

# Géopolitique du rail

**Le train  
au cœur  
des enjeux  
contemporains**

**ANTOINE PECQUEUR**

**autrement**

**ANTOINE PECQUEUR**

Cartographie

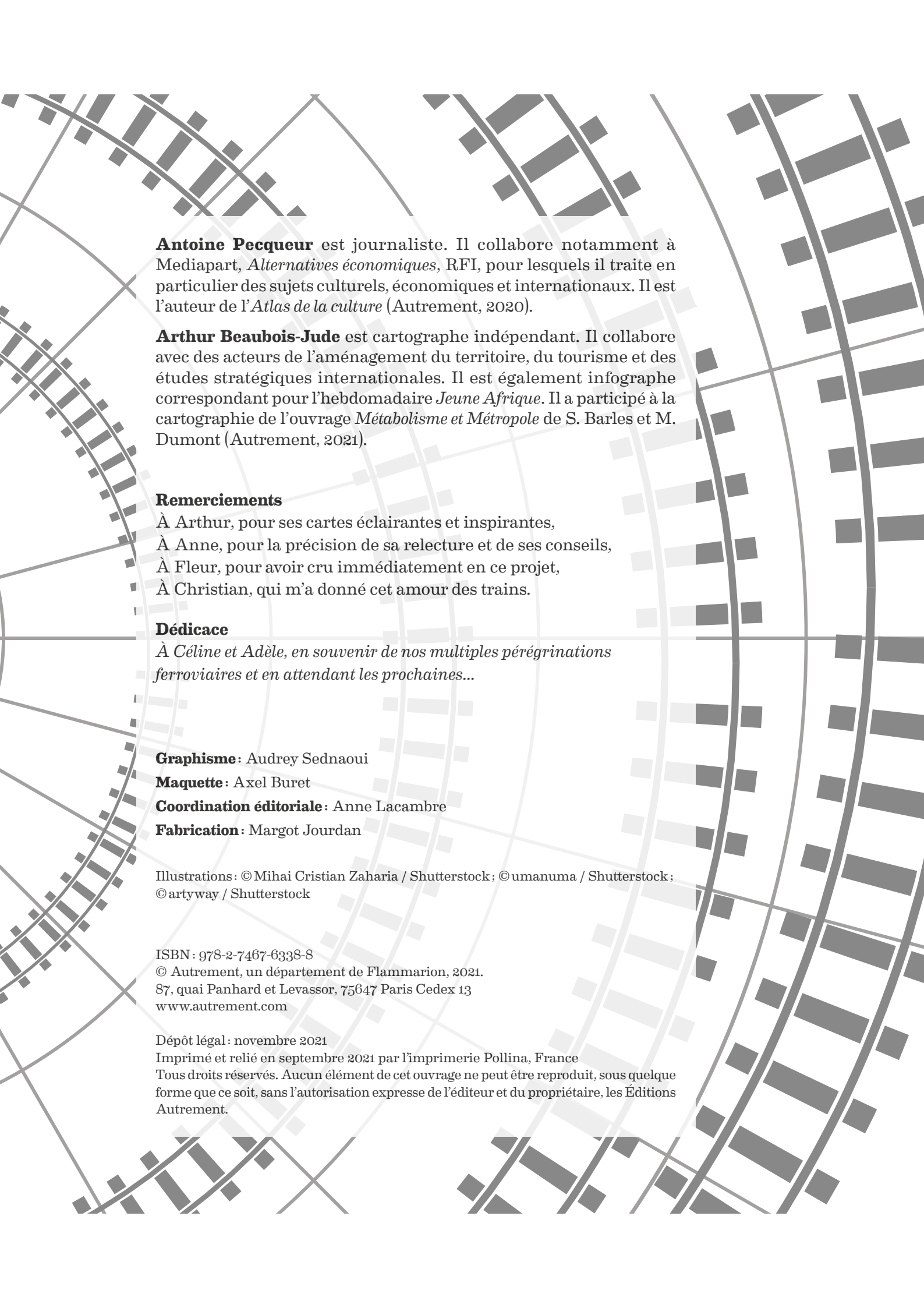
**Arthur Beaubois-Jude**

# **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 Levassor, 75647 Paris Cedex 13  
[www.autrement.com](http://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

