



FÉVRIER
2023

États-Unis : une renaissance ferroviaire ?



Antoine PECQUEUR

Programme
Amérique
du Nord

L’Ifri est, en France, le principal centre indépendant de recherche, d’information et de débat sur les grandes questions internationales. Créé en 1979 par Thierry de Montbrial, l’Ifri est une fondation reconnue d’utilité publique par décret du 16 novembre 2022. Elle n’est soumise à aucune tutelle administrative, définit librement ses activités et publie régulièrement ses travaux.

L’Ifri associe, au travers de ses études et de ses débats, dans une démarche interdisciplinaire, décideurs politiques et experts à l’échelle internationale.

Les opinions exprimées dans ce texte n’engagent que la responsabilité de l’auteur.

ISBN : 979-10-373-0665-4

© Tous droits réservés, Ifri, 2023

Couverture : Président Joe Biden, Baltimore City, Maryland, 30 janvier 2023

© Jemal Countess/UPI/Shutterstock

Comment citer cette publication :

Antoine Pecqueur, « États-Unis : une renaissance ferroviaire ? »,
Potomac Papers, n° 46, Ifri, février 2023.

Ifri

27 rue de la Procession 75740 Paris Cedex 15 – FRANCE

Tél. : +33 (0)1 40 61 60 00 – Fax : +33 (0)1 40 61 60 60

E-mail : accueil@ifri.org

Site internet : ifri.org

Potomac Papers

Le programme Amérique du Nord de l’Ifri publie une collection de notes en ligne sur les États-Unis nommées *Potomac Papers*. Revues par des experts avant publication, ces notes présentent des analyses de la politique intérieure, étrangère et économique, ainsi que des évolutions sociales et des grands débats en cours aux États-Unis. Ces *policy papers* sont publiés soit en français soit en anglais avec un résumé d’une page dans les deux langues. La collection est éditée par Laurence Nardon, responsable du Programme Amériques de l’Ifri.

Auteur

Antoine Pecqueur est journaliste indépendant. Collaborateur à RFI, Mediapart, Alternatives économiques, il traite des sujets culturels, économiques et internationaux. Il couvre plus spécifiquement les enjeux ferroviaires pour le magazine *Ville, Rail et Transports*. Il est l’auteur de *Géopolitique du rail. Le train au cœur des enjeux contemporains* (éd. Autrement, 2021) et *Atlas de la culture. Du soft power au hard power : comment la culture prend le pouvoir* (éd. Autrement, 2020).

Résumé

La construction d'un réseau ferroviaire a joué un rôle de premier plan dans la Conquête de l'Ouest au XIX^e siècle, mais, après 1945, le transport de passagers a pâti de la concurrence de la voiture et de l'avion. La création en 1971 d'une entreprise publique, Amtrak, n'a pas réussi à entraver ce déclin. En comparaison, le transport de marchandises (principalement de céréales) par train a toujours réussi à maintenir un haut niveau d'activité aux États-Unis. Les entreprises privées ne s'en sont donc pas détournées.

Adeptes du train qu'il prend volontiers pour aller du Delaware à Washington, Joe Biden impulse aujourd'hui un effort de revitalisation du rail américain. Lorsqu'il était vice-président de Barack Obama, « Amtrak Joe » avait déjà engagé le projet de train à grande vitesse américain dans le cadre de la grande loi de relance qui avait suivi la crise de 2008. Le « TGV américain » ne concernera que les corridors les plus empruntés, avec principalement l'Acela Express entre Washington et Boston et le projet californien entre Los Angeles et San Francisco. Lancé en 2015, ce dernier reste controversé et très en retard.

Maintenant président, Joe Biden a prévu jusqu'à 100 milliards de dollars dans l'Infrastructure Investment and Jobs Act de novembre 2021 pour moderniser et étendre le réseau passager. Cet effort ferroviaire repose sur trois types de considérations :

- ▀ **Géopolitiques** : les États-Unis ne doivent pas laisser à la Chine une telle avance dans le domaine de la grande vitesse et dans les technologies d'avenir ;
- ▀ **Sociales** : les différents chantiers ferroviaires vont créer de l'emploi aux États-Unis et les nouvelles lignes vont revitaliser les territoires, ce qui, au passage, justifiera les financements venus des états fédérés ;
- ▀ **Écologiques** : le train est le mode de transport le plus vertueux, notamment face à la voiture et à l'avion actuellement privilégiés par les Américains.

Mais ces évolutions sont fragiles. L'élection d'un président républicain en 2024 mettrait sans doute un coup d'arrêt au tournant ferroviaire engagé par la présente administration.

Abstract

The construction of a railway network played a major role in the settlement of the American West in the 19th century, but, after 1945, passenger rail transport suffered from car and aircraft competition. The establishment of a state-owned company, Amtrak, in 1971, failed to halt this decline. However, freight rail (mainly for grains) managed to maintain a high level of activity, which ensured the continued involvement of private companies.

A regular on the Wilmington to Washington line, Joe Biden, is now driving an effort to revitalize American passenger rail. When he was Barack Obama's vice-president, "Amtrak Joe" launched the U.S. high-speed rail project as part of the major stimulus package that followed the 2008 crisis. The "American TGV" will only concern the most traveled corridors, such as the Acela Express between Washington and Boston, and the California project between Los Angeles and San Francisco. Launched in 2015, the latter remains controversial and behind schedule.

President Biden has now committed up to \$100 billion from the November 2021 "Infrastructure Investment and Jobs Act" to modernize and expand the passenger railway network. This commitment is based on three types of considerations:

- ▀ **Geopolitics:** the United States cannot allow China such a lead in the field of high speed rail and advanced technologies;
- ▀ **Economics:** the various railway projects are expected to create jobs in the country and the new lines will revitalize small towns and rural areas, which will justify funding coming from the states;
- ▀ **The environment:** rail is the greenest mode of transportation, especially in comparison with the car and airplanes currently favoured by American people.

These developments remain fragile however. The election of a Republican President in 2024 would probably put an end to the railway effort brought about by the Biden administration.

