



HAL
open science

Repenser la politique ferroviaire aux États-Unis : des projets à plus ou moins grande vitesse

Charlotte Ruggeri

► **To cite this version:**

Charlotte Ruggeri. Repenser la politique ferroviaire aux États-Unis : des projets à plus ou moins grande vitesse. Géoconfluences, 2015. halshs-01823699

HAL Id: halshs-01823699

<https://shs.hal.science/halshs-01823699>

Submitted on 26 Jun 2018

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.



(Dossier) États-Unis : espaces de la puissance, espaces en crises

Repenser la politique ferroviaire aux États-Unis : des projets à plus ou moins grande vitesse

Publié le 07/07/2015

Auteur(s) : [Charlotte Ruggeri](#), docteure en géographie - Laboratoire MRTE, Université de Cergy-Pontoise et professeure de géographie en classes préparatoires

SOMMAIRE

1. Les États-Unis : un pays sans grande vitesse ?
2. Deux projets, deux territoires, deux trains

[Bibliographie](#) | [citer cet article](#)

En janvier 2015, le gouverneur de Californie Jerry Brown inaugure le chantier de construction de la ligne à grande vitesse ferroviaire en Californie. La presse est présente et l'événement est relayé dans tout l'État. Pourquoi une telle médiatisation pour un chantier de construction, qui démarre au nord de Madera, dans la Vallée centrale ? La cérémonie peut sembler disproportionnée, mais symboliquement, elle représente l'achèvement d'au moins vingt ans de lutte pour développer ce projet de grande vitesse ferroviaire. Toutefois, l'inauguration et le démarrage du chantier ne sont qu'une étape, le train à grande vitesse californien ne doit pas entrer en service avant les années 2020.

De tels délais révèlent l'intensité des débats autour des projets de **grande vitesse ferroviaire** aux États-Unis [1]. En effet, depuis 2008 et l'arrivée au pouvoir de Barack Obama, l'administration fédérale s'est fixé comme objectif de repenser la politique ferroviaire du pays. Malgré quelques lois ambitieuses dans les années 1990, le transport ferroviaire états-unien demeure sous-financé et n'apparaît pas comme une priorité des politiques fédérales de transport. Une fois les lois votées, les financements ne suivent pas, conséquence du questionnement sur l'utilité de la grande vitesse ferroviaire pour le territoire des États-Unis.

En raison de l'immensité du territoire, l'enjeu de sa desserte demeure une question

cruciale. Dès les projets de ligne ferroviaire transcontinentale dans les années 1860, la distance à parcourir effraie les contemporains. Si l'avion et la route ont pris le relais depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, les liaisons ferroviaires transcontinentales, tout comme les liaisons ferroviaires locales, n'ont pas disparu. Le train est même redevenu un sujet de débat majeur, en lien avec la durabilité du système de transport états-unien. Dans un contexte de tournant environnemental et d'augmentation des prix du pétrole donc du carburant, les modes aériens et routiers sont contestés et le train peut apparaître comme une alternative crédible. Mais le train n'est pas une alternative nouvelle, puisqu'il s'agit du premier mode de transport capable de desservir et d'unir ce territoire gigantesque ainsi que d'asseoir sa **puissance** comme nation industrielle à la fin du XIXe siècle. Si le train est un moteur d'unification et de puissance sous l'œil bienveillant de l'État fédéral dans la seconde moitié du XIXe siècle, son évolution démontre un abandon partiel tant dans les politiques que dans les pratiques. Pourtant, depuis les années 1970, le train redevient progressivement un enjeu des politiques publiques de transport à l'échelle **fédérée**, questionnant dès lors le rôle et la légitimité de l'État **fédéral** comme acteur du secteur ferroviaire depuis 2008.

Après avoir rappelé l'évolution du transport ferroviaire aux États-Unis et mis en évidence une prise en compte fédérale tardive et timide de ce mode de transport, nous pourrions montrer en quoi depuis 2008, la politique ferroviaire fédérale connaît un tournant important. Puis, nous pourrions illustrer ce « tournant » par deux exemples différenciés : le projet d'amélioration de la ligne *Acela Express* entre Boston, New York et Washington D.C., consistant en un passage vers la grande vitesse ferroviaire et le projet de ligne à grande vitesse ferroviaire en Californie, considéré comme le seul projet de grande vitesse ferroviaire du pays.

1. Les États-Unis : un pays sans grande vitesse ?

En 1917, les États-Unis comptent 400 000 kilomètres de chemin de fer. En pleine Première Guerre mondiale, le réseau atteint son apogée (Wolmar, 2012). En 2010, l'Association of American Railroads (AAR) estime que le pays ne compte plus que 228 000 kilomètres de rails [2]. Cette évolution n'est pas exceptionnelle dans les pays développés où les constructions de voies ferrées ne compensent pas les fermetures et abandons d'infrastructures et de lignes (Merlin, 1991). Dans le cas états-unien, on peut toutefois s'interroger sur l'importance que prend le transport ferroviaire au XIXe siècle et sur la rapidité et la précocité de son déclin. Ce déclin sélectif met alors en évidence l'évolution des politiques fédérales ferroviaires, jusqu'au tournant de 2008.

1.1. Du train à l'automobile

Le rôle et l'importance des chemins de fer dans l'histoire américaine ne sont pas des éléments inconnus ou passés sous silence (White, 2011). Leur participation cruciale à la formation territoriale du pays, notamment lors de la conquête de l'Ouest qui s'accélère après 1848, est un fait maintes fois repris dans l'histoire, la littérature, l'art ou le cinéma états-uniens.

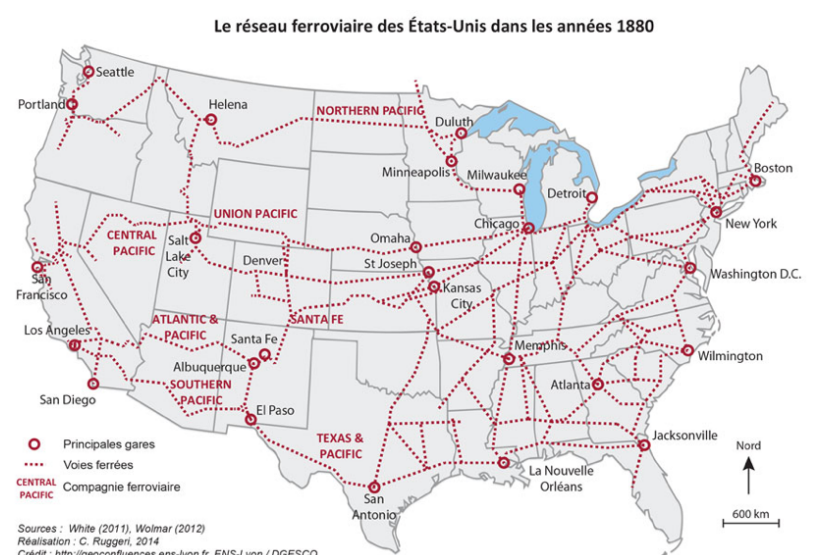
Complément 1 : De *Il était une fois dans l'Ouest* à *Hell on wheels*.

