



## La nouvelle Route de la Soie - Le juste milieu

Plus rapide que le transport maritime, moins cher que le transport aérien

# Sommaire

## Introduction

La Chine investit des milliards dans les routes commerciales avec l'Occident. Avec la nouvelle Route de la Soie, une possibilité de transport (ferroviaire) entre la Chine et l'Europe occidentale s'ajoute au transport maritime et aérien. Depuis bien longtemps, de nombreux chargeurs ne se posaient pas la question du choix de transport, mais avec cette évolution, il devient intéressant pour eux de réexaminer les chaînes d'approvisionnement.

La nouvelle Route de la Soie n'en est qu'à ses premiers balbutiements, bien que les avancées réalisées soient rapides. Quels sont les avantages de la Route de la Soie ? Dans quelle situation et pour quels produits s'avère-t-elle intéressante ? Dans cette publication, nous essayons de répondre à ces questions en nous basant sur des recherches documentaires et des interviews.

## Table des matières

<b>Conclusion</b>	<b>3</b>
<b>1. La nouvelle Route de la Soie – le compromis entre mer et air</b>	<b>4</b>
1.1. Trois lignes principales qui enrichissent l'éventail logistique	5
1.2. Les chemins de fer, la solution intermédiaire entre le fret maritime et le fret aérien	6
<b>2. Plus d'options pour les chargeurs</b>	<b>7</b>
2.1. Le choix du transport est essentiellement déterminé par la rapidité et le coût	8
2.2. Intérêt de la Route de la Soie depuis et vers l'intérieur des terres	9
2.3. Le train a beaucoup moins d'incidence sur le climat que l'avion	10
2.4. Les produits de consommation plus chers sont les plus concernés	11
2.5. Une Route de la Soie mature est une valeur sûre dans l'éventail de choix multimodaux	12
Annexe : La Route de la Soie de porte à porte	13
<b>Contact</b>	<b>14</b>

# La nouvelle Route de la Soie ferroviaire concurrence principalement le fret aérien

### La nouvelle Route de la Soie constitue surtout une alternative moins onéreuse et plus écologique au transport aérien

La nouvelle Route de la Soie offre des opportunités aux expéditeurs de produits de consommation et de produits semi-finis plus coûteux. Le transport ferroviaire est une solution plus rapide pour les produits sensibles au temps qui sont actuellement transportés par mer, mais il concurrence surtout le transport aérien considérablement plus cher. Par conséquent, des aéroports tels que Schiphol, Francfort et Liège pourraient perdre des chargements au profit du transport ferroviaire. En outre, les émissions de CO<sub>2</sub> du fret entre la Chine et le nord-ouest de l'Europe peuvent être vingt fois moins élevées grâce à la nouvelle Route de la Soie. À l'avenir, cet argument aura probablement plus d'importance avec l'Accord de Paris sur le climat et la pression accrue exercée par les clients.

### De porte à porte, en associant plusieurs combinaisons

Pour comparer les options entre la Chine et le nord-ouest de l'Europe, il est important que les expéditeurs de marchandises réfléchissent au-delà d'un transport de port en port. En général, un transport considérable avant et après le transport en bateau est nécessaire. C'est la raison pour laquelle la Route de la Soie s'avère particulièrement intéressante lorsque les points de départ et les destinations se trouvent dans l'intérieur des terres.

En effet, pour les grands expéditeurs, un transport complet par voie ferroviaire n'est bien souvent pas avantageuse ni faisable en raison de la capacité plus faible des trains. Il s'agit surtout d'envisager des combinaisons intéressantes avec le fret aérien et/ou maritime.

### La Route de la Soie doit certes relever des défis, mais elle devrait gagner de l'importance

La Route de la Soie est sur le chemin de la maturité. Sans les subventions chinoises, la liaison n'est pas encore assez concurrentielle, mais le transport pourrait être plus rapide et les tarifs moins élevés avec une amélioration de l'efficacité et des économies d'échelle. Néanmoins, en cas de croissance, la surcharge des voies ferrées du nord-ouest de l'Europe continuera à constituer un défi. Néanmoins, il est clair que la Route de la Soie apporte un plus dans la question logistique et devient une valeur sûre dans l'éventail de choix.

### La Route de la Soie : la solution intermédiaire entre rapidité et prix

Comparaison entre la Route de la Soie et le transport maritime et aérien

#### Rapidité\*

		
5-8 jours	15-25 jours	35-55 jours

#### Prix

		
Relativement faible		Relativement élevé

#### Émissions de CO<sub>2</sub>

		
Faibles	Route de la Soie	Élevées

\*Dans le cas du transport ferroviaire et maritime, le moment de l'arrivée est moins prévisible qu'avec le transport aérien. De plus, le transport initial et terminal, le nombre de départs par semaine et l'ampleur du fret influencent la durée finale.



## Chapitre 1 | La nouvelle Route de la Soie – le compromis entre mer et terre

1.1 Trois routes principales qui enrichissent l'éventail logistique

5

1.2 Les chemins de fer, la solution intermédiaire entre le fret maritime et le fret aérien

6

Qu'est-ce que la nouvelle Route de la Soie ferroviaire ?

