



Le secteur ferroviaire aux États-Unis

Avril 2010

© DG Trésor

Le transport ferroviaire aux États-Unis est largement dominé par le transport de marchandises. Le transport ferroviaire de fret, dérégulé depuis 1970, représente de l'ordre de 55 milliards de dollars de chiffre d'affaires annuel. En revanche, le transport ferroviaire de passagers est en grande difficulté. Selon le Bureau of Transportation Statistics, le nombre de passagers.km est passé de 9 748 millions en 1990 à 8 706 millions en 2006, et représente à peine 0,1% de l'ensemble des passagers.km du transport total américain. Pourtant, la compagnie nationale de transport de passagers ferroviaire intercity, AMTRAK, à l'aide de subventions fédérales, a multiplié les efforts pour augmenter son offre de transport. Plus récemment l'échelon fédéral a engagé une politique de modernisation du transport ferroviaire de passagers et de développement de la grande vitesse ferroviaire.

Un important transport ferroviaire privé de fret

Les services de transport de fret représentent l'essentiel de l'activité ferroviaire aux États-Unis, et génèrent plus de 95% du chiffre d'affaires du secteur (soit environ 59,4 Mds\$ en 2008). Aujourd'hui rentables, après la dérégulation engagée à la fin des années 1970 (4R Act) et poursuivie au début des années 1980 (Staggers Act), ils sont assurés par des compagnies privées (les Railroads), qui sont propriétaires des infrastructures ferroviaires. Les sept principales compagnies privées de fret aux États-Unis (dites compagnies de « classe 1 ») dont le chiffre d'affaires dépasse 359,6 millions de dollars en 2007) réalisent à elles seules plus de 90% de l'activité. Celles-ci sont :

CSX Transportation : réseau de 34 000 km, dans 24 États

Norfolk Southern Railway : réseau de 35 000 km, dans 22 États

BNSF Railway : réseau de 51 000 km dans 28 États

Union Pacific Railroad : réseau de 83 000 km, dans 23 États

Kansas City Southern Railway, 10 000 km, dans 10 États

Grand Trunk Corporation, filiale américaine de la Canadian National Railway

Soo Line Railroad, filiale américaine de la Canadian Pacific Railway.

Amtrak, acteur incontournable du transport de passagers

Seule compagnie de transport ferroviaire intercity de passagers, Amtrak transporte chaque année environ 24 millions de personnes sur un réseau de 36 000 km. De cet ensemble, Amtrak ne détient que 1 080 km (3%) qui correspondent au corridor Nord-Est desservant Washington, Philadelphie, New York et Boston. Les autres lignes appartiennent aux compagnies de fret auprès desquelles Amtrak négocie des droits de passage. Depuis sa création en 1970, Amtrak a reçu plus d'une trentaine de milliards de dollars de subventions fédérales, aides indispensables pour lui permettre d'assurer son activité. Le déficit annuel, nécessitant l'attribution de fonds fédéraux, est ces dernières années d'environ 1 milliard de dollars par an, dont un déficit



fsds - 30 avril 2010 - @ DG Trésor

d'exploitation important. L'attribution de ces subventions fait régulièrement débat. En 1997, une loi de réforme a donné 5 ans à la compagnie pour s'organiser de manière à se passer de subventions fédérales sous peine d'être démantelée. La compagnie n'a pu atteindre les objectifs fixés et le Conseil de Réforme d'Amtrak a notamment recommandé la séparation de l'exploitation des trains et la gestion des infrastructures, ainsi que l'ouverture du marché à la concurrence. Cependant, ces recommandations n'ont pas été suivies d'effet et un nouveau plan a été voté le 31 octobre 2007, donnant 11,4 milliards de dollars à Amtrak pour les 6 années suivantes.

Les États-Unis ne disposent pas de ligne de trains à grande vitesse au sens européen du terme. Seul l'Acela, train circulant dans le corridor Nord-Est, offre un service pouvant concurrencer l'avion mais à des tarifs élevés. Si sa vitesse de pointe atteint 240 km/h (150 mph) sur une trentaine de miles avant Boston, sa vitesse moyenne sur tout le corridor est bien moindre (elle était de 114 km/h en 2005). Ce train a été construit par un consortium Alstom-Bombardier.

Une accélération du renouveau du transport passage

L'année 2009 a vu le lancement du renouveau du transport ferroviaire de passager aux États-Unis. Le Congrès et l'administration américaine avaient donné dans la période récente de nombreux signes favorables au développement de ce mode de transport longtemps délaissé aux États-Unis. Cette orientation nouvelle est motivée par l'impératif du désengorgement des routes et des aéroports, la volonté de réduction des émissions de carbone liée au secteur des transports et la nécessité d'évoluer vers une économie moins dépendante de la ressource pétrolière. Ainsi, la loi *Rail Safety Improvement Act* of 2008 prévoyait-elle une première tranche d'investissement fédéral de 1,5 milliard de dollars pour la période 2009-2013.

