



HAL
open science

Le corridor des Cascades (nord-ouest des États-Unis) : un ancrage métropolitain limité pour un service ferroviaire interurbain dynamique

Matthieu Schorung

► **To cite this version:**

Matthieu Schorung. Le corridor des Cascades (nord-ouest des États-Unis) : un ancrage métropolitain limité pour un service ferroviaire interurbain dynamique. Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, 2020, N°121 (3), pp.67. 10.3917/flux1.121.0067 . hal-03129052

HAL Id: hal-03129052

<https://hal.science/hal-03129052v1>

Submitted on 5 Mar 2024

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.

Le corridor des Cascades (nord-ouest des États-Unis) : un ancrage métropolitain limité pour un service ferroviaire interurbain dynamique

Matthieu Schorung

DANS **FLUX** 2020/3 (N° 121), PAGES 67 À 89
ÉDITIONS **UNIVERSITÉ GUSTAVE EIFFEL**

ISSN 1154-2721
DOI 10.3917/flux1.121.0067

Article disponible en ligne à l'adresse
<https://www.cairn.info/revue-flux-2020-3-page-67.htm>



CAIRN.INFO
MATIÈRES À RÉFLEXION

Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Flashez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.





Le corridor des Cascades (nord-ouest des États-Unis) : un ancrage métropolitain limité pour un service ferroviaire interurbain dynamique

Matthieu Schorung

INTRODUCTION

Le corridor du Nord-Ouest s'inscrit dans la région des Cascades, s'étendant de Portland (Oregon) à Vancouver (Colombie-Britannique au Canada) en passant par Seattle (Washington). Il s'agit dans cet article d'étudier un exemple de service ferroviaire exploité par Amtrak qui a bénéficié d'un programme d'investissements dans le cadre de l'*Obamarail* (1). Le service Amtrak Cascades est un service ferroviaire à vitesse élevée dans lequel les États fédérés gestionnaires (Washington, Oregon) sont fortement impliqués, en coordination avec Amtrak et avec l'entreprise de fret BNSF, propriétaire de l'infrastructure. Il s'agit de comprendre pourquoi ce programme de modernisation du corridor est considéré comme une réussite et comme un modèle du genre, à la fois par les responsables d'Amtrak Cascades et par le gouvernement fédéral. Depuis la mi-2017, des études sont menées pour évaluer la faisabilité d'un projet de ligne à grande vitesse qui structurerait la région des Cascades. Les réflexions sont en cours et les premiers documents définitifs concernant ce projet de nouvelle infrastructure dédiée à la GVF (grande vitesse ferroviaire) sont en cours d'élaboration. Cette étude de cas s'inscrit dans le contexte géographique d'une région en forte croissance soutenue d'abord par l'aire métropolitaine de Seattle. Les municipalités de Portland et de Seattle, ainsi que les Metropolitan Planning Organizations (MPO) concernées (Metro qui est l'autorité métropolitaine de Portland et PSRC (Puget Sound Régional Council) qui est celle de Seattle) portent depuis longtemps des politiques avancées en matière de développement et de mobilités durables et en matière

d'aménagement urbain qui favorisent la densification et la participation des citoyens dans la fabrique de la ville. Il s'agit par conséquent de comprendre comment les acteurs publics à différentes échelles s'approprient le corridor des Cascades et comment sont envisagées les questions de connexion des réseaux, d'intermodalité et de renouvellement des pôles d'échanges. La situation de Portland est représentative du statut de la gare dans un grand nombre de villes étatsuniennes – à l'exclusion de quelques grandes gares centrales dans le Nord-Est – marqué par un isolement dans le tissu urbain et par une absence de vision quant à l'intermodalité-voyageurs et à la connexion des différents réseaux. Les grandes opérations d'aménagement et d'urbanisme dans l'hypercentre de cette métropole intermédiaire n'intègrent pas directement la gare et son quartier environnant posant à la fois la question de la conception de l'objet « gare » aux États-Unis et celle de l'articulation urbanisme-transport autour de gares en position centrale.

Cet article propose donc de s'intéresser à la géographie ferroviaire étatsunienne (Ruggeri, Schorung, 2017 ; Schorung, 2019) par le biais de cette étude de cas du corridor des Cascades. Cette recherche repose sur deux hypothèses : la coopération et l'implication de tous les acteurs y compris les acteurs privés du fret ferroviaire ont permis la réalisation d'un programme de modernisation d'un corridor ferroviaire à vitesse élevée ; la territorialisation en retrait ce corridor ferroviaire limite la pleine intégration de ce mode dans le champ des mobilités régionales et métropolitaines et dans celui du développement urbain. Cette analyse repose sur l'étude des documents

institutionnels des différents acteurs concernés – Amtrak, État fédéral, États de Washington et de l’Oregon, et autorités métropolitaines et régionales – ainsi que sur des entretiens semi-directifs et l’utilisation de la presse nationale et locale. La littérature scientifique sur le transport ferroviaire de passagers aux États-Unis ne cesse de s’étoffer, surtout depuis les années 2010 et « l’initiative grande vitesse » de l’administration Obama (Perl, 2002 ; Gilbert, Perl, 2010 ; Audikana, 2012 ; Button, 2012 ; Wachs, 2012 ; Levinson, 2012 ; Perl, 2012 ; Ryder, 2012 ; Garrison, Levinson, 2014 ; Schorung, 2019). En langue française, des travaux récents se sont intéressés au cas de la Californie et au projet de ligne à grande vitesse (Ruggeri, 2015 ; Ruggeri, Schorung, 2017 ; Schorung, 2017, 2019). L’objectif de cet article est d’apporter une contribution à la connaissance de la géographie ferroviaire de l’Ouest des États-Unis en se concentrant sur le corridor des Cascades. La première partie de cet article se concentrera sur la présentation des caractéristiques de ce corridor et sur le programme de modernisation suivant l’*Obamarail*. Nous nous intéresserons ensuite aux jeux d’acteurs relatifs à ce programme. Dans une troisième partie, nous nous focaliserons sur la territorialisation de ce corridor notamment par une étude de cas portant sur la gare centrale de Portland.

LE CORRIDOR DES CASCADES :

UN CORRIDOR À VITESSE ÉLEVÉE DANS LE NORD-OUEST DES ÉTATS-UNIS

Un service ferroviaire dynamique d’Amtrak

Le corridor des Cascades est le service ferroviaire d’Amtrak dans le nord-ouest des États-Unis qui dessert la région dite Cascadia et qui relie principalement les villes de Portland (Oregon), de Seattle (Washington) et de Vancouver (Colombie-Britannique, Canada) (Regional Plan Association/America 2050, 2010). Il s’agit d’un service qui dessert au total 18 villes dans deux États américains et une province canadienne. Ce corridor a connu une très forte croissance des années 1990 à 2010 avant de voir sa fréquentation se stabiliser ces dernières années : de près de 180 000 passagers en 1994 à plus de 850 000 en 2011 et entre 790 000 et 810 000 passagers au cours des trois dernières années (NARP, 2019a, 2019b). Plus de 50 % de la fréquentation totale se concentre sur le tronçon entre Seattle et Portland. Cette donnée seule témoigne d’une dynamique certaine mais, rapportée à une fréquentation journalière ou hebdomadaire, celle-ci est faible (115,9 millions de passagers-kilomètres) surtout

si l’on met cela en miroir avec les flux automobiles – 2,6 milliards de passagers-kilomètres en 2017 sur le tronçon autoroutier (Interstate 5) Everett-Auburn qui dessert Seattle (2).

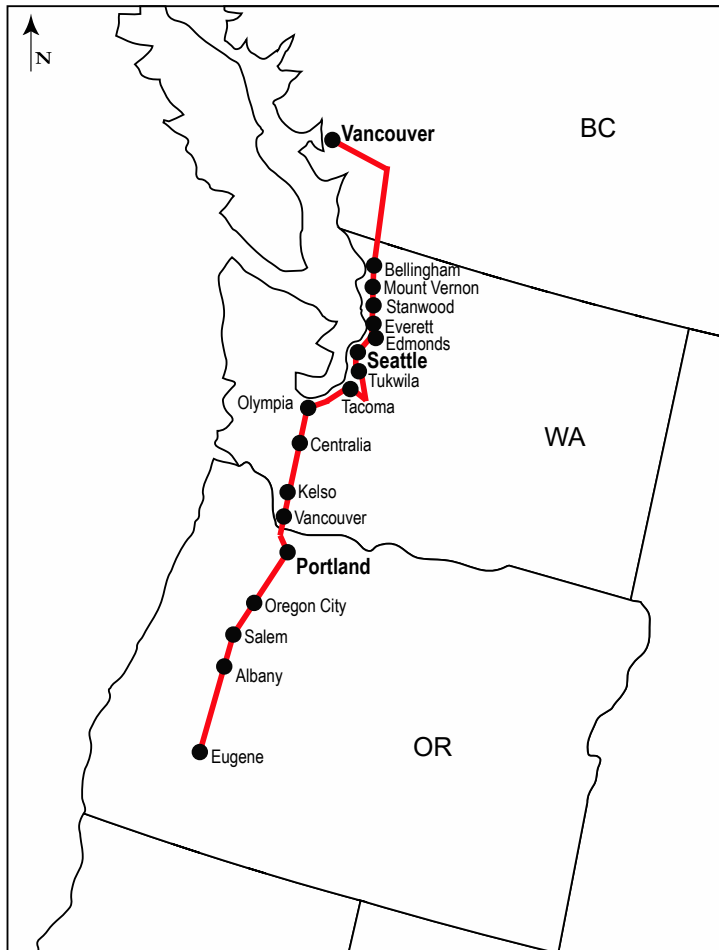
Il s’étend sur 750 km (482 km dans l’État de Washington, 215 km dans l’Oregon, 53 km en Colombie-Britannique) et est desservi par huit rotations journalières – quatre entre Seattle et Portland, deux entre Seattle et Vancouver, deux entre Eugene et Portland (illustration 1). Ce service est le fruit d’une collaboration entre cinq acteurs principaux – les départements des Transports des États de Washington et de l’Oregon, l’entreprise de fret BNSF, Amtrak, la province de Colombie-Britannique. D’autres acteurs secondaires peuvent être pris en compte pour certains aspects de la politique ferroviaire (connexion avec les réseaux métropolitains, politique d’intermodalité, gares, etc.) mais ils ne disposent d’aucune prérogative sur le service du corridor des Cascades – les Metropolitan Planning Organizations (MPO), les Régional Transportation Planning Organizations (RTPO), les comtés, les municipalités, la Washington Public Ports Association, les tribus amérindiennes.

Ce corridor ferroviaire suit une orientation méridienne et longe l’Interstate 5 qui dessert la mégarégion des Cascades (Seattle-Portland). Il est un axe de transport important s’inscrivant dans les zones urbaines les plus densément peuplées du nord-ouest du pays. Cela lui assure une connexion relativement bonne avec les autres modes de transport à l’échelle régionale :

- Sounder Commuter Rail (exploité par Sound Transit) qui dessert Tacoma, Seattle et Everett ;
- Washington State Ferries (à proximité des gares de Seattle et d’Edmonds) ;
- Amtrak Thruway Motorcoach (desserte journalière en cas de plusieurs gares d’Amtrak Cascades : Seattle, Vancouver BC, Portland, Everett, Mount Vernon, Bellingham) ;
- à Portland : MAX Lightrail (exploité par l’autorité de transport Tri-Met) ;
- à Seattle : Sound Transit et King County Metro (WSDOT, 2008, pp. 9-1, 9-5).

