

NOTE RAPIDE

DE L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME - ÎLE-DE-FRANCE N° 784



MOBILITÉ

Septembre 2018 • www.lau-ldf.fr

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE : QUEL ACCÈS POUR L'ÎLE-DE-FRANCE ?

L'AXE CHINE-EUROPE

2008

PREMIER TRAIN DE FRET
CHINE-EUROPE.

2015

700 TRAINS.

2016

1 700 TRAINS.

2017

3 670 TRAINS.

Objectif 2020

5 000 TRAINS.

Pays traversés : Chine, Mongolie,
Russie, Ukraine, Pologne, Allemagne,
Pays-Bas, Belgique.

Distance : 10 à 12 000 km.

Transit time : 15 à 18 jours.

LA CHINE A LANCÉ DEPUIS 2013 UNE OFFENSIVE COMMERCIALE PLANÉTAIRE, NOTAMMENT EN DIRECTION DE L'EUROPE, SON PREMIER PARTENAIRE ÉCONOMIQUE. SI 95 % DE L'ACHEMINEMENT DE SES MARCHANDISES S'EFFECTUENT PAR VOIE MARITIME, SA STRATÉGIE BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI) MET EN ŒUVRE UNE ALTERNATIVE TERRESTRE, À TRAVERS UNE BOUCLE LOGISTIQUE FERROVIAIRE QUI A POUR FINALITÉ PLUSIEURS TERMINAUX EUROPÉENS. EXCENTRÉE DE L'AXE ÉCONOMIQUE EST-EUROPÉEN, L'ÎLE-DE-FRANCE DOIT S'INSCRIRE DANS CES GRANDS FLUX D'ÉCHANGES INTERCONTINENTAUX, À L'HEURE OÙ LA FRANCE RELANCE SON FRET FERROVIAIRE.

Le fret ferroviaire français a subi un déclin continu depuis les années 1970. Il représentait alors près de 70 milliards de tonnes kilomètres et 45 % des marchandises transportées. Aujourd'hui, il ne représente qu'une trentaine de milliards de tonnes kilomètres et moins de 15 % du marché. Si plusieurs raisons expliquent cette évolution, une politique très timide en matière de fret ferroviaire est sans doute le facteur majeur de ce déclin.

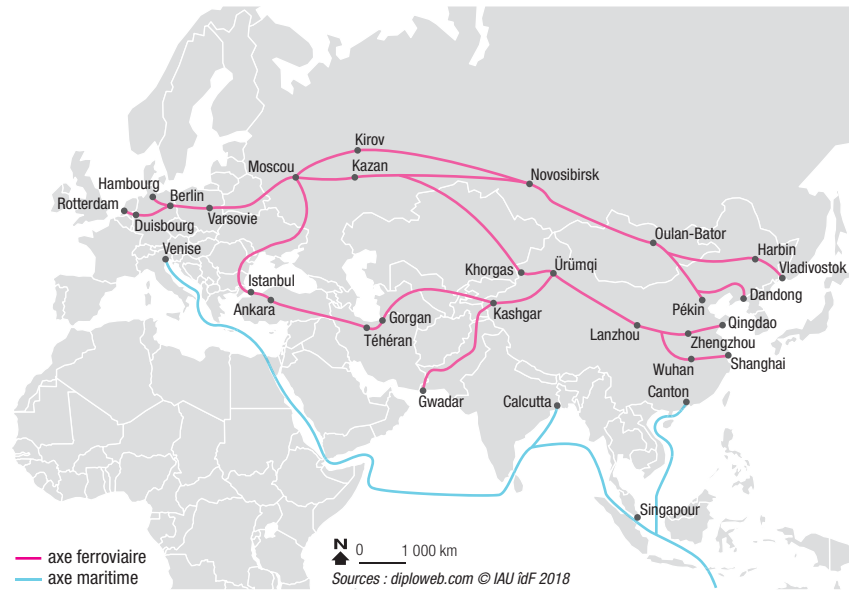
Aujourd'hui, à l'échelle européenne, et en lien avec la nouvelle stratégie Belt and Road Initiative de la Chine (BRI, encadré p. 2), le fret ferroviaire marque un nouveau dynamisme, notamment en Allemagne, mais aussi dans les pays d'Europe centrale, soucieux d'en tirer parti.