Dans le cadre du plan de relance de février 2009, le président Obama a décidé d'appuyer une partie de sa politique de relance sur la mise à niveau et le développement des infrastructures de transport. Si en termes de montant la part des fonds consacrée à la route reste la plus importante (27,5 milliards de dollars), les crédits alloués aux transports publics sont remarquablement élevés : 7,65 milliards pour les transports en commun, 9,3 milliards pour le ferroviaire dont 8 milliards spécifiquement dédiés au développement de la « grande vitesse ».

Le renouveau du transport ferroviaire passagers : un axe fort de la politique des transports du Président Obama

Le Président Obama a une double ambition pour le transport ferroviaire passager : stimuler la croissance économique à court et moyen terme ; développer à long terme un « réseau de corridors à grande vitesse ».

Cette ambition passe, pour le court terme, par le financement de travaux ponctuels immédiatement réalisables permettant de soutenir directement l'emploi.

À plus long terme, la création de corridors ferroviaires à grande vitesse permettra de faciliter la mobilité et de créer un cadre favorable à la croissance économique. Pour leur création deux approches distinctes sont envisagées : d'une part, une approche incrémentale des lignes existantes visant à porter la vitesse de pointe des trains conventionnels autour de 180 km/h (110 mph) ; d'autre part, la création de lignes nouvelles, dédiées à la très grande vitesse ferroviaire sur lesquelles des *bullet-trains* auront des vitesses supérieures à 240 km/h (150 mph).

À l'échelon fédéral, trois enveloppes distinctes de crédits sont en vue



fsds - 30 avril 2010 - @ DG Trésor

D'une part, 8 Mds USD issus du plan de relance¹ de février 2009 : les crédits existent et ont été attribués à différents projets (cf. infra).

D'autre part, 1 Md USD supplémentaire annuel pendant cinq ans, à partir de 2010 : il s'agit là d'un engagement présidentiel. Pour 2010, le premier milliard proposé par la Maison Blanche dans le projet de loi de finances a été porté à 2,5 milliards lors du travail parlementaire précédant son vote par le Congrès. Le projet de loi de finances pour 2011 comporte bien la proposition du milliard annoncé.

Enfin, troisième enveloppe en perspective, plus hypothétique en particulier sur son montant, la prochaine loi d'autorisation relative aux financements alloués aux transports de surface pour les six prochaines années devrait comporter un important volet ferroviaire mais tarde à être élaborée².

Parmi ces trois enveloppes, la répartition de celle du Plan de relance a été annoncée jeudi 28 janvier 2010.

La répartition des 8 milliards du plan de relance affectés au développement de la grande vitesse ferroviaire a été annoncée fin janvier 2010 à l'issue d'un appel à projets auquel seuls deux États, sur plus d'une trentaine, ont répondu avec des projets bâtis autour de la grande vitesse ferroviaire au sens européen du terme : la Californie a demandé une subvention de 4,7 milliards ; la Floride a candidaté à hauteur de 2,6 milliards.

Au final, une trentaine de projets parmi 259 soumis, répartis le long de 13 « corridors », ont été choisis. Géographiquement, les crédits ont été attribués comme suit : 2,943 milliards pour la côte ouest (dont 2,25 pour le train à grande vitesse) ; 1,976 milliards pour le sud-est (dont 1,25 pour le train à grande vitesse) ; 2,617 milliards pour le Midwest ; 0,485 milliards pour le nord-est.

Cette répartition apparaît comme assez favorable à la très grande vitesse ferroviaire puisque les deux seuls projets proposant de mettre en œuvre des vitesses au-delà de 250 km/h (Floride et Californie) se voient attribuer à eux seuls 3,6 milliards de dollars.

L'administration souligne qu'il ne s'agit que d'un « acompte », qui sera suivi sur le long terme par un flux de financements soutenu, traçant un parallèle récurrent avec le programme de développement du réseau autoroutier (« *interstate system* »).

Deux grands projets focalisent aujourd'hui l'attention (Floride et Californie), mais des perspectives à plus long terme dans le Midwest ou au Texas ne sont pas à exclure.

La Floride : Tampa – Orlando – Miami

Ce projet comporte deux segments : un premier segment relierait d'abord Tampa à Orlando (141 km - 88 miles) puis, dans une seconde phase, Orlando à Miami (360 km - 225 miles). Le premier serait construit de sorte à permettre l'atteinte d'une vitesse de pointe commerciale de l'ordre de 270 km/h (168 mph) mais avec un matériel roulant utilisable également sur le second segment, lequel serait conçu pour une vitesse de pointe de l'ordre de 300 km/h.

