

TRAIN ET TERRITOIRES AUX ETATS-UNIS

Doc 1 (de base, de référence) : 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>

Doc : Les gares aux Etats-Unis : à l'ouest rien de nouveau ?

Les gares centrales de Seattle et de San Francisco

Matthieu Schorung, g revue géotransport, 2019

<http://geotransports.fr/wp-content/uploads/2021/05/pp.-186-190-Lieu-du-transport-M.Schorung-Les-gares-de-Seattle-et-San-Francisco-.pdf>

Doc 2 : le réseau ferroviaire aux Etats-Unis



Doc 3 : 10 mai 1869, Les États-Unis unifiés par le rail

https://www.herodote.net/10_mai_1869-evenement-18690510.php

Le 10 mai 1869, les États-Unis sont enfin traversés d'est en ouest par une ligne de chemin de fer. Les deux équipes chargées de sa construction, l'une partie de Sacramento, en Californie, l'autre d'Omaha, dans le Nebraska, opèrent une jonction triomphale en un lieu appelé *Promontory Point*, dans l'Utah.

Les États-Unis forment désormais un ensemble humain unifié. Il s'ensuit la fixation des fuseaux horaires afin de pouvoir établir des horaires rigoureux pour les trains transcontinentaux (les fuseaux horaires sont adoptés au plan international en 1884, lors de l'*International Prime Meridian Conference*, à Washington).



Les Américains ont rapidement perçu [le potentiel du chemin de fer](#) mis au point par les Anglais. Ils ouvrent de premières lignes dès 1830 et, dans les années 1850, soit avant la [guerre de Sécession](#), triplent leur réseau, le portant à 50 000 km.

Avec la guerre, il ne s'agit plus seulement d'échanger des produits entre les régions agricoles du *Middle West* et l'Est industriel ou de transporter des colons vers le *Far West*. Le train acquiert un rôle militaire de première importance...

Après la guerre civile, le gouvernement veut consolider l'unité du pays et le réseau ferré va y contribuer de manière essentielle. L'État fédéral concède la construction de la première ligne transcontinentale à deux compagnies privées, l'*Union Pacific* et la *Central Pacific*, en leur accordant tout le long du futur tracé des terres dont la vente à des colons est destinée à rentabiliser les travaux. Il procèdera de la même façon avec les lignes suivantes.

Les deux compagnies joignent leurs efforts pour relier New York et San Francisco, via Sacramento et Omaha. 17 000 ouvriers, dont beaucoup de Chinois sous contrat, travaillent à sa construction dans des conditions très difficiles, notamment dans le franchissement des montagnes Rocheuses et de la Sierra Nevada. 33 bateaux font de leur côté une chaîne ininterrompue par le cap Horn, à l'extrême sud du continent, pour apporter à l'Ouest le matériel et les outils nécessaires.

Comble de malchance, les deux voies, mal orientées, se croisent sans se rencontrer sur une longueur de 320 km ! Il faut reprendre les calculs avant d'arriver enfin à la jonction de *Promontory Point*.

Comme prévu, la colonisation de l'Amérique intérieure et l'unité nationale... ainsi que l'éradication des derniers Indiens libres vont être accélérés par cette transcontinentale et les suivantes, le *Santa Fe Pacific* (New York-Los Angeles, 1881), le *Great Northern Pacific* (Chicago-Seattle) et le *Southern Pacific* (La Nouvelle Orléans-Los Angeles).

Dès 1914, les États-Unis compteront 220 000 kilomètres de voies ferrées. Ils en comptent aujourd'hui 350 000, soit autant que toute l'Europe. Ce réseau est encore très actif mais surtout voué au transport de marchandises (le fret).

Doc 4 : Le Texas accueillera les premiers trains à grande vitesse aux Etats-Unis

20 Févr 2020,

Après l'abandon du projet de TGV en Californie, le Texas pourrait bien être le premier Etat américain à avoir une ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV). Ce jeudi, la compagnie ferroviaire espagnole Renfe a annoncé avoir trouvé un accord à 6 milliards de dollars (5,5 milliards d'euros) avec la société Texas Central pour développer une LGV qui sera la première aux Etats-Unis. Texas Central Partners est une société à capitaux privés créée pour ce projet de TGV.

