

Mardi 12 Juin 2018

Marseille, future « perle » sur une « Route de la soie » ?

Par Jean Fouquoire, urbaniste (e.r.), associé au groupe d'analyse de JFC Conseil

Les 14 et 15 mai 2017, le Président chinois Xi Jinping organisait le premier sommet des « Routes de la soie ». Sous le nom OBOR (One Belt One Road) étaient alors présentées : une ceinture économique composée de voies terrestres (voies ferrées et autoroutes) dessinant un couloir traversant l'Asie centrale pour aboutir aux marches de l'Europe (terminus Istanbul, avant un éventuel tunnel sous le Bosphore) et une « Route de la soie » maritime reliant par les océans, les pays d'Asie du Sud Est jusqu'à l'Europe, l'Afrique et l'Amérique du Sud.

Ces deux grandes routes partent de Chine et servent, au-delà des logiques économiques, les ambitions géopolitiques et stratégiques du nouvel Empire du Milieu. Dans cette vaste, et future configuration terrestre et maritime, l'Europe (et surtout l'Union européenne) apparaît comme un point ultime, mais fondamental. Avec ses 500 millions d'habitants, elle représente le premier marché mondial de consommation et bénéficie de nombreuses infrastructures, tant terrestres que maritimes.

Enjeux économiques immédiats

Depuis plus d'un an, des trains partent du centre de la Chine pour décharger leurs marchandises à Berlin, Hambourg, Duisbourg, Amsterdam, Lyon, Milan, Madrid....et aussi Londres.

La longueur des trajets s'étage de 10 à 13 000 km et la durée d'acheminement varie de quinze à dix-huit jours environ. Chaque convoi emporte de l'ordre de quatre-vingts conteneurs alors qu'un navire embarque de 10 à 20 000 EVP (équivalent vingt-pieds) et même 22 000 pour les derniers lancés. Soit l'équivalent de 250 trains pour un coût deux fois moins élevé. Mais la traversée de Shanghai à Rotterdam peut atteindre quarante jours, vingt avec une escale au Pirée.

Envisager la pénétration du marché européen en jouant des portes d'entrée maritimes, bien connectées aux réseaux ferrés et autoroutiers, pour atteindre les espaces économiques actuels et potentiels, c'est essayer d'utiliser au mieux l'intégralité de la chaîne de transport Asie-Europe. Ainsi le meilleur exemple est donné par Cosco - premier groupe chinois de transport et de logistique maritime - qui a acquis 75% des emprises du port du Pirée. Le résultat est considérable avec un nombre d'EVP traité passé de 680 000 à 3 470 000 unités (soit cinq fois plus !) de 2011 à 2016.

Plate-forme « Hub portuaire », le Pirée est surtout une porte d'entrée vers l'Europe centrale et de l'Est à travers les Balkans valorisée après la rénovation du réseau ferré grec, et le financement en cours de la finalisation de la ligne à grande vitesse Belgrade-Budapest. D'autres configurations sont à l'étude ou déjà en cours de réalisation. Milan, au cœur de l'Italie industrielle, se positionne avec deux accès maritimes : Trieste et Venise (accessoirement Gènes). Une revitalisation du port de Bar au Monténégro par une liaison vers le réseau serbe est aussi en cours de discussion.

Ces choix sont rendus possibles avec l'amélioration notable des traversées ferroviaires alpestres intéressant la Suisse, l'Autriche et l'Italie : Le tunnel de Lötschberg (liaison Berne-

Milan via le Tunnel du Simplon – Couloir A RTE.T Gênes –Rotterdam) et celui du Brenner (liaison Autriche–Italie : Gênes–Venise vers Munich –Nuremberg).

Il apparaît ainsi que l'Adriatique et l'Italie du Nord ne manquent pas d'intéresser la Chine et constituent désormais des voies de pénétration en direction du cœur économique de l'Europe.

Enjeux stratégiques

Depuis quelques années, les investissements chinois dans l'UE sont suivis avec attention. Plusieurs États sont devenus très vigilants à cet égard, d'autres restent moins regardants face à l'opportunité de redresser des situations économiques difficiles (Grèce, Portugal, Malte, Tchéquie...). Dès 2011, le Premier ministre chinois rencontra à Budapest les dirigeants de seize pays de l'Europe centrale et orientale dont dix membres de l'UE. Ainsi est né le « 16+ 1 » où la Chine propose la réalisation d'infrastructures et d'ouvertures de crédits dans le cadre du « Belt and Road Initiative » (BRI) se posant en complément (ou concurrent ?) des institutions de l'UE.

Ainsi Pékin cherche à renforcer son influence sur l'Europe centrale et orientale. Certains y voient une tentative pour diviser l'Europe et on peut légitimement penser qu'il est temps pour l'UE de resserrer les rangs, face aux ambitions planétaires chinoises, avant que des pans entiers d'infrastructures et d'activités vitales (énergie, robotique...) soient sous la dépendance de Pékin.

Premier port français (2ème après le Havre pour le trafic conteneur), 2ème port de la Méditerranée et 5ème port européen (derrière Rotterdam, Anvers, Hambourg et Amsterdam), le Grand port maritime de Marseille (GPMM) a perdu, depuis 1990, un tiers de sa part de marché total et 50% de part du marché de conteneurs, face à la concurrence notamment de Barcelone, Gênes, Algesiras, Gioia Tauro et du dernier venu...le Pirée. Dans son Rapport particulier, pour les exercices GPMM de 2009 à 2014, la Cour des comptes a pointé plusieurs faiblesses liées essentiellement aux difficultés de pré et post-acheminement, et qui grèvent fortement les échanges : la desserte ferroviaire (mauvais report modal sur le ferroviaire), la liaison Rhin–Rhône (vieille histoire...) et la desserte routière sous dimensionnée : l'étang de Berre est desservi par trois autoroutes, mais aucune n'est connectée directement sur la Zone industrialo-portuaire

La Cour des comptes préconise de pouvoir accéder dans les meilleures conditions à la plaine du Pô en ciblant les extrémités des hinterlands des ports concurrents (ceux de l'Europe du Nord en se souvenant que Rotterdam par exemple est le port de Lyon!!!).

