



HAL
open science

Les nouvelles “ routes de la Soie ”, une viabilité en question

Florent Laroche

► **To cite this version:**

| Florent Laroche. Les nouvelles “ routes de la Soie ”, une viabilité en question. 2022. hal-04058159

HAL Id: hal-04058159

<https://hal.science/hal-04058159>

Submitted on 4 Apr 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NoDerivatives 4.0 International License

Cet article est republié à partir de [The Conversation](#) sous licence Creative Commons. Lire [l'article original](#). Laroche, F. (2022). « Les nouvelles « routes de la Soie », une viabilité en question ». *The Conversation* (Éd. française), 28 février 2022, 20:32. <https://theconversation.com/les-nouvelles-routes-de-la-soie-une-viabilite-en-question-177519>

Sous licence [Creative Commons Attribution/Pas de modification](#).

Règles de republication : <https://theconversation.com/fr/republishing-guidelines>

Les nouvelles « routes de la Soie », une viabilité en question

Publié : 28 février 2022, 20:32 CET



Le maire de Zhengzhou pose en 2013 avec le PDG de la Deutsche Bahn devant le premier train de marchandises à avoir relié sa ville à Hambourg. Christian Charisius / DPA / AFP

Florent Laroche (Université Lyon 2, LAET).

Un million. C'est la barre symbolique franchie en 2021 par le nombre de conteneurs transportés par voie ferroviaire entre la Chine et l'Union européenne. N'en déplaise aux tenants de la relocalisation, la crise sanitaire du Covid-19 a dopé les échanges eurasiatiques et confirmé l'essor des « nouvelles routes de la soie » à l'heure où la guerre éclate en Europe.

Ces conteneurs ont été transportés par 14 000 trains, soit en moyenne 38 convois par jour. Et ce, 10 ans seulement après que le lancement des premiers wagons sur les rails. On compte même depuis 2018 quelques dizaines de camions par semaine qui réalisent le trajet via la Biélorussie, la Russie, le Kazakhstan et la Chine.

Dans le monde, la Chine, c'est chaque année depuis 2007 en moyenne 2 600 km d'infrastructures ferroviaires nouvelles (contre 200 km en Europe) sur lesquelles les convois peuvent rouler à plus de 200km/h. Ce développement s'inscrit depuis 2013 et l'accession au pouvoir de Xi Jinping dans le plan « One Belt, One Road » (« Une ceinture, Une Route »), qui concerne autant l'Asie centrale que l'Afrique. Son coût restant en 2021 est estimé à 13 000 milliards d'euros par le G20.

Face à ces ambitions, l'Europe a récemment présenté son projet alternatif « Global Gateway ». Mais pourra-t-on parler de succès pour ce que Pékin se plaît à nommer « projet du Siècle » ? Sans même se risquer à essayer d'anticiper les conséquences du conflit ukrainien, la viabilité économique et écologique de l'axe eurasiatique interroge déjà fortement.

Nouveau développement, nouvelles routes

Pour comprendre l'intérêt porté à cet axe, il faut d'abord regarder du côté du commerce mondial et son considérable essor depuis les années 90. Entre 1990 et 2020, les échanges maritimes ont été multipliés par 4, tandis que la capacité des plus gros porte-conteneurs a été multipliée par 5. L'Asie du Sud-Est et notamment la façade maritime de la Chine se trouve au cœur de ce nouveau système.

L'évolution du top 10 des principaux ports dans le monde est, à cet égard, révélatrice. En 1990, la moitié des ports était asiatique mais aucun n'était chinois, l'autre moitié comprenait les ports européens et américains. En 2020, le grand port européen de Rotterdam s'est vu rétrograder à la 11^e place laissant définitivement le monopole du top 10 à la nouvelle puissance asiatique. On estime désormais que la Chine et ses ports traitent environ un quart des conteneurs dans le monde, témoignant de sa puissance industrielle et commerciale.

L'essor économique chinois des années 2000 constitue la clef de voûte de cette dynamique. Alors que les PIB des États-Unis ou de la France ont doublé entre 2000

et 2020, le PIB chinois a lui été [multiplié par 12](#). En parallèle, la part de la Chine dans les échanges extérieurs de l'Union européenne a triplé pour atteindre [15 % en 2018](#). Elle vient d'ailleurs de devenir en 2021 le [premier partenaire commercial de l'UE](#) reléguant en deuxième position les États-Unis.

Au-delà, c'est toute l'Asie du Sud-Est qui a connu un développement économique exceptionnel sur la période. Il y a là un vaste ensemble qui pèse pour 30 % du PIB mondial, réuni à partir du 1er janvier 2022 dans la [nouvelle zone de libre-échange asiatique \(la Regional Comprehensive Economic Partnership ou RCEP\)](#).

Nouveau développement implique aussi recherche de nouvelles routes. Et ce sont les Européens, plus particulièrement les Allemands, qui ont affrété le [premier train par-delà le continent](#) en 2008, sous la houlette de la Deutsche Bahn, pour l'acheminement de matériel informatique. Suite à la crise de 2009, le projet de pérenniser ce service régulier a été abandonné. Il a finalement été repris en 2011 et a ouvert la voie à de nouvelles routes terrestres soutenues par les acteurs du Benelux et du Nord de l'Europe comme l'ont mis en avant [nos travaux](#).

