

Les chemins de fer aux Etats-Unis : apogée et déclin d'un mode de transport qui a façonné les Etats-Unis (1820-1970)

Matthieu Schorung

▶ **To cite this version:**

Matthieu Schorung. Les chemins de fer aux Etats-Unis : apogée et déclin d'un mode de transport qui a façonné les Etats-Unis (1820-1970). 2019. hal-02098127

HAL Id: hal-02098127
https://hal.science/hal-02098127

Preprint submitted on 17 Apr 2019

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

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

Les chemins de fer aux Etats-Unis : apogée et déclin d'un mode de transport qui a façonné les Etats-Unis (1820-1970)

Résumé

Le chemin de fer est immanquablement associé à l'histoire des Etats-Unis tant cette innovation a contribué à façonner le territoire étatsunien et à incarner la révolution industrielle au XIXème siècle. L'expansion du réseau ferroviaire dans ce contexte géographique est remarquable et connaît, des années 1840 à 1920, une période de domination incontestée. Le train est alors le seul mode de transport capable de déplacer les marchandises et les personnes sur des distances importantes. Il est associé à la fois à l'expansion de la frontière vers l'Ouest, d'abord au-delà des Appalaches puis en direction du Pacifique, et à la conquête et au peuplement des territoires ouest-américains. Mais avec l'arrivée de l'automobile et d'autres modes alternatifs tout au long du XXème siècle, le chemin de fer perd progressivement son monopole surtout sur le transport de passagers. Le train ne peut alors rivaliser avec les avantages de la voiture individuelle, du camion puis de l'avion. Cela, couplé à une politique fédérale très volontariste en faveur du mode autoroutier, ouvre une période de crise profonde du secteur ferroviaire dès les années 1920, qui s'aggrave après 1945. Cet article propose, après avoir revu les principaux éléments relatifs à l'expansion et l'apogée du chemin de fer, d'analyser les causes de cette crise ferroviaire précoce mais sélective. Il s'agit de montrer que l'on ne peut pas imputer à l'arrivée de la voiture la seule responsabilité de ce déclin mais que des causes endogènes au secteur contribuent à une meilleure compréhension de cette histoire aussi mouvementée et brutale des chemins de fer aux Etats-Unis.

Summary

The railroad is inevitably associated with the history of the United States considering how much this innovation contributed to shape the American territory and to embody the industrial revolution in the the 20th century. The expansion of the railroad network in this geographical context is remarkable and has achieved, from the 1840s to 1920, a period of uncontested domination. The train is then the only mode of transport able to move goods and people on significant distances. It is both associated with the expansion of the Frontier westward, first beyond Appalachians then to the Pacific, and with the conquest and the settlement of the Western-American territories. But with the arrival of the automobile and the other alternative means throughout the 20th century, the railroad loses gradually its monopoly, especially on passenger traffic. The train cannot compete with the advantages of the individual car, the truck then the plane. Coupled with a strong-willed federal policy in favour of highways and interstates, it entails the dawn of a deep crisis period of the railroad sector from the 1920s, which deteriorates after 1945. This article contains, after reviewing the main problems inherent in the expansion and domination of the train, an analysis of the causes of this premature but selective railroad crisis. It is inaccurate to impute upon the arrival of the car the only responsibility for this decline. Analysing endogenous causes contributes to a better understanding of this much eventful and abrupt history of American railroads.

Matthieu SCHORUNG

Laboratoire Ville, Mobilité, Transport

Université Paris-Est Marne-la-Vallée

Les chemins de fer aux Etats-Unis : apogée et déclin d'un mode de transport qui a façonné les Etats-Unis (1820-1970)

Introduction

En 1917, les Etats-Unis comptent près de 450 000 kilomètres de voies ferrées, le réseau atteint alors son pic historique. Un peu moins d'un siècle plus tard, il s'est contracté de moitié et s'étend sur 228 000 kilomètres. Bien que de nombreux pays aient connu au XXème siècle des périodes de restructuration voire de déclin de leur réseau ferroviaire, le cas étatsunien étonne par l'ampleur de son évolution et ses conséquences très marquées sur le transport de passagers. Le train, qui connaît une période d'expansion et de prospérité exceptionnelles quasi-ininterrompue entre 1830 et 1940, a révolutionné l'organisation économique et territoriale des Etats-Unis. Et dans le contexte d'abord de la conquête de l'Ouest et du déplacement de la Frontière, puis de la guerre de Sécession et de la Reconstruction, le chemin de fer a joué un rôle essentiel dans l'unification du pays et dans le maillage et l'intégration de son immense territoire. Sa position quasi-monopolistique est remise en cause par l'arrivée de l'automobile, la motorisation rapide de la société américaine, puis l'arrivée de l'avion. La voiture devient le symbole de l'Amérique contemporaine et toutes les structures du pays sont modifiées par la construction du système autoroutier et la diffusion des nouveaux services liés à l'automobile. Aux yeux des Etatsuniens, le chemin de fer devient un objet archaïque, appartenant au passé, et suscitant chez certains la nostalgie d'un temps désormais révolu.

La littérature anglophone sur l'histoire des chemins de fer aux Etats-Unis est abondante entre les synthèses historiques (Douglas, 1992 ; Stover, 1997 ; Wolmar, 2012), les ouvrages sur la place des chemins de fer dans la culture américaine (Ward, 1986 ; Gordon, 1997 ; Grant, 2012) et ceux plus spécialisés sur les transcontinentaux (Williams, 1988 ; White, 2011). Par ailleurs, un certain nombre de travaux se penchent sur la crise du secteur ferroviaire à partir de l'arrivée de l'automobile (Martin, 1992 ; Saunders, 2001 et 2003 ; Gallamore et Meyer, 2014) et les problématiques récentes du train aux Etats-Unis (Goddard, 1994 ; Perl, 2002).

