

RUSSIE

Les céréales transportées davantage par chemin de fer que sur les voies navigables

par Monsieur Pierre Thorez

professeur émérite

Unité mixte de recherche (UMR) Identités et différenciations

de l'environnement des espaces et des sociétés (IDEES)

Université du Havre

Sommaire

INTRODUCTION

1. VOIES NAVIGABLES ET MARCHÉS DES PRODUITS AGRICOLES : PEU DE LIENS

2. LA PLACE DOMINANTE DU SYSTÈME DES CINQ MERS ET DES PORTS DU SUD

CONCLUSION

BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

Liste des illustrations

CARTE 1

RUSSIE : LE SYSTÈME DES CINQ MERS ET LES PORTS CÉRÉALIERS

TABLEAU 1

ÉVOLUTION DEPUIS 1990 DU RÉSEAU DE VOIES NAVIGABLES
DONT LA PROFONDEUR EST GARANTIE À QUATRE MÈTRES

GRAPHIQUE 1

RUSSIE : ÉVOLUTION DU TRANSPORT FLUVIAL DEPUIS 1990

GRAPHIQUE 2

RUSSIE : ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE CÉRÉALES PAR VOIE FLUVIALE DEPUIS 1990

GRAPHIQUE 3

RUSSIE : ÉVOLUTION DES EXPORTATIONS DE BLÉ DEPUIS 2006

GRAPHIQUE 4

RUSSIE : ÉVOLUTION DE LA RÉCOLTE DE CÉRÉALES DEPUIS 1990

INTRODUCTION

Exportatrice de blé avant la révolution bolchevique de 1917, puis importatrice dans les dernières décennies de l'*Union des républiques socialistes soviétiques* (URSS) disparue en 1991, la Russie est aujourd'hui redevenue exportatrice de céréales.

Les terres à blé se situent principalement dans la région des *terres noires*, les fameux *tchernoziom* situés au sud de la Russie, de part et d'autre du Don et de la Volga, ainsi que dans la plaine du Kouban (*Carte 1*). Ces deux fleuves s'écoulent vers la mer Noire ou la mer Caspienne. Depuis des siècles, ils constituent des artères majeures du commerce au sein même de la Russie, mais aussi avec les pays voisins.

Traditionnellement, les marchandises russes étaient, soit acheminées par les fleuves, puis embarquées sur des navires de mer dans les ports de la mer Blanche, de la Baltique, de la mer d'Azov, de la mer Noire et de la Caspienne (*Carte 1*), soit expédiées vers l'Asie par voie terrestre, en général à dos d'animal.

Comme tous les modes de transport, les transports fluviaux ont fortement régressé en Russie au début des années quatre-vingt-dix. Mais, à la différence des autres dont le trafic a recommencé à croître (à des rythmes divers), l'activité fluviale continue de stagner entre 100 et 150 millions de tonnes de marchandises acheminées par an. Les produits agricoles ne représentent qu'une part modeste de ce tonnage et le transport fluvial reste un moyen marginal de les transporter : il concerne presque exclusivement des céréales destinées à des ports d'exportation. Comme nous allons le voir, cette situation relève de facteurs structurels, financiers et géographiques.

1. VOIES NAVIGABLES ET MARCHÉS DES PRODUITS AGRICOLES : PEU DE LIENS

Après avoir fortement chuté, le volume du trafic fluvial s'est stabilisé à un niveau équivalent à environ le quart du tonnage transporté à la fin de la période soviétique (*Graphique 1*).

Comme dans de nombreux pays, les voies navigables servent avant tout au transport des matériaux de construction : leur part représente entre 60 et 80 % du trafic annuel. Viennent ensuite le pétrole, les produits pétroliers, puis les minerais et le charbon. Les produits agricoles – principalement les céréales et, accessoirement, des cucurbitacées sur la Volga – ne représentent qu'1 à 2 % du tonnage annuel (*Graphique 2*). Autrement dit, les céréales comptent peu dans le transport fluvial et le transport fluvial compte peu dans le transport des céréales.

