Zeitschrift: Geographica Helvetica : schweizerische Zeitschrift für Geographie = Swiss journal of geography = revue suisse de géographie = rivista svizzera di geografia

Herausgeber: Verband Geographie Schweiz ; Geographisch-Ethnographische Gesellschaft Zürich

Band: 27 (1972)

Heft: 4

Artikel: AMTRAK : les services voyageurs des chemin de fer américains

Autor: Perret, Maurice E.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-51425

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 27.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

AMTRAK — les services voyageurs des chemins de fer américains

Maurice E. Perret

A l'apogée du rail, vers 1929, environ 20 000 trains de voyageurs circulaient aux Etats-Unis. A la fin de la Deuxième Guerre mondiale, il en restait encore 6000. Comme, aux Etats-Unis, les chemins de fer sont entre les mains de compagnies privées, celles-ci voyant que les transports de marchandises étaient plus rémunérateurs que les voyageurs, réduisirent leurs services et le nombre des trains diminua encore. En 1970, il n'y en avait plus que 450. Alors qu'en 1929, 77 pour cent des transports voyageurs entre villes était assuré par les chemins de fer, en 1970, ceux-ci n'en avaient plus que 7,2 pour cent. Le gouvernement commença à s'inquiéter. Si la situation s'était prolongée, les services voyageurs seraient tombés à zéro. Il aurait été très difficile de les rétablir si, par la suite, on en éprouvait la nécessité, soit qu'en raison de l'augmentation de la population, les voies aériennes et les routes soient trop encombrées, soit qu'une pénurie de carburant force à réduire les transports aériens et routiers. C'est ainsi qu'en date du 30 octobre 1970, le président Nixon signa le décret créant le «*National Railroad Passenger Corporation*» (Compagnie nationale des voyageurs de chemins de fer) et lui confia la responsabilité d'établir un réseau de trains de voyageurs entre les principales villes du pays. Ce nouveau réseau fut appelé *Amtrak,* abréviation de «American track»: voie ferrée américaine.

Selon la nouvelle organisation, les compagnies de chemins de fer mettaient à la disposition d'Amtrak les lignes figurant dans le réseau général, à moins qu'elles ne veuillent conserver la gestion de leurs trains de voyageurs. Dès l'entrée en vigueur d'Amtrak, tous les autres trains de voyageurs étaient supprimés. Quatre compagnies seulement décidèrent de continuer à gérer elles-mêmes leurs trains de voyageurs: le *Southern Railway* (lignes de Washington à la Nouvelle-Orléans et de Salisbury à Asheville), le *Chicago, Rock Island and Pacific Railroad* (lignes de Chicago à Peoria et de Chicago à Rock Island), le *Denver and Rio Grande Western Railroad* (de Denver à Ogden), le *Georgia Railroad* (d'Atlanta à Augusta). D'autres compagnies confièrent à Amtrak les trains interurbains, se réservant les lignes de banlieue, notamment à New York, Chicago et Philadelphie. Le nombre des trains interurbains fut limité à 184. Parmi les wagons de voyageurs en circulation, Amtrak en choisit 1200 pour ses services (y compris les wagons-lits et les wagons-restaurants) et fit l'acquisition de nouvelles voitures pour le Metroliner, rapide circulant entre New York et Washington.

Amtrak entra en vigueur le 1er mai 1971. A cette date, 178 trains de voyageurs cessèrent de circuler et un assez grand nombre de petites villes virent ainsi disparaître leurs relations ferroviaires. La fréquence des trains varie selon les régions. Sur la côte nord-est on compte jusqu'à 38 trains, chaque jour, dans chaque sens, entre New York et Philadelphie, 22 entre Philadelphie et Washington, de 6 à 12 entre New York et Boston, New York et Albany, capitale de l'Etat de New York, Philadelphie et Harrisburg, capitale de l'Etat de Pennsylvanie, certains de ces trains ne circulant pas le dimanche. Il y a deux à quatre trains par jour dans les relations principales: Washington–Floride (Miami et Tampa), Albany–Buffalo, Chicago–Detroit, Chicago–Milwaukee–Minneapolis, Chicago–Kansas City, Chicago–Saint-Louis, Chicago–Indianapolis, Los Angeles–San Diego. Dans les relations à travers les Montagnes-Rocheuses, il n'y a qu'un train par jour ou même un train trois fois par semaine seulement. Le but d'Amtrak est de relier les grandes villes entre elles. Il se trouve ainsi que six Etats qui n'ont pas de grandes villes (au sens américain, soit villes de plus d'un demi million d'habitants) et ne sont pas situées sur une ligne, n'ont plus de trains de voyageurs, soit les Etats d'Arkansas, Dakota méridionale, Iowa, Maine, Nouveau-Hampshire et Vermont. En outre, les capitales de quatorze autres Etats n'ont pas de services ferroviaires de voyageurs, au nombre desquelles, Austin, capitale du Texas, Santa Fé, capitale du Nouveau-Mexique, Tallahassee, capitale de la Floride. Par contre, Madison, capitale du Wisconsin, et Helena, capitale du Montana, sont reliées par un autobus Amtrak avec une station ferroviaire voisine. Mais, pour Boise, capitale de l'Idaho, la gare la plus proche est à 350 km, pour Pierre, capitale de la Dakota méridionale, ce sont 290 km qui la séparent d'une station et il faut en compter 240 pour Augusta, capitale du Maine et 210 pour Montpelier, capitale du Vermont. Il n'y a pas moins de 43 villes de plus de cent mille habitants qui n'ont pas non plus de service ferroviaire de voyageurs, les principales étant Dallas (800 000 habitants), Long Beach (350 000), Tulsa (330 000), Akron (275 000). Quant aux villes de moindre importance, elles n'ont de trains de voyageurs que si elles sont situées sur