## Avant-propos

L'idée de ce livre est née au Burkina Faso, à la gare de Bobo-Dioulasso. Un joyau architectural, mais placé aujourd'hui sous haute protection. Contrôles des billets et des documents d'identité se font avant même l'entrée dans le bâtiment, les voies sont délimitées par des grilles métalliques. Le contexte géopolitique régional est tendu, avec la proximité des djihadistes sahéliens.

Mais surtout, ce dispositif tend à protéger les intérêts de l'homme d'affaires Vincent Bolloré, qui détient la ligne Abidjan-Ouagadougou. Son groupe contrôle une grande partie des ports et voies ferrées du continent africain. Le rêve de l'industriel français est alors d'intégrer cette ligne dans un projet bien plus vaste de boucle ferroviaire allant de la Côte d'Ivoire au Bénin, en passant par le Burkina Faso et le Niger. Relier l'intérieur des terres, et leurs mines, aux ports du golfe de Guinée. Sauf que Bolloré n'est pas seul sur ce projet : la Chine a fait du rail une priorité à l'échelle mondiale, dans le cadre de ses tentaculaires nouvelles routes de la Soie.

Nous sommes donc dans l'un des pays les plus pauvres au monde mais au carrefour d'intérêts géopolitiques et géoéconomiques mondiaux. Après avoir connu un lent déclin au cours de la seconde moitié du xx<sup>e</sup> siècle, le chemin de fer revient désormais en force, notamment pour des impératifs écologiques, et suscite la convoitise.

Le train nous permettrait-il de mieux comprendre, ou de comprendre autrement, les enjeux du monde contemporain ?

Nous avons sélectionné 25 lignes, certaines en activité, d'autres encore en projet, qui nous emmènent au cœur des zones de tensions, qu'elles soient armées, commerciales ou migratoires. Le rail se révèle être autant un élément de cohésion d'un territoire qu'un redoutable cheval de Troie. Les guerres de demain seront-elles ferroviaires ?

# Introduction


## Le grand jeu ferroviaire

**P**armi ses nombreux impacts, la crise sanitaire aura eu pour effet de contribuer à la relance du transport ferroviaire. Les fermetures de frontières, en particulier avec la Chine ou les États-Unis, ayant considérablement restreint les voyages internationaux, le périmètre de déplacement s'est réduit aux marchés domestiques, à l'échelle d'un pays ou d'un continent. Ces distances ont conforté le rôle du train, qui, après avoir subi au début de la pandémie un très net ralentissement (en France et en Allemagne, le nombre de voyageurs a baissé d'environ 40 % en 2020), a pu retrouver dès 2021 quasiment le même niveau d'activité qu'avant la crise, alors que pour le transport aérien, le retour à la normale en Europe n'est pas prévu avant 2025...

### Quand l'Europe relance le train

Le rebond du train prend tout son sens face aux préoccupations environnementales, encore plus exacerbées par la pandémie. Selon l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), les émissions de CO<sub>2</sub> d'un voyage en avion sont 45 fois supérieures à celle d'un déplacement en TGV. De quoi interpeller le comportement des voyageurs : un mot existe même en suédois, le *flygskam*, pour qualifier la honte de prendre l'avion. C'est donc, non sans un certain retard, que les politiques ont pris conscience du potentiel de développement qu'offrait le ferroviaire. Pour les passagers mais aussi le fret : l'Union européenne s'est ainsi donné pour objectif de doubler d'ici 2030 la part du transport de marchandises sur rail. Rappelons que le pacte vert européen prévoit la neutralité carbone en 2050. Bruxelles se retrouve désormais premier financeur de grands projets ferroviaires sur le continent, comme Rail Baltica ou le tunnel entre Lyon et Turin. Le vaste plan de relance européen post-Covid-19 se veut être un levier pour accompagner la croissance de ce mode de transport.

