

# **LES RELATIONS EUROPE-ASIE**

*Christian Reynaud*

*Mars 2005*

# **TABLE DES MATIERES**

<b>I – UNE ACCELERATION BRUTALE DES ECHANGES ENTRE L’EUROPE ET L’ASIE</b>	<b>5</b>
1. Une croissance annoncée des pays d’Asie et en particulier de la Chine.....	6
2. L’émergence de la Russie et des pays d’Asie Centrale.....	7
3. Une croissance matérielle pour tous types de produits .....	8
4. Une croissance durable ?.....	9
<b>II– LES CONSEQUENCES POUR LE TRANSPORT ENTRE L’EUROPE ET L’ASIE</b>	<b>15</b>
1. Tout d’abord faire face à une croissance continue, soutenue voire à une accélération du trafic de conteneurs .....	16
2. L’émergence de grands hubs maritimes.....	17
3. L’intégration des chaînes logistiques porte à porte.....	18
4. De nouvelles routes terrestres et maritimes.....	19
<b>III – PROBLEMES ET PERSPECTIVES POUR LE TRANSPORT ENTRE L’EUROPE ET L’ASIE</b>	<b>25</b>
1. L’équilibre du marché et les problèmes de capacité à court et moyen terme .....	27
2. Les nouvelles voie du commerce terrestre entre l’Europe et l’Asie.....	29
3. Une vision de corridors entre l’Europe et l’Asie avec un maillage progressif de réseaux Eurasiatiques .....	32
4. Une démarche prospective pour les liaisons entre l’Europe et l’Asie.....	33
<b>CONCLUSION</b> .....	<b>36</b>

Le début du 21<sup>ème</sup> siècle est marqué par des changements profonds, sans précédent au niveau de l'économie mondiale et des relations entre pays et continents. Le commerce international connaît, en volume, une croissance forte, notamment sous l'impulsion des pays d'Asie. Des augmentations annuelles de produits intérieurs bruts supérieurs à 5% et proche de 10 % appliqués à des populations supérieures à un milliard d'habitants comme cela est le cas de la Chine et de l'Inde créent un effet « de masse » dans la production et les échanges mondiaux jamais rencontrés jusqu'à présent .

Du côté européen, la croissance économique des dernières années n'a certainement pas été aussi rapide, la reprise ayant tardé à se manifester à partir de 2003 alors que de nombreux indicateurs économiques étaient déjà devenus beaucoup plus favorables à travers le monde, en Asie, en Amérique et que la Russie entrait désormais dans une phase de croissance soutenue.

Dans ce contexte l'Europe connaît aussi un changement profond de ses institutions et après une phase d'élargissement aux pays d'Europe centrale, elle engage une politique de coopération et d'ouverture à de nouveaux pays voisins qui sont ceux de la CEI, de l'Asie centrale et de la Méditerranée.

Tous ces éléments sont autant de facteurs qui jouent dans le sens d'une forte augmentation des échanges sur un grand axe Est-ouest entre l'Europe et l'Asie, pour lequel beaucoup d'observateurs s'attendent à une nouvelle phase d'accélération sachant que la croissance du commerce mondial a déjà été au cours des 10 dernières années 2,2 fois plus rapide que celle du PIB mondial.

Il est néanmoins vrai que les difficultés financières de 1997 en Asie ne sont pas très éloignées et que l'avenir des institutions européennes n'est pas encore arrêté. La hausse brutale du prix du pétrole pour atteindre 50 \$ le baril et des pics plus élevés, la tension sur le marché des matières premières lié à la demande des pays d'Asie, l'augmentation des disparités sociales, les risques environnementaux rappellent constamment que cette croissance économique peut être brutalement remise en cause.

Mais l'année 2004 a aussi été une année de retour aux grands équilibres macro-économiques pour un grand nombre de pays en développement, plus rapidement que prévu, pays qui prennent de plus en plus conscience des risques liés aux déséquilibres sociaux et à la dégradation de l'environnement.

De plus, l'augmentation des prix du pétrole peut créer des ressources nouvelles aux pays producteurs qui sont aussi ceux de la CEI et de l'Asie Centrale facilitant le financement de nouvelles infrastructures de transport.

Une des caractéristiques de la croissance actuelle des échanges entre l'Europe et l'Asie est alors que tout un ensemble de pays sont maintenant concernés, depuis l'Europe jusqu'à la Chine avec le rôle important de la Russie et des pays d'Asie centrale, ainsi que d'autres pays situés plus au sud comme la Turquie et l'Inde. Cet aspect de diffusion spatiale est fondamental pour la définition des grandes routes d'un commerce mondial qui ne s'établit pas uniquement entre les extrémités, aussi entre de grands pôles intérieurs du continent euro-asiatique.

L'objet de cette note n'est alors certainement pas d'analyser dans le détail les facteurs de cette croissance des pays d'Europe et d'Asie, mais plus modestement d'en souligner un certain nombre de conséquences sur le système de transport, les modes d'acheminement, le choix des itinéraires et les principaux problèmes à traiter face à une telle augmentation des volumes transportés, sur des distances particulièrement longues.

Pour la CEMT dont le champ d'intervention recouvre désormais une large partie de cette zone qui s'étend de l'Europe à l'Asie, l'enjeu devient à la fois maritime et terrestre, avec d'un côté la poursuite d'une croissance très rapide des trafics sur les grandes routes maritimes et dans les grands ports concernés et de l'autre la redécouverte de grands itinéraires terrestres, sur de très longues distances ouvrant de nouvelles perspectives à l'ensemble des modes de transport et en particulier au mode ferroviaire.

Cette note comprendra donc trois parties :

1. Le rappel d'un certain nombre de données économiques sur la croissance des échanges entre l'Europe et l'Asie.
2. L'analyse des conséquences de cette croissance sur le système du transport international entre les pays.
3. Une revue des principaux problèmes qui en découlent et des perspectives qui s'ouvrent.

## **I – UNE ACCELERATION BRUTALE DES ECHANGES ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE**

Le réveil économique des pays d'Asie était annoncé, et les historiens ont souvent rappelé que la Chine participait il y a environ 300 ans, à un peu près le 1/3 de la production et des échanges mondiaux, niveau qu'elle pourrait retrouver dans les trente ans à venir.

Après la percée du Japon dans les années cinquante, celle des « dragons » et des « tigres » asiatiques dans les années soixante-dix et quatre-vingts, l'arrivée en force de la Chine était attendue dans les années quatre vingt dix suivie par l'Inde. La force du phénomène a quand même surpris en ce début du XXIe siècle, à un moment où l'Europe connaissait des difficultés de reprise.

Mais la percée de la Russie et les pays de la CEI dans les échanges internationaux était elle aussi attendue depuis le milieu des années quatre vingt dix après la réussite de la transition économique des pays d'Europe centrale qui ont maintenant été intégrés à l'Union européenne. Ces partenaires créent une dynamique nouvelle tout le long d'un axe traversant le continent « eurasiatique », partenaires souvent riches en matières premières et en particulier en pétrole ce qui est un atout important pour un nouveau démarrage économique.

Cette croissance qui est stimulée par la diffusion de technologies « immatérielles » de l'information dans le contexte de globalisation et la mondialisation actuel est aussi une croissance « matérielle » entraînant des travaux de constructions massifs de logements dans les villes et d'infrastructures pour irriguer ces nouveaux espaces.

Plus au sud, un pays comme la Turquie renforce sa position de carrefour entre l'Orient et l'Occident et dans un certaine mesure l'Iran et l'Inde dont la population se rapproche de celle de la Chine : si la croissance de l'Inde a été au cours des dernières années plus faible que celle de la Chine elle est devenue remarquable en 2004 avec des taux de croissance qui rejoignent ceux de la Chine suivant un modèle économique différent mais peut être aussi efficace.

Face à cette accélération de la croissance et des échanges, il faut en souligner les caractéristiques qui auront des conséquences sur les volumes transportés, sur les moyens de transports utilisés et la construction des infrastructures entre l'Europe et l'Asie.

### **1. Une croissance annoncée des pays d'Asie et en particulier de la Chine**

Ce n'est pas tant la croissance de l'économie chinoise mais sa vigueur qui a surpris : de 1990 à 2001 l'économie chinoise a enregistré une croissance moyenne de 10 % par an taux probablement le plus élevé au monde durant cette période pour une population de près de 1,3 milliards d'habitants.

La Chine représente aujourd'hui 4 % du PIB mondial et 5 % du commerce mondial et elle est devenue le 2<sup>e</sup> partenaire de l'Europe.

Une caractéristique importante de cette évolution est le rôle joué par le secteur exportateur et les investissements internationaux. L'économie chinoise est très ouverte sur l'extérieur avec des taux d'exportation par rapport au PIB de près de 40 %, bien supérieurs à ceux qui sont observés au Etats-Unis , ou au Japon et comparables à ceux des pays européens.

Une deuxième caractéristique est que ce commerce international ne se réalise qu'en partie avec l'Europe ou l'Amérique : la croissance du commerce entre pays asiatiques connaît des taux de croissance encore plus élevés avec, notamment des trafics de conteneurs bien supérieurs.

Dans une première phase les grands centres d'exportation d'Asie et de la Chine se sont essentiellement concentrés sur les côtes du pays créant une véritable explosion de grands centres urbains qui sont aussi des grands ports, attirant la population rurale intérieure. La nouvelle économie asiatique restait une économie très maritime.

Mais un objectif actuel des dirigeants est aussi des conquérir les espaces intérieurs afin de limiter les migrations internes et de créer à l'intérieur d'un pays comme la Chine des pôles de croissance économique. Pour les entreprises, cette conquête intérieure, facilitée par la construction de réseaux autoroutiers, aériens, ferroviaires présente l'intérêt d'une main

d'œuvre à meilleur marché que celle des villes côtières où le revenu par habitant est devenu 4 à 5 fois supérieur à la moyenne nationale. La croissance est maintenant amorcée pour des grands centres industriels internes de la Chine.

