

Davantage de produits chimiques sur les rails vers la Chine ?

Malgré les obstacles, le transport de marchandises par rail entre l'Europe et la Chine a du potentiel ¹



George Raymond,
Railweb
© Railweb GmbH

Les conteneurs voyagent par rail entre l'Asie et l'Europe depuis des décennies. L'argument est simple : le rail devrait être plus rapide que la mer et moins cher que l'air. Ces dernières années, la Chine a subventionné le transport ferroviaire vers l'Europe. Les opérateurs et les clients ont dû faire face à la visibilité imparfaite des expéditions, aux conflits politiques, à la congestion des frontières, à la rigidité des trains de ville à ville et maintenant à la crise Covid. Malgré cela, le trafic ferroviaire d'un opérateur de premier plan entre la Chine et l'Europe a augmenté de 324 % depuis 2017.

Avec leur valeur élevée et leurs flux équilibrés, les produits chimiques semblent bien adaptés au chemin de fer entre la Chine et l'Europe. Le plus gros frein à cette évolution est peut-être le plus facile à résoudre : l'interdiction des marchandises dangereuses sur les chemins de fer chinois.



Conteneurs-citernes se dirigeant vers l'est au large de Ludza, en Lettonie. La frontière russe se trouve à 40 km. Ici et en Russie, l'écartement des rails est de 1520 mm ; en Chine et dans la plupart des pays de l'UE, la norme est de 1435 mm. Photo © Konstantin Davidoff.

Manque de visibilité et conflits politiques

La première ligne ferroviaire entre l'Asie et l'Europe était le Transsibérien. Après l'union douanière entre le Kazakhstan, la Russie et le Bélarus en 2012, d'autres routes ont été ouvertes. Depuis lors, la Chine a développé - et subventionné - le transport ferroviaire de conteneurs entre un nombre toujours

¹ Ce document est la traduction d'un [article](#) paru dans le journal allemand [CHEManager 10/2021](#).

croissant de villes chinoises et européennes. L'un des objectifs est d'ouvrir les provinces intérieures de la Chine. La Chine souhaite apparemment aussi créer un réseau de connexions commercialement autonomes et politiquement efficaces avec l'Europe. Toutefois, des clients se sont plaints que les subventions n'encouragent pas certains opérateurs à améliorer progressivement leurs services - notamment le suivi des envois en temps réel et les prévisions du jour d'arrivée.

Les conflits politiques influencent également le transport ferroviaire. De 2014 à 2019, la Russie a bloqué le transit de certaines denrées alimentaires de l'Europe vers la Chine. En 2021, le Bélarus a menacé de bloquer les trains de transit et la Chine a menacé d'arrêter le trafic ferroviaire vers la Lituanie.

Points de transbordement entre les écartements

Un autre obstacle est de nature technique. L'écartement habituel en Chine et en Europe est de 1435 mm, mais en Finlande et sur le territoire de l'ancienne Union soviétique, il est de 1520 mm. Au point de rencontre des gabarits, des grues transbordent les conteneurs d'un train à l'autre. Ces passages se sont avérés être des goulots d'étranglement, malgré les efforts déployés pour en augmenter le débit. La congestion entre le Bélarus et la Pologne et la recherche de routes plus directes entraînent le développement de points de transbordement 1435/1520 de la Lituanie à la Géorgie.

De plus en plus, des navires établissent également des ponts entre les écartements. Les navires relient les trains intercontinentaux de 1520 mm arrivant à Kaliningrad, Helsinki et Saint-Petersbourg aux ports maritimes des réseaux de 1435 mm de l'UE et du Royaume-Uni. Les ports chinois et russes reçoivent également des trains intercontinentaux avec des conteneurs expédiés au Japon, en Corée du Sud, à Taïwan et au Vietnam.



Conteneurs-citernes à Ratingen-Lintorf, en Allemagne. © Guy Houston.

Trains de ville à ville

Les subventions ont été distribuées par les villes et les provinces chinoises. Elles n'ont financé que les trains de ville à ville entre la Chine et l'Europe. Les trains ainsi conçus ont un impact non seulement commercial mais aussi politique. En 2020, par exemple, la Chine a pu mettre en avant les trains transportant des masques et autres équipements de protection d'une ville chinoise vers une ville européenne. Mais ces trains de ville à ville contraignent l'exploitation ferroviaire. Dans un environnement davantage axé sur le marché, les opérateurs ferroviaires et les transitaires se

concentreraient probablement moins sur les trains de ville à ville et davantage sur le transport ferroviaire optimal de chaque conteneur via des hubs, de son origine à sa destination.