Travailler sur le corridor des Cascades revient à s’intéresser à un corridor partagé entre les services de fret et de voyageurs, possédé, régulé, entretenu et exploité par un acteur privé (BNSF). Le réseau ferroviaire, notamment dans l’État de Washington, est aux 2/3 de sa capacité, et d’ores et déjà un certain nombre de goulots d’étranglement se sont formés notamment à la sortie des principales villes de l’État. Le moindre

Illustration 1.



Le corridor des Cascades (nord-ouest des Etats-Unis)

BC : Colombie-Britannique
 WA : Washington
 OR : Oregon

Vancouver Gares principales
 Bellingham Autres gares du réseau Amtrak
 — Réseaux Amtrak

Carte réalisée avec Adobe Illustrator
 M. Schorung, 2020

incident sur le réseau a donc des répercussions en chaîne à la fois sur les convois de fret et les trains de voyageurs. En vertu de la loi fédérale de 1970, l’exploitant ferroviaire Amtrak est censé avoir la priorité pour l’attribution des sillons. Dans les faits, BNSF fait d’abord passer ses trains obligeant le train d’Amtrak à attendre sur une voie d’évitement (Washington State Transportation Commission, 2006b, p. 23-29). Le contexte opérationnel du corridor (Amtrak, BNSF) est de plus en plus compliqué avec une augmentation concomitante des services de fret et du service Amtrak Cascades. La congestion de l’infrastructure ferroviaire commence à devenir un véritable problème alors que le nombre de convois de fret et de trains Amtrak augmente d’année en année. De plus, le contexte géographique de l’infrastructure (côtes, plages, montagnes, système

hydrographique) rend très compliqué le doublement voire le triplement des voies sur un grand nombre de tronçons. En 2005, la vitesse maximale autorisée des trains Amtrak est fixée à 127 km/h mais ce seuil maximal n’est atteignable que sur une portion limitée du corridor (WSDOT, 2006a, p. 2-1-2-2).

Le corridor des Cascades bénéficie depuis la fin des années 1990 d’une attention particulière de la part des principaux acteurs publics mais au service d’un objectif initial assez restreint. Il s’agit de s’appuyer sur l’infrastructure privée propriété de l’entreprise de fret ferroviaire BNSF et de réaliser des opérations ponctuelles pour moderniser le réseau. Il faut attendre les années 2008-2009 pour que le projet prenne une ampleur plus importante grâce à la mise à disposition de davantage de fonds fédéraux et fédérés.

Une approche incrémentale visant à en faire un corridor partagé à vitesse élevée

Malgré la crise profonde du transport ferroviaire de passagers depuis les années 1950-1960 et les nombreuses difficultés à redévelopper ce mode de transport, des projets importants ont émergé notamment pour créer un réseau étatsunien à grande vitesse. L'analyse de la littérature grise démontre que l'objet « grande vitesse » n'est pas au centre des documents de planification. On parle en réalité surtout d'amélioration et de modernisation des lignes existantes pour permettre le lancement de services à vitesse plus élevée. Il n'y a pas de projets, portés par des acteurs publics, de nouvelles lignes exclusivement réservées à la grande vitesse ferroviaire. L'essentiel des corridors à grande vitesse – *high-speed rail* – concerne des corridors à vitesse élevée – *higher speed rail* – dont certains ont vocation à devenir à plus ou moins long terme à grande vitesse comme le corridor Nord-Est. Le projet californien, quant à lui, repose en partie sur la réalisation d'une nouvelle infrastructure mais aussi sur l'utilisation de tronçons existants améliorés et adaptés pour la circulation de ces nouveaux trains. Il ne s'agit pas là d'un constat complètement nouveau. Cette stratégie mixte existait déjà avant l'ère des investissements privilégiés dans la GVF en Europe : en France par exemple certaines lignes ont été mises à 200 km/h (Paris-Limoges, Paris-Bordeaux, Strasbourg-Mulhouse) et certains tronçons de prolongement d'une LGV ont été traités de la même manière (Tours-Bordeaux) ; en Allemagne, deux concepts complémentaires ont été développés – les NBS (*Neubaustrecke*), véritables lignes nouvelles, et les ABS (*Ausbaustrecke*), lignes classiques réaménagées avec rehaussement de la vitesse (Schorung, 2019). Depuis le milieu du XX^e siècle, la grande vitesse ferroviaire évoque l'innovation révolutionnaire pour le transport de voyageurs, elle renvoie l'image de modernité et de puissance technique et industrielle, et elle est enfin le support de promotion de projets visibles d'aménagement. Toutefois, les modalités classiques du tout-GVF sont progressivement remplacées par d'autres choix techniques et politiques. Jusqu'aux années 1990, la grande vitesse se développe sous forme de réseaux dédiés, puis on assiste à une diversification grandissante des modalités techniques – amélioration du réseau existant, adaptation du réseau pour des trains à vitesse élevée – et à une remise en cause du paradigme de la vitesse (Givoni, Banister, 2012, p. 306-307 ; Albalade, Bel, 2012, p. 336-349 ; Perl, Goetz, 2015, p. 134-144). Face aux coûts de la grande vitesse, des choix sont faits en faveur de la vitesse élevée. Les projets ferroviaires aux États-Unis, dont

les porteurs conservent une fascination pour les trains à grande vitesse européens ou asiatiques, prennent en compte des paramètres nouveaux selon trois logiques : économique (problème du coût des projets, effets structurants attendus par les acteurs locaux), territoriale (contraction de l'espace-temps, continuité de la desserte et de l'équité territoriales) et politique (GVF comme politique de prestige, conflits autour des grands projets d'infrastructures) (Zembri, Libourel, 2017).

Le modèle étatsunien se rapproche en partie du modèle ICE (*Intercity-Express*) allemand avec une intégration et une interopérabilité des réseaux et des services, les voies pouvant accueillir tous les types de services. Le cas étatsunien diffère néanmoins sur deux points essentiels : la propriété de l'infrastructure entre les mains des compagnies privées de fret, et le choix de ne pas afficher l'objet « grande vitesse » comme un objectif primordial. Le réseau à grande vitesse en cours de construction aux États-Unis est bien différent des réseaux français, espagnol, japonais ou chinois. Il repose avant tout sur des tronçons améliorés progressivement de façon à réduire les temps de trajet par l'augmentation de la vitesse moyenne, à accroître la fréquence des trains, et à diminuer les retards causés par une défaillance des équipements ou de l'infrastructure.

Le programme de modernisation du corridor s'appuie sur les orientations stratégiques du Washington State Department of Transport – (WSDOT) traduisant la vision du département des transports de l'État de Washington et la volonté de ses responsables et de l'équipe du gouverneur (WSDOT, 2006a, p. 2-1). Depuis 1994, les différentes administrations à la tête de l'État ont porté, en collaboration avec Amtrak, ce projet de renouveau du corridor ferroviaire suivant une demande populaire de réactivation d'un mode considéré comme plus écologique.

Les objectifs établis dans le rapport de 2006 apparaissent avec le recul comme particulièrement optimistes – en 2017 la fréquentation annuelle dépasse de peu les 800 000 passagers, loin des 1,4 million de passagers envisagés dans le rapport du WSDOT. Ils ne prenaient pas suffisamment en compte les contraintes opérationnelles, institutionnelles et financières du partage du corridor entre fret et voyageurs. En 2008, l'État de Washington (WSDOT) en collaboration avec Amtrak a publié un rapport complémentaire (*Amtrak Cascades Mid-Range Plan*, 2008) qui vise à apporter des propositions plus concrètes et plus détaillées pour améliorer le corridor des Cascades. Ce rapport de 2008 compose un triptyque qui établit l'architecture de la stratégie politique concernant ce corridor avec le *Long*

Range Plan for Amtrak Cascades (WSDOT, 2006a) qui lance la réflexion sur l'avenir de ce corridor pour les vingt années à venir, et le *Washington Transportation Plan* (Washington State Transportation Commission, 2006a) qui sert de document directeur pour la politique des transports de l'État de Washington pour la période 2007-2026 (WSDOT, 2008, p. 1-2, 2-10). Le scénario privilégié par Amtrak et les départements des Transports des deux États concernés dans le courant des années 2000 est celui de la modernisation du corridor existant par incréments. Cela permet aux acteurs publics d'éviter de devoir porter un projet de ligne nouvelle trop coûteux, et de programmer une succession d'investissements relativement limités, qui n'ont jamais dépassé annuellement les 150 millions de dollars (WSDOT, 2008, p. 6-6, 6-7) (3). Somme qui est malgré tout non négligeable si on la rapporte au nombre de voyageurs mais qui demeure très éloignée des besoins pour moderniser intégralement le corridor.

Les autorités publiques, cherchant à publiciser ce projet et à le justifier auprès des autres acteurs publics et privés et de l'opinion publique, essaient de quantifier les bénéfices pour la société des investissements ferroviaires (bénéfice économique par le soutien à l'activité et une meilleure accessibilité, amoindrissement des coûts de la congestion des autres modes de transport, bénéfice environnemental). Le contexte semble favorable à ce projet pour plusieurs raisons : une forte croissance démographique dans toute la région ; l'augmentation conjointe des coûts et de la congestion pour le mode autoroutier ; la prise de conscience des enjeux environnementaux et du développement durable ; la part croissante de la population ne possédant pas le permis de conduire et/ou de voiture individuelle (jeunes, personnes âgées) ; l'essor des investissements publics et privés dans les réseaux de transports collectifs (Wickizer, Snow, 2011 ; ODOT, 2014a, p. 4-9). Jusqu'en 2008, le niveau d'investissements demeure relativement modeste. La compagnie Amtrak finance les dépenses d'exploitation du service alors que les dépenses d'investissement sont d'abord assurées par les États fédérés et secondairement par l'État fédéral et Amtrak. Dès les années 1990, les États fédérés sont en première ligne pour financer les corridors régionaux, dits *state-supported*, d'Amtrak. L'État de Washington par exemple utilise des fonds provenant de sources secondaires – taxes sur les ventes de voitures, taxes sur les locations de voitures et sur certains permis ou certaines licences – qui ne fournissent que quelques dizaines de millions de dollars par an. En outre, la Constitution de l'État de Washington limite l'utilisation des taxes sur l'essence aux seuls

investissements dans le système autoroutier (WSDOT, 2008, p. 10-3, 10-4).

Le département des Transports de l'État de Washington établit le constat de cette faiblesse de moyens alors que plus de 360 millions de dollars de projets sont programmés jusqu'en 2025 (WSDOT, 2008, p. 10-11). Grâce à l'initiative de B. Obama, la modernisation du corridor des Cascades prend une autre dimension. Celui-ci fait partie des corridors à vitesse élevée (catégorie des *Régional Corridors*) désignés par le gouvernement fédéral pour bénéficier des fonds exceptionnels mobilisés dans le cadre de l'*Obamarail*. C'est le département des Transports de l'État de Washington (WSDOT – Washington State Department of Transport) qui porte le Pacific Northwest Rail Corridor Improvement Program, bien que celui de l'État de l'Oregon (ODOT – Oregon Department of Transport) soit pleinement intégré dans le processus de décision et de gestion concernant le corridor. Le programme lié à ce corridor a reçu à partir de 2009 onze dotations successives du gouvernement fédéral pour un total de 809 millions de dollars (tableau 1).

