

OPINION



L.M/N / CHINA DAILY

Le numérique chinois et ses implications pour l'Europe



Romano Prodi David Gosset

Les stratégies ont longtemps été préoccupées par la possession de territoires ou la domination des routes maritimes. Plus récemment, le discours stratégique a dû prendre en compte les capacités de projection aériennes et spatiales, mais, à l'ère de la société de l'information, la puissance d'une nation se mesure aussi à sa présence dans le cyberspace.

L'Occident, qui ne retient que ce qu'il perçoit comme les limites ou les imperfections de l'internet chinois, n'a pas encore pleinement réalisé l'importance de la transformation numérique du Pays du Milieu.

Alors que la dynastie des Qing (1644-1911) ne put faire sienne les mutations que la révolution industrielle impliquait, la République populaire de Chine est d'ores et déjà un catalyseur de la transformation numérique.

Si la révolution industrielle s'est faite en dehors de la Chine impériale, le Pays du Milieu, ayant retrouvé une partie de sa centralité perdue, est un co-créateur de la société de la connaissance.

Le cyberspace mondial, comme le système des relations internationales qui domina après la Seconde Guerre mondiale, est bipolaire, non plus structuré autour de Washington D.C. et de Moscou, mais articulé autour des États-Unis et de la Chine.

Google, Twitter, YouTube, Amazon, eBay, Uber, Expedia et Apple Pay sont des icônes de l'Amérique numérique, Baidu, le WeChat de Tencent, Youku, JD.com, Alibaba, DidiKuaidi, Ctrip et Alipay constituent les symboles du cyberspace chinois.

Le continent européen semble satisfait de l'utilisation d'outils développés par des entreprises américaines,

même si une telle situation de dépendance est à la fois, du point de vue commercial et de la sécurité, une incroyable faiblesse sur le long terme.

« Google Italie », « Google France » ou « Google Allemagne » enrichissent certainement la vie des Européens, mais ils ne sont que des variations dans un univers gravitant autour du Googleplex de Mountain View en Californie. La civilisation européenne mérite mieux que des variations linguistiques sur le thème de Google et elle doit se donner les moyens de concevoir des plates-formes de commerce électronique capables de rivaliser avec Amazon ou Alibaba.

Toute politique au service de l'internet européen doit tenir compte de la créativité de la Silicon Valley, mais l'élaboration d'une nouvelle route de la soie numérique permettrait à l'Europe d'être en phase avec les dynamiques du cyberspace chinois.

Serait-il possible que la civilisation qui fut au centre de la « mondialisation 1.0 » se retrouvât à la périphérie de la « mondialisation 2.0 » ? S'il est certainement trop tôt pour se prononcer, les Européens devraient néanmoins méditer deux tournants historiques. La Renaissance a été portée par les cités-États italiennes qui furent, en cette période

féconde de l'histoire européenne, au premier plan dans les domaines du commerce, de la banque, des sciences et des arts. Avec la découverte du Nouveau Monde, le centre de gravité du continent européen s'est progressivement déplacé des rives de la mer Méditerranée à l'océan Atlantique. Incapables de rejoindre leurs efforts pour atteindre une dimension qui leur eût permis de maintenir leur rang dans un monde élargi, les cités italiennes furent reléguées au second plan, et ce n'est qu'avec l'unification de l'Italie dans la seconde moitié du 19^{ème} siècle que la péninsule réapparut sur la scène de la politique mondiale.

Lorsqu'au 18^{ème} siècle finissant l'Empereur Qianlong (1711-1799) ferma la porte à l'idée d'interactions normales entre l'Europe et la dynastie Qing, l'économie de la Chine impériale représentait encore plus de 20% de la richesse mondiale. Clef de voûte d'une vision du monde dans laquelle la position de supériorité de la civilisation chinoise était considérée comme une évidence, le FILS du Ciel ne put imaginer la redistribution de la puissance qu'allait entraîner la révolution industrielle, et sa rigide suffisance conduisit l'Empire sur la pente d'un humilier déclin.