Cet article propose d'apporter une contribution à la littérature en langue française sur l'histoire des chemins de fer aux Etats-Unis pour comprendre comment le chemin de fer, pour les services aux voyageurs, s'y est trouvé marginalisé depuis les années 1930-1940 et les causes qui mènent à l'apogée de la crise ferroviaire en 1970. Le cas étatsunien est original tant le déclin du transport ferroviaire y est précoce et brutal. Les transformations du système de transports et des pratiques de mobilités des Etatsuniens sont profondes. Dans cette question relativement vaste, l'élément le plus problématique est d'éviter d'attribuer toutes les difficultés du transport ferroviaire de voyageurs à la voiture puis à l'avion pour les déplacements de longue distance, alors que des causes endogènes au secteur ferroviaire expliquent ce déclin précoce et continu, bien que sélectif, sur près d'un siècle. Il convient dès lors de revenir sur les logiques d'expansion puis de contraction de ce réseau ferroviaire.

La première partie de cet article traite de l'implantation du chemin de fer aux Etats-Unis puis la longue phase d'expansion du réseau ferroviaire des années 1830 aux années 1920, et pose la question des logiques sur lesquelles s'appuie cette « fièvre des chemins de fer ». Nous proposons ensuite une analyse détaillée de l'impact de l'automobile et du réseau autoroutier sur le transport ferroviaire de passagers, et l'identification des causes endogènes à la crise ferroviaire qui s'aggrave après 1945 et atteint son point culminant en 1970.

Un siècle d'apogée et d'essor du transport ferroviaire étatsunien (1830-1920)

L'implantation du chemin de fer aux Etats-Unis : une logique d'appropriation et de mise en valeur du territoire

Le train à vapeur apparaît comme le mode de transport terrestre le plus adapté aux nécessités de la société agraire américaine en cours d'industrialisation. Le pays a besoin d'un mode de transport peu

cher et rapide qui puisse surmonter les distances et les obstacles naturels du territoire étatsunien[1]. Le chemin de fer est introduit en 1827 aux Etats-Unis par la Baltimore & Ohio Railroad Company qui inaugure sa première ligne en 1833. L'utilisation de la vapeur comme force motrice permet au train d'afficher des vitesses plus élevées que le bateau et l'installation de rails permet de relier davantage de villes et de communautés rurales[2]. De nombreuses compagnies locales essaiment et construisent de petites lignes d'abord destinées à assurer des liaisons entre une ville et des territoires agricoles ou des bassins miniers. En 1835, les Etats-Unis comptent plus de 1 600 kilomètres de voies ferrées sur 39 lignes ferroviaires. L'engouement pour les chemins de fer ne gagne pas encore beaucoup d'investisseurs et de gouvernements locaux alors que l'Etat fédéral, embryonnaire, reste en retrait. En 1850, le pays compte 14 400 kilomètres de voies ferrées principalement dans l'est avec quelques rares extensions au-delà des Appalaches.

Avant le milieu du XIXème siècle, le chemin de fer en est encore à une organisation primitive et se limite à des distances courtes et des vitesses très limitées. Plusieurs obstacles persistent : la faiblesse des financements privés, le manque d'une force de travail disponible et suffisamment formée et l'absence de cadres juridiques pour sécuriser le développement des chemins de fer. Les acteurs politiques, administratifs et économiques ne savent pas encore comment gérer cette innovation. Toutefois les Américains sont rapidement convaincus par cette nouvelle technologie et le train est perçu alors comme une innovation révolutionnaire qui va transformer la vie économique et urbaine du pays. Cette innovation s'implante dans un pays très récent, dynamique, jeune et fortement marqué par l'esprit du front pionnier. Un parallèle s'installe dans les esprits entre le train et l'esprit américain[3].

Trois éléments favorisent le développement du chemin de fer : l'accroissement de la population et de la force de travail – par l'immigration et l'esclavage – l'augmentation des capitaux privés, et les améliorations techniques[4]. Toutes les lignes construites entre 1830 et 1850 sont de petits tronçons isolés, peu interconnectés et dépassant rarement les frontières étatiques. La première ligne de longue distance de l'histoire des Etats-Unis est l'Erie Railroad. Il s'agit d'une ligne de 720 kilomètres visant à connecter les ports de l'Atlantique et le canal Erié, inaugurée en mai 1851 après plus de vingt ans de travaux. Parallèlement à cette ligne de l'Erié, d'autres grands chantiers sont lancés pour étendre le réseau au-delà de la côte est vers l'intérieur des terres. Les grandes compagnies sont encore une exception au milieu du XIXème siècle. On en dénombre trois principales : le New York Central Railroad, l'Erie Railroad et le Pennsylvania Railroad. En 1850, les Etats-Unis comptent près de 14 500 kilomètres de voies concentrées pour l'essentiel dans les Etats de l'Est. Mais, dès les années 1850-1860, la morphologie du réseau ferroviaire étatsunien se transforme et celui-ci s'étend vers l'Ouest. La situation évolue rapidement à mesure que Chicago se développe et devient la grande ville du Midwest qui dispose d'une position stratégique au carrefour entre les Grandes Plaines, le Midwest, les Grands Lacs et les territoires déjà développés du Nord-Est. Malgré cette implantation du chemin de fer vers l'ouest, les grands tronçons du Nord-Est vers la région de Chicago sont encore peu nombreux. Les centaines de tronçons construits avant la guerre de Sécession sont de taille modeste et très mal interconnectés. John Stover parle d'un réseau « fin et fracturé »[5]. Les conditions de voyage sont désastreuses à cause de la lenteur des trains – en moyenne 30 km/h – ou des changements nombreux, puisque cinq trains sont nécessaires pour aller de New York à Washington.