Divers projets susceptibles d'améliorer la desserte multinationale du GPMM sont envisagés comme le centre de transport combiné de Mourepiane (échanges mer, fer, route pour les bassins est) en cours d'étude, la liaison 2X2 voies Fos – Salon (échéance 2022-2032) et la nouvelle ligne à grande vitesse Provence Côte d'Azur (échéance 2032 – 2038). A ces deux derniers projets, il convient d'ajouter ceux qui viendront améliorer les relations dans le couloir rhodanien et le franchissement des Alpes avec le nœud ferroviaire et le contournement lyonnais (2022-27-37) et le tunnel Lyon-Turin (2016-2030).

Afin d'améliorer l'attractivité des installations portuaires, le GPMM a mis en service la forme 10 (une des plus grandes cales sèches européennes, une autre fonctionne à Rotterdam) et s'attache à valoriser son patrimoine foncier avec la plate-forme industrielle et d'innovation

de Caban-Tonkin, la vaste zone d'accueil d'activités liées à la logistique (entreposage-stockage et redistribution). Cet effort d'équipement ayant permis d'augmenter le trafic conteneurs et de compenser, en chiffre d'affaires, le déclin des hydrocarbures

Par ailleurs, les ports de Marseille et du Havre, en relation avec l'opérateur de transport combiné Naviland Cargo, ont mis en place une navette ferroviaire qui reliera, via Lyon et Dijon, le terminal de Chavornay, près de Lausanne, afin de regagner des parts de marché en Suisse (potentiel estimé pour GPMM :350 à 400 000 conteneurs).

Compte tenu des échéances de réalisation de ces projets, dont certains pourront encore être repoussés dans le temps, il est difficile de prévoir quand le GPMM disposera de l'ensemble des infrastructures susceptibles de garantir une meilleure insertion dans les grands flux Chine-Europe.

Marseille tente de se rapprocher de la Chine

Bien que la République populaire de Chine dispose d'un consulat à Marseille, ses réalisations directes dans la Métropole marseillaise ne sont pas légion. En 2009, les moteurs Baudoin, fleuron industriel et constructeurs de moteurs marins, ont été repris par Weicher. Le 19 février 2018 a été inauguré le MIF 68. Ce deuxième centre sino-européen du textile accueille une centaine de showrooms d'entreprises chinoises spécialisées dans le textile de gros, et qui fournissent les détaillants du Sud de la France. Au-delà, une deuxième tranche se propose d'accueillir des fabricants et des plates-formes spécialisés dans le commerce entre la Chine et l'Europe. Enfin, en février 2018, le groupe Quenchen faisait part de son intention de créer un établissement industriel de 130 emplois dans la zone industrialoportuaire (ZIP) de Fos destiné à la production de pneumatiques « verts ».

Si ces implantations peuvent refléter un certain intérêt pour Marseille et sa région, elles semblent plutôt tester « les aptitudes » de la région à recevoir des actions plus fortes. Dans l'attente des concrétisations, à moyen et long terme, des divers projets destinés à fluidifier le passage portuaire et à mieux aborder l'hinterland, il n'en demeure pas moins qu'à partir des ports du Sud de la France, les accès ferroviaires vers le cœur économique de l'Europe souffriront toujours d'un défaut de liaisons Est-Ouest, en particulier pour le franchissement des Alpes. La liaison Lyon Turin (échéance 2030 au mieux) ne mettra pas Marseille en situation de concurrence directe avec les ports de l'Adriatique, bénéficiant dans peu d'années (2020-25) d'une amélioration sensible de plusieurs axes de pénétration Nord-Sud.

Ce positionnement décentré, résultante du relief et du réseau existant des infrastructures lourdes, peut être difficilement surmonté. Sauf si, dans le cadre des politiques environnementales européennes, il devenait nécessaire de répartir les différents trafics à partir du Sud de la Méditerranée européenne moins en fonction d'équilibres purement économiques que par une prise en compte globale de la qualité de la vie par grands bassins.

A cet égard, il sera intéressant d'observer le mouvement que certains présagent d'une éventuelle restructuration des flux de marchandises au sein de l'Europe, la Chine devenant moins conquérante et plus tournée vers son marché intérieur et l'Asie centrale.

En 1955, Georges Duby dans son histoire du port de Marseille rappelait que du VII au XIème siècle, et de la fin du XIII au début du XVème, Marseille avait été « un angle mort » dans les grands axes commerciaux. Qu'en sera-t-il dans les prochaines décennies ? Sera-ce une « perle » ou une bille de verre qu'une future « Route de la soie » posera à Marseille ?

Il est sans doute présomptueux de prédire que les trafics commerciaux en Méditerranée seront uniquement liés aux échanges Chine Europe. Le développement attendu des pays riverains ou de l'Afrique ne manquera pas d'engendrer d'autres « Routes » et Marseille pourra faire valoir ses potentialités tant pour le transit que pour l'accueil d'activités que permet la vaste ZIP.

Paru sur le site Econostrum du 13 juin 2018