**Europe - Asie : quelles perspectives de développement**

**des transports ferroviaires ?**

Joël FORTHOFFER, expert ferroviaire auprès du Comité international des transports ferroviaires à Berne, cadre honoraire SNCF, membre de la commission nationale de géographie des transports.

**Mots-clés :**  Transports ferroviaires internationaux, gouvernance, chaîne de transport, multimodalité, régions.

**Résumé :**

Mythe de tous les grands voyageurs, le Transsibérien, voie ferrée longue de 9298 kilomètres couvre deux continents et relie avec des trains directs Moscou à Vladivostok en sept jours et six nuits. On le sait moins, mais des transports de marchandises empruntent également cette ligne dont la voie ferrée a fait l’objet de modernisation ces dernières années.

Un peu en écho à cette ligne historique, et ouvrant une nouvelle route de la soie, ferroviaire, cette fois, la Chine, après avoir saturé sa façade maritime et soucieuse de trouver des alternatives pour ses exportations développe depuis quelques années des trains directs avec plus d’une dizaine de villes européennes en transitant majoritairement par la Russie et l’Allemagne.

**Le corridor transsibérien connaît depuis quelques années de véritables évolutions dues essentiellement à la mondialisation des échanges entre la Chine et l’Europe avec un développement des flux de marchandises et une augmentation du nombre des destinations en Europe. Ces échanges conduisent à la croissance et à la réorganisation des flux terrestres, après adaptation des infrastructures ferroviaires. Face à cette réalité, l’Union européenne, des organisations intergouvernementales (OSJD, OTIF) et organismes de coopération ferroviaire (CER, CIT, UIC, …) tentent de réagir pour dynamiser et développer ce mode de transport terrestre.**

La liaison Wuhan (capitale de la province de Hubei, dans le Sud-est chinois) - Vénissieux en transitant par Duisburg a, par exemple, été mise en service le 21 avril 2016.

En simplifiant les procédures douanières, en adoptant un contrat de transport unique de bout en bout et avec une amélioration du transbordement des conteneurs pour pallier la différence d’écartement des voies ferrées (Russie 1520 mm, Europe et Chine 1435 mm), cette ligne forme un véritable pont terrestre entre la Chine et l’Europe.

Comparé aux échanges maritimes qui représentent quatre-vingt-dix pour cent du trafic, le transport ferroviaire reste modeste, mais présente des atouts. Les trajets ferroviaires sont plus rapides ; ils s’effectuent en dix-huit jours contre quarante-cinq par mer ; ils coutent quatre-vingts pour cent moins chers que par avion.

Le premier convoi a mis dix-huit jours pour parcourir 11 300 kilomètres en traversant sept pays : Chine, Kazakhstan, Russie, Biélorussie, Pologne, Allemagne et France. Pour réaliser cette livraison, il a fallu faire appel à une vingtaine de conducteurs, changer huit fois de locomotive, transborder trois fois les quarante-et-un conteneurs chargés de matériel informatique et électronique, de produits chimiques, de pièces automobiles...

Sur cette « nouvelle route de la soie », il est prévu que Géodis, filiale SNCF, effectue trois chargements par semaine pour une marque de *jeans*.

L’expression « route de la soie », a été forgée au XIXe siècle par le géographe allemand Ferdinand von Richthofen pour désigner l’ensemble des routes commerciales, qui depuis l’antiquité relient l’Asie à l’Europe. Par ces itinéraires circulaient les hommes, les marchandises et les idées ; les caravanes faisaient halte dans des cités commerciales devenues mythiques : Samarkand, Boukhara…

Au tournant des années deux-mille, encouragés par l’Union européenne (projet Traceca de 1993), les États d’Asie centrale ont entrepris d’adapter leurs réseaux de transport aux nouvelles frontières internationales, pour améliorer l’accessibilité de leurs différentes régions et unifier leurs nouveaux espaces nationaux.

D’autres liaisons ferroviaires sont envisagées pour développer les relations orientales et méridionales, comme la construction d’une voie ferrée reliant la Chine à l’Iran, via le Kirghizstan, le Tadjikistan et l’Afghanistan, ou l’édification d’une voie ferrée entre la Chine et l’Ouzbékistan via le Kirghizstan. L’objectif est de créer, plus au sud, des corridors alternatifs au Transsibérien. Dans cette perspective, les autorités chinoises ont annoncé en 2014 la création d’un fonds de quarante-milliards de dollars pour financer ces infrastructures de transport qui leur permettront également de trouver de nouveaux débouchés pour vendre leurs produits.

Les pays d’Asie centrale valorisent l’image de la « nouvelle route de la soie » pour se positionner comme interface entre l’Asie et l’Europe avec de nouvelles liaisons ferroviaires. Cette représentation est souvent invoquée pour justifier l’importance des investissements et donner une résonance internationale afin d’attirer les investisseurs.

Pour l’heure, dans cet environnement concurrentiel, tenant compte des investissements chinois en France, et dans le Rhin Supérieur, quel sera l’avenir de cet axe de transport et ses retombées économiques, sachant qu’il est moins onéreux et moins polluant que ses concurrents ? Il est encore trop tôt pour répondre à cette question, mais le sujet mérite que l’on s’y attarde !

 **A cette fin la conférence-débat s’interrogera sur les actions menées par les organisations intergouvernementales pour encourager ces nouvelles « routes ».** Elle s’intéressera au domaine de la multimodalité des chaînes de transports où de nombreux freins ou obstacles au développement subsistent encore, au rôle du port sec de Duisburg comme plate-forme ainsi qu’aux retombées possibles dans l’espace rhénan.

Joël Forthoffer