La « fièvre des chemins de fer » (1860-1910) : une croissance du réseau suivant des logiques spéculatives et politiques

[1] George R. TAYLOR, *The Transportation Revolution, 1815-1860,* New York, Rinehart, 1951, p. 73-74.
[2] Christian WOLMAR, *The Great Railroad Revolution: The History of Trains in America*, New York, PublicAffairs, 2012, p. 19-20.
[3] George H. DOUGLAS, *All Aboard!: The Railroad in American Life*, New York, Paragon House, 1992, p. 31 ; James Arthur WARD, *Railroads and the Character of America, 1820-1887*, Knoxville, University of Tennessee Press, 1986, p. 28-29.
[4] C. WOLMAR, *The Great Railroad Revolution, op.cit.*, p. 40-41.
[5] « *thin and broken* ». John F. STOVER, *American Railroads*, Chicago, University of Chicago Press, 1997, p. 20.

En 1860, les Etats-Unis comptent près de 48 000 kilomètres de voies ferrées dont seulement 15 000 dans le Sud qui souffre d'un sous-équipement généralisé[6]. La guerre de Sécession (1861-1865) est la première guerre moderne au cours de laquelle le chemin de fer fait partie intégrante du dispositif militaire. Le chemin de fer dans les Etats du Nord apporte un avantage logistique majeur notamment pour le transport de troupes alors que les installations ferroviaires deviennent également des lieux d'affrontements et des cibles stratégiques[7]. En 1865, les Etats-Unis comptent près de 50 000 kilomètres de voies ferrées – très peu de nouvelles lignes sont construites pendant la guerre – qui relient toutes les villes de l'Est avec des liaisons jusqu'au Midwest à Chicago et St. Louis.

Après la guerre de Sécession, l'optimisme est de rigueur quant à l'avenir du pays pour plusieurs raisons : les ressources immenses à exploiter, les millions de km² à valoriser, un vaste marché intérieur en pleine croissance, une démographie dynamique grâce à l'immigration, une place toujours plus favorable dans le commerce mondial. Après l'achèvement du premier transcontinental, s'ouvre une période inédite d'expansion du chemin de fer. L'historien André Kaspi parle de « *railroad mania* » – folie des chemins de fer – pour caractériser cette période de l'histoire ferroviaire des Etats-Unis, des années 1870 à 1910. Le réseau étatsunien passe de 48 000 kilomètres de voies ferrées en 1860, à 193 000 en 1882 pour atteindre 267 000 et même 320 000 kilomètres entre 1890 et 1900[8]. Le dernier tiers du XIXème siècle est véritablement la période de triomphe du chemin de fer aux Etats-Unis. Cette croissance fulgurante est due à la fois à la construction des transcontinentaux vers l'Ouest et à la densification des réseaux historiques dans le Nord-Est et dans le Midwest. Au cours des années 1870, le maillage y est de plus en plus fin et les interconnexions de plus en plus nombreuses. Dans les territoires de l'Ouest incorporés ou non à l'Union, seules des lignes locales destinées à améliorer le commerce et l'installation de nouvelles populations sont construites et le lien avec le Nord-Est est assuré uniquement par un transcontinental pendant une décennie. Alors que le maillage dans les Grandes Plaines et dans la vallée du Mississippi s'étoffe rapidement, le Midwest, autour de Chicago, confirme sa position de carrefour ferroviaire des Etats-Unis[9]. La situation est plus contrastée dans les Etats du Sud où l'heure est avant tout à la reconstruction du réseau existant détruit pendant la guerre, avant d'envisager de nouvelles liaisons.

La plupart des lignes, dont les transcontinentaux, ont pour but premier de relier le Pacifique et la côte ouest, avant de desservir l'intérieur du continent. En 1880, près d'un tiers des chemins de fer dans les Etats de l'Ouest ont dans leur nom les mots *pacific* ou *western*[10]. Avant les décennies 1880-1890, les compagnies de chemins de fer avaient peu d'intérêts à marquer des arrêts intermédiaires dans les Grandes Plaines alors qu'elles souhaitent rapidement rejoindre les villes de la côte pacifique et les villes minières des Rocheuses. Très peu de lignes ferroviaires desservent les territoires dans un axe nord-sud. La situation change au tournant du siècle, les Grandes Plaines sont bien mieux desservies par le chemin de fer. Le premier transcontinental, le Central Pacific, est achevé en 1869. Quatre autres transcontinentaux sont construits au cours des décennies suivantes : le Southern Pacific (Nouvelle-Orléans-Los Angeles) en 1882, le Northern Pacific (Chicago-Portland) en 1883, le Santa Fe (Kansas City-Los Angeles) inauguré en 1884 et enfin le Great Northern (Duluth-Seattle) en 1893[11]. La réalisation de ces lignes a un impact politique et territorial majeur. Les liaisons transcontinentales ont pour conséquence d'accroître fortement la richesse des compagnies ferroviaires et de quelques grands capitalistes. Elles permettent également de réunir et de fédérer à nouveau le pays après les ravages de la guerre de Sécession. Elles ouvrent surtout l'Ouest et l'immensité des terres intérieures au peuplement et à l'exploitation. Malgré les soupçons de corruption et les innombrables difficultés techniques et politiques, le premier transcontinental permet d'unifier symboliquement par une

---

[6] Albro MARTIN, *Railroads Triumphant: The Growth, Rejection, and Rebirth of a Vital American Force*, New York, Oxford University Press, 1992, p. 15.
[7] Sarah GORDON, *Passage to Union: How the Railroads Transformed American Life, 1829-1929*, Chicago, Ivan R. Dee, 1996, p. 137-138.
[8] André KASPI, *Les Américains, tome 1*, Paris: Éditions du Seuil, 2012, p. 210-214.
[9] C. WOLMAR, *The Great Railroad Revolution, op.cit.*, p. 160 ; J. STOVER, *American Railroads, op.cit.*, p. 81-83.
[10] *Ibid*., p. 62-63.
[11] C. WOLMAR, *The Great Railroad Revolution, op.cit.*, p. 178.

infrastructure le territoire étatsunien. Le chemin de fer est un élément majeur de l'entreprise de colonisation de l'Ouest américain[12].