Sur le plan du fonctionnement des entreprises, il est important de souligner que cette croissance est relativement diversifiée avec une appropriation rapide du « savoir faire ». Pour les exportations chinoises un grand nombre de produits résultent d'opérations d'assemblages, favorisées sur le plan fiscal reflétant une association étroite avec des entreprises étrangères. Ces activités contribuent alors à une part importante des trafics d'importation et d'exportation ; le phénomène aura des conséquences sur l'organisation logistique qui devient prioritaire pour organiser la circulation des produits.

## **2. L'émergence de la Russie et des pays d'Asie Centrale**

La croissance de la Russie et des pays de la CEI était aussi attendue une fois engagé un processus de transition économique ; dès la fin des années quatre-vingt-dix la Russie et les pays de la CEI retrouvaient un chemin de croissance soutenue. Depuis 2001, la croissance des pays de la CEI a oscillé entre 5 et 6 % à un taux supérieur à celui des pays d'Europe centrale situé entre 4 et 5 % et bien supérieur à celui de l'Europe occidentale proche de 2 %.

A la différence des pays asiatiques, cette croissance a été plus soutenue par la disponibilité de matières premières et en particulier de pétrole, que par l'exportation de produits manufacturés avec dans les deux cas la stimulation d'une demande intérieure.

Il en résulte une croissance forte du commerce extérieur des pays de la CEI, à l'importation comme à l'exportation, croissance qui crée de nouveaux flux dans la zone de la mer noire et de la mer caspienne ainsi que dans tout l'est de la Méditerranée. Parallèlement à une ouverture de l'économie sur les échanges mondiaux tout un ensemble de relations brutalement interrompues avec l'effondrement du COMECON se rétablissent progressivement sachant que, dans le cas présent, les relations internationales dépassent les frontières de l'ancien bloc communiste.

### **3. Une croissance matérielle pour tous types de produits**

Les modes de croissance économique et la distribution géographique des centres d'activité vont avoir une conséquence très directe sur les volumes de transport de marchandise et leur répartition spatiale.

Dans le cas présent, il semble plus que jamais que tous les types de produits soient concernés dans la mesure où le développement économique ne se réalise pas uniquement à partir d'industries lourdes mais aussi d'industrie de produits à valeur ajoutée élevée, dans le cadre de processus complexes de production associant des unités dispersées dans l'espace international.

Une rapide revue des secteurs concernés permet de s'en convaincre pour en deviner toutes les contraintes du transport et de logistique qui vont en découler.

- Tout d'abord, les produits énergétiques et en particulier le gaz et le pétrole.  
La contribution des pays de la CEI à l'approvisionnement mondial va s'accroître considérablement dans une phase où les besoins énergétiques ne vont pas réduire du fait du développement des pays asiatiques.
- Les matières premières et les produits intermédiaires.  
La croissance s'accompagne de grands programmes de construction en particulier dans les pôles urbains. La Chine, par exemple, consomme la moitié du ciment dans le monde. Le triplement du prix de la tonne d'acier en moins de trois ans reflète la tension qui se produit sur le marché des produits intermédiaires, du fait de la demande. L'approvisionnement en bois pour la construction et le mobilier est un autre exemple.
- Les produits manufacturés  
Les phases de croissance rapide s'accompagnent souvent d'une augmentation soutenue des produits manufacturés d'importation de biens de consommation finale et biens d'équipement. Cela été le cas pour les pays d'Europe centrale, ceux de la CEI et des

pays asiatiques, y compris le Japon et la Chine. Cette croissance s'est révélée souvent plus forte que ce qui était attendu à l'origine du fait d'une réactivité plus grande de la demande aux nouveaux produits aussi bien dans les pays développés que dans les pays qui se développent.

- Les pièces d'assemblage

La délocalisation d'usines, l'accession rapide à un savoir faire industriel de pointe dans beaucoup de pays d'Asie ont créé des processus de production plus éclaté à travers le monde et plus complexe, multipliant les besoins de transport. Le cas de la Chine a été mentionné comme particulièrement révélateur soulignant que le développement d'usines d'assemblage n'allait pas toujours à l'encontre d'activité d'unités de production « liées », situées dans d'autres pays plus développés.

Tous ces éléments vont dans le sens d'une demande de transport international forte, diversifiée et souvent sophistiquée. Il a été rappelé que durant les dix dernières années, l'élasticité du commerce international au PIB mondial est passé à 2.2 alors qu'il n'était que de 1.5 auparavant. Il ne semble pas que cette élasticité doivent fléchir et que la « dématérialisation » des échanges, qui est souvent évoquée pour expliquer un ralentissement de la croissance relative des tonnes transportées, ne soit contredite par de nouvelles demandes de matières premières et produits intermédiaires.

#### **4. Une croissance durable ?**

Beaucoup d'économistes se demandent si la croissance de ces dernières années est une croissance durable notamment pour les pays d'Asie qui ont atteint des taux très élevés proches de deux chiffres.

La première question est bien entendu, de préciser ce que l'on entend par « durable ». Si l'on considère l'impact environnemental de cette croissance il est évident que les risques s'accroissent parallèlement sachant que de plus en plus de pays en développement en prennent conscience et sont prêts à intégrer des objectifs de protection de l'environnement dans leur stratégie de croissance.

Il en est de même pour les risques de déséquilibres financiers, économiques ou sociaux qui peuvent aussi mettre en péril des scénarios de croissance aussi rapides..

Néanmoins plusieurs éléments conduisent vers un certain optimisme :

- Tout d'abord une prise de conscience des dirigeants des risques de ces déséquilibres comme cela vient d'être souligné.
- Ensuite la réalité d'une nouvelle économie mondiale très imbriquée avec des investissements étrangers et des associations d'entreprises : il a été vu qu'une large part d'exportations chinoises ont été le fait de groupements d'entreprises chinoises et étrangères.
- Enfin la diversité des modèles de croissance, qu'il s'agisse de l'Inde, de la Chine, de la Russie ou d'autres pays dans lesquels on peut y voir une plus grande capacité d'adaptation aux contextes nationaux et locaux. Par rapport au début des années quatre-vingt dix, où le discours sur la croissance était relativement « monolithique » l'intégration de « l'économie de marché » apparaît désormais beaucoup plus « élaborée », et on peut y voir un gage de « durabilité ».

Si l'on s'engage dans l'exercice des projections, peu de documents sont disponibles. Un des rares documents est celui des projections énergétiques, dans un domaine qui a toujours eu un besoin de vision à long terme<sup>1</sup>

Dans ce document, les projections laisse penser que ces tendances du début des années 2000 peuvent et devraient se prolonger à un horizon de 15 à 20 ans même si quelques tendances se modèrent.

La carte p.10 donne, à travers le trafic de conteneurs dans les ports en 2002, une image des enjeux de la mondialisation des échanges dans l'espace euro - asiatique. Les deux tableaux p.11 donnent, pour les différents pays du monde, des projections de taux de croissance à l'horizon 2025 montrant des écarts importants suivant les pays entre 2 % et 6 % de croissance

---

<sup>1</sup> Energy outlook 2004

annuelle moyenne, entraînant un changement profond dans la répartition, entre pays, de la valeur ajoutée (Energy outlook 2004).

En annexe une exploitation de COMEXT pour 2003 donne pour les pays européens, pour les modes maritime et ferroviaire, par grandes familles de produits les échanges avec les principaux pays de la CEI et de l'Asie : il apparaît ainsi l'importance des volumes d'échange des produits à valeur ajoutée élevée avec l'Asie et celle des matières premières et des produits intermédiaires avec la CEI.

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
	Importations											
Extra-UE-15	465.39	464.71	514.33	545.25	581.01	672.57	710.54	779.82	1033.34	1028.36	989.31	987.73
République tchèque	:	5.64	7.38	9.00	9.77	11.75	14.67	16.84	21.64	25.14	27.54	29.74
Hongrie	5.00	4.88	6.06	7.61	8.85	11.68	14.66	17.62	22.05	24.83	25.26	26.02
Pologne	7.97	8.41	10.13	12.26	12.25	14.23	16.18	17.58	23.31	26.62	28.26	31.32
Turquie	6.88	6.85	7.90	9.24	10.18	11.87	13.62	15.07	17.55	20.23	22.05	23.98
Norvège	20.63	21.06	23.67	25.52	27.86	33.71	28.13	29.59	46.10	45.11	46.50	48.70
Suisse	37.67	38.47	41.80	43.22	42.75	45.13	49.46	52.88	60.02	60.83	58.74	55.96
Association Européenne de Libre Echange (AELE) (CH, IS, LI, NO)	59.25	60.38	66.38	69.93	72.04	80.48	79.45	84.54	108.62	108.56	107.91	107.26
Fédération de Russie	10.85	17.62	21.35	21.49	23.40	27.04	23.17	25.98	45.72	47.77	47.73	51.84
Etats-Unis	92.79	90.60	99.87	103.67	113.14	137.85	152.02	160.59	199.02	195.80	175.46	151.17
Chine (à l'exclusion de Hong-Kong)	17.96	21.13	24.62	26.34	30.04	37.49	41.97	49.65	70.27	75.90	81.87	95.22
Japon	56.34	52.20	53.78	54.30	52.56	59.88	66.04	71.91	87.13	76.28	68.54	66.78
Economies dynamiques d'Asie (EDA) (EDA) (HK, KR, MY, SG, TH, TW)	43.02	46.00	50.62	54.38	57.93	68.12	77.93	85.24	109.43	98.09	91.92	90.95
Pays exportateurs de pétrole (OPEP)	42.82	41.53	41.48	38.44	43.98	51.29	40.52	48.37	86.22	77.02	67.59	71.26
Pays d'Afrique, des Caraïbes, et du Pacifique, signataires de l'accord de partenariat (accord de Cotonou)(77 pays)	27.85	24.35	26.08	27.65	30.25	32.14	31.22	32.58	43.33	47.64	45.69	43.28
	Exportations											
Extra-UE-15	415.30	468.12	523.77	573.28	626.29	721.13	733.43	760.19	941.27	982.97	994.32	972.92
République tchèque	:	7.10	9.21	11.66	14.01	15.91	17.21	18.43	24.00	27.67	29.14	30.23
Hongrie	5.38	6.45	8.05	8.73	10.03	13.60	16.86	18.44	23.04	23.88	25.04	26.14
Pologne	9.22	11.12	12.30	15.31	19.97	25.08	28.21	28.97	33.81	35.68	37.37	38.34
Turquie	8.75	12.41	9.27	13.39	18.32	22.38	22.19	20.58	29.95	20.26	24.34	28.13
Norvège	14.34	14.43	16.40	17.48	19.75	23.36	25.09	23.24	25.60	26.15	26.63	25.83
Suisse	41.86	42.68	46.65	51.04	51.46	53.02	57.18	62.56	70.78	74.76	70.74	68.41
Association Européenne de Libre Echange (AELE) (CH, IS, LI, NO)	56.98	57.87	63.76	69.78	72.67	78.07	84.23	87.84	99.00	103.30	99.47	96.54
Fédération de Russie	7.11	13.16	14.35	16.13	19.13	25.54	21.17	14.73	19.92	27.96	30.46	33.07
Etats-Unis	79.34	91.40	103.40	103.32	114.88	141.37	161.55	183.02	232.47	239.94	242.14	220.48
Chine (à l'exclusion de Hong-Kong)	7.57	12.36	13.99	14.69	14.75	16.48	17.41	19.35	25.50	30.09	34.23	40.13
Japon	22.20	24.66	29.00	32.90	35.77	36.10	31.57	35.37	44.94	44.92	42.69	40.06
Economies dynamiques d'Asie (EDA) (EDA) (HK,	37.30	46.91	56.95	65.57	70.20	77.66	60.08	62.00	81.57	81.89	78.22	73.20