Depuis l'annonce de la répartition des crédits fédéraux du plan de relance, la première phase Tampa-Orlando, attributaire de 1,25 milliards de dollars, paraît être le projet de ligne à grande vitesse le plus près d'aboutir aux États-Unis. Le coût total de ce tronçon est estimé par le département des transports de Floride à 3,23 milliards de dollars 2010, dont 0,57 sont apportés en nature par l'État de Floride et ses partenaires locaux sous la forme d'environ 90% de l'emprise foncière nécessaire.

La Californie : San Francisco – Los Angeles

¹ Loi HR1 « *American Recovery and Reinvestment Act of 2009* » dite ARRA et signée le 17 février 2009

² Elle aurait dû être votée pour le 1^{er} octobre 2009 et devrait maintenant être discutée avant fin 2010.



fsds - 30 avril 2010 - @ DG Trésor

Ce projet, dont l'axe principal est estimé autour de 35 milliards de dollars, serait constitué d'environ 1300 km (800 miles) de voies. L'axe principal relierait San Francisco, Los Angeles et Anaheim (750 km – 465 miles). Deux branches secondaires permettraient de relier la Capitale politique, Sacramento, au nord et la ville de San Diego au sud. Il s'agit d'un vrai projet à grande vitesse avec une vitesse d'exploitation initiale atteignant les 220 mph (350 km/h) et une conception de l'infrastructure rendant possible une exploitation ultérieure jusqu'à 250 mph (400 km/h) en fonction des avancées technologiques futures.

À ce jour, c'est un projet avancé et crédible : son approbation par référendum local le 4 novembre 2008 a validé la participation financière de l'État de Californie à hauteur de 9 Mds USD (financés par émission obligataire) ; le business plan prévoit également la participation financière de l'État fédéral, des entités locales et du secteur privé ; enfin, le projet est fortement soutenu par le gouverneur Schwarzenegger qui souhaite en faire un héritage de son mandat.

Des interrogations demeurent cependant. La somme allouée par l'État fédéral (2,25 milliards) représente moins de 7% du coût estimé de la première phase du projet. La Californie doit par ailleurs compter avec des oppositions locales au tracé dont toutes n'ont pas encore été levées.

Le Midwest

Le transport ferroviaire est particulièrement développé dans le Midwest (9 États autour de Chicago) où l'approche incrémentale est pour l'instant privilégiée, à l'exception du segment Chicago – Saint Louis pour lequel la construction d'une ligne nouvelle à très grande vitesse a des promoteurs. Si la très grande vitesse ferroviaire apparaît dans ce cas comme une vision de très long terme, le fait que plusieurs acteurs de premier plan³ intervenant dans ce dossier soient issus de cette région doit conduire à en suivre de près les développements.

La répartition des crédits du plan de relance confirme cette analyse puisque 2,6 milliards de crédits sont attribués à cette région, répartis entre 9 projets. 1,1 milliards est attribué pour la seule modernisation de Chicago – Saint Louis.

Le Texas

Les nombreux projets visant à relier les grandes villes (Dallas, Austin, Houston, San Antonio) ont tous été abandonnés les uns après les autres. Dans la mouvance de l'engouement actuel pour la très grande vitesse ferroviaire, la réalisation d'une ligne à grande vitesse est de nouveau d'actualité. Si un certain soutien politique émerge, le projet manque encore d'actes concrets traduisant un vrai engagement et le Texas fait figure de grand perdant de la répartition de l'argent du plan de relance avec seulement 4 millions attribués pour la modernisation du système de signaux aux passages à niveau entre Austin et Forth Worth.

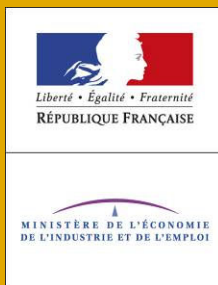
Tous ne sont pourtant pas aussi pessimistes et le Texas reste un outsider dans la course à la très grande vitesse ferroviaire aux États-Unis.

Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service Économique Régional de Washington (adresser les demandes à Washington@dgtppe.fr).

Clause de non-responsabilité

Le Service Économique Régional s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.



Auteur :

Service Économique Régional
Adresse : 4101 Reservoir Road, NW
Washington, DC 20007-2173
États-Unis

Rédigée par : A. Averseng
Revue par : AH Roignan

Version du
Version originale du 30 avril 2010

³ (Président Obama, Secrétaire aux Transport LaHood, Président de la commission transports et infrastructure de la Chambre Oberstar)