Sommaire

| | |
|---|-----------|
| INTRODUCTION | 6 |
| GRANDEUR ET DÉCADENCE : UNE HISTOIRE DU RAIL AUX ÉTATS-UNIS | 7 |
| Le maintien du transport de marchandises..... | 8 |
| Plusieurs projets de train à grande vitesse..... | 9 |
| Le tournant de 2022..... | 10 |
| RATTRAPER LE CONCURRENT CHINOIS : UN OBJECTIF GÉOPOLITIQUE..... | 12 |
| EMPLOI ET TERRITOIRES : UN OBJECTIF SOCIAL | 15 |
| Les différents corridors..... | 16 |
| Le fret en pleine transformation | 18 |
| LE MODE DE TRANSPORT LE PLUS VERTUEUX : UN OBJECTIF ÉCOLOGIQUE | 21 |
| CONCLUSION | 24 |

Introduction

Le président Joe Biden n'a jamais caché sa passion pour les chemins de fer. Lorsqu'il était sénateur, il se rendait chaque jour en train depuis son domicile de Wilmington, dans le Delaware, jusqu'à Washington. Un mode de déplacement rare aux États-Unis, pays de la voiture reine, surtout pour un homme politique dont le temps est compté. Celui que l'on surnomme « Amtrak Joe », du nom de la compagnie ferroviaire américaine, est même allé jusqu'à lancer sa première campagne électorale pour la Maison Blanche, en 1988, depuis le parvis de la gare de Wilmington. Devenu en 2009 vice-président de Barack Obama, son tropisme ferroviaire s'est alors décliné à une tout autre échelle. Il publie en 2010 un manifeste, « Pourquoi l'Amérique a besoin de train », appelant à investir davantage dans le rail¹. C'est lui qui sera derrière trois importantes lois votées pendant le mandat de Barack Obama pour améliorer les infrastructures et la sécurité des chemins de fer et développer la grande vitesse ferroviaire. Pendant l'ère Trump, le développement du rail marque une pause. Les projets ferroviaires servent de variables d'ajustements au gré des alliances politiques. Les démocrates s'emparent en revanche de plus en plus de cette thématique, qui participe à la lutte contre le réchauffement climatique. Le train à grande vitesse est ainsi mis en avant dans le programme de « Green New Deal » (Nouvelle donne verte) porté en 2019 par la jeune élue de New York issue de la gauche radicale, Alexandria Ocasio-Cortez.

Lorsqu'il arrive à la Maison blanche en janvier 2021, Joe Biden n'oublie pas son engagement en faveur du rail. Dans le cadre de son plan dédié à la réfection des infrastructures du pays, l'Infrastructure Investment and Jobs Act (IIJA) de novembre 2021, 66 milliards de dollars sont dédiés à la modernisation et à l'extension du réseau ferroviaire. Jamais autant d'argent public n'avait été consacré par Washington au train, puisque la construction du réseau au XIX^e siècle avait été majoritairement financée par le secteur privé. C'est donc une page historique qui s'écrit Outre-Atlantique. Le poste de secrétaire d'État aux transports est d'ailleurs confié à une personnalité politique ambitieuse, figure montante de la nouvelle génération démocrate, Pete Buttigieg, rival malheureux de Joe Biden dans la course à l'investiture en 2020. Assiste-on aujourd'hui à la renaissance du chemin de fer américain ?

1. J. Biden, « Why America needs train », Arrive Magazine, janvier 2010.

Grandeur et décadence : une histoire du rail aux États-Unis

Si la première ligne de chemins de fer a été inaugurée en 1825 en Angleterre, entre Stockton et Darlington, les États-Unis n'ont pas attendu bien longtemps pour miser eux aussi sur ce tout nouveau mode de transport. La première ligne y est créée en 1828 par la Baltimore and Ohio Railroad. Le rail participe pleinement à la Conquête de l'Ouest, non sans difficultés, car chaque territoire voit naître sa propre compagnie privée, de manière désordonnée et sans logique de réseau. Ainsi, les écartements des voies ne sont pas forcément les mêmes d'une compagnie à l'autre. Dans ce contexte, la puissance publique, représentée par l'État fédéral et les états fédérés, joue un rôle ambivalent. D'un côté, elle laisse libre cours aux initiatives privées et ne fait pas circuler ses propres trains. De l'autre, elle soutient le développement du rail sur le plan juridique et économique. C'est ainsi que l'État de New York, comme le rappelle la chercheuse Charlotte Ruggeri, met en place un droit de préemption pour acheter des terres sur lesquelles il construit des infrastructures de transport².

Pendant la guerre de Sécession, le train acquiert un rôle plus politique. Porté par des entreprises relevant des états du nord, il a en effet désormais pour objectif d'unifier un territoire menacé par la sécession du sud. En 1869 est inauguré le Pacific Railroad, qui relie l'est du pays, à partir d'Omaha dans le Nebraska, à la Californie.

C'est donc une sorte de pas de deux qui se joue entre des grandes compagnies privées, en situation souvent monopolistique sur leur territoire, et l'État, facilitateur sans être interventionniste. Après une mise en route quelque peu laborieuse, ce mécanisme arrive néanmoins à bien fonctionner : en 1917, le réseau compte près de 400 000 kilomètres de lignes. On notera néanmoins que certains territoires sont plus avantagés (les côtes est et ouest) que d'autres (les grandes plaines).

Mais la situation va se gêner après la Seconde guerre mondiale, lorsque le train voit arriver une concurrente de taille : l'automobile. Pour cette dernière, l'État américain se montre pleinement interventionniste, avec la création d'un réseau autoroutier extrêmement dense, qu'il continue à entretenir à grand

2. C. Ruggeri, « Repenser la politique ferroviaire aux États-Unis : des projets à plus ou moins grande vitesse », *Géococonfluences*, 2015.

frais. Entre 2007 et 2019, les autoroutes ont reçu trois fois plus d'argent fédéral que le train³. Pendant ce temps, le transport ferroviaire de passagersériclite.

Le maintien du transport de marchandises

Le fret continue pourtant de bien fonctionner. En 2022, environ 40 % du transport de marchandises sur longue distance est effectué par rail aux États-Unis, pour une moyenne mondiale de 9 %⁴. Si le fret résiste, c'est parce qu'il offre des coûts peu élevés de déplacement au regard de la taille du territoire. Cela tient à la capacité des trains, ils permettent notamment d'acheminer une quantité considérable de céréales, ce qui rend leur transport par rail plus intéressant que par la route. Les chiffres sont sans appel : sur un mile (soit 1,6 km), les États-Unis transportent 73 tonnes de fret pour un passager transporté, alors qu'au Japon, pays dont les habitants prennent proportionnellement le plus le train au monde⁵, les chemins de fer transportent 22 passagers pour une tonne de fret acheminée⁶.

La puissance publique attend 1970 pour agir enfin en faveur du transport ferroviaire de passagers. Le Rail Passenger Act engage la création en 1971 d'une compagnie nationale, Amtrak, qui reprend cette mission. Un scénario similaire s'était produit bien plus tôt en France lorsque l'État crée la SNCF en 1938, au moment où nombre de compagnies privées mettent la clé sous la porte dans le contexte de la crise économique des années 1930.

Outre-Atlantique, le *deal* est simple : à l'État, la responsabilité du transport de passagers ; au privé, le fret. Mais une précision importante s'impose : le réseau américain appartient toujours aujourd'hui aux compagnies privées, ce qui oblige la puissance publique à s'acquitter d'une dîme pour y faire circuler ses propres trains. La plupart des voies sur lesquelles circulent les trains Amtrak appartiennent ainsi aux grandes compagnies de fret⁷ : Union Pacific, BNSF, Norfolk Southern... D'où le fait que beaucoup de trains Amtrak souffrent de retard dus à la saturation de certains axes par les convois de fret. La coexistence n'est pas aisée.