Le chemin de fer est la première innovation technologique qui bouleverse profondément les transports en combinant trois technologies jusque-là indépendantes : le guidage par rail, l'utilisation de la vapeur comme force motrice et un engin de traction mobile (Plassard, 2003). Dès les années 1820-1840, de nombreuses compagnies apparaissent et construisent des lignes locales comme la Western Railroad à Boston ou l'Erie Railroad à New York (Gordon, 1996). Malgré cette première vague d'enthousiasme, les conditions pour le développement d'un véritable réseau ferroviaire ne sont pas réunies dans les années 1830-1840. Les financements et les investisseurs se font rares, peu d'ouvriers sont formés ou compétents et les cadres légaux et administratifs n'existent pas. Avant 1860, le transport ferroviaire est à la fois technologiquement impressionnant pour les Américains, et spatialement incohérent puisqu'il ne consiste qu'en une juxtaposition de lignes délicates à connecter, les compagnies n'appliquant pas toujours le même écartement des voies (Wolmar, 2012). De plus, les compagnies ferroviaires régulent tardivement leur fonctionnement (itinéraire et horaires fixes), tandis que les Américains ne savent pas encore prendre le train. Ils embarquent à bord du premier train venu, qu'il soit de fret ou de voyageur, ne paient pas, s'installent sur le toit des voitures et montent et descendent sans attendre l'arrêt du train en gare (Gordon, 1996).

Le principal acteur ferroviaire du XIXe siècle est l'État fédéré. Les États mettent rapidement en place des cadres législatifs favorables aux compagnies ferroviaires. New York est ainsi le premier État à appliquer l'« *eminent domain* », à savoir un droit de préemption, procédure qui permet à un État d'acheter des terres pour y construire des infrastructures de transport mais qui génère évidemment des contestations par les propriétaires fonciers. L'autre implication possible des États est de soutenir financièrement la construction ferroviaire : ainsi, l'État de New York répartit plusieurs millions de dollars entre dix compagnies en 1846 (Wolmar, 2012). Dans le Midwest, les investisseurs sont encore frileux et certains États décident de financer totalement leurs chemins de fer comme le Michigan (Gordon, 1996). Le gouvernement fédéral est encore en retrait pour deux raisons : la Constitution l'empêche de financer directement des projets d'infrastructures et les États du Sud sont farouchement opposés à une intervention du gouvernement (Wolmar, 2012).

Toutefois, lorsque les États du Sud entrent en sécession, **le gouvernement fédéral** prend conscience du pouvoir unificateur des chemins de fer. La sécession des États du Sud laisse la nation coupée en deux sans connexion ferroviaire, alors que les chemins de fer tiennent un rôle crucial pendant le conflit (1861-1865). La guerre de Sécession rompt alors la logique territoriale Nord-Sud qui primait dans les débats et le développement du pays et de ses réseaux. En **1862**, alors que la Guerre de Sécession fait rage, le Congrès adopte le **Pacific Railroad Act** qui prévoit la construction d'une ligne transcontinentale entre l'Est et l'Ouest du pays, inaugurée en 1869. Le président Lincoln décide alors de mettre en avant

Le réseau ferroviaire des États-Unis dans les années 1880



l'Union et l'unification tout en favorisant un axe Est-Ouest. L'achèvement du premier transcontinental ouvre la voie à une frénésie ferroviaire aux États-Unis et le pic de la construction ferroviaire a lieu entre 1870 et 1872, surtout dans l'Ouest du pays (White, 2011).

Dès les années 1880, un sentiment anti-ferroviaire et anti-monopole se forme dans la population américaine. Des groupes apparaissent pour contester le pouvoir des compagnies ferroviaires, notamment en termes fonciers (White, 2011). En 1887, le gouvernement fédéral agit enfin en créant l'Interstate Commerce Commission (ICC) afin de lutter contre le monopole des plus grandes compagnies ferroviaires. L'ICC, institution fédérale, ne peut pas intervenir ni surveiller les activités de toutes les compagnies, mais seulement celles dont les lignes desservent plusieurs États. C'est une institution plutôt faible pendant les premières années, démontrant le poids très relatif du pouvoir fédéral. L'ICC perd ainsi tous ses procès contre les compagnies ferroviaires jusque dans les années 1900 (Gordon, 1996 ; Wolmar, 2012).

L'unification du pays n'est pas due aux chemins de fer, mais elle n'aurait pas été possible aussi précocement sans eux. En effet, avec l'expansion territoriale à l'Ouest qui s'accélère à partir des années 1850, le train devient le seul mode de transport capable de desservir de telles superficies avec autant de rapidité et d'efficacité. Cette nécessité des chemins de fer entraîne la constitution de monopoles aujourd'hui décrits par Richard White comme le poison du secteur ferroviaire à la fin des années 1890 (White, 2011). Entre le début du XXe siècle et les années 1920, les compagnies ferroviaires deviennent moins populaires, et ce pour tout le monde.

En effet, dès la fin du XIXe siècle, un concurrent sérieux apparaît, l'automobile. Les investisseurs considèrent désormais la construction routière et l'industrie pétrolière comme deux secteurs d'avenir. Pour les Américains, la voiture devient le mode de transport de la liberté et de l'aventure, ce que les chemins de fer promettaient un siècle auparavant. La voiture permet d'aller n'importe où, alors que les trains desservent avant tout les centres urbains (Gordon, 1996). Après la Seconde Guerre mondiale, la désaffection du chemin de fer continue et les compagnies ferroviaires ne peuvent répondre au déclin de la fréquentation que par des abandons de lignes et des coupes budgétaires drastiques (Goddard, 1994). L'État fédéral décide alors de construire plus d'autoroutes, mais également des autoroutes plus grandes permettant de supporter un trafic à plus grande vitesse et en plus grande quantité (Jones, 2008) [3]. Le pic de construction commence à la fin des années 1950 lorsque le président Dwight Eisenhower fait voter **l'Interstate Highway Act de 1956**. Il s'agit alors du programme d'aménagement autoroutier le plus ambitieux jamais pensé dans un pays développé. Le projet est de relier entre elles 90 % des villes de plus de 50 000 habitants par un réseau de 65 000 kilomètres d'autoroutes (Weiner, 1992).

