

Géopolitique du rail

**Le train
au cœur
des enjeux
contemporains**

ANTOINE PECQUEUR

autrement

ANTOINE PECQUEUR

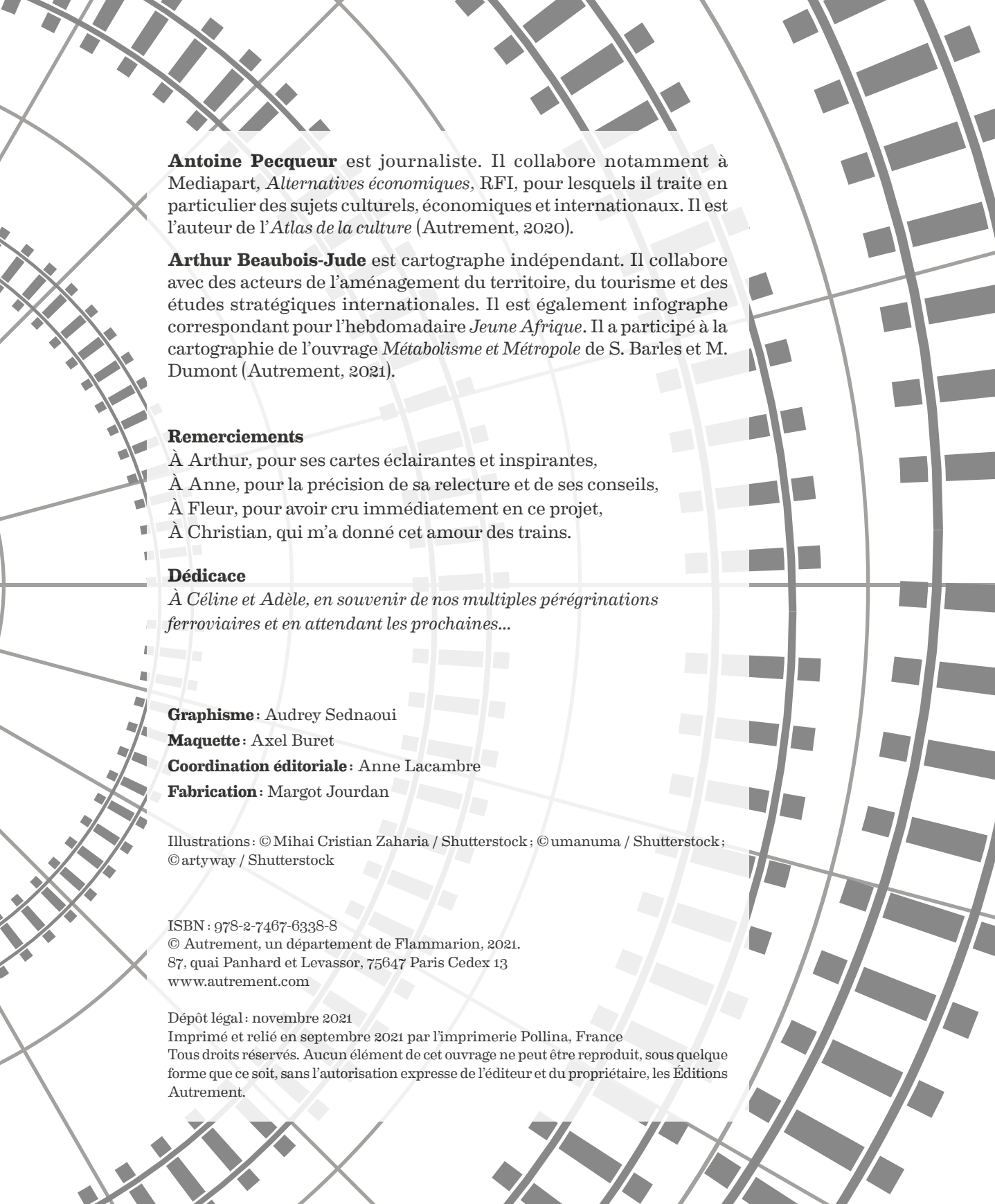
Cartographie

Arthur Beaubois-Jude

Géopolitique du rail

**Le train
au cœur
des enjeux
contemporains**

autrement



Antoine Pecqueur est journaliste. Il collabore notamment à Mediapart, *Alternatives économiques*, RFI, pour lesquels il traite en particulier des sujets culturels, économiques et internationaux. Il est l'auteur de *l'Atlas de la culture* (Autrement, 2020).