Aussi symbolique soit-elle, la création d'Amtrak par les pouvoirs publics ne marque encore qu'un engagement limité des États-Unis en matière ferroviaire. Faute de moyens suffisants, la compagnie frôle régulièrement la faillite...

Le déclin se poursuit, avec, outre la voiture, la concurrence de l'avion sur les longues distances. Lorsque Barack Obama arrive au pouvoir en 2008, le paysage ferroviaire américain est donc extrêmement détérioré.

3. Bureau of Transportation Statistics/Stacker.

4. Association of American Railroads, octobre 2022.

5. Selon les années, la première place revient soit au Japon soit à la Suisse.

6. Organization for Economic Cooperation and Development/Stacker.

7. E. Rubin, « Why the US falls behind in passenger train travel », Triad City Beat, 9 décembre 2022, disponible sur : <https://triad-city-beat.com>.

En 2010, le réseau ne compte plus que 220 000 kilomètres de lignes. Dans son discours à Tampa, le 28 janvier 2010, le président s'emporte : « il n'y a pas de raison que d'autres pays puissent construire des lignes à grande vitesse et pas nous ».

Plusieurs projets de train à grande vitesse

La stratégie ferroviaire de Barack Obama se déploie à travers trois lois : le Rail Safety Improvement Act (2008) pour la sécurité ferroviaire, le Passenger Rail Investment and Improvement Act (2008) qui revoit le mode de financement d'Amtrak, et surtout l'American Recovery and Reinvestment Act (2009), le vaste plan de relance économique mis en place après la crise financière de 2008, qui accorde 8 milliards de dollars à la grande vitesse ferroviaire. En 2010, le Congrès ajoute 2,5 milliards de dollars, aboutissant ainsi à une enveloppe globale de 10,5 milliards de dollars pour lancer les « TGV » américains. Pour Barack Obama et son vice-président Joe Biden, l'objectif n'est pas de développer le réseau de manière globale mais de mettre en place des corridors localisés dans lesquels des trains à grande vitesse circuleront sur quelques centaines de kilomètres. Parmi les priorités, figurent tout particulièrement le TGV californien, dont le chantier est inauguré en 2015, et l'Acela Express, sur la côte est. Selon la Maison Blanche, le but est de permettre à 80 % de la population américaine d'avoir accès à la grande vitesse ferroviaire d'ici 2025⁸. Le résultat est mitigé : si certains axes ont bénéficié de ce plan (entre Chicago et Saint-Louis, la durée de trajet a diminué d'une heure), d'autres ont été rapidement abandonnés, notamment pour des raisons d'opposition politique.

Les responsables républicains se montrent en effet le plus souvent réticents au financement et à la maintenance d'infrastructures ferroviaires par la puissance publique. Ils refusent, d'une part, que ces coûts importants, souvent dépensés selon eux de manière inefficace, soient endossés par le contribuable ; par ailleurs, ils restent fidèles au « mode de vie américain » fondé sur la voiture individuelle. Lorsque Rick Scott, membre du très conservateur Tea Party, devient gouverneur de Floride en 2011, il met immédiatement un terme au projet de liaison entre Tampa, Orlando et Miami et renvoie l'aide de 2,4 milliards de dollars à Washington. Il confie ensuite le projet à une entreprise privée qui fera fonctionner la ligne Brightline à partir de 2018. Le mandat de Barack Obama reste néanmoins marqué à l'échelle du pays par une impulsion jusqu'alors inédite en faveur du rail.

8. T. Marcus, « Bringing High-Speed Rail to America », Obama White House, 8 février 2011, disponible sur : <https://obamawhitehouse.archives.gov>.

Dès son arrivée au pouvoir, le républicain Donald Trump change de cap : le budget du secrétariat d'État aux Transports baisse de 13 %, alors même qu'il avait promis pendant la campagne d'augmenter ce montant. Dans les faits, sa politique ferroviaire obéit surtout à des calculs politiques. Il qualifie ainsi le projet du TGV californien, porté par le gouverneur démocrate Jerry Brown, de « désastre » : « La Californie a gaspillé des milliards de dollars. Ils doivent trois milliards et demi de dollars au gouvernement fédéral. Nous voulons récupérer cet argent maintenant. Ce projet est un désastre « vert » ! », écrit-il sur Twitter le 14 février 2019. Il coupe les subventions de Washington, représentant une somme de 929 millions de dollars, prévues pour ce projet. On retrouve les mêmes considérations politiques dans son opposition au financement d'un tunnel ferroviaire sous l'Hudson, connectant les états de New York et du New Jersey. C'est une manière de s'opposer aux gouverneurs démocrates de ces deux états. Il supprime également le financement des trains de nuit, notamment entre Chicago et Portland ou Seattle et Los Angeles. À l'inverse, Trump approuve la réalisation de certains corridors ferroviaires dans des états républicains, tels qu'en Alaska et en Arizona⁹.

Dans ses discours appelant à réindustrialiser les États-Unis, le président populiste incite aussi à concevoir un TGV *made in USA*. Mais cette déclaration est restée lettre morte. « Nous sommes censés être le pays le plus riche du monde et une superpuissance, et nous avons un système ferroviaire en ruine des années 1930 », dénonce Andy Kunz, président de la US High Speed Rail Association, l'un des principaux lobbys pro-rail Outre-Atlantique¹⁰.

Il y a donc urgence à ce que les États-Unis passent à la vitesse supérieure. Joe Biden en est le premier persuadé. Pendant sa campagne de 2020, il appelle à conduire la « deuxième révolution du rail ». Son accession à la présidence des États-Unis, l'année où Amtrak fête ses 50 ans, lui en offre enfin la possibilité. Joe Biden sait qu'il a peu de temps devant lui ; il doit lancer ses principales réformes avant les élections de mi-mandat, les *midterms*, généralement défavorables au camp du président en place.

Le tournant de 2022

Le principal levier pour relancer le ferroviaire se trouve dans son plan dédié aux infrastructures. Intitulé Build Back Better, ce vaste projet d'investissement public voit grand, avec 80 milliards de dollars ciblés sur le rail. Joe Biden va néanmoins devoir réduire la voilure, à cause de l'opposition des sénateurs Joe Manchin (Virginie occidentale) et Kyrsten Sinema (Arizona), les plus modérés des élus démocrates. La majorité du

9. I. Grasso Macola, « What has Trump done for the US rail technology », *Railway Technology*, 26 octobre 2020.

10. ABC News, 30 avril 2021.

président ne tient qu'à un fil et Biden ne peut faire sans les voix de Manchin et Sinema.