Une ligne de 386 km assurée en 90 minutes

Dans un communiqué du ministère espagnol des Transport, dont dépend l'opérateur, Renfe précise que le contrat pour aider Texas central à développer et opérer cette ligne entre Houston et Dallas courra jusqu'en 2042. Le contrat a fait l'objet d'un "pré-accord", mais il est toujours "en phase de rédaction", précise

Renfe. La compagnie italienne Salvini sera chargée de construire la ligne de 386 kilomètres qui devrait être prête d'ici 2026, ajoute le communiqué.

Renfe prévoit de gagner 311 millions de dollars comme consultant et pour superviser le projet pendant la phase de construction, puis 5,6 milliards de 2026 à 2042 pour opérer et entretenir la ligne. Le train qui reliera les deux villes avec une gare intermédiaire à Brazos Valley parcourra la distance en moins de 90 minutes.

Doc 5 : Pourquoi le grand plan ferroviaire de Biden fait l'impasse sur la grande vitesse : Le TGV américain n'est pas près de voir le jour.

Repéré par Céline Deluzarche sur [Vox](#), 01/05/2021

Alors que les États-Unis ont longtemps été les champions du train, le réseau ferré américain ne compte aujourd'hui plus que 150.000 kilomètres, dont une portion seulement est utilisée pour le transport de passagers –parfois dans un état alarmant. «*Seuls 32 millions de voyageurs sont montés à bord des trains d'Amtrak, l'équivalent local de la SNCF en 2019*», [souligne L'Usine nouvelle](#).

Dans le cadre de son virage écolo, le nouveau président a présenté début avril un vaste plan de 2.300 milliards de dollars destiné à améliorer les infrastructures aux États-Unis, dont 80 milliards (66,2 milliards d'euros) doivent être consacrés au chemin de fer.

Le plan «[Amtrak Connects US](#)» prévoit notamment la construction de 30 nouvelles lignes, la desserte de 160 nouvelles communautés, ou l'ouverture de gares à Phoenix, Las Vegas ou Nashville. L'objectif annoncé est d'augmenter de 62% le nombre de passagers d'ici à 2035.

À lire aussi [La Chine dévoile un train «Maglev» capable de rouler à 620 km/h](#)

Il y a tout de même un grand absent: le train à grande vitesse. «*Pas une seule fois ce terme ne figure dans la présentation d'Amtrak*», [relève Business Insider](#). Alors que la France est couverte par 2.600 kilomètres de lignes à grande vitesse, il n'existe qu'une seule ligne de ce type aux États-Unis [reliant Washington et Denver](#), et encore le train n'y roule qu'à 240 km/h sur une seule petite portion de 54,6 km.

Le développement du train à grande vitesse a été historiquement entravé par de nombreux obstacles, [explique Vox](#): la nature multi-étatique des projets, l'opposition systématiques des gouverneurs républicains, le manque de ressources, la concurrence de l'aérien ou encore une pénurie d'expertise.

62% du plan englouti pour les infrastructures

«*Il n'existe pas de mobilisation en faveur du train à grande vitesse comme les groupes d'activisme contre la violence policière ou les manifestations contre les oléoducs*», note le site. De puissants groupes d'intérêt se sont au contraire ligués contre le train, comme les frères Koch qui ont versé des millions de dollars pour faire avorter les projets.

Hélas, ce n'est pas demain la veille que les États-Unis auront leur TGV. Il existe un tel arriéré de réparations à effectuer sur ses lignes existantes que les 80 milliards devraient être engloutis bien avant d'avoir construit le moindre kilomètre de ligne à grande vitesse.

Selon Jim Mathews, le président de l'association américaine des usagers des trains, il faudrait ainsi environ 50 milliards de dollars juste pour remettre en état la ligne existant, soit 62% du plan d'investissements.