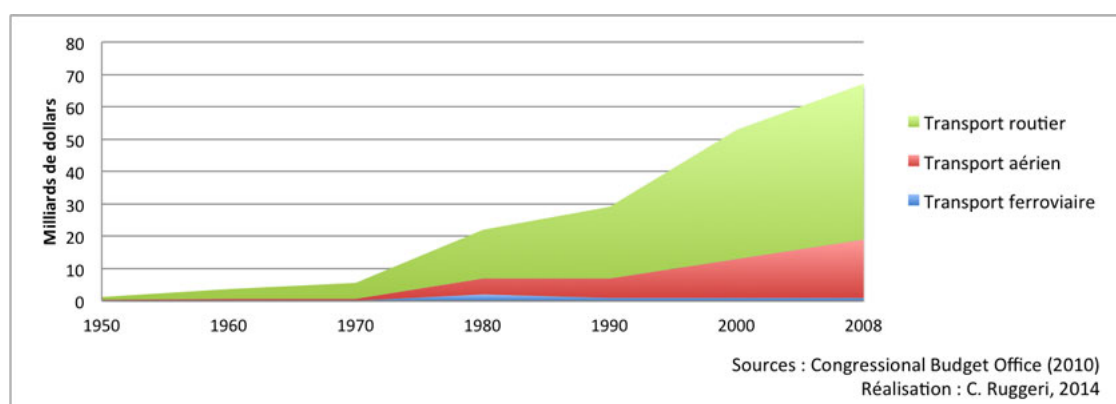
Si le soutien fédéral au chemin de fer fut important et crucial, il passa par un favoritisme législatif, judiciaire et économique, mais très rarement par un financement direct des infrastructures ferroviaires. Dans le cas de la route, en revanche, l'État fédéral pense et finance le réseau national, secondé par les États fédérés qui construisent de vastes réseaux de *freeways*.

1.2. Une politique fédérale tardive

Le transport ferroviaire est délaissé par les passagers, ce que les compagnies ferroviaires semblent accepter, se concentrant sur les activités rentables du fret, tandis que l'État fédéral n'envisage pas de soutien public aux compagnies ferroviaires (Perl, 2002). **Depuis les années 1920, le réseau ferroviaire états-unien est en déclin et à partir des années 1950, il se contracte fortement.**

Le gouvernement fédéral intervient en proposant un compromis aux compagnies au travers du **Rail Passenger Act de 1970** qui fonde la National Railroad Passenger Corporation, appelée **Amtrak**, qui débute son activité dès 1971. Les compagnies ferroviaires ont alors le choix : investir dans la nouvelle compagnie et être désengagées de leurs obligations envers le transport de voyageurs ou ne pas investir mais maintenir leur service aux voyageurs. Vingt compagnies ferroviaires acceptent le compromis. Amtrak ne disposant pas d'infrastructures ferroviaires lors de sa création, le gouvernement fédéral négocie un tarif préférentiel avec les compagnies ferroviaires afin que la nouvelle compagnie utilise leurs voies. De plus, les trains d'Amtrak ont la priorité sur les trains de fret, ce qui la fait apparaître comme une concurrente aux yeux des compagnies ferroviaires de fret. Quant aux défenseurs du rail, ils considèrent que l'État reprend son rôle de soutien au transport ferroviaire après avoir fortement aidé le transport routier et subventionné la construction d'aéroports. La création d'Amtrak ne règle pas tous les problèmes du transport ferroviaire de voyageurs. Certes, elle a donné un cadre économique et législatif au transport ferroviaire interurbain, menacé par les compagnies ferroviaires, mais Amtrak s'avère difficilement capable de renouveler profondément le transport ferroviaire. Elle se contente de maintenir un trafic viable sur des axes interurbains. Par ailleurs, les subventions fédérales sont faibles et Amtrak frôle chroniquement la faillite (Perl, 2002).

Les financements fédéraux par modes de transport (1950-2008)



Les années 1970 marquent donc une diversification des financements fédéraux états-unien dans le domaine des transports. Ils n'obéissent plus seulement à la logique du tout-autoroute, mais jusque dans les années 1990, deux lois seulement favorisent une répartition plus égale des fonds fédéraux entre modes de transport, les lois ISTEA (*Intermodal Surface Transportation Efficiency Act*) de 1991 et TEA 21 (*Transportation Equity Act for the 21st Century*) de 1997. De plus, l'automobile continue de se développer et d'être soutenue par les autorités politiques fédérales, redevenant à l'occasion une priorité nationale lorsqu'elle est en danger comme en 2008. L'attitude de l'État est donc très volontariste et interventionniste face aux constructeurs automobiles et face au secteur de l'automobile, en général. Par ailleurs, contrairement aux compagnies ferroviaires, les constructeurs semblent accepter ces actions, qui leur permettent de survivre à une crise massive. Lors de la crise de 2008-2009, qui touche violemment les

trois grands constructeurs que sont Chrysler, Ford et General Motors, les subventions fédérales atteignent les 85 milliards de dollars (Jullien & Lung, 2011). À l'inverse, à la fin des années 1960, l'État fédéral n'avait pas concédé pas de prêts aux compagnies ferroviaires qui faisaient faillite, totalement ou en partie, favorisant plutôt les fusions entre compagnies. En effet, si le service ferroviaire de voyageurs n'avait pas été soutenu par l'État, les compagnies ferroviaires n'auraient pas disparu pour autant. Ceci explique peut-être leur méfiance vis-à-vis d'un État prêt à maintenir une activité potentiellement concurrente du fret, via notamment la création d'Amtrak.

1.3. Le tournant de 2008

Toutefois, la crise de 2008 ne marque pas seulement la mise en place d'une politique très interventionniste du gouvernement fédéral états-unien dans le secteur de l'automobile. En effet, l'administration Obama entreprend également un profond renouvellement de l'approche des politiques ferroviaires, mettant la grande vitesse ferroviaire au cœur des enjeux.

