



Il faut compter en moyenne 18 jours pour transporter des marchandises entre la Chine et l'Europe par voie ferrée. Un temps de parcours raisonnable, comparé à celui du bateau (35 à 45 jours). Photo Bloomberg

La nouvelle route de la soie

TRANSPORT // Les navires géants porte-conteneurs qui transportent les très nombreuses marchandises entre la Chine et l'Europe doivent compter avec un nouveau concurrent : le train. Plus cher que le maritime mais beaucoup plus rapide, ce mode de transport s'installe à grands pas dans le paysage.

Denis Fainsilber
dfainsilber@lesechos.fr

Des parcours de 10.000 à 13.000 kilomètres selon les lignes, effectués en deux semaines ou un peu plus, sept fuseaux horaires et pas mal de frontières à franchir, via le Kazakhstan, la Russie et la Biélorussie : le chemin de fer est en train de repousser les limites de l'impossible. Alors que le considérable volume de marchandises entre la Chine et l'Europe (393 milliards d'euros l'an dernier dans les deux sens) est quasi entièrement trusté par la voie maritime – et, marginalement par l'avion, nettement plus rapide mais beaucoup plus cher –, le mode ferroviaire, présent depuis 2011-2012, commence à se faire une place au soleil et à détourner une partie du trafic. Nouvelles lignes, nouvelles villes de départ en Chine, fréquence des trains accrue : chaque semaine ou presque donne lieu à des annonces de la part des cinq opérateurs principaux. De quoi relancer le mythe de la route de la soie, ce trait d'union commercial entre l'Orient et l'Occident, dont le parcours était situé bien plus au sud et qui était tombé en sommeil au XV^e siècle, miné par la nouvelle route maritime des Indes.

Dans les nouvelles caravanes qui sillonnent les steppes d'Asie centrale, fini soie, laques, épices et pierres précieuses qui transitaient jadis via Samarkand et Boukhara : actuellement, on compte plutôt dans les convois de conteneurs des écrans à cristaux liquides, des produits textiles aux couleurs du Mondial de football, des pneus pour avions (Dunlop Taikoo) ou pour camions (Aeolus), des équipements automobiles pour Fiat ou BMW, du matériel médical (Mindray), des jeux de plage (Set Pool), des moules en plastique, des équipements industriels, et tout ce que compte le rayon bazar de certains hypermarchés français... Un inventaire à la Prévert.

Un schéma complexe

Si la présence de certains acteurs ne doit rien au hasard, découlant par exemple d'une ambitieuse relation commerciale entre les chemins de fer allemands (DB Schenker) et russes (RZD), d'autres ont connu une genèse plus inattendue : « Il y a trois ans, travaillant chez Compal Electronics [un fabricant informatique taïwanais qui assemble pour de grandes marques, NDLR], je cherchais un fournisseur de transport, mais je n'arrivais pas à trouver ce que je voulais. Nous nous sommes alors lancés là-dedans, en nous associant à la firme polonaise de transports HA Trans et à deux sociétés chinoises », explique Sofiane Rachedi, un entrepreneur français qui a monté ses premiers trains réguliers en mai 2013, avec l'aide des autorités locales de Chengdu, en direction de Lodz, plateforme logistique du centre de la Pologne. La société qu'il préside, YHF Logistics, passe des contrats avec de grands noms de la logis-

tique comme DHL, Schenker, Gefco ou UPS, qui ne possèdent pas le matériel ferroviaire mais trouvent directement les clients et leur marchandise. « Aujourd'hui, le marché décolle, affirme-t-il ; en 2014, notre activité devrait être de deux à cinq fois supérieure à celle de l'an dernier. » Et le jeune opérateur prévoit de passer bientôt à deux convois par semaine. « La ligne Chongqing-Duisburg [Allemagne] opère plus de trains que nous, mais nous sommes les plus réguliers, les plus rapides, et nous avons déjà travaillé pour plus de 315 firmes mondiales », se félicite le patron, qui a demandé à ses équipes de ramener dès cette année le temps de parcours à seulement onze ou douze jours.