De plus, racheter les propriétés le long des futurs tracés afin de construire les lignes coûterait une fortune. «*Amtrak n'est probablement pas disposé à se lancer dans une bataille politique. De leur point de vue, ils disent: "Hé, nous voulons juste faire circuler plus de trains et qu'ils soient à l'heure"*», conclut Jim Mathews.

doc 6 : Naissance de la première ligne de fret ferroviaire reliant le Canada au Mexique

Wall Street Journal du 22/03/2021 repris par le Courrier International

Les compagnies Canadian Pacific et Kansas City Southern ont annoncé leur fusion, créant le premier opérateur de transport de marchandise par train reliant le Canada au Mexique en passant par les États-Unis.

Le premier réseau de fret ferroviaire allant du Canada au Mexique devrait voir le jour avec l'achat de la Kansas City Southern par la Canadian Pacific pour quelque 25 milliards de dollars (21 milliards d'euros), un *“pari à long terme sur une économie interconnectée en Amérique du Nord”*, estime le **Wall Street Journal**.

Selon les termes de l'accord annoncé dimanche 21 mars, les actionnaires de la compagnie américaine détiendraient environ 25 % de la nouvelle entité, baptisée Canadian Pacific Kansas City. Cette fusion doit cependant être validée par les autorités du transport aux États-Unis, qui devraient se prononcer d'ici à la mi-2022.

Elle constitue la troisième tentative du Canadian Pacific de créer un réseau transcontinental. Les deux précédentes, en 2014 et 2016, avaient échoué en raison de la résistance des entreprises visées mais aussi de l'opposition des concurrents et des organismes de réglementation américains.

“Une empreinte ferroviaire inégale”

Le directeur général de l'entreprise canadienne, Keith Creel, qui pense avoir tiré les leçons de ces échecs, annonce cette fois-ci le *“soutien de la Kansas City Southern”*. Le quotidien économique explique que le PDG de cette dernière, Patrick Ottensmeyer, a rappelé que le nouvel accord de libre-échange signé en août 2020 entre les États-Unis, le Canada et le Mexique *“offrait une occasion unique d'expédier du fret à travers les trois pays”*, qui se relèvent chacun à leur rythme de la pandémie. De quoi bâtir, selon lui, *“une empreinte ferroviaire inégale en Amérique du Nord”*.

L'accord, s'il est approuvé, scellerait *“l'union des deux plus petits des sept transporteurs de fret nord-américains, reliant les usines et les ports du Mexique, les fermes et les usines du Midwest américain et les ports maritimes et les ressources énergétiques du Canada”*. Le chiffre d'affaires de la nouvelle entreprise aux 20 000 salariés devrait atteindre 8,7 milliards de dollars (7,3 milliards d'euros).

Doc 7 : pour approfondir cf. le Résumé de la thèse de Matthieu Schorung soutenue le 2 juillet 2019 : « Le transport ferroviaire de passagers aux Etats-Unis entre conflictualités institutionnelles, processus de territorialisation et ancrage métropolitain » –

La thèse porte sur le potentiel de redéveloppement du mode ferroviaire pour le transport interurbain de passagers aux États-Unis. Il s'agit à la fois d'établir un état des lieux précis selon les branches d'activités d'Amtrak, et suivant une approche multiscalaire – services, aires métropolitaines, États – et d'analyser les caractéristiques de fonctionnement, d'organisation et de gestion du réseau ferroviaire étatsunien. Depuis sa création, Amtrak connaît de lourdes difficultés, et est en situation de déficit chronique. Malgré des handicaps structurels qui grèvent la santé financière de la compagnie, et un manque d'engagement politique et financier qui entrave sa capacité d'investissement, Amtrak enregistre depuis près de deux décennies des chiffres de fréquentation et des revenus en augmentation, passant de 20,9 millions de passagers en 2000 à 30,8 millions en 2015. Ce mode de transport connaît une forme de renouveau bien que sa part modale dans le transport interurbain de passagers, 0,2%, reste très modeste.

