

Cercle littéraire des écrivains cheminots

Chronique ferroviaire du *Dévorant* n°292

Novembre 2018

La « nouvelle route de la soie », une alternative au Transsibérien ?

Parler de la Russie, ces temps-ci, c'est songer à la Coupe du monde de football et à la victoire de la France. Hier, en 2010, ce fut l'année France-Russie, mais toujours, pour l'amoureux du rail c'est un voyage dans le Transsibérien qui le fait rêver.

Mythe de tous les grands voyageurs, le Transsibérien, voie ferrée longue de 9298 kilomètres 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 de marchandises directs avec plus d'une dizaine de villes européennes en transitant majoritairement par la Russie.

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

Le premier convoi de cette relation a mis dix-huit jours pour parcourir 11300 kilomètres en traversant sept pays : Chine,

Kazakhstan, Russie, Biélorussie, Pologne, Allemagne et France.

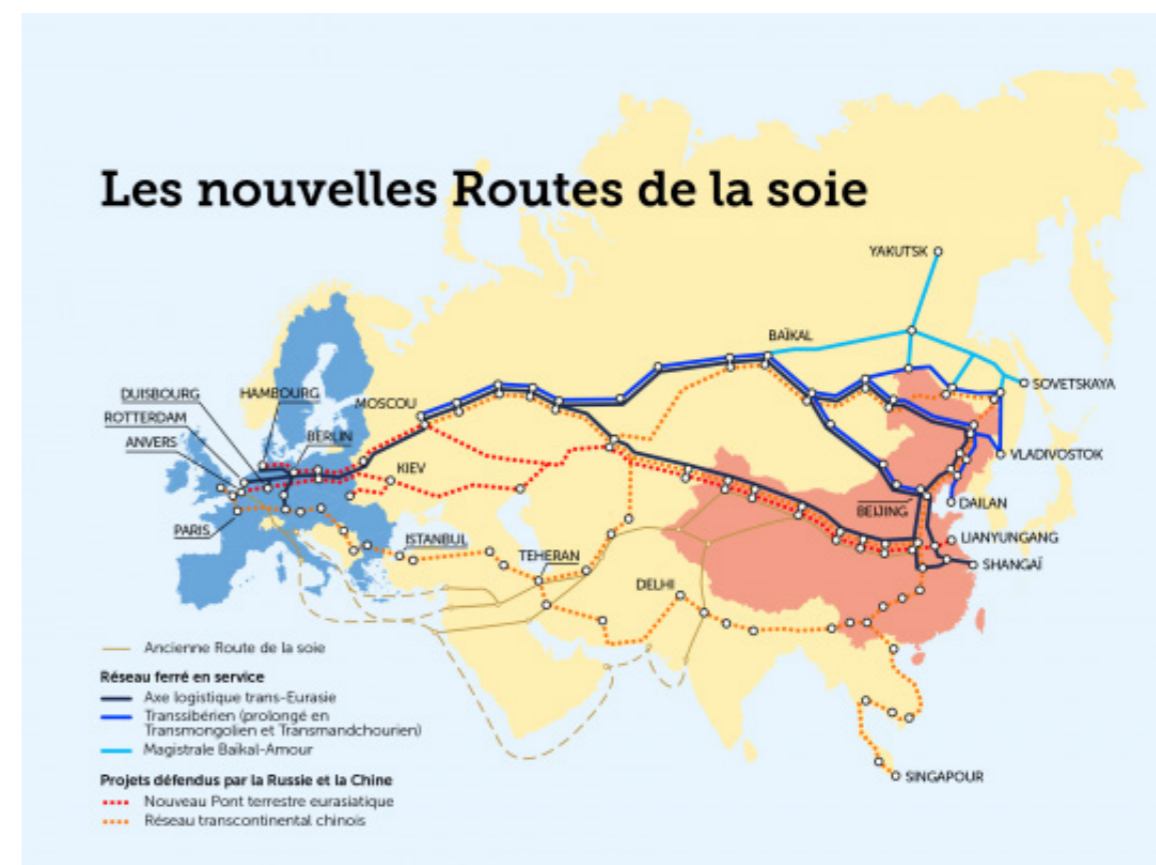
Pour réaliser cette livraison, il a fallu faire appel à une vingtaine de conducteurs, changer huit fois de locomotive, transborder trois fois les quarante-et-un conteneurs chargés de matériel informatique, électronique, de produits chimiques, de pièces automobiles...

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

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-quinze 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 coûtent quatre-vingts pour cent moins cher que par avion.

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 des corridors alternatifs au Transsibérien. Dans cette perspective, les autorités chinoises avaient 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 pour attirer les investisseurs.

Pour l'heure, dans cet environnement concurrentiel, tenant compte des investissements chinois en France, et en région Rhône-Alpes, pays des Canuts, en particulier, quel sera l'avenir de cet axe de transport, 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!

L'expression « route de la soie » a été forgée au XIXe siècle par le géographe allemand Ferdinand von Richthofen

Joël Forthoffer