

# LA CHINE HORS LES MURS

## LETTRE D'INFORMATION BIMESTRIELLE



### SOMMAIRE

<b>Éditorial</b> , par Paul Clerc-Renaud.....	<b>2</b>
<b>Eclairage : go, échecs et poker</b> , par André Chieng.....	<b>8</b>
<b>L'irrésistible et nécessaire expansion mondiale de la restauration chinoise</b> , par Bruno Mercier.....	<b>10</b>
<b>Zoom : MIXUE</b> , par Comité France Chine.....	<b>14</b>
<b>25 ans d'ouverture, 12 ans de BRI (chapitre 2)</b> , par Christophe Granier.....	<b>16</b>
<b>1. Les routes de Zheng He</b> , par Emmanuel Véron.....	<b>17</b>
<b>2. Le détroit d'Ormuz</b> , par Emmanuel Véron.....	<b>25</b>
<b>Les câbles sous-marins, une infrastructure stratégique</b> , par Jérôme Coeuré.....	<b>30</b>
<b>Une victoire stratégique pour l'écosystème IA chinois</b> , par Gilbert Reveillon.....	<b>32</b>
<b>Chine-Allemagne : la fin d'un partenariat modèle</b> , par Gaëlle Picut.....	<b>38</b>
<b>Dernières nouvelles des relations franco-chinoises</b> , par le Comité France Chine.....	<b>42</b>
<b>Nouvelles brèves de la mondialisation chinoise</b> , par Paul Clerc-Renaud et Gaëlle Picut.....	<b>44</b>

**CONTACT :**

[chinehorslesmurs@lescce.org](mailto:chinehorslesmurs@lescce.org)

# ÉDITORIAL

par Paul Clerc-Renaud, CCE PACAC

## Autonomie, indépendance...hégémonie ?

Lors du Politburo d'avril ainsi qu'au symposium qu'il a présidé à Shanghai sur la recherche fondamentale, Xi Jinping a de nouveau enfoncé le clou des priorités stratégiques que nous avons soulignées dans nos dernières lettres :

Constatant que la rivalité globale pivotait de plus en plus vers la recherche de pointe (qián yán yán jiū 前沿研究) qui est la source de tout le système scientifique et de l'innovation technique originale et disruptive (diānfù chuàng xīn 颠覆创新) il a rappelé que la priorité était de renforcer l'autonomie et le contrôle des filières industrielles, scientifiques et technologiques. Pour ce faire, les ressources doivent être concentrées afin de surmonter les défis des technologies cruciales telles les semiconducteurs et logiciels de pointe permettant d'établir un système d'I.A. indépendant, contrôlable et fonctionnant en réseau. **L'initiative AI+** doit être scrupuleusement appliquée (quán miàn shí shī rén gōng zhì néng+ xíng dòng 全面实施'人工智能'+行动). Le budget de la R&D et le réservoir de talents doivent être amplifiés et la tolérance de l'échec cultivée afin de réussir des percées majeures et disruptives dans les nodes technologiques cruciaux (chokepoints) permettant de résister aux pressions extérieures.

Les organismes de contrôle ont émis des directives pour standardiser et développer les applications de l'I.A. agentique, les priorités étant de consolider les bases technologiques, de mettre en place des mesures de sécurité, d'accélérer leur adoption dans le cadre de 19 scenarii d'adaptation et de construire un écosystème d'innovation.

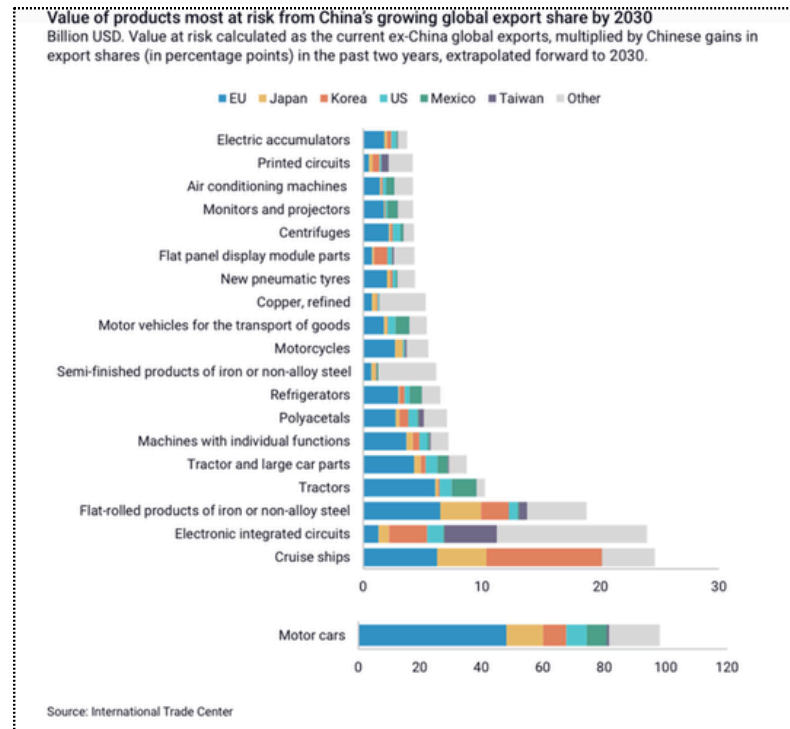
Comme nous l'avons déjà souligné, la consommation et le pouvoir d'achat doivent donc rester au second plan et la croissance basée sur la consommation (xiāofèi qū dòng 消费驱动) n'est pas souhaitable pour le moment. Les ventes de détail sont d'ailleurs en baisse sur les deux premiers mois de l'année. Comme l'avait expliqué André Chieng dans notre CHM 70, ce choix est tout à fait assumé et fait appel à la vertu traditionnelle du chi ku 吃苦 = manger de l'amertume = persévérer sans se plaindre) et de l'effort ( nǔ lì 努力) qui ont permis aux dernières générations de transformer la **Chine**, tout en rejetant le mouvement tāng píng 躺平 (culte de l'oisiveté) « promu par l'ouest décadent pour brider l'essor chinois... »

