

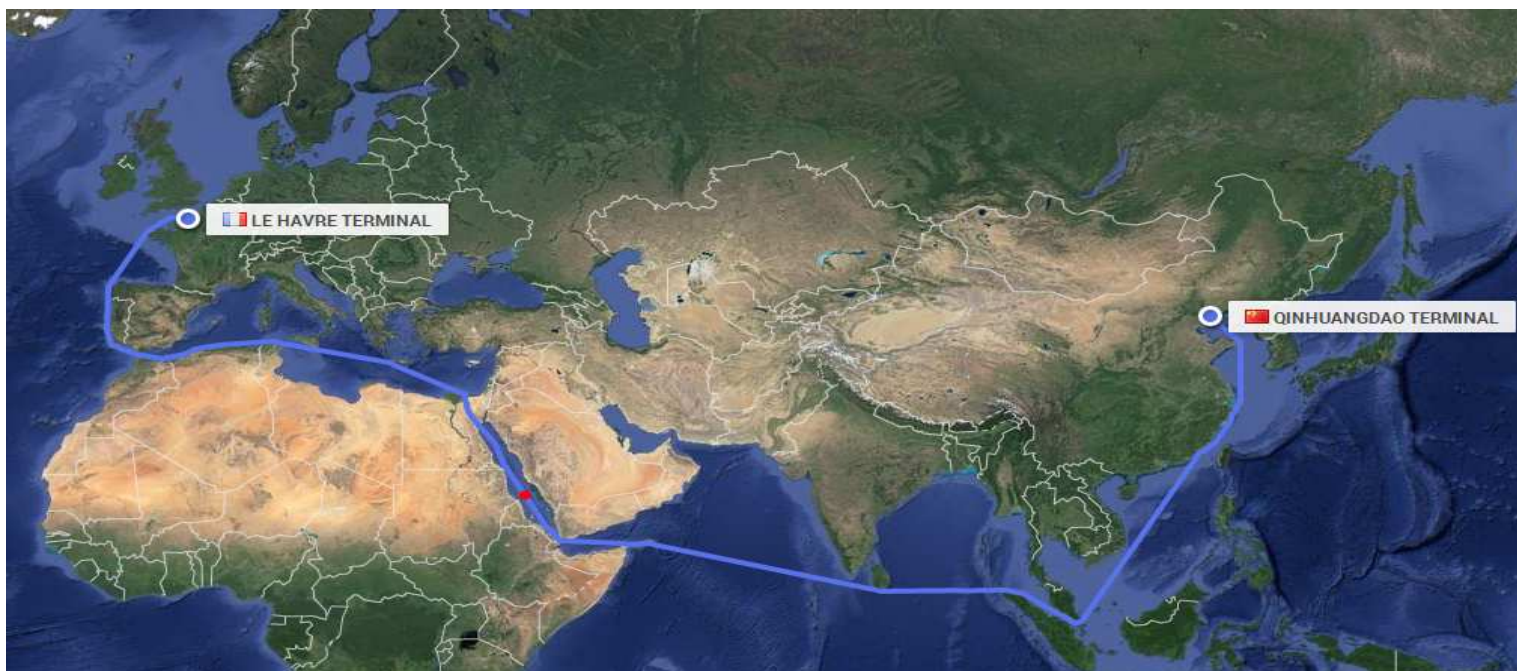


ETUDE « ROUTE DE LA SOIE »

Mercredi 26 février 2020

Situation actuelle du transport de marchandises vers la Chine

- ❑ Actuellement, la plus grande partie des produits agroalimentaires français est exportée en Chine par la voie maritime avec un temps de transport allant jusqu'à 50 jours
- ❑ Généralement, pour exporter vers la Chine, on utilise un conteneur frigorifique de 40'
- ❑ Les deux principaux ports maritimes utilisés par les exportateurs français sont le port du Havre et de Bordeaux. Le port de Fos sur Mer (sud de la France) est également utilisé
- ❑ Le prix du transport maritime varie entre 0,10 et 0,15 centimes le kg



