

La chronique d'Alain Krecké *

Du nouveau à l'Est

L'Asie centrale se développe en tant que plaque tournante pour les flux entre l'Europe et la Chine

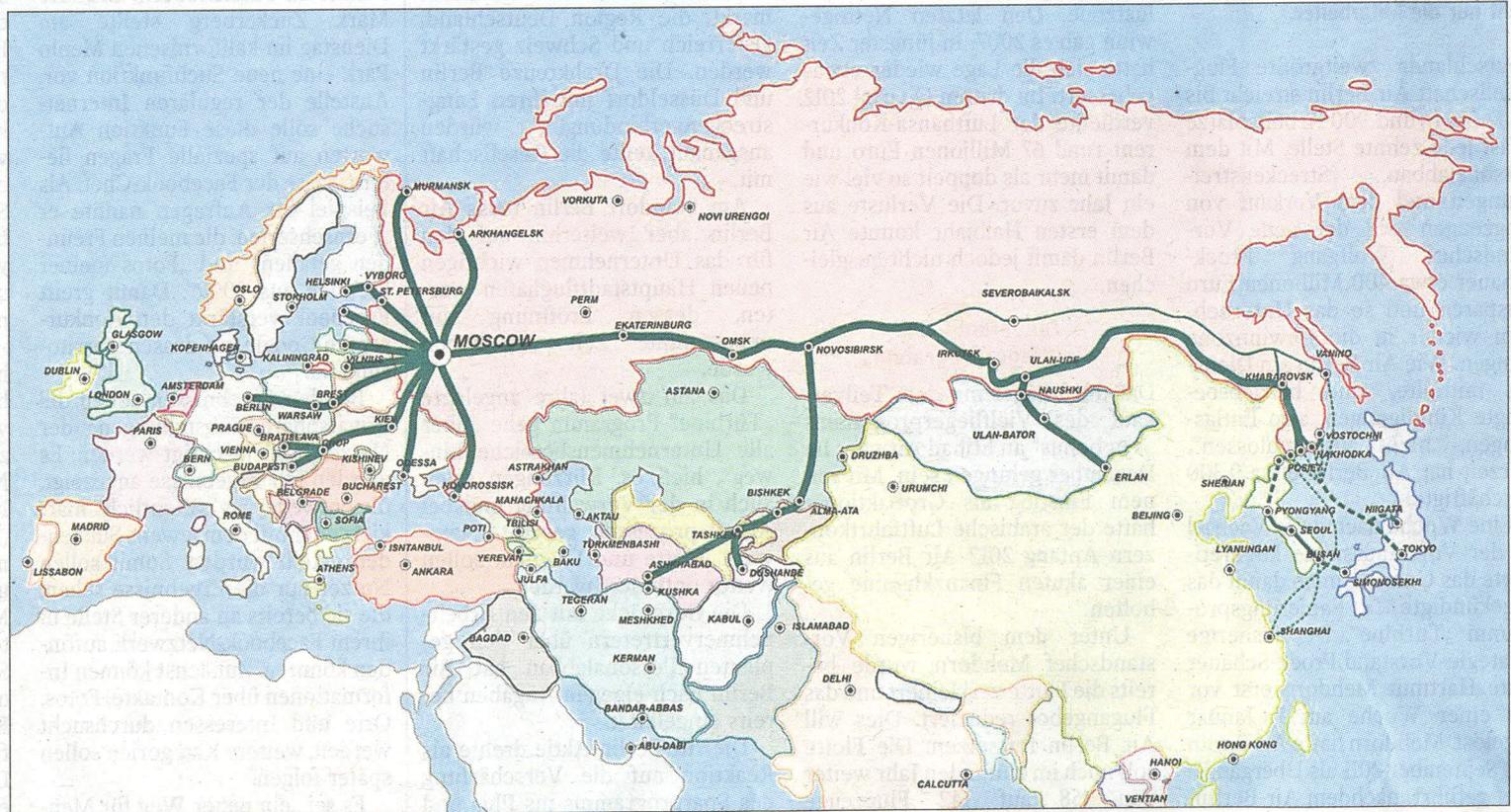
Le focus des transporteurs et logisticiens européens se porte de plus en plus vers l'Asie centrale (Kazakhstan, Tadjikistan, Turkménistan, Ouzbékistan, Kirghizstan, Azerbaïdjan) où de nouveaux marchés intérieurs se créent et où s'affirme la volonté de voir ces produits s'exporter vers les marchés internationaux.

Cette région se développe en tant que plaque tournante pour les flux entre l'Europe et la Chine et leur localisation sur les axes de transit comme la route transsibérienne ou la route de la soie leur donnera à terme, un rôle important à jouer en tant que centre de transit des marchandises.