Il est donc peu probable que le gouvernement consacre plus des 33% actuels à la sécurité sociale, la santé et l'éducation, les augmentations budgétaires étant réservées à la recherche, à la défense et aux grands défis techno industriels. L'expansion va devoir continuer à être cherchée sur les marchés extérieurs et en priorité sur les marchés du sud global puisque les obstacles se multiplient sur les marchés européens et américains. Elle doit aussi de plus en plus venir de l'économie digitale puisque l'industrie chinoise représente déjà 30% de la production mondiale.



# ÉDITORIAL (SUITE)

Rhodium et Amcham ont mené une étude prospective très détaillée sur la politique industrielle de la Chine et sur ses conséquences prévisibles en 2030 ; sur ses exportations et ses IDE sortant et les risques par secteur et marché pour la concurrence : ils estiment que jusqu'à 12 % des exportations manufacturières des pays du G7, soit environ 650 milliards de dollars par an, pourraient être captées par des entreprises chinoises d'ici 2030 si la tendance actuelle se poursuit.



Cette mobilisation des ressources en vue de l'indépendance et des grands projets nationaux a des airs gaullo-pompidoliens et les ingénieurs qui dirigent la Chine affichent leurs rêves de conquête dans de nombreux domaines de pointe. Quelques exemples :

- **Spatial et communication** : modernisation de la constellation de géolocalisation Beidou en vue de son expansion mondiale, communication quantique, 6G.
- **Production d'énergie** avec 5MdUSD dirigés vers huit start ups de **fusion nucléaire** et la construction à Hefei du Burning Plasma Superconducting Tokamak (BEST), la formation en juillet 2025 de la société étatique China Fusion Energy et l'inclusion dans le 15<sup>e</sup> plan de la fusion dans les projets économiques de haut niveau. A signaler aussi la nouvelle technologie *Zero carbone emission direct coal fuel cell* (ZC-DFC) permettant une production d'énergie efficace et non polluante à partir du charbon.
- **Stockage de l'énergie** nécessité par les énergies renouvelables et les data centers : les nouvelles générations de batteries *Sodium-ion* et *All iron flow* devraient faire chuter les coûts dramatiquement, remettant en cause la rentabilité des gigafactories au lithium et toute sa filière. Les exportations de batteries de la Chine vont doubler en 2026.
- **Economies de consommation** : systèmes quantiques compacts, ordinateurs et semi-conducteurs photoniques/ optométriques et nouvel écosystème frugal d'I.A. et autonome en cours de mise en place que nous décrit **Gilbert Reveillon** dans l'article ci-dessous pourraient rendre obsolètes les gigantesques investissements des hyperscalers américains dans les data centers et leurs sources d'énergie (650 MdUSD en 2026). Ces derniers dépendent d'ailleurs des composants clés chinois (transformateurs de haute puissance, commutateurs, turbines, puces I.A., mémoires et CPU) dont les délais de livraison se comptent parfois en années... Ces choke points sont au cœur de la bataille et des profits et possibles révolutions à venir. La Chine entend bien s'en assurer la maîtrise, garante de son autonomie stratégique et si possible de positions hégémoniques.
- **Robotique humanoïde** : les synergies entre la chaîne de valeur des smartphones (dont le marché est en déclin) et celle des robots humanoïdes (qui amorcent leur essor vers la production de masse et leur vaste déploiement) sont nombreuses et souvent contrôlées par la Chine (en particulier les actionneurs de couple utilisant des aimants aux terres rares.) En mars, la China National Medical Products Administration (NMPA) a officiellement approuvé le système NEO d'interface implantable cerveau-machine qui ouvre la porte à une plus grande autonomie des robots humanoïdes.