Situation actuelle du transport de marchandises vers la Chine



Abattoir /entrepôt



Transfert par camion

Port en France

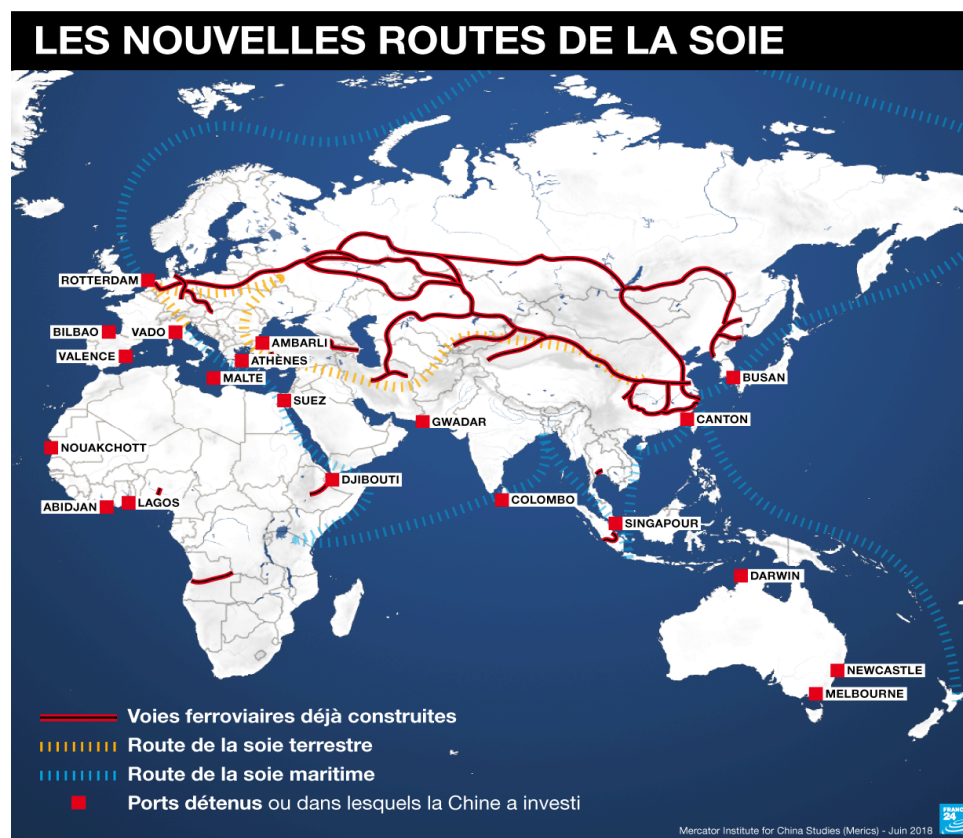


Port en Chine



Projet « Routes de la Soie »

- ❑ L'initiative des Nouvelles Routes de la Soie a été lancée en 2013 par le président chinois XI JINPING
- ❑ 2 routes entre l'Asie et l'Europe : l'une terrestre et l'autre maritime
- ❑ Le temps de transport ferroviaire est de 18 à 20 jours (hors dédouanement) entre l'Europe de l'Ouest et la Chine, selon la ville de destination
- ❑ Le développement de la Route de la Soie peut apporter un avantage aux exportations agricoles et agroalimentaires françaises – le trajet étant moins long qu'en bateau et moins onéreux qu'en avion
- ❑ **L'étude est menée par l'AFRAA avec le soutien de FranceAgriMer**
- ❑ Filières et entreprises intéressées : viande porcine, viande bovine, produits laitiers, viande de volaille, pommes et kiwis
- ❑ 4 réunions du Groupe de pilotage : février, avril, juin et octobre 2019



Situation actuelle du transport ferroviaire

- Chaque type de transport a ses avantages et inconvénients :

	Délai	Prix	Volumes transportés	Impact environnemental
AIR	le plus rapide	le plus cher	faibles volumes transportés	le plus polluant
MER	le plus long	le moins cher	1 bateau contient l'équivalent de 250 trains	fort impact environnemental
FER	2 fois plus rapide que par voie maritime	Moins cher que l'avion mais plus cher que le bateau	41 conteneurs	moins fort que l'avion et selon les critères plus ou moins fort que le bateau

- Selon les différents pays traversés, la distance parcourue par un train se situe entre 10 000 et 12 000 km
- Avec un temps de transit allant de 15 à 18 jours
- En 2016 – 1 700 trains entre la Chine et l'Europe, 3 670 trains (+116%) en 2017 et 5 000 d'ici 2020
- L'Allemagne est le principal acteur de ces Nouvelles Routes de la Soie avec ses deux plateformes : maritime à Hambourg et terrestre à Duisbourg
- La France ne fait pas partie des Nouvelles Routes de la Soie



Situation actuelle du transport ferroviaire

Avantages

Un train direct depuis un lieu de départ et le lieu de la livraison.
Un strict respect des horaires du train
Une livraison rapide.
Peu sensible aux conditions météorologiques.