Parallèlement aux services existants, ce renouveau ferroviaire passe par l'implantation de la grande vitesse aux États-Unis. Actuellement, il n'existe aucune ligne à grande vitesse, selon les normes de l'UIC (Union internationale des chemins de fer), mais une seule ligne à vitesse plus élevée avec l'Acela Express dans le corridor Nord-Est. Plusieurs échecs retentissants se sont succédé dans les années 1980 et 1990 au Texas, en Floride, ou dans l'Ohio (Perl, 2002). L'initiative en faveur de la grande vitesse de l'administration Obama en 2009-2010 donne un nouvel élan avec des financements consacrés à ce nouveau mode de transport et un engagement réel, bien que non uniforme, des États aux côtés du gouvernement fédéral. Se pose la question, à la fin du second mandat du président Obama, de l'efficacité de cette initiative et de la réalité de la grande vitesse aux États-Unis. En 2016, seul le projet californien est en cours de construction. D'autres États sont engagés dans la modernisation du réseau existant et l'amélioration des services d'Amtrak, alors que se développent parallèlement des projets privés. La majorité des projets ne relèvent pas de la grande vitesse *stricto sensu*. En effet, le modèle de la grande vitesse – plus de 250 km/h et requérant une infrastructure propre – tel qu'il s'est imposé en Europe ou en Asie, ne semble pas adapté au contexte étatsunien. Après avoir rappelé les principales étapes législatives relatives à l'implantation de la grande vitesse et établi un bilan de l'initiative de l'administration Obama, l'objectif est d'analyser les principaux projets – qui sont à différents stades de préparation et de développement – aux États-Unis y compris les projets privés.

Cette thèse consacrera une large part aux conflictualités politiques et institutionnelles – à plusieurs échelons administratifs dont l’Etat fédéral, les Etats fédérés et les autorités métropolitaines et locales – liées à Amtrak et au transport ferroviaire. Il s’agit d’analyser la politique ferroviaire fédérale – à travers les différentes lois relatives aux transports et les réformes d’Amtrak – et de la mettre en regard par rapport au soutien fédéral aux autres modes de transports. Notre objectif est également d’étudier comment le gouvernement fédéral tente de mettre en place une stratégie nationale pour le développement du transport ferroviaire de passagers (*National Rail Plan*). Le rôle grandissant des Etats fédérés, depuis les lois PRIIA et FAST, dans la politique ferroviaire et le soutien à Amtrak occupe une large place dans ce volet institutionnel et politique de la thèse : responsabilités des Etats, financements, transfert de certains services d’Amtrak (*state-supported routes*), mise en place de stratégies ferroviaires globales (*State Rail Plans*). En outre, même si les autorités régionales et métropolitaines existantes (MPO) n’ont pas de compétences sur le transport ferroviaire interurbain, il apparaît intéressant d’explorer comment cet échelon institutionnel s’approprie ou non les défis liés au transport ferroviaire de passagers. Le cas de la Californie apparaît comme un laboratoire vers une décentralisation de la gestion des services d’Amtrak, puisque l’Etat a confié à des structures institutionnelles régionales/métropolitaines, la gestion de ses trois *state-supported corridors*. Cette partie de la thèse a l’ambition de traiter des jeux d’acteurs institutionnels relatifs au transport ferroviaire de passagers – Amtrak et projets de grande vitesse. Toutefois, l’analyse repose également sur un travail sur les acteurs non-institutionnels (lobbies, acteurs économiques) ainsi que sur les nouveaux moyens de communication destinés à promouvoir ce mode de transport (notamment internet et les réseaux sociaux).

