



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Dépêches

+++ Géorgie, 48^e État membre depuis 1^e mai
 +++ Azerbaïdjan : observateur participant dans
 les organes de l'OTIF à la veille de l'adhésion
 +++ 2012 : l'OSJD examine options
 d'ajustements juridiques au RID +++ 5^e session
 du Comité d'experts techniques de l'OTIF en
 mai sur le point d'adopter le prétendu « Paquet
 Ferroviaire » (prescriptions techniques wagon et
 bruit) +++ Service juridique de l'OTIF carbure les
 discussions au CIT au sujet d'un cadre juridique
 en vue du remplacement les documentations
 papier par des moyens électroniques +++ Fin
 mars, le Secrétaire général suit l'invitation du
 CCG à Abu Dhabi : débats intensifs sur les
 possibilités de coopération +++ Les 23 et 24 fé-
 vrier : Commission de facilitation ferroviaire dis-
 coute de possibles moyens d'action pour accélér-
 er les processus douaniers du fret ferroviaire
 eurasiatique. +++ Délégation de haut niveau de
 l'OTIF à Islamabad début décembre 2011 pour
 discussions de préadhésion du Pakistan +++

DOSSIER POLITIQUE

UN FRET FERROVIAIRE MONDIAL ?

UNE SIMPLE QUESTION DE MOTIVATION

Plan

PÉNINSULE ARABIQUE

Axe Nord-Sud du CCG 2

TRANSPORTS EURASIATIQUES

Concurrence sur l'échiquier
des routes commerciales 2

TRANSPORTS VERS L'ASIE MÉRIDIONALE

Entre principe et raison 3

MARCHANDISES PAR LE RAIL

Politique des transports vs Straté-
gie internationale des transports 3

L'OTIF

Plateforme supranationale
pour la politique ferroviaire 4



PÉNINSULE ARABIQUE

Axe Nord-Sud du CCG

Une artère ferroviaire apportant croissance et prospérité

Motivation L'explosion du fret ferroviaire dans les États membres du Conseil de coopération pour les États arabes du Golfe (CCG) n'est pas principalement due à une prise de conscience d'enjeux environnementaux. La construction effrénée d'infrastructures ferroviaires est plutôt motivée par des raisons géostratégiques et commerciales.

Le réseau ferroviaire de plus de 2 200 km de long prévue pour relier Oman, les Émirats arabes unis, le Qatar, le Bahreïn, le Koweït et l'Arabie saoudite opère en particulier un pontage décisif et sûr pour le détroit d'Ormuz, le goulet d'étranglement le plus important au monde pour le trafic du gaz et du pétrole, l'océan Indien et la mer Rouge.

Au vu des diverses tensions et du développement de facteurs de risque politiques faisant entrave au commerce dans le Golfe d'Oman, sur la mer Arabique et dans le Golfe d'Aden, les projets de construction pour le développement d'un fret ferroviaire fiable s'imposent déjà depuis longtemps dans cette région semble-t-il, qui dépend comme peu d'autres du commerce des matières premières mais qui veut se libérer de cette dépendance quasi-complète aux exportations de matières premières et coordonner ses actions dans une sorte d'organisation régionale d'intégration économique.

La construction de liaisons pour le fret ferroviaire vers l'Europe et l'Asie et leur fiabilité joueront toutefois un rôle décisif dans la réussite de ce « projet pour l'indépendance » vis-à-vis des tensions entre l'Occident

et l'Iran ainsi que du problème de la piraterie au large de la corne de l'Afrique. Ces liaisons ne peuvent contourner les États membres de l'OTIF comme la Jordanie, la Turquie et surtout la Syrie. Rien qu'en raison de leurs propres intérêts commerciaux, les États membres du Conseil de coopération pour les États arabes du Golfe ne peuvent pas se permettre qu'il y ait des agitations internationales autour de l'Iran, ni le positionnement politique imposé par la communauté internationale sur le cas de la Syrie. À bien des égards, il est dans l'intérêt du CCG que la situation politique et sociale au Proche-Orient et en direction de l'Asie non seulement se stabilise, mais aussi se détende durablement.