La France et l'Île-de-France, à l'extrémité occidentale, ne doivent pas rester à l'écart de ce corridor ferroviaire en constitution. Sauf à devoir se contenter du mode routier et des flux de poids lourds en provenance des terminaux ferroviaires européens vers lesquels seront acheminées les marchandises depuis la Chine.

L'EXPLOSION DU COMMERCE INTERNATIONAL

Depuis les années 1980 et jusqu'à la crise de 2008-2009, le commerce international a connu une croissance particulièrement dynamique. Elle a été rendue possible par le développement du transport maritime, qui a contribué à accélérer la mondialisation de l'économie. En effet, la conteneurisation concerne aujourd'hui plus de 80 % des produits manufacturés. La mise

Les nouvelles routes de la soie : axes terrestres et maritimes



En couverture

Train de fret entre la Chine et l'Europe sur les nouvelles routes de la soie. Par terre ou par mer, le gigantesque projet Belt and Road Initiative (BRI) concerne aujourd'hui 65 pays.

en service de navires porte-conteneurs de plus en plus grands, capables aujourd'hui de transporter plus de 20 000 « boîtes », a permis de produire massivement à des milliers de kilomètres des lieux de consommation.

Dans ce contexte, la Chine s'est positionnée pour accueillir les délocalisations industrielles des économies avancées. Pour ce faire, elle a entrepris de moderniser ses ports maritimes, indispensables pour l'importation massive de céréales et de matières premières nécessaires à son industrie, et pour l'exportation en masse de ses produits finis. Aujourd'hui, six des dix plus importants ports à conteneurs mondiaux sont chinois et ont traité 125 M EVP¹ en 2017. Le plus gros d'entre eux, Shanghai, a traité à lui seul en 2017 plus de 40 M EVP.

À l'autre bout des grandes lignes maritimes Asie-Europe, les grands courants d'échange avec l'Asie sont structurés par les ports de la mer du Nord, grâce aux ports de Rotterdam, Hambourg et Anvers, qui sont devenus les grandes portes d'entrée maritimes du continent européen.

Les ports de la rangée nord (du Havre à Hambourg) ont traité près de 40 M EVP en 2017. La croissance des échanges mondiaux va se poursuivre au cours des prochaines décennies, avec une multiplication par 4,3 à l'horizon 2050, selon le Forum international des transports. Aussi, ces ports ont programmé des investissements pour leur permettre de traiter une trentaine de M EVP de plus à moyen terme et résoudre les questions de saturation de leurs zones de stockage et de congestion de leur desserte terrestre, auxquelles ils ont périodiquement à faire face.

Si ces ports de la rangée nord traitent environ les deux tiers du trafic conteneurs européen, l'évolution récente a également été favorable au développement des ports de la façade méditerranéenne, qui se veulent une alternative pour irriguer l'hinterland centre-européen,

en particulier quand il s'agit des flux venant d'Asie. Le gain en *transit time* devient très intéressant pour les lignes transitant par le canal de Suez. Mais une alternative terrestre se dessine également pour ces grands courants d'échange Asie-Europe, celle du transport ferroviaire. Celui-ci pourrait redessiner à long terme une nouvelle géographie des grands flux intercontinentaux et faire émerger de nouvelles portes d'entrée continentales.

BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI) :

LA STRATÉGIE CHINOISE LANCÉE EN 2015

Depuis 2013, la Chine est devenue la première puissance commerciale mondiale et pilote désormais 1/5^e du transport maritime mondial. En 2015, pour trouver de nouveaux débouchés à sa production industrielle, la Chine a mis officiellement en place sa stratégie Belt and Road Initiative (BRI), anciennement appelée One Belt, One Road (OBOR). Elle comprend des routes maritimes, mais aussi des voies ferroviaires s'appuyant sur d'anciens itinéraires de l'antique « route de la soie » pour rejoindre l'Europe, principal marché pour la Chine.

