

LA CHINE HORS LES MURS

LETTRE D'INFORMATION BIMESTRIELLE



SOMMAIRE

Éditorial , par Paul Clerc-Renaud.....	2
Tribune : Les vraies surprises des lianghai et leurs conséquences , par André Chieng.....	6
La querelle des investissements chinois à l'étranger , par Christophe Granier.....	9
L'économie de basse altitude : l'offensive chinoise , par Gaëlle Picut.....	14
Zoom Ehang : "the sky is the limit" , par Comité France Chine.....	19
Géopolitique des câbles télécoms sous-marins en Asie Pacifique , par Patrick Delpy.....	22
25 ans d'ouverture, 12 ans de BRI : Le mandarin et la géopolitique commerciale mondiale	25
1. Le corridor « central » : opportunité ou obligation ? Par Christophe Granier et Emmanuel Véron.....	28
Chine-Royaume-Uni : le retour du pragmatisme économique , par Gaëlle Picut.....	36
Dernières nouvelles des relations franco-chinoises , par le Comité France Chine.....	40
Nouvelles brèves de la mondialisation chinoise , par Paul Clerc-Renaud et Gaëlle Picut.....	42

CONTACT :

chinehorslesmurs@lescce.org

ÉDITORIAL

par Paul Clerc-Renaud, CCE PACAC

LIǼNGHUÌ

Entre timidité domestique et ambitions technologiques planétaires : pragmatisme à court terme et vision à long terme.

Les deux assemblées et le Premier ministre dans son rapport gouvernemental [1] se sont bornés à confirmer les orientations du congrès du PCC d'octobre et à publier le 4 mars les termes du 15^e plan quinquennal.

L'objectif de croissance pour 2026 est un modeste et flexible 4.5 à 5% et le déficit fiscal reste à un également modeste 4% du P.N.B avec une inflation prévue à 2% ce qui est optimiste dans le contexte déflationniste actuel.

Comme prévu la priorité va aux investissements (7% du PNB) liés à l'autonomie, à l'innovation, aux hautes technologies (nouvelles forces productives : 新质生产力, Xinzhi Shengchanli) et à la recherche scientifique dans des domaines d'avenir où la Chine est décidée à devenir un leader mondial. Le budget de la recherche fondamentale augmente de 16% et celui de la R&D de 10%.

La part du PNB de l'économie digitale doit passer de 10.5% en 2025 à 12.5% en 2030.

La seule annonce majeure concerne les travaux préliminaires du gazoduc Power of Siberia 2 sans doute stimulés par les incertitudes énergétiques résultant de la guerre au Moyen Orient. La Chine a également suspendu les exportations de produits raffinés.

Le budget de la défense augmentera de 7% mais celui de la diplomatie de 9.3% signe de la volonté chinoise d'accroître son action et son soft power géopolitiques.

André Chieng donne ci-dessous sa réponse au conundrum qui obsède les observateurs : pourquoi la Chine n'a-t-elle pas relancé son économie poussive par une stimulation franche et massive de la consommation intérieure selon sa propre doctrine de la double circulation ?

De son côté, **Christophe Granier**, s'attaque au casse-tête que représentent les divergences selon les sources des chiffres des IDE chinoises qu'il suit depuis le début de la lettre CHM mais qui - quelles que soient les sources - sont depuis 5 ans en augmentation régulière. L'Inde vient d'offrir une option supplémentaire aux investisseurs chinois recherchant des alternatives aux Etats-Unis et au Moyen Orient en assouplissant les restrictions qu'ils rencontraient jusqu'alors sur le marché indien.

Les exportations sont également en forte augmentation : 21,8% en glissement annuel sur les deux premiers mois de 2026 (essentiellement vers l'Asie du Sud Est et l'Europe en dépit de la baisse vers les Etats-Unis). Il en va de même de l'excédent commercial record de 1200 MdUSD de 2025. Comme nous l'avons vu, la BRI se porte bien même si certains projets n'ont pas été des sinécures. On note ainsi l'inauguration de la liaison ferroviaire BU-BE (Budapest-Belgrade) le 27 février 2026. Projet phare de la BRI en Europe annoncé en 2013, il aura nécessité 13 laborieuses années au lieu des deux prévues en raison des multiples controverses et suspicions de corruptions qui l'ont affecté.

Autonomie et leadership mondial dans les technologies stratégiques d'avenir.

Il ne s'agit plus seulement pour la Chine d'être le meilleur joueur mais de façonner à sa convenance les futurs terrains de jeux globaux d'entières nouvelles industries. Nous avons souligné dans nos précédentes lettres les ambitions de la Chine dans les secteurs de la robotique, de la 6G, des véhicules autonomes, de la fusion nucléaire et des biotechnologies. Le 15^e plan rajoute l'objectif stratégique d'un système intégré de communications quantiques et de la montée en échelle des ordinateurs quantiques.

[1] https://npcobserver.com/wp-content/uploads/2026/03/2026-Government-Work-Report_NON-FINAL_EN.pdf

ÉDITORIAL (SUITE)

Le bilan des 10 années du projet Made in China 2025 réalisé par Jing Daily et Ashley Dudarenok fait apparaître une part chinoise de 30% de la valeur ajoutée manufacturière globale, en croissance de 5.9% en 2025 et des positions de leadership ou en forte progression dans les principaux secteurs stratégiques.

Sector	10-Year Assessment	Key Indicator (2025–2026 Data)
Electric Vehicles	World Leader	BYD became the world's top EV seller with 2.26M vehicles, surpassing Tesla's 1.64M.
Shipbuilding	World Leader	China holds 56% of global output and 69% of new orders.
High-Speed Rail	World Leader	Network exceeds 50,000 km—more than the rest of the world combined.
Solar / Energy	World Leader	Controls over 80% of the global solar supply chain.
Robotics	Emerging Leader	Unitree and AgiBot hold nearly 70% of the global humanoid robot market.
Semiconductors	Significant Progress	SME imports reached \$51B, nearly 5x higher than a decade ago.
Aerospace	Significant Progress	COMAC C919 in commercial service but still relies on foreign components.
Biotechnology	Significant Progress	China is a global leader in genomics; catching up in new drug discovery.
New Materials	Significant Progress	Leads in research publications; 30% of global output.
Agricultural Machinery	Fell Short	The one sector where China did not meet original targets.

SOURCE JING DAILY

L'objectif est de prendre de l'avance dans l'architecture globale normative et d'intégrer sans attendre les innovations dès le départ dans les chaînes de valeur (en verrouillant leurs nœuds stratégiques), les usines, les infrastructures grâce à une I.A. open weight ou open source bon marché. En accélérant l'itération et la montée en échelle domestique, on peut immédiatement avoir des ambitions globales. Dans le cadre du programme China Standards 2035 visant à positionner la Chine comme prescriptrice des normes technologiques internationales dans les secteurs émergents, le MIT a dévoilé le 28 février à Pékin **le système normatif pour les robots humanoïdes et l'I.A. incarnée**.

Plus stratégique encore est le lancement en open access du système d'exploitation Origin Pilot par la société Origin Quantum de Hefei qui ambitionne de devenir l'équivalent de Windows (gratuit) pour l'infrastructure quantique globale. Leur ordinateur quantique Wukong utilise leurs propres puces quantiques de 72 qubits.

Un plan sectoriel [2] a également été dévoilé par le CESI (China Electronic Standardisation Institute) détaillant **les directives en vue d'une croissance sûre et durable de l'économie de basse altitude**.

L'économie de basse altitude prend son essor.

L'article ci-dessous de **Gaëlle Picut** décrit l'écosystème complexe organisé par la Chine pour favoriser l'essor de ce secteur déclaré prioritaire et le **CFC** nous dresse le portrait de l'un de ses leaders : la société **E-Hang**. La Chine prévoit d'ici 2027 une couverture de plus de 90% des corridors publics de basse altitude par un réseau de communication ultrarapide utilisant les stations 5G-A et 6G ainsi que la navigation satellitaire de la galaxie BeiDou. Dans le même temps, un système intégré sera développé et testé en utilisant des algorithmes de sensibilisation, de cartographie géospatiale et de modélisation prédictive. En parallèle, un système de gestion du trafic, d'enregistrement et d'identification des objets volant sera mis en place. La province de Guangdong et la municipalité de Chongqing ont déjà formulé des recommandations pour le développement du secteur dans le cadre de leur déclinaison locale du 15^e plan. Les drones de livraisons sont déjà très utilisés économisant en moyenne 30% sur les coûts logistiques. La prochaine vague sera celle des voitures volantes autonomes.

[2] <https://acrobat.adobe.com/id/urn:aaid:sc:AP:8c226e16-8c74-4f7e-91c7-190d8534a9e8>

ÉDITORIAL (SUITE)

A l'exportation, les BRICS sont la cible privilégiée pour les e-VTOL chinois. Ainsi la filiale de XPeng Aridge Flying cars a 5000 unités en commande, et a effectué ses premiers essais de vol à Dubaï fin 2025 et obtenu une commande de 600 appareils de clients du GCC. Cependant ses projets ont dû être retardés en raison de la militarisation des espaces aériens dans la région. Il en va de même pour les robotaxis de Apollo dont les opérations et essais ont été arrêtés à Abu Dhabi et à Dubai. WeRide poursuit pour l'instant ses opérations dans ces villes et à Riyadh.

Les abysses : terrain stratégique

La lutte que se livrent les entreprises de câbles sous-marins et les puissances maritimes pour la construction, la sécurité et la maîtrise de ces voies de communications stratégiques par lesquelles transite le volume croissant de data qui irrigue notre monde numérique a récemment émergé. La Chine a en effet dénoncé vigoureusement l'ingérence américaine au Chili fin février visant à stopper le projet Chile China Express de China Mobile devant relier Hong Kong à Valparaiso au moment où Jose Antonio Kast le vainqueur de l'élection présidentielle proche de Trump succède au plus proche chinois Gabriel Boric.

L'article ci-dessous de **Patrick Delpy** fait le point de ce secteur où la France a sa place et où la Chine s'efforce de se faire la sienne face à l'hégémonie américaine.

Les enjeux montent dans le Grand Jeu : quelles stratégies pour la Chine ?

La guerre en Iran et les hostilités rouvertes entre le Pakistan et l'Afghanistan complexifient encore la géopolitique de la région dont nos experts **Christophe Granier** et **Emmanuel Véron** poursuivent l'analyse dans ce numéro.

La fermeture du détroit d'Ormuz et les menaces sur les approvisionnements de la Chine rendent d'autant plus nécessaire la recherche de routes alternatives dans le cadre de la BRI, tant pour le transport des produits pétroliers que des divers types de fret. Le corridor central multimodal transcaspien (TITR) en est une puisqu'il contourne à la fois la zone de guerre en Iran et les territoires sous sanctions en Russie. La Chine s'efforce donc de faire sauter tous les verrous logistiques et politiques afin de sécuriser cet itinéraire. L'article ci-dessous, après avoir rappelé la toile de fond historique de la BRI (dont l'origine est le discours de XJP à Astana) examine les relations commerciales et diplomatiques de la Chine et de ses concurrents avec les "divers ...stans" traversés par cette route alternative et les infrastructures qu'elle nécessite. Il rappelle également les options logistiques alternatives poussées par l'Inde (Connect Central Asia) et les Etats Unis (TRIPP).

La Chine, qui a parrainé l'admission de l'Iran dans les clubs de ses amis (SCO en 2023 et BRICS+ en 2024) et la réconciliation de ce pays avec l'Arabie Saoudite, est prise à contre-pied par la guerre qui les oppose maintenant. Peut-elle rester en retrait sur le terrain conflictuel moyen-oriental sans altérer la crédibilité de ses accords stratégiques à un moment où sa rivalité avec les Etats-Unis va être scrutée lors de la prochaine rencontre entre XJP et le Président Trump. Taiwan et l'Ukraine feront-elles les frais d'un deal dont Trump se veut l'artiste ?

Qu'advient-il des multiples projets de la Chine avec et dans la région (des data centers en Arabie et dans les émirats aux hydrocarbures et au safran en Iran ?).

Nous poursuivrons dans nos prochaines lettres l'analyse des progrès de la Chine en vue de la sécurisation des autres voies maritimes de la BRI vers le Proche Orient et l'Afrique, vers l'Amérique du Sud, le Sud-est asiatique et en Europe à l'aide de massifs investissements dans diverses infrastructures en particulier portuaires.

ÉDITORIAL (SUITE)

L'ombre de la mission Macartney plane sur les missions de Mark Carney et de Keir Starmer

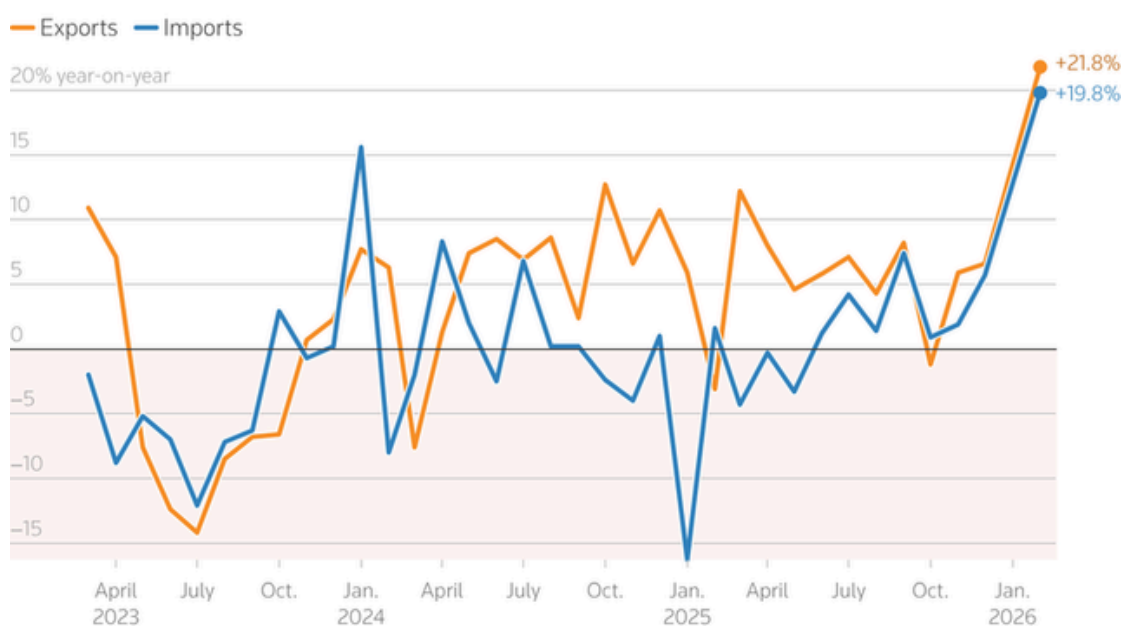
Le 13 septembre 1793, lord Macartney, à la tête d'une mission de 100 personnes obtint le privilège de procéder à une seule génuflexion face à l'empereur Qianlong au lieu des rituels 9 kowtows. Cependant ce dernier fit cette réponse fameuse au roi George III (lequel par ailleurs se décrivait comme roi d'Angleterre, d'Irlande et de France) : « Notre céleste empire possède toutes choses en abondance et ne manque d'aucune à l'intérieur de ses frontières. Il n'a donc aucun besoin d'importer les productions des barbares étrangers en échange de ses propres produits ».

Après avoir analysé le tournant des relations canadiennes avec la Chine marqué par la visite du P.M. canadien Mark Carney et la visite du Président Macron dans notre dernière lettre, nous examinons ci-dessous l'évolution pragmatique similaire que symbolise la mission de Keir Starmer, la première d'un premier ministre britannique depuis 10 ans, en vue de réchauffer des relations diplomatiques mais surtout commerciales suite à la guerre tarifaire déclenchée par le Président Trump.

Il n'était plus question bien sûr de génuflexion et de kowtows, mais tout de même de solliciter de Xi Jinping sa bienveillance en matière de fournitures critiques, sa modération commerciale dans les secteurs en surproduction et l'ouverture et la stimulation du grand marché chinois en vue d'atteindre le nécessaire rééquilibrage des échanges.

Nous poursuivrons dans nos prochaines lettres l'analyse de ces évolutions concernant l'Union européenne et son changement d'ADN économique annoncé lors de la réunion au sommet des 27 à Bilzen le 12 février, et plus spécialement l'Allemagne à la suite de la visite du Chancelier Merz, la France et l'Europe centrale.

China's trade with the world Change in exports and imports



Source: LSEG

LES VRAIES SURPRISES DES LIANGHUI ET LEURS CONSÉQUENCES

PAR ANDRE CHIENG, EX-CCE

Les *lianghui* de cette année donnent une impression de continuité qui n'a pas suscité de grand intérêt dans l'opinion publique mondiale dont l'attention était, il est vrai, tournée vers d'autres sujets plus inquiétants. Elles ont cependant révélé une première surprise : le taux de croissance de l'économie chinoise fixé à une fourchette de 4,5% à 5% au lieu des 5% auxquels on s'était habitué. Ce n'était qu'une demi-surprise car l'objectif économique pour 2035 décidé par le 4^{ème} plénum d'octobre dernier (atteindre le PIB par habitant d'un pays développé moyen) imposait un taux de croissance annuel moyen de 4,17%. Donc la fourchette choisie pour cette année est compatible avec cet objectif. Toutefois, nombre de commentateurs ont souligné que c'était le taux le plus faible depuis plus de trente ans, reflétant les difficultés rencontrées par l'économie chinoise.

L'analyse des experts internationaux est limpide : l'économie chinoise est mue par trois moteurs que sont les investissements, les exportations et la consommation intérieure. Les investissements ont été excessifs, les exportations chinoises ont dégagé un excédent record de 1200 Mds USD en 2025 et se heurtent à des barrières partout. Seule la consommation intérieure peut assurer la croissance nécessaire. Pour cela, il faut surtout rétablir la confiance du consommateur. Celle-ci est ébranlée d'abord par la crise immobilière qui entre dans sa cinquième année et douche l'envie de dépenser, puis par la politique des revenus peu généreuse envers les particuliers. Le gouvernement pourrait rassurer les épargnants sur la valeur de leur immobilier en prenant des mesures énergiques pour enrayer la crise ou augmenter le pouvoir d'achat soit en augmentant les salaires/prestations sociales, soit en diminuant la nécessité d'une épargne de précaution en augmentant la protection sociale.

Cette analyse est partagée par de nombreux économistes chinois qui étudient les solutions possibles et concluent qu'elles existent. Les adopter apporterait beaucoup d'avantages : encourager la consommation serait bien accueilli par la population, permettrait de résoudre le problème du chômage qui devient préoccupant, améliorerait le soft power de la Chine auprès des pays étrangers en allégeant la pression exportatrice par l'accroissement de la demande intérieure, ... La vraie surprise est que, dans son rapport devant les *lianghui*, le Premier Ministre tout en déclarant approuver cette politique, se montre en réalité très tiède à la mettre en pratique. On peut le constater en étudiant attentivement les mesures concrètes annoncées, en particulier dans les domaines où l'action de l'Etat était le plus attendue.



La crise immobilière chinoise est loin d'être terminée © iStock

Si on regarde les mesures destinées à enrayer la crise immobilière, on constate que la Chine en fait le minimum. Li Qiang mentionne bien l'immobilier dans son rapport, mais c'est surtout pour assurer que les risques encourus par les provinces et causés par l'immobilier seront maîtrisés, que l'immobilier ancien sera restauré et modernisé, que l'offre de terrains sera optimisée, qu'un nouveau modèle de développement immobilier sera adopté. Le soutien aux prix de l'immobilier n'est mentionné que via une stabilisation du marché, en décourageant l'offre nouvelle et en convertissant les bâtiments existants mal adaptés à la demande. Bref, beaucoup de bonnes paroles, de mesures indirectes, peu d'actes concrets.

Li Qiang fixe dix tâches à accomplir pour 2026. La première d'entre elles est de construire un robuste marché domestique. N'est-ce pas un signal fort en faveur de la consommation ? Dans le détail, stimuler la consommation en fait partie, mais au même titre que l'expansion de l'investissement, inclus dans le marché domestique. Plus spécifiquement, Li Qiang insiste sur une mesure incontestablement destinée à encourager la consommation : le trade-in, consistant à subventionner l'achat d'équipements neufs en faveur des ménages. Un fonds de 250 Mds de RMB, financé par des obligations à très long-terme lui est consacré. Or en 2025, ce fonds était de 300 Mds !

LES VRAIES SURPRISES DES LIANGHUI ET LEURS CONSÉQUENCES

De plus, certains produits éligibles l'an dernier ne le sont plus. En revanche, de nouveaux produits notamment comportant de l'IA (par exemple les lunettes intelligentes) ont été rajoutés. Si les sommes allouées au trade-in diminuent, en revanche un fonds de 200 Md destinés à la transformation technologique et à la modernisation industrielle a été annoncé. On ne peut mieux démontrer que la Chine privilégie l'économie de l'offre à celle de la demande.

On sait que la priorité majeure de la Chine est de stimuler l'innovation pour ne pas être distancée par les Etats-Unis, mais la stratégie adoptée s'en différencie. Les Etats-Unis misent tout sur la recherche de pointe, avec une protection draconienne de la propriété intellectuelle générant des systèmes fermés, alors que la Chine se veut le champion de l'open source. Mais surtout, pour les industries traditionnelles, les Etats-Unis favorisent un protectionnisme qui met leurs champions à l'abri de la concurrence mondiale alors que les industriels chinois sont poussés, par une concurrence effrénée, à moderniser leurs usines à tout prix pour rester à la pointe de la productivité et à innover à marche forcée. La Chine cherche autant à favoriser les innovations de rupture qu'à diffuser l'innovation (introduction de l'IA, robotisation, ...) dans les industries traditionnelles où la Chine domine.