Inconvénients

Un strict respect des horaires du train
Un monopole des entreprises de transport.
Une différence d'écartement des rails.
Une limitation sur la longueur du train en Europe 40-45(wagons)
Les trains passagers ont la priorité sur les trains de marchandises
Des risques de coupure de la chaîne de froid car on change le locomotive à 5 reprises pendant le trajet

Avantages

Le transport maritime est plus prévisible.
Système de transport très courant.
Grand capacité de rendement du port.
L'emplacement du port à proximité des abattoirs.



Inconvénients

La nécessité de transbordement/ au port d'arrivée sur des camions pour livraison à l'intérieur du territoire russe.
La réglementation environnementale en évolution avec des restrictions qui sont envisager sur le gasoil pour le transport maritime.
Une faible vitesse.
Dépendant de conditions météorologiques.

Situation actuelle du transport ferroviaire

- Deux corridors principaux relient l'Europe et la Chine:
 - La route Nord (Transsibérien) va de Vladivostok ou de Pékin à Moscou, puis en Biélorussie, Pologne et Allemagne
 - La route Sud, qui part de l'Ouest chinois, traverse le Kazakhstan, la Russie, la Biélorussie, la Pologne et arrive en Allemagne



Différentes solutions possibles

Schema 1				
France	Le Havre	Bateau	2500 km	
Russie	S.Pétersbourg (Usti Luga)	chemin de fer	7088km	
	Zabaikalsk	chemin de fer		remplacement le bogie
Chine	Manzhouli	chemin de fer	2100 km	
	Beijing	chemin de fer		
Durée 40 jours			11988 km	

Dans ce cas, le conteneur est rechargé à plusieurs reprises. Ces manipulations sont chères avec des risques pour les marchandises (notamment au regard de la chaîne du froid).

Différentes solutions possibles

Schema 2

France	Rennes	chemin de fer	930 km		
Allemagne	Duisburg	chemin de fer	700 km		
	Frankfurt Oder	chemin de fer			
Pologne	Kunowice	chemin de fer	680 km	remplacement du bogie	
	Malaszewicze	chemin de fer			
Biélarus	Brest	chemin de fer	609 km		
	Osinovka	chemin de fer			
Russie	Krasnoje	chemin de fer	7 069 km	remplacement du bogie	
	Zabaikalsk	chemin de fer			
Chine	Manzhouli	chemin de fer	2 500 km		
	Beijing	chemin de fer			
Durée 18-20 jours			12 488 km		

Différentes solutions possibles

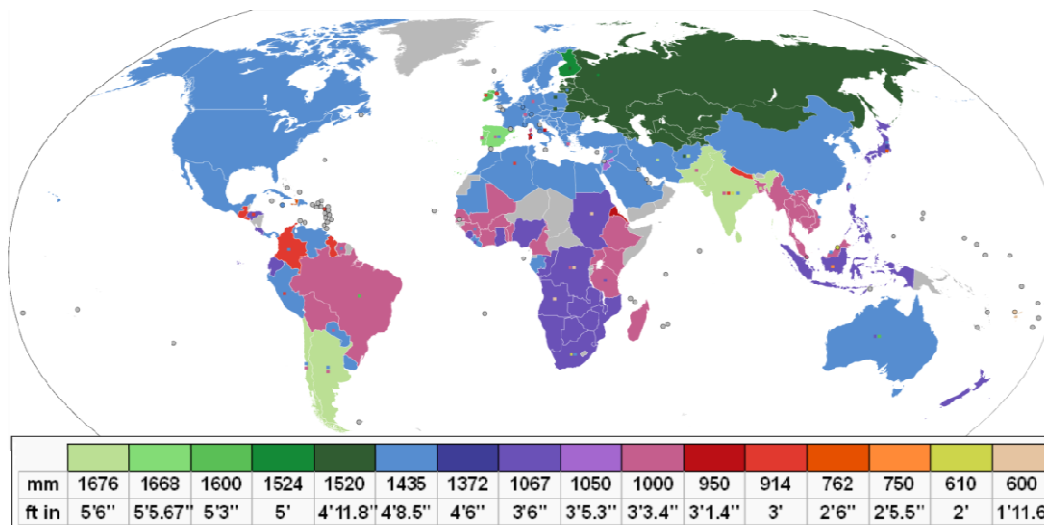
Schema 3

France	Rennes	chemin de fer	930 km	
Allemagne	Duisburg	chemin de fer	700 km	
	Frankfurt Oder	chemin de fer		
Pologne	Kunowice	chemin de fer	680 km	remplacement le bogie
	Malaszewicze	chemin de fer		
Biélarus	Brest	chemin de fer	609 km	
	Osinovka	chemin de fer		
Russie	Krasnoje	chemin de fer	750 km	
	Ozinki	chemin de fer		
Kazakhstan	Semiglaviy Mar	chemin de fer	3394 km	remplacement le bogie
	Dostyk	chemin de fer		
Chine	Alashankou	chemin de fer	5100 km	
	Beijing	chemin de fer		
Durée	18-20 jours		12163 km	

L'usure des voies du chemin de fer du Kazakhstan est importante.
L'insuffisance du nombre de voies. Il y a des sections de chemin de fer avec un voie unique ce qui induit des retards au passage à la douane.