Aux États de le mettre en œuvre : la France va ainsi consacrer 4,7 milliards d'euros au secteur ferroviaire, pour la modernisation du réseau et des infrastructures, la baisse du prix des péages pour le fret ou encore le redéploiement des trains de nuit. « Nous devons être offensifs. Investir dans



le ferroviaire, c'est investir dans l'avenir », affirme le Premier ministre Jean Castex (*La Vie du Rail*, juillet-août 2021), lui-même amateur de chemin de fer, à qui l'on doit un livre sur le Train jaune des Pyrénées. L'ironie veut donc que la France ait supprimé les dessertes ferroviaires nocturnes en 2016, pour les remplacer par les fameux cars Macron... avant de les relancer cinq ans plus tard.

Avec la manne du plan de relance européen, les économistes de l'OFCE (Observatoire français des conjonctures économiques) appellent également à accélérer encore plus la progression du transport ferroviaire : ils préconisent même la mise en place à travers le continent d'un train ultra-rapide (250-350 km/h), qui relierait entre elles les capitales européennes, permettant par exemple de faire le trajet Paris-Berlin en 4 heures (au lieu du double aujourd'hui). Un projet colossal, représentant 20 000 kilomètres de lignes, avec pour but de renforcer la cohésion européenne.

## La nouvelle donne américaine

La crise sanitaire n'est pas seule à contribuer à la relance du train. Le calendrier politique joue aussi beaucoup. Les élections américaines ont ainsi été remportées en novembre 2020 par un amoureux du chemin de fer, Joe Biden. Surnommé « Amtrak Joe » (en référence à la compagnie américaine), ce dernier s'est toujours déplacé en train – chose rare aux États-Unis où, si le fret est développé, le transport de passagers y est marginal. Désormais installé à la Maison Blanche, celui qui avait lancé sa première campagne électorale depuis une gare entend redonner un essor spectaculaire à ce mode de transport. Au programme : des liaisons à grande vitesse, et même le rêve d'une ligne transcontinentale...

Dans le cadre de son colossal plan de relance des infrastructures, 80 milliards de dollars sont dédiés au rail. Il ne faudrait pas pour autant y voir simplement la réalisation d'une passion personnelle du Président. Les enjeux sont en réalité géoéconomiques : la nouvelle administration n'entend surtout pas laisser à la Chine le monopole dans ce domaine. Pete




Buttigieg, secrétaire d'État aux transports, déclare même vouloir que « les États-Unis soient le leader mondial dans la grande vitesse » (MSNBC, 4 février 2021).

## La Chine tisse sa toile

Mais Pékin a une sérieuse longueur d'avance. En un peu plus de dix ans, la Chine a mis en place 38 000 kilomètres de lignes à grande vitesse – un record mondial. En déplacement à la gare de Taizicheng, construite pour les Jeux olympiques d'hiver de 2022, le président Xi Jinping a tenu à souligner que « le train à grande vitesse est une preuve de l'innovation indépendante de la Chine » (Xinhua, 20 janvier 2021). Car si, au départ, les premières lignes chinoises utilisaient des technologies étrangères, elles sont désormais entièrement « *made in China* ».

Le train répond à plusieurs objectifs du régime : faciliter les déplacements dans le pays le plus peuplé de la planète ou encore affirmer la mainmise du pouvoir sur les cultures minoritaires, ouïghours comme tibétaines. Mais surtout, Xi Jinping fait désormais de ce mode de transport un cheval de Troie des intérêts chinois dans le monde entier, par le biais des nouvelles routes de la Soie. Ce mégaprojet connecte la Chine au reste de la planète en créant des corridors terrestres comme maritimes. Le train y occupe une place de premier plan : Pékin participe à la construction de lignes entre l'Asie et l'Europe, mais aussi en Afrique ou en Amérique du Sud. Nombre de pays, surtout ceux en difficulté économique, voient d'un très bon œil l'arrivée de cette manne inespérée pour relancer des lignes à l'abandon ou même en créer de nouvelles. Si ce type d'investissement chinois n'est pas totalement nouveau – le chemin de fer africain du Tazara avait déjà été financé à l'époque par le régime de Mao Zedong – il prend désormais un essor monumental.