KR, MY, SG, TH, TW)												
Pays exportateurs de pétrole (OPEP)	43.17	42.07	37.84	38.99	41.94	51.14	47.08	43.94	53.99	63.94	66.80	66.49
Pays d'Afrique, des Caraïbes, et du Pacifique, signataires de l'accord de partenariat (accord de Cotonou)(77 pays)	23.55	23.19	22.99	26.54	27.54	30.22	32.70	31.52	38.41	40.20	40.24	40.27

**Table 3. Annual Growth in World Gross Domestic Product by Selected Countries and Regions, 1977-2025**  
(Percent per Year)

Region	History				Projections		
	1977-2001	2001	2002	2003	2001-2025	2005-2010	2010-2025
<b>Industrialized Countries</b> . . . . .	<b>2.7</b>	<b>0.9</b>	<b>1.5</b>	<b>1.7</b>	<b>2.4</b>	<b>2.6</b>	<b>2.4</b>
United States . . . . .	3.0	0.3	2.4	2.3	3.0	3.2	2.8
Canada . . . . .	2.9	1.9	3.3	2.0	2.7	3.0	2.5
Mexico . . . . .	3.3	-0.3	0.9	1.5	3.9	3.6	4.4
Western Europe . . . . .	2.2	1.7	1.0	0.7	2.0	2.2	2.1
United Kingdom . . . . .	2.3	2.1	1.7	2.0	2.4	2.5	2.5
France . . . . .	2.2	2.1	1.2	0.3	2.1	2.2	2.2
Germany . . . . .	1.9	1.0	0.2	0.0	1.6	1.8	1.7
Italy . . . . .	2.2	1.7	0.4	0.3	1.9	2.1	2.0
Japan . . . . .	2.9	0.4	0.2	2.5	1.7	1.8	1.7
Australia/New Zealand . . . . .	3.1	2.5	3.7	2.6	3.0	3.0	2.9
<b>EE/FSU</b> . . . . .	<b>-0.4</b>	<b>4.6</b>	<b>4.0</b>	<b>5.1</b>	<b>4.1</b>	<b>4.4</b>	<b>3.9</b>
Former Soviet Union . . . . .	-1.0	5.9	4.8	6.1	4.2	4.5	3.8
Eastern Europe . . . . .	0.8	2.6	2.7	3.4	3.9	4.1	3.9
<b>Developing Countries</b> . . . . .	<b>4.5</b>	<b>2.4</b>	<b>3.5</b>	<b>3.9</b>	<b>4.6</b>	<b>5.2</b>	<b>4.5</b>
Asia . . . . .	6.8	3.9	5.6	5.2	5.1	5.8	4.7
China . . . . .	9.5	7.3	8.0	7.7	6.1	6.8	5.5
India . . . . .	5.2	5.6	4.3	5.8	5.2	5.4	5.1
South Korea . . . . .	6.9	3.2	6.3	2.8	4.2	5.6	3.4
Other Asia . . . . .	5.8	0.5	3.6	3.5	4.3	5.1	4.2
Middle East . . . . .	3.3	-1.7	3.3	3.9	3.7	4.0	3.6
Turkey . . . . .	3.3	-7.5	7.8	5.0	4.2	4.2	3.9
Africa . . . . .	2.7	3.2	3.0	3.3	4.0	4.5	3.9
Central and South America . . . . .	2.4	0.5	-1.2	1.1	3.7	4.1	4.2
Brazil . . . . .	2.7	1.4	1.5	0.5	3.7	3.9	4.1
<b>Total World</b> . . . . .	<b>2.8</b>	<b>1.3</b>	<b>2.0</b>	<b>2.3</b>	<b>3.0</b>	<b>3.2</b>	<b>3.0</b>

Sources: **History:** Global Insight, Inc., *World Overview* (Lexington, MA, September 2003). **Projections:** Global Insight, Inc., *World Overview* (Lexington, MA, September 2003); and Energy Information Administration, *Annual Energy Outlook 2004*, DOE/EIA-0383(2004) (Washington, DC, January 2004).

## **II– LES CONSEQUENCES POUR LE TRANSPORT ENTRE L’EUROPE ET L’ASIE**

Les conséquences du contexte de croissance économique pour le transport international entre l’Europe et l’Asie sont fondamentales. Elles ne se limitent pas à un impact sur des volumes qui augmentent en tonnage à plus de 6 % par an (doublement en 10 ou 12 ans) mais transforment profondément le transport lui-même qu’il s’agisse du transport maritime qui est le principal mode d’acheminement ou du transport terrestre (sans parler du transport aérien de marchandise). Le transport terrestre se pose aujourd’hui dans la continuité du maillon maritime, comme maillon terrestre d’accès aux ports et, aussi, en tant que transport principal sur de longues distances à travers la Russie, les pays d’Asie Centrale jusqu’à Chine.

L’organisation du transport maritime s’était déjà transformée pour faire face à la croissance du trafic international : l’apparition de grands hubs en Méditerranée, en Europe du nord et en Asie en témoignent. Aujourd’hui les armateurs envisagent l’exploitation d’une nouvelle génération de bateaux, de plus de 8 000 voire 10 000 boîtes, sur des relations entre l’Europe et l’Asie par le canal de Suez <sup>2</sup> : ceci illustre l’importance prise par cette route dans l’ensemble des échanges mondiaux.

Parallèlement les réseaux à travers l’Asie continentale se structurent, s’interconnectent, à partir de l’Europe occidentale et de l’Asie, mais aussi à partir de pays situés dans la partie centrale, sur le territoire de la Russie, du Kazakhstan, de la Turquie, de l’Iran avec des maillons adaptés pour de longues distances offrant de nouvelles opportunités ferroviaires.

Ainsi les changements dans l’organisation du transport et de la logistique se combinent avec une diversification des itinéraires voire de nouvelles combinaisons des modes maritimes et terrestres.

L’objet de ce deuxième paragraphe est donc d’explorer plus en détail les principaux impacts sur le transport de l’évolution de contexte d’échanges internationaux entre l’Europe et l’Asie.

---

<sup>2</sup> Se prolongeant éventuellement vers la côte ouest des Etats-Unis

## **1. Tout d'abord faire face à une croissance continue, soutenue voire à une accélération du trafic de conteneurs**

Le recours croissant aux conteneurs a été depuis près de cinquante ans très lié à la mondialisation des échanges. L'émergence des pays asiatiques s'est traduite en particulier par une concentration de plus en plus forte de conteneurs dans cette zone qui abrite maintenant les plus grands ports à conteneurs. Le conteneur était bien adapté aux besoins et avec une unité de charge standardisée et réciproquement l'augmentation des performances des navires porte-conteneurs facilitant les échanges au point de réduire considérablement l'effet de la distance. Le prix d'acheminement d'un conteneur de l'Europe à l'Asie n'est guère plus onéreux que celui d'un transport routier sur 500 ou 1 000 km. Si les temps de transport maritime, variant de 4 à 6 semaines suivant les destinations, restent assez longs, sa fiabilité et régularité permettent assez bien de le maîtriser et de bien l'intégrer dans des chaînes logistiques de porte à porte.

Les prévisions de trafics de conteneurs entre l'Europe et l'Asie donnent des taux de croissance de l'ordre de 6 %<sup>3</sup>. Une des caractéristiques de ce trafic a été le recours à des bateaux de taille croissante toujours plus performants pour atteindre aujourd'hui des capacités de plus de 7 000 boîtes comme cela a été mentionné avec une concentration particulière des plus gros navires sur les routes de l'Europe à l'Asie et sur les grands hubs portuaires qui les jalonnent.

Le débat sur la croissance de la taille des bateaux est toujours ouvert mais il semble bien que la limite des 10 000 boîtes doive être assez vite atteinte, sur cette route, entraînant de nouveaux gains de productivité.

Les tarifs sont descendus à des niveaux extrêmement bas autour de l'année 2000-2001, avec des différences significatives liées aux déséquilibres de flux Europe/Asie, Asie/Europe. Aujourd'hui ces taux subissent le contre coup de la hausse du prix du pétrole, et de l'augmentation des coûts de sécurité mais ce maillon de la chaîne demeure toujours extrêmement performant. Il ne semble pas qu'il y ait à ce niveau des difficultés majeures pour faire face à des croissances de la demande auxquelles les technologies peuvent assez bien s'adapter.

---

<sup>3</sup> Source :

## **2. L'émergence de grands hubs maritimes**

L'exploitation de navires toujours plus gros a aussi conduit à transformer radicalement la desserte des ports, qu'il s'agisse de desserte terrestre ou de desserte maritime (feeder).