## 1.1 Trois routes principales qui enrichissent l'éventail logistique

### Le pont terrestre eurasiatique ouvre de nouvelles perspectives

La nouvelle Route de la Soie ferroviaire entre la Chine et l'Europe attire de plus en plus l'attention. Les premiers trains ont circulé en 2011 et leur nombre a rapidement augmenté ces dernières années. Cette liaison fait partie de l'initiative de longue date intitulée « [Belt and Road initiative](#) » ([BRI du gouvernement chinois](#)), qui, grâce à un vaste programme d'investissement multimodal, est axé sur le [renforcement des relations commerciales](#) et la diminution des frais de transport. Jusqu'ici, le choix des chargeurs se portait automatiquement sur le fret aérien ou maritime. Avec le transport ferroviaire, une nouvelle option s'est donc ajoutée.

### Le volume demeure faible, mais la valeur est relativement élevée

En 2017, le transport entre la Chine et l'Europe par les trois principaux axes représentait environ 200 000\* conteneurs EVP\*\* (frigorifiques ou non). Au cours des prochaines années, le volume devrait continuer à connaître une croissance à deux chiffres à l'échelle de l'Europe. Notons que, en volume, ce type de transport ne représente qu'entre 1 et 2 % du flux de marchandises total entre la Chine et l'UE d'environ 15 millions d'EVP, mais que ce pourcentage est plus élevé en valeur commerciale en raison de la valeur des marchandises transportées.

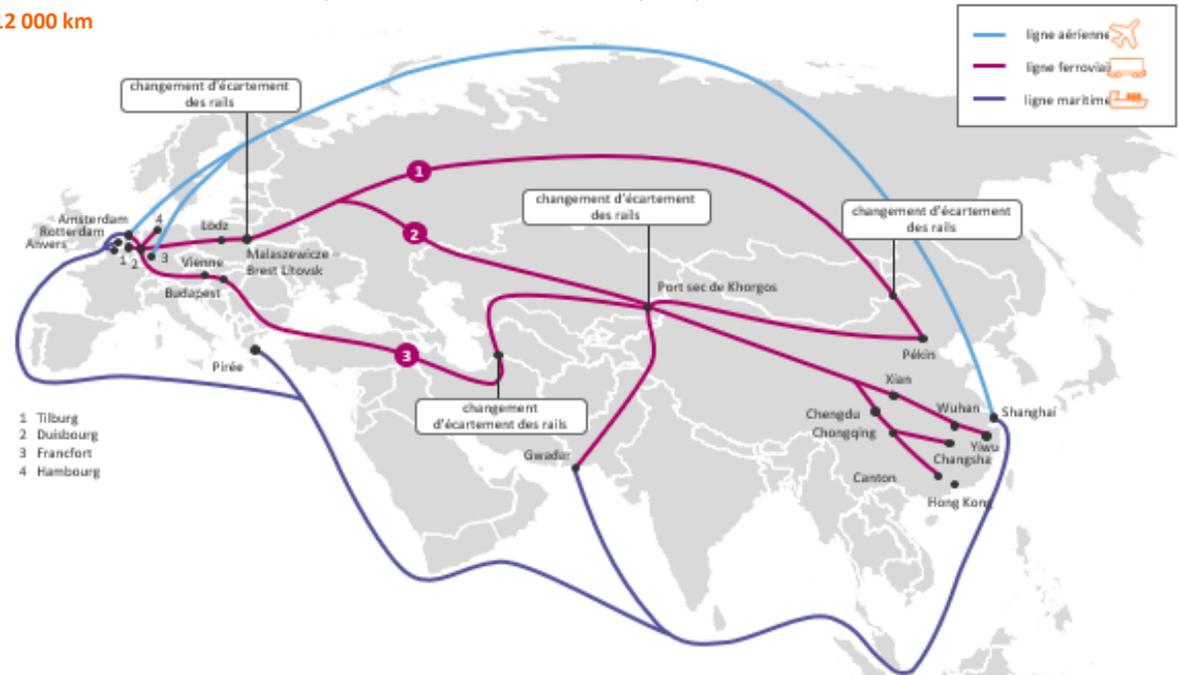
### Meilleure accessibilité de l'intérieur de la Chine et de l'Europe

L'un des atouts majeurs de la Route de la Soie réside dans le désenclavement des zones d'entrées à l'intérieur des continents asiatique et européen. Dès lors, la principale expansion se produit en Asie, avec Khorgos (Kazakhstan) comme plaque tournante et porte d'accès. Les pays situés en Europe centrale, comme la Pologne, la Tchéquie et la Hongrie, sont également plus accessibles.

\*Source UIC et Kazakhstan railways

\*\*EVP : équivalent 20 pieds, unité de mesure des conteneurs.