Arthur Beaubois-Jude est cartographe indépendant. Il collabore avec des acteurs de l'aménagement du territoire, du tourisme et des études stratégiques internationales. Il est également infographe correspondant pour l'hebdomadaire *Jeune Afrique*. Il a participé à la cartographie de l'ouvrage *Métabolisme et Métropole* de S. Barles et M. Dumont (Autrement, 2021).

Remerciements

À Arthur, pour ses cartes éclairantes et inspirantes,
À Anne, pour la précision de sa relecture et de ses conseils,
À Fleur, pour avoir cru immédiatement en ce projet,
À Christian, qui m'a donné cet amour des trains.

Dédicace

À *Céline et Adèle, en souvenir de nos multiples pérégrinations ferroviaires et en attendant les prochaines...*

Graphisme: Audrey Sednaoui

Maquette: Axel Buret

Coordination éditoriale: Anne Lacambre

Fabrication: Margot Jourdan

Illustrations: © Mihai Cristian Zaharia / Shutterstock; © umanuma / Shutterstock;
© artyway / Shutterstock

ISBN : 978-2-7467-6338-8

© Autrement, un département de Flammarion, 2021.
87, quai Panhard et Levasor, 75647 Paris Cedex 13
www.autrement.com

Dépôt légal : novembre 2021

Imprimé et relié en septembre 2021 par l'imprimerie Pollina, France

Tous droits réservés. Aucun élément de cet ouvrage ne peut être reproduit, sous quelque forme que ce soit, sans l'autorisation expresse de l'éditeur et du propriétaire, les Éditions Autrement.

Sommaire

Avant-propos

5

Introduction

6

EUROPE

**« Rail Baltica » : l'intégration
des pays baltes dans le réseau européen**

14

L'Eurostar face au Brexit

20

L'Autriche, hub européen des trains de nuit

25

Le train au cœur des guerres balkaniques

32

Lyon-Turin : un périlleux mariage à trois

38

Suisse : un modèle ferroviaire ?

44

France : Railcoop, la coopérative ferroviaire

49

Russie : l'annexion de la Crimée par le train

54

MOYEN-ORIENT

**Le Transasia face à la trêve fragile
entre la Turquie et l'Iran**

60

Train du Hedjaz : des Ottomans à Bachar el-Assad

66

**Dubaï-Abu Dhabi : le train du futur
au cœur des rivalités entre Émirats**

72

AFRIQUE

Le Tazara, pionnier de la Chinafrique	78
Afrique de l'Ouest: le rêve de boucle ferroviaire de Vincent Bolloré	84
Mauritanie: le train du désert en zone de guerre	90
Afrique du Sud: l'inégalité sociale sur les rails	96

AMÉRIQUES

Amérique du Nord: un réseau transfrontalier	102
Canada: le train des Premières Nations	106
États-Unis: le réseau à grande vitesse relancé par Joe Biden	110
Amérique centrale: « La Bestia », le train des migrants	116
Amérique latine: le corridor bi-océanique à l'épreuve des turbulences politiques	121

ASIE

Les nouvelles routes ferroviaires de la Soie	128
Chine-Japon: la guerre du TGV	135
Beijing-Lhassa: la politique assimilatrice de la Chine passe par le rail	142
Samjhauta Express, le « train de l'amitié » au cœur du conflit indo-pakistanaï	146
Corée du Nord: la dictature du rail	154
Pour aller plus loin	160



« Rail Baltica » : l'intégration des pays baltes dans le réseau européen

Une future liaison ferroviaire de 870 kilomètres doit permettre de connecter la Pologne à la Finlande à travers les États baltes. Une manière pour ces derniers de sortir de leur dépendance à la Russie.