La BRI dispose de moyens financiers très importants : elle a été dotée d'un fonds souverain de 40 milliards de dollars, le Silk Road Fund, créé en 2014, en même temps que la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures (AIIB), dotée, elle, d'un capital de 100 milliards de dollars détenus à 49 % par la Chine. Depuis 2013, la Chine a investi 900 milliards de dollars, notamment dans les équipements de transport (voies ferrées, ports, aéroports) pour relier son pays à l'Europe et à l'Afrique orientale.

L'alternative ferroviaire avec le premier train de marchandises Hambourg-Pékin en 2008

L'alternative ferroviaire, deux fois plus rapide que la voie maritime (16 à 22 jours par fer contre 36 à 40 jours par mer), deux fois plus onéreuse que la mer², mais trois à cinq fois moins chère que le transport aérien, a accueilli son premier train de marchandises tracté par la Deutsche Bahn entre Hambourg et Pékin en 2008. Pourrait-elle se développer ? Les difficultés ne manquent pas.

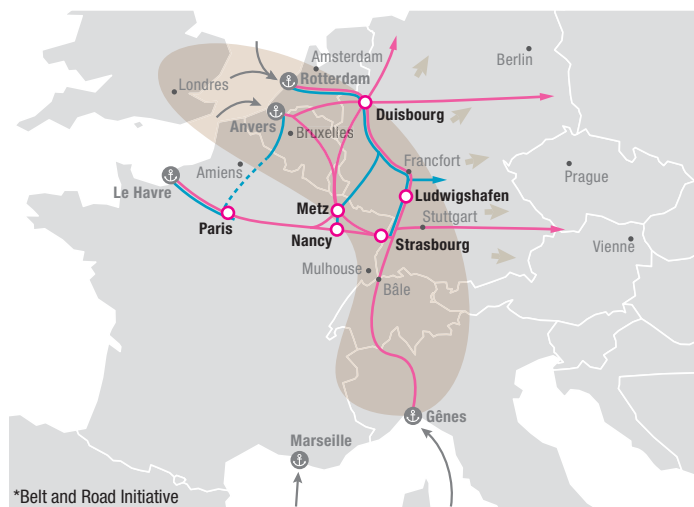
Cet itinéraire traverse en effet six pays et comporte deux changements d'écartement de voie³ sans compter les différences d'alimentation électrique, les systèmes de signalisation, la lourdeur des formalités douanières aux frontières et les conditions climatiques hivernales extrêmes au Kazakhstan et en Russie.

Pourtant, l'intérêt des opérateurs pour cette nouvelle route grandit. En 2016, 1 700 trains ont fait la liaison Chine-Europe, dont un premier train Wuhan-Lyon. En 2017, 3 670 trains (+116 %) ont connecté 34 villes européennes à 35 villes chinoises. À l'horizon 2020, 5 000 trains sont prévus. Ils seront utilisés par les entreprises chinoises, mais ils transporteront aussi, encore plus qu'aujourd'hui, des marchandises européennes vers la Chine.

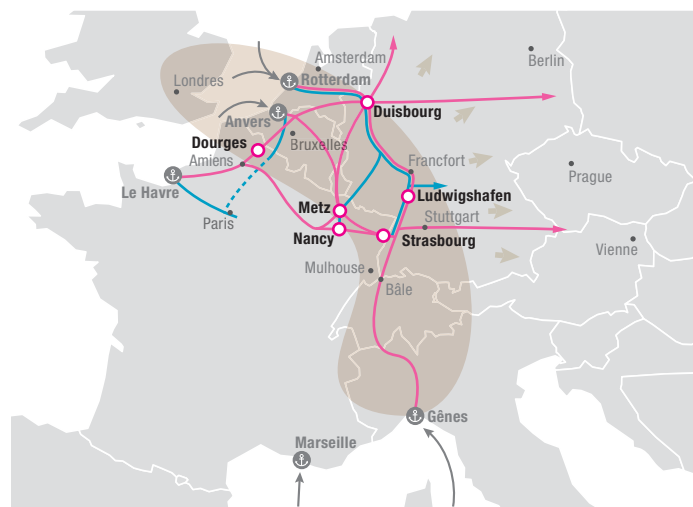
LA BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI)