La Route de la Soie ferroviaire dispose de trois embranchements principaux et couvre une distance de 10 000 à 12 000 km



- En 2017, il y a eu plus de 50 départs et arrivées par semaine depuis Duisbourg (la plus grande plateforme européenne) à destination de plus de 10 villes chinoises (indirectement, plus de 40). Aux Pays-Bas, Tilburg et Amsterdam sont directement reliés.
- Depuis le nord-ouest de l'Europe, les routes septentrionales sont essentiellement utilisées, la route 2 étant actuellement la plus empruntée.
- La frontière entre la Pologne et la Biélorussie (Malaszewicze) est un goulet d'étranglement (notamment en raison d'un pont, d'une douane et de changement dans l'écartement des rails), mais le retard se résorbe grâce aux investissements réalisés.
- La Chine investit beaucoup dans le port de Pirée (Grèce), qui se développe ainsi rapidement et pourra être relié aux lignes ferroviaires à l'avenir.
- Le transport ne doit pas nécessairement parcourir toute la Route de la Soie.
- Le transport est essentiellement réalisé dans des conteneurs. En général, ces conteneurs sont frigorifiques en raison des différences de températures importantes.

Comment la nouvelle Route de la Soie se comporte-t-elle par rapport au transport maritime et aérien ?

## 1.2 Les chemins de fer, la solution intermédiaire entre le fret maritime et le fret aérien

### Plus rapide que le transport maritime, moins cher que le transport aérien

Par rapport à la Route de la Soie et au transport aérien, le transport maritime présente une économie d'échelles considérable. Les navires sont de plus en plus grands et disposent d'une capacité largement suffisante. Les coûts par conteneur étant fortement réduits, le transport maritime se révèle ainsi peu coûteux. L'inconvénient réside dans le fait qu'au départ du port maritime, un long transport avant et après est parfois nécessaire et prend du temps. Avec l'introduction étendue du « (super) [slow steaming\\*](#) », le transport sera encore plus lent à l'avenir. Or, l'aspect temps est parfois primordial.

D'un autre côté, le transport aérien est certes rapide, mais coûteux. En outre, les émissions de CO<sub>2</sub> du transport aérien sont considérablement plus élevées qu'avec le transport ferroviaire et maritime. La Route de la Soie, qui offre un bon compromis entre le transport maritime et aérien, tant en matière de coût que de durée, représente donc un enrichissement logistique.

\*Navigation lente afin de réaliser des économies de carburant et de réduire les émissions.

### La Route de la Soie, le compromis entre la Chine et l'Europe

Comparaison entre la Route de la Soie et le transport maritime et aérien

Rapidité**		
		
5-8 jours	15-25 jours	35-55 jours
Prix		
		
Relative ment faible		Relative ment élevé
Émissions de CO <sub>2</sub>		
		
Faibles	Route de la Soie	Élevées

Principaux critères déterminant le choix du mode d'expédition

\*Dans le cas du transport ferroviaire et maritime, le moment de l'arrivée est moins prévisible qu'avec le transport aérien. De plus, le transport initial et terminal, le nombre de départs par semaine et l'ampleur du fret influencent la durée finale.

### La capacité, une condition préalable qui influence le prix et la flexibilité

La capacité des moyens de transports varie fortement. Ainsi, un nouveau grand porte-conteneurs maritime peut accueillir plus de 20 000 EVP, alors qu'un train est limité à 84 EVP et qu'un Boeing 777 cargo peut contenir, en fonction du poids et du volume, entre 6 et 16 conteneurs (EVP). Cette différence de taille se répercute sur le prix. De plus, le transport maritime et le transport aérien sont davantage liés à des endroits fixes que le transport ferroviaire. À cet égard, le nombre de départs par semaine détermine la flexibilité du transport et influence les délais.



## Chapitre 2 | Plus d'options pour les expéditeurs

2.1 Le choix du transport est essentiellement déterminé par la rapidité et le coût	8
2.2 Intérêt de la Route de la Soie depuis et vers l'intérieur du pays	9
2.3 Le train a beaucoup moins d'incidence sur le climat que l'avion	10
2.4 Les produits de consommation plus chers sont les plus concernés	11
2.5 Une Route de la Soie mature est une valeur sûre dans l'éventail de choix multimodaux	12

Comment le choix du transport s'opère-t-il ?

## 2.1 Le choix du transport est essentiellement déterminé par la rapidité et le coût

### L'expéditeur choisit, le partenaire logistique réalise

La décision du mode de transport de la Chine vers l'Europe ou inversement incombe généralement à l'expéditeur. Les prestataires logistiques font souvent office de régisseur (« control tower ») de la chaîne d'approvisionnement (voir annexe).

### 3 critères sont déterminants dans le choix du mode de transport

Le produit à transporter constitue le point de départ pour choisir le mode de transport. Vu les caractéristiques, les principaux critères de décision sont les suivants :

1. Rapidité (page 9)
2. Frais de transport (page 9)
3. Émissions de CO<sub>2</sub>\* (page 10)

### Les coûts sont importants, mais la rapidité peut être privilégiée

Le transport étant une activité axée sur les coûts, les tarifs sont importants. Les coûts varient en fonction du mode et dépendent notamment de la distance et du poids. Cependant, le temps a aussi un prix, étant donné que les produits en transit s'accompagnent de **coûts de capital**. En effet, pour la durée de livraison, le fonds de roulement est utilisé, ce qui rend les produits sensibles au facteur temps.