RAIL BALTICA EN 8 DATES

1994 : première présentation du projet.

2010-2017 : phase de planification.

2014 : création d'un *joint-venture* entre les trois États baltes pour la mise en œuvre du projet.


2015 : première étude de faisabilité du tunnel Tallinn-Helsinki, préconisant un parcours de 85 km (Pasila-Muuga-Ülemiste).

2017 : étude d'EY prédisant des retombées à hauteur de 16,2 milliards d'euros.

2020 : rapport de la Cour des comptes européenne jugeant que le projet ne sera pas rentable.

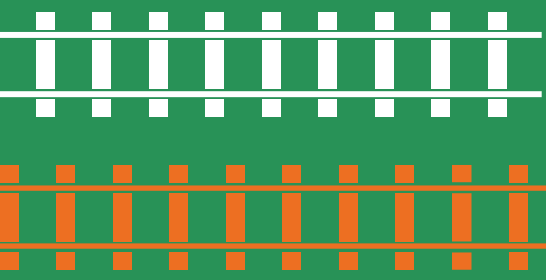
2021 : ouverture du terminal intermodal de Kaunas.

2026 : inauguration de la ligne ? La Cour des comptes européenne estime que « Rail Baltica » va débuter en 2030.

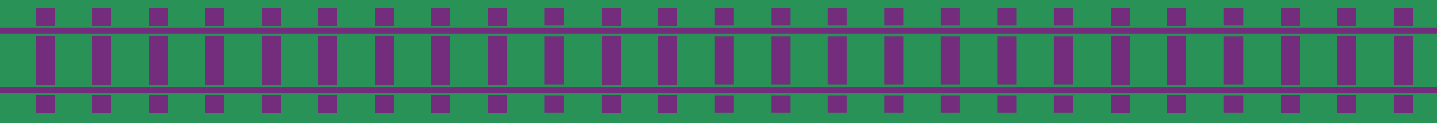


Les pays baltes ont toujours cherché à s'émanciper de leur puissant voisin russe. La Lituanie, la Lettonie et l'Estonie ont obtenu leur indépendance trois mois avant la chute de l'URSS et sont les seules ex-Républiques soviétiques à avoir intégré l'Union européenne (UE). Mais, pour autant, le transport ferroviaire reste dans ces pays encore étroitement lié à la Russie. Tout d'abord, pour une raison simple : l'écartement des lignes respecte ici les normes russes (1520 mm) et non celles en vigueur en Europe (1435 mm). Le réseau ferroviaire est donc majoritairement tourné vers Moscou et Saint-Pétersbourg. Les rares lignes existantes reliant les pays baltes à la Pologne, nécessitant le plus souvent un changement de matériel roulant à la frontière, passent par la Biélorussie ou l'enclave russe de Kaliningrad. Comme dans d'autres secteurs économiques, tels que le gaz et les réseaux électriques, les pays baltes sont donc encore dépendants de la Russie.

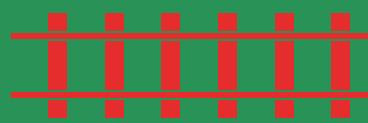
C'est pour s'affranchir de la tutelle de Moscou qu'a été lancé le projet « Rail Baltica », destiné à la fois au fret et au transport de passagers et dont les premières discussions remontent à 1994, avant même l'intégration dix ans plus tard des pays baltes au sein de l'UE. Un chantier au long cours, qui devrait s'achever