# ÉDITORIAL (SUITE)

La démarche de la Chine est volontariste au niveau de la recherche de pointe mais très pragmatique et incrémentale au niveau des applications pratiques et des projets industriels qui en découlent. D'où la préférence pour les logiciels ouverts incitant à une concurrence entrepreneuriale foisonnante jusqu'à ce que le processus darwinien (c'est à cela que fait allusion XJP en prônant la tolérance de l'échec) fasse apparaître des champions potentiellement mondiaux qu'il conviendra d'aider. Ce n'est que lorsque la guerre des prix (involution) commence à devenir trop destructrice que l'Etat réglemente. C'est une forme d'approche Schumpetérienne et tout l'inverse de notre approche européenne administrative et réglementaire.

La folie Open Claw (modèle agentique open source adapté en Chine pour fonctionner avec WeChat et DeepSeek) qui a touché non seulement les développeurs et les professionnels de tous secteurs, mais les autorités provinciales puis le grand public, illustre leur pragmatisme et leur ouverture à toute nouvelle opportunité de rendre l'écosystème d'I.A. plus efficient. Le gouvernement a laissé faire tout en attirant l'attention sur les risques de cybersécurité que comporte ce système autonome.

Les introductions des start-ups et des majors chinoises de l'IA se multiplient à la bourse de Hong Kong dopant l'économie du territoire.

L'Etat reprend la main pour défendre et protéger les entreprises chinoises des ingérences réglementaires extérieures (rachat de technologies chinoises : cf l'affaire Meta-Manus). Il profite également de l'aubaine que lui offre la politique Trumpienne de restriction de crédit à la recherche et de visas qui a déclenché une fuite de cerveaux accélérée des Etats Unis vers la Chine, qui dans le même temps a introduit son nouveau visa K destiné à attirer les jeunes talents STEM (Science Technology, Engineering and Mathematics) étrangers constituant 30 à 50% des employés de la Silicon Valley et surtout de l'I.A. Les développeurs chinois ne se privent pas cependant de « distiller » les modèles américains d'I.A. (Claude, etc...) afin d'accélérer l'évaluation et la mise au point de leurs propres modèles provoquant de vives réactions trumpiennes.

## Dernière minute : déceptions à Pékin...ou pas ?

La chute des valeurs des entreprises dont les patrons accompagnaient le Président Trump lors de son voyage à Pékin illustre la déception des marchés et la leur devant les maigres retombées réelles par rapport aux attentes et aux déclarations dithyrambiques unilatérales excessives :

**Jensen Huang : Nvidia** dont la vente des 750.000 puces H200 en Chine avait été approuvée en janvier (moyennant une commission de 25% pour le gouvernement U.S.) espérait un chiffre d'affaires en Chine de 50MdUSD en 2026. Il n'a pas reçu les commandes attendues des data centers chinois, ceux-ci ayant décidé d'utiliser les puces chinoises Ascend 910C comme mentionné plus haut par Gilbert Reveillon.

**Elon Musk : Tesla** qui espérait obtenir la licence très attendue et annoncée à ses actionnaires pour la mise sur le marché en Chine de ses véhicules autonomes (Fully Self Drive) est revenu les mains vides, alors que BYD avec ses 2.26M de ventes de V.E. en 2025 a dépassé celles de Tesla.

**Boeing** qui espérait un contrat de 500 avions repart avec un vague engagement d'achat de 200 appareils sans que ne soient précisés ni les modèles dont les prix varient de 1 à 3, ni les dates de livraison et le nom des clients.

Ceci illustre bien la volonté d'indépendance et de contrôle des filières évoquées ci-dessus.

Cependant notre ami **André Chieng** dont l'art du décryptage et de l'inférence en matière de feuilles de thé n'est plus à démontrer nous propose sa vision décalée du bilan de cette rencontre Xi-Trump dans son "**Eclairage**" ci-dessous.