La Belt and Road Initiative – appelée encore « nouvelles routes de la soie » – est constituée de plusieurs itinéraires visant à relier la Chine à l'Europe, le Moyen-Orient et l'Afrique. La stratégie chinoise passe aussi par des investissements dans les installations portuaires afin de bénéficier de portes d'entrée commerciales. L'Europe représentant le principal marché pour la Chine, deux grandes routes terrestres la relient à la Chine : l'une, au nord, passe par la Russie et la Biélorussie ou, plus centrale, à travers le Kazakhstan, le Caucase et l'Ukraine. La seconde, au sud, passe par le Turkménistan, l'Iran et la Turquie.

Connexion Le Havre-BRI* itinéraire *via* Paris



Connexion Le Havre-BRI* itinéraire *via* Amiens



Un flux terrestre modeste qui peut se développer pour les produits à obsolescence rapide

À raison de 100 conteneurs par train en moyenne, 500 000 conteneurs pourraient transiter par le fer... soit l'équivalent de 25 navires porte-conteneurs de 20 000 EVP. C'est aujourd'hui peu au regard du marché Asie-Europe qui représente 12 millions de conteneurs (soit l'équivalent de 600 navires porte-conteneurs de 20 000 EVP) et 20 à 30 M EVP en 2030, mais une réelle dynamique s'est installée. Compte tenu des délais de transport, cette route ferroviaire est intéressante pour les produits à obsolescence rapide, c'est-à-dire qui perdent 30 à 50 % de leur valeur dès la première année, comme les produits électroniques. Elle l'est aussi pour les articles de mode. Ainsi, en avril 2016, un premier train chinois est entré à Lyon. Depuis, cette liaison opère trois trains par semaine pour approvisionner notamment Kaporal, fabricant et diffuseur français de jeans. Les exemples commencent à se multiplier. Depuis novembre 2017, la liaison Wuhan-Dourges (Lille) est desservie par deux trains par semaine, dont un pour PSA (moteurs de voitures) et un train pour Decathlon (articles de sport).

LA FRANCE : UN POSITIONNEMENT TRÈS TIMIDE SUR LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

L'Allemagne a joué et joue toujours un rôle clé dans le développement de cette route ferroviaire. Ses deux plates-formes, l'une maritime (Hambourg) et l'autre terrestre (Duisbourg), s'imposent comme deux grands centres de consolidation de cette nouvelle route de la soie. D'autres nouveaux terminaux en Europe orientale, centrale et occidentale cherchent aujourd'hui à se positionner sur la route de la soie. Mais la France n'arrive à capter que quelques rares trains chinois sur Vénissieux (métropole de Lyon) et sur Dourges (Lille), et aucune plate-forme ne s'est encore véritablement imposée. La faiblesse du port du Havre sur la scène des ports à conteneurs européens et de son hinterland explique très probablement cette situation.

Comment intégrer le Havre dans le corridor ferroviaire le reliant à la BRI ?

À l'échelle de l'Europe occidentale, le port du Havre est un port de second rang (2,9 M EVP en 2017), bien loin derrière Rotterdam (13,7 M EVP) et Anvers (10,4 M EVP). Son hinterland est essentiellement local et s'appuie sur des chaînes logistiques courtes, principalement routières. Ainsi, 80 000 conteneurs seulement ont utilisé la desserte ferroviaire au port du Havre (moins de 5 % du trafic).

Pourtant, son rôle est fondamental pour les flux conteneurisés français. L'ouverture de son hinterland vers l'Est européen est essentielle pour son avenir, qui s'inscrit dans un contexte de forte demande de transport de marchandises. En France, cette demande va croître de 30 % à l'horizon 2030 et de 90 % à l'horizon 2050, par rapport à 2012, selon le Conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD). Cette croissance impose de miser sur l'amélioration de l'offre ferroviaire pour le transport de marchandises.