Ce programme se compose de vingt projets spécifiques qui ont tous été achevés à la fin de l'année 2017. Quatre principaux objectifs sous-tendent ce programme :

- réduire le temps de trajet de 5 % (18 minutes de moins environ) entre Seattle et Portland ;
- ajouter deux rotations journalières (de 4 à 6) entre Seattle et Portland ;
- améliorer la fiabilité du service pour atteindre 88 % de ponctualité ;
- augmenter la vitesse maximale d'exploitation de 127 km/h à 145 km/h (WSDOT/Amtrak Cascades, 2017, p. 1) (4).

Les différents projets visent globalement quatre types d'intervention : la construction de contournements ou de voies dédoublées pour réduire la congestion et éliminer certains goulots d'étranglement ; la modernisation de l'infrastructure existante (remplacement de rails ou renouvellement du ballast) ; l'amélioration du système de signalisation et de sécurité ; la rénovation ou la construction de certaines stations (Tacoma, Tukwila, Seattle et Portland). Ce programme de modernisation du corridor des Cascades repose sur plusieurs caractéristiques particulières : l'approche incrémentale, l'utilisation de l'infrastructure existante et le partage du corridor avec les services de fret, la coopération entre toutes les parties prenantes avec notamment un véritable engagement des États fédérés concernés.

Tableau 1. Financement du programme Cascades High Speed Rail

Corridor	Longueur (km)	Investissements (en millions de \$) 2009-2015		
		Fédéraux	Non-fédéraux	Total
Eugene-Portland	197	6	6	12
Portland-Seattle	300	800	70	870
Seattle-Vancouver BC	252	3	5	8
Autres corridors – Investissements des compagnies de fret	/	37	108	145
Total	/	847	94	1 037

Source : FRA, 2013.

Cette approche incrémentale implique des travaux limités (sauf deux d'entre eux, le contournement de Point Defiance et le remplacement d'un pont) afin d'améliorer le service et d'accroître progressivement la fréquence du service et la vitesse moyenne (5). Dans les rapports d'Amtrak et des départements des Transports concernés (WSDOT et ODOT), il est d'ailleurs fait référence à la grande vitesse (*high-speed rail*) et surtout plus systématiquement à la vitesse élevée (*higher-speed rail*). Il s'agit là d'une vision alternative à celle d'un projet d'une infrastructure à grande vitesse nouvelle et dédiée à des trains roulant à plus de 240 km/h (WSDOT, 2014, p. 66-67) (6). Toutefois des réflexions sont actuellement en train d'émerger sur l'opportunité de réaliser une ligne à grande vitesse le long du corridor des Cascades.

Une perspective réelle de grande vitesse ferroviaire dans le corridor des Cascades ?

Un premier rapport préliminaire (*Ultra High-Speed Ground Transportation Study. Draft Final Report*, préparé par CH2M Hill Inc., décembre 2017) a été réalisé à la demande du département des Transports de l'État de Washington pour commencer une réflexion sur la pertinence de construire une nouvelle infrastructure ferroviaire, cette fois à grande vitesse, desservant la mégarégion des Cascades. Suite à sa publication, un rapport a été commandé par le gouverneur de l'État, Jay Inslee, et un groupe de discussion a été mis en place pour permettre à toutes les parties prenantes de s'impliquer dans le débat (WSDOT, ODOT, Washington State Department of Commerce,

représentants de Colombie-Britannique, parlementaires, municipalités, comtés, associations) (7). Pour comprendre les raisons d'un tel changement de position, alors que depuis les années 1990 les responsables de l'État de Washington ont toujours rejeté cette option, on peut s'appuyer sur l'avant-propos rédigé par le gouverneur Jay Inslee :

« Our region is characterized by a rapidly growing population with shared values, booming twenty-first century industries and an appetite for innovation. To fully realize our growth potential, we continue to look for ways to improve economic, social and environmental well-being, especially across our borders [...]. Our prosperity depends in part on our ability to respond to rising congestion, shift in population and workforce, and alternative transportation needs. » (CH2M Hill Inc., 2017, p. 1)

Les trois maîtres-mots que nous pouvons extrapoler de cet extrait sont « croissance », « attractivité », « congestion ». La grande vitesse ferroviaire est appréhendée ici de manière très classique comme un levier de croissance et de développement des territoires, comme un outil de promotion de la région à la fois sur le plan économique et sur celui de l'innovation, et comme un moyen de lutter contre la congestion autoroutière. Comme cela a été mentionné ci-dessus, il ne s'agit que d'un premier rapport, une première étape qui contient essentiellement un rapport de faisabilité préliminaire. Les travaux de décembre 2017 présentent donc les différentes options techniques disponibles (Maglev, configuration technique classique

et même Hyperloop (8)) ainsi que les critères à retenir en cas d'analyse de différents tracés. Derrière ces différents critères, est déjà posée la question centrale de tout projet de LGV : celui-ci doit-il privilégier une haute sélectivité dans le choix de la desserte en ayant peu de points d'entrée sur le réseau (Vancouver, Seattle, Portland en somme) ou doit-il participer à une politique de meilleure accessibilité pour certaines villes moyennes (Bellingham, Tacoma, Olympia) ? Se pose également la question de l'intermodalité air-fer avec le choix à faire de privilégier la connexion directe aux aéroports internationaux ou aux gares centrales historiques (CH2M Hill Inc., 2017, p. 4-2, 4-8).

De premières analyses sont menées quant au recouvrement des coûts d'exploitation et à l'amortissement des investissements initiaux, et quant à la fréquentation potentielle du futur réseau à grande vitesse (CH2M Hill Inc., p. 5-8, 5-9). Ces projections sont réalisées à partir d'un modèle de simulation mais ne s'appuient ni sur une analyse globale du marché ni sur l'impact potentiel de cette nouvelle offre de transport sur les mobilités infrarégionales. Cette absence de réflexion sur le mode économique de la grande vitesse dans la région des Cascades, bien que temporaire, empêche de concevoir comment les porteurs de ce projet pourraient financer ce gigantesque investissement initial. L'exemple californien démontre à quel point il est difficile aux États-Unis de financer un projet ferroviaire d'une telle ampleur (Schorung, 2019). Le rapport précise qu'un tel projet coûterait entre 24 et 42 milliards de dollars selon l'option technique retenue. Cette somme est évidemment présentée par les acteurs comme un frein majeur à l'avancement d'un tel projet bien que cela corresponde aux coûts des projets enregistrés ailleurs aux États-Unis notamment à cause des coûts fonciers. Il permet donc d'identifier plusieurs enjeux relatifs à l'inscription économique, territoriale et institutionnelle d'un tel projet :

- la place de ce nouveau réseau dans le système de transport régional (concurrence modale, connexion avec les services ferroviaires existants, intégration intermodale, construction et localisation des gares à grande vitesse) ;
- le marché potentiel que peut viser cette nouvelle offre (public visé, place des mobilités pendulaires, d'affaires et touristiques, impact de la congestion, pertinence de prévoir des services ferroviaires avec un rôle de *feeder*, enjeu du dernier kilomètre) ;
- l'organisation de la gouvernance (pour un projet qui concerne non seulement deux États fédérés mais également un pays étranger).

Le corridor des Cascades est un corridor à vitesse élevée qui a bénéficié de l'*Obamarail* et des fonds issus de l'ARRA (9). Il s'agit d'un *Régional Corridor* dont la vitesse maximale autorisée est passée de 125 à 145 km/h et dont les temps de trajet ont diminué de quelques dizaines de minutes. Toutefois, investir plus de 800 millions de dollars pour atteindre des objectifs aussi limités – bien qu'ils puissent jouer favorablement sur la fréquentation du service – revient à se poser la question de la nécessité ou de l'opportunité d'un investissement plus massif et de plus long terme dans le mode ferroviaire. Cela pose la question plus largement de la concurrence entre l'avion, la voiture et le train (Urena, Menerault, Garmendia, 2009). En termes de temps de parcours, le service Amtrak Cascades est particulièrement concurrencé par la voiture ainsi que par l'avion. Or une amélioration significative des infrastructures permettrait de réduire le temps de parcours en train alors que la congestion autoroutière s'aggrave comme dans toutes les métropoles étatsuniennes. Une stratégie commerciale mettant en avant la faible empreinte carbone du train, sa flexibilité et l'expérience à bord pourraient permettre à Amtrak Cascades d'être plus concurrentielle face à l'avion (tableau 2).

Les acteurs porteurs de ce projet devront prendre en compte cet aspect pour maximiser la fréquentation du corridor ferroviaire. Le service Amtrak Cascades est aujourd'hui principalement menacé par la congestion du corridor ferroviaire alors que l'entreprise BNSF prévoit une hausse constante du trafic de marchandises dans les années à venir. Ce corridor ferroviaire des Cascades apparaît comme un axe majeur de la mégarégion et son succès semble reposer sur deux éléments principaux : une coopération large et fructueuse entre l'ensemble des acteurs du corridor, et une émergence de plus en plus marquée de l'identité de la région Cascadia.

UN MODÈLE DE COOPÉRATION ET D'IMPLICATION ENTRE ACTEURS PUBLICS ET PRIVÉS ?

Des acteurs politiques en soutien : le rôle des États de Washington et de l'Oregon

Le corridor des Cascades est marqué à la fois par une implication forte des acteurs publics (notamment les États fédérés) et par une relation de coopération relativement stabilisée avec le principal acteur privé, l'entreprise de fret BNSF (tableau 3). Dans cette région, le transport ferroviaire de passagers a été financé d'abord par les États fédérés, et dans une moindre mesure par l'État fédéral : en investissement, de 2002 à 2010,

Tableau 2. Comparaison intermodale dans le corridor des Cascades

<i>Comparaison entre les modes existants (Seattle-Vancouver BC)</i>	<i>Distance (en km)</i>	<i>Temps de voyage</i>	<i>Prix indicatif (en dollars)</i>
Avion	192	0h55	164
Amtrak Cascades	253	4h30	63-98
Voiture	227	2h41	75
Autocar	227	4h08	45
<i>Comparaison entre les modes existants (Seattle-Portland)</i>	<i>Distance (en km)</i>	<i>Temps de voyage</i>	<i>Prix indicatif (en dollars)</i>
Avion	209	0h50	175
Amtrak Cascades	285	3h40	35-64
Voiture	278	3h14	92
Autocar	278	3h35	20

Source : CH2M Hill Inc., 2017, p. 2-6.

Tableau 3. Rôles et responsabilités dans le transport ferroviaire de passagers sur le corridor

<i>Rôles et responsabilités</i>	<i>Service de longue distance Empire Builder et Coast Starlight</i>	<i>Service Amtrak Cascades</i>	<i>Service ferroviaire régional Sounder</i>
Dépenses d'exploitation	Amtrak	WSDOT/ODOT	Sound Transit
Investissements	Amtrak	WSDOT/ODOT/Amtrak	Sound Transit
Opérateur	Amtrak	Amtrak	BNSF
Propriété de la voie	BNSF/Union Pacific	BNSF/Union Pacific	BNSF
Propriété du matériel roulant	Amtrak	WSDOT/ODOT/Amtrak	Sound Transit
Maintenance du matériel roulant	Amtrak	Amtrak/Talgo (par contrat passé avec le WSDOT et l'ODOT)	Amtrak
Programmation	Amtrak	WSDOT/ODOT/Amtrak	Sound Transit
Autres partenaires	Compagnies-hôtes/Municipalités (gares et dépôts)	Ministère des transports de Colombie Britannique (13)/Amtrak/Propriétaires divers de gares	Compagnies-hôtes

(Source : WSDOT, 2014, p. 22)

188,1 millions de dollars ont été injectés dont 160,7 millions venant des États et 24,7 millions du gouvernement fédéral (10). Les États de Washington et de l’Oregon jouent un rôle crucial surtout suite à l’application de la loi fédérale PRIIA (11). D’après David Smelser, cette loi a profondément modifié le rôle de l’État de Washington : « WSDOT and ODOT own the Cascades line now, and Amtrak is currently our contract operator. With this arrangement, Amtrak is now required to be accountable to the two states for its cost » (12).

