> **Juillet 2022**, page 11

Comment sortir le blé de l'Ukraine ?

Sur le front des céréales

Faute de solution diplomatique, les ports ukrainiens sont paralysés, et les réserves de grains vont pourrir dans leurs silos. En revenant aux voies terrestres ou fluviales, les transporteurs prennent conscience du délabrement des infrastructures.

Un reportage de Élisa Perrigueur

D'immenses colonnes de poids lourds encombrent les plaines du sud de la Moldavie. Les véhicules traversent dans les deux sens Giurgiuleşti, un modeste port fluvial où quelques terminaux bordent le Danube, paisible en ce matin de juin. Depuis le mois de février et l'invasion russe, ce point de rencontre entre Ukraine, Moldavie et Roumanie sert d'échappatoire vers l'Union européenne. Ont accouru d'abord des diplomates *« qui fuyaient discrètement peu avant l'invasion »,* ironise un douanier. Puis arrivèrent des milliers de réfugiés hagards. Enfin, les camions ukrainiens, pour la plupart chargés de céréales et d'oléagineux, ont déferlé par centaines, s'ajoutant au trafic roumain et moldave.

Maïs, graines de tournesol, blé, entre vingt et vingt-cinq millions de tonnes de céréales et d'oléagineux récoltés en 2021 n'ont pu être exportés en raison du conflit. Mais, alors que plane la possibilité d'émeutes de la faim dans plusieurs pays, ces routiers restent bloqués entre sept et dix jours par une douane débordée à l'entrée de la Moldavie, puis de la Roumanie. Chauffeur ukrainien trapu de 35 ans, M. Artur Gritsoi n'attend *« que »* depuis quatre jours dans cette zone tampon moldave, compte-t-il en avalant torse nu son pique-nique sur un tabouret, à l'ombre de son dix-huit-tonnes rempli de graines de tournesol. Sa course jusqu'à cette file d'attente a d'abord été ralentie côté ukrainien par les conséquences des combats. Les routiers doivent contourner les voies ou les points de connexion stratégiques visés par les Russes, comme le pont de Zatoka, dans le sud d'Odessa. *« Sur mon téléphone, j'ai une application du gouvernement ukrainien qui m'alerte dès qu'il y a une sirène ou un bombardement, et m'aide à choisir mon chemin »,* explique M. Gritsoi. Il est parti sept jours plus tôt de Kryvy Rih, dans la région de Dnipro.

« C'est la ville natale du président [Volodymyr] Zelensky », précise-t-il fièrement, en offrant un thé dans une tasse bleu et jaune aux couleurs de l'Ukraine.

Seuls deux ports échappent au conflit

M. Gritsoi a roulé 580 kilomètres en Ukraine, en passant par Mykolaïv, puis Odessa, s'arrêtant durant le couvre-feu. *« Nous devons aussi nous arrêter aux barrages de l'armée ukrainienne, qui vérifie nos chargements et attestations »,* explique-t-il. Comme lui, tous les chauffeurs doivent obtenir une autorisation spéciale de sortie, leur permettant d'échapper à la loi martiale et à la mobilisation obligatoire de tous les hommes de 18 à 60 ans. Après deux jours de trajet, M. Gritsoi a finalement atteint le poste-frontière moldave de Tudora, à 200 kilomètres au nord-est, où il a attendu quarante-huit heures, avant de rejoindre Giurgiuleşti.

Autour de M. Gritsoi, sous les effluves de poussière et de gaz d'échappement, un monde d'hommes prend calmement son mal en patience. Il dort beaucoup, s'ennuie, parle des combats, prend occasionnellement une douche dans l'un des rares cafés du coin qui en propose. *« C'est la première fois que je viens faire des livraisons dans l'Union européenne. En temps ordinaire, je transporte surtout du métal vers les ports ukrainiens,* poursuit M. Gritsoi. *Je vais maintenant à Silistra, en Bulgarie* [sur le Danube, à 180 kilomètres plus au sud]. *Il faut être vigilant sur l'essence, qui manque dans notre pays ! »*

Avant l'invasion russe, les céréales ukrainiennes étaient acheminées vers les ports de Mykolaïv, Kherson, Marioupol et surtout les terminaux d'Odessa et ses satellites de Tchornomorsk et Pivdenny. La capacité de trafic annuel d'Odessa atteint quarante millions de tonnes (1)… Les produits agroalimentaires partaient par la mer Noire ou la mer d'Azov en direction de tous les continents. Entre quatre et cinq millions de tonnes de produits agricoles, de céréales et de produits transformés étaient ainsi exportés chaque mois, d'après le ministre de l'agriculture ukrainien, M. Mykola Solsky. Un navire peut contenir des dizaines voire des centaines de milliers de tonnes, quand un poids lourd peut transporter en moyenne vingt à vingt-cinq tonnes de marchandises et un train plus de mille tonnes.