Sur le plan opérationnel, le schéma est plus complexe qu'il n'y paraît. Car, quel que soit le parcours emprunté (la route nord par la ligne du Transsibérien ou celle au sud via l'immense Kazakhstan), ce n'est pas un train unique qui effectue le parcours total, mais trois ! La raison : l'écartement des voies sur le réseau de l'ex-URSS, plus large qu'en Europe et en Chine (1,52 mètre contre 1,43). Du coup, tous les conteneurs sont transbordés sur un deuxième train à la frontière entre Chine et Kazakhstan, puis sur un troisième à la sortie de Biélorussie. Soit six heures d'immobilisation minimum à chaque fois. Une fois arrivé à Lodz, au bout de treize ou quatorze jours, tout le monde descend : chaque conteneur est chargé sur un camion, puis dispatché vers son client final. Toute l'Europe est ainsi accessible en un ou deux jours de route supplémentaires. Les autres opérateurs appliquent le même plan de transport, en fixant le terminus des trains dans d'autres villes comme Duisburg, Hambourg, Varsovie ou Rotterdam.

Le coût d'un conteneur complet : environ 9.000 dollars pour dix-huit jours de parcours, selon Trans Eurasia Logistics, une société commune créée dès 2008 entre Deutsche Bahn et le russe RZD. Un temps de transit raisonnable, comparé à celui du

bateau (de 35 à 45 jours). D'autant plus que les marchandises provenant de la Chine de l'intérieur (qui compte de plus en plus d'usines exportatrices) réclament souvent trois jours de camion avant de parvenir dans les grands ports de la côte est.

Du coup, le portefeuille s'élargit rapidement. Au départ, les premiers trains étaient entièrement réservés par les constructeurs informatiques. « Historiquement, la première connexion Chongqing-Duisburg ouverte en 2012 était surnommée la ligne "DB Schenker-HP" », se souvient un professionnel, en référence à la grosse usine d'ordinateurs portables et d'imprimantes de Hewlett-Packard basée à Chongqing. Vinent ensuite d'autres services réguliers, pour Compal ou pour Foxconn, assembleur d'Apple, de Sony ou de Nokia. « Notre train, je l'avais fait pour l'informatique ; mais, à présent, il y a de tout là-dedans, du chewing-gum à la crème à raser ! », sourit Sofiane Rachedi.

« L'offre va se structurer autour d'une combinaison rail-route, comme cela s'est fait massivement sur les parcours entre le Canada et les Etats-Unis », selon Gilles Roucolle, partner chez Oliver Wyman.

Si, à l'heure actuelle, le chemin de fer ne capte qu'à peine 1 % du trafic total au départ d'Asie, il éveille néanmoins un intérêt croissant. L'an dernier, le nombre de conteneurs circulant par rail entre la Chine et la Russie a progressé de 7 %, à 407.800 « boîtes », puis à nouveau de 8 % au premier trimestre 2014. « Il y a un espace d'opportunité pour le ferroviaire, avec un temps de transit qui se rapproche de l'aérien, selon Gilles Roucolle, partner

chez Oliver Wyman. L'offre va se structurer autour d'une combinaison rail-route, comme cela s'est fait massivement sur les parcours entre le Canada et les Etats-Unis. Sur l'axe Chine-Europe, ce marché encore latent pourrait représenter 2 milliards d'euros en valeur, à comparer aux 430 milliards d'euros, tous modes confondus, de 2012. Mais nous sommes encore dans une période où tout le monde n'est pas convaincu par le rail. Celui-ci est plus adapté pour des machines électriques que pour des marchandises à faible densité ou à bas coût », tempère le consultant.