Contrairement à ce que beaucoup disent, le discours de Li Qiang aux lianghui n'est pas qu'un prolongement robotique des décisions déjà prises les années précédentes, il accentue une tendance certes déjà engagée mais en persistant malgré les difficultés :

- Le chômage sera un problème épineux, en particulier pour les travailleurs peu qualifiés et les jeunes diplômés. Mais la situation serait difficile pour ces deux populations dans tous les cas. N'oublions pas que la Chine s'est engagée dans une robotisation à outrance de son industrie : en 2025, elle aurait installé 60% des nouveaux robots dans le monde, soit plus que le reste du monde réuni et quatre fois plus qu'aux Etats-Unis. Cette robotisation ne peut que peser sur le chômage des ouvriers peu qualifiés. Les jeunes diplômés les plus touchés sont ceux spécialisés dans les secteurs en perte de vitesse (immobilier, construction, vente classique, etc.). Ces deux populations doivent se reconverter à toute vitesse. Le gouvernement chinois veut les y pousser, avec l'excuse que ces difficultés proviennent d'une conjoncture mondiale dégradée par le protectionnisme, les politiques de Trump, la guerre, etc.
- La crise immobilière perdurera encore en 2026, empêchant un rebond significatif de l'économie chinoise. On remarque que dans le même temps, la Chine prend toute une série de mesures pour améliorer le fonctionnement de la bourse. Il y a une volonté délibérée des autorités chinoises de décourager l'épargnant chinois à investir dans l'immobilier pour se réorienter vers la bourse afin de financer les entreprises innovantes. L'index SSE de Shanghai a d'ailleurs monté de 50% depuis son point bas atteint en septembre 2024.
- L'augmentation du pouvoir d'achat se fait à doses homéopathiques : Li Qiang donne deux chiffres dans son discours. Les subventions à l'assurance médicale des ruraux et des citoyens chômeurs seront augmentées de 24 yuans par personne et le minimum vieillesse de 20 yuans par mois ! Pour le reste, de belles intentions sont émises mais aucun chiffre n'est avancé.

A la lecture de la modestie des efforts étatiques pour venir en aide à la population, on peut se dire qu'en additionnant les jeunes diplômés, les travailleurs modestes, les travailleurs migrants, les propriétaires immobiliers, etc. on arrive à une population importante mécontente qui souffre. Comment le Parti peut-il prendre ce risque ? L'explication est peut-être à trouver dans la mentalité de Xi Jinping. On a oublié que dans son discours prononcé lorsqu'il a été promu numéro un en 2012, il avait fait un bilan des années passées en saluant les progrès accomplis par la Chine mais en relevant aussi les problèmes créés. Parmi ceux-ci, il avait cité la corruption et l'amollissement de la population. On a plus remarqué la fascination qu'exerçait sur lui le souvenir de Yan An, aboutissement de la Longue Marche, ces années de souffrance où l'armée de Mao avait fondu mais ceux qui avaient survécu avaient su rebondir pour finalement conquérir toute la Chine. Quand on rapproche ces deux faits, on se dit que pour Xi, la renaissance de la Chine qui est son but ultime ne se fera pas sans passer par une période de souffrance et d'endurcissement de la population !

LES VRAIES SURPRISES DES LIANGHUI ET LEURS CONSÉQUENCES

Et qu'en est-il du soft power de la Chine qui est tombé bien bas ? A sa mauvaise réputation en Europe sur les droits de l'homme et sur sa proximité avec la Russie s'ajoute maintenant sa pression exportatrice agressive, comme l'ont récemment exprimé à la fois Macron et Merz. Ne devrait-elle pas y prendre garde ? Elle n'en donne pas l'impression.

Donald Trump a inauguré une nouvelle ère dans les relations diplomatiques en oubliant le soft power pour s'appuyer entièrement sur le hard. La Chine emprunte une voie parallèle dans les échanges commerciaux. En économie, le hard power est la compétitivité alliée à la maîtrise des ressources. Ce sont deux sujets auxquels la Chine est sans doute le pays au monde qui y prête le plus attention. Elle en use à fond quand elle est en position de force (les terres rares). Quand ce n'est pas le cas, elle s'efforce d'y remédier. Sa plus grande faiblesse se trouve dans les énergies fossiles : leur importation subit une double dépendance géostratégique : le détroit d'Ormuz et celui de Malacca. Son amitié de circonstance avec la Russie et sa marche forcée dans les énergies renouvelables en sont les conséquences directes.

Quant à la compétitivité de son industrie, on en a un aperçu par une étude récente de l'économiste Shan Weijian. Il a comparé deux usines sœurs appartenant toutes deux à Tesla, l'une à Shanghai, l'autre à Fremont aux Etats-Unis. Toutes deux fabriquent les mêmes voitures, avec les mêmes technologies et les mêmes lignes de production. La conclusion est ahurissante : l'ouvrier chinois est payé 6 à 7 fois moins que son collègue américain mais il fabrique 50 voitures par an contre 28 pour l'Américain. La différence de compétitivité est de 8 à 14 fois en faveur de la Chine, en fonction des critères retenus !

Qui peut y résister ? Pour l'instant les faits ne pas donnent pas tort à la Chine : malgré les mesures protectionnistes prises à son encontre, après avoir battu tous les records en 2025, malgré une baisse continue vers les Etats-Unis, la Chine a encore augmenté de 21,8% ses exportations globales au cours des deux premiers mois de l'année 2026 par rapport à 2025 !

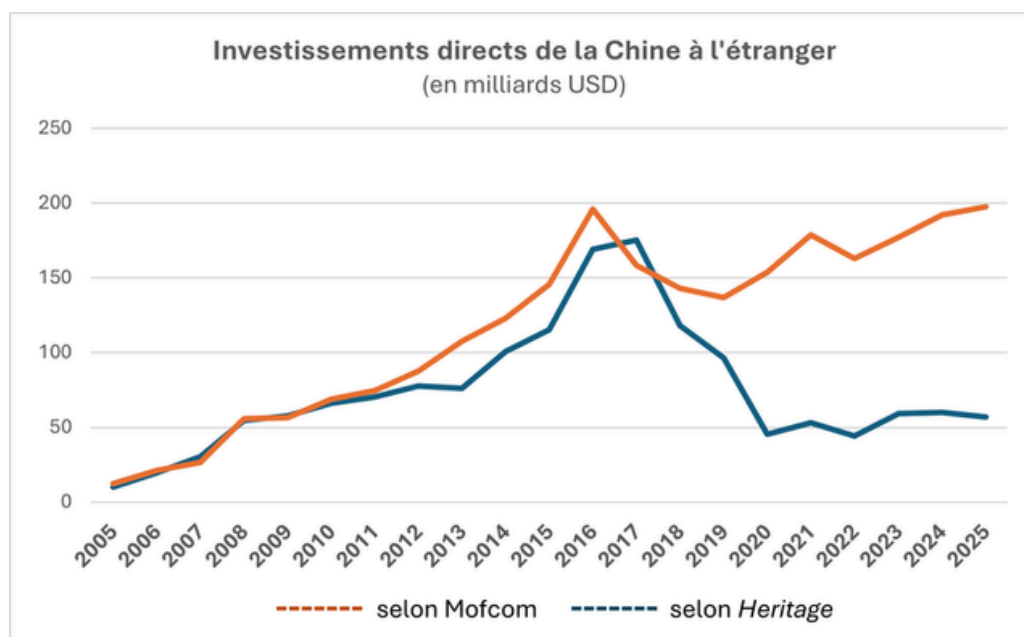
LA QUERELLE DES INVESTISSEMENTS CHINOIS À L'ÉTRANGER

PAR CHRISTOPHE GRANIER, CCE OCCITANIE

Depuis son origine, la *Lettre de la Chine hors les murs* a suivi l'évolution des investissements chinois à l'étranger, indicateur de l'influence économique de la Chine hors de ses frontières.

- Pour ce faire, jusqu'en 2019/2020, notre choix s'était porté sur les données recensées par l'*American Heritage Foundation*, think-tank conservateur qui, malgré ses préférences politiques marquées, semblait être une source fiable d'information croisant les données des entreprises investisseuses et receveuses, et non les déclarations officielles enregistrées par le gouvernement chinois.
- Utilisée par de nombreux médias, une autre source connue est en effet le Ministère chinois du Commerce (MOFCOM), soupçonné par certains de manipuler des données sensibles.
- La différence principale demeure que *Heritage* sélectionne les investissements de montant unitaire supérieurs à 95 millions USD, le total des autres investissements pouvant paraître négligeable en grandes masses.

Le confinement consécutif à la pandémie de COVID a marqué une rupture importante dans les séries statistiques. A sa suite, *Heritage* dit avoir continué à recueillir ses informations de la même manière que précédemment auprès des entreprises sans faire appel aux autres médias. Un écart beaucoup plus substantiel des deux résultats est aussitôt apparu et par la suite amplifié jusqu'à l'année 2025 jour où le total annuel constaté en flux des investissements chinois à l'étranger semble pour le MOFCOM égaliser ce qu'il était avant le COVID alors que les enquêtes d'*Heritage* dégagent un chiffre 3,5 fois inférieur.



(Md USD)	Heritage	Rhodium	MOFCOM
2021	53,2	68,8	178,8
2022	44,4	56,7	163,1
2023	59,3	53,7	177,3
2024	60,0	71,0	192,2
2025	57,1	79,9	197,4
Total	274,0	330,1	908,8

Un tel écart peut être en partie explicable - comme le réclame *Heritage* - par le fait que le MOFCOM aurait récemment comptabilisé abusivement des opérations engagées et non conclues ainsi que des investissements totaux dans lesquels la partie chinoise n'est que chef de file aux côtés d'investisseurs d'autres nationalités. Quoiqu'il en soit, il apparaît que la réalité se situe entre les deux résultats affichés ci-dessus, *Heritage* ayant (peut-être) minoré et le MOFCOM (certainement) majoré les chiffres.

Créé en 2008, l'institut indépendant Rhodium s'attache à suivre les investissements chinois, en particulier en Europe en collaboration avec Mercator. Récemment publiés, ses chiffres mondiaux totaux se situent dans la fourchette entre le MOFCOM et *Heritage*, et constituent donc une bonne approximation de l'évolution des investissements chinois à l'étranger.

LA QUERELLE DES INVESTISSEMENTS CHINOIS À L'ÉTRANGER

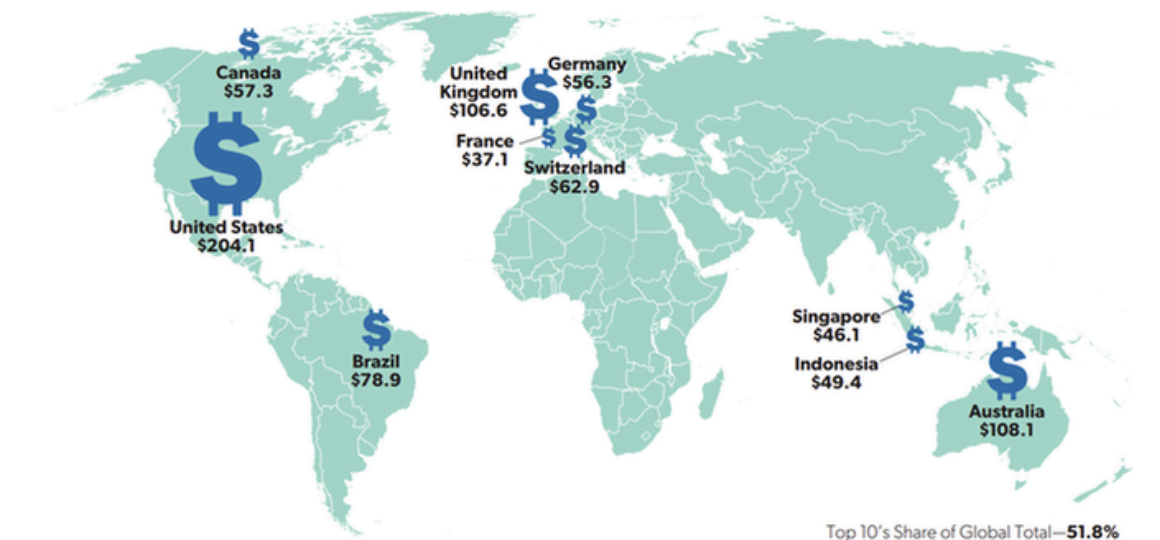
L'écart entre les deux instituts et le MOFCOM est imputable à un changement de périmètre dans la présentation des chiffres du MOFCOM à compter de 2019/2020. Depuis cette année-là, l'importance des investissements considérés comme réalisés à Hong Kong pose un problème de compréhension, la possibilité que ces investissements soient redirigés vers d'autres pays étrangers demeurant réelle même si elle n'est pas documentée. Dans ces années immédiatement post-COVID, Hong Kong (qui n'est pas un pays étranger) est le premier destinataire des investissements chinois avec les Iles Vierges britanniques arrivant en 2^{nde} position, les deux étant assimilables à des flux financiers versatiles. Le MOFCOM publiant par ailleurs le montant du stock total d'investissements pays par pays, il est aisé de détecter des mouvements erratiques faisant apparaître lors du même exercice des évolutions divergentes des flux et du stock pour des montants extrêmement conséquents. Ces derniers commentaires, mis en lumière par *Heritage*, s'accompagnent d'un élément modérateur, le MOFCOM ayant pu minorer volontairement les chiffres d'investissements chinois en Russie depuis le début de la guerre en Ukraine.

Selon les chiffres d'*Heritage*, les nouvelles opérations d'investissement direct chinois à l'étranger en 2025 ont concerné pour plus de 49% d'entre elles des *greenfields*, c'est-à-dire des créations d'entreprises et non des rachats. Coïncidence, le même pourcentage s'applique aux opérations réalisées par des sociétés chinoises privées, le reste appartenant au secteur public. Dans ces deux catégorisations, la part constatée est en baisse par rapport à l'année précédente 2024.

• • •

Ces commentaires liminaires incitent à la prudence. Si l'on se fie au minimum constaté par la source *Heritage*, la baisse des investissements chinois aux Etats-Unis en 2025 est très nette, le premier pays bénéficiaire au cours de l'année étant le Brésil. En stock cependant, l'important investissement historique des acteurs chinois place les Etats-Unis en tête des destinations.

Figure 1. Top Recipients of Chinese Investment, 2005–25 (US Dollars, Billions)

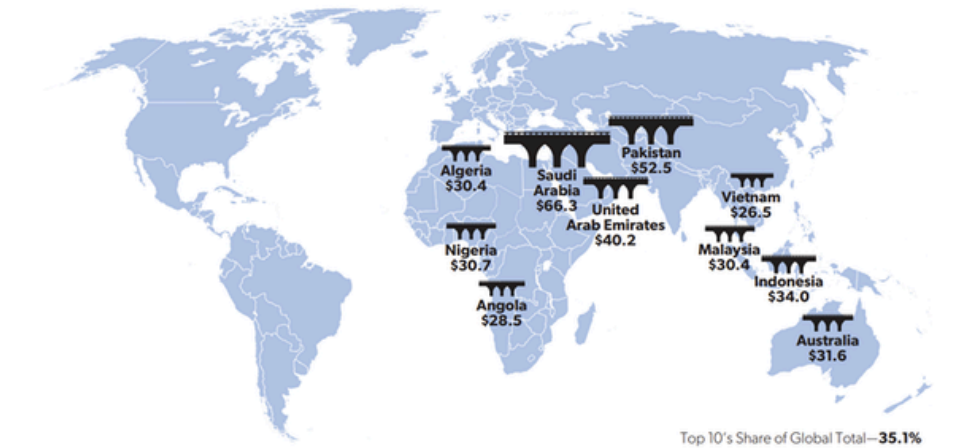


Source: American Enterprise Institute and Heritage Foundation, China Global Investment Tracker, January 2026, <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker>.

Parmi les 5300 opérations enregistrées par *Heritage* au cours des 21 dernières années, le think-tank américain distingue 2500 opérations de pur investissement pour plus de 1500 milliards USD, 2400 financements d'infrastructures pour plus d'1 milliard et 400 opérations compromises pour 470 millions. Lorsque l'on examine les destinations pour les contrats d'infrastructure (qui ne nécessitent pas forcément de sortie de capital chinois), les pays destinataires sont bien différents des investissements directs en capital et appartiennent généralement à la BRI (nouvelle Route de la soie). Les principaux secteurs concernés restent l'énergie et les transports.

LA QUERELLE DES INVESTISSEMENTS CHINOIS À L'ÉTRANGER

Figure 2. Top Countries for Chinese Construction, 2005–25 (US Dollars, Billions)

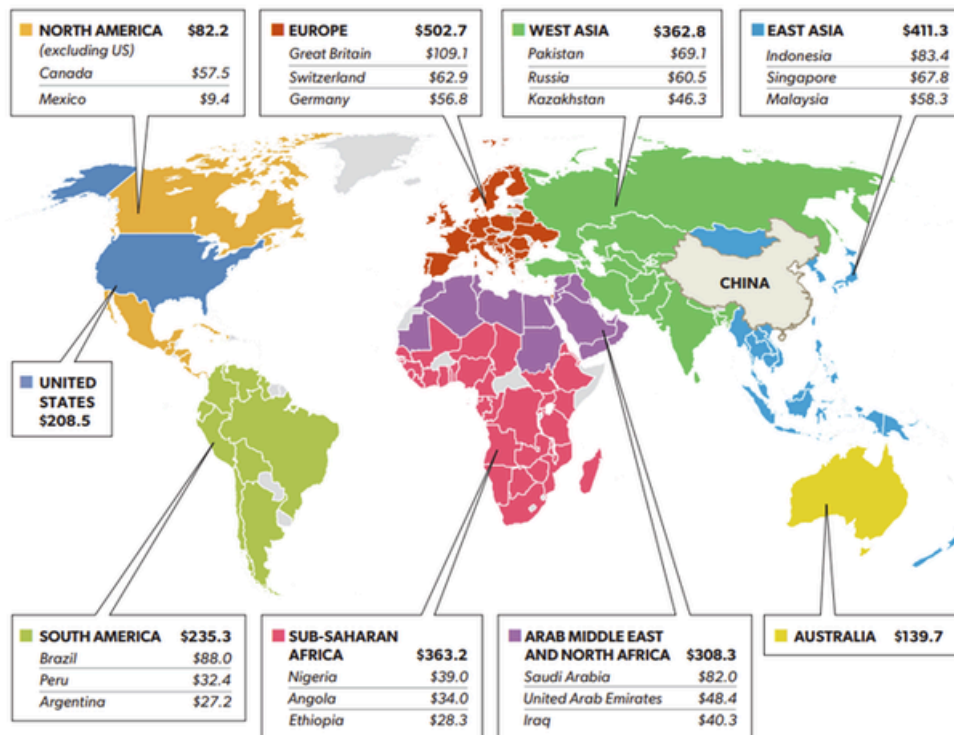


Source: American Enterprise Institute and Heritage Foundation, China Global Investment Tracker, January 2026, <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker>.

L'addition (un peu artificielle) de ces deux catégories d'investissement et de financement d'infrastructure qui n'appartiennent pas à la même logique a le seul mérite de dresser un tableau approximatif de l'influence chinoise dans les différentes parties du monde :

Figure 3. China's Worldwide Reach, 2005–25 (US Dollars, Billions)

From 2005 to 2025, the combined value of China's global investment and construction reached \$2.6 trillion. Rich countries receive the most investment historically, with Europe the top region and the US the top country. Lower- and middle-income countries see most construction. Saudi Arabia is the leading national recipient. Verified investment and construction have not fully recovered from COVID.



Source: American Enterprise Institute and Heritage Foundation, China Global Investment Tracker, January 2026, <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker>.

L'Europe apparait encore comme le premier destinataire avec environ 20% de l'impact global sinon de l'intérêt de la Chine, comme elle l'a été depuis de nombreuses années, mais le Moyen Orient-Afrique du Nord, l'Afrique subsaharienne et l'Asie de l'est connaissent les plus fortes croissances, en ligne avec les objectifs de Pékin vis-à-vis des pays de la BRI.

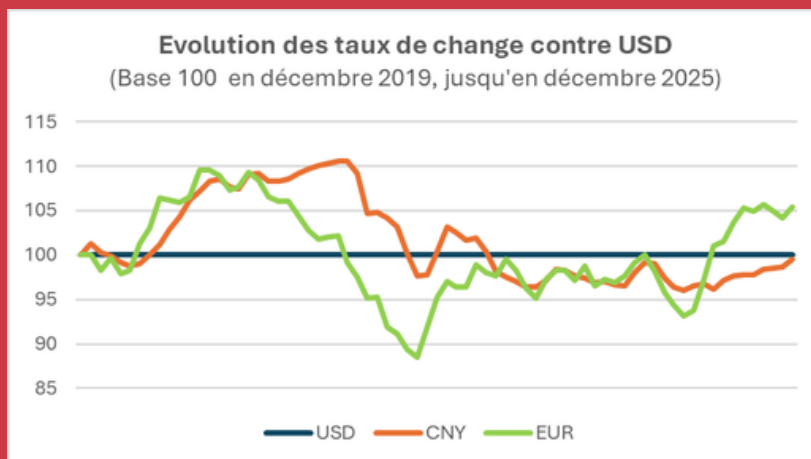
LA QUERELLE DES INVESTISSEMENTS CHINOIS À L'ÉTRANGER

Répartition historique par secteur d'activité			
	Investissement	Infrastructure	Compromis
Energie	481,8	436,9	160,5
Métaux et mines	202,0	45,4	75,3
Transport	199,3	290,0	74,4
Immobilier	118,3	113,5	28,3
Finance	89,4	2,6	41,8
Agriculture	88,1	26,7	16,0
Technologie	82,1	20,5	33,3
Loisirs	65,6	9,4	9,3
Tourisme	48,1	9,3	11,3
Logistique	46,7	7,3	6,2
Santé	32,2	7,5	1,4
Chimie	15,6	26,0	2,7
Autres	88,2	61,7	12,7
Total	1557,4	1056,8	473,2

Investissements chinois à l'étranger (Heritage, mds USD)

Si, en ce qui concerne les stocks historiques des 26 dernières années, les interventions chinoises ont impacté majoritairement le secteur de l'énergie, 2025 a vu le montant des investissements directs le plus élevé se diriger vers les métaux et mines. En matière de contrats d'infrastructure, c'est le secteur des transports qui a enregistré le montant d'opérations le plus conséquent au cours de 2025.