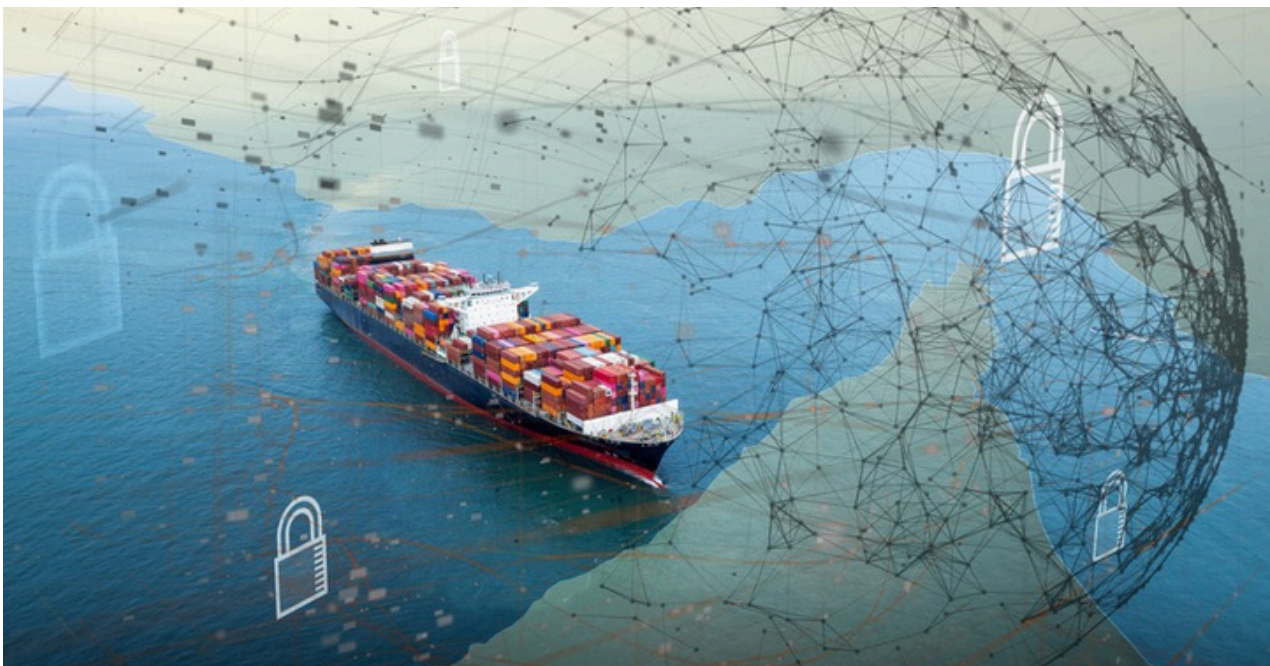
# ÉDITORIAL (SUITE)

## Goulots d'étranglement maritimes et digitaux

La fermeture du détroit d'Ormuz et les menaces diverses sur la liberté de navigation ont ravivé la hantise de la Chine de voir ses voies d'approvisionnements et d'exportation menacées. Dans la suite de leur analyse de la BRI, **Christophe Granier** et **Emmanuel Véron** examinent dans ce numéro l'impact de la crise du golfe persique sur les intérêts maritimes et commerciaux chinois en particulier dans la zone de l'Océan indien et du Moyen Orient le long de la 21st century Maritime Silk Road. Il est intéressant de noter qu'une certaine Sheng Wei Wang publie précisément maintenant le résultat de ses recherches sur les découvertes de ces régions par la flotte de l'amiral Zheng He au 15<sup>e</sup> siècle (avant celles des européens) sans faire référence aux deux ouvrages de Gavin Menzies sur le sujet en 2002 \* et 2008\*\*.

La Chine fourbit ses arguments pour justifier son activisme maritime et portuaire (BRI International Port alliance), en mer de Chine du sud, en Afrique et en Amérique du Sud. Les statistiques publiées par le ministère des ressources naturelles rappellent que l'économie maritime de la Chine représente 7.9% du PNB, en hausse de 5.5% en 2025 (transport maritime, production d'énergie offshore et halieutique).

En matière de construction navale, la Chine a récemment affiché deux records avec la mise à la mer par China Merchant du plus grand méthanier au monde (299 mètres de long et 180.000cbm de LNG ; une série de six navires identiques est en chantier) ainsi que du Glovis Leader, plus grand transporteur d'automobiles de 230 mètres et 14 ponts capable d'embarquer 10.000 véhicules.



## Après l'infarctus maritime, l'AVC numérique ?

Les menaces proférées par l'Iran de couper les câbles sous-marins du détroit d'Ormuz faisant suite aux incidents en mer Baltique et à la dénonciation par le Royaume-Uni des agissements sous-marins russes en mer du Nord ont remis en lumière les risques que nous décrivait Patrick Delpy dans son article de la CHM 70. Nous avons demandé à Jérôme Coeuré de nous faire part du point de vue des opérateurs vis-à-vis des risques posés par leurs concurrents en particulier chinois. Ces derniers ont annoncé tester un dispositif sous-marin capable de couper des câbles à une profondeur de 3.500 mètres. Devant ce danger de thrombose numérique, les pays du golfe ont lancé plusieurs projets alternatifs, dont WorldLink hybride mer-terre et IQ Networks (terrestre utilisant les corridors des oléoducs et des gazoducs) via l'Irak vers la Turquie et de là vers l'Europe.

