



COMMUNIQUE DE PRESSE n° 6/2020

L'UIC, organisation mondiale des Chemins de fer, publie son étude la plus récente sur le développement des corridors eurasiatiques

(Paris, 24 mars 2020) Réalisée avec le concours de l'IEC (Infrastructure Economics Centre), Cabinet de consultant établi à Moscou et Paris, cette étude propose :

- une analyse des changements majeurs intervenus au cours des dernières années sur les axes du nord;
- une prévision de volume pour la période 2020 à 2030 à partir de la situation macro-économique actuelle;
- une analyse de l'élasticité de la demande de fret ferroviaire en fonction du niveau des subventions chinoises, de la numérisation des processus, des améliorations aux frontières et de la vitesse de transport.

Changements essentiels au cours des dernières années

De 2016 à 2018, le marché a connu une croissance rapide, mais en 2018, et plus spécialement en 2019, celle-ci a laissé place à une croissance modérée avec des volumes estimés à 345 000 TEU. Cette évolution a conduit les acteurs du marché à rechercher activement des créneaux d'activité et des solutions de rééquilibrage des flux, tout en favorisant l'approfondissement de la coopération.

En 2018, le ratio trafic est-ouest / trafic ouest-est (uniquement en transit) était respectivement de 56,6% contre 44,4% tous trafics confondus et de 67,6% contre 32,4% pour les conteneurs chargés.

La dynamique des flux et des opérations en volume évaluée depuis 2016, s'est caractérisée après une évolution spectaculaire en 2017 par une croissance modérée mais stable en 2018 et 2019. En outre, on observe une proportion volatile de conteneurs vides fluctuant entre 16% et 30%. Ce phénomène résulte probablement de la croissance rapide des volumes en l'absence de solutions de rééquilibrage pertinentes.

Le développement de nouveaux axes d'échange se poursuit manifestement le long des corridors est – ouest – est. Malgré un intérêt grandissant pour les itinéraires

nord – sud -nord, les capacités de transport est - ouest - est ne sont pas pleinement utilisées.

Environ 95% des transports eurasiatiques dans les deux sens (trafics Asie – Asie centrale compris) transitent par la Russie, alors que les 5% restants empruntent le corridor central et d'autres axes.

L'axe déterminant qui a vu le jour depuis 2016 est celui de Baku – Tbilisi – Kars, lequel avec son raccordement à l'axe ferroviaire transcasprien constitue le corridor central.

L'automatisation et la digitalisation investissent progressivement toutes les facettes de la logistique et cette tendance va en s'accéléralant.

Les acteurs du marché recherchent très activement des solutions de niche en affinité avec le rail – en identifiant les types de marchandise les plus adaptés à l'offre ferroviaire par rapport au maritime ou à l'aérien, lorsqu'il s'agit par exemple de légumes ou fruits frais, de produits en vrac à forte valeur ajoutée et sensibles à l'humidité, etc.

Les acteurs intensifient leurs efforts de commercialisation, nouent des alliances et lancent des projets de coopération, autant de signes montrant que le marché continue à évoluer et n'a pas encore atteint sa configuration finale.

Prévisions

Trois scénarios macro-économiques ont été pris en compte pour l'étude : un scénario pessimiste (hypothèse de guerres économiques, crises sanitaires, tensions géopolitiques), un scénario de base (supposant une stabilisation de la croissance) et un scénario optimiste (accéléralation de la croissance des économies dominantes et renforcement de la mondialisation). La modélisation se réfère au scénario de base.

Le contexte macro-économique du scénario de base présuppose des conditions propices à une poursuite de la croissance des trafics eurasiatiques jusqu'en 2030, mais également un déséquilibre croissant entre les trafics ouest-est et est-ouest d'un ordre de grandeur de 42 à 43% contre 58 à 57%.

La part du transport ferroviaire dans le volume global ne devrait pas varier fortement. En 2018, elle représentait entre 0,1% et 9,1% pour différentes régions européennes et chinoises, sachant qu'en 2030 elle pourrait croître jusqu'à atteindre un ordre de grandeur compris entre 1,0% et 9,8%.

Pourtant les volumes minimum et maximum prévisibles sur le marché pourront varier à l'horizon 2030: en partant de moins de 450 milliers de TEU selon le scénario pessimiste accentué par des facteurs défavorables, tels que la réduction des subventions chinoises en faveur du rail ou l'impact possible du COVID-19, pour arriver à une estimation de plus de 2 millions de TEU chargés en 2030 selon le scénario

optimiste associé à des facteurs favorables, tels que la digitalisation, les améliorations de l'infrastructure et les mesures de soutien au transport ferroviaire.