La rapidité est essentielle pour :

- Les produits à valeur élevée au kilo
- Les produits de mode ou de saison (comme les vêtements)
- Le chargement de projet (avec un délai spécifique)
- Les denrées périssables (comme les fleurs)
- Les produits pour lesquels un client paie pour la rapidité (comme dans le cas de l'e-commerce)

L'examen des options de transport commence donc par la rapidité souhaitée. Si celle-ci est extensible, les frais de transport sont généralement déterminants en fonction des coûts du capital et du caractère planifiable de la livraison.

### Le choix du mode de transport n'est pas toujours évident

Le choix du transport s'impose parfois comme une évidence. Par exemple, dans le cas d'un fret léger valant plusieurs millions d'euros. Ou d'un fret de faible valeur pouvant être livré de stock. Les smartphones et les médicaments coûteux sont généralement transportés par voie aérienne, tandis que les articles promotionnels sont transportés par bateau. Cependant, les choix ne sont pas toujours aussi nets. Il y a de nombreux produits pour lesquels le choix n'est pas déterminé au préalable.

### Les caractéristiques du produit (dont la valeur) constituent le point de départ du processus décisionnel

Processus décisionnel de base pour les options de transport

Le chargeur examine les options de transport en fonction des caractéristiques des marchandises (dont la valeur au kilo)



Premier choix basé sur la (1) rapidité - Dans quelle mesure la livraison est-elle sensible au temps ?

Élevée

Faible

Choix suivant basé sur les (2) frais de transport\*\* et (3) les émissions de CO<sub>2</sub>



\*Les émissions de CO<sub>2</sub> interviennent dans le choix, mais la propension à payer pour cet élément demeure faible à l'heure actuelle. Cet aspect devrait gagner en importance à l'avenir en raison de la pression exercée par les clients ou de la réglementation découlant de l'Accord de Paris sur le climat. \*\*Jusqu'au poids de 167 kg par m<sup>3</sup>, un prix minimum est appliqué, les frais de transport pour les marchandises volumineuses relativement légères, comme des fleurs, sont donc extrêmement élevés

Dans quelle mesure la nouvelle Route de la Soie est-elle concurrentielle pour les expéditeurs ?

## 2.2 Intérêt de la Route de la Soie depuis et vers l'intérieur

### Le transport maritime coûte moins cher, mais nécessite un mode de transport supplémentaire

Le transport maritime entre la Chine et l'Europe occidentale est le mode de transport le moins coûteux, mais il dépend de l'emplacement des ports maritimes. Si l'on tient compte du transport initial et terminal du fournisseur vers le port ou du port vers le client, le transport maritime de porte à porte coûte plus cher. Cet élément peut peser davantage dans la balance avec le déplacement de la production vers l'intérieur de la Chine.

### Le transport intérieur de longue durée en Chine penche en faveur du train

Ainsi, un chargement doit parcourir 2 000 kilomètres pour aller de Chengdu dans l'intérieur des terres au port maritime de Shanghai ou inversement. Cela dure 5 jours par camion et implique une augmentation substantielle du prix total du transport. Ce faisant, les frais de transport et de capital de Chengdu à Tilburg ou Duisbourg sont comparables à ceux du transport ferroviaire (voir exemple de calcul à droite).

### Le facteur des coûts de capital est important dans le cas de frets plus onéreux

Les coûts de capital ne sont pas toujours pris en considération par les expéditeurs pour déterminer le coût total. La livraison coûte de plus en plus cher à chaque jour de transport, surtout dans le cas de marchandises plus onéreuses. Ce point peut rendre la Route de la Soie intéressante par rapport au transport maritime, qui dure deux fois plus longtemps.

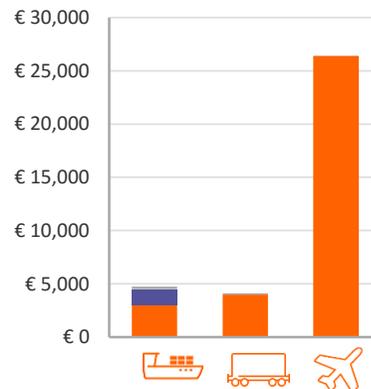
### L'avion est de 4 à 6 fois plus cher que le transport ferroviaire

L'avion reste considérablement plus cher que le train ou le bateau jusqu'à une valeur de quelques centaines d'euros au kilo de marchandises, coûts de capital inclus. Ainsi, le transport aérien vers Chengdu coûte de quatre à six fois plus cher.