Impact des changes sur les investissements



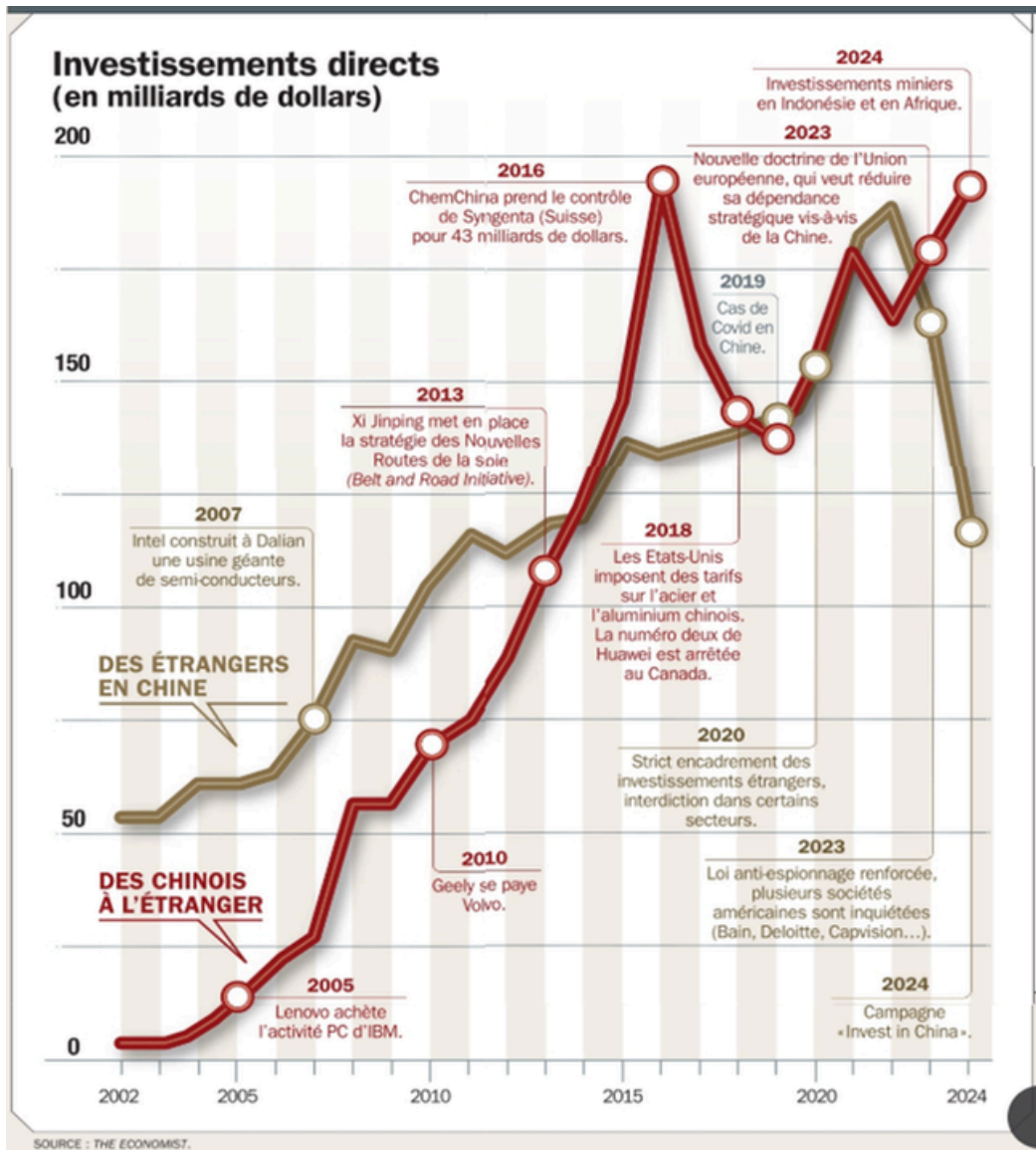
Au cours des six dernières années, les variations entre le dollar américain USD, devise de comptabilisation (et le plus souvent de réalisation) des investissements à l'international et le yuan renminbi CNY auront en définitive peu affecté la dynamique des investissements transfrontières. Il est d'ailleurs significatif que, comparé à celui de l'euro EUR, le taux de change USD-CNY, moins volatil, ait en définitive rejoint sa parité à l'origine de la période.

Seule une très courte période entre novembre 2021 et mars 2022 aura donné lieu à une surcote de 10% du renminbi par rapport au dollar américain, facilitant sans doute en partie la réalisation des investissements chinois. L'année 2026 débute en revanche par une période de forte volatilité.



En matière d'investissement transfrontière, il est à la fois logique et malaisé de considérer la réciprocité. Le magazine *The Economist*, repris par *Challenges*, vient de publier le visuel que nous présentons ci-dessous, basé en ce qui concerne l'investisseur chinois sur les chiffres du MOFCOM, dont nous avons vu la fragilité. Même si les données sont discutables, la courbe est parlante en ce qu'elle dénote une méfiance récente de l'étranger vis-à-vis de la Chine. Si Pékin semble avoir atteint, avec son nouveau rôle de puissance planétaire majeure, un comportement mature en matière d'investissement (diversification sectorielle et géographique, importance des créations de nouvelles entreprises et du secteur « privé » en tant qu'acteur de la mondialisation), son rôle d'aimant pour l'extérieur semble s'enrayer pour l'instant. Cette tendance qui reste à confirmer provient en grande partie des nouvelles mesures prises au cours de 2025 par les Etats-Unis, partenaire historique principal de la Chine, qui ont non seulement édicté des limites à l'investissement chinois sur leur sol mais désirent également réduire les prises de participation de ses entreprises dans l'empire du ciel.

LA QUERELLE DES INVESTISSEMENTS CHINOIS À L'ÉTRANGER



Source : The Economist



DJI vient de lancer un nouveau drone de livraison capable de transporter 100 kg de charge. © DJI

Article rédigé avec l'aide de Pierre Delestrade, Elisabeth Masson et Rémi Paul

Drones civils, taxis volants, logistique aérienne : la Chine transforme le secteur de la basse altitude en nouvelle frontière industrielle. Et comme souvent, elle avance vite, expérimente à grande échelle et structure tôt un écosystème. Décryptage de l'offensive chinoise sur l'économie de basse altitude.

Un nouveau moteur de croissance

L'économie dite « de basse altitude » regroupe la fabrication d'aéronefs légers (drones civils, eVTOL), les services opérationnels, les infrastructures numériques, la logistique aérienne et l'ensemble des activités opérant sous 1000 mètres d'altitude.

En Chine, ce secteur est devenu une priorité nationale assumée, portée au plus haut niveau de l'État. L'économie de basse altitude a été identifiée comme l'un des domaines stratégiques émergents dans le 15^{ème} plan quinquennal (2026-2030). Début 2024, le Premier ministre Li Qiang l'a qualifié de « nouveau moteur de croissance », au même titre que l'intelligence artificielle ou l'informatique quantique.

Selon plusieurs estimations chinoises, le chiffre d'affaires du secteur aurait dépassé 500 milliards de yuans en 2023 (environ 70 milliards de dollars), avec une croissance annuelle supérieure à 30 %. Selon CCTV News, il pourrait atteindre 1500 milliards de yuans en 2025 (216,7 milliards de dollars) et dépasser 3500 milliards d'ici 2035. Les domaines d'application sont nombreux : la logistique, la gouvernance urbaine, les transports interurbains courts, l'agriculture, les interventions d'urgence et le tourisme. De nombreuses universités chinoises ont lancé des formations en « technologie et ingénierie de basse altitude ». La Chine représente à elle seule la majorité des demandes de brevets mondiaux dans les technologies liées à l'économie de basse altitude, un indicateur fort de capacité d'innovation et de leadership technologique. Les innovations en matière d'intelligence artificielle font bien évidemment partie intégrante du développement de l'économie de basse altitude en Chine. « Les Chinois avancent très vite, portés par des ingénieurs de haut niveau et une moindre aversion réglementaire » résume Pierre Delestrade, Président de PLD Consulting.

L'ÉCONOMIE DE BASSE ALTITUDE : L'OFFENSIVE CHINOISE

Lors de l'événement Places aéroportuaires durables en septembre 2024, a eu lieu la signature officielle de la China Low-Altitude Economic, « un signal politique fort que cette économie constituait un secteur stratégique pour la Chine » se souvient Elisabeth Masson, CCE et Conseiller Spécial auprès du directeur général de l'agence de développement et d'attractivité du Val d'Oise. « Les Chinois veulent aller vite et être les pionniers, pour ensuite exporter leurs technologies ».

Ce dynamisme repose sur une politique industrielle volontariste. Des villes comme Shenzhen, Hangzhou, Hefei ou Guangzhou sont devenues des hubs de l'innovation basse altitude, avec des milliers d'entreprises et des infrastructures opérationnelles et expérimentales (routes de drones, plateformes de décollage/atterrissage, couloirs aériens dédiés).

En quelques années, Pékin a organisé un écosystème complet. Contrairement à l'Europe, où la règle encadre l'innovation, la Chine fait évoluer en parallèle expérimentation et régulation. Résultat : la Chine accumule des heures de vol, des données opérationnelles et une crédibilité commerciale.

Drones civils : un immense marché intérieur

Concernant les drones civils, le segment le plus mature de l'économie de basse altitude, la domination chinoise est établie depuis plusieurs années. Les entreprises chinoises représenteraient 70 % à 80 % du marché mondial des drones civils en volume et en valeur. Ce quasi-monopole est en grande partie porté par DJI, basé à Shenzhen, leader mondial des drones légers pour la capture d'images, la cartographie et l'inspection industrielle par drones légers.

L'ampleur de son marché intérieur constitue un avantage énorme pour la Chine. Fin 2024, 2,2 millions de drones civils étaient enregistrés en Chine, soit une hausse de 455 % en cinq ans. 2,7 millions de colis auraient été livrés par drone en 2024, selon les données du ministère des Transports. Le groupe Meituan revendique plus de 200 000 repas livrés par voie aérienne en 2024, presque le double de l'année précédente. Des dizaines de villes transportent déjà du sang vers les hôpitaux par drone ; dans l'agriculture, près de 250 000 drones sont utilisés pour pulvériser engrais et pesticides ; d'autres encore, interviennent sur des incendies d'immeubles ou assurent des missions de surveillance, par exemple dans le métro à Hefei.

Six villes chinoises disposent d'une autonomie accrue pour ouvrir l'espace aérien sous 600 mètres aux activités commerciales. A Shenzhen, plus de 250 itinéraires de livraison ont été validés, avec une couverture 5G renforcée sous 120 mètres (cf. encadré 2). Pékin vise d'ici 2027 une couverture de 90 % des routes aériennes publiques à basse altitude par des réseaux 5G avancés couplés au système satellitaire BeiDou.

Shenzhen, vitrine de l'économie de basse altitude

Métropole de 17 millions d'habitants, Shenzhen concentre plus de 1 700 entreprises du secteur de basse altitude selon les autorités locales et abrite le siège du **leader mondial des drones DJI**. Plus de 250 routes de livraison par drone y ont été approuvées, soutenues par une couverture 5G renforcées pour les vols sous 120 mètres.

En 2024, Shenzhen a enregistré plusieurs centaines de milliers de livraisons aériennes. Au-delà des chiffres, Shenzhen joue un rôle stratégique : elle sert de **zone pilote** pour l'ouverture contrôlée de l'espace aérien sous 600 mètres et pour l'adaptation accélérée des cadres réglementaires nationaux. Les expérimentations techniques (corridors logistiques, essais eVTOL, gestion intégrée du trafic urbain) y sont étroitement articulées avec les autorités locales et centrales.

La ville illustre la méthode chinoise : tester massivement à l'échelle métropolitaine, ajuster la régulation en temps réel, puis standardiser au niveau national.



Taxis volants : la Chine accélère

Le segment des eVTOL (véhicules électriques à décollage et atterrissage verticaux), souvent présenté comme celui des « taxis volants », reste embryonnaire à l'échelle mondiale, mais la Chine avance rapidement. L'entreprise **EHang** a obtenu l'une des premières certifications commerciales au monde pour un eVTOL autonome destiné au transport de passagers, le modèle EH216-S, dans les villes de Guangzhou et Hefei. Des vols touristiques devraient être opérés dans ces villes chinoises courant 2026. Cette avance réglementaire devance les États-Unis (FAA) et l'Europe (EASA), où les cadres d'homologation sont encore en phase d'essais ou de consultation, avec des échéances commerciales souvent repoussées à 2030.

D'autres acteurs montent en puissance. **AutoFlight**, soutenu par CATL, développe « Matrix », présenté comme la plus grande voiture volante eVTOL au monde, capable de transporter jusqu'à 10 passagers ou du fret lourd. AutoFlight mise sur une certification passagers d'ici 1 à 2 ans, et une expansion à l'international, notamment en Asie et au Moyen-Orient. **Xpeng AeroHT** travaille sur un véhicule électrique intégrant un module volant, *Land Aircraft Carrier*, annoncé à moins de 2 millions de yuans. Lors de la septième Exposition internationale de l'hélicoptère de Chine, **TCab Tech** a également présenté son taxi volant cinq places, se préparant à la production de masse.

Pour le moment, la question de la rentabilité reste ouverte. Les financements publics jouent un rôle important. Pékin raisonne à long terme, misant sur la congestion des métropoles et l'émergence d'un marché premium pour les liaisons aéroport-centres urbains. « D'ici 2030, la Chine comptera au moins 100 entreprises d'eVTOL » affirme Luo Jun, président de l'Alliance chinoise pour l'économie de basse altitude [1]. Et elle commence déjà à prospecter à l'international, au Qatar, aux Emirats arabes unis, en Thaïlande ou encore au Kazakhstan.

[1] <https://www.livemint.com/global/chinas-low-altitude-economy-is-taking-off-11766482376034.html>



Démonstration du taxi volant EH216-S sur l'île de Nan'ao, dans la province du Guangdong en Chine © EHang

La bataille des standards

Au-delà de la production des appareils, l'enjeu réside dans l'infrastructure numérique et normative. Gestion du trafic, sécurité des opérations, géo-repérage, identification à distance, intégration satellite et 5G/6G, standards de cybersécurité, composent une architecture stratégique.

Pékin développe des standards nationaux unifiés sur les données de vol, la télémétrie, les interfaces et la cybersécurité. Cette normalisation assure une interopérabilité rapide et une montée en échelle accélérée, mais elle offre aussi la possibilité d'une collecte centralisée des données. Dans un pays où la frontière entre civil et militaire demeure poreuse, l'architecture autorise des usages duaux. La doctrine chinoise de fusion civilo-militaire facilite, si nécessaire, la mobilisation de données civiles à des fins stratégiques.

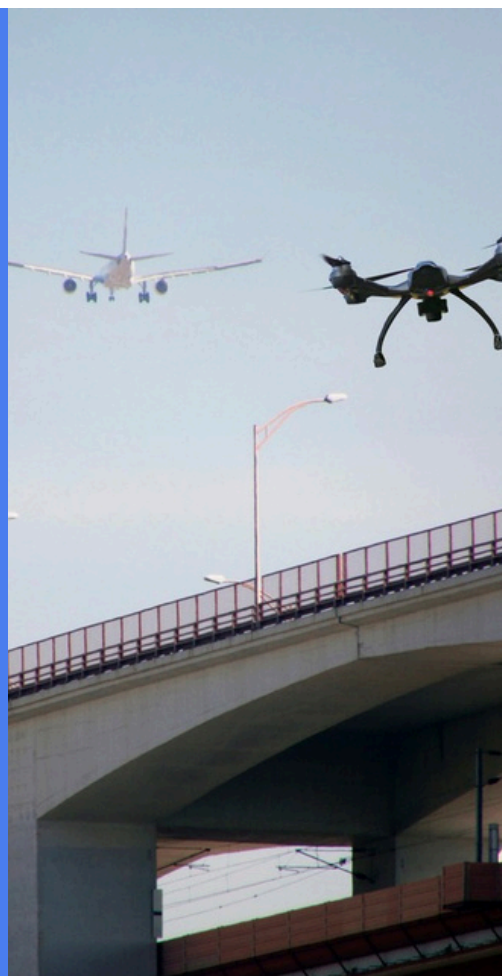
L'UTM, colonne vertébrale du ciel à 300 mètres

Derrière chaque drone commercial ou objet volant opère une infrastructure invisible : l'UTM (Unmanned Traffic Management, gestion du trafic des aéronefs sans pilote). Ce système numérique attribue des couloirs aériens, coordonne les trajectoires, prévient les collisions et relie les appareils aux autorités. Il intègre le géo-répérage (blocage des zones sensibles), l'identification à distance (plaque d'immatriculation numérique) et l'interconnexion aux réseaux 5G ainsi qu'aux satellites.

En Chine, ces briques technologiques font l'objet de standards nationaux unifiés couvrant données de vol, interfaces logicielles et cybersécurité.

À l'international, d'autres modèles émergent : aux États-Unis, l'UTM est développé autour de l'écosystème FAA-NASA ; en Europe, le cadre « U-space » structure progressivement l'espace aérien inférieur sous l'égide de l'EASA. La compétition ne porte donc pas uniquement sur les appareils, mais sur l'architecture logicielle et normative elle-même.

L'enjeu dépasse la technique : celui qui définit formats des données, protocoles et exigences de sécurité façonnera durablement le marché mondial. L'UTM constitue une infrastructure numérique critique : contrôle du trafic, accès aux données de vol, supervision en temps réel et potentiel d'intégration duale civile-militaire.



La Chine ne cherche pas seulement à vendre du matériel, mais aussi à exporter un écosystème complet : protocoles UTM, logiciels, standards d'interopérabilité. À 100 ou 200 mètres d'altitude, la question n'est pas seulement technologique, elle est aussi géoéconomique : qui écrira les règles du ciel urbain ? A ce titre, l'économie de basse altitude rappelle d'autres batailles industrielles récentes, de la 5G aux batteries électriques, où la Chine a su transformer une avance industrielle en influence normative, grâce à un modèle centralisé et accéléré.

Cette approche s'inscrit dans une stratégie plus large d'influence normative, en cohérence avec le programme China Standards 2035, qui vise à positionner la Chine comme prescriptrice des normes technologiques internationales dans les secteurs émergents.

Toutefois, l'économie de basse altitude reste jeune et confrontée à des défis majeurs de technologie, de sécurité, d'acceptation sociale et de viabilité économique. Après les routes maritimes, les réseaux ferroviaires et les infrastructures numériques, la Chine investit massivement dans cette nouvelle dimension logistique. « La Chine prend clairement un avantage sur ce secteur, analyse Rémi Paul, chargé de mission à la direction internationale de Safran, en avançant vite et de façon fluide. Le modèle économique peut devenir rentable si les volumes suivent. Qui aurait parié, il y a quelques années, qu'il y aurait 20 millions de coursiers ? L'économie de basse altitude peut également se développer rapidement ».

Le marché est donc actuellement dominé par la Chine, mais des acteurs américains ou israéliens sont également bien implantés. Aux États-Unis, Joby Aviation, Archer Aviation ou Wisk Aero développent des taxis volants et travaillent à des certifications avec la FAA. Archer Aviation commence à commercialiser ses produits en Asie ou au Moyen-Orient (EAU). Le Japon, l'Inde, le Brésil ont également des vols d'essai et des projets nationaux en cours.

Et l'Europe ?

Face au modèle centralisé et intégré de la Chine, l'Europe avance selon une logique plus normative et des exigences techniques jugées plus strictes que celles de la Chine. Depuis 2023, le cadre « **U-space** » organise à l'échelle de l'Union européenne la gestion numérique du trafic des drones dans l'espace aérien inférieur (jusqu'à 120-150 mètres), sous la supervision de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (**EASA**). Sur le volet des eVTOL, l'EASA travaille à l'élaboration des règles de certification spécifiques, avec un horizon de premières lignes pilotes d'ici 2030.

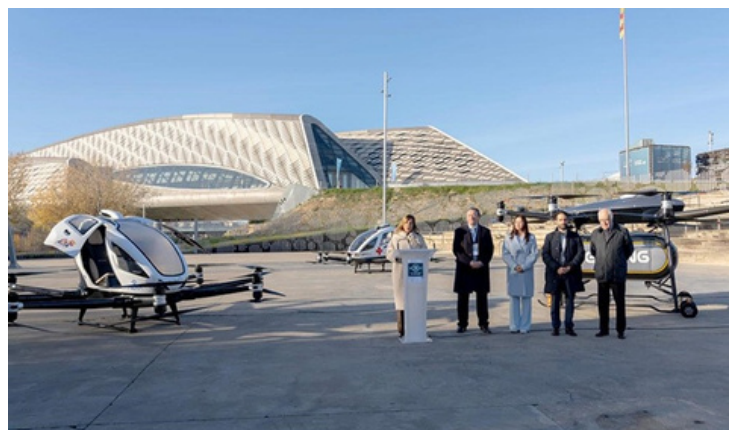
Sur le plan industriel, **Airbus Helicopters** et **Siemens** ont développé CityAirbus, un taxi volant électrique - mais le programme commercial a été suspendu en 2025 ; **Wingcopter**, **Quantum Systems** ou **Parrot Drones** conçoivent des drones professionnels, pour la surveillance, la cartographie ou l'agriculture, mais leurs échelles de production sont plus modestes que celles des grandes firmes chinoises ou américains et l'écosystème reste fragmenté. Les cas de **Volocopter**, repris par le groupe chinois Wanfeng ou de **Lilium**, développeur d'un eVTOL en Allemagne racheté par Archer Aviation, illustrent les difficultés de financement et de montée en échelle dans un marché encore incertain.

Là où Pékin synchronise industrie, financement public et régulation dans une stratégie unifiée, l'Europe privilégie la coordination transfrontalière, la protection des données et la sécurité juridique. Ce qui induit un déploiement plus lent et des exigences réglementaires élevées et plus lourdes.

Le chinois **EHang** a ouvert un laboratoire conjoint avec l'Université de Saragosse (**Espagne**) dédié à la sécurité des vols à basse altitude et aux technologies eVTOL. Dans le cadre du projet européen U-ELCOMÉ, les eVTOL EHang ont réalisé en mars 2025 les premiers vols coordonnés en espace urbain européen, une étape technique et réglementaire importante vers l'intégration de ces appareils dans le tissu urbain. Si la coopération avec la Chine permet d'accélérer les apprentissages et de réduire les coûts, elle pose aussi des questions sensibles : maîtrise des données de vol, dépendance aux logiciels de gestion du trafic, cybersécurité, capacité industrielle propre. La mobilité aérienne urbaine touche à la souveraineté industrielle et numérique.