■ La route transsibérienne

La Russie est le pays le plus vaste de la planète et ses conditions climatiques extrêmes, ainsi que sa position géographique entre l'Europe et l'Asie octroient au train un avantage concurrentiel certain par rapport aux autres moyens de transport. Les chemins de fer russes opèrent aujourd'hui le troisième réseau à l'échelle mondiale après les États-Unis et la Chine, avec 85.200 km de voies utilisées et la Russie développe fortement le transport de fret pour exporter les richesses du pays: pétrole, métaux et charbon.

La Russie souhaite élargir sa fonction à celle de corridor entre l'Europe et l'Asie (axe transsibérien), mais aussi vers le sud (axe



La ligne principale de la Transsibérienne est une ligne à double rail entièrement électrifiée sur 10.000 kilomètres.

par bateau. DB Schenker a comme objectif de diviser cette durée par deux. Un potentiel réel existe aujourd'hui, avec 95 % des marchandises transportées par voie maritime d'Asie vers l'Europe. Dans le sens inverse, la Deutsche Bahn et la SNCF travaillent déjà sur un projet de livraison de vêtements

ses vers le Kazakhstan transitent plutôt par la liaison transsibérienne au Nord.

Bien que l'économie turque ait également souffert des effets de la crise financière, elle reste très optimiste pour l'avenir. Avec un taux de croissance de 8 % en 2010 et 9 % en sortie de crise en 2011, la

aux⁽⁵⁾ à l'intérieur de l'Europe, en fonction des régions de destination.

Dans le concept de la troisième solution, le Luxembourg a su se positionner avec une nouvelle navette de train combiné reliant Trieste (Italie) à Bettembourg (Luxembourg) trois fois par se-

ché turc. Toutefois, le marché est hautement concurrentiel et nos voisins allemands se positionnent déjà sur ce marché en pleine expansion avec des avantages géographiques qui jouent en leur faveur (corridor Nord/Sud au départ de Trieste) et des terminaux multimodaux multiples. Le

transcaspien jusqu'au golfe Persique). L'axe transsibérien prend son départ à Duisburg pour traverser l'Allemagne via Berlin, puis Varsovie et Moscou avant de pénétrer dans les étendues russes et sibériennes. À Novosibirsk, le tracé se scinde en deux, une variante Sud via le Kazakhstan et une variante Nord via la Mongolie intérieure ou la Mandchourie. La variante Nord est longue de 13.000 km, soit 4.000 km de plus que la variante Sud et l'acheminement des marchandises dure en moyenne 18 jours, soit moins de la moitié de la durée de transport par voie maritime.

La ligne principale de la Transsibérienne est une ligne à double rail entièrement électrifiée sur 10.000 kilomètres. Elle a une capacité de transport annuelle de 100 millions de tonnes et de 140.000 conteneurs en transit des pays asiatiques vers l'Europe et l'Asie centrale. Les gares ferroviaires aux frontières de la Mongolie et de la Chine ont été modernisées et les connexions aux ports maritimes, étendues. Tout au long de la ligne, 36 terminaux multimodaux peuvent manutentionner des conteneurs, afin de les distribuer régionalement ou les transborder ⁽¹⁾ vers d'autres embranchements secondaires de la Transsibérienne.

Les logisticiens allemands se sont déjà engagés dans ce projet. En effet, la filiale transport et logistique de la Deutsche Bahn (DB Schenker) approvisionne depuis l'Allemagne une usine BMW en Chine. Le convoi effectue le trajet en 23 jours maximum, soit moins de la moitié du temps nécessaire

fabriqués en Chine destinés au marché européen.

■ La route de la soie

Le Kazakhstan est le deuxième pays le plus important de la CEI ⁽²⁾. Ses frontières communes à la Chine, la Russie, le Turkménistan, l'Ouzbékistan et le Kirghizstan le positionne comme plateforme centrale sur la nouvelle route de la soie. Le Kazakhstan développe actuellement ses investissements en infrastructure notamment par la modernisation du point de passage vers la Chine, afin d'augmenter les capacités de transit des trains vers la Russie et vers l'Europe. Plusieurs centres logistiques sur les corridors de transit sont en construction.

Grâce à ces investissements, le Kazakhstan souhaite capter plus de marchandises sur cette nouvelle route de la soie au détriment des lignes maritimes entre la Chine et l'Europe. Par ailleurs, l'Iran a annoncé que le couloir de transport qui relie l'Asie Centrale au Golfe persique est terminé et ouvert au transport. Celui-ci permettra de développer de nouvelles routes logistiques.