Sa politique ferroviaire se décline principalement dans son rapport stratégique – le *Washington State Rail Plan* (WSDOT, 2014) – mais elle est complétée par d’autres documents directeurs : le *2007-2026 Washington Transportation Plan* (WSDOT, 2006b) qui présente à la fois les politiques modales et les projets corridor par corridor, et la stratégie multimodale de l’État à long terme ; le *Washington State 2010-2030 Freight Rail Plan* (WSDOT, 2009) qui fait un inventaire de l’état du réseau ferroviaire et établit une stratégie de soutien au fret ferroviaire ; le *Long-Range Plan for Amtrak Cascades* (WSDOT, 2006a) qui recense l’ensemble des projets pour moderniser le service Amtrak Cascades et développe la vision de l’État pour faire émerger et maintenir un service à vitesse élevée. Dans cette stratégie d’ensemble, c’est bien la vitesse élevée qui est prioritairement mise en avant mais les différents responsables politiques ne perdent pas de vue l’éventualité d’une vraie ligne à grande vitesse (WSDOT, 2014, p. 31).

Le département des Transports de cet État identifie plusieurs problèmes qui freinent le développement du transport ferroviaire de passagers :

- le premier problème concerne le fret. En effet, le trafic de marchandises devrait fortement croître d’ici à 2035 et le tronçon Seattle-Portland atteindrait 100 % de sa capacité. Cette dernière information indique une menace potentielle sur la circulation des trains de voyageurs d’Amtrak Cascades ;
- le second problème concerne la complexité opérationnelle du service Amtrak Cascades. Dans ce corridor, il est question de coordonner deux acteurs publics chefs de file – les départements des Transports de Washington et de l’Oregon –, l’opérateur ferroviaire Amtrak et le propriétaire des infrastructures, BNSF. Il faut ajouter à cela la spécificité géographique de ce corridor à cheval sur une frontière internationale, ce qui conduit l’État de Washington à collaborer avec la province canadienne de Colombie-Britannique ;

- le troisième problème concerne la multimodalité et la connexion des réseaux. La politique de la multimodalité devrait prendre en compte deux facettes supplémentaires : la coordination des grilles horaires et la mise en cohérence de la billetterie (WSDOT, 2014, p. 40-41, 65-70, 80-81) (14).

L’État de Washington est fortement engagé politiquement pour le transport ferroviaire interurbain de passagers mais ne dispose pas d’un programme dédié et budgété à la hauteur des besoins. Le WSDOT cherche à identifier de nouvelles sources de financement pour établir un budget stable et renforcé pour le mode ferroviaire. Néanmoins, on peut relever qu’il n’existe pas de réflexion sur un financement dédié pour la grande vitesse ferroviaire. La piste du partenariat public-privé est avancée pour un projet de ligne à grande vitesse mais l’État de Washington a inscrit dans son Code général des restrictions à l’utilisation d’un PPP pour un projet de transport.

L’État de l’Oregon dispose lui aussi également d’un processus intégré de planification en matière de transports bien qu’il n’existe pas non plus de programme spécifique à la grande vitesse ferroviaire (ODOT, 2014b, p. 20). La politique ferroviaire à l’échelle de cet État est pilotée par l’OTC (Oregon Transportation Commission) qui est une commission de cinq membres nommés par le gouverneur. L’OTC établit l’ensemble des politiques relatives aux transports, supervise la gestion et l’attribution des fonds fédéraux et fédérés, et est chargée de préparer l’*Oregon Transportation Plan*. L’ODOT quant à lui gère les infrastructures possédées par l’État de l’Oregon ainsi que tous les programmes modaux et la planification des projets de transports. Le département des Transports de l’État de l’Oregon co-finance avec celui de l’État de Washington le service Amtrak Cascades. Ils couvrent 38 à 40 % des dépenses d’exploitation alors que la part restante est couverte par les recettes de billetterie, et ils financent l’intégralité des dépenses d’investissement. Le changement profond de gouvernance provoqué par la loi fédérale PRIIA a poussé les deux acteurs fédérés à préparer en 2012-2013 un accord pour une gestion commune du corridor (ODOT, 2014b, p. 51). L’État de l’Oregon, malgré la mise en œuvre de son programme *ConnectOregon*, ne dispose pas d’une source de financement dédiée et stable pour le mode ferroviaire. Ce programme est une subvention sur appel à projets créée en 2005, qui a été renouvelée cinq fois entre 2005 et 2017, et qui a permis d’accorder plus de 335 millions de dollars à des projets qui ne relèvent pas du

mode autoroutier. Près de 148 millions de dollars (44 % environ) ont été fléchés vers des projets ferroviaires (ODOT, 2014b, p. 80-81).

Les États de Washington et de l’Oregon apparaissent comme les acteurs politiques les plus en soutien du transport ferroviaire interurbain de passagers sur le plan politique. Toutefois, l’analyse du financement du corridor des Cascades démontre la relative faiblesse du soutien sur le plan budgétaire et surtout l’absence de source de financement spécifique, stable et de haut niveau. Le corridor des Cascades représente également un modèle de coopération entre les acteurs publics : les États de Washington et de l’Oregon ont engagé un *Cascades Rail Corridor Management Workplan* (2013). Ce premier accord formalise la coopération entre l’ODOT et la WSDOT en respect de l’application de la loi fédérale PRIIA (Amtrak Cascades/WSDOT/ODOT, 2013, p. 10).

Cette gouvernance à l’échelle du corridor pour l’exploitation du service est déployée au cours de l’année 2020. Plusieurs objectifs ont été identifiés : la rentabilité économique du service, la fiabilité du service, la politique intermodale, le moindre impact environnemental et l’amélioration constante de la sécurité ferroviaire.

Quelles stratégies pour favoriser le report modal et encourager les investissements ?

L’ensemble des acteurs devraient s’engager dans une stratégie d’investissements visant à la fois la multimodalité et le report modal du mode autoroutier vers des transports collectifs. Le contexte est non seulement favorable mais de plus en plus pressant : on passerait de 55,3 milliards de véhicules-kilomètres en 2003 à 80,8 milliards en 2030, soit une augmentation de 46 % sur la période, alors que la population des trois plus grandes villes de l’État de Washington devrait augmenter de 69 % d’ici 2025 (Washington State Transportation Commission, 2006a, p. 32). Le *Washington Transportation Plan* (2006) prévoit un plan d’investissements sur seize ans pour porter une modernisation et une extension des réseaux de transports, qui vise à respecter les engagements et la vision du *Statewide Long-Range Transportation Plan 2007-2026* (Washington State Transportation Commission, 2006c et est financé entre autres par :

- une hausse des taxes sur l’essence de 9,5 cents sur quatre ans (plus de 5,5 milliards de dollars) ;
- une taxe fondée sur le poids du véhicule (plus de 908 millions de dollars) ;

- une augmentation de la taxe fondée sur le poids des camions légers (plus de 430 millions de dollars) ;
- une taxe d’immatriculation de 75 dollars par an sur les camping-cars (plus de 130 millions de dollars).

Ce programme d’investissements démontre une volonté réelle de l’État de Washington de maintenir et de moderniser son réseau de transport avec un accent mis sur les transports collectifs bien qu’une part essentielle des financements continue à être fléchée vers le mode autoroutier. Toutefois, le système de financement des politiques de transports, même étendu avec de nouvelles sources de revenus, est toujours largement insuffisant : le WSDOT a recensé 85 programmes pour un montant de 38 milliards de dollars qui n’ont toujours pas de financement (Washington State Transportation Commission, 2006c, p. 69-70). Au détour de la lecture de l’ensemble de ces projets non financés – qui sont classés par le WSDOT par niveau de priorité –, on constate que le poste de dépenses relatif à Amtrak Cascades est indiqué paradoxalement comme une priorité faible non financée (Washington State Transportation Commission, 2006c, p. 109).

Une actualisation des besoins est réalisée en 2010, par la Washington State Transportation Commission, et ils sont réévalués entre 175 et 200 milliards de dollars d’ici 2030 dont près de 64 milliards pour le WSDOT, plus de 28 milliards pour les municipalités et 41 milliards pour les comtés, auxquels il faut ajouter près de 49 milliards de dollars d’investissements en attente identifiés par les autorités en charge des transports (Washington State Transportation Commission, 2010, p. 6-7). Cependant, les financements disponibles à l’échelle fédérée pour la période 2009-2025 sont estimés à 46,7 milliards de dollars (17,7 milliards provenant des taxes sur l’essence ; 9,7 milliards des licences, des permis et des taxes sur les véhicules ; 5,7 milliards de fonds fédéraux ; 3,4 milliards de revenus des services de ferries ; 1,5 milliard venant de péages et 1,2 milliard de taxes sur les ventes de voitures). En 2015, le gouvernement de Washington a fait voter le *Connecting Washington Transportation Investment Package* qui permet d’augmenter modestement le niveau d’investissements à court terme. Les budgets biennaux de 2017 à 2025 devraient permettre d’allouer 6,4 milliards de dollars par budget biennal aux transports. Malgré cet effort, notamment la hausse de la taxe fédérée sur l’essence qui passera de 37,5 cents par gallon à 49,4 cents par gallon d’ici 2025, il demeure un fossé béant entre les revenus disponibles et les besoins cumulés (WSDOT, 2017a, p. 36-37).

La commission des Transports de l'État de Washington relève trois pistes de réflexion pour à la fois combler en partie l'écart entre revenus disponibles et investissements à réaliser, et pour essayer de répondre à l'isolement institutionnel et budgétaire du mode ferroviaire :

- d'abord, en soutenant l'idée d'une plus grande flexibilité des financements en levant certaines restrictions pour finalement créer un véritable financement plurimodal ;
- puis, en réfléchissant à la diversification des sources de revenus pour réduire la trop grande dépendance du système aux taxes sur l'essence ;
- enfin, en levant certaines contraintes législatives sur les partenariats publics-privés pour les projets de transports afin d'en faire un instrument de contournement de la crise des finances publiques (WSDOT, 2017a, p. 48-51).