Entre 1990 et 2007, le gouvernement fédéral a investi 4,17 milliards de dollars dans la grande vitesse ferroviaire, surtout en finançant des recherches et des études et en améliorant les infrastructures et les trains du corridor Nord-Est (Peterman, Frittelli & Mallet, 2013). En **2009**, l'administration Obama dégage 8 milliards de dollars pour la grande vitesse ferroviaire, auxquels s'ajoutent rapidement 2,5 milliards de dollars. En moins de deux ans, les fonds relatifs à la grande vitesse ferroviaire ont donc un peu plus que doublé, démontrant une volonté et une **ambition nouvelle de la part du gouvernement fédéral : devenir un acteur de la grande vitesse ferroviaire aux États-Unis.**

La législation qui encadre cette nouvelle politique ferroviaire repose sur **trois lois votées entre 2008 et 2009**. En 2008, deux lois prévoient des avancées importantes pour le rail aux États-Unis. Tout d'abord, la loi *Rail Safety Improvement Act* (RSIA) qui augmente les exigences de sécurité pour les infrastructures ferroviaires. La loi primordiale demeure toutefois la loi *Passenger Rail Investment and Improvement Act* (PRIIA). C'est la loi la plus importante votée depuis la création d'Amtrak en 1970. Elle met en place trois types d'investissements favorisant les projets ferroviaires de construction et d'amélioration menés par des États fédérés. Ces deux lois sont complétées par l'*American Recovery and Reinvestment Act* (ARRA) de 2009. En effet, les lois de 2008 montrent tout de suite leurs limites puisqu'elles ne prévoient pas de financements. L'administration Obama fait donc voter l'ARRA, qui est un plan de relance économique, dans lequel 8 milliards de dollars sont prévus pour les projets de grande vitesse ferroviaire (Audikana, 2012).

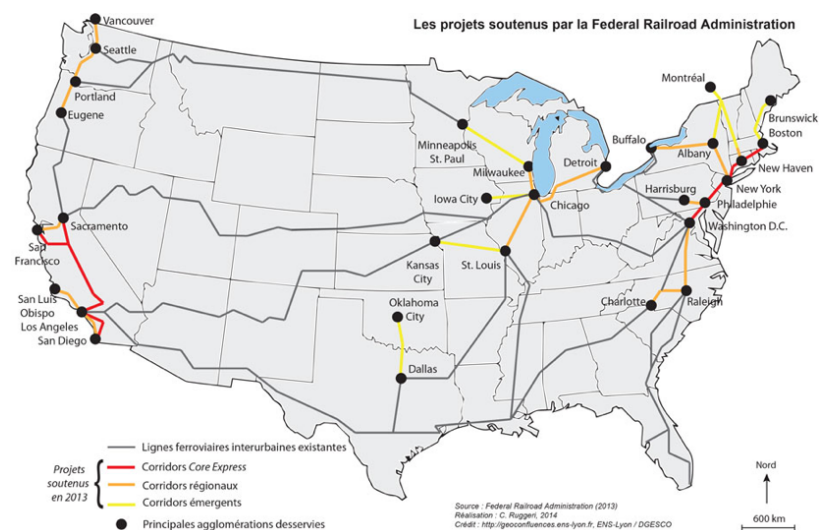
Après près de cinquante ans sans investissements notables dans le rail, le geste de l'administration Obama, et sa médiatisation très importante, ont de quoi étonner. En effet, en avril 2009, lors de la décision d'octroyer 8 milliards de dollars à la grande vitesse ferroviaire, une grande conférence de presse est organisée avec Barack Obama, le vice-président Joe Biden et le secrétaire d'État aux transports, Ray LaHood. Le but de cette conférence de presse est de dévoiler le rapport *Vision for High-Speed Rail in America* qui détaille les raisons de cette politique et les conditions de distribution des fonds fédéraux (U.S. DOT – FRA, 2009).

La vision et les arguments du gouvernement fédéral se résument en quelques points. Le gouvernement fédéral rappelle tout d'abord que le rail peut répondre à plusieurs objectifs, à savoir la compétitivité économique, l'efficacité énergétique, la qualité environnementale et la sécurité des déplacements. Selon la Federal Railroad Administration (FRA) en charge de la distribution des fonds, la loi ARRA a pour rôle de permettre l'émergence d'un

transport ferroviaire performant, c'est-à-dire faire en sorte que les trains soient ponctuels, fréquents et confortables. Deuxièmement, le rail doit se connecter aux modes de transport existants via des gares multimodales et favoriser la réduction des effets négatifs du transport routier et aérien, notamment la congestion et la pollution. Dans les faits, la FRA entreprend trois approches. La première consiste à accorder des subventions à des projets déjà en cours, mais dont l'avancement n'en est qu'aux études d'ingénierie et environnementales. La deuxième approche consiste à impulser le développement de projets de corridors dans des territoires prêts à fournir une liste de corridors potentiels. Enfin, la troisième approche consiste en des partenariats avec des projets dont les fonds proviennent d'autres sources, aussi bien publiques que privées (U.S. DOT – FRA, 2009).

Pour les corridors ferroviaires de la grande vitesse, la FRA désigne trois catégories de projets : les corridors *Core Express*, sur des distances comprises entre 320 et 960 kilomètres avec des trains circulant à plus de 240 km/h et des trajets de trois heures maximum ; les corridors régionaux sur des distances entre 160 et 800 kilomètres avec des trains circulant entre 145 et 240 km/h avec si possible des connexions aux corridors *Core Express* ; les corridors émergents pour des trains circulant entre 120 et 145 km/h sur des lignes se connectant aux corridors régionaux ou aux corridors *Core Express* (U.S. DOT – FRA, 2010). Les corridors *Core Express* correspondent à des lignes à grande vitesse et se limitent aux projets californiens et du corridor du Nord-Est, tandis que les corridors régionaux peuvent concerner aussi bien des lignes à grande vitesse que des voies classiques améliorées. Enfin, les corridors émergents sont des lignes classiques améliorées (Todorovich, Schned & Lane, 2011). On remarque bien la concentration des projets sur quatre territoires (Californie, Nord-Est, Midwest, Nord-Ouest), alors que les territoires du Sud et des Plaines sont totalement « en dehors » de ces projets.

