'union européenne.

Paradoxalement, la France ne s'était pas portée candidate là où elle avait pourtant toutes les chances de gagner : l'accueil de la future agence ferroviaire européenne, accueil qu'elle avait d'ailleurs refusé en décembre 2001.

Ayant en quelques minutes pris la mesure du dossier, Pierre Sudreau adressa le même jour un courrier au Président de la République et je ne fus qu'à moitié surpris lorsque 8 jours plus tard nous vîmes arriver à la FIF une réponse personnelle de Jacques Chirac exprimant son entière approbation à la proposition de Pierre Sudreau : « *Monsieur le Ministre, je ne vois que des avantages à soutenir votre proposition* ».

Avec un seul courrier et malgré ses 84 ans, Pierre Sudreau avait réussi à faire aboutir un dossier ferroviaire majeur d'importance européenne qui perdurait dans une impasse totale depuis plusieurs années.

En fait, je ne connus de Pierre Sudreau que deux « échecs » qu'il déplorait régulièrement sur les dossiers ferroviaires : la vente du TGV aux Etats-Unis et la proposition de désendettement total de la SNCF et

de RFF faite à Matignon dans le contexte de la réforme du système ferroviaire français au début de 1997.

Nous échouâmes alors faire admettre à Matignon que sans un « traitement à l'allemande » de la dette du système ferroviaire français, celui-ci ne pourrait se redévelopper et irait au contraire vers l'asphyxie.

Là encore, Pierre Sudreau avait vu juste et il avait parfaitement compris que la vraie fausse réforme que l'État avait décidée de mettre en œuvre en France pour le système ferroviaire nous conduisait inéluctablement à l'échec, alors qu'au même moment, outre-Rhin, la réforme venait déboucher sur la création d'une *Deutsche Bahn* totalement désendettée, dotée d'une ambition et d'une stratégie qui allait la conduire en quelques années à être la locomotive d'une filière ferroviaire allemande prospère et d'aucuns disent, hégémonique.

Au fond, cet échec que s'imputait Pierre Sudreau n'était pas en fait le sien, mais bien plutôt celui d'une *intelligentsia* et d'une technocratie incapable de mettre en œuvre une vision stratégique et prospective pour le système ferroviaire français, cette vision même qui était celle de Pierre Sudreau.

Je voudrais conclure mon propos en évoquant, au-delà du président de la Fédération des industries ferroviaires, « l'homme Sudreau, car c'est encore sa dimension humaine qui restera la plus présente dans ma mémoire.

On ne pouvait côtoyer quotidiennement Pierre Sudreau sans être frappé par à la fois la grandeur et la complexité du personnage.

Les termes qui me viennent à l'esprit sont stoïcisme, héroïsme, panache et aussi souffrance muette.

Sur la fin de sa vie, il faisait parfois allusion à certaines de ses souffrances, à certaines de ses douleurs qui parfois l'avaient si profondément meurtri sans jamais pourtant le briser.

Il s'empressait alors immédiatement d'évoquer la phrase de l'aviateur Guillaumet, naufragé en plein hiver dans la cordillère des Andes et qui disait « *un pas, encore un pas !* » pour s'obliger à échapper à la mort certaine qui le guettait.

Parfois, même il disait « *c'est marche ou crève !* ».

En fait, Pierre Sudreau était un être à la fois stoïque, pudique, d'une grande dignité, orgueilleux et secret, dont il était difficile de percer la carapace que les épreuves l'avaient conduit à se forger, tout simplement pour survivre aux douloureuses épreuves qui avaient jalonné son existence, un être toutefois beaucoup plus exigeant pour lui-même qu'il ne l'était avec les autres, fut ce ses proches collaborateurs dont je m'honore d'avoir fait partie.

J'aurais voulu pouvoir le côtoyer encore plus longtemps et je dois malheureusement faire devant cette assemblée, mon *mea culpa* à ce sujet, car en incitant à faire déménager la FIF de la rue Bixio à Levallois-Perret, de fait tout près de son domicile de Neuilly et où son bureau avait pourtant été reconstitué à l'identique, je parvins au résultat contraire de celui escompté...

Je pensais en effet lui faciliter les choses, mais j'avais totalement sous-estimé son attachement à la rue Bixio et à ce quartier du septième arrondissement, cet endroit même qu'avait si souvent fréquenté le général de Gaulle au cours de son existence.

J'espère que de là-haut Pierre Sudreau m'aura pardonné et qu'il m'entendra encore si je lui dis que sa présence me manque cruellement comme elle manque certainement tout autant à vous tous ici réunis.

Pour moi, en tous cas, si Pierre Sudreau a quitté le monde des vivants, son esprit demeure à jamais.