Les deux premières étapes de ce travail de thèse nous amènent à considérer les points de blocage – politiques, institutionnels, financiers – qui empêchent le développement d’Amtrak et d’une politique ferroviaire ambitieuse. Et cela conduit à nous intéresser au modèle économique d’Amtrak, ainsi qu’à celui de la grande vitesse aux Etats-Unis. En effet, au regard de la concurrence du transport aérien (pour les trajets de longue distance, et de plus en plus pour ceux de moyenne et courte distance), et de celle de l’autocar, on peut s’interroger sur la pertinence de tels projets dans ce contexte géographique. La grande vitesse ferroviaire aux Etats-Unis ne se révèle-t-elle pas pertinente que dans un nombre très restreint de corridors ? De nombreuses propositions – émanant de tous types d’acteurs – visent à restructurer, renforcer ou diminuer l’offre d’Amtrak. Plusieurs solutions sont envisagées : le maintien du réseau national avec des fonds adéquats, la restructuration voire la suppression des services à longue distance, le lancement d’un vaste programme fédéral d’investissements pour moderniser le réseau existant et construire des lignes à grande vitesse, une dévolution plus importante aux Etats et aux acteurs locaux etc. Cette troisième étape de la thèse reposera donc sur quatre éléments : l’analyse du modèle économique d’Amtrak (à partir de l’exemple de plusieurs lignes), l’analyse du modèle économique supposé de la grande vitesse (à partir des exemples du NEC et du projet californien), une réflexion sur la pertinence de la grande vitesse ferroviaire aux Etats-Unis (concurrence rail, air, route), et enfin le rôle du tourisme dans les projets ferroviaires aujourd’hui en développement (exemple de l’*All Aboard Florida*).

Enfin, la dernière étape de ce travail de thèse va porter sur la territorialisation des politiques ferroviaires qui passera par plusieurs études de cas permettant de comprendre le rôle des acteurs locaux institutionnels et non-institutionnels, et les stratégies d’intégration avec les réseaux urbains dans une perspective de promotion de l’écomobilité et d’alternative à la congestion routière et aéroportuaire. Trois études de cas sont envisagées : corridor des Cascades (Seattle-Portland), corridor nord-californien (San Francisco-San Jose), nouveau projet ferroviaire privé de l’*All Aboard Florida* (Miami-Orlando). Ce choix repose sur une double volonté : décentrer le regard par rapport au nord-est des Etats-Unis (ce corridor étant systématiquement pris en exemple lorsque l’on aborde les enjeux ferroviaires aux Etats-Unis, le NEC occupe une place importante tout au long de la thèse mais ne figure pas dans les études de cas), et apporter un éclairage scientifique complémentaire sur la Californie (après la thèse de Charlotte Ruggeri soutenue en 2015 sur le projet californien avec une focalisation sur l’aire métropolitaine de Los Angeles). Ces études de cas nous offriront un point d’entrée dans l’analyse du couple réseaux-territoires, et dans la réflexion sur les gares et les quartiers de gare. Sur l’ensemble du territoire américain, on constate une multiplication de projets impliquant une rénovation des gares centrales et la construction de véritables pôles multimodaux, ainsi que des projets plaçant la gare au cœur de programmes de développement urbain plus vastes. Il conviendra d’en établir un état des lieux aussi exhaustif que possible, et de travailler plus en

profondeur à partir des études de cas. Une nouvelle gare centrale est en cours de construction à San Francisco, en prévision de l'arrivée de la ligne à grande vitesse. Le projet *All Aboard Florida*, qui se compose de quatre arrêts, prévoit la construction de quatre nouvelles gares dont la spectaculaire gare de Miami Central. Concernant les quartiers de gare, il s'agira de voir si une place nouvelle est faite au TOD (*transit-oriented development*) avec *in fine* une évolution supposée de la fabrique de la ville portée par les acteurs locaux, ou si ces projets de nouveaux quartiers de gare relèvent davantage de l'opportunité immobilière et foncière privée. Dans le cas du projet floridien, la compagnie privée prévoit un retour sur investissement par la construction et la location d'immeubles de grande hauteur et d'espaces commerciaux notamment à Miami.

Problématique

La thèse s'intéresse au renouvellement en cours des politiques concernant le transport ferroviaire de passagers en se fondant sur deux questions principales. Comment ce mode de transport est-il envisagé par les différents acteurs au regard des enjeux politiques, économiques et territoriaux qui marquent les questions de transports aux Etats-Unis ? La difficile implantation de la grande vitesse ferroviaire aux Etats-Unis contribue-t-elle à faire émerger un modèle ferroviaire inédit par rapport à la situation euro-asiatique