Moins ambitieux que le projet initial, l'IIJA, adopté le 15 novembre 2021, n'en reste pas moins historique. La loi dédie 1 200 milliards de dollars à la construction ou rénovation de ponts et de routes, à l'installation de bornes pour voitures électriques, aux canalisations d'eau, ou à l'accès à l'internet haut débit... Dans ce cadre, une enveloppe de 66 milliards de dollars de crédits avancés¹¹ est fléchée sur la modernisation et l'extension du réseau ferroviaire, un montant auquel on peut ajouter 36 milliards de dollars de financements autorisés¹². Alors que sous Barack Obama, la priorité était donnée au TGV, le but n'est cette fois-ci plus de se limiter à la grande vitesse ferroviaire. Le communiqué de la Maison Blanche le confirme : « Le trafic passagers aux États-Unis est à la traîne du reste du monde en matière de fiabilité, de vitesse et de réseau. La loi donne au rail un rôle central à jouer dans notre économie future. » Concrètement, il faudra éliminer les retards d'Amtrak, moderniser le corridor nord-est et apporter un service de premier plan. La répartition des moyens est également définie : un tiers de ce plan de relance ferroviaire est consacré à Amtrak, 5 milliards de dollars pour les infrastructures, 3 milliards de dollars pour supprimer les passages à niveaux, et surtout 36 milliards pour améliorer les connexions entre villes par le biais de partenariats avec les états fédéraux. C'est l'agence dépendant du Département des transports, la Federal Railroad Administration, qui est à la manœuvre.

Joe Biden consacre donc le retour de l'investissement public dans un pays qui s'en était détourné depuis les années 1980. Quinze ans après la crise financière de 2007-2008, la crise sanitaire aura confirmé que le pays a besoin d'une puissance publique forte et ainsi d'une politique keynésienne. Deux autres lois majeures ont été votées en août 2022 pour compléter la loi sur les infrastructures : le Chips and Science Act, pour la recherche et le développement, et l'Inflation Reduction Act (IRA), pour développer, entre autres, les énergies renouvelables. Dès lors, le train est devenu un symbole du changement de politique économique engagé par l'administration Biden.

11. Les crédits avancés sont les crédits rendus disponibles un an ou plus après l'année pour laquelle la loi de crédits est adoptée. Les crédits anticipés dans les lois de crédits 2022 deviendront disponibles pour les programmes en 2023 ou au-delà.

12. Les fonds autorisés représentent un montant maximal qui nécessite des crédits annuels pour établir les niveaux de financement à chaque exercice.

Rattraper le concurrent chinois : un objectif géopolitique

« La Chine a déjà 37 000 kilomètres de voies à grande vitesse. Nous sommes en retard ! » affirme Joe Biden, le 30 avril 2021 à Philadelphie, à l'occasion de l'anniversaire d'Amtrak. La rivalité sino-américaine est un argument de taille dans la relance du train Outre-Atlantique, mais le retard américain ne sera pas aisé – si ce n'est même impossible – à rattraper. L'essor ferroviaire de la Chine dans les 20 dernières années est en effet impressionnant. La première ligne de TGV y a été inaugurée en 2008, entre la capitale et Tianjin. « Le TGV chinois a largement bénéficié de l'apport exceptionnel du plan de relance défini en 2008 pour contrer l'impact de la crise économique mondiale qui avait obligé la Chine à ralentir son activité industrielle et portuaire », notent Jean-François Doulet et Janet Ramos-Doulet¹³. On notera d'ailleurs qu'aux États-Unis, le plan d'investissement dans les infrastructures a été lancé en 2022 après une autre crise, celle de la pandémie du Covid-19.

Au départ, les trains chinois reposent sur des technologies étrangères, grâce à des partenariats avec le canadien Bombardier ou l'allemand Siemens. Très vite cependant, Pékin crée ses premiers TGV *made in China*, leur avancée technologique est fulgurante. Avec ses 30 milliards d'euros de chiffres d'affaires, le constructeur chinois China Railway Rolling Stock Corp. (CRRC) est désormais le premier constructeur mondial, devant l'alliance franco-canadienne Alstom-Bombardier (scellée en 2020) et Siemens. Le président chinois Xi Jinping s'en félicite : « Le train à grande vitesse est une preuve de l'innovation indépendante de la Chine¹⁴. »

En parallèle, le régime développe son réseau ferré. Ce dernier compte aujourd'hui près de 40 000 kilomètres de lignes, ce qui fait de la Chine le pays avec le plus grand nombre de voies à grande vitesse au monde, utilisées chaque année par près de 10 milliards de passagers. Le réseau à grande vitesse relie déjà 93 % des villes du pays comptant une population de plus de 500 000 habitants.

13. J.-F. Doulet et J. Ramos-Doulet, *Géopolitique du TGV chinois*, Les éditions de la Vie du Rail, 2011.

14. Déclaration de Xi Jinping dans la ville de Zhangjiakou, 20 janvier 2021, reprise par l'agence de presse Xinhua, disponible sur : <http://french.xinhuanet.com>.

Le but d'un tel développement est multiple. Pour Pékin, il s'agit d'abord d'affirmer l'unité nationale au sein de ses frontières. Le train permet aussi au régime de montrer sa mainmise, et celle de l'ethnie majoritaire Han, sur l'ensemble du territoire.

L'objectif est aussi d'exporter le savoir-faire chinois à travers le monde, dans une stratégie géoéconomique. Des conglomérats publics chinois réalisent ainsi des lignes à grande vitesse en Indonésie, en Thaïlande ou au Mexique. Pékin cherche même à exporter sa technologie jusqu'aux États-Unis. En 2010, Arnold Schwarzenegger, alors gouverneur de Californie, s'était rendu à Shanghai pour examiner les conditions dans lesquelles la Chine pourrait réaliser le TGV dans son état. Les devis étaient avantageux : le coût au kilomètre réalisé par la Chine était un tiers inférieur aux tarifs des entreprises occidentales. Mais en Californie, l'opposition dénonça des problèmes de qualité et de sécurité. Pour faire taire les critiques, Pékin créa alors un *consortium* impliquant des entreprises étrangères, dont Siemens. Toutefois, la stratégie d'export de Pékin a subi un très sérieux revers avec l'accident de Wenzhou : en juillet 2011, deux rames de TGV se percutent près de cette ville de la province du Zhejiang, faisant quarante morts. De quoi ralentir l'essor mondial du TGV chinois – sans pour autant y mettre un terme.

La politique ferroviaire de la Chine ne se limite pas à la grande vitesse. Le chemin de fer « classique » est au cœur du projet des nouvelles Routes de la soie (aussi appelé BRI, Belt and Road Initiative) lancé en 2013, projet qui entend relancer le commerce entre la Chine et le reste du monde. Lors de l'ouverture du forum de la BRI, le président Xi Jinping l'affirme : « la construction de voies ferrées crée la prospérité dans tous les secteurs¹⁵ ». Dans le cadre de ses nouvelles Routes de la soie, la Chine rénove ou construit des voies ferrées à travers le monde afin de faciliter le transport des matières premières. Ainsi, en Amérique latine, Pékin finance un corridor ferroviaire reliant les océans Pacifique et Atlantique, du Brésil au Pérou, qualifié par l'ancien président bolivien Evo Moralès de « nouveau canal de Panama¹⁶ ».