Si l'Europe ne trouve pas la sagesse politique pour approfondir son intégration et la force d'entrer pleinement dans la société de l'information comme l'un de ses co-créateurs, elle prend tout simplement le risque de finir, à la suite d'une lente marginalisation, à la périphérie d'un nouvel ordre mondial qui aura été construit sans son active participation.

Romano Prodi a été le président de la Commission européenne. David Gosset, directeur de l'Academia Sinica Europaea à CEIBS, est fondateur du Forum Europe-Chine.

En bref

Investissements dans de nouveaux aéroports

La Chine prévoit d'investir environ 10,8 milliards d'euros cette année dans la réalisation d'infrastructures pour l'aviation civile, en particulier des aéroports, selon l'administration de l'aviation civile chinoise. L'agence fait savoir qu'elle va accélérer la construction de nouveaux grands aéroports, notamment à Beijing, Chengdu, Qingdao, Xiamen et Dalian, et que seront lancés cette année onze projets d'infrastructures majeurs et 52 chantiers de modernisation ou d'expansion d'installations existantes dans le secteur de l'aviation civile.

La Chine à l'ère de la 5G

Le coup d'envoi de l'expérimentation de la technologie de communication de cinquième génération a été donné, signalant le passage de la Chine à l'étape cruciale de la recherche et du développement de la 5G. Cao Shumin, chef de l'academie chinoise de recherche en télécommunications – fer de lance de l'initiative lancée par le pays dans ce domaine –, indique que la phase expérimentale durera trois ans, de 2016 à 2018. Selon lui, si tout va bien, un essai de mise en exploitation de cette technologie de pointe interviendra en 2018 pour une pleine application commerciale en 2020.

Mise à l'essai d'un aéroport insulaire

Le 6 janvier, la Chine a procédé à des essais d'atterrissage et de décollage sur un terrain d'aviation nouvellement aménagé aux îles Nansha dans la mer de Chine méridionale. Deux appareils civils ont décollé de l'aéroport de Haikou-Meilan, dans la province du Hainan, pour atterrir sur l'aérodrome de Yonshu Jiao, dans les îles Nansha. Ils ont regagné Haikou le même jour.

Une commande de 2 md € pour Airbus

Première compagnie aérienne d'Asie en nombre de passagers, la China Southern Airlines Co a décidé d'acquérir 10 appareils Airbus SE A330-300 pour un montant de 2,09 milliards d'euros au prix catalogue. Les avions doivent être livrés entre 2017 et 2019.

Nouveau partenariat dans le nucléaire

La Compagnie nucléaire nationale chinoise (China National Nuclear Corp) et la China General Nuclear Power Group ont mis sur pied, le 30 décembre dernier, une filiale commune, la Hualong International Nuclear Technology Co Ltd, dotée d'un capital social de 500 millions de yuan (70 millions d'euros). La nouvelle entité s'occupera de la gestion et de la promotion du Hualong One (ou ACP1000), la technologie nucléaire mise au point localement, sur les marchés du pays et de l'étran-

ger. Cette technologie de troisième génération sera vraisemblablement employée dans la centrale nucléaire Bradwell B au Royaume-Uni.

Mise en service d'une grande gare ferroviaire

La gare ferroviaire de Futian, présentée comme la plus grande gare souterraine d'Asie avec une superficie de 14,7 hectares, est entrée en service le 30 décembre dernier à Shenzhen dans la province du Guangdong. Elle relie la capitale de la province, Guangzhou, à Hong Kong, en 30 minutes par les trains les plus rapides.

Satellite à vocation scientifique lancé

Le 29 décembre dernier, la Chine a lancé un satellite d'observation, le Gaofen 4, à partir du centre de lancement de Xichang dans la province du Sichuan. Le satellite fournira des prévisions météo ainsi que des images et des données couvrant toute l'Asie du sud-est à fin de la surveillance des forêts, de la prévention des effets des catastrophes et d'autres missions. Il a une durée de bon fonctionnement de huit ans, soit la plus longue des satellites chinois de télédétection.

