

« Il est urgent d'ouvrir des sillons ferroviaires à travers l'Europe pour exporter le blé ukrainien »

TRIBUNE

Jean-Jacques Hervé

Conseiller du commerce extérieur de la France

L'invasion russe bloque les voies d'exportation du blé, exposant de nombreux pays à des émeutes de la faim, constate Jean-Jacques Hervé, conseiller du commerce extérieur de la France, dans une tribune au « Monde ». Sans faire d'énormes investissements, l'Union européenne pourrait pourtant permettre de transporter des millions de tonnes de grains bloqués.

Le bassin de la mer Noire concentre des terres agricoles parmi les plus fertiles du monde. Les terres noires (les fameux « *chernozems* ») de la Roumanie, de l'Ukraine, qui en est la mieux pourvue, de la Russie et, dans une moindre mesure, du Kazakhstan, possèdent un potentiel agronomique de production exceptionnel, remarquablement exploité par les nouvelles entreprises agricoles et notamment les grandes agro-holdings créées dans le sillage de la crise financière de 1998, puis de celle de 2008. Reprenant un parcellaire de grandes unités géométriques, planes et relativement homogènes, hérité des anciennes fermes collectives, ces sociétés rationalisent la mécanisation, mobilisent les meilleures technologies occidentales et atteignent des coûts de production par tonne commercialisable plus de deux fois inférieurs aux coûts européens ou nord-américains.

En Russie, elles se développent en prenant le relais des importations interdites par les sanctions occidentales adoptées après l'annexion de la Crimée [*en 2014*]. Les diplomates russe et ukrainienne, sentant progresser leur mise en concurrence, rivalisent d'interventions auprès des pays importateurs, menaçant les exportations nord-américaines et européennes. La mer Noire est ainsi devenue, une dizaine d'années après l'effondrement de l'URSS, une référence centrale du marché mondial des céréales. La Russie est désormais la première exportatrice mondiale de blé, l'Ukraine la quatrième et, à elles deux, elles représentent environ un quart des exportations mondiales de blé. La mer Noire est également la première origine des huiles de tournesol, dont l'Ukraine est la première exportatrice mondiale

La guerre en Ukraine entraîne, depuis trois mois, une fermeture quasi-totale de la navigation en mer Noire, avec deux conséquences majeures. En premier lieu, une baisse drastique des ventes des produits agricoles, qui pénalise fortement l'Ukraine

dont elles sont les principales exportations, et donc la première source de devises. En second lieu, et avec des conséquences plus dramatiques, de nombreux pays manqueront dans les toutes prochaines semaines du blé qu'ils doivent importer pour boucler leurs bilans alimentaires. L'Égypte, la Tunisie [et la Turquie](#) dépendent en très grande partie des blés de la mer Noire. Tous les pays du pourtour méditerranéen, d'Afrique subsaharienne et d'Asie, sont touchés, laissant craindre de nouvelles émeutes de la faim.

Accès aux ports minés

Les bombardements destructeurs des ports de Marioupol et de Berdiansk [*sud-est de l'Ukraine*] ont été le premier signal du blocage de la voie maritime pour la grande exportation. Le minage des accès aux ports (qu'il soit d'origine russe, en prévision d'attaques ultérieures, ou ukrainienne pour empêcher des avancées de navires russes) dissuade les négociants et les compagnies d'assurances d'affréter et de garantir des navires. Quelques bateaux, renseignés et nécessairement guidés par la flotte russe, peuvent vraisemblablement quitter le port russe de Novorossiïsk [*près de la Crimée, dans le sud-ouest du pays*] pour franchir les Dardanelles. Mais ce recours ne peut s'appliquer à l'Ukraine et n'est, évidemment, pas adaptée au passage des millions de tonnes de denrées devant être mobilisées pour nourrir les pays importateurs. Cette sortie maritime s'est naturellement imposée de tout temps pour la grande exportation des céréales de la mer Noire.