Or la France est très en retard par rapport aux pays européens au regard de son trafic ferroviaire. La mise en place de liaisons ferroviaires modernes et performantes qui raccorderont le port du Havre aux grands itinéraires de fret européens est indispensable. Le Havre doit en effet, à l'exemple d'Anvers qui s'appuie sur Duisbourg, structurer son hinterland au moyen d'un nombre restreint de ports secs (encadré ci-contre), en privilégiant ceux qui sont déjà raccordés à la BRI.

Comment intégrer l'Île-de-France dans le corridor ferroviaire reliant le Havre à la BRI ?

Haropa, l'ensemble portuaire de l'axe Seine qui réunit les ports du Havre, de Rouen et de Paris, l'a bien compris et structure depuis peu une offre ferroviaire vers Ludwigshafen (Allemagne), Strasbourg et la Suisse, *via* le terminal de Dijon-Gevrey relié également au port de Marseille. Plusieurs itinéraires partant du Havre sont possibles et nécessiteront tous des investissements pour permettre un service ferroviaire efficace.



QU'EST-CE QU'UN PORT SEC ?

Un port sec (ou avancé) est un terminal terrestre en liaison commerciale et logistique directe avec un port maritime. Dit autrement, c'est un lieu donné, situé à l'intérieur des terres pour le groupage et la distribution des marchandises, et connecté à un port maritime par voie routière, ferroviaire ou fluviale. Cette plate-forme logistique propose les services d'un port : manutention, entreposage, transbordement de cargaisons maritimes vers des destinations à l'intérieur des terres. En France, l'un des premiers voit le jour en 1995 près de Lille, en lien avec les ports de Dunkerque, Zeebrugge, Anvers et Rotterdam.

Source : Dictionnaire du commerce international (www.glossaire-international.com)

Ils peuvent se classer en deux grandes familles :

- un itinéraire *via* Paris, puis Metz-Nancy-Strasbourg-Ludwigshafen ;
- un itinéraire *via* Amiens, qui soit se poursuit vers le Nord *via* Dourges (Lille) et Duisbourg, soit contourne l'Île-de-France et rejoint Reims puis Strasbourg (cartes p.3).

L'Île-de-France est excentrée par rapport à la dorsale économique européenne qui se déplace progressivement vers l'Est européen et vers la Chine. Pour autant, du fait de ses 12 millions d'habitants, elle est incontournable sur le plan des flux logistiques : elle attire et continuera d'attirer les grands acteurs de la logistique internationale et intercontinentale. De ce fait, elle ne peut rester à l'écart d'un corridor ferroviaire reliant le Havre à la BRI et se satisfaire d'un itinéraire *via* Amiens, ce qui l'amènerait à se contenter d'une logistique essentiellement routière au risque de voir sa compétitivité économique s'affaiblir.

L'itinéraire ferroviaire *via* Paris passe par le segment Serqueux-Gisors (Seine-Maritime/Eure) qui permet le contournement de Rouen et de Mantes. Il a été déclaré d'utilité publique fin 2016. Mais restent posées d'une part la question de la capacité disponible entre Gisors et Paris, plus précisément entre Conflans-Sainte-Honorine (78) et Argenteuil (93) pour rejoindre la grande ceinture ; d'autre part la question de son acceptabilité par les collectivités locales traversées à cause de l'impact environnemental. Cet itinéraire constituerait une opportunité pour redéfinir le positionnement logistique multimodal de l'Île-de-France sur les grands flux européens et intercontinentaux terrestres.

Même s'il manque des maillons, la route de la soie comporte déjà des infrastructures ferroviaires de fret, certes constituées d'itinéraires souvent disparates et multiformes. En outre, les obstacles administratifs, techniques et économiques à sa réalisation sont nombreux. La Chine en est bien consciente et continue à investir massivement dans le déploiement de sa stratégie BRI, ce qui rassure les opérateurs économiques, les transporteurs et les chargeurs.