Des tanks pour lutter contre les flammes

Le premier producteur d'armement terrestre chinois, la China North Industries Group Corp., a mis au point des blindés de lutte contre l'incendie pouvant être utilisés en zone urbaine et dans la maîtrise des feux de forêt. Dotés du châssis et de l'armature d'un char d'assaut militaire, ces véhicules sont en mesure de protéger le personnel d'intervention contre les flammes, les explosions, les éboulements de bâtiments et ils peuvent franchir des obstacles de 50 cm de haut ou des tranchées de 2 mètres de large.

La mise au jour d'une tombe royale

Le marquis Haihun, un monarque détrôné laissé dans l'obscurité pendant 2 000 ans après avoir été enterré avec sa cité perdue, a retrouvé le grand jour depuis que des objets en or ont été récupérés dans sa tombe à Nanchang, dans la province du Jiangxi. C'est l'une des découvertes archéologiques les plus importantes de ces dernières années en Chine. Plus de 10 000 reliques culturelles ont été découvertes et nombre d'entre elles sont susceptibles de réécrire l'histoire du pays.

Cause de 2 hommes : le droit au mariage

Deux hommes ont engagé une action en justice à Changsha, dans la province du Hunan, contre le bureau local des affaires civiles après que ce dernier leur eut refusé l'enregistrement de leur mariage l'été dernier. On estime qu'il s'agit du premier cas de ce genre en Chine.



Les nouveaux timbres célébrant l'Année du singe (rangée du haut) s'ajoutent aux deux de 1992 et à celui du singe tenant une pêche, de 2004.
PHOTOS PROVIDED TO CHINA DAILY



REJOIGNEZ-MOI A CHENGDU



Dans le sens des aiguilles d'un montre, en partant du haut à gauche : le terminal 2 de l'aéroport international Shuangliu de Chengdu ; débarquement de passagers le 10 décembre, jour où le nombre annuel de passagers a dépassé les 40 millions, faisant de l'aéroport le quatrième de la Chine continentale à atteindre ce chiffre en une année ; le système de contournement très fréquenté de Chengdu, qui comprend quatre périphériques et une voie express ; la municipalité de Chengdu dit vouloir faire de la ville un centre international de transport et de logistique. XIE MINGGANG / FOR CHINA DAILY. PHOTOS PROVIDED TO CHINA DAILY



Les réseaux du transport relient Chengdu au monde entier

Le train, l'avion et la dispense de visa pour de courts séjours ouvrent la ville au tourisme et au commerce. Reportage de Li Yu et Peng Chao.

L'isolement relatif des régions de l'intérieur de la Chine a freiné le développement économique mais avec les moyens de transport moderne, Chengdu a pris son essor ces dernières années. Bien qu'éloignée de la côte, cette véritable plaque tournante de la Chine du sud-ouest est devenue l'une des villes les plus ouvertes du pays grâce à son grand aéroport et ses nombreuses liaisons aériennes internationales.

Le nombre annuel de passagers empruntant l'aéroport international Shuangliu de Chengdu a dépassé les 40 millions le 10 décembre dernier, pour en faire le quatrième aéroport de la Chine continentale à traiter un nombre de passager supérieur à ce chiffre, après l'aéroport international de Beijing-Capital, l'aéroport international Pudong de Shanghai et l'aéroport international Baiyun de Guangzhou.

Deux jours après le franchissement de la barre historique des 40 millions, la compagnie Air China a lancé une liaison sans escale entre Chengdu et Paris.

La compagnie propose quatre allers-retours par semaine entre les deux villes à bord d'un Airbus A330-200. Le vol dans chaque sens prend environ onze heures.

Chengdu est devenue l'une des grandes plateformes aéroportuaires reliant les régions du centre et de l'ouest de la Chine à l'Europe, grâce à cinq liaisons sans escale avec Amsterdam, Francfort, Londres, Moscou et Paris.