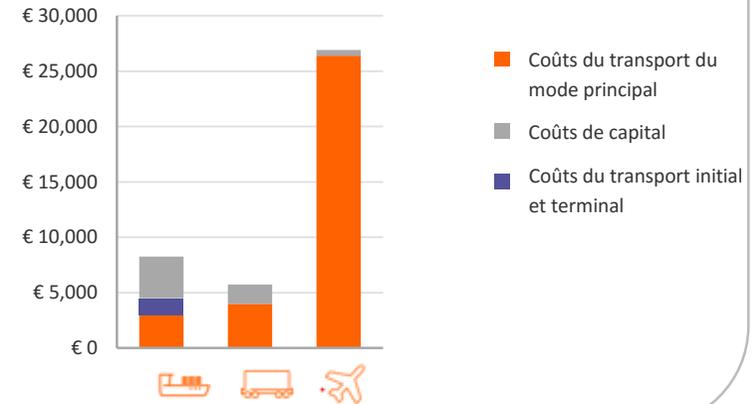
### Avec le transport initial et terminal, et les coûts de capital, le transport ferroviaire n'est pratiquement pas plus cher que le transport maritime

Indication des coûts totaux du transport du nord-ouest de l'Europe vers Chengdu dans l'intérieur de la Chine\*

Marchandises de faible valeur (40 000 €)\*



Marchandises de valeur élevée (600 000 €)\*



\*Exemple : un conteneur de 40 pieds du fournisseur au client, coûts de capital 5 %, poids 12 000 kg Frais de transport avec transport terminal et subvention : transport maritime 3 000 €, Route de la Soie : 4 000 € et transport aérien 2,2 € par kilo. Dans la pratique, les coûts varient en fonction des cas, notamment des éléments suivants : origine et destination différente, différence de prix en fonction du sens du transport, tarifs et subventions différents par ville/région chinoise, différences de fréquence du transport et nécessité de location d'un conteneur classique ou réfrigéré. Jusqu'à environ 12 000 kg, un prix minimum au m<sup>3</sup> est appliqué pour le transport aérien. Si le fret est plus lourd, le fret aérien par kg est plus coûteux.

Quelle est la différence d'émissions de CO<sub>2</sub> entre les modes ?

## 2.3 Le train a beaucoup moins d'incidence sur le climat que l'avion

### La durabilité ne peut pas coûter trop, mais elle devient un facteur important

La rapidité et le prix sont les principaux facteurs déterminant le choix du transport. En général, les chargeurs ne sont pas encore prêts à payer pour mieux respecter l'environnement. Cependant, les émissions de CO<sub>2</sub> et l'augmentation du prix du CO<sub>2</sub>, ainsi que la pression croissante exercée par les expéditeurs pour réduire les émissions, pourraient gagner en importance. Cela s'applique surtout pour les expéditeurs de produits de consommation, comme les articles de modes ou les denrées alimentaire de premier choix.

### La Route de la Soie a beaucoup moins d'incidence sur le climat que le transport aérien

En se basant sur un fret de 12 000 kg, le transport par la Route de la Soie émet près de 20 fois moins de CO<sub>2</sub> que le transport aérien d'autre part. De port à port, les émissions par conteneur du transport maritime sont largement inférieures que celles du transport ferroviaire, en raison des économies d'échelle considérables des méga-navires sur la route Est-Ouest. Néanmoins, si l'on considère le long transport terminal en camion - dans notre exemple du nord-ouest de l'Europe à Chengdu - cet avantage s'annule, de sorte que les deux modes de transport diffèrent peu.

### Le prix du CO<sub>2</sub> va influencer le prix futur du transport

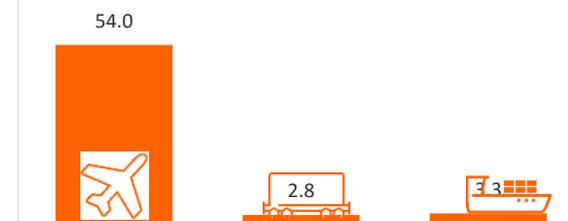
En raison de la restriction des émissions, le prix du CO<sub>2</sub> devrait influencer davantage le prix du transport à l'avenir. Si le prix du CO<sub>2</sub> passe par exemple de 20 € à 40 € par tonne, cela implique que le transport aérien de l'exemple coûte 1 000 € plus cher en droits d'émission. Si le transport n'est pas défini au préalable, il peut alors devenir intéressant de voir si le fret aérien (ou une partie de celui-ci) peut être transporté par voie ferroviaire.

### Les émissions de CO<sub>2</sub> ont déjà un coût dans l'aviation, mais pas encore dans le transport maritime ou ferroviaire

À partir de 2021, un système mondial de compensation des émissions de carbone (CORSIA) sera introduit dans le secteur de l'aviation afin de fixer les émissions totales au niveau de 2020. Aucun système ou taxe d'échange de CO<sub>2</sub> n'est encore applicable aux transports maritimes et ferroviaires..