En quelques années, la Chine s'est donc imposée en leader mondial du ferroviaire. Faut-il y voir la raison du retour des États-Unis dans ce domaine ? « Le développement de la grande vitesse chinoise a eu un atout : montrer aux Américains qu'il était possible de créer un réseau ferroviaire sur une grande superficie. Pendant longtemps, les États-Unis jugeaient que le train ne pouvait fonctionner que dans des pays européens, comme la France ou l'Allemagne, sur des distances relativement courtes », souligne Charlotte Ruggeri¹⁷.

15. Déclaration de Xi Jinping, ouverture du Forum de la BRI, 14 mai 2017.

16. Déclaration d'Evo Moralès, conférence de presse à l'occasion de la signature d'un protocole d'accord entre la Bolivie et le Paraguay, 1^{er} février 2017.

17. Entretien de l'auteur avec C. Ruggeri, 27 octobre 2022.

On l'aura compris : Joe Biden ne compte plus laisser à la Chine le monopole ferroviaire. Mais le secrétaire d'État aux transports, Pete Buttigieg, est-il vraiment crédible lorsqu'il déclare vouloir que « les États-Unis soient le leader mondial dans la grande vitesse¹⁸ » ? L'enveloppe de 66 milliards de dollars prévue dans l'Infrastructure Investment and Jobs Act est certes historique, mais bien loin des montants investis par Pékin. Entre 2006 et 2010, dans le 11^e plan quinquennal, la Chine avait dégagé 340 milliards d'euros pour lancer son réseau à grande vitesse, puis, en 2011, le régime avait prévu un investissement de 400 milliards d'euros entre 2011 et 2015¹⁹. Cela, sans compter que Pékin n'a pas terminé son expansion ferroviaire. Le pays cherche à porter son réseau grande vitesse à 50 000 kilomètres d'ici 2025 et 70 000 kilomètres d'ici 2035. Le coût s'annonce astronomique : selon Zhao Jian, professeur à l'Université Jiao Tong de Pékin, cité par *Nikkei Asia*, chaque kilomètre coûte entre 120 et 130 millions de yuans, c'est-à-dire entre 16 et 18 millions d'euros. Cet investissement est pourtant loin d'être rentable. China Railway accumule les pertes : sa dette a augmenté de 4 % en 2021 pour atteindre 5 910 milliards de yuans (807 milliards d'euros)²⁰, encore accentuée par la crise sanitaire. Mais Pékin n'en a cure : pour le ferroviaire, c'est la politique du quoi qu'il en coûte.

La compétition sino-américaine sur le ferroviaire est, enfin, technologique. Si ses TGV actuels ne dépassent pas les 350 kilomètres/heure, la Chine compte développer son système de trains Maglev, circulant à 600 kilomètres/heure grâce à une technologie par sustentation magnétique, déjà utilisée pour relier l'aéroport de Shanghai au centre-ville. Sur ce volet de recherche et développement, la Chine livre surtout bataille au Japon, qui détient le record de grande vitesse en ligne de test²¹.

La manière dont les États-Unis peuvent reprendre la main dans cette compétition n'est pas très claire. Dans le Chips and Science Act d'août 2022, 200 milliards de dépenses supplémentaires sont destinés à la recherche et au développement, mais c'est principalement le domaine des semi-conducteurs qui est visé. Des moyens pourraient être également consacrés à l'innovation ferroviaire par le biais de l'Inflation Reduction Act, voté au même moment, et dont l'enveloppe est de 369 milliards de dollars sur dix ans. Cependant, même si elle bénéficiera par ricochet de ces avancées, la technologie ferroviaire ne se trouve pas en première ligne.

18. MSNBC, 4 février 2021, disponible sur : www.msnbc.com.

19. Selon des sources anonymes citées par le China Securities Journal.

20. A. Dangwai, « Whopping 900B Debt – China's Once Profitable High Speed Railways now Heading Towards a Trillion Dollar Disaster », *Eurasian Times*, 7 juillet 2022.

21. Ce record est de 603 km/h, atteint pendant 10 secondes sur la ligne spéciale de Yamanashi. *Le Monde*, 21 avril 2015.

C'est donc par le biais de la politique industrielle et de sa relance par l'administration Biden que le renouveau du rail américain pourra advenir.

Reste qu'aujourd'hui, là où la Chine vise à connecter l'ensemble de son territoire grâce au train, les États-Unis se contentent, eux, de la création de corridors ferroviaires. Ces deux ambitions sont bien éloignées.

Emploi et territoires : un objectif social

L'un des premiers arguments mis en avant pour séduire l'opinion est celui d'un développement ferroviaire qui dynamise l'économie américaine. « Nous avons ici une immense opportunité de créer des emplois », affirme Joe Biden le 30 avril 2021, à l'occasion du 50^e anniversaire d'Amtrak. La rénovation ou la réalisation *ex nihilo* de lignes, ainsi que la construction de nouvelles rames, stimulera les emplois des Américains. Le Buy American Act de 1933 s'applique en effet aux programmes de transport bénéficiant de fonds fédéraux et oblige donc à acheter et fabriquer les matériels dans le pays. Les entreprises General Electric et Caterpillar sont parmi les plus investies dans le domaine ferroviaire. Plus largement, l'arrivée du train augmente aussi l'attractivité des territoires, surtout lorsqu'ils sont enclavés. Le financement d'une bonne partie des investissements par les états fédérés doit donc leur être bénéfique à terme, ce que l'administration met en avant auprès des élus locaux.

L'argument de la création d'emploi fait néanmoins débat : « cela peut être le cas au moment de la construction d'une ligne, mais il est difficile de prouver ensuite que l'arrivée du train crée réellement du travail », explique Charlotte Ruggeri, qui rappelle l'échec, en France, des « gares betteraves », ces gares TGV situées à l'écart des villes qui n'ont, pour la plupart, jamais fait naître les zones économiques escomptées.

La nouvelle administration américaine lie pourtant sa politique du rail à ces considérations socio-économiques. Elle mise ainsi sur des axes ferroviaires délimités, dans des zones économiquement cruciales pour le pays et plusieurs corridors sont identifiés.

Les différents corridors

Parmi les priorités du gouvernement figure l'Acela Express. Reliant Boston et Washington *via* New York, une zone géographique qui représente 20 % du PIB national, ce tronçon est le corridor ferroviaire le plus fréquenté du pays : 800 000 passagers le prenaient chaque jour avant la pandémie. C'est la seule ligne où peuvent actuellement circuler des trains à grande vitesse aux États-Unis. En réalité, les rames n'atteignent les 240 km/h que sur une portion d'une cinquantaine de kilomètres. Sur l'ensemble de la ligne, qui traverse des secteurs fortement peuplés et emprunte des ouvrages d'art parfois en mauvais état, la moyenne n'est que de 113 km/h. Les trains à grande vitesse doivent, en outre, partager la ligne avec les trains de banlieue

et de fret. En définitive, entre New York et Washington, le trajet prend trois heures, alors qu'entre Paris et Lyon, sur une distance comparable, la durée est de seulement deux heures.