C'est pourquoi l'on ne peut plus ignorer le développement, depuis une décennie et pour les décennies à venir, de sa composante ferroviaire à travers l'Asie et l'Europe. Les acteurs économiques commencent à regarder dans cette direction, comme en témoignent les 3 700 trains intercontinentaux de 2017 et la croissance extraordinaire depuis ses débuts. Deutsche Bahn a tracté le premier train Hambourg-Pékin en 2008. Aujourd'hui, de grands transitaires et prestataires de services logistiques comme l'allemand Daher, l'opérateur de transport combiné suisse Hupac, les intégrateurs DHL et UPS, le logisticien néerlandais CEVA Logistics et bien d'autres, proposent des offres de transport entre l'Europe et la Chine, y compris pour des clients n'ayant que de faibles volumes, assurant la consolidation des volumes dans les terminaux situés au centre de l'Europe – Duisbourg en tête, Minsk (Biélorussie), Varsovie et Lodz (Pologne), Vienne (Autriche), Bratislava (Slovaquie), etc. Nombreux en effet sont les pays d'Europe centrale qui appuient la stratégie BRI, conscients du fait que l'activité de ces terminaux soutient l'économie locale grâce aux échanges de marchandises qu'ils drainent.

La France située à l'extrémité ouest de ce nouveau corridor doit pouvoir tirer son épingle du jeu et profiter des retombées économiques sur ses territoires, au premier rang desquels l'Île-de-France et l'axe Seine. Elle devrait pour cela y développer notamment des entreprises et des plates-formes traitant des produits à obsolescence très rapide et à forte valeur ajoutée.

« Un train qui roule, c'est de l'or qui coule », dit l'adage chinois. Au moment où un plan de relance du fret ferroviaire est élaboré, il y a urgence pour la France à prendre le train en marche, à investir dans deux ou trois plates-formes ferroviaires, et à positionner l'Île-de-France sur un corridor ferré continu et fluide entre le Havre et Strasbourg. ■

Lydia Mykolenko, socio-économiste transport
département Mobilité (Dany Nguyen-Luong, directeur)

1. EVP : équivalent vingt pieds, soit le conteneur standard de 5,919 m de long, 2,340 de large et 2,380 de haut. Un conteneur de 40 pieds égale 2 EVP.
2. À signaler toutefois que le transport ferroviaire est très fortement subventionné par les provinces chinoises.
3. La Chine comme l'Europe se caractérisent par un écartement au « standard européen » de 1 435 mm ; la Russie, la Biélorussie et le Kazakhstan ont un réseau à écartement plus large, de 1 520 mm.

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Fouad Awada

DIRECTRICE DE LA COMMUNICATION

Sophie Roquelle

REDACTION EN CHEF

Isabelle Barazza

MAQUETTE

Jean-Eudes Tilloy

CARTOGRAPHIE

Arthur Delarobe,

Sylvie Castano

MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE

Julie Sarris

FABRICATION

Sylvie Coulomb

RELATIONS PRESSE

Sandrine Kocki
sandrine.kocki@iau-idf.fr

IAU Île-de-France

15, rue Falguière
75740 Paris Cedex 15
01 77 49 77 49

ISSN 1967-2144
ISSN ressource en ligne
2267-4071



www.iau-idf.fr



RESSOURCES

- Cornet Alexandre, *Les enjeux stratégiques des routes de la soie*, entretien avec Emmanuel Lincot, Institut de relations internationales et stratégiques (Iris), mai 2018.
- Farenc Jean-Matthieu, *Quelle place pour les ports français dans la composante terrestre de la route de la soie ?*, Cerema Eau, mer et fleuves, 2017.
- Goulard Sébastien, « Les nouvelles stratégies commerciales de la Chine », *Note de synthèse*, n° 195, Institut supérieur d'économie maritime (Isemar), décembre 2017.
- Ropital Corinne, Vétois Pierre, « La logistique urbaine : métarmorphose et innovations », *Note rapide*, n° 719, IAU îdF, juin 2016.
- Sénat, rapport d'information n° 520 (2017-2018) de Pascal Allizard et Gisèle Jourda, co-présidents de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, *Pour la France, les nouvelles routes de la soie : simple label économique ou nouvel ordre mondial ?*, 2018.

Sur le site de l'IAU îdF

Rubriques Mobilité et transports, Transport de marchandises et logistique : analyses, débats, rencontres, études et publications, cartes interactives.



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