Aujourd'hui, seuls deux ports fluviaux ukrainiens, Reni et Izmaïl, échappent au conflit. Pour gagner les eaux, les camions contournent la côte ukrainienne en direction des grands ports maritimes de Varna, en Bulgarie, et surtout de Constanţa, le plus grand port de la mer Noire, spécialisé dans l'exportation de céréales, dans le sud-est de la Roumanie. Les routiers affluent aussi vers les autres ports fluviaux du Danube, où leurs cargaisons remplissent des barges de mille à trois mille tonnes.

Dans son bureau qui surplombe le chaos frontalier, M. Dorin Nistor, le chef des

douanes de Galați-Giurgiulești, observe le ballet de poids lourds qui repartent en Ukraine. Ces camions — tous ukrainiens — transportent de l'aide humanitaire et surtout du pétrole. Eux aussi patientent beaucoup aux douanes. M. Nistor assure que ses équipes *« peuvent procéder à la vérification quotidienne de cent cinquante camions dans chaque sens »*. Plusieurs routiers fatigués se plaignent d'une mauvaise cadence et évoquent seulement soixante-dix cargaisons contrôlées chaque jour. Le trafic a presque doublé en un an : plus de 4 600 entrées de camions pour tout le mois de mai 2022, contre quelque 2 400 en mai 2021. *« Pour chaque poids lourd, il faut vérifier la déclaration et la facture de douane, les documents propres au produit en question, etc. Il faut par exemple un certificat sanitaire pour les céréales »,* détaille M. Nistor.

« Nous faisons au mieux. Mais nous ne sommes pas tous très jeunes par ici », plaisante le quinquagénaire roumain. Ses traits tirés traduisent des périodes intenses de douze heures sans pause. M. Nistor attend impatiemment le renfort de quarante personnes promis par Bucarest. *« Mais cela ne suffira pas. Le trafic s'intensifie, et la nouvelle récolte de céréales ukrainiennes arrivera en juillet »,* explique-t-il.

Pour l'heure, seulement trois millions de tonnes de produits agricoles sont sortis d'Ukraine en avril et mai, soit un volume très insuffisant pour éviter la perte des dépôts actuels. La Commission européenne a lancé le 12 mai le plan « corridors de solidarité » pour tenter d'améliorer les voies d'exportation. *« Nous voyons des avancées,* assure Mme Adina-Ioana Vălean, la commissaire européenne aux transports. *Des négociations ont commencé sur un accord à court terme qui libéraliserait partiellement le transport routier entre l'Union et l'Ukraine, ainsi qu'avec la Moldavie. »*

Directeur de la police aux frontières moldave, M. Rosian Vasiloi recense les nouveaux itinéraires sur une carte de son pays, dans son bureau de Chișinău. *« Nous vivons dans un nouveau paradigme »,* lâche le fonctionnaire, débordé. *« Tout le trafic d'Odessa a dérivé ici ! Aucun des postes frontaliers avec l'Ukraine ou la Roumanie n'est épargné,* alerte-t-il. *Nous collaborons maintenant avec Frontex* [l'agence européenne des gardes-frontières], *mais même si nous mettons plus d'agents, le trafic restera trop intense pour la capacité de nos frontières. Il faut diversifier les flux. »*

Depuis le début du conflit, le sort de la Moldavie est lié au plus grand ensemble portuaire d'Ukraine, situé à cent soixante-quinze kilomètres de la capitale moldave. *« Si Odessa est envahie, notre pays le sera aussi »,* s'alarment de nombreux Moldaves. La route qui relie Odessa à Chișinău traverse par ailleurs la Transnistrie, une république autoproclamée qui abrite des troupes russes (2). Certains experts occidentaux redoutent qu'elle serve de base arrière à une éventuelle attaque de la cité portuaire. Depuis février, le blocus maritime est total. Au large, des navires russes contrôlent le passage. Près des côtes, les forces

ukrainiennes ont placé des mines pour dissuader tout débarquement. Les négociations engagées en Turquie sur l'ouverture d'un corridor maritime, sous le contrôle éventuel des Nations unies, n'ont pour l'instant rien donné. *« Nous avons des risques de famine, et nous sommes des victimes de la guerre »,* a déclaré début juin le président en exercice de l'Union africaine Macky Sall, après avoir rencontré le président russe Vladimir Poutine à Sotchi. M. Sall a réclamé le déminage de la côte en échange de garanties de non-intervention des Russes, et la levée des sanctions financières qui empêchent les pays africains de se fournir en céréales ou en engrais auprès de la Russie.

Originaire d'Odessa, Mme Svitlana Mostova, une jeune femme brune élégante, suit les négociations sans illusions. Elle aimerait y croire, dit-elle devant son café à Bucarest, où elle s'est exilée en raison de l'invasion russe. Son entreprise d'exportation de céréales ukrainiennes, Fadrupemar, cherche sans relâche des issues de secours pour ses camions de maïs. *« Le couloir naval, c'est trop compliqué »,* juge-t-elle avec une moue sceptique que l'on retrouve chez d'autres entrepreneurs locaux rencontrés. Il comporte de nombreuses exigences et suppose une disposition à un compromis venant des deux bords. *« La solution la plus réaliste à ce jour réside dans le rail »,* estime-t-elle.