CityAirbus NextGen, prototype d'eVTOL entièrement électrique, à quatre places, a été développé par Airbus et présenté en 2024. Mais, en 2025, le patron d'Airbus Helicopters, a annoncé suspendre le programme commercial au vu des incertitudes concernant les batteries. © Airbus



En mars 2025, l'EHang EH216-S a effectué le premier vol urbain sans pilote à Benidorm (Espagne). Ce vol s'inscrit dans le cadre du projet européen U-ELCOMÉ réunissant 51 partenaires de France, d'Italie et d'Espagne. © EHang



EHANG : une jeune entreprise chinoise à la conquête du ciel

EHANG est une entreprise technologique chinoise fondée en 2014 à Guangzhou et principalement engagée dans la conception et la production de véhicules aériens électriques autonomes, souvent présentés comme des taxis volants sans pilote.

Elle exerce ses activités à travers trois grands domaines :

- **La conception et la production de solutions de mobilité aérienne**, qui consistent à fournir à ses clients des prototypes d'aéronefs électriques à décollage et atterrissage vertical (les « eVTOL »), ainsi que des services opérationnels pour le transport aérien de passagers et de marchandises, pour les situations d'urgence et d'autres usages.
- **Le développement de plateformes numériques intégrées avec des modèles de drones personnalisés**, le tout destiné à améliorer la gestion du trafic, l'inspection des lignes électriques, la surveillance des cultures, la lutte contre les incendies, les opérations de secours, ou encore la cartographie aérienne.
- **Le développement d'appareils et de logiciels pour les spectacles visuels de drones dans les airs**, très prisés en Chine, notamment pendant les périodes du Nouvel An chinois ou des vacances nationales.

EHANG a été fondée par M. HU Huazhi, qui en est aujourd'hui le directeur général et le président.

Cet ancien diplômé en informatique de Tsinghua, la meilleure université de Chine, est un passionné d'innovation technologique et de systèmes d'information et de communication. Avant de fonder en 2005 la société BEIJING YIHANG CHUANGSHI TECHNOLOGY CO., leader dans la fourniture de systèmes de commandement informatique et ancêtre de l'actuelle EHANG, il a occupé divers postes de supervision et de gestion de l'information au sein de structures publiques comme le centre des urgences de Pékin, ou privées comme le conglomérat BEIJING JINDIAN.

L'économie de basse altitude : le pari audacieux des autorités de Pékin

EHANG évolue dans un tout nouveau secteur, encore embryonnaire en Chine, mais fortement poussé par les autorités : l'économie dite de « basse altitude » (低空经济). Ce terme regroupe toutes les catégories d'appareils (drones, véhicules, taxis) qui ont la capacité de se déplacer dans les airs, à des altitudes variant entre 1 000 et 3 000 mètres maximum.

L'approbation officielle des premiers voyages aériens a été obtenue en décembre 2023 en Chine, lorsque la Conférence centrale sur le travail économique a qualifié cette industrie d'une des plus « stratégiques » à l'échelle du pays. Plus tard, un plan national plus détaillé pour les équipements aéronautiques a suivi, ainsi que des plans de soutien dans presque toutes les provinces chinoises. Un nouveau département au sein de la puissante NDRC (le macro-planificateur chinois) a même vu le jour afin de coordonner l'ensemble.

Rapidement, plusieurs start-ups se sont distinguées : VOLANT, AUTOFLIGHT, AEROFUGIA, AEROHT, et bien sûr EHANG, qui fut la première à obtenir la certification complète de son eVTOL de transport de passagers par les autorités de régulation. Pour se développer aussi vite, elles peuvent s'appuyer sur une supply chain complète (drones, batteries, appareils électriques) et des savoir-faire solidement localisés en Chine, ce qui leur permet une rapide montée en gamme à des coûts réduits.

EHANG : “THE SKY IS THE LIMIT”

Le soutien des gouvernements central et locaux a largement contribué à faire émerger ces nouveaux champions. Au moins une douzaine de villes chinoises, dont Suzhou, Wuxi, Pékin, Guangzhou, Wuhan et Chengdu, ont créé des fonds publics pour investir dans ces entreprises liées à « l'économie de basse altitude ». Ces fonds publics ont réalisé d'importants investissements en capital-risque dans plusieurs fabricants d'eVTOL en 2024 et 2025.

EHANG a par exemple expliqué que les villes de Shenzhen, Guangzhou, Hefei et Zhuhai ont proposé de subventionner des services de taxi aérien avec des versements de 100 à 300 RMB par personne. L'entreprise coopère aujourd'hui étroitement avec le gouvernement de Hefei, dans la province de l'Anhui, qui a créé un « hub de mobilité aérienne urbaine » dans le parc central de Luogang. Le gouvernement municipal s'est engagé à acheter 100 EH-216S, le modèle actuel d'eVTOL de passagers sans pilote d'EHANG, et à les déployer dans le tourisme commercial et les services de taxi aérien.

Des résultats opérationnels et financiers dopés par la commande publique

Ces contrats avec les gouvernements locaux sont à l'origine de l'essentiel des commandes d'eVTOL pour EHANG : l'entreprise a déjà reçu des intentions d'achat pour plus de 1 000 appareils, principalement de la part de collectivités comme Taiyuan et Wenzhou, qui prévoient de les utiliser dans le tourisme et les services publics. À titre de comparaison, le rythme de livraison actuel de l'entreprise dépasse à peine 200 véhicules par an. C'est la raison pour laquelle l'usine de la marque à Yunfu est en train d'être étendue afin de décupler ses capacités de production.

Inversement, EHANG n'aurait reçu qu'une douzaine d'intentions d'achat de la part de clients individuels (à un peu plus de 2 millions de RMB par unité). Ainsi, comme pour d'autres secteurs émergents, c'est dans un premier temps la commande publique qui fournit le volume d'activité nécessaire pour soutenir une production à grande échelle, jusqu'à la phase commerciale.

Les chiffres présentés par l'entreprise sont conformes à ce que l'on pourrait attendre d'une jeune structure ultra-innovante en Chine : un chiffre d'affaires de 456 millions de RMB en 2024 (55 millions d'euros), en hausse de 288 % en glissement annuel, grâce à la livraison de 216 unités de produits de la série EH216. La priorité est clairement mise sur la recherche et le développement, puisque 48 % des 483 employés d'EHANG travaillent en R&D, dont la dépense représente environ 35,4 % de la dépense opérationnelle totale.

Fait rare pour une structure aussi jeune, EHANG est déjà cotée au NASDAQ, via sa holding d'investissement EHANG HOLDINGS LTD. L'action se maintient autour de 11 \$, alors qu'elle a connu de violentes fluctuations depuis 2021, dans un contexte de forte volatilité des valeurs technologiques et d'excès de liquidités disponibles après la crise du Covid.

Concurrence, viabilité financière, sécurité, limites technologiques : EHANG face à d'immenses défis

Ce tableau plutôt lumineux ne doit pas amener à penser que la voie est toute tracée pour la petite ETI chinoise, bien au contraire ! Elle doit encore relever d'immenses défis.

D'abord, fait désormais structurel en Chine, la concurrence dans ces secteurs émergents de la « deep-tech » est redoutable. Pour rappel, la seule ville de Shenzhen abrite 1 333 PME technologiques spécialisées (les « little giants »), plus de 2 600 entreprises d'IA et 1 000 sociétés de robotique, tandis que 49 modèles de langage artificiel y ont déjà été approuvés par les autorités. Ces nouveaux acteurs doivent donc se battre pour conserver la préférence des autorités et capter les rares **parts** d'un marché encore peu mature. Très peu parviennent à sortir du lot.

Ensuite, la viabilité financière de ces structures est souvent très fragile. Leurs revenus sont faibles, les pertes importantes, les retards peuvent s'accumuler, le tout dans un contexte d'incertitude réglementaire puisqu'il s'agit de secteurs encore peu régulés. Les investisseurs privés peuvent vite être dissuadés.

EHANG : “THE SKY IS THE LIMIT”

À titre de comparaison, alors qu’**EHANG** dégage environ 55 millions d’euros de chiffre d’affaires par an, une ETI innovante avec un nombre d’employés équivalent comme le français **BACKMARKET** fait plus de 400 millions de **CA** annuel.

Enfin, il ne faut pas sous-estimer les limites technologiques et les problèmes de sécurité. L’aérien est un secteur dans lequel l’erreur n’est pas permise. Les incertitudes causées par les conditions atmosphériques, les vents, les intempéries ou les brouillages de signaux peuvent largement entamer la fiabilité de ces jeunes véhicules. De même, l’autonomie encore très limitée des batteries reste l’un des plus grands obstacles pour les eVTOL, car les besoins en énergie pour le vol sont bien plus élevés que pour les véhicules terrestres (les modèles actuels d’**EHANG** ne peuvent voler qu’environ 20 minutes !). Tous ces obstacles peuvent retarder, voire rendre impossible, une éventuelle phase de commercialisation, pourtant indispensable pour atteindre la rentabilité.

Cependant il y a des raisons de penser que la Chine peut faire de bons progrès dans la commercialisation de l’espace aérien à basse altitude. Bien que les aéronefs eVTOL soient un produit nouveau et encore peu éprouvé, ils reposent sur des technologies déjà bien établies et dans lesquelles les entreprises chinoises sont à la pointe mondiale. Les autres pays montrent de l’intérêt pour ces solutions, comme le prouvent **EHANG**, qui a déjà effectué des vols d’essai dans 21 pays dans le monde, dont la Belgique, l’Espagne, les **États-Unis**, le Canada ou encore le Japon. Peut-être l’adage disait-il vrai : the sky is the limit...

SOURCES :

- Zhang, T. (2025, janvier). Taxis prepare for take-off. Gavekal Research.
- Comité France Chine. (2025, juillet). Zoom sur les entreprises chinoises en 2025 : panorama général, performances, défis financiers et internationalisation. Lettre Chine.
- EHang Holdings Ltd. (n.d.). Investor relations report. <https://ir.ehang.com/static-files/821db5e5-327d-4b5f-8b48-540557afcb2b>
- The Conversation. (n.d.). Comment la Chine développe l’économie de basse altitude. <https://theconversation.com/comment-la-chine-developpe-leconomie-de-basse-altitude-276211>
- Taiwan News. (n.d.). Article sur l’industrie des taxis aériens. <https://www.taiwannews.com.tw/news/6314643>
- Financial Times. (n.d.). Article sur l’industrie des taxis aériens en Chine. <https://www.ft.com/content/c0f8fbc4-32fa-4ab3-94aa-0e8f73c67f95>
- Financial Times. (n.d.). Article sur le développement des eVTOL. <https://www.ft.com/content/181b631b-a84a-4e4d-b2b2-69ff81de551c>
- TradingView. (n.d.). EHang Holdings Ltd. (NASDAQ: EH) chart. <https://fr.tradingview.com/chart/?symbol=NASDAQ%3AEH>
- Boursorama. (n.d.). Le fabricant de taxis aériens EHang plonge après que Hindenburg Research a révélé une position à découvert. <https://www.boursorama.com/bourse/actualites/le-fabricant-de-taxis-aeriens-ehang-plonge-apres-que-hindenburg-research-a-revele-une-position-a-decouvert-52f9bad9c9aef44281cfd67e695a77bd>
- CNBC. (n.d.). EHang Holdings Ltd. profile. <https://www.cnbc.com/quotes/EH?tab=profile>
- South China Morning Post. (n.d.). AutoFlight unveils world’s largest flying car as China races to lead low-altitude economy. <https://www.scmp.com/business/article/3342801/autoflight-unveils-worlds-largest-flying-car-china-races-lead-low-altitude-economy>
- South China Morning Post. (n.d.). Chinese drone maker EHang sees flying taxis take off by 2030 on mainland. <https://www.scmp.com/business/china-business/article/3311216/chinese-drone-maker-ehang-sees-flying-taxis-take-2030-mainland>
- Kobie, N. (2025, avril 4). EHang approved in China – but air taxis remain many years from takeoff. Forbes. <https://www.forbes.com/sites/nicolekobie/2025/04/04/ehang-approved-in-china---but-air-taxis-remain-many-years-from-takeoff/>
- EHang Holdings Ltd. (n.d.). Board of directors. <https://ir.ehang.com/corporate-governance/board-of-directors/>

GÉOPOLITIQUE DES CÂBLES TÉLÉCOMS SOUS-MARINS EN ASIE PACIFIQUE

PAR PATRICK DELPY, PRÉSIDENT DES CCE HONG KONG



Quatre acteurs se partagent le marché des câbles sous-marins, dont la société chinoise HMN Tech, ici aux Maldives. © HMN Tech

A la fin de l'année 2025, le squelette d'internet à l'échelle mondiale, repose sur 12000 data centers et 480 câbles télécoms sous-marins. 97% de toute la data contenue dans les 5 milliards de smartphones ou les 4 milliards d'ordinateurs transitent par ces câbles.

Le marché mondial est équivalent au marché des terres rares soit 6 milliards USD par an, avec une disproportion considérable entre la taille de ce marché et son importance financière puisque 10.000 milliards USD par jour de transactions financières transitent par ces câbles. Sans ces câbles, tout internet, et donc toute l'économie mondiale s'arrêteraient. Quatre acteurs se partagent le marché : **Alcatel Submarine Networks** (France), **Subcom** (Etats-Unis), **NEC** (Japon) et dans une moindre mesure **HMN** (Chine)

L'environnement spécifique de la mer de Chine et du sud-est asiatique

L'infrastructure numérique autour de la mer de Chine repose sur 50 câbles sous-marins et 1 700 data centers.

Depuis 2019, les Etats-Unis refusent qu'un câble sous-marin transpacifique puisse relier directement la Chine aux Etats-Unis. En réponse à cette ostracisation, Pékin sanctuarise la mer de Chine en refusant de donner des permis de pose de nouveaux câbles sous-marins non fabriqués en Chine dans le périmètre disputé de la ligne dite « des 9 traits », tirets qui entourent sur la carte officielle toutes les îles de cette mer.

En 2023, le QUAD (Dialogue quadrilatéral pour la sécurité, qui regroupe les Etats-Unis, le Japon, l'Australie et l'Inde) annonce dans sa réunion d'Hiroshima un partenariat qui doit « renforcer le système des câbles en Indopacifique en s'appuyant sur l'expertise de première classe mondiale des pays du QUAD dans la fabrication, la pose et la maintenance des infrastructures de câbles ».

Les conséquences d'un face à face

Du point de vue de la Chine et de Hong Kong :

- Seuls des câbles fabriqués en Chine par HMN ou Fiberhome et traversant la zone disputée incluse dans la ligne des 9 traits pourraient connecter entre eux les pays de la zone de la mer de Chine :
- Depuis 2020, deux câbles ont été mis en service, l'un reliant la Malaisie continentale à sa partie orientale et l'autre reliant Hainan à Hong Kong.

GÉOPOLITIQUE DES CÂBLES TÉLÉCOMS SOUS-MARINS EN ASIE PACIFIQUE

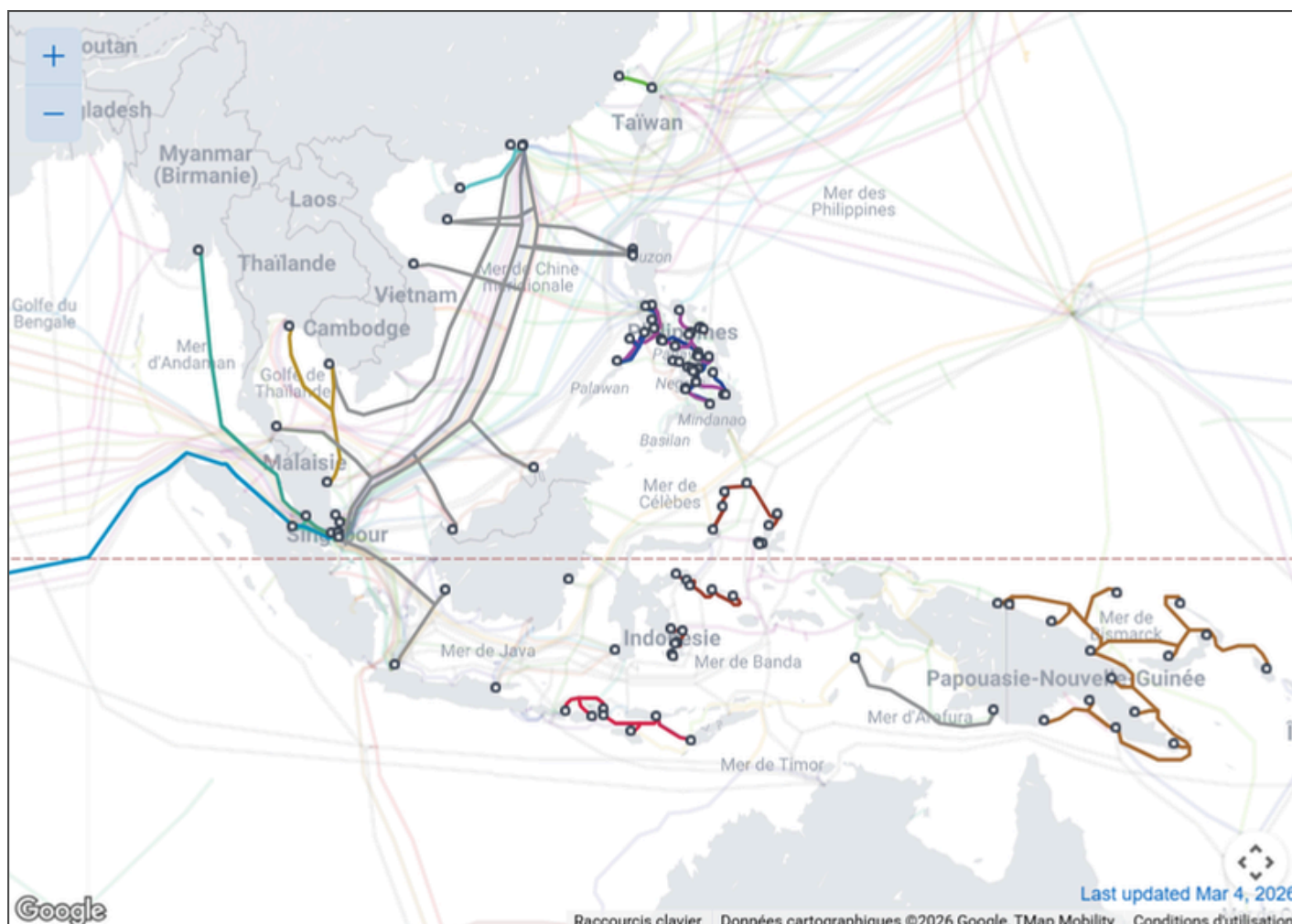
- Trois autres ont été contractualisés et sont actuellement en cours de fabrication et pose, deux reliant Hong Kong à Singapour, un autre le Cambodge à Hong Kong.
- Deux câbles sous-marins contractualisés par NEC - respectivement en 2018 et en 2019 - ont été posés entre le Japon et Singapour avec d'infinies difficultés dues à un très long délai d'obtention des permis de pose en mer de Chine et seraient opérationnels depuis quelques mois avec une technologie désormais ancienne.

Du point de vue du QUAD :

- Les trois grandes routes internationales, à savoir, la route Singapour-Japon contournant la ligne des 9 traits, la route transpacifique Japon-USA et la route indopacifique ne pourront désormais être construites que par NEC et Subcom, à l'exception notable du câble E2A en construction par ASN. Depuis janvier 2020, vingt câbles sous-marins ont été contractualisés par le QUAD.
- Dans le Pacifique, Google a annoncé en janvier 2024 la construction de huit câbles quadrillant à travers Hawaï, la Polynésie française, Fiji et Guam tous les archipels de l'Océan Pacifique. En 2025, Google a annoncé la construction de quatre câbles supplémentaires. Tous ces câbles sont construits par Subcom.

Cette situation conflictuelle crée des dommages collatéraux de part et d'autre :

- En Asie continentale, elle provoque l'isolement de la Chine, du Vietnam et de Hong Kong, ouvre la voie à un possible espionnage des datas, ralentit le trafic en imposant des routes plus longues et augmente les coûts.
- Dans le Pacifique puisque désormais toutes les communications des archipels sont sous tutelle américaine, elles entraînent une perte de souveraineté numérique de la France en Polynésie Française et en Nouvelle-Calédonie au profit exclusif des Américains.



Les câbles sous-marins d'HMN Tech (en gris, ceux prévus en 2026/2027). En transparence, tous les autres câbles sous-marins présents dans la zone © TeleGeography, 2026

GÉOPOLITIQUE DES CÂBLES TÉLÉCOMS SOUS-MARINS EN ASIE PACIFIQUE

Quels sont les enjeux probables à moyen et long terme ?

A moyen terme le trafic est rerouté. Le hub Japon/ Corée qui était une porte d'entrée vers l'Asie continentale, devient un terminus. En conséquence, le trafic Etats-Unis - Asie/Australie se rééquilibre en trois tiers : Pacifique Nord, Pacifique Central, Pacifique Sud

La Chine semble assouplir sa position et serait prête à octroyer les permis de pose de nouveaux câbles sous-marins en mer de Chine à des fournisseurs non-Chinois, ce qui reste à confirmer à ce jour.

Pour Hong Kong :

- Les restrictions chinoises limitent le potentiel de l'ancienne colonie en tant que plaque tournante numérique en Asie-Pacifique.
- Que ce soit pour remplacer les câbles existants ou ajouter de nouveaux câbles afin d'augmenter la capacité, les futurs câbles seraient tous fabriqués en Chine.
- En réponse à ces restrictions entraînant de facto une prise de contrôle des câbles de Hong Kong par la Chine, le trafic numérique se déplace vers Singapour, qui sert de plaque tournante temporaire.
- À terme, les données provenant des Etats-Unis seront réacheminées directement vers l'Australie (Darwin) via Singapour et l'Indonésie, ce qui allongera considérablement leur trajet et compliquera les échanges commerciaux vers et via Hong Kong.
- Ce risque pour la sécurité des données liée à la dépendance presque exclusive envers HMN et la Chine est préoccupant pour les centres de R&D, les consulats, les services bancaires et toute activité nécessitant une connexion hautement sécurisée, en temps réel, basée sur le cloud et à faible latence.