\* 1421 : The Year China Discovered the World

\*\* 1434: The Year a Magnificent Chinese Fleet Sailed to Italy and Ignited the Renaissance.

# ÉDITORIAL (SUITE)

## Cháguǎn et dim sums hors les murs

Les anciens de Chine se souviendront de la commotion provoquée par l'ouverture du premier Mc Do à Pékin en avril 1992 à l'angle de Wanfujing et de Changan, de la queue des 40.000 clients servis le premier jour et de la longue bataille juridique à l'issue de laquelle ils durent céder cet emplacement de rêve pour le méga mall de Li Kashing deux ans plus tard.

Depuis ce jour, la restauration rapide (kuàicān 快餐) s'est répandue d'abord dans les grandes villes chinoises puis dans les villes de tier 2 et 3 et maintenant jusqu'au fond des campagnes provinciales, remplaçant (au grand regret des puristes nostalgiques) les traditionnelles et omniprésentes cháguǎn (maison de thé) et autres dai pai dong typiques des rues de Hong Kong.

Les grandes enseignes américaines ont fort bien réussi en Chine et leur expansion s'accélère grâce à leur association avec de puissants partenaires chinois.

Le groupe **Yum** au départ société d'Etat alimentaire maintenant en bourse à HK et à NY est propriétaire en Chine de **KFC** et de **Pizza Hut** (depuis respectivement 1987 et 1990 à Pékin) avec 20.000 points de vente en 2026 et visant 30.000 en 2030. Leur chiffre d'affaires de 3.300 MUSD en 2025 est dynamisé par les livraisons qui représentent maintenant 55% des ventes. Leur nouvelle enseigne **KRPO** offrant un concept plus diététique vise 600 points de vente en 2026.

**Mc Donald** a pour partenaire le groupe CITIC et vise 10.000 points de vente en 2028.

**Starbucks** qui ouvrit son premier café à Pékin en 1999 en a maintenant 8.000 et joue la carte de l'intégration verticale promouvant la culture et l'image du café du Yunnan. Ils viennent de céder 60% de leur opération en Chine au groupe de private equity Boyu cofondé par le petit fils de Jiangzemin. Burger King, Domino Pizza, Subway... se développent aussi très rapidement.

Bien que pionniers avec l'ouverture par Pierre Cardin du premier restaurant étranger haut de gamme Maxim's en 1983 à Pékin puis de Flo en 1999, les Français n'ont pas vraiment réussi à percer et monter en échelle dans la restauration rapide en Chine. Les quelques succès dans le secteur de la boulangerie et pâtisserie et de la crêperie sont le fait d'artisans installés principalement à Shanghai ou Pékin ou d'entrepreneurs français souvent basés à HK tel Gerard Dubois depuis 1991 avec **la Rose Noire** ou de groupes Coréens opérant sous des noms français (**Paris baguette, Tous les Jours...**) Les ténors français du secteur (**Paul, Brioche Dorée, Eric Kayser...**) ont fait des tentatives le plus souvent infructueuses ou balbutiantes en Chine.

Comme nous l'explique **Bruno Mercier** dans l'article ci-dessous, 2025 marque le début de l'expansion à grande échelle des groupes chinois de F&B hors les murs avec l'ouverture du premier **Mixue** à Los Angeles en 2025 puis en 2026 au Brésil où ils projettent d'investir 500 MUSD afin d'ouvrir entre 500 et 1.000 points de vente dans ce dernier pays d'ici 2030. Le premier **Luckin coffee** à New York a ouvert en juin avec l'ambition de prendre des parts de marché à Starbucks qui fort de ses 31.000 points de vente en Chine, affiche une croissance de 32% en 2025 et procède au rachat de la filiale de Nestlé Blue Bottle (café premium en Californie) pour 400 MUSD.



# ÉDITORIAL (SUITE)

Le pionnier **Hidilao** est présent aux Etats-Unis depuis 2013. Le leader des boba (thés à bulles contenant des petites perles de tapioca) est **HeyTea** qui a ouvert depuis 2023 40 points de vente aux Etats-Unis, suivi par **Chagee** qui compte 7.500 points de vente globalement dont neuf aux Etats-Unis. Pour mémoire, le groupe Taiwanais **Gong Cha** a 2.200 points de vente dans 32 pays et lève actuellement des fonds sur une base de valorisation de 2 MdUSD. **Cotti coffee** a déjà plusieurs points de vente à Paris. Ces groupes chinois puissants ont maintenant une stratégie globale.

Le **CFC** décrit le succès de **Mixue** qui vient de lever 444 MUSD à la bourse de HK. Le fast food chinois a de l'appétit et des poches profondes, il faut donc se préparer à le voir envahir nos villes européennes. **Bruno Mercier** esquisse quelques voies possibles pour être à la table et non au menu...