La conséquence a été de limiter le nombre de ports « touchés » au fur et à mesure que la taille des navires augmentait et de recourir plus systématiquement à des transbordements dans les grands hubs entre « mother ships » pour le transport intercontinental et « feeder » pour la desserte terminale maritime.

L'explosion des trafics dans des grands ports est donc le résultat non seulement de la croissance des échanges mais aussi de la généralisation de ces modes d'acheminement et de la multiplication des transbordements. Certains ports, sur les routes maritimes les plus directes vont avoir un trafic de transbordement particulièrement élevé. Mais les ports continentaux associent en général la desserte d'un hinterland terrestre avec celle du transbordement maritime.

Compte tenu par ailleurs, de l'efficacité croissante des terminaux portuaires à conteneurs, de leurs informatisation et parfois de l'automatisation des opérations, il ne semble pas y avoir aujourd'hui des problèmes de capacité au niveau de ces grands hubs, à l'échelle des régions desservies: ils se sont multipliés en Asie comme en Europe. La concurrence entre eux demeure d'ailleurs assez vive et, de plus en plus de ports de la rive sud de la Méditerranée se préparent à jouer ce rôle.

En effet, c'est bien la croissance des échanges avec l'Asie qui a été à l'origine de la naissance de grands hubs en Méditerranée alors que ceux-ci se situaient auparavant, presque qu'exclusivement sur le « range nord » de l'Europe à un moment où dominaient les échanges transatlantiques, avec des routes par le canal de Panama, qui ne peuvent plus être utilisées par les plus gros bateaux à destination de l'Asie.

Ainsi les experts s'accordent en général pour être optimistes en ce qui concerne l'accueil des gros navires dans les « hubs portuaires » et la multiplication de leur nombre sur les grandes routes maritimes.

Les problèmes de congestion et d'encombrement se situent plutôt au niveau de l'accès terrestre sachant que le transbordement sur « feeder » semble lui aussi très performant.

### **3. L'intégration des chaînes logistiques porte à porte**

La mise en service d'une desserte maritime entre l'Europe et l'Asie avec de fortes concentrations des trafics sur les grands ports a généré des nouvelles formes d'intégration de chaînes logistiques et d'accès terrestre à ces ports.

Une première tendance a été de rechercher des points d'éclatement à l'intérieur des terres permettant ainsi de concentrer les trafics de l'accès portuaire et d'assurer une évacuation plus rapide et plus efficace, vers les grands centres intérieurs ; d'où une multiplication de terminaux terrestre ou « ports secs » à partir desquels des services réguliers sont assurés pour mieux servir l'hinterland des ports.

.Côté asiatique la desserte portuaire s'effectuait en général sur de plus courtes distances dans la mesure où plus des trois quart des importations et des exportations concernent les façades maritimes.

Les modes privilégiés pour ce type d'organisation, pour des dessertes de plus de 300 km deviennent le chemin de fer et la voie d'eau: mais la logique de l'organisation étant alors celle de la concentration des trafics le long de grands corridors terrestres, le nombre de ces « ports secs » sera toujours limité

Dans ce contexte, beaucoup d'armateurs cherchent à garder la maîtrise de l'ensemble de la chaîne de transport y compris la gestion des boîtes à l'intérieur des terres et le contact direct avec le chargeur. Plus rare sont ceux qui ont préféré se limiter à un travail plus spécialisé dans le transport maritime.

Quoiqu'il en soit la Commission Européenne a été amenée à repréciser les règles des pratiques commerciales pour que les conditions d'accès portuaires afin de ne pas introduire de distorsion dans le choix des ports, au sein des chaînes porte à porte.

Ainsi la concurrence entre les ports s'est reportée à l'intérieur des terres avec une confrontation plus directe des ports du « range nord » et ceux du « range sud », Les dessertes portuaires par chemins de fer, se sont très vite développées à partir d'Anvers, Rotterdam ou Hambourg y compris vers les nouveaux pays membres que sont la Pologne, la république tchèque, la Slovaquie et la Hongrie. En Méditerranée l'éclatement à partir de grands hubs a été plus souvent réalisé par des services « feeder » redéfinissant l'insertion des grands ports historiques comme Marseille, Grèce, Barcelone, Valence, Livourne, Trieste, dans l'organisation maritime.

Pour les autres types de filières, et notamment celle du pétrole et des matières premières, cette question de l'intégration logistique doit faire l'objet d'analyses spécifiques en fonction de la localisation d'usines de production, avec pour les produits énergétiques l'existence d'une alternative, qui est le transport par pipe line sur courte et longue distance. Concernant les matières premières il faut rappeler que les ajustements de l'offre de transport à des variations de la demande sont souvent plus difficiles, entraînant, avec la hausse brutale des prix des produits de la période actuelle, une flambée des frets maritimes de « tramping ».

#### **4. De nouvelles routes terrestres et maritimes**

Les nouveaux besoins de transport ne se sont pas limités à l'augmentation de la capacité de l'offre portuaire et maritime. Ceci est d'autant plus vrai que l'augmentation des échanges entre l'Europe et l'Asie implique aussi les pays continentaux entre l'Europe occidentale et de l'Asie du sud et de l'est.

Ces deux facteurs favorisent l'ouverture de nouvelles routes terrestres redécouvrant parfois des anciens itinéraires comme la route « de la soie » ou le « transsibérien ».

Dans la recherche de nouvelles voies terrestres à longue distance qui répondent non seulement à des soucis de transit mais aussi à des besoins d'accessibilité des pays traversés, le mode

ferroviaire ou la voie d'eau se retrouvent une position privilégiée lorsqu'il s'agit de distances très longues, souvent de plusieurs milliers de kilomètres pour des flux relativement concentrés, dans des pays assez bien dotés d'infrastructures ferroviaires même si des « maillons manquants » doivent être construits pour satisfaire un marché à l'échelle des continents après une longue période d'existence des frontières peu perméables aux échanges.

Pour l'Union Européenne, comme pour les pays asiatiques et en particulier la Chine cette recherche de nouvelles voies de commerce entre directement dans leurs objectifs politiques.

La politique actuelle de l'Europe est en effet caractérisée par l'ouverture vers les nouveaux « voisins » et implique le prolongement des réseaux transeuropéen, redéfinis à l'échelle de 25 pays, en direction des pays de la CEI et de l'Asie centrale le long de grands corridors, comme cela a été le cas pour les pays d'Europe Centrale ou de la Méditerranée.

Du côté asiatique, la Chine développe tout un réseau d'infrastructure ferroviaire et autoroutier, à un rythme très rapide, destiné à couvrir l'ensemble du pays, jusqu'aux connexions avec le Kazakhstan, la Mongolie et la Russie, dans une démarche de reconquête de son espace intérieur.

Pour leur part, l'ensemble des pays de la CEI adaptent aussi leurs infrastructures depuis la Russie jusqu'aux pays d'Asie centrale et du Caucase sans oublier le Kazakhstan, le Turkménistan, l'Iran qui se retrouvent ainsi dans une position centrale sur les grandes routes Est Ouest ; les connexions vers les pays situés plus au sud comme la Turquie, l'Inde et le Pakistan ne sont pas oubliés s'intégrant progressivement dans un réseau de « grandes mailles », pour un espace euro - asiatique.

Les grandes routes continentales transasiatiques sont d'abord de grandes routes ferroviaires.

- 1) Le transsibérien qui va de la Baltique à Vladivostok sur le territoire de la Russie avec en particulier une offre de service pour les conteneurs, comme alternative au maritime..

Cette ligne passe à l'ouest par Moscou et se connecte à Saint-Pétersbourg avec des prolongements possibles vers les ports finlandais ; elle est fréquemment utilisée pour des trafics de l'Europe vers l'Asie centrale.

Mais des connexions plus au sud, à travers l'Ukraine et pays d'Europe Centrale sont aussi possibles.

La carte de réseau AGC illustre dans bien les principales lignes ferroviaires qui peuvent s'y rattacher avec des prolongements à l'est à travers Kazakhstan vers la Chine et la Mongolie.

- 2) Le corridor dit « Traceca » qui offre plusieurs itinéraires le long de ce qui est l'ancienne route de la soie.

Une voie centrale comprend une traversée de la Mer Noire vers les ports de la Géorgie pour traverser ensuite la mer Caspienne ; à partir de là, il est possible de poursuivre plus à l'Est, en particulier vers la Chine.

Un autre itinéraire plus au sud existe par la Turquie pour rejoindre la Géorgie et l'Azerbaïdjan, lequel est, aujourd'hui, surtout un itinéraire routier.

- 3) La voie transasiatique ferroviaire plus au sud par la Turquie et l'Iran

Cette voie retrouve en Asie centrale le réseau du Turkménistan et du Kazakhstan, mais doit faire l'objet de nombreux aménagements.

Il faut alors noter la possibilité d'un passage ferroviaire en Chine par le Kirghizstan par une voie moins pratiquée que celle située plus au nord, au Kazakhstan, par le point frontière de Druzhba.

Pour ce corridor ferroviaire transasiatique des projets importants sont développés notamment par le Kazakhstan : un investissement au gabarit européen est prévu de la mer Caspienne vers la Chine sur près de 3000 km. Le long de la mer Caspienne cette ligne s'articule, avec une branche nord-Sud, sur 700 km à travers le Turkménistan pour rejoindre le réseau de l'Iran avec 70 km de ligne nouvelle, le tout représentant un investissement estimé à 7 - 8 Md de dollars.

Il y aurait ainsi des possibilités de connexions directes entre les ports de Hambourg et de Rotterdam vers le port de Lianyungang en Chine où s'effectue déjà un transit de conteneurs avec l'Asie Centrale.

Sur la liaison entre l'Iran et la Turquie des investissements sont également prévus avec notamment le contournement ferroviaire du lac Van et la traversée ferroviaire du Bosphore

(tunnel) pour une ligne au gabarit européen de bout en bout, gabarit qui est aussi celui de la Chine.

- 4) Une liaison Nord-Sud à travers l'Iran améliorera les accès maritimes de l'Asie Centrale.