La prise de conscience des enjeux environnementaux et du développement durable est plus précoce en Oregon dans le contexte d'un État qui connaît une croissance économique et démographique soutenue – en 2000, il y avait 3,4 millions d'habitants en Oregon et la population devrait augmenter de 41 % d'ici 2030 à près de 5 millions d'habitants. La région métropolitaine de Portland connaît une congestion autoroutière plus modeste que dans d'autres métropoles étatsuniennes grâce à coordination précoce de l'aménagement et des transports, et à des investissements majeurs dans les transports collectifs. Depuis 1999, il y a une réduction limitée mais continue du nombre de véhicule-kilomètres par tête (ODOT, 2006, p. 18-21). On peut établir le même double constat que pour l'État de Washington, c'est-à-dire l'isolement budgétaire du transport ferroviaire de passagers et l'absence de source de financement pérenne pour ce mode (ODOT, 2006, p. 83-84). Les fonds disponibles pour le transport ferroviaire de passagers sont : le *Oregon Railroad Fund* (qui fournit des subventions et des prêts pour des projets ferroviaires), le *State Rail Rehabilitation Fund* (qui soutient la remise en état du réseau ferroviaire), le *Grade Crossing Protection Account* et le *Grade Crossing Safety Improvement Fund* (qui financent les projets liés aux passages à niveau) (ODOT, 2006, p. 49-50). Le mode ferroviaire, sur la base de l'attribution de dotations fédérales comme fédérées, apparaît après analyse des divers documents stratégiques et financiers comme le principal laissé pour compte de la politique des transports des deux États. Pire encore, le transport ferroviaire est considéré *a priori* comme un élément séparé voire marginal de cette politique globale du fait à la fois du rattachement fédéral de la compagnie Amtrak

et de l'existence de barrières législatives, budgétaires et mêmes constitutionnelles à un financement dédié et pérenne en faveur de ce mode. L'enjeu principal pour le corridor des Cascades, qui pourrait s'appliquer à l'ensemble des corridors ferroviaires d'Amtrak dévolus désormais aux États fédérés, est de briser cet isolement et d'obtenir un financement plein et entier alors même que dans le cas de ce corridor-ci, les différents acteurs publics et privés semblent avoir trouvé une voie d'entente et de relative coopération dans la gestion opérationnelle du corridor.

Une relation non conflictuelle avec les compagnies de fret ?

L'entreprise de fret BNSF est le principal acteur ferroviaire privé dans le corridor des Cascades, si l'on excepte le tronçon Portland-Eugene qui est la propriété de l'Union Pacific. Afin d'améliorer les performances du service Amtrak Cascades (temps de trajet, vitesse moyenne, ponctualité) et d'en augmenter la fréquence (six rotations journalières entre Seattle et Portland à partir de décembre 2017), Amtrak, l'ODOT et le WSDOT ont dû engager une négociation avec la BNSF et l'Union Pacific dans le contexte d'un réseau ferroviaire avec une capacité limitée et des besoins contradictoires (ODOT, 2013, p. 1-4). En 2003, le WSDOT et l'entreprise BNSF ont signé un accord – *Master Corridor Development Agreement* – qui crée le cadre pour engager des investissements publics sur un corridor privé au bénéfice du service Amtrak Cascades. Cet accord permet de fournir un cadre stabilisé pour des investissements publics en faveur du transport ferroviaire interurbain de passager (WSDOT, 2006a, p. 5-25).

Cet accord de 2003 entre le WSDOT et BNSF est le premier du genre aux États-Unis entre un gouvernement fédéré et une entreprise ferroviaire-hôte. Néanmoins, comme pour tous les corridors partagés, le problème de la fiabilité du service – et son corollaire, la ponctualité (*On-Time Performance*, OTP) – est le principal point d'achoppement entre les responsables d'un service Amtrak et l'entreprise-hôte privée. Les deux départements des Transports (ODOT et WSDOT) et Amtrak se sont accordés au milieu des années 2000 sur un niveau de ponctualité de 80 %. Cet objectif a été relevé à 88 % après la modernisation du corridor consécutive à l'*Obamarail*. Néanmoins, l'indice de ponctualité demeure moyen et n'atteint que rarement cet objectif – l'OTP en 2012 a évolué assez sensiblement (trimestre 1 : 69,3 % ; trimestre 2 : 75,8 % ; trimestre 3 : 73,4 % ; trimestre 4 : 81,2 %) – bien qu'on puisse

relever un indice de ponctualité plus élevé en Oregon parce que le trafic le plus dense se situe dans l'État de Washington et notamment dans le Puget Sound (ODOT, 2014a, p. 55-56). En 2016, en moyenne 74,2 % des trains Amtrak Cascades sont arrivés à l'heure, loin de l'objectif de 80 % alors même qu'un nombre important de travaux ont été réalisés entre 2010 et 2016. Les deux causes principales de retard en 2016 sont : « slow order delay » et « freight train interference » (WSDOT, 2008, p. A6-1-2 ; WSDOT, 2017b, p. 87).

Malgré un effort, sans précédent aux États-Unis, de coordination à l'échelle d'un corridor ferroviaire, la mise en cohérence plus globale de la politique des transports, et ses corollaires, des deux États, est quasi inexistante. Une entité administrative à l'échelle de la mégarégion des Cascades, qui superviserait et coordonnerait les politiques relatives aux transports et aux mobilités, au développement durable et à l'intégration économique régionale, apparaît comme un maillon manquant de la réflexion des élus politiques (De Cerreno, Evans, 2005). Le projet incrémental concernant le service Amtrak Cascades et même le projet à plus long terme de LGV s'inscrivent dans une région dont l'identité propre se renforce au fur et à mesure que se multiplient les initiatives de collaboration et de coopération portées par des organisations publiques ou privées. Les projets d'infrastructures apparaissent comme un vecteur puissant d'organisation territoriale certes, mais également d'émergence d'une mégarégion cohérente sur les plans économique, environnemental et territorial.

L'INSCRIPTION MÉTROPOLITAINE DU CORRIDOR : DES GARES COMME POINTS D'ANCRAGE MINEURS DU CORRIDOR

La mégarégion des Cascades, qui se structure essentiellement autour de Seattle, Portland et Vancouver, concentre près de 8,5 millions d'habitants (d'après le recensement de 2010) et devrait atteindre 8,8 millions d'habitants en 2025 et plus de 11,8 millions en 2050. La croissance démographique de 2010 à 2050 devrait dépasser 40 %. Elle se caractérise par une polarisation assez importante de la population dans les pôles urbains principaux et secondaires (tableau 4). La distribution spatiale de la population de la mégarégion permet à une majorité de la population d'avoir accès à des réseaux de transports collectifs. D'ailleurs, les centres-villes de Seattle et Portland concentrent une part importante de l'emploi notamment dans leurs quartiers d'affaires respectifs.

Une territorialisation du corridor en question

La mégarégion dispose d'une offre ferroviaire existante, bien que modeste par rapport à la région Nord-Est et à la Californie. Les réseaux ferrés métropolitains/urbains sont eux aussi relativement bien développés et des extensions importantes sont prévues au cours des deux prochaines décennies. La ville de Portland est particulièrement bien desservie : près d'un quart de la population et 42 % des emplois (dans un rayon de 40 km autour du centre-ville) sont desservis par une station de

Tableau 4. Population et emplois dans les grandes villes de la mégarégion des Cascades

Métropole	Rayon de 3 km		Rayon de 16 km		Rayon de 40 km		Projection de croissance d'ici 2040
	Population	Emploi	Population	Emploi	Population	Emploi	Pop/Emploi
Seattle	90 000	220 000	960 000	700 000	2 640 000	1 480 000	39 %/41 %
Portland	80 000	150 000	1 160 000	650 000	2 050 000	1 000 000	48 %/44 %
Eugene	50 000	30 000	260 000	120 000	520 000	150 000	43 %/36 %
Salem	60 000	10 000	250 000	110 000	320 000	260 000	39 %/41 %
Vancouver	N/D	N/D	1 100 000	600 000	2 100 000	1 100 000	N/D

Source : Régional Plan Association/America 2050, 2010, p. 44.

transport urbain – respectivement 7 % et 10 % pour Seattle. La particularité de cette mégarégion est la relative faiblesse des flux aériens qui relient les deux principales métropoles. En effet, on compte autour d'un million de passagers par an pour ces liaisons aériennes, soit l'un des plus bas niveaux de toutes les mégarégions étatsuniennes. Le train est parvenu à gagner 25 % de part modale pour les déplacements interurbains entre Seattle et Portland. La congestion autoroutière est quant à elle à un niveau moyen mais s'aggrave puisque l'Interstate 5 (qui dessert le corridor des Cascades) est à 75 % de sa capacité pendant les heures de pointe (Todorovich, Hagler, 2010, p. 45-47).

La mégarégion des Cascades trouve son unité dans plusieurs caractéristiques économiques et géographiques communes aux différentes régions qui la composent. Les secteurs industriels dominants sont les technologies de l'information, les biotechnologies, l'aéronautique, la recherche et l'informatique. En outre, les deux principales métropoles sont également spécialisées dans les services aux entreprises et dans les activités de la finance et de l'immobilier (Schorung, 2019).

Le terme « Cascades » – *Cascadia* en anglais américain – émerge dans les années 1970 et 1980 et fait référence au nord-ouest du continent nord-américain. Il renvoie avant tout à la notion d'environnement et a été popularisé par David McCloskey (universitaire) et Joël Garreau (journaliste) (Smith, 2008, p. 57-83). Les deux romans d'Ernest Callenbach, *Ecotopia* (1975) et *Ecotopia Emerging* (1981), symbolisent également cette focalisation sur les caractéristiques environnementales de la région des Cascades. L'ouvrage de Raymond Gastil, *Cultural Regions of the United States* (1975), apporte aussi un certain nombre de réflexions complémentaires qui définissent cette région particulière. Certains guides touristiques ou livres de découverte prennent également comme référence la « *Cascadia* » : *The Rough Guide to the Pacific Northwest* (2001), *Travel Smart : Pacific Northwest* (2001) (Seltzer, 2006, p. 18-19).

À la fin des années 1980 et au début des années 1990, un changement s'opère avec une orientation davantage économique de la définition de la *Cascadia*. L'élément le plus marquant est la création de la PNWER (Pacific Northwest Economic Region) en 1991. Ce forum regroupe à l'origine sept entités administratives (Washington, Oregon, Idaho, Montana, Alaska, Colombie-Britannique, Alberta), avant d'être étendu aux provinces canadiennes du Yukon (1994) et

du Saskatchewan (2008) (15). Il s'agit d'une organisation statutaire destinée à promouvoir le développement économique régional et un échelon suprarégional pour travailler sur les problématiques d'aménagement et de transport (Smith, 2008, p. 63-64). Toutefois, la définition la plus répandue reste la région traditionnelle des Cascades (*Traditional Cascadia*) qui désigne l'Oregon, l'État de Washington et la Colombie-Britannique. Les objectifs de la PNWER sont :

- la promotion d'une coopération économique plus importante ;
- l'amélioration de l'attractivité et de la compétitivité de la région aux échelles nationale et internationale ;
- la défense des intérêts de la Cascadia auprès des gouvernements nationaux ;
- la préservation de l'environnement dans le contexte d'une région en forte croissance.

En ce qui concerne les transports, l'initiative économique régionale la plus marquante est sans conteste le High Speed Ground Transportation Committee dont le principe directeur est d'encourager le développement d'un système de transport performant qui passe par la modernisation de la ligne Amtrak Cascades et par la planification à plus long terme d'une infrastructure à grande vitesse (Smith, 2008, p. 66). Dans cette volonté partagée par beaucoup d'acteurs de faire émerger la *Cascadia* comme une région cohérente et intégrée, de multiples initiatives ont été entreprises pour l'établir comme une « marque » et comme une destination touristique à part entière dans une stratégie de marketing territorial (Régional Plan Association/America 2050, 2010, p. 9).

La conception la plus fréquemment associée à cette région économique est celle de *Mainstreet Cascadia* qui correspond à la mégarégion urbaine qui s'étend de Vancouver à Eugene. C'est cette aire géographique de référence qui est utilisée par les autorités politiques et les départements des Transports, y compris pour justifier l'idée d'une ligne ferroviaire à grande vitesse desservant la région (Smith, 2008, p. 62). Cette idée s'inscrit donc dans un mouvement remontant à plusieurs décennies destiné à forger une identité singulière à la mégarégion des Cascades. Cette ligne ferroviaire est perçue comme l'infrastructure permettant d'offrir cette unité et cette cohérence, et semble embrasser des objectifs environnementaux, culturels et économiques.