La capitale de la province du Sichuan a inauguré dix nouvelles dessertes internationales au cours de la seule année passée, dont huit vols sans escale à destination de Chiang Mai en Thaïlande, Nha Trang au Vietnam, Colombo au Sri Lanka, Osaka au Japon, Moscou, l'île de Jeju en Corée du Sud, l'île Maurice et Paris, ainsi que deux vols avec escale à destination de Los Angeles et Dubai.

À ce jour, l'aéroport compte 165 vols intérieurs et 85 liaisons internationales. Son réseau aérien couvre les principales plaques tournantes urbaines d'Amérique du Nord, d'Europe, du Moyen-Orient, d'Océanie et d'Asie.

Chengdu est la première ville du centre et de l'ouest de la Chine à adopter la politique du séjour de 72 heures sans visa.

Cette politique permet aux passagers internationaux en provenance de 51 pays et régions du monde de passer jusqu'à trois jours dans la ville à condition qu'ils soient munis d'un billet valable à destination d'un pays tiers.

165
dessertes intérieures
au départ de
l'aéroport international Shuangliu de Chengdu

85
liaisons aériennes internationales
au départ de
l'aéroport international Shuangliu de Chengdu

268
entreprises classées parmi les Fortune Global 500
ayant une présence dans la ville

Une voie d'accès nationale

Située à l'intersection de la Ceinture économique de la Route de la soie et de la Ceinture économique du fleuve Yangtsé, Chengdu attire l'attention au niveau mondial grâce à la richesse de son potentiel de développement et la rapidité de sa croissance économique.

Dans le cadre de l'Initiative de la Ceinture et de la Route et de la stratégie nationale relative au développement de la Ceinture économique du Yangtsé, les responsables municipaux de Chengdu ont entrepris de faire de la ville, au cours de son treizième plan quinquennal (2016-2020), un centre international de transport et de logistique, une voie d'accès nationale pour l'ouverture de la Chine vers l'ouest et une « haute terre » économique dans l'arrière-pays.

La ville prévoit l'ouverture d'au moins trois lignes internationales sans escale au cours de chacune des cinq prochaines années, ce qui en portera le nombre total à 55 d'ici à 2020.

« Nous allons renforcer la position de la ville en tant que plateforme aérienne d'envergure nationale et ville d'accès dans la Chine du centre et de l'ouest pour

en faire un point de transfert idéal reliant l'Europe, l'Afrique et le Moyen-Orient à l'Asie du sud-est, l'Océanie et l'Amérique du Nord », fait savoir un responsable de l'administration portuaire et logistique. La ville prévoit la construction d'un nouvel aéroport au sud-est de Chengdu, à une cinquantaine de kilomètres de l'aéroport de Shuangliu, ce qui en fera la troisième ville de Chine continentale à disposer d'un deuxième aéroport civil après Beijing et Shanghai. L'aéroport de Tianfu, qui sera plus grand que celui de Shuangliu, sera principalement destiné aux dessertes internationales.

La première tranche du nouvel aéroport, qui doit être achevée pour 2018, pourra traiter 40 millions de passagers et 700 000 tonnes métriques de marchandises par an.

Le transport ferroviaire

Chengdu peut également se prévaloir d'un système de transport ferroviaire de pointe. Les voies ferrées au départ de Chengdu la relient non seulement à des villes dans toute la Chine mais aussi à l'Asie centrale et à l'Europe.

Ouverte en avril 2013, la ligne express Chengdu-Europe est actuellement le service de fret sans escale le plus rapide et le plus utilisé entre la Chine et l'Europe. Le train hebdomadaire part de Chengdu et atteint son terminus à Lodz, en Pologne, en une dizaine de jours. À partir de Lodz, les marchandises peuvent être livrées en trois jours à la clientèle de Londres, Paris, Berlin et Rome.