Les choses commencent cependant à s'améliorer. De nouvelles rames vont circuler sur cet axe en 2023, après deux ans de retard de livraison liés à la crise sanitaire et à des pénuries de main d'œuvre. En 2016, sous le mandat de Barack Obama, a en effet été signé un contrat d'1,8 milliard d'euros pour la fabrication de 28 trains à grande vitesse, Avelia Liberty, avec Alstom (désormais Alstom-Bombardier). Ces nouvelles rames utiliseront deux types de technologies : un système de propulsion similaire à celui des TGV français et la technologie pendulaire, qui permet aux trains de s'adapter aux courbes de la ligne. L'atout de ces rames est de pouvoir accueillir davantage de passagers (30 % de places assises en plus) que ceux en service jusqu'à présent.

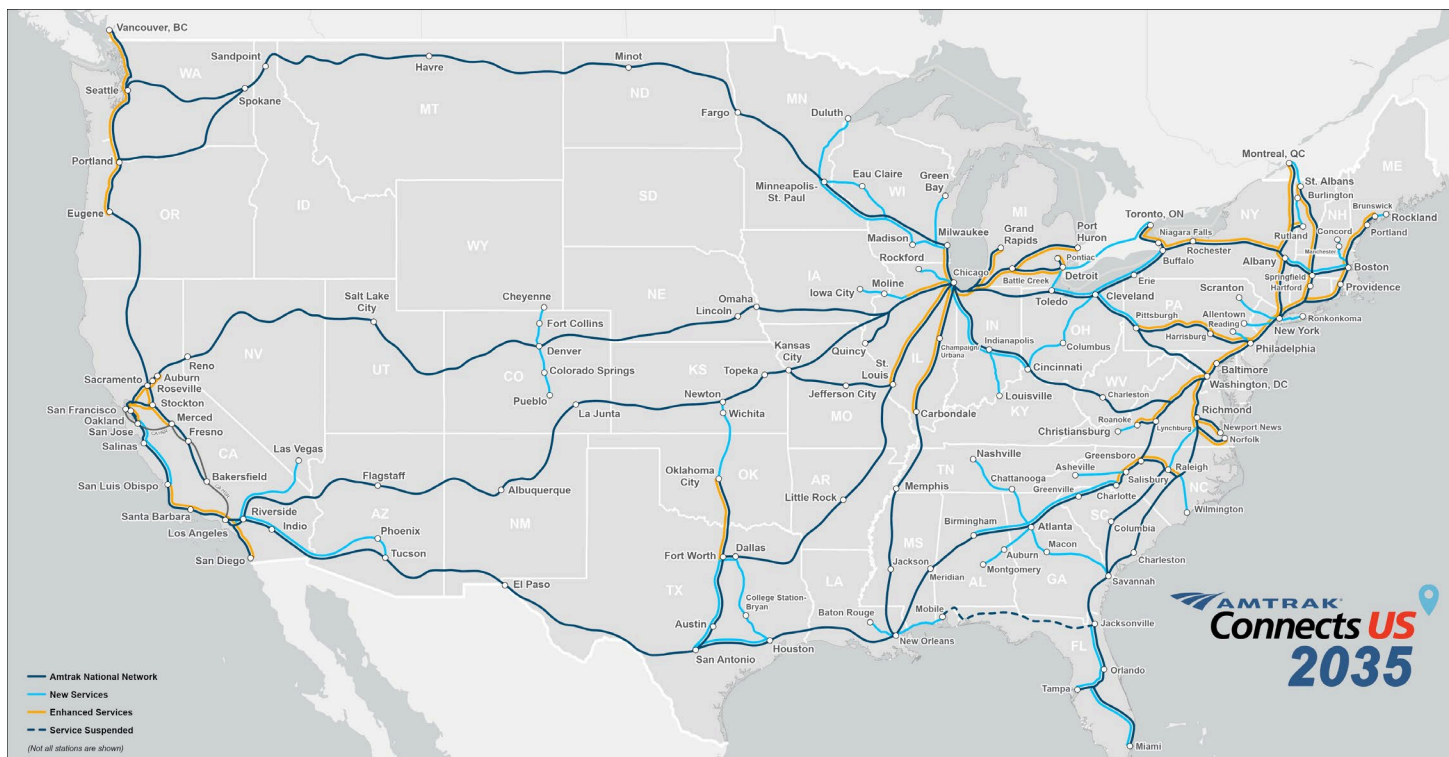
Bien que la construction de ces rames ait été confiée à une entreprise étrangère et que tout le savoir-faire technologique n'ait pas été transféré aux États-Unis, ce sont les ouvriers américains qui ont bénéficié des emplois. En effet, compte-tenu du Buy American Act, la plus grande partie des rames a été construite dans l'usine américaine d'Alstom, située à Hornell, dans l'état de New York. Seules quelques pièces sont venues d'Europe, notamment des composants des systèmes de freins. Après les rames, le prochain chantier de l'Acela Express concerne le réseau lui-même, vieillissant et saturé. Les montants apportés par l'Infrastructure Investment and Jobs Act doivent permettre, entre autres, la construction de nouvelles voies.

L'autre axe crucial pour la grande vitesse se situe de l'autre côté du pays, sur la côte ouest. Le projet du California High-Speed Rail, qui doit connecter en 2 h 30 Los Angeles à San Francisco, distantes de 600 kilomètres, a été adopté par référendum en 2008. Mais depuis lors, sa réalisation accumule les déboires. Son coût de 80 milliards de dollars suscite déjà une forte opposition auprès d'une partie de l'opinion et de la classe politique. Pour l'heure, les travaux se sont limités à un tronçon entre Merced et Bakersfield, situé en zone rurale. La nouvelle administration entend relancer ce serpent de mer de la politique ferroviaire américaine.

D'autres projets de corridors suscitent aussi l'attention, notamment entre Cleveland et Cincinnati, Chicago et Detroit ou entre Atlanta et Nashville. Il s'agit à chaque fois de liaisons dans des zones urbaines, avec des perspectives de créations locales d'emplois. Le but est aussi de soutenir par le rail des territoires économiquement défavorisés. Le plan d'Amtrak, *Amtrak connects US*, vise de manière globale à relier 160 petites villes à des métropoles. D'ici 2035, la compagnie américaine prévoit d'augmenter de 62 % le nombre de passagers, avec l'ouverture de 30 nouvelles lignes. « Les villes qui se trouvent en danger d'être laissées pour compte auront une nouvelle chance. Pensez à ce que cela signifiera en termes d'opportunités si

nous connectons Green Bay et Madison à Milwaukee, Scranton et Allentown à New York, Indianapolis, Louisville et bien plus encore », affirme Joe Biden.²²

Carte1 : Le réseau Amtrak Connects US prévu pour 2035



Source : Compte Twitter d'Amtrak Connects US (@AmtrakConnects), 17 février 2022, disponible sur <https://twitter.com>.