Si l'objectif devait être d'acheminer par le rail à l'international de très grandes quantités de matières premières, d'excellentes relations avec tous les États de transit et de destination seraient indispensables. L'organisation logistique d'une chaîne de livraison fiable est ici bien plus exigeante et compliquée qu'elle ne l'est pour les transports maritimes. Rien que les durées de stationnement interminables pour les trains aux « frontières de transit » et l'organisation du retour sans incident des wagons et des conteneurs d'acheminement peuvent représenter des obstacles insurmontables à l'origine de pertes.

Reste encore à voir s'il est effectivement possible de venir à bout des quantités phénoménales attendues. Cela signifie que le « pont terrestre » sur la péninsule arabique reliant Djedda à Riyad, Jubail et Dammam et qui sera connecté à la frontière de la Jordanie par la ligne Nord-Sud, devrait gagner en importance. Le rôle que pourrait endosser le port de Djedda dans le lacis de la région du Golfe, du moins pour les

transports en direction de la Méditerranée via le canal de Suez, devra donc potentiellement être réévalué.

Si les participations étrangères semblent se concentrer sur les services d'ingénierie et de planification, plutôt que sur les défis logistiques et d'exploitation, cela ne tient pas uniquement à leur propre poids économique mais aussi probablement à ces facteurs difficilement calculables extérieurs du CCG.

TRANSPORTS EURASIATIQUES

Concurrence sur l'échiquier des routes commerciales

Se diversifier, c'est se renforcer

Stratégie C'est également le transport des matières premières qui pousse la Russie et la Chine à tisser et sécuriser leurs « propres » réseaux commerciaux et de transports en dehors de leur territoire national.

Pour ce qui est de réduire leur dépendance aux routes commerciales maritimes et surtout aux autres États, elles devancent de quelques pas le CCG. Depuis des années, des mesures stratégiques visant à garantir la couverture des besoins en matières premières et leur acheminement vers le marché national sont appliquées via des investissements ciblés dans les infrastructures et entreprises de transports étrangères, des investissements qui semblent parfois, de prime abord, dénués de sens pour les observateurs extérieurs. Les investissements dans les installations portuaires sont les plus visibles. Petit à petit, les deux pays placent leurs pions pour sécuriser les routes commerciales importantes et prennent ainsi toutes les dispositions pour pouvoir à



l'avenir assouvir leur soif de matières premières.

Ainsi, c'est la Chine qui a quasiment construit les ports de Sittwe au Myanmar, Chittagong au Bangladesh, Hambantota au Sri Lanka et Gwadar au Pakistan ; et c'est par exemple aux ports pakistanais justement que la Chine entend relier Pékin par le rail via Ürümqi. La liaison ferroviaire existante avec l'Iran joue ici aussi, évidemment, un rôle important dans la distribution des matières premières.

La Russie recherche quant à elle de multiples, et en partie discrets, chemins vers l'Iran via les anciennes républiques soviétiques. Elle fournit également de gros efforts, en collaboration avec le Japon et la Corée du Sud, pour tenter de développer l'infrastructure nationale des transports en Extrême-Orient.

Il s'agirait ici en particulier du port de Vladivostok, qui pourrait être aménagé avec l'aide du Japon et de la Corée du Sud. Selon les déclarations d'un conseiller au Kremlin, la Fédération entend, en contrepartie, proposer une aide financière à ses partenaires potentiels pour l'aménagement de leur propre infrastructure nationale. La presse rapporte que Moscou serait prête à dépenser plusieurs milliards de dollar US pour ces « projets commerciaux ». Il est clair que l'enjeu principal est de régenter le fret ferroviaire eurasiatique depuis Vladivostok et via le réseau national des transports et d'attirer les transports d'itinéraires étrangers. Une autre pierre serait ainsi posée à l'édifice « priorité au transsibérien », qui s'en trouverait consolidé.