MOYEN-ORIENT



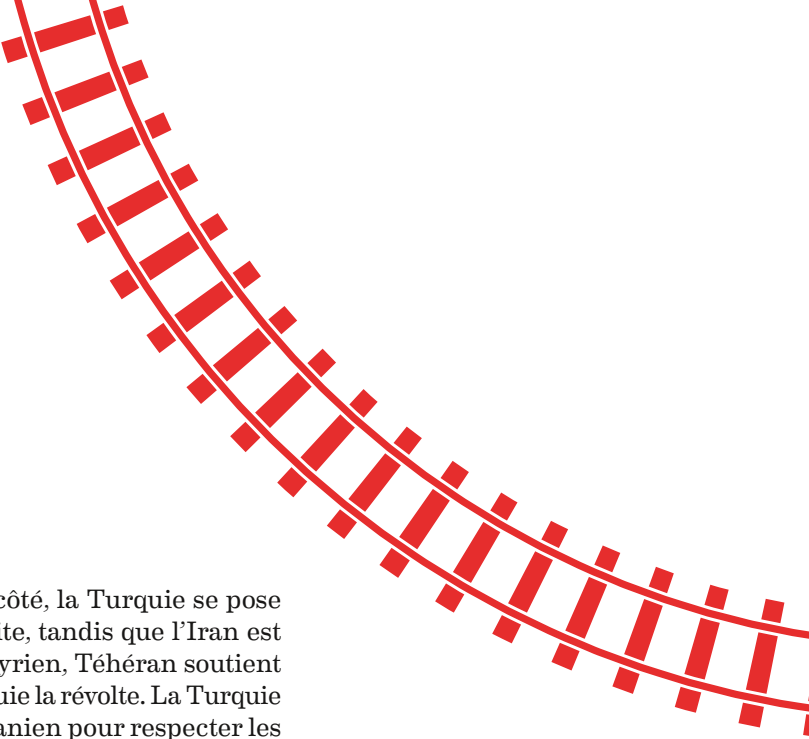
AFRIQUE





Le Transasia face à la trêve fragile entre la Turquie et l'Iran

Reliant Ankara à Téhéran, la ligne offre l'une des rares connexions ferroviaires transfrontalières dans une région sous haute tension. Le conflit kurde a entraîné l'arrêt de cette liaison pendant quatre ans.



Tout pourrait les opposer. D'un côté, la Turquie se pose en thuriféraire de l'islam sunnite, tandis que l'Iran est le bastion des chiites. Sur le conflit syrien, Téhéran soutient Bachar el-Assad, alors qu'Ankara appuie la révolte. La Turquie a même cessé d'acheter du pétrole iranien pour respecter les sanctions américaines. Sans compter le dossier kurde, qui les oppose. Il n'empêche : les deux géants de la région entretiennent des relations globalement pacifiques – une sorte de trêve tricentenaire. Les raisons sont à la fois géopolitiques et géoéconomiques. Il s'agit de stabiliser une zone en proie à de multiples conflits pour pouvoir réaliser de vastes projets transfrontaliers, comme le gazoduc reliant les deux pays. Et chacun compte déjà ses propres ennemis à proximité : l'Arabie saoudite et Israël pour l'Iran, le PKK (parti des travailleurs du Kurdistan) et la Grèce pour la Turquie.

Pas de visa pour le train-ferry

Cette situation a un impact direct pour les populations. La Turquie est en effet l'un des rares pays où les Iraniens peuvent se rendre sans visa. Et le train est l'un des moyens privilégiés... Depuis 1971, une connexion ferroviaire relie les deux pays, grâce à un partenariat entre les deux compagnies nationales. Surnommé à l'origine le « Vangölü Express » (en raison de la traversée du lac de Van), il assurait la liaison entre Istanbul et Téhéran. Mais la mise en service en 2009 d'une ligne à grande vitesse entre Istanbul et Ankara a amené le train transfrontalier à partir directement de la capitale turque. Désormais nommé « Transasia Express », il parcourt près de 2 400 kilomètres. Un périple de 57 heures, d'une folle beauté.