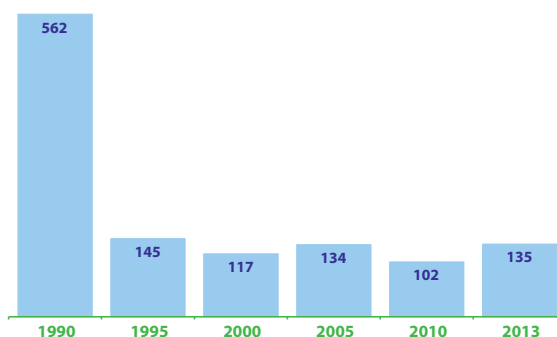
Ces faibles liens entre batellerie et agriculture ne se renforcent pas car la flotte fluviale a été morcelée et vieillit. La gestion centralisée de l'époque soviétique a laissé place à l'émiettement de l'activité. Les ports et les armateurs – publics ou privés – sont indépendants et fonctionnent désormais selon les règles du marché.

Les 375 entreprises russes de transport fluvial exploitent environ 30 000 bateaux. Les deux tiers sont auto-propulsés, dont un peu moins de 2 000 péniches pour marchandises générales ou vracs solides. Plus de la moitié des quelque 10 000 barges poussées ou remorquées est destinée au transport des marchandises diverses et des vracs solides. Cette flotte, de plus en plus obsolète, comprend une forte

Graphique 1

Russie : évolution du transport fluvial depuis 1990

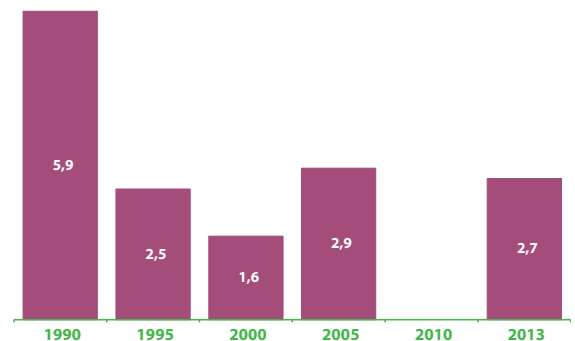
(en millions de tonnes – Source : Rosstat)



Graphique 2

Russie : évolution depuis 1990 du transport de céréales par voie fluviale

(en millions de tonnes – Source : Rosstat)



Carte 1
 Russie : le système des Cinq mers et les ports céréaliers

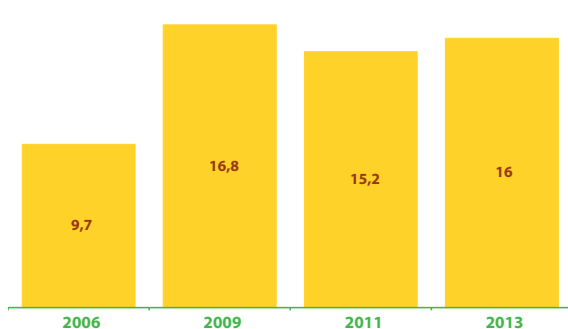


© La Déméter. Réalisation : Cyrille Suss Cartographie. www.cscarto.com - Mai 2015.

Graphique 3

Russie : évolution des exportations de blé depuis 2006

(en millions de tonnes – Source : Glauben, 2014)



proportion de bateaux anciens puisque plus de 80 % d'entre eux étaient déjà en service avant 1990. En 2012, son âge moyen atteignait 33 ans ¹ et la proportion d'unités vétustes est encore plus élevée parmi les bateaux destinés au transport de marchandises et de vrac solides. Peu lucratif, le renouvellement reste très limité : en 2013, à peine vingt bateaux construits en Russie ont été livrés ². Le transport fluvial attire peu les investissements privés, sauf sur quelques niches : renouveau de la croisière, pétrole et produits pétroliers, ... Mais le secteur peine à se moderniser et plus de 40 % des compagnies fluviales sont déficitaires ³. De plus, les conditions de navigation souffrent du manque d'entretien des voies navigables durant la période faisant suite à la disparition de l'organisme public qui en avait la charge et précédant l'organisation de nouveaux services au niveau régional. Ces dernières années, après une sensible diminution, le réseau de voies navigables à grand gabarit, d'une profondeur garantie de quatre mètres (réseau EGS, système de profondeur unique), a été allongé (Tableau 1). Des opérations de dragage ont repris, généralement financées par les sujets de la Fédération, c'est-à-dire les régions.

Malgré tout, le trafic céréalier reste modeste, avec 2,7 millions de tonnes transportées en 2013 (Graphique 2). Cela représente moins de 20 % des 16 millions de tonnes de céréales exportées (Graphique 3). Alors que l'URSS était importatrice depuis le début des années soixante-dix, les exportations ont fortement augmenté, surtout durant les années deux mille. Elles sont aujourd'hui stabilisées aux alentours de 15 millions de tonnes par an et la

1 - Rosmorrechflot, 2013/5.