La spéculation foncière et financière, à cette époque, est largement à l'origine de l'essor des chemins de fer. Il n'existe pas de politique cohérente ni au niveau fédéral, ni au niveau des Etats fédérés. Chaque Etat développe ses propres actions et chaque compagnie définit sa stratégie commerciale et financière. Les compagnies ferroviaires bénéficient de l'aide fédérale *via* des prêts et des concessions foncières. Près de 530 000 km² de terres fédérales sont concédés aux compagnies de chemins de fer d'après un décompte réalisé en 1943 dont 90% à l'ouest du Mississippi. Il faut en outre ajouter à cela les prêts et les concessions foncières accordés par les Etats. Ces lots de terres, désormais à la main des compagnies, sont vendus à bon prix aux candidats à la colonisation. La mise en valeur des Grandes Plaines est absolument nécessaire pour rentabiliser les investissements dans les infrastructures. Les capitaux privés sont incontournables dans l'entreprise de développement du réseau ferroviaire. En 1890, les revenus des compagnies ferroviaires sont deux fois et demie supérieurs à ceux de l'Etat fédéral américain. Au début du XXème siècle, tout ce secteur ferroviaire est détenu par quelques grands capitalistes « rois du chemin de fer » dont James Hill, Edward H. Harriman, Jay Cooke, Cornelius Vanderbilt, Jay Gould. En 1906, les deux tiers du réseau se trouvent entre les mains de sept compagnies. Ce mouvement spéculatif reflète le côté anarchique de l'extension du réseau ferroviaire. C'est une période au cours de laquelle le capitalisme sauvage triomphe[13].

Les années 1900-1920 : le triomphe du chemin de fer et une position monopolistique problématique

Dès les années 1870-1880, des innovations techniques sont adoptées progressivement par les compagnies ferroviaires : locomotives plus puissantes, rails en acier, systèmes de signalisation, coupleurs automatiques et freins à air comprimé. Les trains sont plus nombreux, plus réguliers grâce à des grilles horaires plus fiables, et plus confortables grâce aux wagons Pullman. Le réseau ferroviaire se consolide surtout à partir des années 1890. Avant la crise financière de 1893, le réseau américain souffre de surcapacité, de sous-investissement chronique et d'une fragmentation trop importante entre plusieurs centaines de compagnies. Une consolidation du secteur est nécessaire et la crise de 1893 sert de déclencheur. Au milieu du XIXème siècle, le réseau ferroviaire n'est ni intégré ni efficace : diversité des écartements, manque de connexions dans certaines villes, maintien d'opérations manuelles, signalétique et systèmes de contrôle des trains hétérogènes, infrastructures médiocres comme les rails en fer et les ponts en bois[14]. L'uniformisation du réseau passe essentiellement par l'adoption d'un même écartement des voies, 1 435 mm. Au cours des années 1890, d'autres améliorations viennent encore moderniser et faciliter le transport par rail : multiplication des jonctions en villes, construction de lignes périphériques qui contournent les centres urbains, multiplication des gares centrales ou encore diffusion du matériel roulant standard[15]. Au début du XXème siècle, le réseau ferroviaire des Etats-Unis est totalement intégré et uniformisé, ce qui renforce encore sa position dominante pour le transport de marchandises et de voyageurs.

Entre 1896 et 1916, la construction de chemins de fer reprend pour atteindre une extension historique du réseau en 1917 avec plus de 408 000 kilomètres de voies ferrées contre 364 000 douze ans plus tôt[16]. Au début du siècle, le réseau est achevé dans l'Est et le Midwest, et la plupart des lignes construites dans les Etats de l'Ouest sont des sections secondaires des transcontinentaux. Mais le rythme de construction diminue considérablement par rapport à la fin du XIXème siècle, ce qui permet aux compagnies d'investir davantage dans le réseau existant et de le moderniser presque totalement. Pour la période 1895-1916, Albro Martin parle d'un âge d'or des chemins de fer grâce à la

---

[12] Philippe JACQUIN, Daniel ROYOT, *Go West ! Histoire de l'Ouest américain d'hier à aujourd'hui*, Paris, Flammarion, 2004, p. 118-119.
[13] J. STOVER, *American Railroads, op.cit.*, p. 142-145.
[14] *Ibid.*, p. 137-141.
[15] George R. TAYLOR, Irene D. NEU, *The American Railroad Network, 1861-1890*, Cambridge, Harvard University Press, 2003 (1ère ed. 1956), p. 82-83.
[16] Richard SAUNDERS, *Merging Lines: American Railroads, 1900-1970*, DeKalb, Illinois, Northern Illinois University Press, 2001, p. 55-56.