Légende :

- Lignes bleu foncé : le réseau Amtrak en 2022,
- Lignes bleu ciel : nouvelles lignes en 2035,
- Lignes jaunes : réseau amélioré en 2035,
- Lignes en pointillé : service suspendu.

Le fret en pleine transformation

L'impact social du chemin de fer concerne aussi le fret. Ce secteur compte près de 167 000 employés pour un marché qui représente aujourd'hui 80 milliards de dollars. Les grandes compagnies, telles que BNSF, appartenant au groupe de Warren Buffet, sont extrêmement puissantes. Lorsqu'en novembre 2021, les syndicats du fret ferroviaire ont menacé de faire grève, Joe Biden a immédiatement réagi. Il a confié le dossier au Congrès, qui a le pouvoir d'agir en cas d'impasse dans les négociations. Celui-ci a ainsi voté un projet de loi imposant un accord de branche à la profession. En quelques jours, les avancées obtenues ont été considérables,

22. Discours pour le 50^e anniversaire d'Amtrak, 30 avril 2021.

avec une augmentation de salaire de 14,1 % à effet immédiat et une augmentation rétroactive de 24 % pour la période allant de 2020 à 2024.

Si l'administration s'est saisie aussi vite du dossier, c'était pour éviter tout risque sur l'économie du pays. Une telle grève aurait en effet pu entraîner une pénurie de certains types de bien ; le transport de céréales par camion ou par bateau ne peut remplacer celui par train. Selon les estimations de l'Association of American Railroads, la grève aurait pu coûter deux milliards de dollars par jour. Non seulement 40 % du transport de marchandises longues distances se fait sur rail, mais c'est 97 % du réseau utilisé par Amtrak pour le transport de passagers qui appartient aux compagnies de fret. Au moment où Joe Biden incite les Américains à reprendre le train, un blocage du réseau aurait eu un effet politique désastreux.

À long terme, le développement du transport ferroviaire devra certainement passer par une séparation des lignes de fret et de voyageurs, du moins sur les axes les plus empruntés. À défaut, le pays court le risque d'une saturation ingérable du réseau, d'autant que le fret est en pleine croissance. Le chiffre d'affaires d'Union Pacific, l'une des principales compagnies, a grimpé de 24 % au dernier trimestre de 2021. De manière globale, l'activité devrait connaître aux États-Unis une croissance de 30 % d'ici à 2040.

L'administration Biden regarde aussi très attentivement le mégaprojet de fusion de deux entreprises du fret ferroviaire, l'une canadienne et l'autre états-unienne. En mars 2021, la Canadian Pacific a acheté pour 25 milliards de dollars la Kansas City Southern, dont l'atout est d'être implanté sur un axe géographiquement crucial entre le Canada et le Mexique, avec comme *hub* Kansas City. Cette nouvelle compagnie, qui prendrait le nom de Canadian Pacific Kansas City, deviendrait la première compagnie de fret d'Amérique du Nord. « Une empreinte ferroviaire inégalée en Amérique du nord », se félicite d'ores et déjà son directeur, Keith Creel²³. L'ambition de cette nouvelle compagnie est de relier les ressources énergétiques du Canada aux ports du Mexique, en passant par les usines, notamment automobiles, et les fermes du Midwest américain. Mais début 2023, l'administration américaine n'a pas encore donné son aval définitif. Les autres compagnies américaines dénoncent une atteinte à la concurrence. Une fois réunies, ces deux compagnies représenteraient en effet 31 000 kilomètres de lignes, 20 000 salariés et un chiffre d'affaires de 8,7 milliards de dollars. Joe Biden sera-t-il séduit par les arguments avancés par les partisans de la fusion ? Ces derniers vantent un projet très vertueux sur le plan écologique, puisqu'il réduirait drastiquement le transport routier sur l'axe saturé Dallas-Chicago. Va-t-il, au contraire, se méfier du risque de concentration du fret ferroviaire entre les mains d'un

23. J. McNish, « Railroads Strike a 25 Billion Merger », *Wall Street Journal*, 21 mars 2021.

seul acteur et de son impact en termes d'emplois ? Le Surface Transportation Board (STB), une agence fédérale indépendante qui a pour mission principale de réguler le fret, doit rendre son verdict prochainement.

Le mode de transport le plus vertueux : un objectif écologique

Ce fut l'une des premières mesures de Joe Biden à son arrivée au pouvoir : les États-Unis ont réintégré l'accord de Paris, une manière de tourner la page de la politique climatosceptique de Donald Trump. Au-delà du symbole, Joe Biden engage une vraie politique de lutte contre le changement climatique, assortie de moyens financiers. Le Inflation Reduction Act d'août 2022 engage pour cela 369 milliards de dollars de budget, ainsi que la prolongation et l'extension de crédits d'impôts pour une dizaine d'années pour les entreprises comme pour les usagers. Jamais autant d'argent public n'avait été investi dans ce domaine aux États-Unis, qui, désormais, mettent en avant leur objectif de neutralité carbone pour 2050. Les transports, qui sont le deuxième contributeur de CO₂ du pays, derrière la production d'électricité²⁴, sont bien évidemment concernés.

Si Joe Biden consacre, comme on l'a vu, un montant historique à la relance du transport ferroviaire, il ne lésine pas non plus sur les moyens dédiés à l'automobile. Soixante milliards de dollars seront donc consacrés à la rénovation des routes et des ponts, qui en ont bien besoin. La Société américaine de génie civil juge en effet que plus de 70 000 kilomètres de routes et un pont sur cinq sont en mauvais état²⁵. Comme il est difficile, voire impossible, de tourner la page de la voiture individuelle aux États-Unis, l'administration a fait le choix de conserver ce mode de vie, en le rendant plus vertueux. Elle va donc favoriser l'essor de la voiture électrique, avec une prise en charge atteignant 7 500 dollars pour l'achat de ce type de véhicule par les ménages. L'idée est de transformer le parc automobile, passant du moteur à essence au moteur électrique²⁶.

Le rail n'est pas en reste, et sa renaissance devra également se faire en fonction de son impact écologique. Dans l'opinion, le train est généralement perçu comme le mode de transport le plus vertueux. Les chiffres de l'Ademe (Agence française de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) viennent confirmer cette perception : les émissions de CO₂ d'un voyage en avion sont 45 fois supérieures à celle d'un déplacement en train à grande vitesse.

24. Agence internationale de l'énergie, 2020. En France, les transports sont en première place.

25. L. de Catheu, « La politique industrielle sous Biden : une nouvelle doctrine économique pour le parti démocrate », Fondation Jean Jaurès, octobre 2022.