La Chine veut pouvoir créer de nouveaux axes commerciaux et ne plus être dépendante des accès traditionnels de plus en plus saturés, par exemple en finançant un corridor bi-océanique du Pérou au Brésil pour éviter le canal de Panama. L'enjeu est de rééquilibrer la balance entre transport maritime et ferroviaire. Car, si le premier occupe toujours la première place (80 % du commerce mondial est maritime), le train a pour atout d'être en moyenne deux fois plus rapide que le bateau et deux fois moins cher que l'avion. Fort d'un réseau plus efficace et plus dense, il pourrait donc



encore gagner en performance. Sans compter que de nouvelles taxations, plus écologiques, vont encore favoriser le ferroviaire. La Chine s'est fixé l'engagement de neutralité carbone pour 2060.

En installant ses rails, Pékin pose ses pions sur toute la planète, et notamment dans les zones les plus conflictuelles. Le Proche- et le Moyen-Orient en offrent un exemple criant : le régime de Xi Jinping participe à la relance de la ligne entre Téhéran et Islamabad comme au renouveau du réseau syrien. Plus au nord, sous l'œil vigilant de Moscou, le projet de tunnel ferroviaire entre l'Estonie et la Finlande se prépare grâce à l'investissement de la Chine. Ses alliés changent au gré des projets. En diversifiant au maximum ses voies d'accès, Pékin ne se retrouve jamais en situation de dépendance vis-à-vis d'un seul pays.

Pour autant, la Chine a encore des concurrents. Sur le plan technologique, le Japon, pionnier de la grande vitesse avec ses Shinkansen, bataille pour exporter son savoir-faire, et remporte certaines manches, comme en Inde. Chaque pays avance ses atouts pour remporter les appels d'offre : Pékin le prix, Tokyo la sécurité. La bataille entre les deux pays asiatiques va maintenant se faire sur le Maglev, train à sustentation magnétique, qui peut atteindre la vitesse de 600 km/h. Un argument choc face à l'avion, qui est autour de 800 km/h. Cette course contre la montre dans l'innovation exacerbe à nouveau les rivalités historiques entre les deux États. L'Occident va-t-il se contenter de rester en position de spectateur ? Il compte sur la fusion entre Alstom et Bombardier, désormais numéro 2 mondial, pour ne pas laisser à l'Asie le marché de la grande vitesse.

## Grandeur et décadence

L'histoire ferroviaire aura donc connu moult rebondissements depuis la création de la première ligne, en Grande-Bretagne, entre Stockton et Darlington, en 1825. La Révolution industrielle fut alors un tremplin idoine pour cette nouvelle invention. Le réseau s'est construit à une vitesse folle ; rien qu'en Europe, le nombre de voies est passé de 23 400 kilomètres en 1850 à 283 000 kilomètres en 1900. La colonisation participe aussi à ce développement du transport ferroviaire. Le chemin de fer est l'un des éléments clés du maillage des territoires et de la mainmise de l'administration coloniale, comme en Inde, qui comptait déjà près de 58 000 kilomètres de lignes en 1920. Une croissance qui se fit au prix de tragédies : la

construction de la ligne « Congo Océan », entre Brazzaville et Pointe-Noire (inaugurée en 1934), aura coûté la vie à près de 20 000 ouvriers, pour la plupart enrôlés de force. En Namibie, le réseau ferroviaire a été construit lors de la colonisation allemande, dans des conditions là aussi dramatiques ; il aura fallu attendre 2021 pour que Berlin reconnaisse enfin son génocide dans ce pays. C'est aussi l'heure des grandes utopies occidentales. La France rêve d'une ligne transsaharienne, tandis que la Grande-Bretagne envisage une liaison allant du Cap au Caire. Déjà, le transport ferroviaire se retrouve au cœur de la rivalité entre les puissances.