consolidation financière du secteur, aux nombreuses améliorations techniques – la vitesse moyenne des trains passe de 40-45 km/h en 1865 à 65-75 km/h en 1910 – et à l'augmentation des revenus des compagnies[17]. Les voyages en train triplent, résultat de la forte croissance économique et démographique et de l'essor du tourisme. A défaut d'un autre moyen de transport disponible et aussi efficace, le train s'impose partout pour le transport de marchandises comme de voyageurs. Les chemins de fer sont à leur apogée quand la Première Guerre mondiale commence en Europe. Ils traversent alors une période délicate alimentée par une forte augmentation du trafic et un manque d'investissements des petites compagnies auxquels s'ajoutent plusieurs hivers rudes. Le gouvernement décide donc la nationalisation des chemins de fer en décembre 1917 sous une administration fédérale spécifique. Mais la nationalisation temporaire, nécessaire pour répondre aux besoins de la guerre, n'a fait que mettre entre parenthèses les problèmes structurels des chemins de fer étatsuniens[18]. A cette époque, les plus grandes compagnies ferroviaires sont parmi les entreprises les plus puissantes des Etats-Unis et leurs principaux propriétaires deviennent des hommes riches et influents. Cette situation tend à éveiller les soupçons et les inquiétudes de la population américaine. D'ailleurs, les hommes qui les contrôlent – Cornelius Vanderbilt, Daniel Drew, Jay Gould – deviennent vite impopulaires et sont appelés les « barons voleurs ». Cette génération d'hommes d'affaires apparaît davantage intéressée par la spéculation financière et l'enrichissement personnel[19]. En 1920, le train est en situation de monopole à la fois dans le fret et dans le transport de voyageurs. Les compagnies ferroviaires se considèrent comme inébranlables tant elles sont puissantes et florissantes, une forme d'orgueil et de suffisance apparaît quand les premières voitures commencent à circuler. Mais cette situation change dès le milieu des années 1920 quand les Etats-Unis entrent dans l'ère automobile.

Un mode inadapté aux contraintes modernes de transport en concurrence féroce avec l'autoroutier et l'aérien

Un effondrement rapide du monopole des chemins de fer malgré des efforts de productivité (1920-1960)

Les années 1920 constituent bien le point de départ du déclin ferroviaire aux Etats-Unis. Le train perd sa position monopolistique avec l'émergence de ce nouveau mode de transport, à la fois dans le fret et dans le transport de passagers, à cause des avantages comparatifs proposés par l'automobile. Le camion offre à la fois un service plus adapté aux besoins des clients et de meilleurs tarifs. Le développement du transport routier s'explique par ses avantages en termes de flexibilité de l'offre et de la desserte et d'adaptabilité aux besoins avec la livraison de marchandises au plus près du client. De 4% en 1929 à 10% en 1940 de la part modale globale de fret, la tendance ne fait que s'accentuer les décennies suivantes. Le chemin de fer entame dès lors une longue phase de déclin : de 88 000 wagons de fret en 1922 à 31 000 en 1960, de 63 000 wagons réfrigérés à 25 000 au cours de la même période. Par conséquent, une part substantielle du réseau ferroviaire est abandonnée puisqu'il se contracte continuellement passant de 409 000 en 1917 à 343 000 kilomètres en 1966[20].

Bien que le réseau ferroviaire soit en phase de déclin et de contraction après la Première Guerre mondiale, les compagnies ferroviaires essaient de maintenir leur compétitivité face aux nouveaux modes de transport par des progrès considérables en termes de productivité − nouvelles méthodes opérationnelles, utilisation de la radio comme moyen de communication et effort sans précédent en recherche et innovation avec la réunion de plusieurs centaines de comités de l'Association of American Railroads. Entre 1940 et 1960, la capacité moyenne d'un wagon de fret augmente de 11%, le tonnage net moyen d'un train de marchandises progresse de 73% et la vitesse moyenne des trains de fret s'accroît de 17%. Ces chiffres illustrent le fait que le XXème siècle est malgré tout une période de

[17] Albro MARTIN, *Enterprise Denied; Origins of the Decline of American Railroads, 1897-1917*, New York, Columbia University Press, 1971, p. 61.
[18] *Ibid.*, p. 355-356.
[19] C. WOLMAR, *The Great Railroad Revolution, op.cit.*, p. 237-246.
[20] J. STOVER, *American Railroads, op.cit.*, p. 192-197.

progrès et d'innovations pour les chemins de fer. Les compagnies ferroviaires, en réponse à la concurrence très rude du transport routier, cherchent à améliorer leur fonctionnement et à demeurer compétitives. Une modernisation de la manutention du fret – diffusion de la commutation rapide, standardisation des remorques de poids lourds – contribue à faciliter le transport ferroviaire de marchandises, tout comme l'adoption des locomotives diesel plus rapides et plus puissantes. Au milieu du XXème siècle, les locomotives à vapeur et électriques sont rapidement remplacées, au point qu'en 1960, plus de 90% du fret ferroviaire est déplacé par des engins diesel[21]. Par ailleurs, le transport de passagers n'est pas oublié dans cette course à l'innovation. L'accent est mis à la fois sur la rapidité des trains et sur le confort des voyageurs avec l'adoption de l'air conditionné et l'introduction des trains-couchettes. De nouveaux trains profilés, parfois à double niveau, sont mis en circulation pour améliorer les performances tout comme des wagons à toit panoramique pour attirer les touristes.
Malgré tous ces efforts déployés, le train perd des parts de marché dans le fret mais surtout dans le transport de passagers. La voiture individuelle, le camion, l'autocar, l'avion constituent tous dans la seconde moitié du XXème siècle des concurrents redoutables pour le train. Les pertes dans le transport de passagers sont catastrophiques pour les compagnies ferroviaires, passant d'une situation de quasi-monopole avant 1917 à seulement un tiers du trafic commercial en 1950. Depuis les années 1920, en dehors de la Seconde Guerre mondiale, les services aux voyageurs sont en déficit chronique pour atteindre 723 millions de dollars de pertes cumulées en 1957. Ceci s'explique par la combinaison d'une forte augmentation des coûts de fonctionnement et d'un recul net des revenus et de la fréquentation. Les compagnies n'ont pas d'autres choix que de réduire le service. En 1920, le transport de passagers dessert plus de 90% du réseau ferré national, soit près de 362 000 kilomètres de réseau, mais en 1939, cette desserte s'effondre à moins de 275 000 kilomètres et même 124 000 en 1965. Les onze premières compagnies n'assurent plus de service aux passagers dès le milieu des années 1950. A cette même période, 1 274 trains sont supprimés à travers tout le pays, et par conséquent, les fermetures de gares se comptent par centaines[22].