### Des émissions de CO<sub>2</sub> beaucoup moins élevée que le fret aérien peuvent soutenir le choix de la Route de la Soie

Émissions pour le transport de fret en conteneur nord-ouest de l'Europe – Chengdu\* en tonnes de CO<sub>2</sub>



Source : CO<sub>2</sub>-emissiefactoren.nl, UN/UNEP-DTU

\*Transport de base respectivement port de Rotterdam-Shanghai + transport terminal en camion Chengdu, Tilburg et Schiphol – Chengdu transport régional en camion, 12 000 kg

Pour quels produits et marchandises la Route de la Soie est-elle intéressante ?

## 2.4 Les produits de consommation plus chers sont les plus concernés

### Les matières premières sont toujours transportées par mer

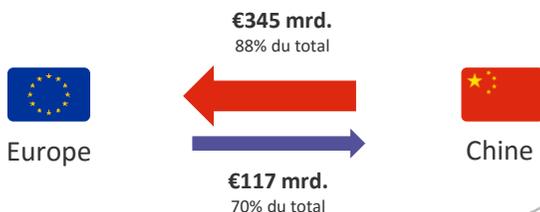
En raison de l'énorme capacité disponible et des économies d'échelle, la plupart des marchandises seront transportées à l'avenir entre la Chine et l'Europe par voie maritime. Pour les marchandises en vrac comme le pétrole (ou les produits pétroliers), les minerais, l'agroalimentaire et la biomasse, ce mode de transport reste le plus efficace. Cela s'applique également aux produits de consommation peu coûteux. Pour les ports de Rotterdam et d'Anvers, les répercussions négatives de la Route de la Soie restent ainsi limitées.

D'après trois critères, nous pouvons déterminer quels types de produits se prêtent le plus à la Route de la Soie (en fonction de la destination) :

1. Le transport est autorisé\*
2. Le produit a suffisamment de valeur\*\*
3. Le produit est sensible au temps

### Un important déséquilibre des flux de marchandises est-ouest

Flux de marchandises pertinents\*\*\* 2016



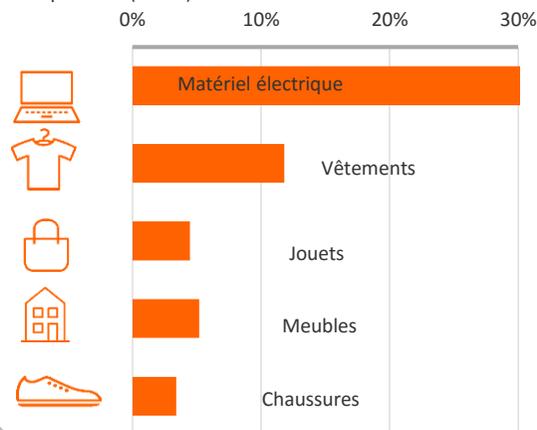
Source: Banque Mondiale, ING Economisch Bureau

### Le transport des biens de consommation est le plus concerné

Ce sont surtout les produits de consommation et les produits semi-finis qui se prêtent à la Route de la Soie. **En direction de l'ouest** (de l'est vers l'ouest), ce sont surtout des produits comme des appareils électriques (ordinateurs portables, télévisions), des vêtements et des jouets qui sont transportés. Le taux de charge des trains est le plus élevé dans ce sens, comme c'est le cas pour le transport maritime. **En direction de l'est** (de l'ouest vers l'est), on transporte notamment des produits comme des machines, des pièces de voiture, des médicaments, des cosmétiques et du lait en poudre. Les denrées plus coûteuses comme le vin et les produits de la pêche sont également favorisées. En raison de l'embargo russe, la viande et le fromage sont notamment exclus des routes septentrionales. .

#### En direction de l'ouest, ce mode est particulièrement adapté aux appareils électriques et aux vêtements

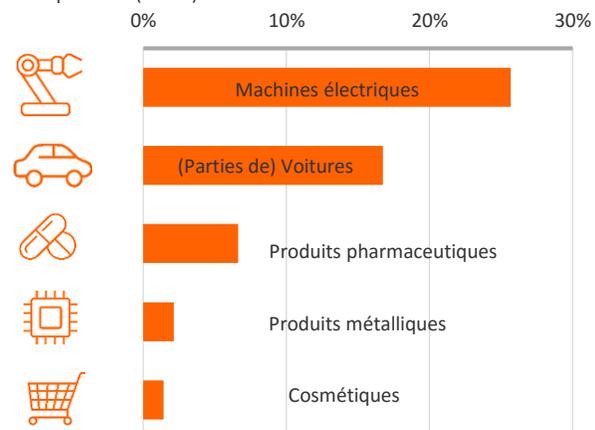
Part de la valeur pour les catégories de produits adaptées à la Route de la Soie dans l'importation pertinente de marchandises européennes (UE 27)



Source : Banque mondiale, ING Economisch Bureau

#### En direction de l'est, ce mode est particulièrement adapté aux machines électriques et aux voitures

Part de la valeur pour les catégories de produits adaptées à la Route de la Soie dans l'exportation pertinente de marchandises européennes (UE 27)



\*Les produits chimiques peuvent encore être transportés par voie ferroviaire depuis/vers la Chine, des [restrictions](#) sont appliquées pour la traversée de la Russie

\*\*Base : minimum 3 € par kg, (7 % de frais de transport pour un contenu de 20 000 kg et 4 000 € (avec subventions) par conteneur de 40 pieds).