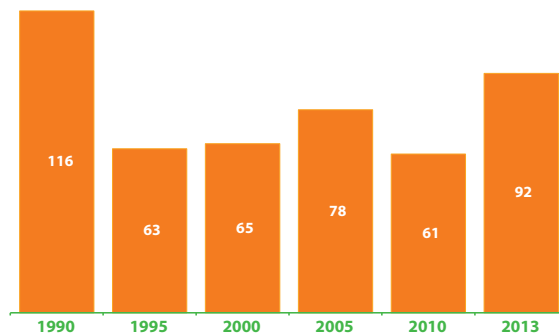
2 - Transport Rossii, 21 février 2014.

3 - Rosmorrechflot, 2014/4.

Graphique 4

Russie : évolution de la récolte de céréales depuis 1990

(en millions de tonnes – Source : Rosstat)



Russie est devenue le cinquième exportateur mondial ⁴.

La production céréalière, elle, oscille entre 60 et 120 millions de tonnes depuis les années quatre-vingt-dix (Graphique 4). Après le recul lié au bouleversement des structures agricoles provoqué par la chute du communisme, ces fortes variations s'expliquent en grande partie par les conditions climatiques.

2. LA PLACE DOMINANTE DU SYSTÈME DES CINQ MERS ET DES PORTS DU SUD

Les céréales sont principalement acheminées par chemin de fer vers les industries de transformation et les lieux de consommation ou les ports d'exportation. Le tracé des voies fluviales, en majorité d'orientation méridienne, ne correspond en effet que très partiellement aux flux céréaliers. C'est l'une des raisons pour lesquelles les céréales sont transportées par fer, à partir de silos de stockage érigés le long des voies ferrées dans les régions céréalnières. Le coût du transport est aussi plus avantageux par chemin de fer : en 2013, il était de 41,2 kopeks (soit 0,412 rouble) la tonne au kilomètre par chemin de fer contre 67,1 kopeks par voie d'eau ⁵. Le prix du transport fluvial a augmenté deux fois plus vite que celui du rail depuis 2005 ⁶. De plus, à ces facteurs, s'ajoute – entre autres – l'interruption de la navigation durant l'hiver. Il n'est donc pas surprenant que Novorossiisk, premier port exportateur de céréales en Russie, ne soit pas relié au réseau fluvial.

4 - Burkitbaeva, Kerr.

5 - D'après Rosstat.

6 - Rosstat.

Tableau 1
Évolution depuis 1990 du réseau de voies navigables
dont la profondeur est garantie à quatre mètres (en kilomètres)

1990	1995	2000	2005	2010	2013
67 000	34 100	42 400	33 000	41 000	42 800

Malgré leur rôle vital pour la desserte d'un certain nombre de bourgs et de villes, les fleuves de la Russie d'Asie n'ont qu'un poids modeste dans le trafic total des fleuves du pays. Ce sont ceux sur lesquels la période de navigation est la plus courte : entre 160 et 200 jours par an. En 2013, le trafic a atteint 3,5 millions de tonnes sur l'Énisséï, dont près de 2 millions de minerais depuis la région de Norilsk, 475 000 tonnes sur le bassin de l'Ob⁷, environ 7 millions de tonnes sur le bassin de la Léna⁸ et a aussi été relativement important sur le bassin de l'Amour. Cependant, là encore, les céréales occupent peu de place : excepté pour ravitailler des localités isolées, elles ne sont transportées en quantité que sur l'Énisséï supérieur et sur l'Amour, vers l'aval.

Le système des Cinq mers constitue la plus utilisée des voies navigables. Il relie, via des cours d'eau, des lacs et des canaux à grand gabarit, la mer Blanche, la mer Baltique, la mer d'Azov, la mer Noire et la mer Caspienne (Carte 1). Les voies navigables y sont aménagées aux normes du « système de profondeur unifié ». Hors étiage exceptionnel, la profondeur garantie est de quatre mètres. Le tirant d'air⁹ et les dimensions des écluses permettent la navigation de navires fluviaux et fluvio-maritimes de 4 500 tonnes de port en lourd. Un chapelet de ports jalonne les cours d'eau reliés par le canal Volga – Don dont le trafic, après une phase de récession, a atteint des niveaux record (12,7 millions de tonnes en 2013, identique au tonnage atteint en 1983) au point d'être saturé. Sur le Don, en amont du canal, le trafic a été de 1,3 million de tonnes.