## Europe-Chine à la recherche d'un rééquilibrage

L'un après l'autre, les dirigeants européens poursuivent leurs visites en Chine. Le dernier en date, le **Premier ministre espagnol Sanchez** six mois après le roi Felipe VI est venu plaider pour plus d'ouverture du marché chinois et plus d'investissements chinois en Espagne. Sa posture anti-américaine l'a peut être fait considérer par Pékin comme un nouveau relais en Europe alors que **Victor Orban** quitte la scène jetant l'incertitude sur l'avenir du *all weather comprehensive strategic partnership for the new era* et de l'accord de coopération signé avec la Hongrie dans le cadre de la BRI, cas unique avec un pays de l'U.E. La Chine est en effet en 2025 pour la troisième année la source de plus de la moitié des investissements étrangers en Hongrie et le commerce bilatéral a bondi de 55% en USD en 2025 aidé par un accord de SWAP bilatéral de 40 MdrMB.

**L'Union européenne** est cette année le premier partenaire commercial de la Chine avec 740MdEur d'échanges faisant apparaître un déficit commercial européen de 360MdEur.

**L'Allemagne** à elle seule représente 35% de ces échanges et la Chine est redevenue en 2025 son premier partenaire commercial. Le solde de ces échanges ne cesse cependant de se dégrader avec un déficit de 87 MdEur en 2025. La visite du chancelier Merz et de sa délégation comptant la fine fleur de l'industrie allemande fin février méritait donc que la CHLM se penche sur cette relation compliquée et les résultats obtenus. C'est l'objet de l'article ci-dessous de **Gaëlle Picut**.

L'Industrial Accelerator Act présenté par la Commission en mars vise à rééquilibrer cette relation en durcissant les conditions d'accès au marché européen pour les exportateurs et investisseurs chinois. Quelques jours plus tard, le Conseil d'Etat Chinois publiait *les Règlements sur la sécurité des filières industrielles d'approvisionnement : gōng yè gōng yìng liàn ān quán guī zhāng* qui prévoit des dispositions juridiques extraterritoriales permettant de poursuivre toute tentative d'interférence sur la sécurité des chaînes d'approvisionnements stratégiques de la Chine ainsi que de restreindre l'exportation des intrants, biens intermédiaires et informations digitales jugés essentiels pour la sécurité nationale.

Pour des raisons géostratégiques (dont les difficultés de la relation UE/Etats-Unis) la Chine souhaite cependant mener ces escarmouches à fleuret moucheté et améliorer ses relations avec l'U.E. et son marché crucial d'exportation. Signe de ce désir de trouver des solutions consensuelles aux conflits d'intérêt, la Chine renoue ses relations avec le Parlement européen gelées depuis huit ans avec l'invitation d'une délégation de 7 membres de sa commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs.

# ECLAIRAGE : GO, ÉCHECS ET POKER

PAR ANDRÉ CHIENG, EX-CCE



Cérémonie d'accueil à Pékin le 14 mai 2026 © White House

## Pourquoi le voyage de Trump n'a pas été l'échec qu'on y a vu

Les médias internationaux considèrent généralement que le voyage de Trump n'a pas apporté grand-chose. Les deux parties se sont quittées bredouilles : Trump espérait de grands contrats, il n'a reçu qu'une vague promesse d'achat de 200 avions Boeing. Xi Jinping attendait la phrase magique : les Etats-Unis s'opposent à l'indépendance de Taiwan. Trump n'en a rien fait et c'est même l'inverse qui s'est produit: Marco Rubio a confirmé que la politique taiwanaise des Etats-Unis n'avait pas changé.

Mais les médias utilisent-ils une grille de lecture appropriée ?

**Trump joue au poker, Poutine aux échecs, Xi au go.** Or le poker et les échecs partagent un point commun que n'a pas le go. Dans ces deux jeux, on rêve du coup de maître offrant une victoire instantanée : le carré d'as ou la manœuvre géniale mettant l'adversaire échec et mat. Au go, tous les pions sont identiques et c'est par une patiente stratégie qu'on remporte la partie.

Cette rencontre a révélé un fait capital étonnamment peu commenté : l'invitation faite par Trump à Xi d'une visite d'Etat pour le 24 septembre aux Etats-Unis. C'est une triple surprise :

- On ne s'y attendait pas
- Elle a été acceptée tout de suite
- Elle semble parfaitement inutile

Habituellement, quand une pareille invitation est lancée à un dirigeant chinois, celui-ci remercie, puis les administrations cherchent une date et le voyage n'est confirmé que bien plus tard. Or cette fois-ci, dès le départ de Trump, quand le ministre des affaires étrangères WANG Yi est revenu de l'aéroport où il est allé le raccompagner, il a confirmé aux journalistes le voyage de Xi. Mais plus surprenant encore : cette visite semble inutile. En effet, les Etats-Unis président le G20 cette année et un sommet de ses chefs d'Etat aura lieu à Miami en décembre. Xi y participera et le plus naturel serait qu'il prolonge son séjour par une visite d'état à ce moment-là. Pourquoi donc y va-t-il en septembre ?