Cette connexion ferroviaire Nord-Sud, débouche sur le port Iranien de Bandar Abbas à l'entrée du golf persique : ce port est déjà embranché. La construction d'un nouvel itinéraire est en cours, pour une ouverture en 2007, desservant par la même occasion des mines iraniennes et évitant un détour par Téhéran.

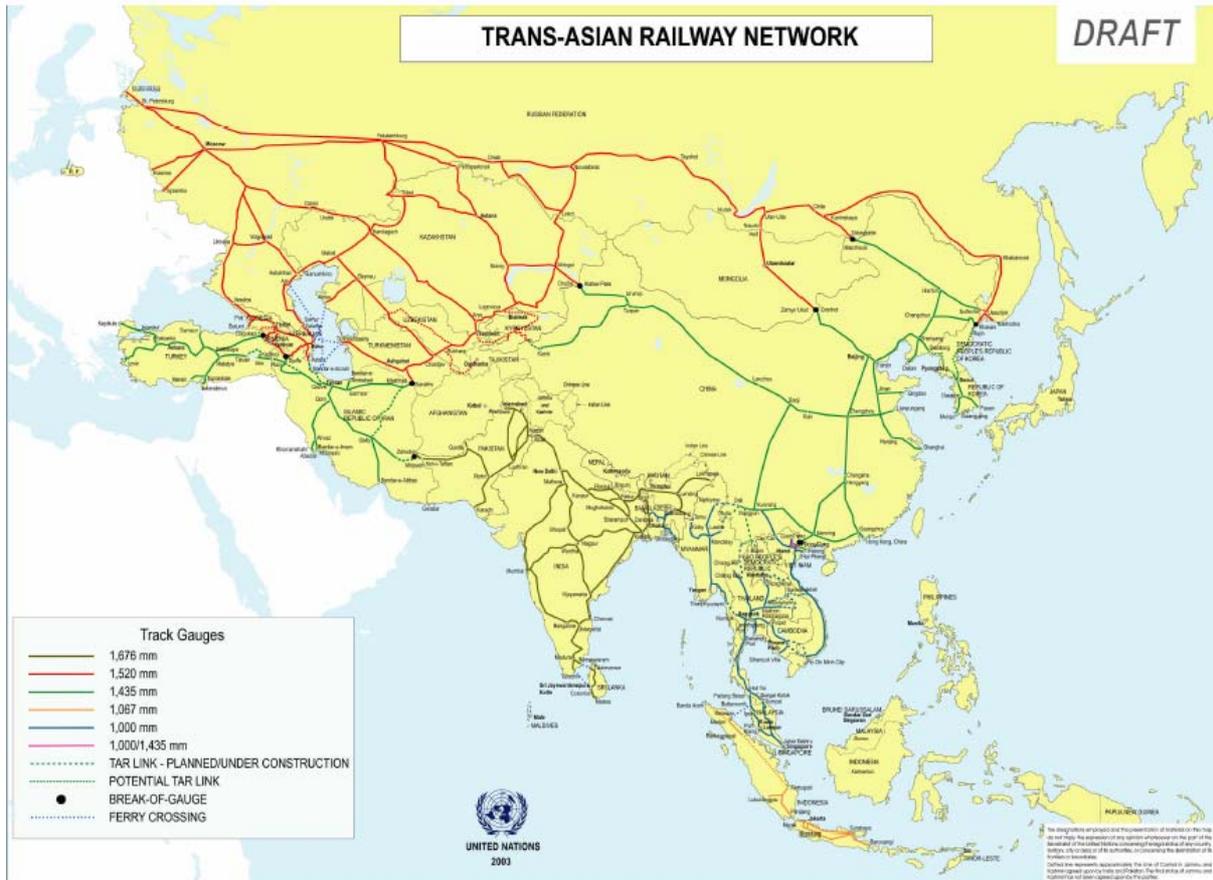
L'accès ferroviaire aux services maritimes serait ainsi grandement amélioré offrant de nouvelles combinaisons maritimes et terrestres pour les pays du centre de l'Asie.

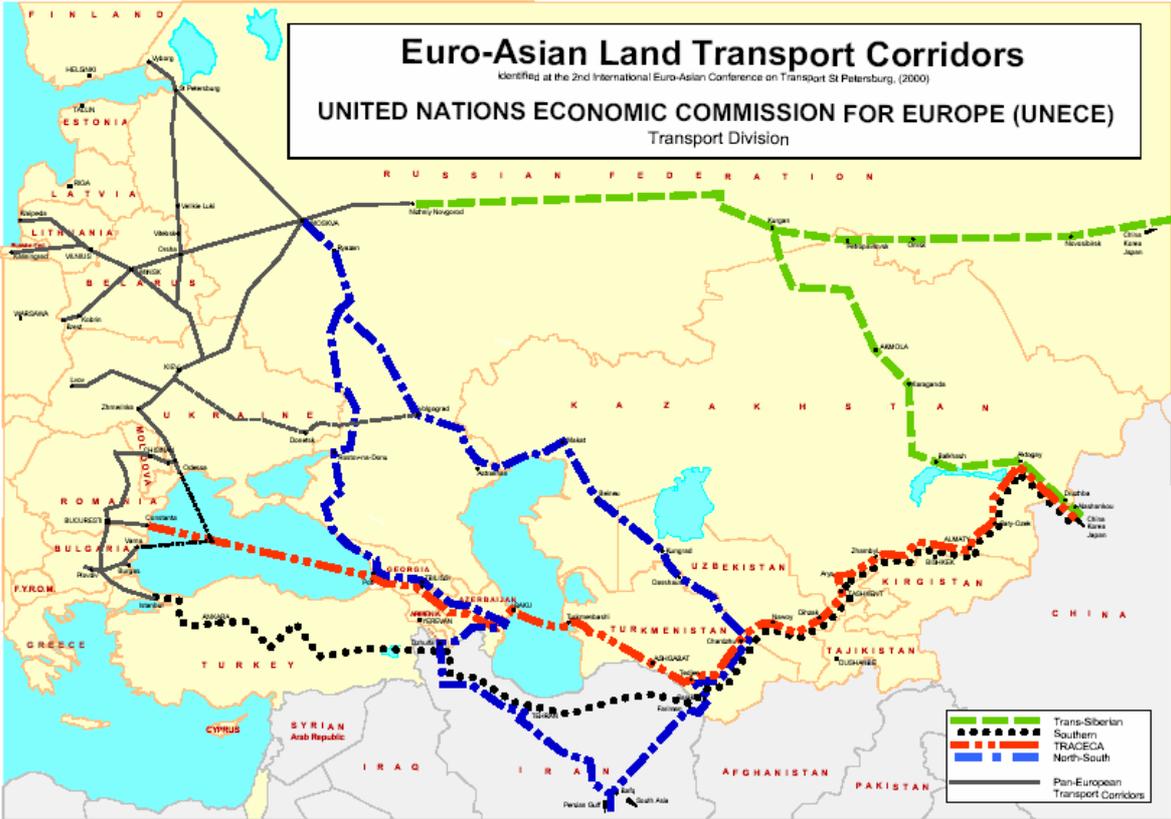
Mais le maillage du continent asiatique se complète également, pour la route, avec un réseau plus dense reliant les principales villes et en particulier celles situées plus au sud du continent asiatique et en particulier de l'Inde, du Pakistan et de la presqu'île du Cambodge.

Si les grands itinéraires routiers sont parfois parallèles aux axes ferroviaires d'Est en Ouest, notamment dans le nord du continent cela est moins vrai plus au sud en raison des difficultés de la géographie qui contraignent plus les itinéraires ferroviaires que routiers.

Si l'on se réfère à la classification de l'UNECE (routes E de l'Europe) ces grands axes routiers s'appellent la E 20 à travers la Sibérie, la E24 avec un embranchement plus au sud à travers le Kazakhstan et la Chine, la E50 au sud de la mer Caspienne, la E 60 à travers le Caucase ; E24, E50, E60 se rejoignent toujours au grand point frontière vers la Chine (Druzhba).

Dans cette évolution l'ONU et la CEMT s'assurent de la définition d'un réseau de base, fournissant un cadre de référence pour l'infrastructure des modes, et leur exploitation.





### **III – PROBLEMES ET PERSPECTIVES POUR LE TRANSPORT ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE**

De l'analyse du cadrage économique du premier chapitre, il ressort clairement que l'hypothèse la plus probable est bien celle d'une croissance très soutenue du trafic entre l'Europe et l'Asie. Cette croissance sera le résultat de l'intégration d'un nombre croissant de pays à la fois dans le marché mondial et le marché régional créant une sorte de « continuité » dans les flux d'échanges internationaux qui ne se limiteront plus à des trafics entre d'une part l'extrême ouest et d'autre part l'Europe occidentale.

Il a été vu que cette augmentation de trafic qu'il est difficile de chiffrer, atteindra des rythmes élevés probablement supérieurs à 5 ou 6 % en tonnage par an, si l'on se réfère aux expériences passées d'ouverture des économies en Europe et en Asie et à des perspectives économiques dans la tendance des 15 dernières années<sup>4</sup>.

Le fait que les produits énergétiques, les matières premières, les produits intermédiaires et les produits à haute valeur ajoutée soient tous concernés venant accroître d'autant plus les volumes et la diversité des besoins de transport, conduit à ne pas exclure une croissance de la demande encore plus forte que par le passé sur les grands axes qui relient l'Europe et l'Asie: cela est probablement le résultat du contexte de mondialisation et de globalisation actuel dont l'intégration rapide des nouveaux pays membres de l'Europe et le succès de pays asiatiques témoignent depuis une dizaine d'années.

Mais une telle situation de croissance n'est pas sans poser un certain nombre de problèmes de régulation des marchés du transport, d'adaptation des capacités, de programmation d'infrastructures entre les pays, de sécurité et de protection de l'environnement ; en d'autres termes de tout un travail de vision prospective, de coopération et de responsabilisation des organisations publiques à une échelle qui dépasse souvent celle d'organisations régionales existantes.

---

<sup>4</sup> Energie outlook de 2004 par exemple, et résultat du modèle Maritime Policy Planning Modèle (ESCA/UNDP)

L'objet de cette troisième partie est uniquement d'évoquer un certain nombre de ces problèmes.

