COMAGUER

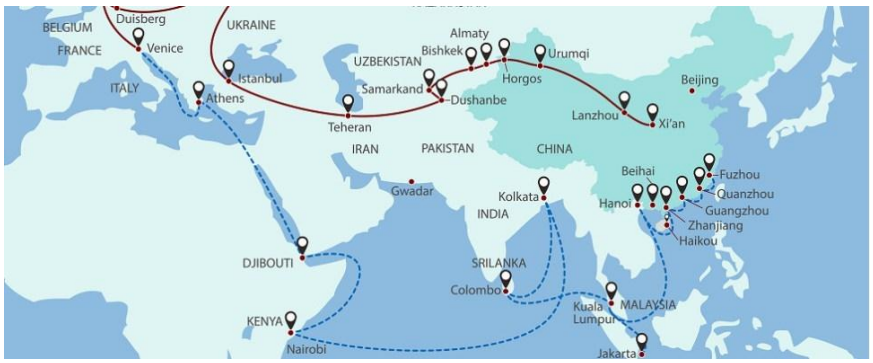
http://comaguer.over-blog.com

Bulletin n° 377 - semaine 37 - 2018

一带一路

LA CEINTURE ET LA ROUTE

SUITE : EPISODE ARCTIQUE



Faisant pendant au Nord à la ceinture maritime du Sud la ceinture arctique prend corps sous nos yeux.

Des navires de commerce partant de Chine passent le détroit de Behring et rejoignent l'Europe de l'ouest en longeant le littoral russe. Ce passage est facilité par la fonte partielle des glaces et par l'intervention de puissants brise-glaces russes auxquels va se joindre le nouveau brise-glaces chinois.

En moyenne le passage par la ceinture nord permet de gagner une douzaine jours par rapport au passage par la ceinture sud via le canal de Suez.

Une première commerciale vient d'avoir lieu avec le transport de la Chine vers Rouen d'éléments d'éoliennes (La RPC a construit et mis en service de très nombreuses éoliennes sur son propre territoire et se trouve désormais leader mondial pour leur fabrication).

Du point de vue stratégique cette voie supplémentaire d'un bout à l'autre du continent eurasiatique rend de plus en plus impossible le rêve à la Docteur Folamour des stratèges de Washington : encercler la Chine et lui couper la route vers l'Europe, vers l'extrémité occidentale de l'Eurasie. Il y a désormais trois routes ouvertes: une terrestre et deux maritimes. Toute tentative de couper les trois à la fois déboucherait sur la guerre mondiale.

Quelques précisions

***

Le 10.000e train de fret Chine-Europe arrive en gare

French.xinhuanet.com | Publié le 2018-08-27 à 13:29

(Xinhua/Xiao Yijiu)

WUHAN, 27 août (Xinhua) -- Le train de fret Chine-Europe X8044, qui relie la ville allemande de Hambourg à Wuhan, capitale de la province chinoise du Hubei (centre), est arrivé dimanche à la Gare de Wujiashan, à Wuhan, portant à 10.000 le nombre de trains de fret Chine-Europe.

Le service de fret ferroviaire Chine-Europe offre des trains circulant selon des lignes et horaires fixes le long de "la Ceinture et la Route" entre la Chine et l'Europe. Ces trains contribuent considérablement aux échanges

commerciaux entre les deux parties et sont surnommés les "chameaux de fer" sur la "Ceinture et la Route".

Selon Li Chongyu, président directeur général de la China Railway International Multimodal Transport Co., Ltd (CRIMT), la première ligne de fret ferroviaire Chine-Europe a été lancée en 2011, et 17 trains de fret ont assuré ce service cette année-là. Depuis, le service a connu une croissance stable. En 2017, le fret ferroviaire a enregistré une croissance drastique, avec 3.673 trains, en hausse de 116%, dépassant ainsi le nombre total de trains de fret pendant la période de 2011 à 2016. L'élan de la croissance s'est maintenu en 2018, avec 2.490 trains de fret depuis le début de l'année, en hausse de 69% en glissent annuel. Le nombre de trains retours connaît également une augmentation stable, avec une hausse de 100%, représentant 69% du nombre de trains allers.