Les Etats-Unis apparaissent comme les vainqueurs définitifs des infrastructures numériques en Indopacifique

- L'intelligence artificielle fait exploser la demande de bande passante numérique. Les GAFAMs accélèrent la construction des autoroutes de l'information pour leur usage quasi exclusif. Google et Meta, en concurrence, aspirent la quasi-totalité de la capacité industrielle des trois fabricants non-chinois.
- En Indopacifique, seuls NEC et Subcom sont contractualisés par Google et Meta.
- La mer de Chine est contournée et ne constitue plus un axe stratégique mondial mais seulement régional.
- La Chine, avec un internet chinois en chinois, pour les Chinois, découplé du reste du monde, est isolée et ostracisée pour dix ans jusqu'à la prochaine rupture technologique.

25 ANS D'OUVERTURE, 12 ANS DE BRI

LE MANDARIN ET LA GÉOPOLITIQUE COMMERCIALE MONDIALE

PAR CHRISTOPHE GRANIER, CCE OCCITANIE

L'ouverture de la Chine a été actée lors du congrès du PCC en 1999 par la déclaration de la politique de *go-out* (*zouchuqu*) puis pleinement activé à l'occasion du 10^e Plan quinquennal (2001-2005. Une période de préparation a suivi, limitée à des actions diplomatiques (adhésion à l'OMC en 2001, renforcement accéléré du réseau diplomatique chinois dans le monde) et des investissements transfrontières ponctuels réussis à l'exception de certains secteurs (foncier, loisirs, immobilier), qui a vu la montée en puissance des transferts de technologies, de son commerce extérieur et la sécurisation de ses approvisionnements (matières premières). L'arrivée au pouvoir de Xi Jinping a déterminé la mise en place d'un outil de mondialisation, la BRI - *Belt and Road Initiative* (d'abord *yidai yilu* « One Belt One Road »), bannière derrière laquelle doit se développer le « rêve chinois » promis par le Président et Premier secrétaire, dont le but ultime reste la domination mondiale à l'horizon 2049.

Ce réseau de « ceinture et route » a été décrit dans les deux discours d'Astana (ceinture terrestre) et de Jakarta (route maritime) en septembre puis octobre 2013. A ce jour, environ 150 pays ont signé un accord avec la Chine dans le cadre de ce réseau. Parmi les objectifs géographiques déclarés (* Ouvrir la communication terrestre avec l'Europe ; * Sécuriser les voies maritimes vers l'Europe, le Moyen-Orient et l'Afrique ; * Aider au développement des pays situés sur les itinéraires ; * Diffuser normes, standards et technologies chinoises au sein de marchés non-occidentaux), les deux premiers - appartenant à la « route » - ont connu des avancées réelles, quand les derniers (définition supposée de la « ceinture » prise dans son acception de bassin économique) peine encore à se dessiner. Le continent américain, semble-t-il écarté au départ de l'exposé, a été rattaché par la suite à ce réseau mondial, l'Amérique latine faisant partie des cibles de la Chine, l'Asie du Sud-Est étant pour sa part considérée comme une chasse réservée.

Depuis le lancement de ce projet, l'environnement géopolitique mondial a largement évolué, parfois sous l'influence de la Chine et de la BRI, jamais à son initiative directe, Pékin ayant montré une large capacité d'adaptation à des circonstances imprévues. En revanche, le développement économique a été spectaculaire, et la BRI y a pris plus que sa place. En 40 ans, le PIB mondial a été multiplié par 4 et le commerce mondial par 8, malgré les crises, financière de 2009 et sanitaire de 2020.

Ce développement exceptionnel ne doit pas masquer le fait que les échanges se font surtout à l'intérieur de la Triade : l'Europe (surtout l'Union européenne) avec un peu plus de 35% des exportations et importations mondiales, la zone asiatique (avec un peu moins de 35%), devant l'Amérique du Nord (environ 18%). Le Moyen-Orient, l'Afrique, l'Amérique du Sud et la Communauté des États indépendants suivent très loin derrière (aucun n'atteint 5%). Ce fait têtue donne raison à la vision première de Xi Jinping qui promouvait la liaison Chine - Europe comme la plus prometteuse et la première à privilégier, d'autant que la dégradation de la relation Chine-États-Unis induit une recomposition et une réduction des échanges bilatéraux au profit d'un re façonnage des routes et de l'approvisionnement entre les deux grands.

Pour garantir l'exécution de son projet à l'abri de menaces possibles (ainsi que pour un plan plus concret de conquête proche), la Chine s'est lancée dans un renforcement accéléré de ses capacités militaires, ce qui a achevé d'accroître la méfiance des autres puissances à son égard. Les derniers changements, d'ordre avant tout politique, qui sont apparus dans les autres pays du monde risquent à présent de modifier plus sûrement l'environnement international que les lentes tendances économiques nourries par le dynamisme chinois et son réseau.

La mondialisation de la finance et des outils de communication (réseaux électroniques et spatiaux) a changé pour partie l'aspect stratégique des échanges mondiaux. Cependant, les contraintes géo-économiques restent en majeure partie identiques à celles qu'elles étaient au début des années 2000. Elles commencent par la disponibilité et la régularité d'accès des itinéraires commerciaux, et les derniers événements régionaux intervenus sur la scène mondiale ont posé nombre d'obstacles au déroulement harmonieux des projets chinois de mondialisation heureuse. Dans une série d'articles à venir concernant les points nodaux des « nouvelles routes de la soie », *la Lettre de la Chine hors les murs* souhaite examiner les questionnements auxquels Pékin se doit de répondre pour que son projet perdure et porte tous ses fruits.

25 ANS D'OUVERTURE, 12 ANS DE BRI

LE MANDARIN ET LA GÉOPOLITIQUE COMMERCIALE MONDIALE

Traversant le Kazakhstan puis la Russie, cet itinéraire majeur de la BRI depuis l'origine connaît des avatars, les sanctions contre Moscou décidées par l'Occident rendant plus aléatoire l'utilisation de cette voie terrestre. Ce long segment ferroviaire continue de rencontrer des difficultés logistiques (écartement des voies) et sécuritaires, des problématiques douanières et des problèmes d'uniformisation des marchandises au sein même de la Chine (depuis Yiwu/Hangzhou vers Khorgos, à la frontière kazakhe). L'itinéraire de contournement méridional par le couloir pakistanais puis le Golfe ou la Mer Rouge se heurte à l'instabilité structurelle qui règne du croissant fertile au Yémen et à la mer d'Oman, et la voie terrestre à travers l'Iran semble se fermer pour un temps encore largement indéterminé. En remplacement, Pékin paraît privilégier et aménager autant que faire se peut un itinéraire de détournement par le Turkménistan, la mer Caspienne et l'Azerbaïdjan, avec sortie en Turquie. Ce branchement, qui pourrait à terme devenir vital si la situation internationale tardait à s'apaiser, est ci-dessous l'objet d'un premier article d'une série qui envisagera l'un après l'autre les couloirs commerciaux vitaux pour la Chine.

- 1) Le corridor central : opportunité ou obligation ?
- 2) Les liaisons dans le bassin de la mer de Chine du sud : l'entre-soi du sud-est asiatique.
- 3) Les routes de Zheng He : la voie maritime vers le Proche Orient et l'Afrique.
- 4) La nouvelle voie transpacifique : l'Amérique du Sud par les îles.
- 5) La Chine en Europe et en Afrique du Nord : l'infrastructure pour le commerce.

LE CORRIDOR « CENTRAL » : OPPORTUNITÉ OU OBLIGATION ?

PAR CHRISTOPHE GRANIER, CCE OCCITANIE ET EMMANUEL VERON, CCE PARIS

Ce terme désigne le corridor de l'Asie centrale (Turkménistan) vers la Turquie via la mer Caspienne et l'Azerbaïdjan. Ce corridor est communément dénommé **Trans-Caspian International Transport Route (TITR)**.



Contrairement au "corridor nord" (qui passe par la Russie) et au "corridor sud" (qui passe par l'Iran), le corridor central traverse l'Asie centrale et le Caucase. Le trajet est le suivant :

- Ø Chine (départ de l'est ou du centre du pays).
- Ø Traversée de l'Asie centrale, principalement le Kazakhstan (ou via le Kirghizistan et l'Ouzbékistan).
- Ø Traversée de la mer Caspienne par ferry ou navire cargo (des ports d'Aktaou/Kuryk vers Bakou).
- Ø Azerbaïdjan et Géorgie.
- Ø Turquie (notamment via le chemin de fer Bakou-Tbilissi-Kars).
- Ø Vers l'Europe (via le tunnel de Marmaray à Istanbul ou les ports turcs).

Dans ce projet initialement turc, Pékin a accru son intérêt afin de diversifier les routes d'approvisionnement et de son commerce extérieur. Bien que plus coûteux que le transport par bateau direct, le fret multimodal via le Corridor central est beaucoup plus rapide (environ 15 à 20 jours contre 35 à 45 jours par voie maritime). Le tonnage total transporté sur ce corridor est passé de 2,8 millions de tonnes en 2023 à plus 4 millions de tonnes en 2025. Le transport par conteneurs (EVP) connaît une croissance fulgurante. En 2025, 77 000 EVP ont transité par le corridor [2].

L'Asie centrale du Kazakhstan au Caucase : une région périphérique majeure pour Pékin

Depuis le début des années 1990 et la disparation de l'URSS, Pékin veille au rapprochement diplomatique avec les anciennes républiques socialistes d'Asie centrale, devenues des Etats indépendants et a établi des relations diplomatiques avec ces derniers dès 1992. En 1996, réunis à Shanghai lors d'un forum, le Kazakhstan, le Tadjikistan, la Russie et le Kirghizistan et la Chine forment le « Groupe de Shanghai » dont les préoccupations étaient focalisées sur la stabilité des frontières, de la politique et du développement économique transfrontaliers. En 2001, sous l'égide chinoise ce groupe devient **l'Organisation de Coopération de Shanghai (OCS)**. Son objectif principal est la sécurité de la région, et le renforcement d'un espace de dialogue pour la coopération politique, économique et scientifique. L'OCS constitue une forme originale de régionalisme politique fondée sur la lutte contre le terrorisme, l'extrémisme religieux et le séparatisme. Pékin et Moscou y voient un moyen pour stabiliser et limiter l'influence occidentale en Asie centrale. C'est un outil diplomatique pleinement utilisé par la Chine comme espace de dialogue, de commerce et de coopération militaire. L'OCS s'est élargie depuis à de nombreux Etats d'Asie du Sud et du Moyen-Orient.

[2] [L'UE continue de miser sur le corridor transcaspien, mais la désillusion gagne du terrain | Euractiv FR](#)

Des relations basées sur les ressources en hydrocarbures.

Un très long oléoduc de 2 230 km achemine le brut kazakh des rivages de la mer Caspienne (gisements de Kachagan et de Tengiz) à la province du Xinjiang. Lancé en 1997, le projet est cofinancé par la Chine et le Kazakhstan. Ce tronçon permet à la Chine de s'approvisionner sans passer par la Russie. Pour autant, seulement à peine plus 2 % des achats chinois en pétrole proviennent du Kazakhstan. L'acquisition par la CNPC de la compagnie PetroKazakhstan en 2005 donne accès aux réserves d'hydrocarbures les plus importantes d'Asie centrale. Ces avancées chinoises ne sont pas sans provoquer des inquiétudes et des incertitudes en Asie centrale et en Russie, dont l'influence dans cette région de son voisinage proche est largement mise à mal par Pékin.

Le **Turkménistan** (4^e réserve de gaz du monde) tient une place particulière dans le dispositif diplomatique chinois. De par sa neutralité (depuis 1995), le régime d'Achgabab tente de se défaire de l'influence russe en entretenant une diplomatie énergétique au service de son économie. La richesse de son sous-sol, notamment en gaz, fait de cet état le principal fournisseur par voie terrestre de la Chine. Dans un cadre politique rigide tenu par le leader turkmène Berdimoukhamedov, la Chine est l'unique pays au monde, autorisé à l'exploration et à l'exploitation des ressources gazières du pays. La CNPC est la principale compagnie qui a investi et construit au Turkménistan pour un total de 15,06 milliards de dollars entre 2007 et 2021 [3].

Au total, plus de 92 milliards de m³ de gaz ont été achetés à la compagnie TurkmenGas sous forme d'accord de partage de production. Trois branches de gazoduc sont installées entre le Turkménistan et la Chine, via l'Ouzbékistan et le Kazakhstan. Une quatrième branche qui doit transiter par le Tadjikistan et le Kirghizistan est toujours en projet, la « ligne D », avec une capacité de 15 milliards de m³. Le Turkménistan fournit ainsi plus de 52 % du gaz consommé par la Chine. Les exportations d'hydrocarbures turkmènes représentent plus de 90% du volume global des exports nationaux, la Chine est ainsi le client quasi monopolistique.

Plusieurs autres projets ont vu le jour depuis l'arrivée au pouvoir de Xi Jinping. En 2013, la Chine a signé un accord avec l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Turkménistan pour la construction d'un nouveau gazoduc. En 2015, un tronçon supplémentaire est construit jusqu'à Chimkent (Kazakhstan). CNPC et Total sont également impliqués dans l'exploration dans le champ de Boktar au Tadjikistan. Total menace de se retirer à cause d'un désaccord avec les autorités du pays sur la fiscalité.

Relations économiques et commerciales : asymétrie, matières premières et marchés

En 2025, la Chine a consolidé sa position de premier partenaire commercial de l'Asie centrale, avec un volume d'échanges total dépassant 106,3 milliards de dollars, soit une hausse de 12 % par rapport à l'année précédente. Selon les données publiées par l'Administration générale des douanes chinoises, la République populaire de Chine est le principal partenaire commercial de la région dans son ensemble (environ 40 % du commerce extérieur régional) [4], ainsi que de chacun des cinq pays d'Asie centrale pris individuellement.

La balance commerciale régionale est très favorable à la Chine, les exportations de Pékin vers l'Asie centrale s'élevant à 71,3 milliards de dollars, tandis que les importations totalisaient 35,1 milliards de dollars [5].

Pékin soutient avec intérêt la future ligne ferroviaire Chine-Kirghizistan-Ouzbékistan dont les travaux ont été initiés fin 2024, afin de poursuivre la logique de désenclavement d'une part et d'assise de l'influence commerciale et politique chinoise dans la région d'autre part. Ainsi, Pékin a développé des relations avec l'ensemble des pays de la zone suivant une logique asymétrique et de montée des dépendances économiques centre-asiatiques avec la Chine.

[3] [China Global Investment Tracker | American Enterprise Institute - AEI](#)

[4] [Chine en Asie centrale : l'ascension d'un géant concurrencé - REGARD SUR L'EST](#)

[5] [China reinforces its trade dominance in Central Asia, but numbers don't always align | Eurasianet](#)

La Chine et le Kazakhstan

La relation bilatérale est de loin la plus importante de l'ensemble des pays d'Asie centrale. Le discours de 2013 à Astana en atteste. Le Kazakhstan est indéniablement l'une des pièces maîtresses de la politique étrangère régionale de la Chine (politique du bon voisinage) basée sur trois facteurs : sa géographie, ses ressources en hydrocarbures et ses réserves de minerais (la quasi-totalité du tableau de Mendeleïev). Le Kazakhstan est particulièrement actif dans la promotion du corridor médian, lui assurant une diversification des partenaires, sans la Russie, et une logique de désenclavement d'un immense territoire sans ouverture sur la mer (en dehors de la Mer Caspienne - mer fermée).

En 2024, le volume global des échanges bilatéraux s'élève à 34,2 milliards de dollars. La même année, Pékin a importé une valeur de 15,3 milliards de dollars du Kazakhstan. La Chine exporte 18,9 milliards de produits vers le Kazakhstan. Entre décembre 2024 et décembre 2025, les exportations kazakhes vers la Chine ont progressé de 322 millions de dollars, tandis que les importations ont augmenté de 746 millions de dollars. Au cours des cinq dernières années, les échanges commerciaux ont progressé à un taux annuel moyen de 23 % [6].

En 2025, les principales exportations du Kazakhstan vers la Chine étaient le pétrole, le gaz, l'uranium, le minerai de cuivre, le cuivre raffiné et d'autres minerais et métaux. La même année, les principales importations du Kazakhstan en provenance de Chine étaient des produits électroniques, les automobiles, les ressorts en fer et les téléphones [7].

Aux portes occidentales de la Chine, le Kazakhstan a accueilli un montant global d'investissement et de construction à hauteur 46,29 milliards de dollars entre 2005 et 2025 [8]. La majorité des grands groupes énergétiques et pétrochimiques chinois sont présents (CNPC, Petrochina, Sinopec) mais également les grands consortiums miniers (Zijin, China Nonferrous, Jinchuan group). En outre de divers domaines d'investissements à l'instar de l'agriculture, l'immobilier, la finance (CITIC), le secteur de la construction et des grandes infrastructures est particulièrement structurant. Le Kazakhstan compterait près de 6000 entreprises chinoises en activité sur son territoire. L'accent est mis sur les énergies solaires et éoliennes d'une part, et les métaux critiques d'autre part.

La Chine et le Turkménistan

Pour l'année 2024, les échanges commerciaux s'élèvent à près de 11 milliards de dollars. Une relation largement déséquilibrée au profit d'Achgabat avec un volume de 1 milliard de produits chinois exportés contre près de 10 milliards d'hydrocarbures achetés par la Chine. En ce sens, la relation économique bilatérale est presque exclusivement dominée par les exploitations et les exportations d'hydrocarbures turkmènes, gaz en tête (plus de 80% des exportations). Le Turkménistan était le seul État d'Asie centrale à dégager un excédent commercial avec la Chine. Cependant, les échanges bilatéraux ont en réalité diminué de 5,6 % en 2025. Les exportations turkmènes vers la Chine se sont élevées à 8,4 milliards de dollars en 2025, tandis que les importations ont bondi de 55 % par rapport à 2024, pour s'établir à 1,6 milliard de dollars. Du fait de la baisse de ses exportations de gaz vers la Chine, le Turkménistan a cédé à la Russie sa position de premier fournisseur de gaz par gazoduc à la République populaire de Chine [9].

En décembre 2025, les principales exportations chinoises vers le Turkménistan étaient les camions (9,97 millions de dollars), les transformateurs électriques (9,47 millions de dollars) et les engins de chantier (9,27 millions de dollars). En décembre 2025, les principales importations chinoises en provenance du Turkménistan étaient le gaz de pétrole (719 millions de dollars), les halogènes (3,31 millions de dollars) et le coke de pétrole (700 000 dollars). Au cours des 5 dernières années, les échanges commerciaux ont progressé à un taux annualisé de 40,3 %.

En ce début d'année 2026, CNPC (China National Petroleum Corporation) a officiellement lancé la phase 4 du développement du champ géant de Galkynysh.

[6] [Loading bilateral-country kaz chn... | The Observatory of Economic Complexity](#)

[7] [Loading bilateral-country kaz chn... | The Observatory of Economic Complexity](#)

[8] [China Global Investment Tracker | American Enterprise Institute - AEI](#)

[9] [China reinforces its trade dominance in Central Asia, but numbers don't always align | Eurasianet](#)

LE CORRIDOR « CENTRAL » : OPPORTUNITÉ OU OBLIGATION ?

- Objectif : Atteindre une capacité d'exportation de 65 milliards de m³ par an vers la Chine (contre environ 40 milliards actuellement).
- La Ligne D : Ce projet de quatrième gazoduc est crucial. Il doit relier le Turkménistan à la Chine via l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Kirghizistan, évitant ainsi les tracés plus au nord.

La Chine et l'Azerbaïdjan

Pour l'année 2024, le commerce bilatéral sino-azerbaïdjanais représente un volume de 23,4 milliards de dollars, 3,7 milliards de dollars d'exportations chinoises contre seulement, 19,7 millions de dollars d'importations en provenance de l'Azerbaïdjan [10]. La Chine est devenue le troisième partenaire commercial de l'Azerbaïdjan, ses exportations ayant enregistré une hausse significative. Durant cette période, la Chine est restée le principal fournisseur d'importations de l'Azerbaïdjan. Au cours des cinq dernières années, les échanges commerciaux ont progressé à un taux annualisé de 47,5 %.

En 2025, les principales exportations chinoises vers l'Azerbaïdjan étaient les automobiles, les autobus et les fils isolés [11]. En 2025, les principales importations chinoises en provenance d'Azerbaïdjan étaient le coke de pétrole, les halogènes et les polymères d'éthylène.

Lors de sa visite en Chine en avril 2025, le président azerbaïdjanais Ilham Aliyev et le président chinois Xi Jinping ont annoncé l'établissement d'un partenariat stratégique global entre la Chine et l'Azerbaïdjan. Pour la Chine, l'Azerbaïdjan représente un partenaire d'une importance géostratégique considérable, capable de servir de plaque tournante du transit entre la Chine, l'Asie centrale et l'Europe. Le projet central multimodal est le "Middle Corridor" ou Trans-Caspian International Transport Route - TITR, une route commerciale qui relie la Chine à l'Europe en passant par l'Asie centrale, la mer Caspienne, l'Azerbaïdjan, la Géorgie et la Turquie, tout en évitant la Russie [12].

La voie d'accès de la Chine au Caucase du Sud passe nécessairement par l'Azerbaïdjan, ce qui positionne Bakou comme un acteur central de la stratégie économique eurasiennne de la Chine. Réciproquement, les investissements chinois ont le potentiel de diversifier l'économie azerbaïdjanaise non pétrolière. Des infrastructures importantes soutiennent cette route, notamment : le port de Bakou, la ligne ferroviaire Bakou-Tbilissi-Kars et les liaisons maritimes sur la mer Caspienne. L'itinéraire à travers la mer Caspienne réduirait de 24 heures la route par la terre, d'autant que la guerre en Iran remet en question les voies terrestres.