Cet effort s'inscrit plus globalement dans un processus de mise sur le marché des métropoles. Aux États-Unis, les villes

possèdent quatre sources principales de revenus qui relèvent toutes de taxes locales – une part de la TVA, une partie de taxes sur la propriété, amendes et permis en tous genres. La compétition entre les métropoles s'intensifie et se diversifie, et le marketing territorial devient un enjeu essentiel pour capter un maximum de richesses. Les territoires deviennent progressivement des produits à vendre avec leur main d'œuvre, leur situation géographique et leurs richesses naturelles et culturelles. Par ailleurs, Seattle renforce sa propre identité par l'adoption d'un nouveau slogan *MetroNatural* et la construction d'une stratégie régionale incluant les métropoles de la Cascadia (Billard, 2009, p. 104-109).

Les gares ne sont pas les vitrines du transport ferroviaire

La ligne Amtrak Cascades compte 18 gares aux fonctions et aux profils très divers, allant de l'arrêt simple au pôle d'échanges. De manière générale, les gares de ce corridor n'assurent qu'une fonction de transport (lieu de la rupture de charge) et ne disposent pas d'une fonction symbolique, urbaine et/ou commerciale importante. Sur un grand nombre de lignes dans le monde, à vitesse élevée et à grande vitesse, la gare est utilisée comme un vecteur de promotion du service ferroviaire et comme un marqueur fort de l'espace métropolitain. Ce n'est pas le cas du corridor des Cascades (Portland Union Station et Seattle King Street Station). Seules trois gares dépassent les 100 000 passagers par an (Seattle, Portland, Vancouver) alors que la moitié des gares du corridor engrangent moins de 30 000 passagers à l'année (NARP, 2019b). La fréquentation sur le réseau est très inégale, suivant peu ou prou la hiérarchie urbaine de la mégarégion des Cascades. Le WSDOT et l'ODOT ont conscience de la nécessité de (re)développer les gares à l'avenir mais également d'engager une véritable politique intermodale pour répondre au défi du dernier kilomètre et pour améliorer la connexion des réseaux et la prise en compte de la rupture de charge (WSDOT, 2006a, p. 4-7 ; 2014, p. 80-81).

La documentation institutionnelle du WSDOT démontre une vision partielle de la multimodalité et de la connexion entre les différents réseaux de transports avec une référence très appuyée à l'automobile alors que la construction de pôles intermodaux et le développement de réseaux urbains et régionaux de transports ne sont quasiment pas abordés. Les gares sont cantonnées à la seule fonction « transport » dans l'esprit du département des Transports de l'État de Washington.

L'ODOT réfléchit également à ces sujets et pose comme l'un de ses objectifs stratégiques la connexion des réseaux et l'intégration multimodale (ODOT, 2014b, pp. 121-122). Dans ce cas-là également, seuls l'enjeu du dernier kilomètre et la constitution de pôles d'échanges sont évoqués. D'importantes questions restent en suspens notamment la connexion des réseaux, le développement des transports collectifs et des mobilités douces, la modernisation voire la construction de nouvelles gares, la place de la gare dans le tissu urbain, la gare comme vecteur de redynamisation d'un quartier, etc. C'est en partie pour répondre à cette vision très parcellaire que le WSDOT et l'ODOT ont mis en place entre octobre 2015 et mai 2016 un comité consultatif sur la politique liée aux gares réunissant trente représentants publics et privés (gouvernements et agences locaux et régionaux, propriétaires des gares, autorités de transport, parlementaires, Amtrak, entreprises-hôtes). Toutefois ce comité ne se limite qu'au débat sur l'opportunité de créer ou non de nouveaux arrêts ainsi qu'à un état des lieux sur l'entretien et la modernisation des gares existantes (WSDOT/ODOT, 2016). Janet Matkin confirme cet engagement limité en matière de projets de gare : la nouvelle gare construite à Tacoma est conçue comme une gare « simple » dont les enjeux d'aménagement et d'intermodalité sont ignorés (16). Pour sa part, Hugh Conroy reconnaît l'importance d'une politique intermodale mais également le manque de financements – « no one that people seem willing to pay for ». En outre, il justifie les faibles investissements par la faiblesse de la fréquentation et de l'offre d'Amtrak Cascades : dans la gare qui dessert son territoire, Bellingham, seuls deux trains par jour sont programmés (17).

On peut relever que la gare est identifiée par ce comité comme un objet urbain fait de quatre éléments – le bâtiment principal de la gare (hall des voyageurs), la plateforme, les voies et le parvis – ce qui limite de fait la réflexion publique (illustration 2). En outre, les gares du corridor des Cascades connaissent une très grande variété de situations en termes de propriété, de statut, d'architecture, d'aménité, de fréquentation et de localisation (Schorong, 2019). Cette multitude d'acteurs rend compliquée la mise au point d'une politique unifiée et ambitieuse à l'échelle du corridor. L'engagement et la réflexion des principaux acteurs concernés à l'échelle fédérée ou à celle du corridor ferroviaire apparaissent comme trop limités mais certaines municipalités cherchent à valoriser leur gare notamment les deux principales métropoles de la région, Seattle et Portland.

Illustration 2. Les gares du réseau Amtrak : des bâtiments identifiables dans la ville ?



Source : ces photographies personnelles ont été prises lors de mon terrain de recherche de juillet 2016 – les deux photos du dessus représentent la gare Amtrak de Seattle, les troisième et quatrième photos illustrent des petites gares du corridor (Tukwila et Washington, WA) et la dernière la gare de Portland. © Matthieu Schorung

Une gare centrale métropolitaine : Portland Union Station

La gare de Portland Union Station est localisée à proximité immédiate de l'hypercentre de Portland, à 10-15 minutes de marche du cœur économique et commercial de la ville. La gare a été achetée en 1987 par la Portland Development Commission (PDC) qui en est toujours propriétaire, avec Amtrak comme utilisateur principal. Le principal *hub* de Portland se situe au niveau du Transit Mall et rassemble de nombreuses lignes de transports collectifs, alors que la gare de Portland Union Station est monomodale (services d'Amtrak – Cascades, Coast Starlight, Empire Builder – et fret ferroviaire). Elle n'est directement desservie, ni par les deux lignes de tramway du Pearl District, ni par les lignes verte et jaune du MAX Light Rail. La gare routière – lignes locales de bus et dépôt Greyhound – est accessible à moins de 5 minutes à pied. Au début des années 1990, une rénovation partielle a été menée, essentiellement des parties inférieures. En 2003, de nouveaux aménagements extérieurs sont réalisés pour améliorer l'accueil des passagers et l'image de la gare, et pour mieux intégrer la gare à l'environnement immédiat (place centrale devant l'entrée de la gare, lieu de dépôt pour les cars, rénovation des accès à la gare). Au cours des années 2000, les douze hectares de terrains ferroviaires attenants à la gare sont transformés en quartier résidentiel. En 2008, l'ODOT alloue à la ville de Portland 630 000 dollars et la PDC 270 000 dollars pour un projet de rénovation complète de la gare. Cette somme modique limite de fait la portée du projet de renouvellement de la gare. La PDC est l'agence de rénovation urbaine et de développement économique de la municipalité. Enfin, le secrétaire fédéral aux Transports Ray LaHood annonce en octobre 2011 les dotations dans le cadre du HSIPR (High-Speed and Intercity Passenger Rail). Portland en bénéficie à hauteur de 13,6 millions de dollars pour moderniser Union Station. Les travaux sont d'envergure : rénovation et embellissement, restructuration des espaces intérieurs, agrandissement des aires d'attente, amélioration de l'efficacité énergétique du bâtiment (18).

La gare de Portland Union Station est à la jonction entre le River District et le Pearl District. D'importants travaux d'urbanisme ont concerné et concernent encore ces deux quartiers centraux de Portland. La Ville de Portland (City of Portland) a élaboré en 1996 un ensemble de règles directrices pour la rénovation du River District regroupé dans le *River District Design Guidelines*, mis à jour en novembre 2008. Par ailleurs, la gare

est intégrée au programme de rénovation et de développement du Pearl District. Le plan directeur est approuvé en 2001 par le conseil municipal (*Pearl District Development Plan. A Future Vision for a Neighborhood in Transition*). Ce quartier connaît depuis deux décennies une restructuration économique et urbanistique profonde (City of Portland, 2008, p. 4-5 ; 2001, p. 5-8). La municipalité de Portland et la PDC sont les deux acteurs chefs de file de la politique relative à la gare interurbaine. La PDC est propriétaire de la gare (bâtiment, parvis, plateforme). Un projet de réhabilitation de la gare est conduit de 2010 à 2017, mais en 2016, la PDC a initié une réflexion plus globale sur l'avenir de la gare et sur son inscription dans le tissu urbain environnant (FRA-ODOT-PDC, 2016, p. 7-8).

Dans le cas de Portland, la gare est uniquement pensée comme un point d'entrée sur le réseau interurbain et comme un lieu de la multimodalité. Les visites de terrain de juillet 2017 nous ont permis de constater la très grande simplicité de la gare, loin de la conception désormais paradigmatique de la gare-cathédrale des mobilités, et l'absence de pensée intermodale puisque les ruptures de charge entre les différents modes ne sont pas facilitées si ce n'est même parfois aggravées par des discontinuités physiques. Portland Union Station a connu des opérations d'embellissement réussies mais qui sont loin de suffire pour en faire un *hub* intermodal moderne. En outre, elle connaît une situation tout à fait paradoxale car bien qu'elle soit bien placée dans le centre-ville et en position de carrefour entre plusieurs quartiers centraux, elle est un îlot au milieu de son environnement urbain immédiat et plus distant. Ce paradoxe se retrouve également dans les documents d'urbanisme relatifs à des opérations lourdes de réhabilitation et de restructuration de quartiers entiers ou d'îlots autour de la gare.

De véritables quartiers de gare à venir ou des îlots urbains ? L'exemple de Portland

À Portland, plusieurs acteurs publics sont impliqués dans les réflexions autour d'une nouvelle gare plus moderne et mieux insérée dans son environnement urbain : la Portland Development Commission (PDC), la Federal Railroad Administration (FRA), l'ODOT, l'Oregon State Historic Preservation Office (SHPO), Amtrak, le City of Portland Office of Management and Finance, la Portland Terminal Railroad (PTRR) (FRA-ODOT-PDC, 2016, p. 11). Tous s'accordent sur le potentiel de développement autour de la gare, surtout au sud et à l'ouest de l'actuel site (illustration 3).

Illustration 3. Union Station et le quartier de gare



Source : ces photographies sont tirées de notre terrain de recherche en juillet 2016 – les deux photos du haut représentent le bâtiment de la gare ; les deux photos horizontales du milieu illustrent l'emprise des quais ; les autres photos l'environnement immédiat de la gare. © Matthieu Schorung

Illustration 4. Union Station et le projet de redéveloppement *Broadway Corridor*



Le schéma présente les éléments fondamentaux du projet de redéveloppement du quartier : 1) meilleure connexion entre le quartier de gare et Pearl District, 2) renforcement de la gare comme pôle multimodal, 3) amélioration de la voirie vers Old Town Chinatown, 4) redéveloppement du site de l'entreprise Greyhound, 5) et 6) extension de la trame verte et de la végétalisation du site, 7) meilleure intégration du front d'eau, 8) redéveloppement du site de tri postal.