D'après M. Li, la qualité des services et des opérations des trains de fret Chine-Europe s'est considérablement améliorée ces dernières années. Un système de services de logistique a été établi, le dédouanement est de plus en plus aisé, et la gestion de la sécurité s'est renforcée.

Yangtze Optical Fibre and Cable Joint Stock Limited Company, premier fournisseur mondial de fibres et cables optiques, envoie 20% de ses exportations vers les régions traversées par les trains de fret Chine-Europe. Selon Shen Qing, responsable de cet exportateur, le service de trains de fret Chine-Europe permet de raccourcir la durée de l'acheminement de ces produits à 22 à 24 jours, contre 52 à 56 jours précédemment.

Par ailleurs, les cargaisons transportées par les trains de fret Chine-Europe se diversifient avec le temps. Sur les trains allers, elles vont des produits informatiques aux vêtements, en passant par les pièces automobiles, les céréales, le vin et le café. Les produits sur les trains retours comprennent des pièces automobiles, des équipements mécaniques, des produits de la vie quotidienne, des aliments et du bois. Le service a beaucoup enrichi la consommation des habitants le long des lignes ferroviaires Chine-Europe.

***

Le second brise-glace chinois mis à l'eau à Shanghai

(LE MARIN)

Publié le 13/09/2018 10:43 | Mis à jour le 13/09/2018 18:48

L'appétit croissant de la Chine pour les zones polaires se confirme avec la mise à l'eau d'un second brise-glace au sein du chantier Jiangnan du groupe naval public China State shipbuilding corporation (CSSC).

D'une longueur hors tout de 122,50 mètres, ce Xue Long 2 (Dragon des neiges 2) viendra compléter à sa livraison définitive prévue en 2019 la flotte de l'institut de recherche polaire chinoise. Fondé en 1989 à Shanghai, cet institut a déjà mené 34 expéditions en Arctique et Antarctique avec son unique brise-glace actuel, un Xue Long de 167 mètres construit en 1993 dans le chantier ukrainien de Kherson comme navire de transport reconverti en Chine comme navire de recherche polaire.

Le nouveau dragon des neiges sera bien plus moderne. Sous propulsion diesel-électrique avec quatre génératrices Wärtsilä et deux propulseurs azipods d'ABB de 7,5 MW chacun, ce brise-glace capable de travailler jusqu'à -30 °C et 1,50 mètre d'épaisseur de glace pourra

embarquer 90 personnes. N'en déplaise au groupe CSSC qui joue volontiers la corde patriotique, le design a été fourni par le spécialiste finlandais Aker Arctic pour un contrat de 5 millions d'euros signé en 2012.

Cette montée en puissance de la Chine dans les zones polaires fait grincer des dents aux États-Unis qui ne disposeront plus que d'un seul brise-glace en service en 2023 quand viendra la mise en retraite de son Polar Star de 1972. D'autant que l'institut chinois a déjà sur sa planche à dessin un troisième navire capable de naviguer par -45 °C et 3 mètres de glace.

Frédérick AUVRAY

Le « Xue Long 2 », en cours de réalisation dans le chantier naval Jiangnan, doit entrer en service en 2019. (Photo : China news)

***

Par Ouest-France
Publié le 05/09/2018 à 12h47

Première escale à Rouen jeudi 6 septembre 2018 du cargo chinois Tian en, de l'armateur Cosco shipping chargé d'éoliennes. Pour ce voyage inaugural, le navire brise-glace a emprunté la route polaire de la soie et navigué dans les eaux glacées de l'Arctique.

Le Tian en à Rouen

COSCO SHIPPING