## **1. L'équilibre du marché et les problèmes de capacité à court et moyen terme**

Un doublement des trafics en 10 ou 12 ans et ce, depuis plus de 4 décennies crée inévitablement des tensions sur le marché du transport et l'offre de capacités.

Ces tensions ne se manifestent pas de manière uniforme le long de la chaîne avec des maillons plus capables de les absorber que d'autres. La croissance des trafics portuaires en Asie, voire de certains ports en Méditerranée était difficile à imaginer il y a quelques années, et pourtant, elle s'est réalisée sans que le système portuaire apparaisse menacé d'apoplexie. Il en est de même pour le transport maritime avec des commandes de bateaux porte conteneurs de plus en plus nombreuses au point où des risques de surcapacités portuaires ou maritimes ne sont jamais exclus lorsque les échanges faiblissent durant un ou deux ans.

Mais le système n'en est pas moins vulnérable et tous les maillons de la chaîne doivent être considérés.

- Le taux de fret pour le transport maritime

Un premier point d'interrogation est celui de l'évolution des taux de fret du fait de la croissance de la demande et du coût du pétrole. La croissance du prix du pétrole a introduit une tension sur les taux de fret qui étaient restés à des taux très bas malgré la croissance régulière des trafics qui vient d'être évoquée. Les gains de productivité absorbaient l'augmentation des coûts dans un marché qui reste très compétitif. Dans la période récente l'augmentation des prix de lignes régulières a été assez modérée de 10 à 20%. Toutefois il a été vu que le marché de l'affrètement, beaucoup plus sensible a déjà vu ses prix multipliés par 3 ou 4. Un maintien du prix du pétrole au-delà de 50 \$ le baril risque de changer assez profondément cette situation avec une hausse des coûts plus difficile à absorber et un fléchissement de la croissance de la demande lié au contrecoup économique.

La croissance de la demande de pétrole continuerait à un rythme proche de la croissance mondiale du fait même du développement rapide des pays asiatiques : la part de la

consommation de la Chine dans l'approvisionnement en pétrole sera multipliée par quatre en vingt ans.

Les grands changements attendus concernent alors la répartition géographique des lieux de production du pétrole, avec un rôle plus important des pays de la Mer Caspienne.

Enfin, il faut aussi compter avec une substitution entre gaz naturel et pétrole ayant aussi une incidence sur la répartition géographique et le mode d'acheminement, entre le pipe line et le transport maritime.

- **La question de l'engorgement des accès terrestres aux ports**

Une partie importante du trafic portuaire doit être acheminée dans l'hinterland du port sur des distances qui ont tendance à s'accroître et ceci notamment pour les conteneurs vers les régions intérieures et les pays continentaux d'Europe et d'Asie.

Bien entendu, cette question ne se pose pas lorsque le port est essentiellement un port de transbordement (Algerias, Gorla-Tauro, Malte par exemple pour l'Europe) ou bien lorsque les régions d'importations et d'exportations sont presque exclusivement « maritimes » (Hong Kong, Taiwan, Japon et jusqu'à présent dans une large mesure la Chine), si ce n'est dans le voisinage immédiat du port.

Une réponse a été le développement de services alternatifs à la route avec une desserte « massifiée » par voie d'eau lorsque cela est possible, et surtout par le rail.

L'efficacité de la desserte ferroviaire devient la meilleure garantie de l'extension de l'hinterland des ports. Beaucoup de pays cherche à connecter leurs ports à des lignes spécialisés dans le fret afin d'accroître la capacité et la qualité de service du mode ferroviaire. A l'échelle européenne cette idée est reprise avec la proposition d'un réseau à priorité fret en Europe où les dessertes portuaires sont les premières concernées avec le passage de zones sensibles comme les Alpes.

- **La question de la vulnérabilité et de la sécurité des routes maritimes**

Cette vulnérabilité est liée aux risques d'attentats et à l'existence de point de concentration de trafics maritimes ou de points de passage obligés du globe sur des routes où se concentre le trafic des navires entre des hubs portuaires d'Europe et d'Asie.

A l'heure actuelle, une réponse a été d'accroître la sécurité de la circulation maritime et de mettre en place des procédures de contrôle pour prévenir les attentats.

Cette question vulnérabilité des routes maritimes ne confère que plus d'intérêt à une diversification d'itinéraires et l'ouverture d'alternatives terrestres, qui ne sont d'ailleurs pas non plus exempt de risque.

## **2. Les nouvelles voie du commerce terrestre entre l'Europe et l'Asie**

Il a été vu que ces voies ne sont pas véritablement « nouvelles » dans la mesure où elles ont existé dans le passé, passé ancien ou passé plus récent du bloc de l'URSS.

Si on laisse à part la question des voies fluviales qui ne doivent pas être négligées à l'ouest avec les grands fleuves russes comme la Volga et à l'est avec le Yang Tsé, il s'agit essentiellement du transport ferroviaire. Le même écartement ferroviaire s'applique pour l'ensemble de la CEI avec nécessité de transbordement pour passer sur le réseau de l'Union Européenne ou celui de la Chine aux deux extrémités.

Ceci étant la question de l'intérêt du transport routier ne doit pas être exclue, y compris pour les longues voire très longues distances comme le montrent déjà des transports turcs vers l'Asie Centrale. Mais dans ce cas il est aussi possible de promouvoir, avec les opérateurs routiers, des solutions intermodales mariant au mieux les performances des modes routiers, ferroviaires, maritimes permettant une irrigation de qualité pour l'ensemble des pays d'Asie et d'Europe centrale.

Pour ces nouvelles voies du commerce quelques ordres de grandeur peuvent être rappelés.

Au sujet des distances entre l'Europe et l'Asie les distances terrestres sont en général plus courtes que les distances maritimes. Elles le sont à fortiori si les points de destinations/origines sont situés dans une région ou un pays continental, à l'intérieur de la Chine ou en Asie Centrale.

Dans le cas des régions plus au sud du continent asiatique, bien entendu, ce différentiel diminue et les distances maritimes se rapprochent des distances terrestres avec un relief souvent plus difficile.

Dans l'hypothèse la plus favorable aux itinéraires terrestres entre la Baltique et l'Asie du Nord Est l'écart entre les distances est de l'ordre de 1 à 2, avec 12 000 km environ (le Kazakhstan étant à peu près au centre) à plus de 20 000 km pour la mer.

Sur le plan des services, il faut reconnaître que les services offerts d'Ouest en Est ou d'Est en Ouest à travers le continent asiatique sont limités. Des services ont été proposés sur le transsibérien entre les ports de la Baltique et Vladivostok ce qui n'implique pas de changement d'écartement pour une ligne électrifiée : on retrouve ces trafics ferroviaires dans les statistiques de la base COMEXT, pour des échanges avec les pays de la mer Baltique.

Pour le reste, il a été vu qu'il s'agit surtout de services de l'Europe vers l'Asie Centrale, voire des services entre l'Asie Centrale et la Chine ; dans chacun des deux cas le transport serait d'au moins une quinzaine de jours.

En ce qui concerne les prix, il est difficile de donner un ordre de grandeur notamment pour le tronçon entre l'Asie centrale et la Chine. Dans la partie ouest le prix pour un conteneur sera de l'ordre de 1500 à 2000 dollars, prix qui semble d'ailleurs inférieurs à ceux qui étaient pratiqués il y a plusieurs années. Il faut d'ailleurs rappeler que des transporteurs routiers turcs sont aussi très présents avec une offre compétitive sur les liaisons vers l'Asie centrale.

Mais la question qui se pose aussi est celle de perspectives d'offres sur des itinéraires transasiatiques : de ce point de vue la situation actuelle reflète mal les possibilités d'avenir.

Il faut alors rappeler qu'une ligne ferroviaire de qualité à deux voies peut atteindre des capacités de l'ordre de 50 à 100 Ml de t voire plus.

Si l'on se réfère aux vitesses une offre de service pourrait se faire en une vingtaine de jours à travers l'Asie d'Europe à la Chine, alors qu'il faut plus de six semaines pour les navires.

Cela donne un ordre d'idée sur les potentialités d'un chemin de fer transasiatiques dans de bonnes conditions d'offres comme cela peut être le cas pour le « transsibérien » et une autre ligne transasiatique aménagée plus au sud.

En ce qui concerne les prix, il est encore difficile de s'avancer ; face aux prix extrêmement compétitifs de la voie maritime actuelle les prix terrestre seraient sans doute bien supérieurs multipliés par un facteur de 2 ou 3, hors coût d'approche portuaire, lesquels peuvent être d'un ordre de grandeur comparable pour des distances supérieures à 300 Km de pré ou post acheminement.

Pour un gain de temps de l'ordre de 10 jours voire plus, il y certainement là un nouveau marché entre le marché maritime et aérien pour des liaisons entre l'Europe et l'Asie.

Mais plus encore, les analyse de coût ferroviaires telles qu'elles peuvent être menées en Europe montrent que dans le cas d'une utilisation performante du matériel, d'une conduite effective par agent de 6 à 7 heures par jour et éventuellement la formation de trains longs, le coût ferroviaire peut être considérablement réduit, sur des distances longues ; ceci est manifestement le cas lorsqu'il s'agit de traverser la Russie ou les pays d'Asie sur plusieurs milliers de km.

Dans de telles hypothèses, le coût ferroviaire peut être inférieure à 10 ou 12 Euros au train km ce qui entraînerait un coût de moins de 2000 Euros par unité de charge voire beaucoup moins en fonction de la longueur des trains pour relier les deux extrémités du continent eurasiatique.

En conclusion, l'exploitation performante de lignes ferroviaires d'Est en Ouest dégagerait une capacité significative (plusieurs millions EVP) à des coûts qui pourraient être compétitifs pour beaucoup de relations entre les régions d'Europe et d'Asie.

Dans cette compétition le coût d'acheminement terrestre terminal sera certainement un facteur décisif de l'arbitrage entre voie terrestre et maritime.