Source : Portland Development Commission, 2015, p. 21, 52. © ZGF | SOM | HR&A.

Depuis les vingt dernières années, le quartier environnant d'Union Station, Pearl District (nord de la gare), a connu une transformation exceptionnelle passant d'un quartier d'entrepôts industriels et d'installations ferroviaires à un écoquartier flamboyant neuf mêlant architecture contemporaine, immeubles de haut standing, espaces verts et préservation ponctuelle de bâtiments industriels réhabilités. Ce quartier est desservi par une nouvelle ligne de tramway qui relie directement le Pearl District et l'hypercentre. Par ailleurs, le quartier Old Town/Chinatown dans lequel se trouve directement la gare est lui aussi en train de connaître une transformation profonde alors que le front d'eau de Portland (à l'est de la gare) a été entièrement requalifié et plusieurs bâtiments résidentiels et de bureaux neufs s'y succèdent alors que les berges du fleuve Willamette ont été réaménagées en un immense parc urbain (City of Portland-PDC, 2001, p. 45-60 ; City of Portland-PDC, 2008) (19). La PDC a achevé en 2016 le *Broadway Corridor Framework Plan*, premier schéma d'urbanisme visant à transformer le site de 5,5 ha de l'ancien tri postal et de petits entrepôts adjacents à la gare (à l'ouest). Une opération majeure de cette zone pourrait avoir un impact significatif sur Union Station.

Dans son schéma général d'aménagement et d'urbanisme publié en 2016, la municipalité de Portland présente les grands objectifs d'aménagement par domaine d'intervention et par quartier et une sous-section est réservée aux quartiers de gare bien que Union Station ne soit pas spécifiquement mentionnée. En déclinaison de ce schéma général, la municipalité, par son Bureau of Planning and Sustainability, a élaboré un schéma d'urbanisme pour la ville-centre (City of Portland, 2017, p. 12-13). Ce schéma, dont les bornes géographiques sont relativement larges, intègre le quartier de Old Town/Chinatown dans lequel se trouve Union Station (20). Au fil des objectifs et des propositions de politiques d'aménagement et de développement, le site de l'Union Station n'est pas spécifiquement mentionné. Le site du tri postal apparaît comme un site à fort potentiel de développement mais il n'intègre pas Union Station. Le projet urbain lié au *Broadway Corridor* peut apparaître comme la première réflexion aménagiste et urbanistique à intégrer Portland Union Station (City of Portland-PDC, 2015, p. 9).

Ce plan prévoit de reconnecter le site de la gare aux trois quartiers mitoyens (Pearl District à l'ouest, le Waterfront à l'est et le Old Town/Chinatown au sud), de créer un vrai *hub* multimodal à partir d'Union Station et de mieux intégrer la gare dans les plans de circulation douce (illustration 4). Différents

scénarios sont envisagés, l'un, équilibré entre développement résidentiel et immobilier de bureaux, un autre, qui donne la priorité aux espaces de bureaux et commerciaux, enfin un troisième, qui met l'accent sur le résidentiel dans un objectif assumé de *transit-oriented development* (City of Portland-PDC, 2015, p. 44-46). Les premières projections de synthèse rendent compte d'une volonté de densification avec des immeubles de moyenne et de grande hauteur et de constitution de larges espaces publics ouverts et végétalisés. Il n'en demeure pas moins deux inconnues : la première concerne l'insertion de la gare dans ce tissu urbain restructuré et densifié – certaines images de synthèse laissent entrevoir des immeubles de moyenne hauteur qui tourneraient le dos au bâtiment de la gare sans connexion physique évidente – et la seconde concerne la gare elle-même qui est appelée à devenir un *hub* multimodal moderne sans projet d'extension voire de nouvelle gare.

CONCLUSION

Le corridor des Cascades a bénéficié d'un appui important dans le cadre de l'initiative en faveur de la grande vitesse ferroviaire. L'enjeu a été depuis 2008 et demeure encore aujourd'hui d'améliorer, selon une approche incrémentale, les performances de ce service par la modernisation des infrastructures et des équipements existants. Les acteurs favorables au projet ambitionnent de faire du train un mode de transport interurbain compétitif et bien positionné face à l'avion et à la voiture individuelle et de porter un projet de construction d'une nouvelle infrastructure propre aux trains à grande vitesse.

Ce corridor des Cascades présente une expérience originale et intéressante pour plusieurs raisons : l'implication assez avancée des États fédérés, la volonté de faire émerger un modèle de coopération avec l'entreprise de fret BNSF propriétaire de l'infrastructure, l'appartenance de ce service ferroviaire à une région qui cherche à valoriser une identité propre et à trouver de nouveaux leviers pour la renforcer, et une inscription territoriale encore faible. Le corridor des Cascades, notamment à travers ses deux gares métropolitaines de Seattle et de Portland, s'inscrit peu dans le territoire de la mégarégion. Ces gares modestes ne sont pas des *hubs* intermodaux intégrés et ne représentent ni une connexion réussie des réseaux à différentes échelles, ni une vitrine du transport ferroviaire de passagers dans le tissu urbain. En outre, il n'existe pas de quartiers de gare cohérents ; les gares sont encore des îlots urbains relativement isolés. Le corridor des Cascades est une étude de

cas pertinente pour s'intéresser à un corridor partagé (entre fret et passagers) à vitesse élevée, soutenu par des acteurs publics très engagés malgré un isolement institutionnel et budgétaire du transport ferroviaire interurbain, caractérisé par un processus de territorialisation – matérialisé dans la dimension de la gare – relativement limité.

Cet article présente donc la manière dont, dans ce corridor des Cascades, se territorialise une politique ferroviaire qui se revendique ambitieuse. Ce processus de territorialisation passe par la réalisation d'opérations sur le réseau et les nœuds du réseau – voire par la réflexion sur l'implantation d'une nouvelle infrastructure – mais aussi par la modification du système d'acteurs et par la matérialisation dans les territoires de cette politique par des grands équipements (gares), des interconnexions avec les réseaux de transports urbains ou par des opérations d'aménagement dans les quartiers de gare. Il serait dès lors

intéressant de prendre en considération ces processus pluriels et divers de territorialisation appliqués à d'autres territoires et à d'autres projets d'infrastructures.

Matthieu Schorung est docteur en géographie et aménagement-urbanisme de L'Université Paris-Est, il a soutenu en juillet 2019 une thèse intitulée « Le transport ferroviaire de passagers aux États-Unis entre conflictualités institutionnelles, processus de territorialisation et ancrage métropolitain ». Il est actuellement en postdoctoral au sein de la Chaire Aménager le Grand Paris (École d'Urbanisme de Paris, Université Gustave Eiffel), hébergé au laboratoire Ville, Mobilité, Transport, avec une recherche portant sur la coordination urbanisme-transport dans le cadre du projet du Grand Paris Express. Ses recherches portent sur la grande vitesse ferroviaire et les politiques ferroviaires (France, Europe, pays anglo-saxons), sur la coordination urbanisme-transport et sur les politiques urbaines durables. matthieu.schorung@gmail.com

NOTES

(1) L'*Obamarail* est le surnom donné à la politique de soutien au transport ferroviaire de passagers et à la grande vitesse ferroviaire initiée par l'administration Obama à partir de 2009.

(2) Source en ligne, disponible à l'adresse : <https://www.wsdot.wa.gov/publications/fulltext/graynotebook/corridor-capacity-report-18.pdf> (consulté le 16/09/2019).

(3) Les écarts de sommes correspondent à l'option 2 ou à l'option 3 (WSDOT, 2008, p. 6-6, 6-7).

(4) Voir également la documentation fédérale en ligne, disponible à l'adresse : <https://www.fra.dot.gov/Page/P0413> (consulté le 13/06/2019). Ces objectifs ont été repris et confirmés lors de notre entretien avec Janet Matkin, WSDOT Rail Division/Amtrak Cascades Communication Manager, réalisé le 9 juillet 2017 à Seattle.

(5) Cette approche a été confirmée par Kathy C. Holmes. Entretien avec Kathy C. Holmes, Program Coordinator, ODOT Rail and Public Transit Division, entretien réalisé le 12 juillet 2016 à Portland.

(6) T. Trimbath, « \$1M slated to study high-speed rail », *Curbed Seattle*, 8 février 2017.

(7) S. Fesler, « High Speed Rail in Cascadia Will Get a Deeper Look, Report Due Mid-2019 », *The Urbanist*, 13 mars 2018.

(8) Le Maglev désigne un système technique de train à sustentation magnétique. L'Hyperloop désigne un projet de système de déplacement utilisant un double tube surélevé dans lequel se déplacent des capsules de voyageurs et/ou de marchandises, soit grâce à la sustentation magnétique, soit grâce à un système de basse pression.

(9) ARRA : *American Recovery and Reinvestment Act* (2009).

(10) Cette somme ne prend pas en compte les fonds exceptionnels issus de l'ARRA suite à la désignation de ce corridor comme l'un des corridors à grande vitesse de l'*Obamarail* (WSDOT, 2014, pp. 24-25).

(11) PRIIA : *Passenger Rail Investment and Improvement Act* (2008).

(12) Entretien avec David Smelser, du WSDOT, réalisé le 8 juillet 2017, à Seattle. D'autres entretiens ont permis de confirmer cette position : entretien réalisé avec Janet Matkin, WSDOT rail Division/Amtrak Cascades Communication Manager, réalisé le 9 juillet 2017 à Seattle.

(13) Les Canadiens n'ont qu'un rôle assez mineur dans la gestion effective du corridor – seul un petit tronçon se trouve sur le territoire de la Colombie-Britannique – en plus de la collaboration avec les responsables de la gare de Vancouver.

(14) Un programme existe d'ores et déjà – *RailPlus Program* – pour des billets partagés entre Amtrak Cascades et le réseau de transport régional Sound Transit.

(15) Voir le site internet du Pacific Northwest Economic Region : <http://www.pnwer.org/background-history.html> (consulté le 05/07/18).

(16) Entretien avec Janet Matkin, WSDOT Rail Division/Amtrak Cascades Communication Manager, réalisé le 9 juillet 2017, à Seattle.

(17) Entretien avec Hugh Conroy, Director of Planning – Whatcom Council of Governments, réalisé le 6 juillet 2017, en visioconférence.

(18) Voir en ligne : www.greatamericanstations.com/Stations/PDX (consulté le 03/05/2017).

(19) Pour une analyse fine de l'opération de transformation et de redéveloppement du front d'eau de Portland, voir : IAU Île-de-France, 2014, *Portland, Harbor Drive. La ville après l'autoroute : études de cas*, Paris.

(20) La PDC a élaboré le *Old Town/Chinatown Five-Year Action Plan* (2014) qui identifie les leviers de réhabilitation et de développement commercial du quartier, ainsi qu'une meilleure connexion avec les quartiers rénovés environnants (Pearl District, Waterfront).