\*\*\* Marchandises autorisées d'une valeur de 3 à 200 € par kg, susceptibles de bénéficier de la Route de la Soie

Comment la nouvelle Route de la Soie va-t-elle se développer comme une option pour les expéditeurs ?

## 2.5 Une Route de la Soie mature est une valeur sûre dans l'éventail de choix multimodaux

### La nouvelle Route de la Soie est encore en phase d'apprentissage

La nouvelle Route de la Soie est sur le chemin de la maturité. Elle ouvre certes des opportunités pour les chargeurs, mais engendre aussi des défis à relever comme le goulet d'étranglement à la frontière entre la Pologne et la Biélorussie, ainsi que la perte de temps lors des contrôles douaniers et les différents systèmes de sécurité et voltages sur la voie ferrée. Avec les investissements réalisés dans les goulets d'étranglement, l'accroissement de la fréquence et l'engagement de pays comme la Pologne et le Kazakhstan, le délai devrait être réduit dans le futur.

### Potentiel de croissance, mais aussi incertitudes

Il est évident que la nouvelle Route de la Soie a un potentiel. Cependant, deux incertitudes peuvent influencer le rythme de croissance pour le nord-ouest de l'Europe :

- **La Route de la Soie dépend des subventions**

Le business case repose encore fortement sur les subventions chinoises. Celles-ci varient pas ville/région, mais il s'agit de montants substantiels par conteneur. Vu l'horizon à long terme de la Chine, les subventions semblent garanties au cours des prochaines années, mais il reste à savoir si elles resteront intactes par la suite. Les effets d'échelle et d'efficacité devront compenser les subventions à l'avenir.

- **La capacité ferroviaire de l'Europe occidentale est limitée**

Le réseau ferroviaire d'Europe occidentale est surchargé et les trains de passagers sont généralement privilégiés. Aux Pays-Bas, la ligne de la Betuwe atteint par exemple régulièrement la limite de capacité de 110 trains par direction et par jour.

Avec la réception de la troisième voie, cette limite passera en 2023 à 160 trains par direction et par jour. En Allemagne aussi, les chemins de fer sont fortement chargés. Les investissements dans l'infrastructure européenne sont complexes et l'extension de la capacité prendra facilement 10 à 20 ans.

### La Route de la Soie peut souffler des chargements au fret aérien

Vu la grande différence de prix avec le transport aérien, la Route de la Soie devrait essentiellement concurrencer le transport aérien. Les produits concernés sont par exemple les médicaments, l'électronique ou les fleurs. Les aéroports d'Europe occidentale comme Francfort et Schiphol le remarqueront à terme. Traditionnellement, Schiphol est fortement axé sur l'Asie. En 2017, un cinquième du fret aérien de Schiphol provient de Chine et de Hong Kong.

### Les combinaisons multimodales ont de l'avenir

Un mode de transport n'exclut pas l'autre. Bien souvent, il s'agira dans la pratique pour les expéditeurs de trouver les meilleures combinaisons entre le transport aérien et maritime pour les livraisons. La Route de la Soie ouvre de nouvelles perspectives pour desservir des chaînes d'approvisionnement avec un mélange multimodal.

### La route arctique maritime ne constitue pas une concurrence supplémentaire

En été 2018, un navire de Maersk a effectué un essai en mer par le haut, en traversant l'Arctique russe pour rejoindre l'Asie. Avec cette route, la durée du transport entre l'Europe et l'Asie pourrait être réduite de 40 %. Cependant, cette voie ne sera navigable que pendant trois mois par an, avec des navires spéciaux. Par conséquent, la navigation ne devrait pas devenir beaucoup plus intéressante qu'elle l'est actuellement.



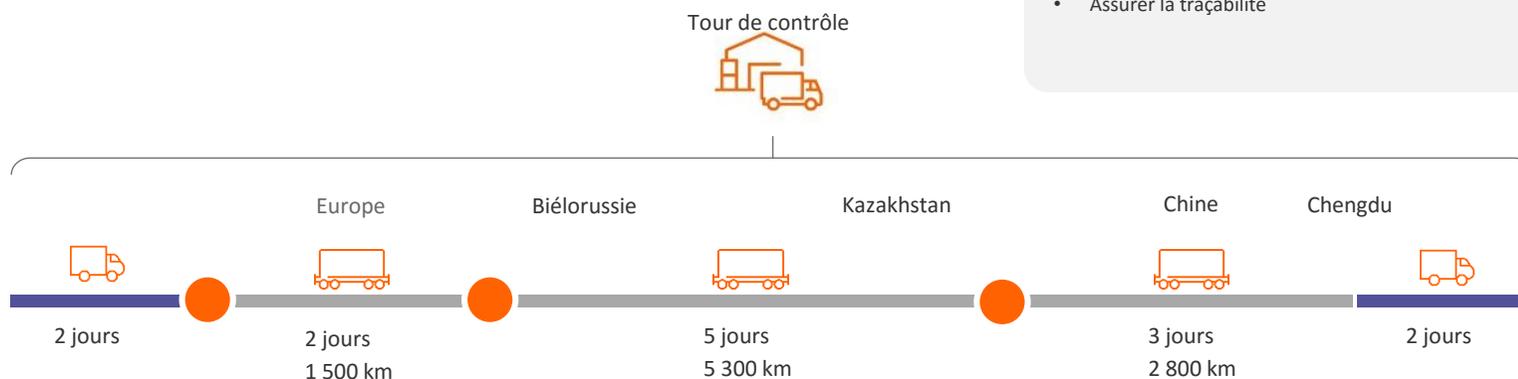
# Comment fonctionne le transport par la Route de la Soie ?