# GO, ÉCHECS ET POKER

Ne serait-ce pas parce qu'en novembre se déroulent les mid-terms aux Etats-Unis ? Vus ainsi, les événements prennent une tout autre tournure.

Trump repart de Chine les mains vides. S'il avait signé de nombreux contrats, on l'aurait félicité, mais les mid-terms sont dans 6 mois. Tout le monde aura oublié. Si en revanche Xi vient aux Etats-Unis conclure des contrats deux mois avant les mid-terms, l'effet en sera maximal. Entretemps, les 14 chefs d'entreprise parmi les plus importants des Etats-Unis qui ont accompagné Trump en Chine auront eu le temps d'approfondir leurs discussions car ils ne se sont sûrement pas contentés de visiter le Temple du Ciel. On comprend bien l'importance de ce voyage d'automne pour Trump. Et pour Xi ?

Pour ce dernier, le seul sujet qui compte vraiment est Taiwan. Là aussi un événement inhabituel s'est produit. Normalement, lors d'une visite d'Etat en Chine, les médias sont invités à filmer la cérémonie de bienvenue, le passage en revue des trois armes (et du détachement féminin), la bienvenue souhaitée par les enfants, puis on referme les portes.

Cette fois-ci, les médias ont pu assister au début des entretiens jusqu'au moment où Xi a émis son avertissement sur Taiwan. C'est bien la preuve qu'il voulait le faire savoir au monde entier et pas seulement à Trump car, à ce dernier, il avait déjà fait passer le message lors d'un précédent entretien téléphonique.

Trump ne pouvait pas dire publiquement qu'il s'opposait à l'indépendance de Taiwan : cela aurait été une concession inacceptable pour beaucoup d'Américains qui l'attendaient au tournant. Mais au moment de reprendre l'avion, au journaliste de Fox News qui l'interrogeait, il a fait deux remarques bien moins anodines qu'il n'y paraît.

D'abord, il avait bien discuté de vente d'armes à Taiwan avec Xi. Or c'est déjà énorme parce que le Taiwan Relations Act qui enjoint aux Etats-Unis de donner à Taiwan les moyens de se défendre s'accompagne d'une règle : ne pas discuter de ces questions avec Pékin. Le simple fait que Trump ouvre les discussions en Chine avec l'idée d'en faire un levier de négociation est une brèche majeure.

Enfin, il lâche négligemment que la dernière chose qu'il souhaite, c'est d'être entraîné dans une guerre à 9500 miles des côtes américaines. Marco Rubio a beau dire que la politique des Etats-Unis ne change pas, les propos de Trump rajoutent de l'incertitude. Or c'est précisément ce que recherche Pékin : renforcer le doute sur la détermination des Etats-Unis.

Deux pions de plus viennent d'être stratégiquement posés sur la table de go. Si Xi a accepté l'étonnant calendrier de Trump, ne serait-ce pas parce qu'il pense que d'autres pions suivront ? Réponse en septembre.

# « SORTIR POUR S'EN SORTIR » : L'IRRÉSISTIBLE ET NÉCESSAIRE EXPANSION MONDIALE DE LA RESTAURATION CHINOISE

PAR BRUNO MERCIER, CCE HONG-KONG



L'enseigne chinoise Mixue compte désormais 49 000 points de vente dans le monde © iStock

## Le grand saut vers l'inconnu

« Bù chūhǎi, jiù chūjú ! » (不出海，就出局). Ce slogan, que l'on pourrait traduire par « S'exporter ou être éliminé », résonne aujourd'hui comme un cri de ralliement dans les sièges sociaux des géants de la restauration chinoise. Traduit en français par l'expression plus nuancée « Il faut sortir pour s'en sortir », il résume une réalité brutale : le marché domestique chinois, autrefois terre de croissance, est devenu un champ de bataille saturé où la survie ne tient qu'à un fil. Et ce d'autant plus qu'au même moment, les marques étrangères de restauration rapide désormais gérées par des actionnaires chinois majoritaires retrouvent de l'appétit pour ouvrir des magasins dans les villes de taille moyenne, jusqu'alors négligées.

Alors que l'économie chinoise fait face à des pressions déflationnistes, les enseignes de Food & Beverage (F&B) du pays s'installent de Singapour à New York, de Séoul à Londres. Ce mouvement n'est pas qu'une quête de prestige, mais une stratégie de survie face à une guerre des prix dévastatrice en Chine et la nécessité de trouver des relais de croissance.

