

Les attraits du tortillard

La Chine en train? Beaucoup de raisons d'embarquer ses biens... mais pas encore de ticket

Le Luxembourg pourrait servir de hub ferroviaire pour l'Europe de l'Ouest et du Sud. Le compromis entre avion et mer dépend encore de la demande.

En matière de transport, la clé des choix consiste à réaliser le compromis idéal entre coût, rapidité et sécurité. Privilégier la route, le rail, l'eau ou les airs dépend beaucoup du type de marchandises, de leur valeur, de leur caractère périssable. Pour la Chine, l'un des principaux partenaires commerciaux de l'Europe, la voie des mers et des airs n'a plus besoin d'explorateurs. Le train par contre, s'il n'en est pas à ses balbutiements, mérite de trouver une meilleure place. C'est d'ailleurs la volonté de l'Etat chinois, qui entend promouvoir depuis 2013 une nouvelle «route de la soie» par mer et par terre.

Chinalux et la Chambre de commerce poursuivent leur série d'information et de sensibilisation au projet. En association avec le Cluster logistique, elles ont organisé une table ronde portant sur les interconnexions possibles avec le Luxembourg.

A l'heure actuelle, il n'existe pas de liaison formelle par train entre le Grand-Duché et la Chine. Mais il est vraisemblable que certains conteneurs transitant par Bettembourg se retrouvent sur des trains allemands partant vers le lointain Orient. Car l'Allemagne, elle, a déjà pris le train. En 2016, deux tiers des convois reliant Chine et Europe avaient pour départ ou destination les villes d'Hambourg et de Duisbourg. «Rien d'anormal», note Barbara Chevalier, responsable de la stratégie chez CFL Multimodal. *L'Allemagne intervient pour 35% des échanges entre l'Eu-*



Photo: Alain Rischard

Pour les experts en logistique, le train se développera forcément, ne fût-ce que grâce à son caractère 50 fois moins polluant que l'avion

rope et la Chine. Mais si on groupe Luxembourg, France, Royaume-Uni, Espagne et Belgique, on agrège 40% de la valeur des échanges entre les deux entités. Et force est de constater qu'il n'y a pas de liaison directe par train, et qu'il y a donc un intérêt économique à en créer. En saisissant l'opportunité, le Luxembourg peut donc être l'une de ces portes d'entrée vers l'Europe de l'Ouest. Mais il y a de la concurrence. La clé sera d'attirer des opérateurs qui pourront s'appuyer sur notre compétence logistique.» Une matière dans laquelle le Luxembourg est classé deuxième... juste derrière l'Allemagne.

Il y a eu 3.000 trains entre l'Europe et la Chine l'an dernier. Les Chinois veulent passer rapidement

à 5.000, ce qui ne pourra pas se faire sans investissements importants, notamment entre la Pologne et la Biélorussie (bonjour, le plan Juncker...), mais aussi à travers le Kazakhstan et la Mongolie.

Plus écologique

Pour acheminer de Chine un tee-shirt par avion, il en coûte 0,53 dollar et quatre jours entre expédition et réception. Par bateau, on compte 38 jours et 0,02 dollar. Entre les deux, il y a le train: 22 jours pour 0,07 dollar. Le rail est un bon compromis et plus il prendra de l'ampleur, plus il sera compétitif, en coût de fonctionnement et en temps de prise en charge.

L'un des inconvénients à l'heure actuelle, mais il concerne tous les

modes d'acheminement, c'est que beaucoup de conteneurs arrivent chargés en Europe et repartent à vide. Ce qui nuit à la rentabilité des liaisons, mais permet aussi de trouver de réelles opportunités pour une expédition à bon compte vers la Chine. L'émergence d'une classe moyenne chinoise avec un certain pouvoir d'achat devrait rééquilibrer un peu la balance, et renforcer l'attractivité du modèle.

Mais ce qui doit le positionner pour l'avenir, c'est son caractère moins polluant que l'avion. Si on considère que le train a une empreinte carbone assez comparable au transport maritime, il reste cinquante fois moins sale que l'avion. Bien sûr, le rail ne peut pas tout accueillir: pour l'instant, les produits

dangereux sont proscrits. Et si l'Europe l'utilise déjà pour des transports à moyenne distance de denrées périssables, la filière chinoise en la matière est exclue, tout comme les biens visés par l'embargo contre la Russie, traversée par les convois. Les biens de grande valeur préféreront quant à eux toujours l'avion.

La combinaison de plusieurs moyens de transport est évidemment un atout, qui place Cargolux et CFL en bonne position opportuniste. Les marchés ciblés sont plutôt les provinces de l'ouest, plus proches de l'Europe que la Chine orientale. Certaines régions y connaissent une croissance à deux chiffres.

THIERRY NELISSEN