Aspects techniques de l'Etude

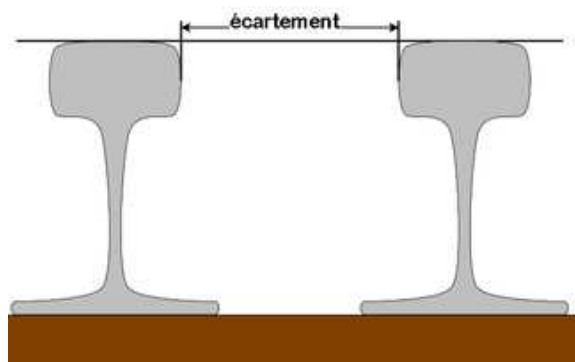
- L'écartement des rails varie en fonction des pays traversés :



- Pour aller en Chine depuis l'Europe, le passage par des pays avec différents écartements de rails est inévitable
- Pour aller en Chine depuis l'Europe, les conteneurs sont déchargés et rechargés à la frontière à 2 reprises, ce qui pose problème pour les conteneurs frigos (utilisés pour exporter de la viande porcine, bovine et de volaille)
- Pour éviter la rupture de la chaîne du froid, les conteneurs frigos non autonomes doivent être rebranchés après le déchargement/rechargement et le risque d'oubli est trop important. C'est pourquoi l'utilisation de conteneurs frigos autonomes est conseillée
- **A ce jour, très peu de conteneurs frigos autonomes sont disponibles**

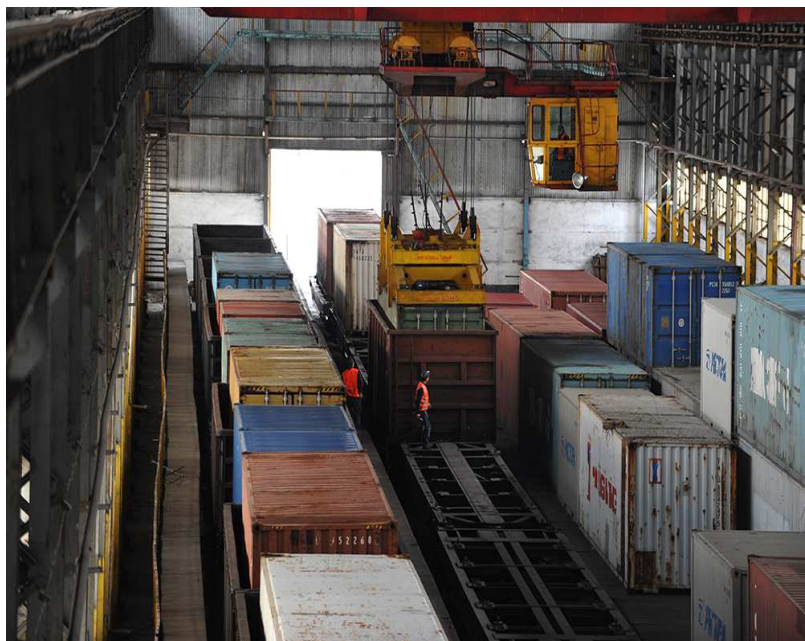
Aspects techniques de l'Etude

Remplacement du bogie



Aspects techniques de l'Etude

Transbordement des conteneurs



Aspects politiques de l'Etude

- ❑ Le transit par le territoire de la Russie reste une contrainte bloquante : en août 2014, la Russie a mis en place un embargo sur les importations de produits agroalimentaires européens et interdit le transit de ces marchandises par son territoire
- ❑ Suite à des pressions politiques chinoises, les autorités russes ont levé cette restriction en juillet 2019
- ❑ Pour pouvoir transiter par la Russie, le conteneur doit être équipé d'un scellé électronique qui permettra à la Russie de vérifier que le conteneur n'a pas été ouvert et déchargé du train en Russie
- ❑ Ce système de suivi est basé sur le réseau de navigation russe GLONASS et devra être assuré par une société russe
- ❑ Selon les autorités russes, les tests de ce système sont en cours et il devrait être opérationnel vers le début de l'année 2020
- ❑ **Il faut prendre en compte cette contrainte et attendre que le système soit effectif avant de mettre en place le transport ferroviaire vers la Chine**