Les projets soutenus par la Federal Railroad Administration



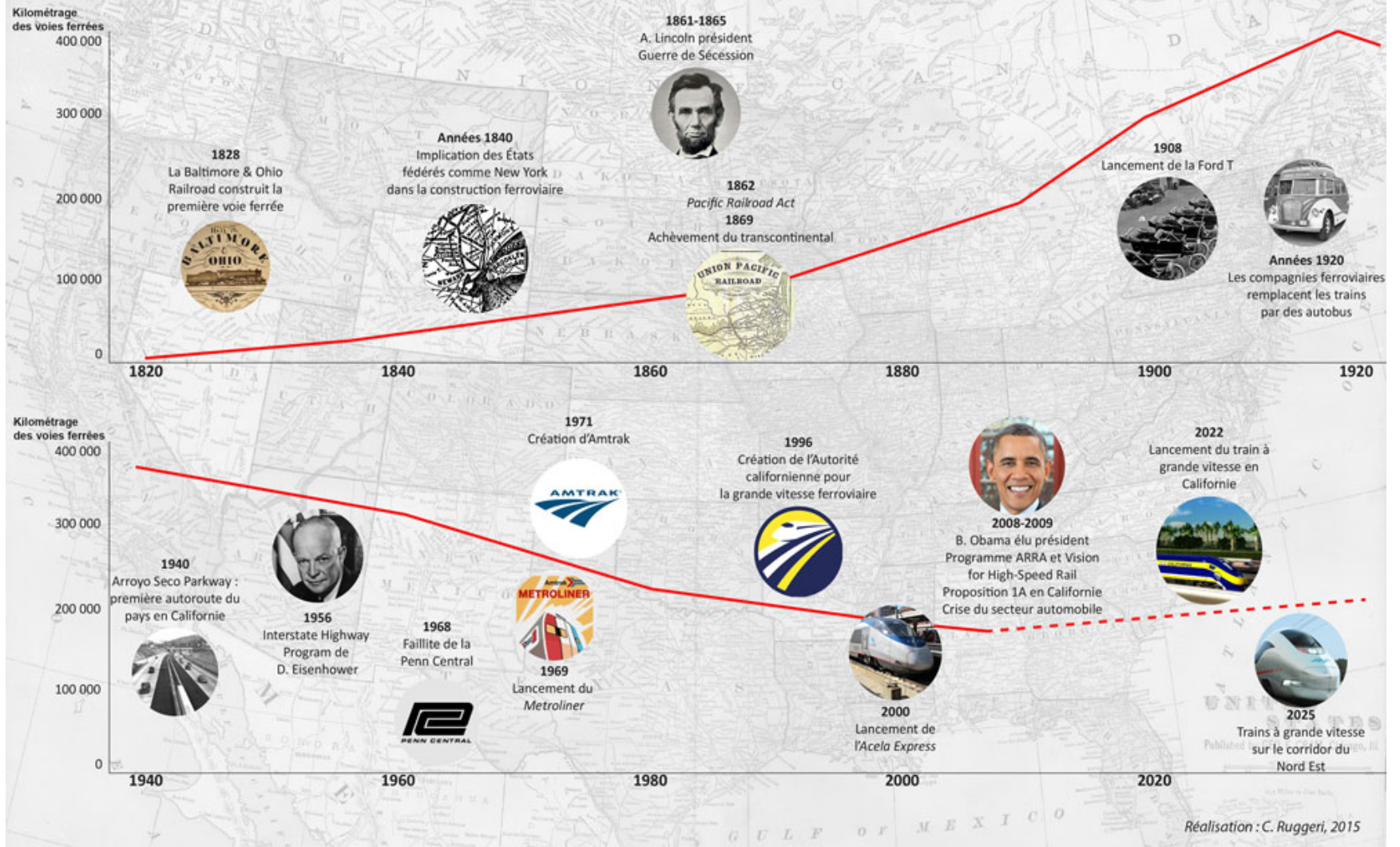
La FRA décide donc de développer un réseau différencié selon les territoires, ce qu'elle justifie par plusieurs arguments. Elle explique ainsi que certains territoires nécessitent des réseaux très performants comme les *Core Express* parce qu'ils manquent de liaisons ferroviaires et parce que ces corridors ont pour objectif de desservir des espaces urbains très denses et puissants, comme en Californie. Elle présente ces corridors *Core Express* comme la colonne vertébrale du réseau ferroviaire de voyageurs. Pour les autres projets, la FRA défend son programme et explique vouloir prendre pour base les réseaux

ferroviaires parfois denses préexistants, notamment dans le Midwest et le Nord-Est (Todorovich, Schned & Lane, 2011).

Si ce nouvel arsenal législatif est salubre pour le transport ferroviaire, il démontre rapidement ses limites. La principale limite repose sur le financement de ces lois puisque la FRA ne dispose pas d'un fonds spécifique, relatif à des taxes ou des impôts, et ne dépend que d'éventuels fonds ponctuels votés par le Congrès. Or depuis 2011, avec la perte de la majorité démocrate à la Chambre des représentants, et qui plus est depuis 2014 avec la perte de la majorité démocrate au Sénat, aucun fonds n'est voté à cet effet. La deuxième limite concerne plutôt la cohérence spatiale de ces projets, ou plutôt leur absence de cohérence. En effet, la FRA se contente avant tout de se réapproprier des projets préexistants. De fait, les subventions sont accordées à des projets dispersés sur tout le territoire états-unien, sans qu'il y ait de connexions entre ces projets, donnant souvent une impression de manque de cohérence spatiale donc de visée politique claire de la part de l'administration fédérale (Ruggeri, 2015).

Si les projets se multiplient, ils ne concernent que certains territoires assez circonscrits aux États-Unis. La grande époque des trains transcontinentaux, ou même des *Interstates*, aux missions d'unification et de connexion de tout le territoire états-unien, est terminée. La grande vitesse ferroviaire serait avant tout le moteur et le vecteur du développement urbain et économique de certains territoires caractérisés par des densités de population importantes, un marché du travail dynamique, des réseaux de transport routiers et aériens saturés ou proches de la saturation et des aires urbaines distantes les unes des autres de moins de 800 kilomètres (Ruggeri, 2015). De fait, **quatre régions apparaissent comme des territoires ferroviaires « favorisés »**, dont deux particulièrement pertinents pour le développement de la grande vitesse ferroviaire : le Nord-Est, déjà desservi par l'*Acela Express* et la Californie avec de possibles extensions vers le Sud-Ouest, voire les Plaines en arrimant Denver et Salt Lake City afin de penser un réseau à grande vitesse ferroviaire de l'Ouest (Ruggeri, 2015).

L'évolution de la politique ferroviaire des États-Unis entre 1820 et les années 2020



Source : C. Ruggeri, 2015



2. Deux projets, deux territoires, deux trains

Le réseau d'Amtrak est particulièrement fréquenté dans deux espaces, le Nord-Est et la Californie. Ces sept corridors rassemblent 74 % des usagers d'Amtrak et relient les principales aires urbaines du pays : New York - Boston - Philadelphie - Baltimore - Washington D.C. et San Diego - Los Angeles - San Jose - San Francisco [4]. Il n'est donc pas étonnant de retrouver ces corridors parmi les projets de renouveau ferroviaire, et en particulier ceux de grande vitesse ferroviaire.