Les Etats-Unis : pays de l'automobile et de l'engagement fédéral exceptionnel en faveur du mode autoroutier

Au début du XXème siècle, les déplacements en ville se font à pied, en transports en commun – trolleys, tramways – ou encore en voiture hippomobile. Le réseau routier existant est en très mauvais état : en 1921, sur les 5,1 millions de kilomètres de routes, seulement 720 000 kilomètres sont considérés comme améliorés avec du gravier ou des pavés[23]. Le transport de fret par la route ne menace pas encore le rail à cause de la faiblesse du réseau routier – les routes à péage ont fortement décliné quand le chemin de fer s'est imposé – et des modèles encore rudimentaires de camions. A l'inverse, dès l'entre-deux-guerres, le développement des routes, les améliorations techniques des camions, et ses avantages comparatifs notamment la flexibilité permettent un développement rapide du mode routier.

Les cadres politiques, économiques et sociaux d'une société tout-automobile sont en place bien avant la Seconde Guerre mondiale. D'abord la culture des loisirs et du tourisme, qui se diffuse au tournant du siècle, incite les Américains à s'intéresser à la voiture comme objet d'évasion et de liberté. Ensuite, l'industrie pétrolière contribue également à cette motorisation précoce. En outre, l'essor et le perfectionnement de l'industrie automobile encouragent cette diffusion de la voiture. En 1900, environ 8 000 voitures circulent aux Etats-Unis et demeurent un objet de luxe pour les plus fortunés. Henry Ford révolutionne cette industrie grâce au principe de la chaîne d'assemblage, au design innovant de la Modèle T et à l'abaissement remarquable des coûts de production et donc du prix de vente de celle-ci. L'objectif d'Henry Ford est de produire une automobile pour l'Amérique moyenne. La motorisation prend une ampleur unique au monde : 8 000 véhicules enregistrés en 1900, 458 000 en 1910, 8,1 millions en 1920. En seulement deux décennies, la motorisation de la société américaine est en marche

[21] *Ibid*., p. 206-208 et p. 214-215.
[22] C. WOLMAR, *The Great Railroad Revolution, op.cit.,* p. 293-295 ; R. SAUNDERS, *Merging Lines, op.cit.,* p. 42-45.
[23] Mark S. FOSTER, *Nation on Wheels: The Automobile Culture in America since 1945*, Belmont, Thomson, Wadsworth, 2003, p. 2-5.

et ne cessera jamais de progresser jusque dans les années 1990[24]. Le seuil de motorisation initiale est franchi dès 1925 aux Etats-Unis avec 150 véhicules motorisés pour 1 000 habitants, le pays compte 20 millions de voitures enregistrées. L'intérêt renouvelé pour la route a d'abord pour origine la mobilisation des premiers propriétaires d'automobiles, parmi la population la plus aisée du pays, qui demandent l'amélioration du réseau routier. Au début du XXème siècle, la société automobile s'installe aux Etats-Unis[25]. Les prémices d'un réseau routier moderne sont marquées par la surreprésentation des territoires ruraux et la priorité donnée à l'amélioration des routes de campagne et des routes de poste. Au cours des années 1910, des entrepreneurs reconnaissent que la médiocrité du réseau routier interurbain entrave le développement économique et ils élaborent des projets d'autoroutes pour les trajets moyens et longs. Les associations, les particuliers propriétaires de voitures et les autorités locales défendent vigoureusement l'engagement du pays dans ce mode de transport, et l'Etat fédéral ne fait à cette période-là que suivre et accompagner le mouvement. Le rôle du gouvernement fédéral évolue progressivement jusqu'au lancement des *Interstates* en 1956, paroxysme de l'engagement fédéral en la matière[26].

La première étape de la législation fédérale en faveur du mode routier – Federal-Aid Road Act – est votée en 1916. Grâce aux critères de cette loi, ce financement fédéral favorise les routes rurales et les Etats les moins urbanisés. Jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale, la priorité est toujours donnée au réseau routier rural, celui qui permet d'assurer les liaisons entre les exploitations agricoles et les marchés urbains[27]. Le paradigme commence à évoluer avec l'entrée en guerre des Etats-Unis en avril 1917. Les besoins liés à l'économie de guerre relancent le débat entre le soutien aux routes rurales dites *secondary routes* et celui aux routes interurbaines dites *primary routes*. Ce changement d'état d'esprit est symbolisé par l'adoption du Federal Aid Highway Act en 1921. Cette loi a pour ambition de créer un système de voies rapides interurbaines. Celles-ci reçoivent 60% des sommes allouées et sont achevées à la fin de l'année 1923. Alors que le chemin de fer entame une première phase de déclin, les réseaux routiers locaux et régionaux ne cessent de s'étoffer et les investissements augmentent sensiblement. Le New Deal vient renforcer cet engagement fédéral pour le système routier et autoroutier. Au total, près d'un tiers des investissements engagés dans le cadre du New Deal va en direction de ce mode de transport. Les progrès sont sensibles. Le pays compte 720 000 kilomètres de routes améliorées en 1920, 1,3 millions en 1930 et plus de 2,7 millions de kilomètres en 1945. Par ailleurs, l'idée de créer un réseau national de voies rapides permettant de desservir toutes les grandes villes des Etats-Unis progresse. Cela aboutit en 1944 au Federal-Aid Highway Act qui a pour ambition de créer un réseau d'autoroutes nationales interurbaines, les *Interstates*. L'idée est de construire un réseau de 64 000 kilomètres pour relier les grandes métropoles et les principaux bassins économiques des Etats-Unis, ainsi qu'un réseau moderne de routes secondaires qui nourrit le trafic des *Interstates*. Mais en raison de fortes tensions au sein de l'administration fédérale et du Congrès et de la résistance acharnée de ceux qui veulent continuer à privilégier les zones rurales, très peu d'argent est réellement dépensé. Le président Eisenhower décide par le Federal-Aid Highway Act de 1956 de reprendre la situation en main : un réseau autoroutier de 66 000 kilomètres avec un budget initial de 25 milliards de dollars[28]. Entre 1956 et 1995, 39 000 kilomètres d'autoroutes sont construits. La construction de ce vaste réseau routier et autoroutier dans tout le pays encourage davantage encore la motorisation de la société étatsunienne. Les Américains se tournent massivement vers la voiture – nouveau symbole de liberté, d'aventure et de progrès – alors que le train s'éloigne de leur horizon quotidien et de leurs nouvelles pratiques de mobilité.