Sans dire que cette solution de service ferroviaire à travers l'Asie serait une réponse au problème d'accès aux ports de l'Europe occidentale voire à ceux de l'Asie, elle peut certainement améliorer la desserte d'un grand nombre de régions intérieures et à absorber une partie non négligeable de la croissance du nombre de conteneurs qui s'échangent entre l'Europe et l'Asie, croissance qui concernera plus de dix millions de boîtes d'ici 10 ans.

### **3. Une vision de corridors entre l'Europe et l'Asie avec un maillage progressif de réseaux Eurasiatiques**

Une vision de « grands corridors » entre l'Europe et l'Asie est probablement celle qui permettra de faciliter la mise en place de services performants, comme cela a été le cas, à une échelle plus réduite, pour l'élargissement de l'Europe.

Dans cette vision il faut souligner que le chemin de fer a conservé dans les pays de la CEI un rôle dominant, même si ce n'est pas le cas pour des relations situées plus au sud voire des relations nord-sud avec la Turquie, l'Iran, l'Inde.

Cette première vision est déjà celle qui a présidé à la proposition du corridor TRACECA reliant l'Europe de l'Ouest aux pays du Caucase.

Du côté de l'Union européenne, cette approche est développée dans le cadre de la politique de nouveaux voisinages à laquelle s'attache le groupe à haut niveau présidé par Mme de Palacio.

Il est alors important comme que cette approche « euroasiatique » s'articule avec des programmes nationaux, afin que les pays traversés en tire les meilleurs bénéfices, assurent la continuité des infrastructures et facilitant l'exploitation de services internationaux. Leur besoin en transport international ne peut que les inciter à aller dans ce sens. Les ressources tirées des matières premières permettent le cas échéant de dégager les financements nécessaires.

Cette approche de corridors n'est nullement exclusive d'une approche de réseaux, bien au contraire. La démarche utilisée pour l'élargissement et l'ouverture de l'Europe vers les pays de la CEI et de la Méditerranée peut s'adapter au contexte du continent eurasiatique.

Ainsi, les corridors prioritaires viendront s'inscrire dans tout un réseau de l'Asie continentale défini sous l'égide des organisations internationales en coopération des organisations professionnelles ferroviaires et routières.

Dans cette ouverture d'une Europe élargie sur l'Asie, cette vision doit se compléter pour une véritable démarche prospective.

#### **4. Une démarche prospective pour les liaisons entre l'Europe et l'Asie**

L'analyse du contexte économique a montré combien les évolutions récentes avaient été brutales avec l'irruption annoncée de l'économie chinoise qui elle-même faisait suite à l'émergence dans l'économie mondiale de la plupart des pays d'Asie.

Demain, il faut s'attendre à ce qu'un grand pays comme l'Inde dont la population supérieure à 1 milliard rejoindra celle de la Chine, connaisse à son tour une phase de croissance plus rapide : sur taux de croissance en 2004.

Plus près de l'Europe, la Russie et les pays de la CEI entrent aussi dans une nouvelle phase de leur croissance économique disposant de réserves stratégiques, produits énergétiques et de matières premières, et d'une position centrale dans les réseaux terrestres bien que leur accès à la mer soit parfois plus difficile : une voie maritime par l'océan arctique changerait bien sûr ces données en mettant l'Europe à environ 12 000 km de l'extrême orient mais elle serait aussi le signe d'une évolution très préoccupante de l'environnement planétaire.

Il est probable que l'Europe n'ait pas très rapidement pris conscience du changement de centre de gravité qui est en train de s'opérer de manière irrévocable depuis quelques années, à l'échelle du monde.

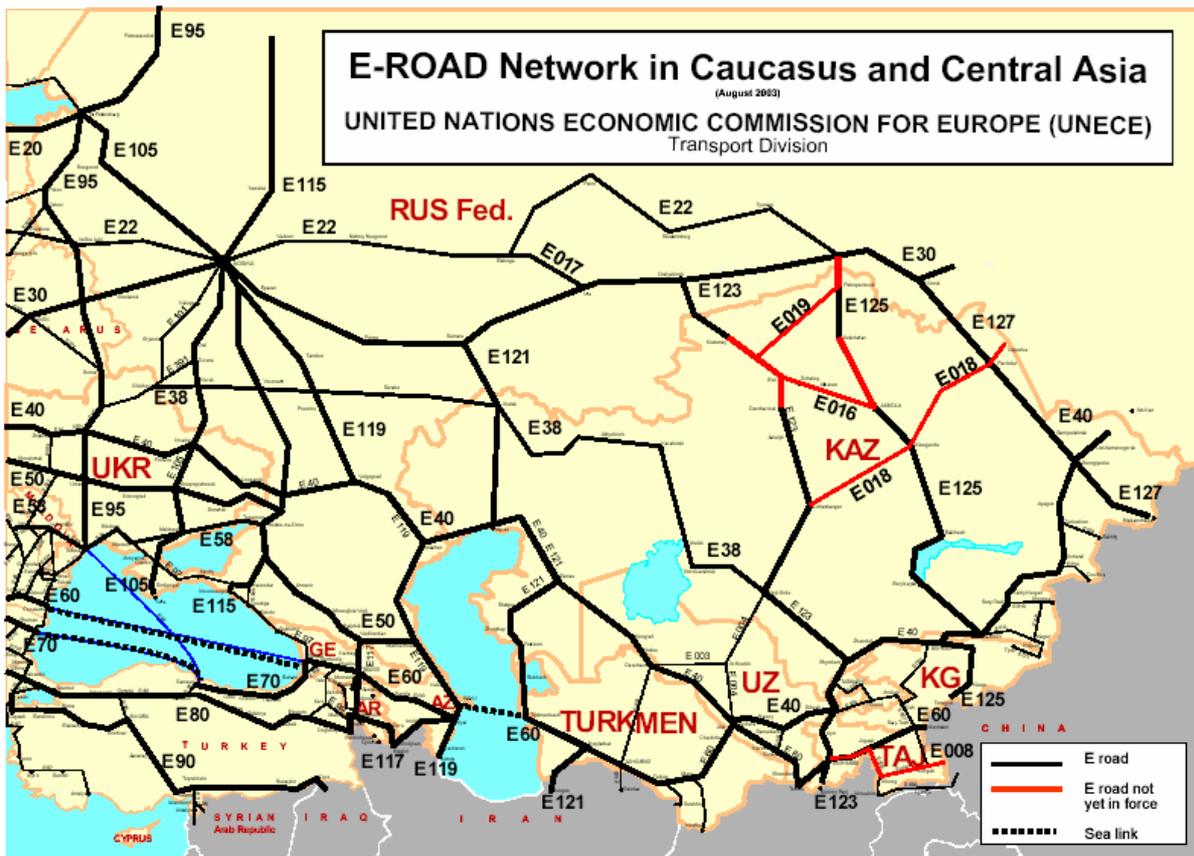
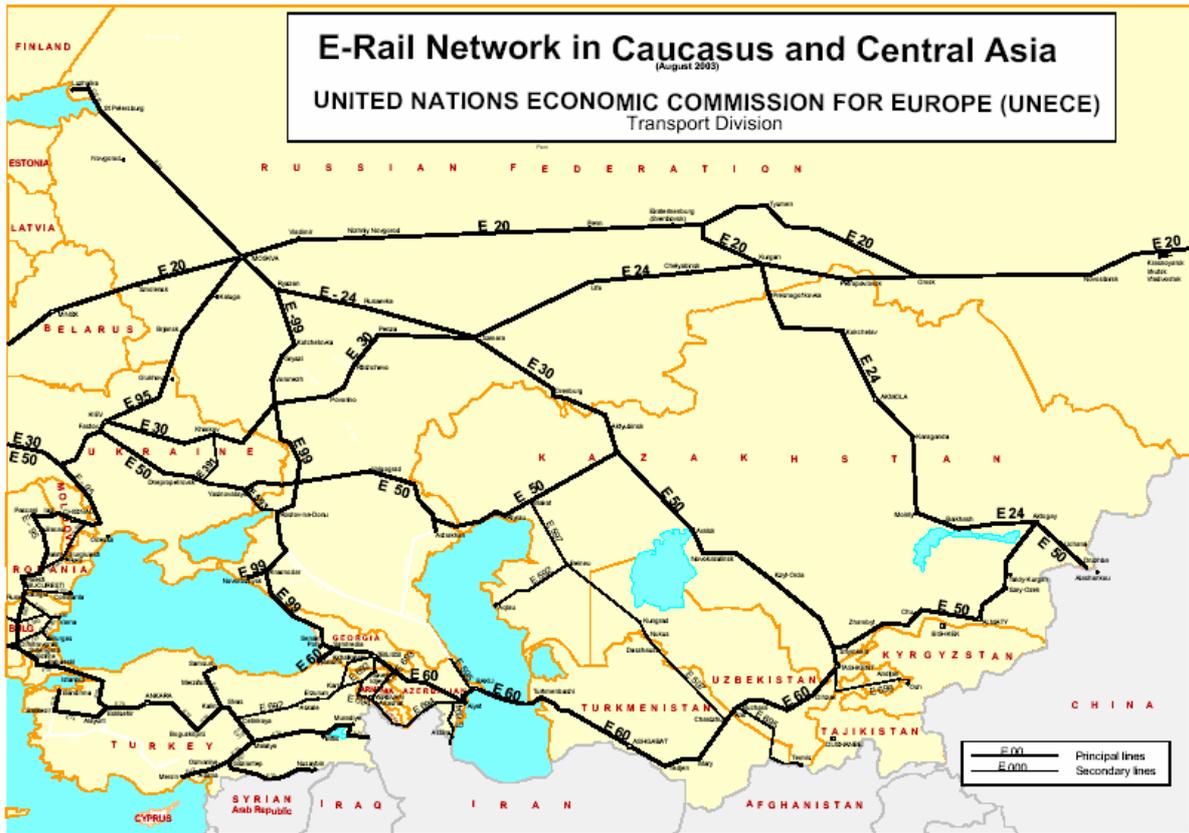
A nouveau le secteur des transports se retrouve en « avant poste » de ces grandes mutations, avec la nécessité de trouver de nouvelles voies d'acheminement pour faire face à ces changements.