Ce réseau draine la Russie d'Europe et concentre plus de la moitié du trafic fluvial du pays. Il traverse les régions de grande céréaliculture de la moyenne Volga (oblasts de Saratov et Volgograd) et des plaines du Don (oblasts de Rostov et de Voronej). Depuis

les régions productrices, les céréales sont transportées aussi bien vers l'amont – notamment la région de Moscou – que vers l'aval, notamment Rostov, Astrakhan et Azov.

La principale façade maritime pour l'exportation est celle de la mer d'Azov et de la mer Noire. Cela est dû à la proximité, à la fois, des grandes régions productrices et des principaux pays importateurs, situés au Moyen-Orient et en Afrique du Nord : l'Égypte vers laquelle ont été réalisés 19 % des exportations de blé de la campagne 2013 / 2014 – soit 2,6 Mt¹⁰ – mais aussi l'Algérie, le Maroc, la Turquie, l'Irak et l'Iran¹¹. Novorossiisk domine largement les autres ports : depuis 2005, les exportations céréalières y oscillent entre 4,1 et 12 millions de tonnes et, certaines années, le port réalise 80 % des exportations russes de blé¹². La joint-venture *United Grain Company* associe le port aux principaux négociants présents sur le marché russe : Glencore, Cargill, Louis Dreyfus et Olano. Les autres ports de la façade ont un trafic cumulé variant entre 3 et 9 millions de tonnes de céréales. Le plus important est Touapse, suivi de Taman, puis des ports de moindre importance : Kavkaz, Rostov, Azov et Eïsk. Le port de Rostov constitue l'une des bases d'Aston, entreprise russe qui y traite, conditionne et exporte des produits agricoles.

Enfin, il faut noter que les deux ports principaux ne sont accessibles, côté terrestre, que par le chemin de fer et la route, sans lien avec la navigation fluviale.

CONCLUSION

Le transport des céréales – que celles-ci soient destinées au marché intérieur russe ou à l'exportation – mobilise peu les voies navigables : ce pour des raisons multiples tenant à des facteurs naturels et au fonctionnement de l'économie de marché. Le chemin de fer est beaucoup plus utilisé.

7 - Transport Rossii.

8 - Respublika Saha Jakutija, Informacionnyj memorandum, avril 2013.

9 - Le tirant d'air correspond à la hauteur disponible entre l'eau et les obstacles aériens, tels les ponts. La profondeur de quatre mètres est suffisante pour les bateaux de 4 500 tonnes, y compris fluvio-maritimes. Mais le tirant d'air a aussi son importance car, s'il est insuffisant, le passage s'avère impossible. Cela se produit par exemple en cas de crue : la profondeur augmente, alors que le tirant d'air diminue.

10 - Rapport annuel 2014, port de Novorossiisk.

11 - Burkittbaeva, Kerr.

12 - Glauen.

URSS, CEI : rappels historiques

- ◆ L'*Union des républiques socialistes soviétiques* (URSS) est un ancien État qui a existé de 1922 à 1991 et dont la capitale était Moscou. À partir de la fin de la Seconde Guerre mondiale, il était composé de quinze républiques : Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Estonie, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lituanie, Lettonie, Moldavie, Ouzbékistan, Russie, Tadjikistan, Turkménistan et Ukraine.
- ◆ La *Communauté des États indépendants* (CEI) a été créée en décembre 1991, après la dissolution de l'URSS. Elle a officiellement pour but l'intégration économique et militaire de ses membres au sein d'un espace commun. Elle regroupe aujourd'hui onze Républiques de l'ancienne URSS : la Fédération de Russie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Biélorussie, le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Moldavie, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan, le Turkménistan (membre associé) et l'Ukraine. La Géorgie n'est plus membre de la CEI depuis 2009.

Bibliographie et sources

- Burkitbayeva Saule, Kerr William A. (2013) : *The accession of Kazakhstan, Russia and Ukraine to the WTO : What will it mean for the world trade in wheat ?* CATPRN Commissioned Paper 2013-06, september.
- Glauben Thomas et autres (2014) « *Eastern breadbasket obstructs its market and growth opportunities* » IAMO Policy Brief n°16 avril.
- Port of Novorossiisk.
- Rečnoj Transport, numéros de 2013 et 2014.
- Rosmorrečflot, 2014.
- Rosstat.