Au contraire de l'Ukraine, la Russie dispose d'alternatives maritimes exceptionnelles. Les voies du transsibérien, intégrées dans les « nouvelles routes de la soie », sont déjà empruntées dans les deux sens. La ligne est doublée depuis assez longtemps sur une bonne partie de son tracé. Une branche traverse le Kazakhstan et rejoint les grands ports du sud de la Chine d'où les grains pourraient repartir sur des grands navires (les Panamax de 55 000 tonnes) vers les pays importateurs.

Longeant la côte ouest de la Caspienne, le « *Astara-Rasht-Qazvin railway* » relie la Russie à l'Iran et permet d'atteindre le port de Bandar Abbas [*dans sud de l'Iran*], dans le Golfe persique. De là, les céréales pourraient être reprises par des navires pour desservir la Méditerranée, le Pakistan, l'Indonésie, en utilisant éventuellement les terminaux céréaliers russes à Tartous, en Syrie, et à Alexandrie, en Égypte.

Cohésion du territoire

Les tarifs du transsibérien reflètent l'importance stratégique accordée par Moscou au contrôle des richesses minières de la Sibérie et au fait d'assurer la cohésion de son immense territoire, à côté d'une Chine qui lorgne sur le bois, l'eau, les terres agricoles... La Russie pourrait soutenir ces voies commerciales alternatives malgré leur coût pour renforcer son statut de grande puissance internationale et le rôle qu'elle entend jouer en Afrique et dans d'autres pays en développement, où elle déploie sa diplomatie agroéconomique depuis 2014.

La Russie dispose de l'énergie indispensable à la production des engrais azotés, et possède des gisements de phosphate et de potasse. Elle est donc, contrairement à l'Europe, autonome pour les engrais, et peut en orienter les cours mondiaux, tout en conservant la possibilité de fixer des conditions spécifiques de prix et de paiement

pour les pays amis importateurs. Elle dispose d'une bonne génétique céréalière et peut prendre la main sur les hybrides d'origine occidentale.

Elle a su négocier l'accès aux substances actives nécessaires à la protection des cultures avec la Chine et l'Inde. Les entrepreneurs du secteur agricole disposent, en Russie comme dans tous les pays de l'ex-URSS, d'une réelle expérience de la production avec un accès limité aux intrants. Enfin, le changement climatique pourrait accroître le potentiel de production en Sibérie.

La Russie peut donc éviter les hausses spéculatives des cours mondiaux de produits et d'intrants agricoles que son intervention en Ukraine a déclenchées. D'ailleurs, ces perspectives n'expliquent-elles pas, pour partie, [la neutralité du continent africain dans le conflit entre l'Ukraine et la Russie ?](#)

Barges fluviales bloquées

Pour sortir les grains en stocks, alors que la prochaine récolte va arriver, les entrepreneurs agricoles ukrainiens recherchent des alternatives au passage par la mer Noire. Ils essaient de rejoindre en train, voire en camion, le Danube, au port d'Izmaïl [*dans le sud-ouest de l'Ukraine, le long de la frontière avec la Roumanie*]. Mais ils manquent de barges fluviales, leurs récentes acquisitions étant bloquées sur le fleuve Dniepr [depuis le contrôle de Kherson \[sud\] par les Russes](#).

D'autres entrepreneurs cherchent, depuis quelque temps, à valoriser les quelques gares de contact qui, aux frontières occidentales de l'Ukraine, offrent des voies parallèles aux écartements [*des rails*] soviétiques (1 520 millimètres) et européen (1 435 millimètres), permettant des opérations de transbordement. Les céréales ukrainiennes pouvant alors accéder directement au marché européen et, surtout, aux grands ports céréaliers de la mer du Nord, de l'Atlantique et de la Méditerranée.

La rareté des wagons, les capacités limitées de transbordement, la corruption qui, hélas, n'a pas cessé miraculeusement depuis la guerre, ne permettent pas d'atteindre actuellement le niveau souhaitable d'exportation par ces deux voies alternatives à la mer Noire.