Durant la Seconde Guerre mondiale, outre son utilisation pour le déplacement des troupes, le train a été associé à la déportation des juifs dans les camps de concentration et d'extermination. Entre 1942 et 1944, la SNCF a transporté 76 000 juifs de France dans des wagons de marchandises. Le rôle de la compagnie fait l'objet de débats juridiques : a-t-elle été simplement réquisitionnée par Vichy ou en a-t-elle tiré profit ?

En Thaïlande, la ligne entre Bangkok et la frontière birmane fut construite par les prisonniers de guerre de l'armée japonaise. Sur ce chantier, un homme est mort tous les 3,67 mètres, sur une ligne de 424 kilomètres... D'où son surnom de « chemin de fer de la mort ».

Au cours de la seconde moitié du xx<sup>e</sup> siècle, le transport ferroviaire va ensuite connaître un lent déclin, dû d'abord au développement de l'automobile puis du transport aérien. Aux États-Unis, le réseau est passé de 400 000 kilomètres en 1917 à 228 000 kilomètres en 2010. Dans le contexte de la guerre froide, le bloc communiste, lui, se distingue en continuant à miser sur le train, dans la lignée du mythique « Transsibérien » des tsars. Le réseau ferroviaire se développe à partir de Moscou – le train est un moyen d'accès ainsi que de contrôle des populations sur ces territoires si vastes. Mais les infrastructures vont là aussi peu à peu se délabrer.

## Quel modèle économique ?

Deux siècles après son invention, l'heure est donc au renouveau de ce mode de transport. Une relance qui interpelle sur le modèle économique du ferroviaire. Les politiques libérales européennes ont amené à l'ouverture à la concurrence. De quoi créer une émulation de nouveaux opérateurs face à des compagnies historiques parfois peu enclines à l'innovation, ou

bien au contraire entraîner une diminution des services pour le voyageur ? Le constat est mitigé. En Allemagne, la Deutsche Bahn, autrefois réputée pour sa fiabilité à toute épreuve, accumule les déboires depuis sa réforme de 1994 : le taux de ponctualité est même tombé en 2019 sous les 70 %. Car comment assurer une mission de service public tout en étant rentable ? Si les dessertes régionales arrivent à fonctionner avec des opérateurs privés, les grandes lignes souffrent davantage de la privatisation.

En France, l'ouverture à la concurrence encourage des projets enthousiasmants, du moins sur le papier : « Railcoop », la première coopérative ferroviaire, entend refaire vivre les lignes délaissées par la SNCF ; « Midnight trains » veut relancer les trains de nuit, avec des concepts d'hôtel sur rail pour rejoindre les grandes capitales européennes. Mais que vont donner concrètement ces projets une fois mis sur rail ? L'expérience de Thello laisse un goût amer : la compagnie a arrêté en 2021 les trains de nuit entre la France et l'Italie faute de rentabilité... Même constat avec le fret, où les opérateurs privés, y compris le leader européen Deutsche Bahn, ne trouvent pas leur modèle économique.

Comme le montre Joe Biden avec son plan de relance, une politique ferroviaire ambitieuse est nécessairement keynésienne : elle doit impliquer le rôle et les moyens de la puissance publique. La Chine l'a bien compris, avec la société d'État CRRC, qui occupe désormais la place de numéro 1 mondial du ferroviaire. Quant à l'Europe, la pandémie l'a amenée à freiner ses politiques libérales en réinvestissant de l'argent public dans le secteur.

Les grandes puissances se retrouvent donc au cœur de ce grand jeu ferroviaire, sans compter l'arrivée imminente de nouveaux acteurs, comme l'Inde, bien décidée à ne pas se contenter de confier son réseau à des acteurs étrangers. Entre batailles commerciales et rivalités technologiques, l'essor du rail n'en est qu'à ses débuts et doit nous interpeller : cette course à la vitesse, qui nécessite la construction de nouvelles lignes et d'infrastructures gigantesques, risque d'impacter violemment l'environnement. L'argument écologique à l'origine du renouveau ferroviaire ne serait-il que du *greenwashing* au service d'intérêts géopolitiques et géoéconomiques ?