Aspects administratifs de l'Etude

Aspects administratifs :

- ❑ Avec la traversée de différents pays pour arriver en Chine depuis l'Europe, un conteneur passe différentes douanes sur son chemin. Pour éviter des blocages, il est nécessaire de préparer en amont tous les documents qui peuvent être demandés par les douanes de ces pays
- ❑ Reste inconnu les conditions administratives de la traversée de la Russie. Actuellement les opérateurs du transport attendent la liste définitive de papiers qui doivent accompagner la marchandise en transit par le territoire russe
- ❑ Le dédouanement en Chine est une contrainte administrative très importante avec des risques de blocage des conteneurs à l'arrivée, car les bureaux de douanes des terminaux ferroviaires ne sont pas habitués aux marchandises agroalimentaires. **Un travail en amont avec l'administration chinoise doit être mis en place avant d'envoyer les conteneurs en Chine par train**



Aspects économiques de l'Etude

Aspects économiques :

- ❑ A ce jour, le prix du transport ferroviaire reste cher par rapport au prix du transport maritime, mais le prix du maritime peut augmenter à cause de différentes taxes environnementales
- ❑ On constate une baisse de prix du transport en conteneur frigorifique 0,30 centimes d'euros le kg en 2013 contre 0,23 centimes d'euros en 2019
- ❑ L'analyse des prix communiqués en 2019 par les différents transporteurs, montre qu'à ce jour le transport de produits qui ne demandent pas de la T° dirigée est plus intéressant et compétitif que le transport de produits sous T° dirigée 0,15 centimes d'euros par kg en conteneur dry contre 0,23 euros par kg en conteneur frigorifique
- ❑ Le prix de la location d'un conteneur frigo autonome représente la moitié du prix du transport ferroviaire - ce sujet reste à travailler pour diminuer le prix du transport ferroviaire
- ❑ Il existe un risque d'augmentation des tarifs du transport ferroviaire car ce prix dépend de subventions du gouvernement chinois



Situation exceptionnelle en Chine

- ❑ A ce jour, à cause de la crise sanitaire liée au Corona Virus, la situation en Chine reste très chaotique et tous les transports sont fortement impactés
- ❑ Les congés du nouvel an ont été prolongés jusqu'au 10 février, ce qui a eu pour conséquence un ralentissement de l'activité économique et industrielle.
- ❑ Les trains ont repris leurs rotations avec l'Europe avec 30% à 80% des trains selon les régions chinoises, à l'exception de la province de Wuhan (arrêts totaux)
- ❑ Le transport intérieur (camions) en Chine est également fortement perturbé
- ❑ Certains clients pour qui les transports ferroviaires avec l'Europe sont vitaux (automobiles, hi-tech) pourraient demander à être prioritaires ce qui pourrait se traduire par des manques de place
- ❑ Les transports aériens et maritimes connaissent les mêmes conséquences
- ❑ La situation en Chine reste à surveiller de près dans les semaines à venir



Conclusions et préconisations

- ▶ Réduction du temps de transport entre la France et la Chine : depuis 2014, on est passé de 28 jours à 18-20 jours, et **d'ici 5 à 10 ans on estime que la réduction du temps de transport atteindra 10 jours de porte-à-porte**
- ▶ Prix obtenus en 2019 d'après les différents transporteurs : 0,15 centimes le kg en conteneur dry contre 0,23 centimes le kg en conteneur frigorifique. Les prix restent théoriques et la négociation est possible en fonction des volumes annoncés
- ▶ La proposition est d'**attendre que la Russie mette en place son système de scellé électronique** pour permettre le transit des produits agroalimentaires européens et revenir vers les transporteurs pour mettre à jour leur offre de transport en négociant des tarifs acceptables par les exportateurs français
- ▶ En 2014, pour pouvoir transporter un conteneur par le train depuis la France, il fallait aller en Allemagne. En 2019, on parle de plus en plus de Dourges (62) comme point de départ vers la Chine depuis la France
- ▶ Il serait intéressant de **commencer par envoyer des conteneurs par petits lots afin de créer un mouvement vers la nécessité d'un train hebdomadaire**. Cela permettrait de tester et de vérifier le fonctionnement du transport par train sur les différentes étapes, notamment le dédouanement en Chine ou le passage par la Russie
- ▶ **La situation en Chine reste à surveiller**



MERCI DE VOTRE ATTENTION