une ligne entre deux grandes villes, à l'exception, toutefois, de Parkersburg, en Virginie occidentale, qui a obtenu d'être reliée à Washington, grâce à l'influence d'un sénateur de cet Etat. Même les métropoles ne sont pas toutes bien servies. Chicago, comme elle l'a toujours été, reste le principal centre ferroviaire du pays et les lignes, en éventail, la relient avec toutes les régions. De New York, il est possible d'atteindre directement les autres métropoles du pays, à l'exception de Detroit qui n'a que deux trains par jour allant à Chicago et n'ayant pas de bonne correspondance avec l'Est, du reste, Detroit, capitale de l'automobile, n'a jamais été un nœud ferroviaire important. Entre d'autres grandes villes, les correspondances peuvent être très mauvaises, comme par exemple entre Saint-Louis et la Nouvelle-Orléans, entre Kansas City et Miami, même entre Chicago et Atlanta.

La décadence des services de voyageurs et la suppression de nombreuses lignes ont, depuis un certain temps déjà, causé l'abandon de nombreuses stations. Beaucoup de petites gares ont été démolies, certaines sont affectées à d'autres usages ou restent vides. La gare centrale de Saint-Louis, édifice monumental construit dans un style inspiré par la ville de Carcassonne, avait 46 quais; il en reste 32, les autres ayant fait place à un parc à autos; comme c'est une gare en cul-de-sac, les trains de marchandises ne l'utilisent pas et, actuellement, il n'y a plus que quatre arrivées et quatre départs de trains par jour. Chicago n'avait pas moins de huit gares principales. Les trains d'Amtrak ont été concentrés dans l'une d'entre elles qui, de ce fait, est assez animée. La gare de la Nouvelle-Orléans, de construction récente, ne voit qu'une arrivée et un départ de trains par jour et, en plus, deux arrivées et deux départs, trois fois par semaine, mais elle a acueilli les services routiers régionaux et nationaux, et il en part environ quatre-vingts autobus par jour.

Les premiers six mois d'Amtrak ont montré que les trains de voyageurs, au lieu de périr complètement, pouvaient être ranimés, mais le coût en est élevé et Amtrak a dû demander des subsides supplémentaires au gouvernement, car elle était à la veille de la faillite. Ces subsides ont été accordés, mais une réorganisation est en cours. On a, en particulier, trouvé que la somme de 120 mille dollars comme traitement annuel du directeur était excessive. Quelques changements sont à l'étude. En particulier, Amtrak ne s'intéressait qu'aux Etats-Unis, on prévoit de relier le réseau américain avec les chemins de fer canadiens et les chemins de fer mexicains, liaison qui existait autrefois.

Il est encore trop tôt pour prévoir l'avenir d'Amtrak. Il est certain que le train est un moyen de transport qui convient mieux que d'autres à certains voyageurs; pour de grandes distances, il est plus confortable et plus rapide que l'autobus et est moins cher que l'avion. Il est cependant douteux qu'Amtrak puisse jamais exister sans aide du gouvernement, mais il serait regrettable que le gouvernement, qui peut être très généreux dans certains domaines, cesse de fournir des subsides aux chemins de fer, par souci d'économie.

Adresse de l'auteur:
Prof. Maurice E. Perret
docteur ès lettres
University of Wisconsin – Geography Department
Stevens Point, Wis. 54481