26. K. Bagenstose, « The Massive 2021 Infrastructure Act Aimed to Fight Climate Change: Is It Living Up to Biden's Pledge ? », *USA Today*, 19 Octobre 2022.

Le projet de ligne à grande vitesse en Californie a fait l'objet de longs débats, notamment sur son tracé. Les opposants pointent du doigt le fait que ce TGV va passer par des zones rurales faiblement peuplées. Les chercheurs Mikhail Chester et Arpad Horvath²⁷ se sont penchés sur l'impact environnemental global de ce projet. « La consommation d'énergie par trajet ne tient généralement compte que du fonctionnement du matériel roulant », soulignent-ils. Ils défendent pour leur part une autre méthode de calcul, prenant en compte différents facteurs : « Il s'agit de comparer à la fois les effets directs du fonctionnement du matériel et les effets indirects, de l'infrastructure et des composants du carburant. » C'est ainsi qu'ont été évalués la consommation d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre et les émissions de dioxyde de soufre SO₂, d'oxydes d'azote NOX, des composés organiques volatils COV et des particules PM10. Qu'en ressort-il ? « Le train à grande vitesse peut réduire la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre par trajet, mais peut créer davantage d'émissions de SO₂ (compte tenu du mix électrique actuel), entraînant une acidification de l'environnement et des problèmes de santé humaine », écrivent les chercheurs. Ils reconnaissent cependant que ce type de calcul, lorsqu'il est appliqué à la voiture individuelle ou à l'avion, désigne toujours ces derniers comme bien plus polluants que le train.

Dans le cadre de la construction d'une nouvelle ligne, l'enjeu est d'atteindre le plus rapidement possible la neutralité carbone du projet, qui correspond à l'année théorique où le cumul des émissions évitées par le projet dépasse le cumul des émissions engendrées par les travaux de sa réalisation. Le bilan écologique du train dépend également de son taux de remplissage, d'où la nécessité, en dernière analyse, de construire des lignes visant « un taux de fréquentation élevé et durable ».

À cela s'ajoute que de nombreuses lignes aux États-Unis ne sont pas électrifiées et qu'un grand nombre de trains, en particulier de marchandises, roulent toujours au diesel. Sur le plan écologique, l'heure doit donc aussi être à l'innovation dans le domaine ferroviaire. En Californie, l'autorité des transports du comté de San Bernardino l'a bien compris, en commandant un train à hydrogène auprès du constructeur suisse Stadler Rail, qui entrera en fonction en 2024. Cette rame, qui accueillera 108 passagers, pourra atteindre la vitesse maximale de 130 kilomètres/heure. Il s'agira du premier train à hydrogène à être mis en service aux États-Unis²⁸. Les grandes compagnies de fret se mettent elles aussi à investir davantage de moyens dans l'innovation. L'automatisation des trains de marchandises est une

27. M. Chester et A. Horvath, « Life-Cycle Assessment of High-Speed Rail: the Case of California », *Environmental Research Letters*, 2010.

28. En France, les premiers trains à hydrogène, commandés par les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté, Grand-Est et Occitanie, devraient entrer en fonction fin 2015.

piste de plus en plus étudiée ; Union Pacific s'est ainsi associé à l'entreprise de technologie de conduite autonome TuSimple et conduit à l'heure actuelle les premières phases pilotes.

Conclusion

Joe Biden a un rêve : la création d'une ligne de train reliant directement les côtes est et ouest des États-Unis. On en est encore loin au début de 2023. L'Infrastructure Investment and Jobs Act n'a pas les moyens de recréer un réseau à l'échelle entière du pays et privilégie des corridors ferroviaires entre les métropoles. Il n'empêche : cette relance du transport de passagers par le rail est inédite et la compagnie nationale Amtrak retrouve enfin des couleurs. Même des compagnies privées se relancent sur ce créneau, après l'avoir déserté il y a cinquante ans. En Floride, Brightline se consacre au corridor entre Orlando et Tampa, tandis que Texas Central Railway envisage d'ouvrir en 2026 une connexion entre Dallas et Houston en seulement 90 minutes.

Mais la bataille reste politique, car le financement public des projets ferroviaires continue à susciter une opposition idéologique chez la plupart des élus républicains. Début 2023, le nouveau Speaker de la Chambre des représentants à majorité républicaine, Kevin McCarthy, est en première ligne pour dénoncer les sommes versées à « Amtrak et ses syndicats ». Les frères Koch, donateurs fidèles du parti républicain, ont dépensé des millions de dollars pour faire échouer le projet de ligne à grande vitesse en Californie. Les élections présidentielles de 2024 seront donc décisives pour confirmer ou interrompre cet essor du transport ferroviaire. Si les républicains emportent la Maison blanche, la relance observée n'aura été qu'une bulle, témoignage de la passion atypique d'un président des États-Unis pour ce mode de transport.

La collection des *Potomac Papers*

- ▀ Sylvain Gaillaud, « Washington-Téhéran : fin 2022, la réconciliation impossible ? », n° 45, novembre 2022.
- ▀ Thierry Pouch et Marine Raffray, « Entre soutien et conflits, les échanges agricoles transatlantiques depuis 1945 », n° 44, juin 2022.
- ▀ Corentin Sellin, « Trump et le Parti républicain : défaite électorale, victoire idéologique ? », n° 43, septembre 2021.
- ▀ Laurence Nardon et Siméon Rust, « États-Unis/Europe : sept enjeux du numérique », n° 42, juillet 2021.
- ▀ Soufian Alsabbagh, « Les républicains et la politique étrangère américaine après Trump. Entre néo-isolationnisme et rivalité avec la Chine », n° 41, janvier 2021.
- ▀ Laurence Nardon et Mathilde Velliet, « La guerre commerciale sino-américaine. Quel bilan à l'issue de la présidence Trump ? », n° 40, novembre 2020.
- ▀ Cynthia Ghorra-Gobin et Martine Azuelos, « Le Minnesota : comprendre les enjeux nationaux au prisme des territoires », n° 39, septembre 2020.
- ▀ Sébastien Mort, « Les médias conservateurs dans la campagne de 2020. Un soutien unanime au président ? », n° 38, décembre 2019.
- ▀ Lauric Henneton, « Les élections de mi-mandat aux États-Unis. 4 scénarios, 12 États-clefs pour le Sénat », n° 37, septembre 2019.
- ▀ Patrick Allard, « La politique commerciale de Trump : faire reculer la Chine », n° 36, mars 2019.
- ▀ Ivana Obradovic, « La crise des opioïdes aux États-Unis. D'un abus de prescriptions à une épidémie aiguë », n° 35, décembre 2018.
- ▀ Marion Leblanc-Wohrer, « *Comply or die* ? Les entreprises face à l'exigence de conformité venue des États-Unis », n° 34, mars 2018.

Suivez l'actualité du programme États-Unis sur Twitter :

[@LaurenceNardon](https://twitter.com/LaurenceNardon)



27 rue de la Procession 75740 Paris cedex 15 – France

Ifri.org