Les chances de succès sont à vrai dire plutôt bonnes au vu de la complexité et de la tension des rapports géostratégiques.

TRANSPORTS VERS L'ASIE MÉRIDIONALE

Entre principe et raison

Les disputes des uns font le bonheur des autres

Dilemme Le gouvernement indien a apparemment bien des difficultés à trouver des intérêts communs avec ses voisins et à développer, par le

et du Bangladesh et laisse ce potentiel de promouvoir le rail inexploité. Les relations internationales entre ces pays sont marquées par





une grande prudence. Tandis que le Pakistan, dans le cadre de l'Organisation de coopération économique (ECO), a mis en place un fret ferroviaire entre Islamabad et Istanbul via Téhéran et s'apprête à adhérer à la COTIF, l'Inde envisage désormais, selon les dernières dépêches, de se libérer partiellement de sa dépendance géographique vis-à-vis du Pakistan voisin et de la mer en participant fi-



Ferroviaire Réseau & Projets

Réflexions stratégiques

- ★ Ports "construits" par la Chine
- Ports majeur de Chine
- Sélect. cités/ports

nan- cière- ment à la construction de l'infra- structure ferro- viaire iranienne, l'objectif pouvant

être d'accéder à l'infrastructure ferroviaire en direction de l'Asie via la voie maritime et le port de Bandar Abbas. Une démarche qui pourrait en outre contribuer à l'émergence d'une position de l'Iran comme acteur mondial.

Il existe certes des liaisons ferroviaires avec le Bangladesh et le port, de construction chinoise, de Chittagong mais la presse asiatique dépeint une image de grande insatisfaction, des deux « côtés », quant au degré d'exploitation et à l'exécution des acheminements de marchandises, qui ne semble due qu'en partie au manque de normes techniques communes pour l'infrastructure ferroviaire et le matériel roulant. Les processus administratifs aux frontières présentent manifestement au quotidien de sérieuses faiblesses.

Une collaboration entre l'Inde et le Bangladesh voisin ne semble toutefois plus totalement exclue. Il faut toutefois également remarquer que leur voisin chinois se tient toujours prêt à intervenir dès que les premiers et laborieux processus de coopération commencent à s'enliser.

Un exemple de ces bonnes perspectives de collaboration est que l'Inde a accordé un crédit d'1 milliard USD comme contribution à la restructuration de l'infrastructure ferroviaire afin de soulager le trafic pendulaire au Bangladesh ; une novation absolue, dans son ampleur également. Toutefois, le ministre bangladaise des Chemins de fer a appelé dans les médias indiens son homologue indien à ne pas différer encore le dégagement des fonds. Le fait que le crédit promis n'est pas distribué en raison de paperasserie administrative provoque un mécontentement manifeste. Le gouvernement chinois a d'ores et déjà annoncé être disposé à prendre part au projet.

MARCHANDISES PAR LE RAIL

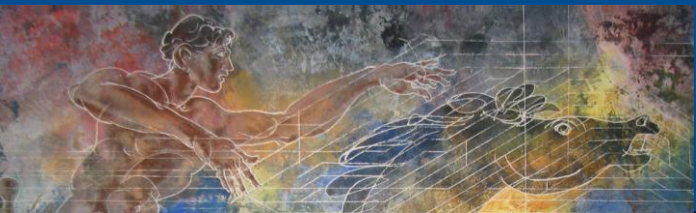
Politique des transports vs Stratégie internationale des transports

Quels vainqueurs sur l'échiquier des routes commerciales ?