La mise en marche d'une véritable démarche prospective est sans doute plus nécessaire que jamais pour la programmation des investissements nécessaires et l'offre de services adaptés.

Une telle démarche comprendra toujours les volets suivants :

1. La définition de scénarios communs de prospective d'échanges pour des hypothèses de base compatibles sur le contexte socio économique des pays concernés.
2. Des principes d'ouverture et l'exploitation de réseaux permettant une interopérabilité routière, maritime et ferroviaire, qui est déjà bien avancée avec l'existence d'un réseau russe étendu et le développement rapide du réseau chinois au gabarit européen.
3. L'articulation entre les programmes d'infrastructure de transport le long de grands corridors.
4. Une évaluation socio-économique mettant en regard croissance des trafics et son impact sur l'environnement afin de trouver la meilleure réponse pour le développement durable.

Pour de nombreux pays d'Asie centrale, de l'Est ou de Sud Est le lancement d'investissement en transport est porté par une vague sans précédent de développement économique. L'objectif est moins de réduire les investissements mais plutôt à rechercher les plus efficaces pour la politique de développement durable des transport.



## CONCLUSION

Le début du 21<sup>ème</sup> siècle est celui d'une véritable irruption des économies des pays d'Europe Centrale et d'Asie dans l'économie mondiale, qui change les données de l'équilibre entre l'Europe et l'Asie à moyen et long terme.

En raison de la rapidité de ce phénomène, il est encore difficile d'en mesurer toutes les conséquences ; il est d'ailleurs peu probable ni souhaitable que ce phénomène s'enraye au risque de menacer l'équilibre économique mondial, l'approvisionnement en produits de base stratégiques.

Le secteur du transport est encore un des secteurs les plus révélateurs de cette évolution, permettant de mieux en comprendre des lignes de force au vu des flux d'échanges.

D'où la nécessité d'ouvrir de nouveaux itinéraires et de trouver de nouvelles combinaisons modales mieux adaptées aux besoins pour ne pas accroître la vulnérabilité du transport et d'en maîtriser l'impact sur l'environnement.

De ce point de vue, il est important de tirer profit de l'expérience passée de l'ouverture de l'économie européenne pour engager une concertation à une échelle encore plus large qui est celle des relations entre continents.

COMEXT2003_Mer_General Cargo (en millier de tonnes/an)										
Import										
Décl/part.	Ukraine	Belarus	Russie	Sous-Total	Chine	Coree du sud	Japon	Sous-Total	Turquie	Total
FR	133	57	740	931	147	37	77	262	108	1 300
NL	61	24	862	948	168	17	98	283	72	1 302
DE	69	130	1 579	1 778	387	155	179	720	104	2 602
IT	1 988	17	3 927	5 933	951	688	356	1 995	1 157	9 085
UK	81	75	1 591	1 747	405	151	321	878	494	3 119
IRL	0	7	239	246	20	20	46	85	93	424
DK	144	14	867	1 025	53	84	14	151	7	1 183
GR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PT	63	0	139	203	39	35	36	110	267	580
ES	339	94	1 678	2 111	242	222	215	678	831	3 620
BE	27	84	1 322	1 433	148	194	674	1 015	195	2 643
LUX	0	0	0	0	0	1	3	4	0	4
SW	15	17	2 223	2 255	40	36	71	147	12	2 414
FIN	4	18	649	671	8	10	40	58	14	743
AT	0	0	17	17	12	5	37	53	8	78
<b>Total</b>	<b>2 924</b>	<b>538</b>	<b>15 835</b>	<b>19 297</b>	<b>2 620</b>	<b>1 654</b>	<b>2 165</b>	<b>6 439</b>	<b>3 361</b>	<b>29 097</b>
Export										
Décl/part.	Ukraine	Belarus	Russie	Sous-Total	Chine	Coree du sud	Japon	Sous-Total	Turquie	Total
FR	59	1	104	164	843	60	181	1 085	501	1 750
NL	5	1	137	143	625	144	143	912	372	1 427
DE	92	2	191	285	2 103	249	872	3 224	882	4 391
IT	3	0	36	40	551	69	95	715	660	1 415
UK	50	8	129	186	726	447	197	1 371	312	1 869
IRL	0	0	9	9	47	2	10	59	11	79
DK	11	1	190	202	74	35	40	148	49	399
GR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PT	0	0	0	1	11	2	4	16	58	75
ES	9	0	87	97	366	47	84	496	487	1 080
BE	1	1	49	51	705	47	47	799	494	1 344
LUX	3	0	3	5	12	4	2	18	12	36
SW	28	8	147	184	266	73	465	804	94	1 082
FIN	2	1	20	23	234	19	501	754	58	835
AT	0	0	3	3	16	5	125	146	7	156
<b>Total</b>	<b>265</b>	<b>22</b>	<b>1 106</b>	<b>1 394</b>	<b>6 579</b>	<b>1 203</b>	<b>2 766</b>	<b>10 548</b>	<b>3 997</b>	<b>15 938</b>

COMEXT2003_Mer_Unitised (en millier de tonnes/an)										
Import										
Décl/part.	Ukraine	Belarus	Russie	Sous-Total	Chine	Coree du sud	Japon	Sous-Total	Turquie	Total
FR	7	0	18	25	1 166	69	129	1 364	619	2 008
NL	10	0	13	23	1 307	131	163	1 601	216	1 841
DE	1	1	294	296	3 178	136	253	3 567	454	4 317
IT	33	2	151	185	2 138	124	134	2 395	2 450	5 030
UK	23	9	432	465	2 976	204	291	3 472	889	4 825
IRL	0	0	1	1	114	18	22	154	54	209
DK	0	6	75	81	176	13	8	198	37	316
GR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PT	0	0	30	30	95	21	14	130	818	978
ES	102	0	907	1 009	1 312	165	93	1 569	2 537	5 115
BE	0	3	79	83	821	45	121	987	333	1 402
LUX	0	0	0	0	13	1	2	15	0	15
SW	6	4	39	49	362	32	32	426	67	542
FIN	0	0	15	16	109	8	17	134	29	179
AT	0	0	2	2	170	9	10	188	29	219
<b>Total</b>	<b>183</b>	<b>25</b>	<b>2 056</b>	<b>2 264</b>	<b>13 935</b>	<b>976</b>	<b>1 289</b>	<b>16 201</b>	<b>8 532</b>	<b>26 997</b>
Export										
Décl/part.	Ukraine	Belarus	Russie	Sous-Total	Chine	Coree du sud	Japon	Sous-Total	Turquie	Total
FR	19	0	173	191	388	148	546	1 081	235	1 507
NL	2	1	518	521	246	90	239	575	101	1 197
DE	9	1	288	298	866	199	442	1 506	230	2 035
IT	19	3	101	122	402	170	411	983	381	1 486
UK	30	4	273	306	282	126	276	684	165	1 155
IRL	1	0	89	90	17	8	32	58	9	157
DK	3	1	84	89	70	40	294	404	3	496
GR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PT	1	0	8	9	20	37	26	82	34	126
ES	106	2	219	327	214	123	101	439	281	1 047
BE	4	0	109	113	197	125	223	545	110	767
LUX	0	0	0	0	5	1	3	8	0	9
SW	9	2	95	106	216	37	166	419	83	608
FIN	7	1	73	81	186	49	342	577	169	827
AT	0	0	7	7	77	35	93	205	18	230
<b>Total</b>	<b>210</b>	<b>15</b>	<b>2 036</b>	<b>2 260</b>	<b>3 185</b>	<b>1 188</b>	<b>3 194</b>	<b>7 567</b>	<b>1 820</b>	<b>11 647</b>

COMEXT2003_Mer_Bulk (en millier de tonnes/an)										
Import										
Décl/part.	Ukraine	Belarus	Russie	Sous-Total	Chine	Coree du sud	Japon	Sous-Total	Turquie	Total
FR	194	987	5 011	6 192	395	7	29	431	116	6 739
NL	216	0	1 547	1 763	1 468	36	169	1 673	131	3 567
DE	4	45	6 499	6 547	740	9	88	837	31	7 415
IT	4 501	0	4 235	8 736	2 178	14	182	2 375	3 468	14 578
UK	234	97	10 070	10 401	941	18	38	997	154	11 551
IRL	0	0	2	2	29	1	3	33	11	46
DK	14	0	1 996	2 010	401	1	1	403	8	2 421
GR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PT	43	20	598	661	10	0	0	10	22	693
ES	979	40	4 954	5 973	507	23	27	557	1 085	7 614
BE	335	8	2 990	3 333	631	25	28	684	291	4 309
LUX	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SW	5	97	1 903	2 006	397	1	3	401	62	2 468
FIN	9	1	7 098	7 108	555	0	1	557	60	7 724
AT	0	0	1	1	15	0	1	17	3	21
<b>Total</b>	<b>6 532</b>	<b>1 296</b>	<b>46 904</b>	<b>54 732</b>	<b>8 269</b>	<b>136</b>	<b>570</b>	<b>8 975</b>	<b>5 439</b>	<b>69 146</b>
Export										
Décl/part.	Ukraine	Belarus	Russie	Sous-Total	Chine	Coree du sud	Japon	Sous-Total	Turquie	Total
FR	49	0	8	57	131	95	73	299	162	518
NL	1	1	44	45	373	71	83	528	938	1 511
DE	1	1	19	20	264	64	122	449	463	932
IT	1	0	4	5	360	65	74	499	958	1 463
UK	4	0	19	23	487	92	71	651	1 358	2 031
IRL	0	0	8	8	1	4	2	7	1	16
DK	0	0	5	5	52	1	4	57	127	189
GR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PT	0	0	0	0	40	0	7	47	58	106
ES	0	0	3	4	396	50	42	489	226	719
BE	0	0	17	18	279	90	37	407	1 070	1 495
LUX	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SW	0	0	168	169	114	5	10	129	1 144	1 442
FIN	0	0	8	9	123	144	13	280	120	408
AT	0	0	0	0	8	1	0	9	0	9
<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>3</b>	<b>303</b>	<b>362</b>	<b>2 629</b>	<b>684</b>	<b>539</b>	<b>3 852</b>	<b>6 627</b>	<b>10 840</b>