Pour les besoins de l'étude, le scénario de base qui prévoit 872 000 TEU à l'horizon 2030 a été choisi comme scénario de référence dans le cadre de l'analyse.

Elasticité de la demande

La réalisation d'une analyse sur l'élasticité de la demande de fret ferroviaire au regard du niveau des subventions chinoises, de la numérisation des processus, des améliorations au franchissement des frontières, de la vitesse de transport, s'est accompagnée d'une évaluation des impacts qui en résultent en termes de volumes.

Selon les résultats de la modélisation, le transport ferroviaire est plus sensible au prix qu'à la vitesse. Le relèvement des vitesses sur le transsibérien, l'ouverture de lignes affluentes à partir de la République de Corée et du Japon, et l'utilisation à 100% de la lettre de voiture CIM/SMGS sont perçus comme ayant l'impact le plus positif sur l'essor des volumes.

D'autre part, et ce n'est pas surprenant, la contraction des subventions chinoises en faveur du rail et des programmes d'extension des ports constituent les facteurs les plus préjudiciables à la croissance des volumes.

La capacité des points de passage aux frontières et la fluidité des opérations frontalières importent certes, mais leur incidence sur l'attractivité du rail se révèle moindre, comme le montre la figure ci-après. L'option "idéale pour le rail" qui combinerait le relèvement de la vitesse/réduction des temps de parcours, le recours intensif aux moyens électroniques et l'abaissement des prix globaux sur les corridors est celle qui apporterait le plus d'avantages au marché. Dans un scénario plus réaliste, la diminution des subventions ferroviaires chinoises qui passeraient de 50% à 20% mettront véritablement à l'épreuve la soutenabilité du système de transport ferroviaire eurasiatique. Cela devrait entraîner une redistribution des flux, une reconfiguration du marché, et susciter l'émergence de nouveaux services.

A quels changements et challenges doit-on s'attendre a priori en cas de contraction des subventions chinoises ?

Premièrement, la réduction de ces subventions aura probablement un lourd impact sur les flux et induira sans doute leur redéploiement entre différents axes de transport. Les itinéraires du sud via le Kazakhstan sont susceptibles d'être les premiers affectés par une chute de leurs volumes. Cela tient au fait que la plupart des transports de marchandises effectués actuellement par fer sont fortement tributaires de subventions, et leur réduction fera la part belle au transport maritime, sauf pour les marchandises

sensibles aux délais de transport ou exigeant des conditions de transport spéciales (par ex. denrées alimentaires, produits mécaniques, chimiques, etc.)

Deuxièmement, il est probable que nous assistions à une reconfiguration du marché au sens où de nouvelles opportunités se présenteront aux acteurs du marché sur les itinéraires du nord plutôt que sur les itinéraires du sud (via le Kazakhstan et l'axe transsibérien et le corridor central).

Troisièmement, il faut s'attendre à ce que le marché réagisse à la baisse de compétitivité du maritime au long cours par le prix en proposant des services de "niche" et "high-tech", y compris des prestations dématérialisées. Cette observation vaut également pour le contexte économique généralement défavorable correspondant au scénario pessimiste.

Enfin, une intensification des projets de coopération associant entreprises et acteurs publics apparaît possible en tant que réponse à une perte de compétitivité.

Comme le montre l'enquête exposée dans le cadre de l'étude, une approche centrée sur les corridors répond à une attente forte. Les impacts négatifs sur les flux peuvent stimuler la mise en œuvre d'une telle approche et inciter à passer de considérations théoriques à des décisions et des actions concrètes.

Mesure d'atténuation

Ainsi que la modélisation le montre, la meilleure solution pour contrer ces difficultés, consiste à travailler de manière coordonnée sur l'ensemble des corridors inter-océans, qui peuvent constituer les éléments importants d'une politique internationale de développement durable.

L'initiative vise à promouvoir le transport ferroviaire le long des corridors eurasiatiques d'un océan à l'autre, en poursuivant l'intégration de nouveaux segments de la zone 1520 mm et 1435 mm, y compris les liaisons vers la République de Corée et le Japon.

Elle est de nature à renforcer la compétitivité générale du mode ferroviaire, même dans un contexte externe défavorable et pourra contribuer à relever le défi de l'asymétrie des flux dans les différentes directions grâce à la création d'un réseau équilibré de pôles logistiques regroupant les flux de transit et les flux d'import/export.

Pour les demandes d'interview avec M. François Davenne, contacter svp Marie Plaud-Lombard: plaud-lombard@uic.org

Pour de plus amples informations: https://uic.org/IMG/pdf/uic-iec2020_eurasian-corridors-development-potential_exec_summary.pdf

CONTACTS

Département Communication UIC : com@uic.org

Sandra Géhénot, Directrice Fret UIC : gehenot@uic.org