■ Logistics-Hot-Spot Turquie

Dans cette construction de nouvelles voies logistiques multimodales, que ce soit par mer/rail/route ou mer/route, la Turquie, et Istanbul en particulier, devient un hub privilégié pour l'Asie centrale et éventuellement pour la Chine dans un second temps. Souvent les marchandises européennes sont consolidées ⁽³⁾ à Istanbul et réexpédiées ensuite vers le Turkménistan, l'Ouzbékistan et l'Azerbaïdjan, tandis que les marchandi-

maine et perspectives intéressantes de développement. En effet, la distance parcourue par le train sur plus de 1.000 kilomètres permet se servir idéalement les marchés du Benelux, du Nord de la France, de l'Ouest de l'Allemagne et ceux de l'Angleterre. Avec une capacité actuelle de plus de 10.000 remorques par an, import/export confondus, cette ligne peut encore être développée à la demande des opérateurs turcs. Grâce à l'Eurohub Sud, des activités logistiques complémentaires pourront être offertes afin d'augmenter l'attrait ⁽⁶⁾ européen pour les exportateurs et importateurs actifs sur le mar-

L'enjeu logistique est donc clairement déterminé, car toutes ces exportations demanderont des solutions logistiques diverses pour atteindre au plus vite leurs marchés de destination. La Turquie investit massivement dans les infrastructures portuaires, les terminaux intermodaux et les centres logistiques. Ainsi, 16 terminaux sont prévus au niveau national pour le transbordement ferroviaire des marchandises. Toutefois, la majeure partie des transports, notamment vers l'Europe, se font par la route. A l'heure actuelle, seuls trois itinéraires sont possibles: le 100 % route via la Bulgarie, la Roumanie, la Hongrie, l'Autriche vers les marchés de l'Europe de l'Ouest sur plus de 2.000 kilomètres, le transport combiné rail-route par le même itinéraire, mais avec des contraintes ferroviaires considérables en Bulgarie et en Roumanie, néanmoins en voie d'amélioration, le transport Ro-Ro ⁽⁴⁾ vers Trieste ou Toulon. Ensuite, les livraisons terminales sont acheminées soit par la route, soit par rail-route vers des terminaux multimo-

maine et perspectives intéressantes de développement. En effet, la distance parcourue par le train sur plus de 1.000 kilomètres permet se servir idéalement les marchés du Benelux, du Nord de la France, de l'Ouest de l'Allemagne et ceux de l'Angleterre. Avec une capacité actuelle de plus de 10.000 remorques par an, import/export confondus, cette ligne peut encore être développée à la demande des opérateurs turcs. Grâce à l'Eurohub Sud, des activités logistiques complémentaires pourront être offertes afin d'augmenter l'attrait ⁽⁶⁾ européen pour les exportateurs et importateurs actifs sur le mar-

Luxembourg se doit d'améliorer rapidement sa compétitivité et sa productivité pour devenir un acteur de premier rang sur ce marché d'avenir.

Il reste à espérer que les travaux d'infrastructures du nouveau terminal multimodal à Bettembourg ne connaîtront pas les mêmes déboires administratifs que la zone logistique de la WSA ⁽⁷⁾, afin de ne pas rater cette belle perspective de développement dont a besoin le Luxembourg confrontés à une tendance de fond qui est la désindustrialisation.

* Alain Krecké est Senior Cluster Manager du Cluster for Logistics.

Glossaire

- ⁽¹⁾ Transbordement (ou Cross docking): Action de faire passer des marchandises des quais d'arrivée aux quais de départs, sans passage par le stock.
- ⁽²⁾ CEI (communauté des Etats Indépendants): Union entre la Russie et la plupart des anciennes Républiques-satellites qui a vu le jour après le démantèlement de l'URSS en 1991.
- ⁽³⁾ Consolidation (ou groupage): Action consistant à réunir les envois de marchandises en provenance de plusieurs expéditeurs ou à l'adresse de plusieurs destinataires, et à organiser et faire exécuter l'acheminement du lot ainsi constitué par un transporteur.
- ⁽⁴⁾ Transport Ro-Ro (de l'anglais Roll-On, Roll-Off signifiant littéralement „Roule dedans, roule dehors“): L'appellation fait référence à une technique de manuten-

tion: on charge et décharge les colis en les faisant rouler depuis la rampe Ro-Ro portuaire vers la rampe mobile du navire.

■ ⁽⁵⁾ Multimodalité: Le transport multimodal est la combinaison de plusieurs modes de transport de marchandises avec un même contenant, qui peut être par exemple un container, une caisse mobile, ou une semi-remorque. Les combinaisons possibles sont nombreuses: rail et route, fleuve et route, mer et route, etc. L'objectif est de réduire la part de la route, en la limitant dans la mesure du possible au début et à la fin de la chaîne d'approvisionnement, au profit de modes de transports moins polluants comme le rail, le bateau sur mer ou sur fleuve.

■ ⁽⁶⁾ Gateway: Porte d'entrée.

■ ⁽⁷⁾ WSA (Warehouse Service Agency): Centre logistique de Bettembourg-Dudelange sur le site de l'ancien camp militaire.