2.1. Le corridor Nord-Est : de l'Acela Express au programme Next Generation

À la fin des années 1990, Amtrak subit une réforme en profondeur et reçoit un soutien important de l'État fédéral pour mettre en circulation un « *bullet train* » (train à grande vitesse) sur le corridor du Nord-Est, entre Washington D.C., New York et Boston. L'investissement du gouvernement fédéral s'élève à 3,2 milliards de dollars afin d'électrifier les voies entre New Haven et Boston et d'acheter des trains. Le contexte est opportun pour la compagnie car les prix de l'essence augmentent et la saturation des axes routiers s'aggrave (Perl, 2002). Amtrak parvient à inaugurer le service de l'**Acela Express** en **2000**, avec un train construit spécialement par Bombardier et Alstom. Le défi est de taille puisque les deux constructeurs doivent penser un train à grande vitesse capable de circuler sur une infrastructure ferroviaire datant du XIXe siècle puis améliorée dans les années 1930 (Perl, 2002). Les temps de trajet sont donc réduits mais la baisse n'est pas radicale : 2 heures 45 entre New York et Washington D.C., contre 3 heures auparavant. Malgré le « *bullet train* », le trajet Washington D.C. - Boston, soit l'ensemble de la ligne, prend encore six heures et quarante minutes pour 492 kilomètres. Ceci est dû

aux vitesses moyennes du train. En effet, l'*Acela Express* peut certes atteindre une vitesse maximale de 240 km/h, mais ses vitesses moyennes sont en réalité beaucoup plus faibles : 99 km/h entre New York et Boston ; 136 km/h entre New York et Washington D.C. et au total, sur les 734 km, 177 km/h (Todorovich, Schned & Lane, 2011).

Europe vs États-Unis : des trains à plus ou moins grande vitesse

Fabricants	Matériels	Mise en service	Vitesse commerciale
Bombardier/Alstom	<i>Acela Express</i>	2000	240 km/h
Alstom	<i>TGV POS</i>	2006	320 km/h
	<i>TGV Euroduplex</i>	2011	320 km/h
	<i>AGV Italo</i>	2012	300 km/h
Siemens	<i>ICE3</i>	2000	330 km/h
Talgo	<i>250</i>	2006	250 km/h
Trevi	<i>ETR 500 2ème génération</i>	2005	> 300 km/h
Bombardier/AnsaldoBreda	<i>Zefiro</i>	2015	360 km/h

Sources : constructeurs

Ce retard en termes d'efficacité et de performance ferroviaires est dû à plusieurs facteurs. Le premier est le manque de moyens financiers. Depuis les investissements de la fin des années 1990 qui ont permis sa mise en circulation, le corridor du Nord-Est n'a pas reçu de fonds conséquents permettant de continuer les améliorations des infrastructures, ce qui pourrait permettre des vitesses plus élevées. Le second problème est l'absence de ligne à grande vitesse. L'*Acela Express* partage les voies avec les trains du corridor Nord-Est, mais aussi avec les trains de fret et avec huit compagnies de trains de navetteurs (Todorovich, Schned & Lane, 2011). Andrew Wood [5], responsable du programme **Next Generation** – qui est le programme d'amélioration du corridor du Nord-Est entre Boston, New York et Washington D.C. – et de la grande vitesse à Amtrak, reconnaît que le corridor est saturé puisque 2 200 trains empruntent chaque jour les différents segments. Sur ces 2 200 trains, environ 2 000 sont des trains de navetteurs, tandis que 70 sont des trains de fret, le reste se partageant entre l'*Acela Express* et les autres services d'Amtrak sur la ligne. Andrew Wood concède que la surfréquentation de ce corridor est aujourd'hui un problème et le restera si Amtrak et la FRA n'envisagent pas des améliorations réelles. En effet, toutes les lignes enregistrent une augmentation de fréquentation et les *Acela Express* sont remplis à 90 % de leur capacité.

Amtrak a donc développé un projet de ligne ferroviaire à grande vitesse depuis 2010, le *Northeast Corridor Investment Capital Program*. Pour un coût de 151 milliards de dollars, la compagnie envisage d'améliorer les infrastructures et de construire une ligne à grande vitesse entre 2012 et 2040. La première grande phase entre 2012 et 2025 est le *Northeast Corridor Upgrade Program*, suivi du programme *High-Speed Rail Next Generation* entre 2025 et 2040. La ligne à grande vitesse devrait prendre la forme de deux voies dédiées et séparées des autres infrastructures et se déclinier sur 683 kilomètres permettant aux trains à grande vitesse de circuler à 350 km/h (Amtrak, 2012).

Dans les faits, ce programme est plus délicat à mettre en œuvre. Andrew Wood reconnaît

plusieurs difficultés. Le premier problème est la densité du corridor actuel. Peu d'espaces sont disponibles pour construire de nouvelles voies, même si de nombreuses usines abandonnées jalonnent les voies. L'obstacle viendrait plutôt des riverains d'où l'importance de mener des études d'impacts minutieuses afin de limiter les nuisances potentielles du futur train à grande vitesse, parmi lesquelles les coupures paysagères et les détournements routiers, mais aussi les nuisances sonores. La deuxième limite est le financement. Certes Amtrak a reçu des fonds de la FRA, mais cela ne suffirait pas pour financer un tel projet s'il était mené à terme. Amtrak recherche donc des investisseurs privés. Enfin, le dernier défi est lié aux territoires traversés par le corridor. La ligne devrait traverser douze États et le District de Columbia. À ces treize acteurs fédérés, il faut ajouter huit opérateurs ferroviaires de voyageurs, trois compagnies ferroviaires de fret et la FRA. Il est donc nécessaire pour Amtrak de réussir à mettre d'accord ces 25 acteurs aux impératifs et intérêts divergents (Amtrak, 2012).

La densité du corridor ferroviaire Nord-Est entre Washington D.C. et New York



Malgré ces obstacles, Andrew Wood énumère les avantages potentiels d'une nouvelle ligne. La compagnie pourrait ainsi faire circuler des trains à plus forte capacité, équipés de 425 sièges au lieu des 304 actuels. Le temps gagné serait important puisqu'il faudrait environ trois heures pour relier Washington D.C. et Boston, soit le temps actuel du trajet entre Washington D.C. et New York. Le temps entre Philadelphie et New York pourrait être réduit à 35, voire 40 minutes, contre 1 h 15 actuellement avec l'*Acela Express*. Si le projet d'Amtrak parvient à se concrétiser, le corridor du Nord-Est pourrait être le second territoire équipé d'une ligne à grande vitesse ferroviaire après la Californie, à moins que la Floride ne parvienne d'ici là à réactiver son projet ou qu'un projet texan soit mené à terme.