La SNCF hors course

Dans cette âpre bataille transcontinentale qui se met en place, les Français ont surtout regardé passer les trains. Fin 2008, le PDG de la SNCF, Guillaume Pepy, se faisait fort de lancer en trois ans des services de fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe (dix jours de voyage maximum, se hasarderait-il à l'époque). Depuis, rien. Les tenaces foyers de pertes de Fret SNCF ont ramené l'entreprise publique à la raison et, aujourd'hui, « les Allemands sont de loin les plus gros investisseurs sur ces axes », constate un opérateur. Et une contre-attaque n'est pas pour demain. « L'engagement assaini, Fret SNCF devrait reprendre son développement vers 2015-2016, qui passera vers l'international. Mais ce sera plutôt sur le proche Europe », glisse une source interne.

Si des sociétés françaises sont présentes sur ces corridors du bout du monde, c'est à moindre frais en termes d'immobilisations financières. Commissionnaire de transport, la petite société mosellane Elisana achète et revend des capacités à bord du train d'YHF originaire de Chengdu, indique son gérant, Mathieu Tinnes : « Ce qui nous a plu, c'est la fréquence, et l'accompagnement dans la solution, notamment informatique. » Idem pour Gefco, le groupe de logistique récemment cédé par PSA Peugeot Citroën au russe RZD, présent en Chine en tant qu'intégrateur, mais sans engager de moyens propres.

« Nous voulons développer le mode ferroviaire sur les flux entre l'Europe et la Russie, comme sur ceux entre la Chine et l'Europe. Des clients nous poussent à étudier ces solutions, explique Luc Nadal, président du directoire de Gefco. Mais, dans le second cas, il n'existe pas actuellement de vrais trains réguliers, ayant déjà atteint un équilibre économique. Le trafic va certes se développer, cependant le modèle est encore fragile. Le problème, c'est le déséquilibre des flux : pour moi, il n'y aura pas de Chine-Europe s'il n'y a pas une base de trafic Europe-Chine. »

Car, pour l'instant, pour se rapprocher des conditions tarifaires du maritime, les autorités municipales des mégapoles de l'intérieur, comme Wuhan, Chengdu, Zhengzhou, subventionnent massivement les expéditions ferroviaires vers l'Europe, sans réciprocité aucune. Du coup, les marchandises envoyées sont transportées de 30 à 50 % moins cher que celles reçues du Vieux Continent. Et la plupart des conteneurs rentrent à vide vers l'empire du Milieu. Pour corriger le tir, une des pistes consiste à utiliser les conteneurs réfrigérés initialement prévus pour les... tablettes et ordinateurs portables made in China : des exportations de vin français, de porc polonais, de composants automobiles, sont déjà calées vers la Chine. Pas assez cependant pour combler le déséquilibre des flux.

Un point en tout cas semble rassurer des clients qui pouvaient se montrer craintifs au départ : la sécurité de ces trains semble assurée. Souci qui est loin d'être mineur, étant donné la valeur des cargaisons : bien rempli, un conteneur de 13 tonnes d'ordinateurs peut valoir jusqu'à 2,4 millions de dollars... Or, « sur nos 50 premiers trains, qui convoiaient 1.900 conteneurs, nous avons eu zéro vol, se réjouit Sofiane Rachedi. Tout juste une palette d'aspirateurs endommagée par la pluie et un gars qui est entré dans un conteneur pour y dormir... » Plusieurs solutions ont été mises en place pour éviter que la marchandise ne s'évanouisse dans la nature : système de verrouillage des conteneurs, de « tracking » électronique par satellite... Si les convois subissent quelques aléas, rien à voir avec les attaques de diligence : ici, un train retardé de 48 heures au départ, après un tremblement de terre à Chengdu. Un autre jour, une « boîte » bloquée à la frontière polonaise parce que l'expéditeur avait déclaré en douane 2.000 jeans au lieu des 20.000 soigneusement pliés... Peu de choses au vu des volumes transportés, qui ont augmenté de 25 % au cours des cinq dernières années. ■

L'exemple de la ligne Chengdu-Lodz exploitée par YHF