Les voies rouillent sous les coquelicots

L'exportation par voie ferroviaire représente un autre défi colossal, démontrant qu'il ne suffit pas d'énoncer que l'Ukraine est européenne pour qu'elle le devienne. Les trains permettraient en effet de remplir en quantité des barges du Danube et des vraquiers de plus de cent mille tonnes. Mais l'écartement des voies de chemin de fer n'est pas le même en Ukraine ou en Moldavie : 1,52 mètre, contre 1,435 mètre, norme dominante dans les pays de l'Union ! Il faut des heures de transvasement pour chaque train ukrainien qui souhaite passer d'Ukraine à la Roumanie. Le temps d'attente pour les wagons à cette frontière est de cinq à douze jours, constate la Commission européenne. En outre, de nombreuses voies de chemin de fer non utilisées depuis une trentaine d'années nécessitent une remise en état. Le gouvernement roumain a entamé en juin la rénovation d'environ quatre kilomètres d'une voie ferrée qui relie le port fluvial roumain de Galați et celui de Giurgiulești, en Moldavie. Ce petit tronçon délabré conserve un écartement de rails de 1,52 mètre (3) et pourra permettre un débarquement direct des trains dans des barges, à Galați.

L'état des rails qui serpentent dans le port roumain de Constanța illustre également l'ampleur des rénovations nécessaires. Le plus grand port de la mer Noire, une imposante forêt de grues, silos et ponts métalliques, s'étend sur douze kilomètres. Il est censé être relié au reste du pays et de l'Europe centrale ; plus de trois cents kilomètres de voies de chemin de fer serpentent à l'intérieur même du

port. Mais une large partie rouille sous les coquelicots et les herbes folles. Elles étaient utilisées du temps du dirigeant communiste Nicolae Ceauşescu (au pouvoir de 1967 à 1989) *« pour importer les métaux nécessaires à l'industrie du régime »,* relate M. Adrian Mihalcioiu, président du syndicat des marins roumains et inspecteur à la Fédération internationale des ouvriers du transport. Ces rails ont peu à peu été délaissés dans les années suivant sa chute. Bucarest a commencé des remises en état pour un montant de 40 millions d'euros. Mais beaucoup reste à faire, rappelle M. Mihalcioiu. *« Il faudrait aussi davantage d'autoroutes et de voies de chemin de fer ailleurs dans le pays pour rallier le port »,* explique l'inspecteur, qui s'inquiète en outre de capacités de stockage de grains, qui *« commencent à être limitées à Constanța, à l'approche des récoltes ».*

Le port demeure sous pression depuis des mois. En février, Constanța a dû assumer la relève du trafic maritime ukrainien au moment de l'invasion. Le port tourne désormais à plein régime, avalant les marchandises provenant des camions, des trains et des barges venues du canal reliant le Danube à cette partie de la côte. Lors de sa visite à Kiev avec MM. Emmanuel Macron, Olaf Scholz et Mario Draghi le 16 juin dernier, le président roumain Klaus Iohannis assurait que plus d'un million de tonnes de grains ukrainiens avaient transité par Constanța. Les autorités du port parlent toutefois de seulement 700 000 tonnes à cette date, dont quelque 440 000 tonnes ont déjà été exportées. *« Constanța est une pièce importante du puzzle, mais elle n'est pas la seule,* prévient la commissaire européenne aux transports. *Nous travaillons avec d'autres ports de l'Union, dans les mers Noire, Baltique et Adriatique. Nous regardons même d'autres zones : les ports de la mer du Nord et de l'Atlantique, qui ont des capacités de stockage intéressantes. »*

« Avec de meilleurs équipements, Constanța pourrait exporter jusqu'à quarante millions de tonnes de grains par an, contre vingt-cinq millions aujourd'hui, interpelle d'une voix grave M. Viorel Panait, le directeur de l'opérateur portuaire roumain Comvex. Les autorités du port confirment cette ambition. L'entrepreneur roumain pressé, lui, craint déjà une autre pénurie. *« Si nous ne faisons rien, les prix de l'acier vont exploser en Europe »,* croit-il. L'Ukraine et la Russie comptaient parmi les grands exportateurs mondiaux de minerai de fer avant l'invasion.

Élisa Perrigueur
Journaliste.

---

(1) Selon le site spécialisé Marine Insight [http://www.marineinsight.com].

(2) Lire Loïc Ramirez, « Transnistrie, vestige d'un conflit gelé », *Le Monde diplomatique,* janvier 2022.

(3) Et non pas 1,435 mètre comme indiqué dans la version imprimée.

Mot clés: Faim Conflit Céréales Transports Alimentation Matières premières Commerce international Europe Russie Ukraine Moldavie Roumanie Mer noire