Entre 2005 et 2025, le montant global des investissements chinois et des projets de construction (pour une valeur supérieure à 100 millions de dollars) en Azerbaïdjan s'élève à près 3,58 milliards de dollars. Dominés par les hydrocarbures (avec China Energy Engineering, PowerChina, Sinomach) une diversification est à l'œuvre depuis 2008 avec Sinoma et China National Building Materials (construction immobilière), Sinomach (métaux et transports) [13]. L'Azerbaïdjan et la Chine ont signé des accords pour développer des projets d'énergie éolienne offshore dans la mer Caspienne. Cette coopération implique le ministère de l'Énergie d'Azerbaïdjan, SOCAR Green et plusieurs entreprises chinoises comme China Datang Overseas Investment et PowerChina. Le projet prévoit la construction d'un parc éolien offshore d'au moins 2 GW de capacité, qui sera développé progressivement. Les partenaires coopéreront pour étudier le potentiel éolien, financer, concevoir, construire et exploiter ces installations.

La Chine et la Géorgie

Pékin renforce ses relations économiques et politiques avec Tbilissi tout en gardant des contacts avec les territoires séparatistes (Abkhazie et Ossétie), ce qui crée un rapport de force inégal au détriment de la Géorgie. La Chine s'est fortement impliquée dans les infrastructures géorgiennes, notamment les routes et projets logistiques liés aux routes commerciales eurasiatiques. En 2023, les deux pays ont signé un partenariat stratégique, renforçant leur coopération politique et économique [14].

[10] [China \(CHN\) and Azerbaijan \(AZE\) Trade | The Observatory of Economic Complexity](#)

[11] [China \(CHN\) and Azerbaijan \(AZE\) Trade | The Observatory of Economic Complexity](#)

[12] [China's Road to Europe Passes through Azerbaijan](#)

[13] [China Global Investment Tracker | American Enterprise Institute - AEI](#)

[14] [Full text: Joint Statement of the People's Republic of China and Georgia on Establishing a Strategic Partnership](#)

LE CORRIDOR « CENTRAL » : OPPORTUNITÉ OU OBLIGATION ?

La Géorgie voit dans la Chine un partenaire pouvant compenser la détérioration de ses relations avec l'Occident et promeut le corridor central. Située entre l'Europe et l'Asie, la Géorgie est un maillon singulier du « corridor médian » reliant la Chine à l'Europe par la mer Noire. Des projets majeurs comme le port en eau profonde d'Anaklia pourraient renforcer cette position stratégique. En 2024, un consortium chinois mené par China Communications Construction Company a obtenu 49 % du projet du port d'Anaklia sur la mer Noire.

Au cours des cinq dernières années, les échanges commerciaux ont progressé à un taux annualisé de 2,2 %. La relation bilatérale progresse vite et demeure déséquilibrée. Les volumes échangés restent très faibles comparés aux pays présents sur le chemin du « corridor médian ». En 2024, le commerce bilatéral s'élève à près de 2 milliards de dollars. La Chine importe pour 303 millions de dollars de produits, essentiellement des matières premières (cuivre, métaux précieux, épices, vin). La Géorgie importe pour une valeur de 1,61 milliard de produits chinois (semi-conducteurs, groupes électrogènes et téléphones). Entre décembre 2024 et décembre 2025, les exportations géorgiennes vers la Chine ont diminué de 22,8 millions de dollars, tandis que les importations ont augmenté de 56,1 millions de dollars [15].

Enfin, entre 2005 et 2025, Pékin a investi et construit pour une valeur de 2,84 milliards de dollars [16]. Le secteur des transports domine très largement. Les sociétés China Railway Construction, China Communications Construction, China Railway Engineering ou PowerChina ont participé à plusieurs constructions de routes, de ponts, et diverses autres infrastructures de transport. Dongfang Electric Corporation et China Tianchen Engineering Corporation ont participé à la construction de centrales électriques en Géorgie. La façade portuaire géorgienne est également progressivement l'objet d'attention des investisseurs chinois notamment le port de Poti.

La Chine et la Turquie

La Turquie souhaite se positionner comme le hub logistique incontournable entre l'Asie et l'Europe. En reliant ce corridor à ses propres infrastructures (comme le pont Yavuz Sultan Selim ou le réseau ferroviaire vers l'Europe), elle renforce son influence dans le Caucase et en Asie centrale (le monde turcique).

Les relations économiques sino-turques ont été présentées dans notre Lettre de la Chine Hors les Murs n° 63 de janvier 2025.



[15] [Georgia \(GEO\) and China \(CHN\) Trade | The Observatory of Economic Complexity](#).

[16] [China Global Investment Tracker | American Enterprise Institute - AEI](#)

Géopolitique régionale et grand jeu ?

L'investissement tous azimuts de la Chine dans le verrou logistique du « middle corridor » rappelle la priorité forte et structurante pour le régime de diversifier les approvisionnements, les routes et les flux de toute nature. L'environnement stratégique régional d'une part et les capacités commerciales de Pékin corrélées aux infrastructures chinoises et la politique étrangère d'autre part pourraient renforcer l'intérêt et les flux du corridor central vers l'Europe. La demande locale et le marché régional (Asie centrale et Moyen-Orient) montent en puissance. De plus, la géographie favorise les flux vers l'Europe à travers la Turquie. Cette transformation est soutenue par des investissements massifs, comme l'ouverture récente du terminal intermodal « Railport » dans la province de Kocaeli en Turquie, qui accélérera les transferts entre l'Asie et l'Europe.

La guerre en Ukraine a affaibli l'influence de la Russie dans la région, ouvrant plus d'espace à la Chine pour renforcer sa présence en Asie centrale et dans le Caucase. L'Azerbaïdjan devient donc un partenaire stratégique pour Pékin. Alors que la Chine concrétise son projet d'une « passerelle terrestre-maritime » vers l'Europe en développant un corridor de transport multipolaire à travers l'Asie centrale, cette dernière cherche de plus en plus à établir des liens avec plusieurs partenaires pour réduire sa forte dépendance (notamment les perspectives encore difficiles de corridor depuis le Kazakhstan vers le Pakistan pour accéder à la mer). Pour les pays d'Asie centrale et du Caucase, le corridor permet de réduire leur dépendance historique vis-à-vis de Moscou, de renforcer leur autonomie stratégique et de s'affirmer comme des hubs logistiques mondiaux en attirant les investissements, notamment chinois. Pour l'UE, c'est une opportunité de sécuriser ses chaînes d'approvisionnement et de diversifier ses sources énergétiques en contournant la Russie.

L'influence croissante, parfois monopolistique, de la Chine dans la région suscite des tensions et une concurrence internationale accrue. Les États d'Asie centrale cherchent à diversifier leurs partenaires avec une politique dite « multivectorielle ». Les États-Unis investissent dans les minerais stratégiques et les terres rares, la Russie tente de maintenir son influence historique et sécuritaire dans la région, et l'Union européenne augmente aussi ses investissements et ses projets d'infrastructures pour concurrencer l'initiative chinoise.

La Chine a récemment officialisé son intégration au projet via sa société ferroviaire d'État (China Railway Container Transport Corporation). Pour accélérer les temps de transit, Pékin investit pour éviter des points de blocage majeurs, par exemple par la construction de la nouvelle ligne ferroviaire Tacheng-Ayagoz au Kazakhstan et le développement d'un hub de conteneurs au port d'Aktau et celui de Turkmenbashi sur la mer Caspienne. Contrairement au corridor nord (100% ferroviaire), le corridor central oblige à décharger les trains, charger les conteneurs sur des navires pour traverser la mer Caspienne, puis les remettre sur des trains. Les coûts administratifs et financiers s'ajoutent. Le manque d'infrastructures portuaires modernes et l'absence de douanes unifiées entre tous les pays traversés créent également des lenteurs.

La dégradation de l'environnement sécuritaire au Moyen-Orient depuis le 7 octobre 2023, aggravé par la guerre en Iran depuis la fin février dernier, confirmerait l'intérêt de la sous-région pour le corridor central. Avec la fermeture de fait du détroit d'Ormuz et les menaces pesant sur le canal de Suez, les routes maritimes traditionnelles sont déstabilisées. Le fret maritime est désormais massivement redirigé vers le rail et la route à travers l'Asie centrale. Le corridor central est devenu la route la plus sûre pour relier la Chine à l'Europe, car il contourne à la fois la zone de guerre en Iran et les territoires sous sanctions en Russie. L'afflux soudain de marchandises provoque cependant des embouteillages records aux ports de la Caspienne (Aktaou et Bakou). Les frappes de drones et missiles (en plus des menaces de frappes sur l'oléoduc BTC - Bakou-Tbilissi-Ceyhan) [17] sur les infrastructures critiques en Azerbaïdjan et en Turquie font accroître la visibilité du corridor central. Inaugurée en 2017, Le chemin de fer Bakou-Tbilissi-Kars (BTK) est la colonne vertébrale du corridor central. Elle relie le port de Bakou (sur la mer Caspienne en Azerbaïdjan) à la ville de Kars (dans l'est de la Turquie) en passant par la Géorgie.

[17] S'ajoute à celui-ci, le gazoduc TANAP (Trans-Anatolian Natural Gas Pipeline) qui traverse toute la Turquie d'est en ouest pour transporter le gaz naturel azerbaïdjanais vers l'Europe (où il se connecte au gazoduc TAP vers la Grèce et l'Italie).

En vertu de la déclaration de Choucha [18], la Turquie a renforcé sa présence militaire à la frontière azerbaïdjanaise pour dissuader toute invasion iranienne. Ankara tente de protéger à tout prix les infrastructures du corridor central car son économie dépend désormais du flux de gaz et de marchandises qui transitent par son sol pour compenser l'explosion des prix mondiaux de l'énergie. Paradoxalement, la guerre pousse Bakou et Ankara à forcer l'ouverture du corridor de Zangezour [19] (via le sud de l'Arménie). Pour eux, il est devenu urgent de contrôler une connexion terrestre directe qui ne dépende pas de Téhéran, en particulier si l'Iran devait faire face à une déstabilisation interne majeure. La guerre et les recompositions géopolitiques au Moyen-Orient confirment les liens forts entre la Turquie et l'Azerbaïdjan. Souvent résumée par la célèbre devise « Une nation, deux États » (İki devlet, tek millet), cette alliance repose sur des liens culturels, linguistiques et historiques profonds, sans oublier la proximité due au sentiment religieux sunnite traditionaliste commun.

Malgré son potentiel, le corridor fait face à des obstacles logistiques importants : goulots d'étranglement, ruptures de charge et lourdeurs douanières. Les infrastructures portuaires sur la mer Caspienne manquent de capacité pour absorber des volumes de fret massifs. Le passage du train au bateau (sur la mer Caspienne), puis du bateau au train, ralentit le transport et augmente les coûts. Le franchissement de multiples frontières exige une meilleure coordination tarifaire et douanière entre tous les pays traversés. Enfin, le jeu des puissances dans cette immense région où le facteur sécuritaire est très structurant redessine les ambitions et les capacités chinoises face à la politique régionale de trois acteurs majeurs : États-Unis, Israël et la Turquie. Dans le même temps, Pékin a su diversifier ses partenariats avec l'ensemble des pays de la zone et demeure à la fois observatrice d'une éventuelle recomposition politique intérieure iranienne avec laquelle elle prendra langue dans le soutien discret et très mesuré pour le régime actuel en guerre.

Les concurrents de la Chine sont-ils au rendez-vous ?

Les récents développements soutenus par les États-Unis (administration Biden puis Trump) avec la création d'une nouvelle voie ferroviaire, le TRIPP - Trump Route for International Peace and Prosperity (reliant Bakou au Nakhitchevan, à la frontière avec la Turquie), rappelle la rivalité sino-étasunienne et l'intérêt plus général de la puissance américaine pour la région. Il s'impose comme un maillon du « corridor médian ». La Turquie, pays membre de l'OTAN, continue d'entretenir une relation singulière avec les États-Unis. Assez méconnue, la diplomatie américaine en Asie centrale est importante. Les États-Unis souhaitent inciter le Kazakhstan ou l'Ouzbékistan à diversifier leurs partenaires. Le format C5+1 est une plateforme diplomatique entre les États-Unis et les cinq républiques d'Asie centrale. Lors de ses récents sommets, la connectivité et le corridor médian ont été placés en haut de l'agenda. Depuis 2022, le PGII (Partnership for Global Infrastructure and Investment) est une forme de réponse du G7 (soutenue par les États-Unis) aux "Nouvelles Routes de la Soie" chinoises. Washington cherche à mobiliser des investissements privés et publics pour moderniser les ports, les chemins de fer et les pipelines le long du corridor.

Partiellement sous sanctions occidentales, la Russie n'a pas de relation avec le corridor central autre que sa proximité historique et stratégique avec les anciennes républiques soviétiques de la zone, en premier lieu le Kazakhstan, de moins en moins avec l'Azerbaïdjan qui souhaite intensifier ses relations avec les États-Unis, la Chine et la Turquie. L'ouverture croissante du corridor se déroule donc à ses dépens : sur un an, la baisse de trafic sur le corridor nord traversant la Russie est à peu près équivalente en pourcentage à la progression de trafic sur le corridor central, bien que ce dernier accueille beaucoup moins de volume de fret. Dans les circonstances défavorables actuelles, le projet russe est donc de se brancher au corridor central par une liaison ferrée nord-sud traversant le Kazakhstan jusqu'au Turkménistan et au-delà en direction du golfe d'Oman.

[18] Ce traité a officialisé l'alliance militaire entre Ankara et Bakou, stipulant qu'une attaque contre l'un des deux pays serait considérée comme une attaque contre l'autre.

[19] C'est un enjeu géopolitique majeur de l'après-guerre du Haut-Karabagh. Ce projet vise à créer une route et une voie ferrée reliant directement l'Azerbaïdjan à sa région enclavée du Nakhitchevan (en traversant le sud de l'Arménie), qui est elle-même frontalière de la Turquie. S'il se concrétise, ce corridor offrira une connexion terrestre directe et ininterrompue entre la Turquie et l'Azerbaïdjan, raccourcissant encore le Corridor central.

LE CORRIDOR « CENTRAL » : OPPORTUNITÉ OU OBLIGATION ?

Partie prenante au projet américain sans l'être (comme elle sait si bien le faire), l'Inde a récemment redéployé son activité diplomatique en direction de l'Asie centrale. Le corridor intéresse de plus en plus New Delhi, qui cherche à s'y connecter (notamment via l'Iran, si et quand la fin de la guerre le permettra) pour sécuriser ses propres chaînes d'approvisionnement. La concurrence sino-indienne se lit dans les recompositions géopolitiques de l'Asie centrale au Caucase en passant par le Moyen-Orient. L'Inde n'a pas d'accès terrestre direct à l'Asie centrale et à l'Europe en raison du blocage pakistanais et de l'instabilité en Afghanistan. Se connecter au corridor médian via le port de Chabahar en Iran (en guerre et sous sanctions) lui permettrait de contourner ses rivaux et de contrer l'influence de la BRI. Jusqu'à récemment, l'Inde misait énormément sur le corridor de transport international Nord-Sud (INSTC) passant par l'Iran et la Russie. Avec la guerre en Ukraine et les sanctions occidentales frappant Moscou, l'Inde cherche à diversifier ses routes vers l'Europe en bifurquant vers le Caucase (Arménie, Géorgie) et la mer Noire pour éviter le territoire russe. L'Inde mène une politique nommée "Connect Central Asia". En facilitant le transit vers cette région, New Delhi espère tisser des liens politiques et sécuritaires plus forts avec des pays comme le Kazakhstan et l'Ouzbékistan, historiquement dans le giron russe ou sous influence chinoise croissante.

CHINE-ROYAUME-UNI : LE RETOUR DU PRAGMATISME ÉCONOMIQUE

PAR GAËLLE PICUT, JOURNALISTE

Après des années de relations tendues avec Pékin, Londres opère un retour assumé au pragmatisme économique. Si les droits humains et la sécurité restent au cœur des discours officiels, l'accent est remis sur les échanges, les investissements et la croissance. La visite de Keir Starmer en Chine, fin janvier 2026, marque un tournant clair vers une relation plus transactionnelle.



Keir Starmer et Xi Jinping à Beijing, 29/01/2026.
©Compte Twitter de Keir Starmer

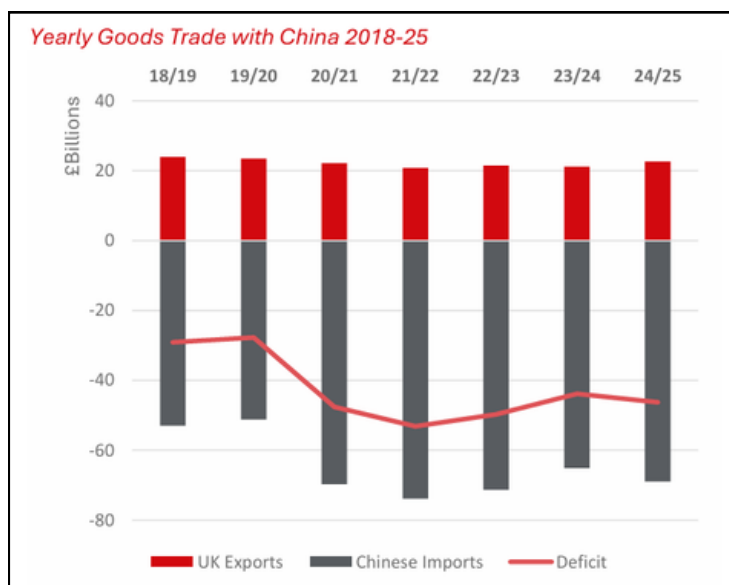
Huit ans après Theresa May, un Premier ministre britannique a de nouveau foulé le sol chinois. Du 28 au 31 janvier 2026, **Keir Starmer** était à Pékin, accompagné d'une délégation d'une soixantaine de représentants des milieux d'affaires, de la culture et du sport¹. HSBC, GSK, Jaguar Land Rover ou encore le National Theatre figuraient parmi les participants. Le message était clair : le Royaume-Uni veut dépolitiser la relation bilatérale et relancer une relation économique affaiblie depuis la fin des années 2010, en réinsérant la Chine dans une stratégie économique nationale, dans un contexte de fragilité post-Brexit et post-Covid.

« Depuis des années, notre approche de la Chine a été marquée par l'incohérence - des fluctuations, de l'âge d'or à l'âge de glace. Mais que cela vous plaise ou non, la Chine compte pour le Royaume-Uni, indiquait Keir Starmer, le 27 janvier 2026². En tant que l'un des plus grands acteurs économiques mondiaux, une relation stratégique et cohérente avec eux est fermement dans notre intérêt national.

Cela ne signifie pas fermer les yeux sur les défis qu'elle pose - mais s'engager même là où nous ne sommes pas d'accord. C'est ce que font nos alliés, et ce que je ferai : livrer des promesses au public, mettre plus d'argent dans leurs poches et les protéger grâce à une coopération pragmatique et cohérente à l'étranger ».

Cette déclaration résume la ligne de Londres : ni naïveté, ni rupture. Une **normalisation encadrée**, pensée dans un contexte de fragilité économique. Il a également indiqué que le Royaume-Uni « ne troquerait pas la coopération économique contre sa sécurité nationale ».

La Chine est le cinquième partenaire commercial du Royaume-Uni



En incluant Hong Kong, la Chine est aujourd'hui le cinquième partenaire commercial du Royaume-Uni. Entre septembre 2024 et septembre 2025, le commerce bilatéral de biens et services atteignait 102,5 milliards de livres sterling³, soutenant environ 370 000 emplois britanniques. **Les exportations britanniques de biens et services** vers la Chine représentent 29,4 milliards de livres, **en recul de 11,2 %** par rapport à l'année précédente (les biens représentant environ 2/3 des exportations). Parmi les biens les plus vendus : les produits pharmaceutiques, les machines industrielles, l'énergie ou encore les équipements de diagnostic. On note un recul dans l'automobile et les biens de luxe.

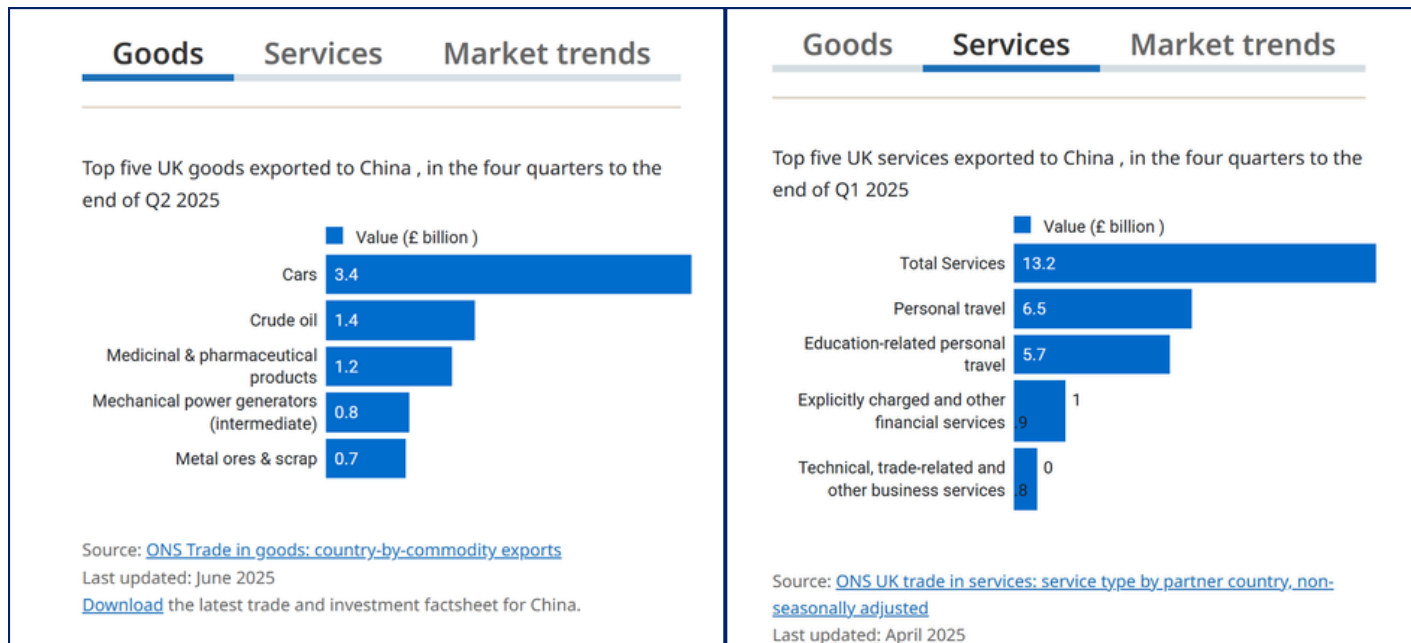
¹ Voir la liste des entreprises qui ont accompagné le Premier ministre

² Le Premier ministre promettra un partenariat cohérent et pragmatique avec la Chine pour améliorer la situation du Royaume-Uni

³ Statistiques 2026-02-02 China - UK Trade and Investment Factsheet

CHINE-ROYAUME-UNI : LE RETOUR DU PRAGMATISME ÉCONOMIQUE

Les importations britanniques en provenance de Chine se sont élevées à 72,9 milliards de livres, **en hausse de 4,6 %** sur un an (biens de consommation, intrants pour l'industrie manufacturière). La Chine représente environ 8% des importations du Royaume-Uni.