---

[24] *Ibid*., p. 5-10.
[25] David W. JONES, *Mass Motorization + Mass Transit an American History and Policy Analysis*, Bloomington, Indiana University Press, 2010, p. 48.
[26] Owen D. GUTFREUND, *Twentieth Century Sprawl Highways and the Reshaping of the American Landscape*, New York, Oxford University Press, 2004, p. 8-9.
[27] M. FOSTER, *Nation on Wheels, op.cit.*, p. 12-13.
[28] O. GUTFREUND, *Twentieth Century Sprawl Highways and the Reshaping of the American Landscape, op.cit.*, p. 52-54.

Les racines du déclin : un réseau ferroviaire surdéveloppé et inadapté aux contraintes modernes de transport

A la fin des années 1960, l'avenir du transport ferroviaire de passagers s'est considérablement assombri. Mais quelles sont les causes structurelles à ce déclin rapide ? La Première Guerre mondiale laisse les chemins de fer dans une situation difficile. En effet, dans le cadre de l'effort de guerre, les installations ferroviaires sont surutilisées tout en souffrant de sous-investissements. Mais la situation demeure viable tant que le réseau est sous contrôle fédéral. Une fois la guerre achevée, le gouvernement fédéral réfléchit à l'avenir du réseau ferroviaire : maintien de la nationalisation, privatisation avec consolidation du secteur en quelques grandes entreprises, ou privatisation simple. Il s'agit de savoir si le chemin de fer doit être considéré comme une entreprise privée comme une autre, soumise aux logiques du marché, ou s'il faut reconnaître une fonction sociale et territoriale au train qui nécessiterait donc une intervention publique[29]. Finalement, en mars 1920, le vote du Transportation Act met fin au contrôle fédéral des chemins de fer. Cette privatisation, qui ne fait que revenir à la situation antérieure, et la disparition de fait de la puissance publique dans le mode ferroviaire, ne font qu'accentuer les difficultés après 1945[30]. Face à l'essor de l'automobile, les réactions des barons des chemins de fer sont mitigées. D'un côté, les sceptiques qui pensent que l'automobile n'est qu'un effet de mode. De l'autre, les réalistes qui s'inquiètent pour leur position monopolistique et qui prennent conscience de la nécessité d'améliorer encore le service. Pour la plupart des compagnies, les branches « voyageurs » ne représentent qu'un quart voire moins de leurs bénéfices. Il s'agit peut-être là de l'une des explications à ce désintérêt rapide pour le train. Les compagnies elles-mêmes ne dépendant pas du transport de passagers, elles n'y ont qu'un intérêt limité et se préoccupent peu de prendre en considération réellement l'expérience de voyage et d'adapter les trains aux nouvelles attentes de la société américaine[31]. Toutefois, l'adoption d'innovations technologiques démontre que les dirigeants des compagnies ne sont pas restés totalement passifs dans l'entre-deux-guerres et ont investi des sommes assez considérables pour moderniser leurs services.

Bien que la Seconde Guerre mondiale constitue une bouffée d'oxygène pour le train, le déclin du mode ferroviaire reprend, et même s'accélère, à partir des années 1950. Tous les handicaps structurels qui ont émergé lors des décennies précédentes réapparaissent une fois la parenthèse de prospérité de la Seconde Guerre mondiale refermée. Le nombre de déplacements interurbains annuels en train passe de 600 millions en 1944 à 105 millions en 1966. La décennie 1950 est catastrophique pour le chemin de fer. L'aviation commerciale est en plein développement et menace les services ferroviaires pour la longue distance. L'Etat fédéral contribue à déstabiliser encore davantage le transport ferroviaire de passagers avec le soutien financier à la construction d'aéroports, le Federal Aid Highway Act de 1956 pour construire un réseau national d'autoroutes, et la fin de la distribution du courrier par rail à partir de 1967. Le transport ferroviaire de passagers dessert environ 172 000 kilomètres cumulés du réseau, en 1970 cette desserte s'effondre à moins de 79 000 kilomètres. On passe de 20 000 trains interurbains en 1929 à 500 en 1970. Les compagnies enregistrant des pertes historiques sur leurs services voyageurs décident de diminuer le nombre de trains et souhaitent supprimer de plus en plus de lignes.

Tout au long de la décennie 1960, les fermetures – ou réductions drastiques – de services par les compagnies se multiplient. Plusieurs fusions ont lieu au cours des années 1960 pour que ces compagnies se consolident et réalisent des économies d'échelles. La plus grande fusion-acquisition de cette période est celle du New York Central et du Pennsylvania Railroad en 1968. Cette nouvelle compagnie, Pennsylvania Central, devient la plus grande compagnie de chemins de fer de l'histoire américaine. Toutefois, cette fusion déstabilise la nouvelle entité et ampute sa rentabilité financière dans un contexte global déjà difficile. Elle enregistre un million de dollars de pertes par jour en 1970. Le 21 juin 1970, moins de trente mois après la fusion, l'entreprise se déclare en faillite[32]. Le secteur

[29] C. WOLMAR, *The Great Railroad Revolution, op.cit.,* p. 294-295.
[30] R. SAUNDERS, *Merging Lines, op.cit.,* p. 42-45.
[31] A. MARTIN, *Railroads Triumphant, op.cit.,* p. 120-121.
[32] Robert E. GALLAMORE, John Robert MEYER, *American Railroads: Decline and Renaissance in the Twentieth Century*, Cambridge, Harvard University Press, 2014, p. 151-157.

ferroviaire s'en trouve profondément affecté et ouvre la voie à une restructuration historique du secteur qui passe notamment par la séparation entre les activités de fret et de voyageurs.

