



Arrivée du train YHF au terminal de Lodz (Pologne).

Duc-Hellmann

Un train pour le Sichuan

Plus rapide que le transport maritime mais plus long que le transport aérien, le train mis en place par YHF, qui relie en deux petites semaines la Pologne à la région chinoise du Sichuan, constitue une nouvelle offre de transport intercontinental à un prix intermédiaire à celui offert par les autres modes.

avec une diminution importante du temps de transport entre la Chine et l'Europe. S'agit-il d'une alternative au transport maritime ou au transport aérien ? Le train reliant Chengdu (9 millions d'habitants), capitale de la province chinoise du Sichuan (au centre du pays), à Lodz, troisième ville polonaise (750 000 habitants), serait plutôt une troisième voie, intermédiaire entre le fret maritime, lent et économique, et le fret aérien, rapide mais très coûteux.

Quatorze jours sont aujourd'hui nécessaires à la navette ferroviaire mise en place par YHF pour relier les deux villes, distantes de 10 000 km, mais Sofiane Rachedi espère réduire cette durée à douze jours seulement. Le président du consortium YHF n'est pas issu du monde des transports, mais de celui de l'électronique, puisqu'il est directeur de *Compal*, sous-traitant électronique pour les grandes marques d'ordinateurs. « Mon but était simplement de trouver un transport fiable et efficace pour mon activité de construction d'ordinateurs portables », déclare-t-il. « Je me retrouve aujourd'hui à la tête d'une solution ferroviaire proposée à de

nombreux clients qui sont intéressés par des temps de transport maîtrisés et de faibles stocks en transit ».

LA VITESSE À MOINDRE COÛT

Trois routes sont pratiquées par YHF : le trajet via la Mandchourie, qui reprend l'itinéraire classique du Transsibérien, le trajet via la Mongolie, réalisé en 15 jours, et celui via le Kazakhstan, le plus fréquent car le plus court, effectué en 13 jours seulement. Après le Kazakhstan, le train traverse la Russie puis la Biélorussie, avant d'atteindre la plateforme polonaise d'où les marchandises peuvent être redistribuées à travers toute l'Europe en 24 ou 48 heures. Mais, selon YHF, c'est moins l'itinéraire emprunté que l'efficacité des procédures douanières qui fait la rapidité du transport ferroviaire intercontinental. « Notre système informatique nous permet de commencer le dédouanement dès le départ du train, ce qui raccourcit le transit time », explique Sofiane Rachedi. « La vitesse du rail est intéressante pour les transports entre la Chine et l'Europe. Elle l'est plus encore pour les trajets entre l'Europe et la Russie et pour ceux entre la Chine et la Russie ou le Kazakhstan, puisque le train ne connaît pas de concurrence pour la desserte de ces pays, dont la consommation intérieure augmente énormément ».

Le coût du transport ferroviaire annoncé par YHF - 6 000 à 8 000 € par conteneur -, représente une économie par rapport au transport aérien. Par rapport au transport maritime, la rapidité du ferroviaire est synonyme de réactivité commerciale et de moindre stock immobilisé, un atout pour le secteur de l'électronique high-tech. Les possibilités de développement sont nombreuses selon YHF, qui assure qu'il y a un potentiel, en France, pour la desserte ferroviaire de Lyon au départ de la Chine.

Sur le papier, l'idée est séduisante : utiliser la voie terrestre et le transport ferroviaire pour les flux de conteneurs entre l'Asie et l'Europe ne concernant pas les régions maritimes mais, par exemple, le centre de la Chine et les pays d'Europe centrale ou orientale. Beaucoup l'ont envisagé, certains l'ont tenté, mais peu ont réussi. La mise en place d'une navette ferroviaire intercontinentale est en effet une aventure hasardeuse et les obstacles sont nombreux, qu'ils soient techniques, administratifs, commerciaux ou douaniers.

Le consortium sino-franco-polonais YHF Logistics, qui s'est lancé dans l'aventure en avril 2013, est en passe de réussir son pari,

Duisbourg pionnier

Depuis l'été 2011, une navette ferroviaire chargée de conteneurs a été mise en place entre le port rhénan de Duisbourg (Ouest de l'Allemagne) et la ville de Chongqing (centre de la Chine). D'un train par semaine à l'origine, la cadence est montée à trois départs hebdomadaires aujourd'hui, seize jours étant nécessaires pour relier les deux villes. « Le train est deux fois plus rapide que le transport maritime, mais moitié moins cher que le transport aérien. La liaison ferroviaire élargit le réseau de Duisbourg, mettant le port au centre des chaînes de transport internationales », a déclaré le directeur général du port de Duisbourg, Erich Straake, à l'occasion de la réception, en septembre 2013, d'une délégation de représentants chinois. La liaison ferroviaire de 10 300 km à travers la Chine, le Kazakhstan, la Russie, la Biélorussie, la Pologne et l'Allemagne est exploitée par DB Schenker Rail et Trans Eurasia Logistics, filiale commune de la Deutsche Bahn et de la société ferroviaire publique russe RZD. D'une capacité de 80 à 100 EVP, les trains transportent surtout du matériel électronique. ■

E. B. ■