2.2. Le projet californien : le seul « vrai » projet de grande vitesse ferroviaire ?

Le projet californien est couramment considéré comme le seul vrai projet de grande vitesse ferroviaire en raison de son ampleur, de ses ambitions et de ses modalités. Il s'agit à la fois du projet le plus cher (au moins 68 milliards de dollars), le plus vaste (1 280 km, jusqu'à 24 gares) et le seul à prévoir la construction d'une ligne à grande vitesse permettant aux trains de circuler à 350 km/h maximum. Le seul ? Le seul financé majoritairement par les administrations fédérales et californiennes, puisque au moins quatre autres projets de ligne à grande vitesse sont à l'étude aux États-Unis [6].

Le projet californien est développé depuis le milieu des années 1990, avec notamment la

création de l'Autorité californienne de la grande vitesse en 1996 (California High-Speed Rail Authority). Sa première mission est de rédiger un rapport présentant un projet de grande vitesse ferroviaire. Ce premier rapport est publié en 2000, et est suivi de quatre autres rapports en 2008, 2011, 2012 et 2014. Ces documents précisent et affinent le projet en termes de desserte, de financement et de technologie (California High Speed Rail Authority, 2000 ; 2008 ; 2011 ; 2012 et 2014). Ces rapports permettent notamment d'étudier l'évolution du projet et son acceptation.

La construction a démarré à l'été 2014 dans la Vallée centrale entre Merced et Fresno, mais le projet californien n'est pas lui non plus aisé à mettre en œuvre. Ses détracteurs [7] sont nombreux et dénoncent un gâchis d'argent public pour un train que les Californiens ne prendront pas. Avec des transports ferroviaires qui représentent 1,2 % des mobilités californiennes en 2012 [8], les prévisions de fréquentation établies par l'Autorité californienne pour la grande vitesse ferroviaire, appelée l'Autorité, peuvent facilement apparaître comme optimistes. Les détracteurs du projet ne se présentent pas comme des adversaires du rail, mais estiment que les sommes investies (ou potentiellement investies) dans le projet devraient plutôt servir à améliorer les infrastructures ferroviaires existantes. L'Autorité répond à ces critiques en pointant la saturation des axes routiers et des corridors aériens en Californie. Le corridor aérien entre San Francisco et Los Angeles est le second plus fréquenté du pays avec 3,3 millions de passagers entre mai 2013 et avril 2014, juste derrière le corridor Chicago – New York [9]. Un train à grande vitesse entre les deux villes permettraient de les relier en 2 h 40, contre 7 h 40 en voiture et 1 h 36 en avion. Certes ce temps est plus long qu'un vol, mais n'inclut ni le transfert à l'aéroport, ni l'enregistrement et les contrôles de sécurité, inhérents au transport aérien. L'autre grand argument des opposants au projet est son tracé, qu'ils estiment mal conçu. Le train doit desservir la Vallée centrale, ce territoire de l'intérieur de la Californie entre les villes de Stockton et de Bakersfield. C'est d'ailleurs entre Merced et Fresno que la construction a

Le projet de grande vitesse en Californie, un projet contesté



(cliquer *ici* pour une meilleure résolution)

commencé. Toutefois, ce corridor est jugé inutile, parce que desservant des pôles urbains secondaires de Californie. Nombreux sont ceux à défendre une ligne passant par l'ouest de l'État et suivant l'*Interstate 5*, ce qui permettrait un trajet plus direct, plus rapide et une moindre contestation. En effet, dans la Vallée centrale, l'Autorité doit affronter une opposition forte de la part d'agriculteurs. La Vallée centrale est en effet un territoire agricole riche, constituant la principale vallée agricole de Californie. La vallée de San Joaquin, concernée par le tracé du projet de grande vitesse ferroviaire, est ainsi tournée vers la culture des amandes et des agrumes, et a tissé des liens très étroits avec l'industrie agroalimentaire.

Le futur tracé à travers la Vallée centrale agricole



Cliché : C. Ruggeri, 2013

À gauche : la voie ferrée longe les terres cultivées du nord de Bakersfield.

À droite : publicité pour des pistaches et amandes au sud de Chowchilla.

Parmi les critiques, un autre argument est de considérer qu'il aurait fallu commencer la construction entre deux grands pôles urbains, c'est-à-dire soit entre Los Angeles et San Diego, soit entre San Francisco, San Jose et Sacramento. Ainsi, même si la construction ne s'achevait pas, un tel corridor serait tout de même utile et fréquenté, contrairement à un corridor entre Merced, Fresno et Bakersfield, qui devrait être le premier en service dès 2022.

Complément 2 : Un projet fou ? L'*Hyperloop*, le train subsonique d'Elon Musk



Le projet californien apparaît donc comme le plus ambitieux du pays et le démarrage de la construction le rend plus concret, après des années de débat. Fortement soutenu par l'État de Californie et ses gouverneurs successifs, républicains et démocrates confondus,

dont les deux derniers, Arnold Schwarzenegger et Jerry Brown, ce projet atteste d'une volonté politique forte et nouvelle en matière de transport ferroviaire. Toutefois, sans une participation accrue des fonds privés, le train à grande vitesse californien ne pourra probablement jamais voir le jour.

Conclusion

Ces deux projets illustrent les évolutions récentes de la politique ferroviaire aux États-Unis. Ils révèlent un intérêt renouvelé et accru pour le transport ferroviaire, notamment la grande vitesse ferroviaire, confirmé par des chiffres de fréquentation en hausse sur le réseau Amtrak. Toutefois, ils démontrent également les difficultés de mise en œuvre de la grande vitesse ferroviaire aux États-Unis, alors que de nombreux pays s'en sont dotés depuis son apparition dans les années 1960 au Japon. Si la grande vitesse ferroviaire est un symbole de modernité pour les territoires qui l'adoptent, elle met surtout en lumière le retard pris par les États-Unis dans les transports autres qu'aériens et automobiles, alors que le pays est pourtant touché par la saturation locale des réseaux et l'augmentation des prix des carburants.

Notes

[1] La définition de la grande vitesse ferroviaire est celle de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), à savoir un train circulant à plus de 250 km/h.

[2] Données disponibles sur le site Internet de l'AAR, consulté en mai 2014 : www.aar.org.