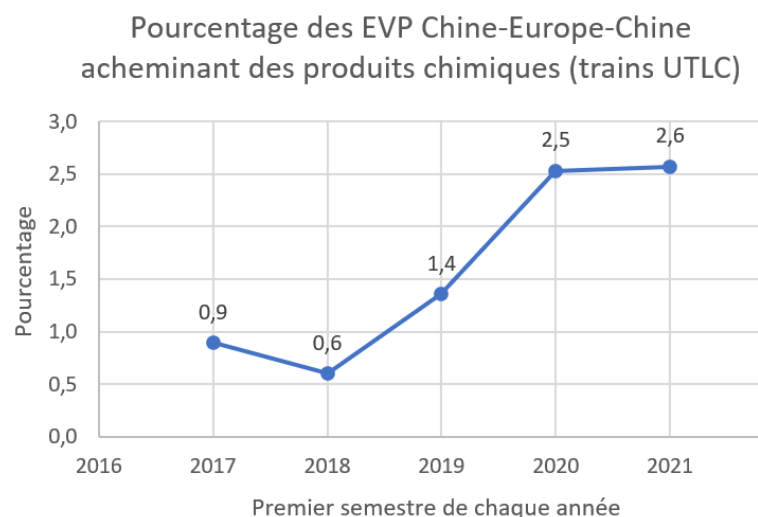
La crise du Covid a massivement perturbé le commerce mondial. Les prix du transport entre la Chine et l'Europe ont extrêmement augmenté - tant par voie maritime que par voie ferroviaire. Le fait de pouvoir transporter un conteneur entre la Chine et l'Europe par quelque moyen que ce soit est actuellement plus important que la qualité du service ou le prix. Les subventions ne sont plus nécessaires. Toutefois, avec des taux de vaccination plus élevés et la vague de nouveaux navires qui viendront augmenter la capacité d'ici 2023, les prix vont baisser. Le rail va à nouveau concurrencer le transport maritime entre la Chine et l'Europe. Le prix et la qualité du service reviendront au premier plan - et peut-être aussi les subventions.

Croissance rapide dans une niche

La société UTLC ERA exploite des trains de conteneurs entre la Chine et l'Europe. Les chemins de fer du Bélarus, de la Russie et du Kazakhstan en possèdent chacun un tiers. *Index1520.com* détaille les volumes UTLC en unités équivalentes de 20 pieds (EVP). Selon ses propres données, UTLC détenait une part de marché de 91,3 % dans le transport ferroviaire entre la Chine et l'Europe en 2020, avec 490 235 EVP. D'autres sources suggèrent que la part de marché d'UTLC est plus faible, mais des données détaillées disponibles publiquement sont rares.

Le volume ferroviaire d'UTLC ne remplirait que trois porte-conteneurs par mois. En tant que produit de niche, UTLC offre cependant quelque chose d'unique : un moyen de transport entre la Chine et l'Europe moins cher que le transport aérien et plus rapide que le transport maritime. Malgré les obstacles, le volume de transport d'UTLC n'a cessé de croître depuis 2017.

Les propriétaires de produits chimiques semblent s'y intéresser de plus en plus. La part des EVP transportant des produits chimiques a augmenté depuis 2018, pour atteindre 7801 EVP, soit 2,6 % de l'ensemble des marchandises au premier semestre 2021.



La part des EVP transportant des produits chimiques a augmenté depuis 2018 et, au premier semestre 2021, elle a atteint 7801 EVP, soit 2,6 % de toutes les marchandises. © Railweb GmbH

Interdiction des marchandises dangereuses

Avec seulement 7801 EVP en six mois, le transport de produits chimiques par rail entre la Chine et l'Europe est certes une niche dans la niche. Toutefois, les chemins de fer chinois interdisent actuellement le transport de marchandises dangereuses. De nombreux produits chimiques qui doivent être transportés par rail en Europe doivent être transportés en Chine par camion. L'analyse des risques moins favorable au transport de marchandises dangereuses par rail en Chine s'explique peut-être par la plus grande incertitude des gestionnaires des chemins de fer quant aux répercussions d'un accident sur

eux. Des marchandises dangereuses sont déjà transportées par camion et par bateau de la Chine à Vladivostok et de là vers l'Europe par le Transsibérien. Parmi les lobbyistes qui font pression en faveur d'une levée de l'interdiction par les chemins de fer chinois figurent les fabricants de plus en plus puissants de voitures alimentées par des batteries au lithium. Et BASF continue d'investir dans son réseau de production chinois, notamment à Chongqing, loin des ports maritimes. Des marchandises dangereuses pourraient bientôt arriver sur les rails chinois.

L'équilibre Est-Ouest

Même pendant la crise du Covid, les trains en direction de la Chine sont très difficiles à remplir de conteneurs, car les flux commerciaux vers l'Europe dominent. Les clients ayant des flux de marchandises vers l'est peuvent donc probablement négocier des prix plus bas. Cela pourrait être vrai pour les produits chimiques. Depuis 2017, la part de tous les EVP voyageant vers l'est est stable à environ 38 % (hors 2020), tandis que la part des EVP chargés de produits chimiques voyageant vers l'est est passée de 21 % à 45 % depuis 2019.

graymond@railweb.ch
www.railweb.ch/fr

[Voir aussi le [rapport en français de 57 pages](#) sur le rail entre l'Europe et la Chine qu'a publié George Raymond en octobre 2021.]