Conclusion

Le réseau ferroviaire aux Etats-Unis connaît en seulement deux siècles une croissance fulgurante et un déclin brutal pour les services dédiés aux voyageurs. Les chemins de fer contribuent à assurer la mise en valeur du territoire et à matérialiser l'unité du pays lors de la conquête de l'Ouest puis lors de la période de la Reconstruction qui fait suite à la guerre de Sécession. Le train à vapeur a été l'un des éléments moteurs de l'industrialisation des Etats-Unis dans le dernier tiers du XIXème siècle. Son rôle territorial, politique et économique est indéniable. Néanmoins l'arrivée de l'automobile et le développement d'un réseau routier et autoroutier dense bouleverse la position monopolistique du train, particulièrement dans le transport de voyageurs. Son déclin déstabilise tout le secteur – malgré un maintien certain du fret – et les entreprises ferroviaires cherchent dès les années 1960 à se débarrasser de leurs services déficitaires. Il est fréquent d'attribuer à la voiture l'entière responsabilité du déclin du transport ferroviaire interurbain de passagers. Or la dégradation rapide de ses avantages comparatifs, le surdimensionnement du réseau, l'inadaptation aux nouveaux besoins de transport sont autant de causes endogènes qui expliquent la gravité de la crise ferroviaire aux Etats-Unis.

Cette approche historique semble nécessaire pour appréhender la situation du secteur ferroviaire en 1970. En effet, cette période marque une césure profonde dans l'histoire des chemins de fer étatsuniens. Les entreprises ferroviaires sont déjà affaiblies lorsque survient la crise liée à la faillite du Penn Central en 1970. S'ensuit une période de restructuration profonde organisée par l'Etat fédéral avec la création d'Amtrak qui récupère un réseau ferroviaire minimal pour les déplacements interurbains puis la création de Conrail qui permet de sauver une partie du réseau de fret de l'est du pays. Ces premières évolutions annoncent une nouvelle ère du secteur ferroviaire étatsunien à partir des années 1980 marquée par l'assouplissement du cadre réglementaire, la consolidation industrielle et la restructuration des entreprises et du réseau de fret.

Bibliographie

AMBROSE Stephen E., *Nothing Like It in the World: The Men Who Built the Transcontinental Railroad, 1863-1869*, New York, Simon & Schuster, 2000, 432 p.

DOUGLAS George H., *All Aboard! : The Railroad in American Life*, New York, Paragon House, 1996, 462 p.

FOSTER Mark S., *Nation on Wheels: the Automobile Culture in America since 1945*, Belmont CA, Thomson, Wadsworth, 2003, 216 p.

GALLAMORE Robert E., Meyer John Robert, *American Railroads: Decline and Renaissance in the Twentieth Century*, Cambridge, MA, Harvard University Press, 2014, 528 p.

GODDARD Stephen B., *Getting There: The Epic Struggle between Road and Rail in the American Century*, New York, Basic Books, 1994, 368 p.

GORDON Sarah, *Passage to Union: How the Railroads Transformed American Life, 1829-1929*, Chicago, Ivan R Dee, 1996, 416 p.

GRANT Roger, *Railroads and the American People*, Bloomington, Indiana University Press, 2012, 328 p.

GUTFREUND Owen D., *Twentieth Century Sprawl Highways and the Reshaping of the American Landscape*, New York, Oxford University Press, 2004, 320 p.

JACQUIN Philippe, ROYOT Daniel, *Go West ! : Histoire de l'Ouest américain d'hier à aujourd'hui*, Paris, Flammarion, 2004, 368 p.

JONES David W., *Mass Motorization + Mass Transit an American History and Policy Analysis*, Bloomington, Indiana University Press, 2010, 288 p.

KASPI André, *Les Américains*, tome 1, Paris, Éditions du Seuil, 2012, 338 p.

MARTIN Albro, *Enterprise Denied: Origins of the Decline of American Railroads, 1897-1917*, New York, Columbia University Press, 1971, 400 p.

MARTIN Albro, *Railroads Triumphant: The Growth, Rejection, and Rebirth of a Vital American Force*, New York, Oxford University Press, 1992, 448 p.

PERL Anthony, *New Departures Rethinking Rail Passenger Policy in the Twenty-First-Century*, Lexington, University Press of Kentucky, 2002, 352 p.

SAUNDERS Richard, *Merging Lines: American Railroads, 1900-1970*, DeKalb, Ill, Northern Illinois University Press, 2001, 505 p.

SAUNDERS Richard, *Main Lines: Rebirth of the North American Railroads, 1970-2002*, DeKalb, Northern Illinois University Press, 2003, 457 p.

STOVER John F., *American Railroads*, Chicago, University of Chicago Press, 1997, 324 p.

TAYLOR George R., *The Transportation Revolution, 1815-1860*, New York, Rinehart, 1951, 454 p.

TAYLOR George R., NEU Irene D., *The American Railroad Network, 1861-1890*, Cambridge, Harvard University Press, 2003 (1ère ed. 1956), 136 p.

WARD James Arthur, *Railroads and the Character of America, 1820-1887*, Knoxville, University of Tennessee Press, 1986, 200 p.

WHITE Richard, *Railroaded: The Transcontinentals and the Making of Modern America*, New York, WW Norton & Co, 2011, 720 p.

WOLMAR Christian, *The Great Railroad Revolution. The History of Trains in America*, New York, PublicAffairs, 2012, 448 p.