Stratégie des transports Même si l'objectif n'est pas ici de redessiner la carte politique en fonction des routes commerciales contrôlées, une chose est pourtant sûre : en Europe, la politique des transports s'applique... à l'Europe. La « politique ferroviaire internationale » constitue donc plutôt un programme à courte portée, axé principalement sur l'harmonisation des normes de sécurité ou autres. Le transfert du trafic de voyageurs de la route aux chemins de fer semble y être au cœur des efforts d'investissement. S'il est une chose que les politiques des transports doivent pouvoir, c'est fonctionner d'une même manière dans le sens de l'harmonisation (et pas selon le principe d'une coopération interopérable de différents systèmes et autorités) et être structurées selon un même modèle dans le secteur privé. L'enjeu réel de la chose semble être perdu de vue.

En dehors de l'Europe est appliquée une véritable et complexe stratégie des transports multimodaux, devant également être capable de transporter les marchandises et réduire la dépendance des États. Le fret ferroviaire y constitue une pièce importante sur l'échiquier géostratégique de la course aux routes de distribution des matières premières.

Ces politiques étatiques attribuent au rail un rôle remarquable dans le cadre de l'intermodalité avec la navigation pour la sécurisation de l'extraction et de l'acheminement de matières premières et d'autres marchandises, un rôle bien plus actif que ne le permettent les visions en-



vironnementales et de transfert modal.

En Union européenne (UE), la diversification des domaines politiques semble tellement polariser toute l'attention et consumer toutes les capacités qu'une vue d'ensemble sur les potentiels « d'intégration » des politiques de transport en coopération avec d'autres régions, comme par exemple les États arabes et eurasiatiques, y fait cruellement défaut.

À long terme, cette position devrait malheureusement avoir pour conséquence que l'UE et ses États membres échouent à élaborer et à appliquer à temps une politique « extérieure » des transports dans le secteur ferroviaire. Confronter les autres à l'acquis communautaire ne devrait alors pas être d'une grande utilité.

À cet égard également, sa qualité de membre de l'OTIF offre à l'UE une possibilité manifeste de profiter des connaissances et de l'expérience de l'Organisation pour couvrir ce « flanc découvert ».

L'Iran et la Syrie (États membres de l'OTIF) sont de toute évidence incontournables. Malheureusement, cette possibilité d'emprunter le chemin de la coopération et de travailler à la construction d'un fret ferroviaire longue distance sans heurts, dans le cadre d'une organisation intergouvernementale chargée de tout faire pour promouvoir le fret ferroviaire international, n'est pas non plus exploitée.

L'OTIF

Plateforme supranationale pour la politique ferroviaire

Dans l'attente d'être découverte par ses États membres

Exception faite du secteur, qui renforce verticalement la mondialisation selon sa propre loi des marchés, avec une correction géographique durable, promouvoir le fret ferroviaire mondial en créant les conditions-cadres nécessaires à sa fiabilité ne soulève, en dehors du Secrétariat de l'OTIF, que peu d'intérêt. Un fait qui semble du reste actuellement concerner, dans une commune mesure, les 48 États membres sans exception.

De la coopération internationale dans le secteur ferroviaire, c.-à-d. d'une infrastructure reliant divers pays, pourrait alors se dégager, également au vu de la nécessité de distribuer à l'avenir des matières premières de plus en plus rares, une impulsion particulièrement stabilisatrice voire pacificatrice.

L'élimination de l'attente aux frontières de transit, en souffrance depuis des décennies, devrait être réglée sur le plan supranational. C'est précisément offert par l'OTIF, seule organisation pour les transports internationaux ferroviaires disposant d'un statut intergouvernemental. ■

L'OTIF en bref

L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) comprend actuellement 48 États membres (Europe, Proche/Moyen-Orient et Afrique du Nord).

Le droit uniforme créé par l'OTIF s'applique actuellement aux transports ferroviaires internationaux réalisés sur une infrastructure ferroviaire de 250 000 km et aux transports complémentaires effectués, en trafic de marchandises et voyageurs, sur plusieurs milliers de kilomètres, par voie maritime, voies de navigation intérieure et (en trafic intérieur) par la route. Le siège de l'Organisation est à Berne en Suisse.

Pour de plus amples informations :

cf. www.otif.org

[Informations générales](http://www.otif.org)