BIBLIOGRAPHIE

- ALBALATE D., BEL G., 2012, High-Speed Rail: Lessons for Policy Makers from Experiences Abroad, *Public Administration Review*, Vol. 72, N° 3, p. 336-350.
- AMTRAK CASCADES/WSDOT/ODOT, 2013, *Cascades Rail Corridor Management Workplan*, Salem: ODOT-Oregon Department of Transport.
- AUDIKA A., 2012, La Grande vitesse ferroviaire au miroir des élections américaines, *Flux*, 2012/2 (n° 88), p. 71-73. DOI : 10.3917/flux.088.0071
- BILLARD G., 2009, *Gouverner, aménager, habiter les métropoles des (ex) nouveaux mondes anglo-saxons (États-Unis, Australie, Canada)*, Habilitation à Diriger des Recherches, Université de Rouen.
- BUTTON K., 2012, Is there any economic justification for high-speed railways in the United States?, *Journal of Transport Geography*, Vol. 22, p. 300-302.
- CH2M HILL INC., 2017, *Ultra High-Speed Ground Transportation Study. Draft Final Report*, rapport commandé par le WSDOT.
- CITY OF PORTLAND, 2008, *River District Design Guidelines*, Portland : Bureau of Planning and Sustainability.
- CITY OF PORTLAND, 2017, *Central City 2035 Volume 1 Goals and Practices: Recommended Draft*, Portland: Bureau of Planning and Sustainability.
- CITY OF PORTLAND-PDC, 2001, *Pearl District Development Plan. A Future Vision for a Neighborhood in Transition*, Portland: Portland Development Commission.
- CITY OF PORTLAND-PDC, 2008, *Amended and Restated River District Urban Renewal Plan*, Portland: PDC.
- CITY OF PORTLAND-PDC, 2015, *Broadway Corridor Framework Plan*, Portland: PDC.
- DE CERRENO A., EVANS D.M., 2005, *High Speed Rail Projects in the United States: Identifying the Elements of Success, Part I*, San Jose State University: Mineta Transportation Institute.
- FRA, 2013, *Northwest Régional Investment Fact Sheet*, Washington D.C : Federal Railroad Administration.
- GARRISON W., LEVINSON D., 2014, *The Transportation Experience: Policy, Planning and Deployment*, New York: Oxford University Press.
- GILBERT R., PERL A., 2010, *Transport Revolutions. Moving People and Freight Without Oil*, Gabriola Island: New Society Publishers.
- GIVONI M., BANISTER D., 2012, Speed : The Less Important Element of High-Speed Train, *Journal of Transport Geography*, Vol. 22, p. 306-307.
- IAU ILE-DE-FRANCE, 2014, *Portland, Harbor Drive. La ville après l'autoroute : études de cas*, Paris : IAU.
- LEVINSON D., 2012, Accessibility Impacts of High-Speed Rail, *Journal of Transport Geography*, Vol. 22, p. 288-291.
- NARP, 2019a, *Amtrak Fact Sheet Per Service*, Washington D.C: National Association of Rail Passengers.
- NARP, 2019b, *Fact Sheet Amtrak Per State*, Washington D.C: National Association of Rail Passengers.
- ODOT, 2006, *Oregon Transportation Plan*, Salem: Oregon Department of Transport.
- ODOT, 2013, *Oregon Passenger Rail Eugene-Portland, Revised Draft Final Purpose and Need Statement*, Salem: ODOT-Oregon Department of Transport.
- ODOT, 2014a, *Oregon State Rail Plan*, Salem: ODOT-Oregon Department of Transport.
- ODOT, 2014b, *Portland Transportation System Plan*, Salem: ODOT-Oregon Department of Transport.
- PERL A., 2002, *New Departures Rethinking Rail Passenger Policy in the Twenty-First-Century*, Lexington: University Press of Kentucky.
- PERL A., 2012, Assessing the Recent Reformulation of United States Passenger Rail Policy, *Journal of Transport Geography*, Vol. 22, p. 271-281.
- PERL A., GOETZ A., 2015, Corridors, Hybrids and Networks: Three Global Development Strategies for High Speed Rail, *Journal of Transport Geography*, Vol. 42, p. 134-144.
- PORTLAND DEVELOPMENT COMMISSION, 2015, *Broadway Corridor Framework Plan*, Portland: PDC.
- RÉGIONAL PLAN ASSOCIATION/AMERICA 2050, 2010, *Connecting Cascadia. A High-Speed Rail vision for the Pacific Northwest*, Washington D.C: RPA.
- RÉGIONAL PLAN ASSOCIATION/AMERICA 2050, 2011, *High-Speed Rail in America*, Washington D.C: RPA.
- RUGGERI C., 2015, *Le projet de grande vitesse ferroviaire en Californie : entre appropriation culturelle, ancrage territorial et restructuration urbaine*, Thèse de doctorat en géographie, sous la direction de Pierre Zembri, Université de Cergy-Pontoise.
- RUGGERI C., SCHORUNG M., 2017, "L'Obamarail": l'émergence d'une nouvelle géographie ferroviaire aux États-Unis ?, *Territoires en mouvement*, N° 35 [Online].
- RYDER A., 2012, High Speed Rail, *Journal of Transport Geography*, Vol. 22, p. 303-305.
- SCHORUNG M., 2017, *Le transport ferroviaire interurbain de passagers en Californie : un laboratoire du renouveau ferroviaire aux États-Unis?*, *Flux*, 2017/1 (N° 107), p. 17-35. DOI : 10.3917/flux1.107.0017
- SCHORUNG M., 2019, *Le transport ferroviaire de passagers entre conflictualités institutionnelles, processus de territorialisation et ancrage métropolitain*, Thèse de doctorat en géographie, sous la direction de Pierre Zembri, Université Paris-Est.
- SELTZER E. P., 2006, *Cascadia Ecolopolis 2.0*, Portland: Portland State University.
- SMITH P. J., 2008, Branding Cascadia : Considering Cascadia's Conflicting Conceptualizations – Who Gets to Decide?, *Canadian Political Science Review*, Vol. 2, N° 2, p. 57-83.
- TODOROVICH P., HAGLER Y., 2010, *High-Speed Rail in America*, Washington D.C: America 2050.
- URENA J.-M., MENERAULT P., GARMENDIA M., 2009, The High-Speed Rail Challenge for Big Intermediate Cities: A National, Régional and Local Perspective, *Cities*, Vol. 26, N° 5, p. 266-279.
- WACHS M., 2012, Planning for High-Speed Rail, *Access*, Vol. 41, p. 38-40.

- WASHINGTON STATE TRANSPORTATION COMMISSION, 2006a, *The Washington Transportation Plan 2007-2026*, Olympia : Washington State.
- WASHINGTON STATE TRANSPORTATION COMMISSION, 2006b, *Statewide Rail Capacity and System Needs Study. Final Report*, WSTC, Olympia : Washington State.
- WASHINGTON STATE TRANSPORTATION COMMISSION, 2006c *Statewide Long-Range Transportation Plan 2007-2026*, Olympia : Washington State.
- WASHINGTON STATE TRANSPORTATION COMMISSION, 2010, *Washington Transportation Plan 2030. Connecting Washington. Communities for a Prosperous Future*, Olympia : Washington State.
- WICKIZER B.J., SNOW A., 2011, Rediscovering the Transportation Frontier: Improving Sustainability in the United States Through Passenger Rail, *Sustainable Development Law & Policy*, Vol. 11, N° 1, p. 12-16.
- WSDOT, 2006a, *Long-Range Plan for Amtrak Cascades*, Olympia: WSDOT-Washington State Department of Transport.
- WSDOT, 2006b, *2007-2026 Washington Transportation Plan*, Olympia: WSDOT-Washington State Department of Transport.
- WSDOT, 2008, *Amtrak Cascades Mid-Range Plan*, Olympia: WSDOT-Washington State Department of Transport.
- WSDOT, 2009, *2010-2030 Freight Rail Plan*, Olympia: WSDOT-Washington State Department of Transport.
- WSDOT, 2014, *Washington State Rail Plan. Integrated Freight and Passenger Rail Plan 2013-2035*, Olympia: WSDOT-Washington State Department of Transport.
- WSDOT, 2017a, *Washington Transportation Plan. Phase 2 – Implementation 2017-2040, Public Review Draft*, Olympia: WSDOT-Washington State Department of Transport.
- WSDOT, 2017b, *Washington State Freight System Plan*, Olympia: ODOT.
- WSDOT/Amtrak Cascades, 2017, *Cascades High Speed Rail Program*, Olympia: WSDOT-Washington State Department of Transport.
- WSDOT/ODOT, 2016, *Station Stop Policy Guidance Document*, Olympia: WSDOT-Washington State Department of Transport.
- ZEMBRI P., LIBOUREL E., 2017, Towards Oversized High-Speed Rail Systems? Some Lessons from France and Spain, *Transportation Research Procedia*, Vol. 25C, p. 368-385.

Résumé – Matthieu Schorung – Le corridor des Cascades (nord-ouest des États-Unis) : un ancrage métropolitain limité pour un service ferroviaire interurbain dynamique

Le corridor du Nord-Ouest s'inscrit dans la région des Cascades, s'étendant de Portland (Oregon) à Vancouver (Colombie-Britannique au Canada) en passant par Seattle (Washington). Le service Amtrak Cascades est un service ferroviaire à vitesse élevée dans lequel les États fédérés gestionnaires (Washington, Oregon) sont fortement impliqués, en coordination avec Amtrak et avec l'entreprise de fret BNSF, propriétaire de l'infrastructure. Il s'agit de comprendre pourquoi ce programme de modernisation du corridor est considéré comme un modèle du genre, à la fois par les responsables d'Amtrak Cascades et par le gouvernement fédéral. Cet article propose donc de s'intéresser à la géographie ferroviaire étatsunienne par le biais de cette étude de cas du corridor des Cascades et d'interroger le processus de territorialisation des politiques ferroviaires. Le corridor des Cascades est une étude de cas pertinente pour s'intéresser à un corridor partagé (entre fret et passagers) à vitesse élevée, soutenu par des acteurs publics très engagés malgré un isolement institutionnel et budgétaire du transport ferroviaire interurbain. Il ressort de cette analyse une expérience réussie, saluée par l'ensemble des acteurs publics et privés, de modernisation d'un corridor ferroviaire existant, mais un processus de territorialisation partiel qui ne prend pas assez en compte les gares et les quartiers de gare et qui ignore la dimension aménagiste d'un tel projet de transport à l'échelle des deux principales aires métropolitaines étudiées (Seattle et Portland).

Mots-clés : Transport ferroviaire, corridor, Cascades, Seattle, Portland, gares, Amtrak

Abstract – Matthieu Schorung – The Cascadia Corridor (Northwest of the United States): a limited territorial anchorage for a growing interurban rail service

The Northwest Corridor is part of the Cascadia Region, stretching from Portland, Oregon, through Seattle, Washington, to Vancouver, British Columbia in Canada. The Amtrak Cascades service is a high-speed rail service in which the managing states (Washington, Oregon) are heavily involved, in coordination with Amtrak and the freight company BNSF, which owns the infrastructure. It is important to understand why this corridor modernization programme is considered a model of its kind, both by Amtrak Cascades officials and by the federal government. This article therefore analyses US rail geography through the case study of the Cascades corridor and questions the process of territorialization of rail policies. The Cascades Corridor is a relevant case study for looking at a mixed-use corridor (freight and passengers) supported by highly committed public stakeholders despite the institutional and budgetary isolation of intercity rail transport. This analysis reveals a successful experience, welcomed by all public and private stakeholders, of modernizing an existing rail corridor, but only a partial territorialization process that does not take sufficient account of stations and station districts and ignores the metropolitan planning dimension of the transport project with regard to Seattle and Portland.

Keywords: Rail transport, corridor, Cascadia, Seattle, Portland, rail stations, Amtrak