Cruciales alternatives

Ce sont ainsi, avant les gouvernements, le marché et les acteurs économiques qui ont poussé en faveur d'une alternative aux modes maritime et aérien. La politique mise en place par le président chinois Xi Jinping à partir de 2013 n'est venue qu'appuyer et amplifier une dynamique déjà en cours.

L'alternative terrestre permet d'économiser sur le temps d'acheminement nécessaire pour rejoindre les ports d'export. Elle s'inscrit dans le plan de rééquilibrage de l'économie chinoise engagée par le gouvernement dans les années 2000 au profit de villes intérieures comme Chongqing, Chengdu (spécialisée dans l'électronique) ou Lanzhou respectivement situées à 1 400, 1 600 et 1 700 km de Shanghai. Ces trois villes qui forment le « [triangle de croissance](#) » ont tout intérêt à voir se développer l'axe terrestre qu'il soit ferroviaire ou routier dans un pays où les besoins en transport ont été [multipliés par 6](#) entre 1995 et 2018.

On comprend alors que la recherche d'alternatives au transport maritime devienne cruciale pour le gouvernement chinois et les acteurs économiques. Ce dernier exerce jusqu'à présent un quasi-monopole sur les échanges eurasiatiques avec près de [98 % des marchandises transportées](#). La solution portuaire se trouve par ailleurs de plus en plus inadaptée face au e-commerce, la logistique en flux tendus et la montée en gamme de la Chine (incarnée par la stratégie « [made in China 2025](#) »).

Si l'aérien offre de la vitesse (quelques jours de trajet contre plus de 30 pour la voie maritime), il se trouve fortement pénalisé par son prix élevé en raison de la capacité limitée des avions. Un conteneur se négociait avant la pandémie autour de 3 000 euros par la mer contre plus de 60 000 euros pour l'aérien.

Dans ce contexte, l'offre ferroviaire se distingue à la fois par le prix et le temps : moins d'un mois de transport et un coût d'environ 7 000 euros par conteneur.

Cinq fois plus d'émissions de CO₂

Pour autant, le débat persiste sur la viabilité économique du train. Ce prix s'avère en effet moitié moins important que le coût réel en raison des subventions importantes à l'export distribuées par les autorités locales chinoises aux chargeurs. On estime qu'elles étaient de l'ordre de [800 millions d'euros en 2021](#). Leur réduction à venir pourrait tempérer la croissance de l'axe sans l'inverser, avec un [triplément des flux attendu d'ici à 2030](#).

Plus étonnant, le transport routier semble également trouver sa place. Il est le plus rapide après l'aérien, la vitesse moyenne pour un camion étant de 60 km/h contre 30 km/h pour le train. Cela représente un gain d'une semaine sur l'ensemble du voyage. Il est aussi le plus agile pour passer les frontières là où le ferroviaire marque des ruptures de parfois plusieurs jours pour transborder les conteneurs, changer de locomotive, etc. Cependant, il ne bénéficie pas des avantages du train en matière de massification et se négocie donc à un prix plus élevé ([environ 15 000 euros par conteneur](#)).

Enfin, l'argument environnemental ne plaide pas nécessairement en faveur du ferroviaire. Le mode maritime se distingue par sa capacité à massifier le transport de conteneurs : [22 000 sur les plus gros navires](#) contre environ [90 pour un train](#). Chaque conteneur pouvant contenir 4 000 boîtes de chaussures, ce sont 88 millions de paires de chaussures qui peuvent être transportées par un navire contre moins de 400 000 pour un train. Cette différence conduit un train à émettre [5 fois plus de CO₂ par tonne transportée](#) qu'un porte-conteneur.

Pour comprendre, il faut savoir que les trains fonctionnent à l'essence sur de larges portions non électrifiées de l'axe eurasiatique. Et lorsqu'ils roulent à l'électricité, c'est le [mix énergétique](#) pour produire l'électricité qui leur est défavorable. 90 % de la production électrique vient des énergies fossiles au Kazakhstan, 60 % en Russie et 68 % en Chine. Et il s'agit là des trois pays principaux traversés.

Dans un souci écologique, il pourrait donc être préférable de limiter le développement de ces nouvelles voies et conserver l'option maritime qui reste finalement la plus frugale en énergie et émissions de CO₂ par tonne transportée. Économie, écologie, géopolitique... le jour où la suprématie du transport maritime se trouvera contestée par le ferroviaire ou la route reste ainsi encore lointain.

Autre ressource sonore

« **Nouvelles routes de la soie : les rois du fret** ». [Podcast]. Émissions. Cultures Monde. Épisode 3/4 – Les nouveaux aventuriers du rail. France Culture, 2022. Durée de 58 MIN.

Florian Delorme reçoit Eric Mottet, maître de conférences en sciences politiques à l'Institut catholique de Lille et Florent Laroche, maître de conférences en économie à l'Université Lumière Lyon II, chercheur au Laboratoire d'économie et d'aménagement des transports.

Écouter : <https://www.franceculture.fr/emissions/cultures-monde/nouvelles-routes-de-la-soie-les-rois-du-fret>