Les liens entre les deux pays dépassent le seul commerce. En 2024, les entreprises détenues par des intérêts chinois emploient plus de 57 000 personnes au Royaume-Uni, tandis que les investissements directs chinois atteignent 7,4 milliards de livres sterling. Les **étudiants chinois** demeurent essentiels à l'équilibre financier des universités britanniques, et les dépenses touristiques en provenance de Chine devraient atteindre 1,71 milliard de livres en 2025, soit un retour aux niveaux d'avant la pandémie.



A l'occasion de son voyage en Chine, Keir Starmer était accompagné d'une délégation de 60 chefs d'entreprise. © keirstarmer.substack.com

La visite de Keir Starmer à Pékin a débouché sur plusieurs annonces concrètes : réduction par la Chine des droits de douane sur **le whisky écossais** de 10 % à 5 % (une mesure évaluée à 250 millions de livres de retombées sur cinq ans), **élargissement de l'accès au marché chinois** pour les entreprises britanniques dans les services financiers et juridiques, l'agriculture, l'alimentation, les sciences de la vie, les industries créatives, l'éducation, la santé et le sport, ainsi qu'une **exemption de visa de 30 jours** pour les ressortissants britanniques. AstraZeneca s'engage parallèlement à investir 15 milliards de dollars en Chine sur quatre ans.

Les deux dirigeants ont convenu de développer « un partenariat stratégique global, stable et à long terme ».

CHINE-ROYAUME-UNI : LE RETOUR DU PRAGMATISME ÉCONOMIQUE

Depuis son retour au pouvoir, en juillet 2024, le parti travailliste a cherché à renouer avec la Chine en reconnaissant qu'elle est l'une des puissances les plus importantes au monde et qu'une meilleure coopération avec la Chine stimulerait sa croissance. Un premier rapprochement avait eu lieu avec le voyage de **Rachel Reeves**, alors chancelière de l'Echiquier britannique, à Pékin en janvier 2025, pour relancer les échanges entre le Royaume-Uni et la Chine, en particulier dans **la finance**. Elle souhaitait que les liens de double cotation entre les Bourses de Shanghai et de Londres soient renforcés. Le partenariat mis en place en 2019 n'ayant donné alors lieu qu'à la levée de 6,6 milliards de livres pour six sociétés cotées sur les deux marchés (toutes chinoises). Londres voulait également devenir la première place étrangère à émettre une obligation verte chinoise, libellée en renminbi. Un objectif atteint en avril 2025.

Ce rapprochement enclenché depuis un an vise donc à tourner la page d'une décennie de relations sino-britanniques heurtées, marquées par des crises successives.

Des relations bilatérales fluctuantes depuis 60 ans

Le Royaume-Uni fut l'un des premiers pays occidentaux à reconnaître la République populaire de Chine, dès 1954, mais il faut attendre 1972 pour une véritable normalisation diplomatique.



Un moment important des relations entre Londres et Pékin est la rétrocession de Hong Kong en juillet 1997, après plus de 150 ans de domination britannique. S'ouvre alors une période qualifiée d'«**âge d'or**», vantée par George Osborne en 2015. Cet âge d'or culmine avec la visite d'État de Xi Jinping en 2015 et des accords commerciaux de plus de 30 milliards de livres sterling, une séquence symbolisée par l'image de David Cameron partageant une pinte avec le président chinois (cf. photo).

Le retournement s'opère à partir de 2020 : exclusion de Huawei du réseau 5G par Boris Johnson, suspension du traité d'extradition avec Hong Kong après l'imposition de la loi sur la sécurité nationale, sanctions contre des entités chinoises de la région du Xinjiang, ouverture du visa « ressortissant britannique d'outre-mer » aux résidents éligibles hongkongais, puis désignation officielle de la Chine comme défi stratégique à long terme. Les affaires d'ingérence, notamment dans le monde universitaire, de cyber-espionnage et les alertes répétées du MI5 accentuent la méfiance, tandis que TikTok est banni des appareils gouvernementaux.

Vigilance sécuritaire, concessions économiques

Le gouvernement travailliste, au pouvoir depuis juillet 2024, montre rapidement une volonté d'apaisement et de normalisation. Ce rapprochement se reflète dans des décisions hautement symboliques, comme l'autorisation accordée le 20 janvier 2026 à la construction de la future super-ambassade chinoise à Londres (cf. encadré page suivante). Mais cela n'empêche pas les membres du gouvernement de rester fermes dans leurs discours en termes de sécurité nationale.

Ainsi en décembre 2025, devant le Parlement⁴, la ministre des Affaires étrangères Yvette Cooper, indiquait que « la Chine représente une série de menaces pour la sécurité nationale, notamment en matière d'espionnage, de cyberattaques, de répression transnationale et de soutien à la Russie dans sa guerre contre l'Ukraine. Nous mettons vigoureusement la Chine au défi face à toutes ces menaces. La Chine est également notre troisième partenaire commercial et un pays avec lequel nous devons coopérer sur des questions internationales, notamment le commerce et le changement climatique ».

4 [China: Threat to UK Interests - Hansard - UK Parliament](#)

CHINE-ROYAUME-UNI : LE RETOUR DU PRAGMATISME ÉCONOMIQUE

Autre point de tension diplomatique : l'érosion continue des droits et libertés protégés à Hong Kong, illustrée notamment par le cas de l'opposant **Jimmy Lai**, ex-magnat des médias à Hong-Kong, et bénéficiant de la nationalité britannique, jugé coupable d'atteinte à la sécurité nationale et de collusion avec l'étranger. De même, lors d'une Commission mixte britannique-chinoise sur la science et la technologie en novembre 2025, le ministre britannique de la Science, Lord Vallance, a rappelé à la fois l'importance d'« une coopération pragmatique avec la Chine, pour stimuler les efforts de lutte contre le changement climatique, d'amélioration des soins de santé, et plus encore » mais également « ses préoccupations concernant l'approche de la Chine en matière de données et de propriété intellectuelle et de transfert de technologie ».

Un laboratoire pour l'Europe ?

Le Royaume-Uni teste donc aujourd'hui une approche bilatérale, en cherchant à maximiser ses gains économiques et à réduire un déficit commercial croissant, tout en maintenant une vigilance sécuritaire élevée et sans heurter frontalement Washington, qui reste (et de loin) son principal partenaire commercial. Le Président Trump a d'ailleurs immédiatement fustigé l'accord commercial et menacé le Royaume-Uni de représailles tarifaires, comme il l'a fait également pour le Canada.

Ce pragmatisme assumé fait-il de Londres un laboratoire des relations Europe-Chine ? Cette trajectoire est-elle une exception britannique, induite par le Brexit, ou le signe avant-coureur d'une évolution plus large des capitales européennes. C'est cette question que nous explorerons dans les prochains volets de ce dossier, consacrés successivement à la France, à l'Allemagne et à l'Europe centrale.



La future super-ambassade chinoise au cœur de Londres

Le 20 janvier 2026, les autorités britanniques ont donné leur feu vert à la construction de la plus grande ambassade chinoise d'Europe, à quelques centaines de mètres de la tour de Londres. Pékin avait racheté dès 2018 – pour 225 millions de livres sterling – ce site de 20 000 m² qui abritait autrefois la Royal Mint, fabrique officielle des pièces de monnaie britanniques pendant plus de deux siècles.

Le projet a suscité de vives inquiétudes et polémiques (une vraie « saga diplomatico-immobilière » pour reprendre les mots du Figaro). Le site est situé à proximité immédiate de câbles transportant quotidiennement des données financières et commerciales sensibles, reliant notamment la City et Canary Wharf, les deux principaux centres financiers du pays. Les opposants dénoncent une « forteresse chinoise en Occident » et pointent des risques techniques, opérationnels mais aussi politiques.

Du côté des autorités britanniques, certains responsables avancent un argument inverse : le regroupement sur un seul site des sept implantations actuelles des autorités chinoises à Londres pourrait faciliter le travail des services de renseignement intérieurs.

En novembre 2025, le MI5 a lancé une « alerte espionnage » inhabituelle aux deux chambres du Parlement, affirmant que la Chine ciblait élus et collaborateurs parlementaires dans un effort de grande ampleur, notamment via LinkedIn. Cette mise en garde médiatisée intervient quelques semaines après la controverse autour d'un procès contre deux Britanniques (Christopher Cash et Christopher Berry), dont un ayant travaillé comme assistant parlementaire, accusés d'espionnage au profit de Pékin et dont les charges ont finalement été abandonnées.

À elle seule, cette ambassade cristallise l'ambiguïté de la relation sino-britannique : ouverture diplomatique et pragmatisme économique, mais méfiance sécuritaire persistante.

DERNIÈRES NOUVELLES

DES RELATIONS FRANCO-CHINOISES

SUIVIES PAR LE COMITÉ FRANCE CHINE



Brèves politico-économiques

- La France a instauré une taxe de 2 € sur les petits colis provenant de pays hors Union Européenne pour freiner les achats sur SHEIN et TEMU. Mais la mesure montre déjà ses limites : ces plateformes parviendraient à contourner la taxe en stockant leurs produits dans des entrepôts européens, notamment en Belgique, puis en expédiant depuis l'UE. Cette stratégie réduit l'impact de la taxe et fragilise l'efficacité du dispositif. A partir du 1^{er} juillet, une taxe européenne de 3 € doit remplacer la mesure française. (01NET le 11/03/2026)
- La Commission Européenne propose, dans son Industrial Accelerator Act présenté le 4 mars 2026, de renforcer la « préférence européenne » dans l'industrie afin de soutenir la production locale. Cette orientation, qui pourrait favoriser les entreprises européennes dans l'accès aux aides et marchés publics, suscite l'inquiétude de la Chine, qui y voit une remise en cause du libre-échange et une restriction potentielle pour les entreprises étrangères sur le marché européen. (L'AUTOMOBILE MAGAZINE le 6/03/2026)
- L'UE a renforcé, à compter du 25 février 2026, les contrôles douaniers sur les importations d'une huile riche en acide arachidonique en provenance de Chine, identifiée comme source probable de contamination par la toxine céréulide dans des préparations pour nourrissons. Les douanes devront inspecter 50% des envois concernés, après des cas signalés dans plusieurs pays et des rappels de produits par NESTLE, DANONE et LACTALIS. Plusieurs enquêtes judiciaires se déroulent en France. (LE MONDE le 26/02/2026)
- La Banque Centrale Européenne (BCE) estime que la récente hausse des exportations chinoises vers l'Europe n'est pas principalement due aux droits de douane américains, bien qu'une baisse vers les États-Unis ait été observée. L'augmentation vers l'UE (+8% en zone euro) reflèterait surtout des tendances structurelles, comme la faible demande intérieure en Chine et une compétitivité accrue, plutôt qu'un simple détournement de flux commerciaux. (AFP par TRADINGVIEW le 18/02/2026)
- La Chine réduit les droits antisubventions sur certains produits laitiers européens, initialement instaurés en décembre 2025 en riposte aux taxes européennes sur les véhicules électriques chinois. Les nouveaux droits, moins élevés mais pouvant atteindre 11,7%, s'appliqueront dès vendredi 13 février 2026 pour cinq ans, après une longue enquête du ministère du Commerce chinois ayant constaté un préjudice « avéré » pour l'industrie laitière locale. (LE FIGARO avec AFP le 12/02/2026)
- Le Haut-Commissariat au Plan a publié un rapport intitulé « L'industrie européenne face au rouleau compresseur chinois » le 16 février 2026. Après avoir analysé les effets de l'hypercompétitivité chinoise sur l'industrie européenne, le rapport propose la mise en place d'un droit de douane général de 30% sur le « Made in China » pour ralentir les importations chinoises ou d'une dévaluation de l'euro. Le ministre de l'Économie, Roland LESCURE, a déclaré ne pas être favorable à des droits de douane sur tous les produits chinois. (BFM BUSINESS avec REUTERS le 11/02/2026)
- La Chine menace de réagir si l'UE poursuit son projet d'interdire les équipementiers télécoms jugés « à haut risque », mesure qui vise essentiellement HUAWEI et ZTE. Pékin dénonce un protectionnisme, avertissant que la mesure freinerait l'innovation, alourdirait les coûts et nuirait à l'image d'un marché européen ouvert, tout en ébranlant la confiance des investisseurs internationaux. (BFM BUSINESS avec AFP le 21/01/2026)

DERNIÈRES NOUVELLES

DES RELATIONS FRANCO-CHINOISES

SUIVIES PAR LE COMITÉ FRANCE CHINE



Implantations et investissements croisés

- MINTH ELECTRICITY TECHNOLOGY, fruit du partenariat entre le groupe chinois MINTH et le groupe RENAULT, s'implante à Lillers (62) dans un bâtiment existant de 22 852 m² pour produire et peindre des pièces en plastique pour l'automobile, créant plus de 170 emplois d'ici 2028. Ce projet régional pour la filière plasturgique débutera sa production en février 2027 avec un accompagnement local et des recrutements prioritaires. (INVESTINARTOIS, le 23/02/2026)
- Le groupe chinois CATL prévoit de démarrer la production de son usine de batteries en Hongrie début 2026. Le site, situé à Debrecen, représente un investissement d'environ 7,3 milliards d'euros. Il doit approvisionner des constructeurs européens comme BMW, STELLANTIS et VOLKSWAGEN. L'usine sera plus grande que celle de CATL en Allemagne, avec une capacité prévue de 100 GWh et environ 9 000 employés. Ce projet s'inscrit dans la stratégie d'expansion de CATL en Europe, malgré des incertitudes sur la demande de véhicules électriques. L'entreprise reste toutefois confiante dans la croissance de long terme du marché des batteries.

Autres initiatives de coopération

- TENCENT et la Fédération Française de Tennis ont signé un accord pour diffuser Roland-Garros en Chine de 2026 à 2028 sur les plateformes numériques de TENCENT. Tous les matchs seront accessibles, avec des contenus additionnels, des commentaires en chinois et des fonctionnalités locales. Ce partenariat vise à renforcer l'accès au tournoi pour le public chinois et à accroître la popularité du tennis sur ce marché stratégique. (ROLAND-GARROS le 11/02/2026)

NOUVELLES BRÈVES DE LA MONDIALISATION CHINOISE...

SUIVIES PAR PAUL CLERC-RENAUD ET GAËLLE PICUT

Macro-économie / Conjoncture économique / Climat d'affaires

- **La Chine a abaissé son objectif de croissance d'« environ 5 % » à « 4,5-5 % »**, reflétant une position prudente sur le plan de relance et un déplacement des priorités politiques, passant de la croissance du PIB à l'autonomie, tant sur le plan économique que militaire. Divers médias, 05/03/2026
- **La Chine a entamé 2026 avec des exportations largement supérieures aux prévisions**, alimentées par une forte demande d'électronique, plaçant l'économie sur la bonne voie pour dépasser le record de 1200 milliards de dollars de l'an dernier, à moins d'un choc énergétique et maritime plus large lié à la guerre en Iran. Les expéditions sortantes de la deuxième économie mondiale ont augmenté de 21,8 % en dollars américains sur la période janvier-février. Reuters, 10/03/2026 + Cette forte augmentation en 2026 est tirée vers le haut par les exportations vers les pays d'Asie du Sud-Est (+29,4 %) et vers l'Europe (+27,8 %). Le Grand Continent, 11/03/2026
- **Selon Natixis, les banques chinoises, piliers du miracle économique, voient leur rentabilité s'effriter** (marges nettes à 1,7%, prêts non performants sous-estimés) sous l'effet de l'effondrement immobilier et de la déflation, menaçant le modèle de politique industrielle de Pékin d'une stagnation à la japonaise. Natixis, 11/03/2026

Démographie

- **Selon l'ONU, la population de la Chine pourrait passer de 1,4 milliard d'habitants à seulement 639 millions d'ici la fin du siècle** (le taux d'enfant par femme est de 1). De quoi remettre en cause sa formidable puissance économique ? Le Point, 22/01/2026 + La Chine a enregistré en 2025 son taux de natalité le plus bas depuis 1949 avec seulement 7,92 millions de naissances. Malgré les mesures incitatives, le pays poursuit son déclin démographique pour la 4^{ème} année consécutive. Ouest France, 21/01/2026

Mondialisation

- **La Banque populaire de Chine a fixé le yuan à son niveau le plus élevé depuis mi-2023**, à 6,9438 pour un dollar, dans un contexte de retrait des investisseurs des actifs américains et de pression persistante sur le billet vert. Toutefois, comparé à d'autres devises, il semble que ce soit davantage le dollar qui s'affaiblit plutôt que le yuan qui se renforce de manière autonome. SCMP, 11/02/2026 + Selon un rapport du FMI publié le 18 février, **le yuan est sous-évalué de 16%**.

Relations internationales Chine / Etats-Unis / Canada

- **Canal de Panama : la Cour suprême du Panama annule la concession accordée au conglomérat hongkongais CK Hutchison**, qui avait été prolongée de 25 ans en 2021. L'annulation des contrats porte sur les ports de Cristobal (côté atlantique) et de Balboa (côté pacifique). Le géant danois du transport maritime Maersk exploitera temporairement ces deux ports. Les États-Unis et la Chine sont les deux principaux utilisateurs de ce passage de 80 km reliant les océans Pacifique et Atlantique, par lequel transite 5% du commerce maritime mondial. AFP, 31/01/2026
- **Inflation Reduction Act : l'OMC juge illégales les subventions américaines face à la Chine**, liées aux projets d'investissement et de production d'énergie renouvelable et lui demande de retirer ces crédits d'impôts d'ici le 1er octobre 2026. Mais cette victoire de Pékin pourrait rester symbolique sur le plan procédural car l'organe d'appel de l'OMC est plongé dans une paralysie totale depuis 2019. AFP, 30/01/2026
- **Les Etats-Unis ont annoncé le projet Vault, destiné à constituer une réserve de minéraux stratégiques** d'une valeur de 12 milliards de dollars afin d'aider l'industrie américaine à surmonter d'éventuelles ruptures d'approvisionnement et de réduire sa dépendance à la Chine pour les terres rares et les métaux. General Motors, Stellantis ou encore Alphabet devraient participer à ce projet. L'Opinion, 03/02/2026

NOUVELLES BRÈVES DE LA MONDIALISATION CHINOISE...

- **La décision de la Cour suprême américaine du 20 février dernier de censurer les droits de douane réduit nettement le taux effectif appliqué aux produits chinois**, faisant de la Chine le principal bénéficiaire à court terme, en resserrant l'écart tarifaire avec ses concurrents. Toutefois, les tensions commerciales structurelles demeurent, notamment avec la menace de nouveaux droits sectoriels américains dans des domaines stratégiques (batteries, télécoms). Pékin devrait poursuivre sa stratégie de contournement via ses capacités de production à l'étranger. Naxitis, 27/02/2026 + Le 24 février, **le ministère chinois du Commerce (MOFCOM) a pris note de l'imposition par les Etats-Unis d'un droit universel de 10% (relevé à 15 % quelques heures plus tard)** appliqué en vertu de la section 122 du Trade Act, à la suite de l'invalidation par la Cour suprême des Etats-Unis des droits appliqués en vertu de la loi sur les pouvoirs économiques d'urgence internationale (IEEPA). SER de Pékin, semaine du 23/02/2026
- **Chine contre États-Unis : la guerre du XXIe siècle se joue sur le terrain technologique.** La Chine présente son 15e plan quinquennal, centré sur l'IA, la robotique, le quantique et les biotechnologies, avec une intégration civilo-militaire assumée. Face à elle, les États-Unis restent en avance grâce à leur écosystème d'innovation privée et leur capacité de levée de fonds, et auraient conscience de la menace : la guerre en Iran serait aussi un moyen indirect d'asphyxier l'approvisionnement énergétique chinois (45 % du pétrole importé par Pékin transite par Ormuz). Le vrai terrain de la rivalité sino-américaine est triple : contrôle des ressources critiques (terres rares, énergie), maîtrise des données et des algorithmes, et captation des talents, avec Taïwan en toile de fond, potentiellement dans le viseur de Pékin dès le début des années 2030. Atlantico, 12/03/2026

Relations Chine / UE

- **Les rappels de laits infantiles de Nestlé, Danone ou Lactalis montrent la dépendance extrême de l'Europe à un fournisseur chinois unique**, Cabio Biotech pour un ingrédient essentiel à l'alimentation des nourrissons, l'huile d'acide arachidonique (ARA), de la famille des Oméga 6. 90% de la production d'ARA est concentrée en Chine, alors qu'elle était auparavant produite en Europe. La Croix, 28/01/2026
- **Deux Chinois suspectés d'espionnage en Gironde de données militaires sensibles ont été mis en examen à Paris.** L'enquête a été confiée à la DGSI. Mi-décembre 2025, un chercheur à l'institut d'ingénierie et de mécanique de Bordeaux avait été mis en examen, soupçonné d'ingérence au profit de la Chine. France Info, 05/02/2026
- **Le groupe aéronautique Airbus s'associe au fabricant chinois UBTech pour déployer une flotte de robots humanoïdes sur ses installations de production.** Dévoilé l'été dernier, le Walker S2 est le premier humanoïde au monde à pouvoir remplacer automatiquement sa batterie sur une station de recharge. Aucune information n'a cependant été communiquée sur le calendrier de déploiement de ces robots ni sur le nombre d'appareils commandés. L'Usine digitale, 19/01/2026
- **L'UE augmente les droits de douane à 79% sur les importations d'assiettes, tasses, bols et autres ustensiles de table et de cuisine en céramique depuis la Chine**, après un examen des mesures antidumping en vigueur depuis 2013. Reuters, 06/02/2026
- **Un rapport du Haut-Commissariat à la stratégie et au plan alerte sur la puissance du « rouleau compresseur » chinois qui menace l'ensemble du tissu industriel européen**, y compris les secteurs de pointe historiquement dominés par l'Europe. Jugeant les mesures européennes actuelles trop sectorielles, il préconise un changement de « logiciel », incluant un droit de douane européen global d'environ 30% sur l'ensemble des importations chinoises pour répondre à cette menace systémique et une dépréciation de 20% à 30% de l'euro par rapport au yuan. (cf. voir aussi rubrique Rapport plus bas).
- **La Chine a annoncé qu'elle allait finalement réduire les droits de douane sur certains produits laitiers européens, les portant entre 7,4% et 11,7%.** Ces taxes remplacent les droits « provisoires » de 21,9% à 42,7% en vigueur depuis décembre 2025. Reuters, 12/02/2026

NOUVELLES BRÈVES DE LA MONDIALISATION CHINOISE...