Des négociations seraient engagées pour créer un couloir maritime sécurisé au départ du complexe portuaire d'Odessa [*sud-ouest de l'Ukraine*]. La Russie pourrait accorder cette faveur à la fois aux Ukrainiens et aux pays menacés de famine, en contrepartie d'une reconnaissance de l'annexion de la Crimée et d'une cession irrévocable des territoires de Louhansk et de Donetsk qui rattachent géographiquement la presqu'île à la Russie. Les pays occidentaux et l'Ukraine elle-même sont-ils prêts à cette amputation majeure de l'intégrité territoriale du pays ? Les négociateurs peuvent-ils faire confiance à une diplomatie russe engluée dans le mensonge et la dénégation ? Cette piste a tout d'une fausse bonne solution, car l'accord pourrait être remis en cause à la moindre altercation, et n'apaisera pas l'appétit de la Russie pour des territoires qu'elle considère comme les siens.

Pied de nez aux Européens

Une sortie maritime sur la Baltique via les Etats baltes, qui a longtemps été utilisée depuis les régions du centre de l'Ukraine pour l'exportation, est tout aussi peu probable. Les convois ferroviaires devraient nécessairement traverser la Biélorussie, alliée indéfectible de la Russie, puis franchir le corridor concédé à la Russie pour desservir sa poche de Kaliningrad.

Après avoir obtenu [*fin 2021*] l'autorisation d'exporter en Algérie, la diplomatie russe fait un nouveau pied de nez à l'Europe en proposant aux pays africains du blé sans doute à un cours non spéculatif, et peut-être de l'énergie. Pourtant, rien n'empêcherait l'Europe de proposer à ces pays amis de livrer, à un prix également non spéculatif, des lots de blé combinant l'origine européenne et une origine ukrainienne, plus riche en protéine, comme il le faut pour un pain nourrissant. Ce serait aussi une bonne politique pour éviter les conséquences incontrôlables des émeutes de la faim, y compris sur son territoire.

L'Europe a tout ce qui est nécessaire pour améliorer l'efficacité du réseau de voies ferrées et de canaux permettant, dans la situation d'urgence actuelle, de transporter les millions de tonnes de grains bloqués en Ukraine. Ne devrait-elle pas en faire une priorité ? Comme les Etats-Unis ont rationalisé l'exploitation ferroviaire pour collecter sur l'ensemble de leur territoire et diriger leurs produits agricoles d'exportation vers le golfe du Mexique. L'urgence est de renforcer les capacités de transbordement dans les gares de contact des frontières occidentales d'Ukraine, et d'ouvrir des sillons ferroviaires au travers de l'Europe. Cela ne nécessite pas d'énormes investissements. Il suffit de prolonger quelques rails et de mobiliser des systèmes rudimentaires mais efficaces de transbordement. C'est largement dans les moyens de l'Union européenne et de ses grandes institutions financières internationales, et beaucoup moins cher que la construction de terminaux de gaz naturel liquéfié, dont une partie de gaz de schiste, qu'on s'apprête à importer après avoir dénoncé ses méthodes d'extraction pour leur impact sur l'environnement.

Ce seront des investissements d'autant plus utiles qu'ils conserveront leur utilité après le déblocage de la mer Noire. L'Europe ne peut espérer conserver une capacité exportatrice qu'en s'alliant avec une Ukraine progressivement européenne pour conjuguer leurs avantages comparatifs complémentaires. Ensemble, l'Europe et l'Ukraine deviennent le premier producteur mondial de blé.

Jean-Jacques Hervé est conseiller du commerce extérieur de la France, président de l'Académie de l'agriculture de France, ancien conseiller agricole près l'Ambassade de France à Moscou et ancien conseiller du gouvernement ukrainien pour les questions agricoles.

Jean-Jacques Hervé(Conseiller du commerce extérieur de la France)