Cette ligne ferroviaire express assure le transport, vers l'Europe, d'ordinateurs portables, de tablettes, de pièces détachées auto, d'appareils ménagers, de vêtements, de chaussures et de jouets fabriqués à Chengdu et dans d'autres villes chinoises et, au retour, de produits mécaniques et électriques, de vêtements, de produits alimentaires et de boissons.

Au 14 décembre dernier, elle avait enregistré 174 voyages aller-retour au départ de Chengdu, représentant 35 000 tonnes métriques de marchandises pour une valeur de 718 millions d'euros.

La ligne a été prolongée jusqu'aux villes côtières de l'est de la Chine, notamment Shenzhen, Xiamen et Ningbo, et elle reliera bientôt Kunming, Nanning et Wuhan. Une autre liaison ferroviaire, la ligne express Chengdu-Asie centrale ouverte en juillet 2014, relie la ville à des pays d'Asie centrale en neuf à onze jours.

À la fin novembre, elle avait assuré 28 voyages et transporté près de 27 millions d'euros de marchandises.

La capitale du Sichuan demeure l'une des villes les plus prospères de Chine

Par Li Yu et Peng Chao

Dans son histoire de plus de 3 000 ans, Chengdu a été le point de départ de ce qu'on a nommé la Route de la soie du sud, qui précède l'ancienne Route de la soie et qui traversait la province de Yunnan pour entrer dans ce qui était alors la Birmanie, se prolonger à travers l'Inde et finir dans la région qui est aujourd'hui le Moyen-Orient.

Aujourd'hui, Chengdu est reliée à un monde plus vaste par les nouvelles « Routes de la soie » faites de liaisons aériennes internationales et de lignes ferroviaires intercontinentales. Les marchandises transportées sur ces nouvelles Routes de la soie ne sont plus constituées de soie, de thé ou de laque, mais principalement de produits de haute technologie tels que les puces électroniques, les ordinateurs portables et les tablettes.

La ville est devenue l'une des principaux centres chinois des techniques de l'information et de la communication. Elle produit la moitié des puces électroniques fabriquées dans le monde, les deux tiers des tablettes et un cinquième des ordinateurs portables.

C'est aussi l'une des villes de Chine connaissant la plus forte croissance, attirant à elle, comme un aimant, les multinationales. Conformément à l'objectif global qu'elle s'est fixé dans le cadre de son treizième plan quinquennal adopté en décembre (2016-2020), Chengdu prévoit de devenir à l'horizon 2020 une ville offrant un niveau de vie élevé à une société globalement prospère, un pôle de croissance majeur pour la Chine de l'ouest et un centre régional à vocation internationale.

Un paradis pour les consommateurs

En parade le développement économique de la ville et lui permettre de retrouver son rang historique de pôle commercial parmi les plus prospères du pays, Chengdu entend se positionner comme un paradis international du shopping au cours des quinze prochaines années. Les responsables municipaux envisagent d'introduire un plus grand nombre de marques internationales, de développer les marques locales et d'améliorer les marques traditionnelles de la ville.

De grands complexes commerciaux, tels que le Chengdu IFS et le Sino-Ocean Taikoo Li Chengdu, ont ouvert dans le centre-ville. Le quartier central des affaires regroupe plus de 400 marques internationales de première et de deuxième catégorie, ainsi que 600 magasins régionaux porte-drapeau qui le placent au premier rang dans les régions du centre et de l'ouest de la Chine, selon les données officielles. En outre, les responsables municipaux indiquent que Chengdu entend promouvoir le développement des secteurs de la logistique, du tourisme, de la finance, de la culture, des expositions, de la restauration et des soins de santé en vue de compléter ou de fournir les services devant accompagner le boom commercial.



Le Sino-Ocean Taikoo Li Chengdu, un complexe commercial et résidentiel de 9,3 hectares réalisé par la société Sino-Ocean Land and Swire Properties, a attiré plus de 100 grandes marques mondiales. PROVIDED TO CHINA DAILY