## Annexe : La Route de la Soie de porte à porte

### La Route de la Soie en pratique

Les personnes intéressées se demandent qui fait quoi pendant l'ensemble du trajet logistique de la Route de la Soie. Comment fonctionne le transport sur la Route de la Soie et comment est-il organisé ? Voici un exemple pour le trajet nord-ouest de l'Europe - Chengdu.

- Réfléchir aux options de transport
- Organiser le transport, ainsi que le transport initial et terminal (connaissances des destinations appropriées)
- Regrouper des transports (et achats plus importants)
- Régler les formalités douanières (locales)
- Prendre en charge les conteneurs
- Assurer le transport
- Assurer la traçabilité



	Durée
Transport ferroviaire	10 jours
Douane et/ou transbordement vers un autre écartement des voies	4 jours
Transport initial et terminal	4 jours
Impact du week-end / marge de régularité	3 jours
<b>Total</b>	<b>21 jours</b>

# Envie d'en savoir plus ?

## Sector Banker Transport & Logistique

Machiel Bode  
+31 6 54 22 77 30  
Machiel.Bode@ing.com

## Économiste senior / Auteur

Rico Luman  
ING Economisch Bureau  
+31 6 83 64 89 54  
Rico.Luman@ing.com

## Avec la collaboration de

Lex Hoekstra  
Marcel Klok  
Jurjen Witteveen

ING Economisch Bureau  
ING Economisch Bureau  
ING Economisch Bureau

## Remerciements

Kees Kuijken  
Rob Brekelmans  
Femke Brenninkmeijer  
Erwin Cootjans  
Corné Geerts  
Wouter Jacobs  
Onno de Jong  
Michiel Nijdam  
Michael van Toledo  
Roland Verbraak  
Wil Versteijnen

KLG Europe  
New Silkway Logistics  
Havenbedrijf A'dam  
Nunner Logistics  
Seacon Logistics  
Erasmus Universiteit  
Ecorys  
Havenbedrijf R'dam  
TMA Logistcs  
GVT  
GVT

Jetez un coup d'œil sur [ing.nl/kennis](https://ing.nl/kennis) et suivez-nous sur [Twitter](#)

## Disclaimer

Cette publication a été préparée par la division d'analyse économique et financière de ING Bank N.V. ("ING") exclusivement à titre d'information, sans tenir compte des objectifs d'investissement, de la situation financière ou des moyens d'un utilisateur en particulier. Les informations dans cette publication ne constituent ni une recommandation de placement, ni un conseil fiscal, juridique ou en investissement, ni une offre ou une incitation à acheter ou vendre des instruments financiers. Même si toutes les précautions ont été prises pour assurer que les informations contenues dans ce document ne soient ni erronées, ni trompeuses au moment de la publication, ING ne peut pas garantir l'exhaustivité ni l'exactitude des informations communiqués par des tiers. ING ne peut pas être tenue pour responsable d'éventuelles pertes directes ou indirectes suite à l'utilisation de cette publication, sauf faute grave. Les opinions, prévisions ou estimations sont uniquement celles du ou des auteurs à la date de la publication et peuvent être modifiées sans préavis, sauf indication contraire.

La distribution de cette publication peut faire l'objet de restrictions légales ou réglementaires dans certains états et les personnes qui entrent en possession de celle-ci doivent se renseigner à propos de ces restrictions et les respecter.

Cette publication est soumise à la protection du copyright et des droits des bases de données et ne peut être reproduite, distribuée ou publiée par quiconque, quel que soit l'objectif, sans l'accord préalable explicite et écrit de ING. Tous les droits sont réservés. L'entité juridique responsable de la publication ING Bank N.V. est basée à Amsterdam et a ses bureaux à 1102 MG Amsterdam (Pays-Bas), Bijlmerplein 888. ING Ban N.V. est enregistrée aux Pays-Bas (n° 33031431) au registre de commerce de la Chambre de Commerce. Aux Pays-Bas, ING Bank N.V. est agréée et supervisée par De Nederlandse Bank et de Autoriteit Financiële Markten. Pour plus d'informations sur l'ING policy, veuillez consultez <https://research.ing.com/>. Le texte a été clôturé le 9 novembre 2018.