- **Cyberattaques contre l'UE et ses États membres : l'Europe passe à l'offensive contre la Chine.** Le Conseil de l'Union européenne a sanctionné plusieurs sociétés et individus, dont les entreprises chinoises Integrity Technology Group et Anxun Information Technology, pour des cyberattaques menées entre 2022 et 2023, dans le cadre d'une stratégie globale de durcissement du ton. BFM, 20/03/2026
- **La Commission européenne a présenté une loi instaurant une « préférence européenne » qui exclut la Chine des financements publics européens dans les secteurs stratégiques** (véhicules électriques, acier, aluminium), avec des seuils de contenu local et des conditions strictes sur les investissements étrangers. Le texte doit encore être approuvé par les États membres, qui restent divisés sur le niveau de protectionnisme souhaitable. Euronews, 04/03/2026

BRI / BRICS / Indopacifique / Reste du monde

- **L'Iran cherche le soutien de la Chine, de la Russie et de l'Inde, tous partenaires de l'Organisation de coopération de Shanghai.** Un pacte stratégique a été conclu le 29 janvier dernier entre Moscou, Pékin et Téhéran. La Chine est le 1er partenaire commercial de Téhéran, représentant 90% des exportations pétrolières iraniennes. Pékin cherche surtout à maintenir l'Iran dans sa sphère d'influence. L'Opinion, 02/02/2025
- **Le détroit d'Ormuz et la grande peur de Pékin.** Depuis deux décennies, la croissance surchauffée de la Chine repose sur des importations massives d'énergie venant de l'étranger. Le Moyen-Orient est au cœur de cette équation. L'Arabie saoudite, l'Irak, les Émirats arabes unis et l'Iran comptent parmi les principaux fournisseurs de Pékin. L'Iran à lui seul représente environ 13 % des importations de pétrole de la Chine. « La crise iranienne rappelle une réalité que la rivalité stratégique avec l'Occident obscurcit parfois : l'interdépendance mondiale fonctionne dans les deux sens. L'Europe, le Japon et les États-Unis s'inquiètent de leur dépendance aux terres rares chinoises. Mais la Chine, de son côté, reste profondément dépendante des importations d'énergie du Moyen-Orient ». Valérie Niquet, newsletter personnelle, 06/03/2026
- **Pourquoi la Chine ne veut pas aider l'Iran : Pékin se soucie du pétrole, pas du régime.** Plus de 55 % des importations totales de pétrole de la Chine en 2025 provenaient du Moyen-Orient (environ 13 % d'Iran lui-même), dont la plupart doivent passer par le détroit d'Ormuz. Foreign Affaires, 05/03/2026.
- **L'Iran est au centre de la montée en puissance de routes alternatives pour le pétrole par la Chine.** En particulier, l'un des projets clés du corridor économique Chine-Pakistan, à savoir le port de Gwadar. Par ailleurs, l'Iran est crucial pour le prestige diplomatique et l'influence de la Chine dans la rivalité entre grandes puissances et les États-Unis. Cela est particulièrement vrai pour le Moyen-Orient mais aussi pour le Sud global, plus généralement. Natixis, 03/03/2026

Relations Chine / Afrique

- **Stations au sol, centres de contrôle, satellites clés en main : Pékin déploie en Afrique (Namibie, Algérie, Egypte...) des infrastructures spatiales complètes** qui redessinent les équilibres technologiques du continent. L'Union européenne, l'Italie ou les États-Unis restent actifs à travers GMES Afrique, le centre spatial Luigi Broglio au Kenya ou le programme Servir Global.Géo, 27/02/2026
- **La guerre en Ukraine rebat les cartes du commerce mondial des armes.** Avec le recul des exportations russes, de nouveaux acteurs gagnent du terrain, à commencer par la Chine, qui renforce sa présence en Afrique. Pékin représente déjà 19% des importations d'armes en Afrique subsaharienne. Ces ventes s'inscrivent aussi dans une stratégie plus large : la Chine propose souvent des partenariats mêlant sécurité, infrastructures et accès aux ressources, dans une logique d'influence à long terme. Rfi, 20/03/2026
- **Le Maroc, le cheval de Troie de la Chine en Europe ?** 50 % des investissements chinois en Afrique du Nord vont au Maroc pour une raison simple : l'accord UE-Maroc ouvre le marché européen sans droits de douane. Gotion High-Tech y installe une gigafactory à 6 Md\$, BTR y produit des composants de batteries. Les pièces chinoises entrent ainsi dans les chaînes européennes estampillées "Made in Morocco".

NOUVELLES BRÈVES DE LA MONDIALISATION CHINOISE...

Agro-alimentaire

- Grâce à l'innovation et sa géographie variée, la Chine s'attaque au marché des aliments haut de gamme traditionnellement associés à la gastronomie occidentale. Déjà premier exportateur mondial de caviar d'esturgeon et de truffes, la Chine s'étend rapidement à la production de foie gras, d'huile d'olive, de matcha et de vins fins. Si les producteurs occidentaux tentent de protéger leurs appellations, la qualité des produits chinois gagne pourtant la reconnaissance des grands chefs et des marchés internationaux. SCMP, 19/02/2026 (lire également notre article sur l'agro-alimentaire chinois, CHLM69)

Ports / Transport maritime

- **La Chine a investi 23,9 milliards de dollars dans 168 ports répartis dans 90 pays entre 2000 et 2025**, combinant financement d'infrastructures, équipements de surveillance et proximité avec des mines de minéraux critiques pour sécuriser ses chaînes d'approvisionnement mondiales. Cette stratégie portuaire s'accompagne d'une dimension militaire croissante : une activité navale chinoise a été détectée dans plus de la moitié de ces installations, soulevant des inquiétudes sur leur possible conversion en bases navales d'outre-mer. Nikkei Asia, 05/05/2026
- **La guerre en Iran perturbe lourdement la logistique chinoise vers l'Europe.** Les entreprises chinoises d'exportation subissent de plein fouet les perturbations au Moyen-Orient. Les coûts logistiques pourraient bondir de 30 %. Face à cette crise, les exportateurs chinois se tournent en urgence vers des corridors alternatifs (Asie centrale, Caucase, Turquie) avec une demande multipliée par cinq en une semaine pour ces routes de substitution, révélant une dépendance structurelle aux hubs du Golfe que Pékin va devoir repenser. SCMP, 12/03/2026
- **Les États-Unis surveillent 23 projets portuaires et 12 installations spatiales chinoises en Amérique latine**, qu'ils considèrent tous comme potentiellement utilisables à des fins militaires. Washington s'inquiète de l'influence croissante de Pékin dans la région et cherche à limiter son accès à des infrastructures stratégiques. Cette rivalité se reflète aussi dans des pressions diplomatiques, notamment pour empêcher la Chine de contrôler des actifs clés comme des ports au Brésil. SCMP, 18/03/2026
- **Le réseau portuaire de la Chine se concentre autour des routes les plus risquées de la planète.** Une étude révèle que les investissements portuaires chinois, présents dans plus de 90 ports mondiaux, se concentrent délibérément près des grands points d'étranglement maritimes (Suez, Ormuz, Malacca, Panama) et dans des corridors exposés à la piraterie, davantage que dans des pays offrant un bon climat des affaires. Si la majorité de ces installations restent commerciales, leur position stratégique leur confère une valeur géopolitique potentielle, comme l'illustre la base militaire chinoise de Djibouti, adjacente à un port opéré par une entreprise chinoise. The Conversation, 18/03/2026

Energie

- **La Chine a inscrit le gazoduc Power of Siberia 2 (2 600 km, 50 mds m³/an) dans son nouveau plan quinquennal 2026-2030**, signal d'une accélération possible du projet russo-chinois, même si les négociations sur le prix du gaz et la répartition des coûts entre Gazprom et CNPC restent non résolues. SCMP, 09/03/2026

Automobile

- **Avec ses camions électriques, la Chine prend de vitesse le reste du monde.** La Chine domine le marché mondial des camions électriques, accumulant une avance technologique et industrielle considérable sur le reste du monde grâce à ses économies d'échelle, ses subventions étatiques et la taille de son marché intérieur. Libération, 20/03/2026

NOUVELLES BRÈVES DE LA MONDIALISATION CHINOISE...

- **Chery, le 5ème plus grand constructeur automobile chinois, a annoncé l'ouverture d'un centre de R&D à la Défense afin de préparer son expansion sur le marché européen.** Ce centre sera dédié au développement de voitures citadines adaptées aux normes, usages et préférences des consommateurs européens. En parallèle, Chery développe une présence industrielle en Espagne via une coentreprise avec la marque Ebro. Ces dernières années, plusieurs groupes chinois dont Chery, BYD, SAIC Motor via sa marque MG ou encore Leapmotor, qui s'est associé au groupe Stellantis, ont déjà amorcé leur expansion européenne. SER Pékin, semaine du 09/03/2026
- **En 2025, pour la première fois, la Chine a exporté plus de véhicules vers l'Europe (22 milliards d'euros) qu'elle n'en a importé (16 milliards),** transformant un excédent européen de 23 milliards en 2019 en un déficit de 6 milliards, selon une analyse du cabinet EY. L'Allemagne est particulièrement touchée, avec des exportations automobiles vers la Chine divisées par deux depuis 2022 et 50 000 emplois supprimés en 2025. La tendance devrait s'accroître, les constructeurs chinois gagnant des parts de marché sur plusieurs marchés européens face aux marques allemandes. Numerama, 20/03/2026

Défense

- **Selon un rapport du Pentagone, la Chine prévoit de construire six nouveaux porte-avions d'ici 2035** (contre 3 pour les États-Unis). La marine chinoise pourrait ainsi devenir dominante dans le Pacifique. Ces investissements traduisent les ambitions chinoises : sécuriser les routes maritimes et projeter sa puissance navale bien au-delà de ses côtes. The Economist, 27/01/2026
- **Dans la lutte anti-drones, la Chine dépose largement plus de brevets que les autres pays.** La Chine domine largement la course aux brevets anti-drones avec 82 dépôts en 2024-2025, contre 22 pour les États-Unis, sur un total mondial en hausse de 27 %. Les technologies de brouillage, laser et micro-ondes concentrent l'essentiel de l'innovation, et les experts anticipent une accélération massive des dépôts, stimulée par les enseignements des conflits en Ukraine et au Moyen-Orient. Boursorama, 16/03/2026

Métaux / Matériaux critiques

- **La Chine a exporté 62 585 tonnes de terres rares en 2025,** le plus haut niveau depuis 2014, malgré les restrictions. Reuters, 14/01/2026

Numérique - Nouvelles technologies - Normes - Semi-conducteurs

- **Les laboratoires américains OpenAI et Anthropic accusent des acteurs chinois comme DeepSeek d'avoir « distillé » leurs modèles** pour entraîner à moindre coût des systèmes concurrents, relançant les tensions technologiques entre Washington et Pékin. Malgré les contrôles américains sur les puces avancées, les modèles chinois gagnent du terrain, notamment dans l'open source, grâce à des méthodes d'entraînement plus économiques et difficiles à tracer. The Economist, 25/02/2026
- **Aux États-Unis, un trafic de puces Nvidia à destination de la Chine éclabousse Super Micro Computer.** Après une longue enquête du FBI, le procureur fédéral en chef de New York accuse le cofondateur de l'entreprise américaine, un employé à Taiwan et un sous-traitant d'avoir comploté pour expédier illégalement des serveurs équipés de puces via l'Asie du Sud-Est. Ensemble, ils ont réussi à contourner les restrictions en place et à déplacer pour au moins 2,5 milliards de dollars de technologie en dissimulant la véritable destination des serveurs équipés de puces. Le Figaro, 20/03/2026

Santé

- **La Chine valide son premier implant cerveau-ordinateur pour patients paralysés,** montant ainsi en puissance dans la course mondiale aux neurotechnologies. Ce dispositif, développé par Borui Kang Medical Technology avec Neuracle Medical Technology à Shanghai, illustre les ambitions de Pékin face aux acteurs américains du secteur, tel que Neuralink, la société d'Elon Musk. Numerama, 18/03/2026

NOUVELLES BRÈVES DE LA MONDIALISATION CHINOISE...

Soft power / Culture / Médias / Education / Sport

- **Quand la Chine devient tendance sur les réseaux sociaux.** Le soft power numérique chinois se développe et la Chine apparaît comme un modèle alternatif d'efficacité et de prospérité. Les voyages d'influenceurs étrangers en Chine participent de cette diffusion d'une image positive. Le Vent de la Chine, 09/02/2026 (lire également à ce sujet notre article dans la CHLM67) + **Les influenceurs affluent en Chine pour multiplier les vidéos spectaculaires**, tandis que sur Instagram ou X, de plus en plus de publications font l'éloge de son art de vivre. De quoi changer l'image de la Chine, en occultant ses aspects sombres. Le Figaro, 14/03/2026
- **Les Jeux olympiques d'hiver de 2026 à Milan-Cortina servent de vitrine aux marques sportives chinoises**, qui accélèrent leur expansion en Europe. Li Ning, de retour comme partenaire officiel du Comité olympique chinois, mène une vaste campagne marketing en Italie, notamment un défilé remarqué à la Fashion Week de Milan. Anta, autre géant du secteur, équipe pour sa part l'équipe nationale grecque. SCMP, 07/02/2026

Divers

- **La Chine a adopté le 12 mars 2026 une loi « promouvant l'unité et le progrès ethnique » qui codifie et généralise des mesures d'assimilation déjà en vigueur visant les minorités** (Oïgours, Tibétains, Mongols) notamment la primauté du mandarin à l'école et le contrôle des pratiques culturelles et familiales. Des pratiques largement controversées sur la scène internationale deviennent ainsi officiellement la norme légale en Chine. Le Monde, 12/03/2026

Rapports / Etudes

- **L'industrie européenne face au rouleau compresseur chinois.** La montée en puissance de l'appareil productif chinois ne constitue plus un choc sectoriel ou conjoncturel, mais un déséquilibre industriel et macroéconomique de nature systémique. Face à des écarts de coûts de production, estimés par les industriels de l'ordre de 30 % à 40 % à qualité comparable voire supérieure, les instruments commerciaux européens actuels apparaissent très insuffisamment calibrés pour prévenir un décrochage durable de l'industrie européenne. Sans changement de stratégie, le risque est réel de voir se reproduire, à une échelle bien plus large, les dynamiques prédatrices observées dans le secteur photovoltaïque, avec des sorties rapides et souvent irréversibles du marché. Rapport du Haut-commissariat à la Stratégie et au Plan, 09/02/2026
- **Overview of 2025 China outbound investment.** Les investissements directs chinois à l'étranger ont atteint 174,4 mds\$ en 2025 (+7,1%), portés par un bond de 40% des fusions-acquisitions internationales, concentrées en Asie, en Europe, en Amérique du Nord, tandis que les pays de la Ceinture et Route captent 27% du total des investissements. EY China Overseas Investment Network, 24/02/2026.

Emissions / Documentaires

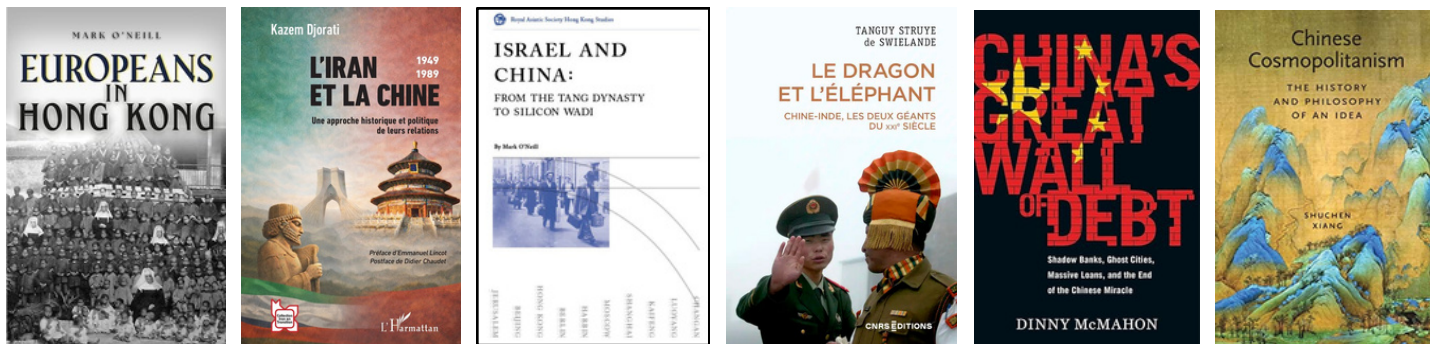
- **Comment la Chine est devenue imbattable ?** un documentaire disponible sur You Tube. Immersion en Chine pour comprendre la réussite chinoise (Shenzhen, Hong Kong, Shanghai, Chongqing...) autour de 4 axes : l'innovation, la force de la chaîne d'approvisionnement, l'accès aux capitaux et le rôle de l'Etat, avec visites d'entreprises et interviews de Français et de Chinois. Une production Génération Do It Yourself & Orso Media
- **Chine-USA : la nouvelle bataille du Pacifique**, diffusé sur Arte le 10 février 2026, disponible en replay : Entre paradis et poudrière géopolitique, les îles Salomon (ancienne colonie britannique), par leur position stratégique dans le Pacifique Sud, subissent une rivalité féroce entre la Chine, l'Australie et les États-Unis. Depuis 2019 et le renversement d'alliance des Salomon, la Chine y mène une offensive de charme et finance très largement des infrastructures de sport, de santé, routières, dans le cadre des Nouvelles Routes de la Soie. Mais certains l'accusent d'exploiter les ressources (minières, halieutiques...). Les Australiens et les Américains fournissent également beaucoup d'aide, pour contrer l'influence chinoise, même si la réduction de l'aide au développement américain depuis le retour de Trump est drastique.

NOUVELLES BRÈVES DE LA MONDIALISATION CHINOISE...

Emissions / Documentaires (suite)

- **Chine-Philippines : la bataille de la mer de Chine méridionale**, diffusée sur Arte le 12 février, [disponible en replay](#). Depuis une dizaine d'années, la marine chinoise harcèle et agresse tous ceux qui s'aventurent en mer de Chine méridionale, une zone maritime un tiers plus grande que la mer Méditerranée, et que Pékin revendique au nom de droits dits historiques. En 2016, la Cour permanente d'arbitrage de La Haye a pourtant donné raison aux Philippines sur le tracé des frontières maritimes. Mais la Chine rejette le jugement et impose ses frontières par la force, en intimidant par une armada de navires et en poldérisant des récifs, ensuite militarisés. Dans ces eaux transformées en poudrière, les pêcheurs philippins sont en première ligne et ont perdu une grande partie de leurs revenus. Plus que jamais la mer de Chine méridionale, voie de communication essentielle pour le commerce, notamment pour le transit des hydrocarbures, important bassin halieutique et gisement des matières premières, est un espace maritime stratégique et contesté.
- **Superpuissance, le nouveau podcast du magazine Challenges, consacré à la Chine**. Premier épisode, La Chine a 10 ans d'avance sur la socialisation numérique avec **Julien Bares, vice-président de Tencent**, géant chinois de la tech. Installé en Chine depuis plus de vingt ans, recruté par Tencent il y a 5 ans, ce vétéran du jeu vidéo décrypte les ressorts de l'innovation locale et explique pourquoi la Chine a pris une décennie d'avance sur la socialisation numérique et les usages mobiles. Selon lui, en Chine, la réglementation arrive après l'expérimentation d'une nouvelle technologie. Les Chinois lancent des produits, testent en temps réel et corrigent en fonction des utilisateurs. Cela permet de créer des usages innovants avant même que la question de la régulation se pose. Alors qu'en Europe, on se demande d'abord si on a le droit de faire des choses (RGPD, régulation). [Pour l'écouter](#).

Livres



- **Europeans in Hong Kong** : Le dernier livre de Mark O'Neill retrace l'histoire des Européens à Hong Kong avec un grand chapitre sur les Français...(en Kindle ou paperback). Earnshaw Books, mars 2025
- **L'Iran et la Chine - 1949-1989**, Une approche historique et politique de leurs relations, Kazem Djourati, L'Harmattan, février 2026.
- **Israel and China** : from the Tang Dynasty to Silicon Wadi, Mark O'Neill, décembre 2019
- **Le dragon et l'éléphant**. Chine-Inde, les deux géants du XXIe siècle, Tanguy Struye de Swielande, CNRS éditions, 2025.
- **China's Great Wall Of Debt** : Shadow Banks, Ghost Cities, Massive Loans, and the End of the Chinese Miracle, Dinny McMahon, Harper Business, 2018
- **Chinese Cosmopolitanism : The History and Philosophy of an Idea**, Shuchen Xiang, Princeton University Press, mars 2026.

L'équipe de la Chine Hors les Murs :

Paul Clerc-Renaud, CCE Nice Côte d'Azur

Olivier Le Baube, CCE Paris

Christophe Granier, CCE Occitanie

Emmanuel Véron, CCE Paris

Gaëlle Picut, rédactrice et mise en page

Le contenu des articles de cette lettre ainsi que les informations et les opinions qui y sont exprimées sont ceux de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion du comité éditorial ni celle du Comité national des Conseillers du Commerce Extérieur de la France ou de ses membres. Ni le Comité National ni ses membres ne peuvent être tenus responsables de l'utilisation faite du contenu de ces articles.