[3] Dans les années 1930, la construction des premières autoroutes, appelées *parkways*, était confiée à des architectes qui pensaient l'inscription de ces infrastructures dans la végétation et le paysage. Après-guerre, ce sont des ingénieurs qui prennent le relais pour construire désormais des *freeways*, puis, à partir de 1956, des *interstates highways*. La notion de trafic de masse a alors pris le dessus.

[4] Données 2013 d'Amtrak, disponibles sur le site Internet de la compagnie : www.amtrak.com.

[5] Entretien réalisé en avril 2014 à Philadelphie.

[6] En Floride, au Texas, entre les villes de l'Ouest et entre Las Vegas et Los Angeles. Les projets en Floride, au Texas et à partir de Las Vegas sont menés par des acteurs privés, tandis que le projet des villes de l'Ouest est mené par des acteurs publics fédéraux.

[7] Ces positions ont été exprimées lors d'entretiens réalisés en Californie entre juin 2012 et mai 2013, mais aussi dans la presse locale et lors de réunions publiques concernant le projet, généralement organisées par l'Autorité.

[8] Selon les chiffres de Caltrans, le département des transports de l'État californien, en 2013.

[9] Selon les données de la Federal Aviation Administration en 2014.

Pour compléter

Ressources bibliographiques :

- Amtrak, 2012. *The Amtrak Vision for the Northeast Corridor*. Amtrak, 34 p., en .pdf
- AUDIKANA, A, 2012. « *La grande vitesse ferroviaire au miroir des élections américaines* ». *Flux*, 88, p. 71-74.
- California High-Speed Rail Authority, 2000. *Business Plan*, Sacramento. Sacramento, California High-Speed Rail Authority, 64 p.
- California High-Speed Rail Authority, 2008. *Business Plan*, Sacramento, California High-Speed Rail Authority, 32 p.
- California High-Speed Rail Authority, 2012. *California High-Speed Rail Program Revised 2012 Business Plan*, Sacramento, California High-Speed Rail Authority, 212 p.
- California High-Speed Rail Authority, 2014. *Connecting California, 2014 Business Plan*, Sacramento, California High-Speed Rail Authority, 114 p.
- GODDARD, S.B., 1994. *Getting There, The Epic Struggle between Road and Rail in the American Century*. New York, Basic Books, 351 p.
- GORDON, S.H., 1996. *Passage to Union, How the Railroads Transformed American Life, 1829-1929*. Chicago, Ivan R. Dee, 403 p.
- JONES, D.W., 2008. *Mass Motorization + Mass Transit, An American History and Policy Analysis*. Bloomington/Indianapolis, Indiana University Press, 268 p.
- JULLIEN, B. & LUNG Y., 2011. *Industrie automobile, la croisée des chemins*. Paris, La Documentation Française, Les Études de la Documentation Française, n°5341, 132 p.
- MERLIN, P., 1991. *Géographie, économie et planification des transports*. Paris, P.U.F., 476 p.
- PERL, A., 2002. *New Departures, Rethinking Rail Passenger Policy in the Twenty-First Century*, Lexington, The University Press of Kentucky, 334 p.
- PETERMAN D.R., FRITTELLI J. & MALLETT W.J., 2013. *The Development of High Speed Rail in the United States : Issues and Recent Events*. Washington D.C., Congressional Research Service, 35 p.
- PLASSARD, F., 2003. *Transport et territoire*. Paris, La Documentation Française, 97 p.
- RUGGERI, C., 2015. *Le projet de grande vitesse ferroviaire en Californie : entre appropriation culturelle, ancrage territorial et restructuration urbaine*. Thèse de doctorat, Université de Cergy-Pontoise, 521 p.
- SpaceX/Tesla Motors, 2012, *Hyperloop Alpha*, 57 p., en .pdf
- TODOROVICH, P., SCHNED, D. & LANE, R., 2011. *High Speed Rail, International Lessons for U.S. Policy Makers*. Cambridge, Lincoln Institute of Land Policy, 60 p.
- United States Department of Transportation, Federal Railroad Administration (U.S. DOT-FRA), 2009. *Vision for High-Speed Rail in America, High-Speed Rail Strategic Plan*. Washington D.C., Department of Transportation, 28 p., en .pdf
- United States Department of Transportation, Federal Railroad Administration (U.S. DOT-FRA), 2010. *National Rail Plan, Moving Forward, A Progress Report*. Washington D.C., Department of Transportation, 27 p., en .pdf
- WEINER, E., 1992. *Urban Transportation Planning in the United States*, Technology Sharing Program. Washington D.C, U.S. Department of Transportation, 296 p.
- WHITE, R., 2011. *Railroaded, The Transcontinentals and the Making of Modern America*. New York/Londres, W.W. Norton & Company, 660 p.
- WOESSNER, R., 2014. « *L'Europe de la grande vitesse ferroviaire, diversités nationales et logiques métropolitaines* », *Géoconfluences*.
- WOLMAR, C., 2012, *The Great Railroad Revolution, The History of Trains in America*.

Ressources filmographiques :

- *Hell on wheels*, Joe Gayton et Tony Gayton, 2011
- *Il était une fois dans l'Ouest*, Sergio Leone, 1968

Ressources webographiques :

Les acteurs du rail aux États-Unis :

- [Amtrak](#) ou National Railroad Passenger Corporation
- [Association of American Railroads](#) (AAR)
- [California High-Speed Rail Authority](#)
- [Federal Railroad Administration](#) (FRA)
- [Union internationale des chemins de fer](#) (UIC), en français

Les sites où les projets sont débattus :

- [US High Speed Rail Association](#), le site du lobby qui fait la promotion de la grande vitesse ferroviaire aux E-U
- [America 2050](#), autre lobby proche du précédent
- [California High Speed Rail Blog](#), un site qui défend le projet, fait par un Californien, hors association/lobby
- [Citizens for California High Speed Rail Accountability](#), site d'une association d'opposants au projet en Californie

Charlotte RUGGERI,
docteure en géographie, [Laboratoire MRTE](#), Université de Cergy-Pontoise
et professeure de géographie en classes préparatoires,

conception et réalisation de la page web : Marie-Christine Doceul,

pour Géoconfluences, le 7 juillet 2015

Pour citer cet article :

Charlotte Ruggeri, « [Repenser la politique ferroviaire aux États-Unis : des projets à plus ou moins grande vitesse](#) », *Géoconfluences*, 2015, mis en ligne le 7 juillet 2015
URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/etats-unis-espaces-de-la-puissance-espaces-en-crisis/articles-scientifiques/grande-vitesse>