## Le contexte domestique : une survie de plus en plus précaire

Le dynamisme apparent des grandes villes chinoises cache une réalité plus sombre pour les restaurateurs. En mars 2025, dans les métropoles de premier rang comme Pékin, Shanghai, Guangzhou et Shenzhen, le taux de fermeture mensuel des restaurants dépasse souvent 10 %, atteignant parfois 15 %. En un an, près de 3 millions d'entreprises de restauration ont fermé.

Cette hécatombe est le fruit d'une « course vers le bas » alimentée par la déflation. Pour attirer des clients dont le pouvoir d'achat s'érode, les chaînes ont lancé une guerre des prix agressive : un café pour 9,9 yuans (environ 1,40 USD) ou un menu complet pour quatre personnes à 99 yuans (14 USD) sont devenus la norme. Les entrepreneurs qui misaient sur une reprise économique après la pandémie se heurtent aujourd'hui à une consommation atone.

# « SORTIR POUR S'EN SORTIR » : L'IRRÉSISTIBLE ET NÉCESSAIRE EXPANSION MONDIALE DE LA RESTAURATION CHINOISE

## Hong Kong : le premier laboratoire de l'internationalisation

Pour de nombreuses enseignes du continent, Hong Kong sert de terrain d'essai où elles testent leur capacité à s'adapter à une clientèle internationale et à des coûts d'exploitation (loyers, salaires) beaucoup plus élevés qu'en Chine continentale.

Elles se positionnent sur trois segments :

- **Thé et Café Modernes (Heytea, Mixue, Chagee)** : Ces marques ciblent une clientèle jeune et connectée, sensible aux réseaux sociaux. Elles s'implantent massivement dans les centres commerciaux et les rues à fort trafic, visant à remplacer les boutiques de boissons traditionnelles par des formats plus modernes et standardisés.
- **Hot Pot et Malatang (Haidilao, Yang Guo Fu...)** : Ces enseignes occupent de grandes surfaces dans les centres commerciaux. Elles ne vendent pas seulement de la nourriture, mais une « expérience » culinaire complète, servant souvent de locomotives de trafic pour les centres qui les accueillent.
- **Restauration "Décontractée" (Tai Er, Green Tea...)** : Ce segment modernise la cuisine régionale chinoise (comme le poisson au chou fermenté ou la cuisine du Zhejiang). Elles proposent une alternative aux cha chaan teng (restaurants locaux typiques de HK) et aux grands banquets traditionnels, avec des formats de taille moyenne optimisés pour le déjeuner et le dîner.



L'importance de Hong Kong est également financière. En février 2026, de nombreuses marques sont cotées à la bourse de Hong Kong, à l'image de Mixue Group (capitalisation estimée à 146,6 Mds HKD) ou Haidilao (94,8 Mds HKD). D'autres, comme Auntea Jenny ou Green Tea Group, ont récemment fait leur entrée en bourse, prouvant l'attractivité du secteur pour les investisseurs malgré les défis.

## Les marques de F & B chinoises cotées à la Bourse de Hong Kong

Nom	Activité	Date de cotation	Ticker	Capitalisation (Mds HKD;25-02-26)
Auntea Jenny	Grains & Fruit Tea	08-May-25	2589.HK	~\$9.0
Green Tea Group	Casual Dining (Zhejiang Cuisine)	28-Mar-25	6831.HK	~\$4.6
Mixue Group	Value Tea & Ice Cream Chain	03-Mar-25	2097.HK	~\$146.6
Guming (Good Me)	Freshly-made Fruit & Milk Tea	12-Feb-25	1364.HK	~\$70.9
Xiaocaiyuan	Fast-Casual Anhui Cuisine	20-Dec-24	0999.HK	~\$10.0
Chabaidao	Freshly-made Fruit & Milk Tea	23-Apr-24	2555.HK	~\$9.4
Super Hi Intl.	Haidilao Overseas Operations	30-Dec-22	9658.HK	~\$8.6
Nayuki	Premium Tea & Bakery	30-Jun-21	2150.HK	~\$1.8
Jiumaojiu	Multi-brand (Tai Er Fish, etc.)	15-Jan-20	9922.HK	~\$3.0
Haidilao	Hot Pot Restaurants	26-Sep-18	6862.HK	~\$94.8
Xiabuxiabu	Bar-style Hot Pot	17-Dec-14	0520.HK	~\$1.1

Note : Chagee est cotée au Nasdaq (env. 2 Mds USD)

Source: Gemini/Copilot



# « SORTIR POUR S'EN SORTIR » : L'IRRÉSISTIBLE ET NÉCESSAIRE EXPANSION MONDIALE DE LA RESTAURATION CHINOISE

## Cartographie d'une expansion mondiale rapide

Les chiffres (à janvier 2026) montrent une présence accrue dans de nombreux pays.

BRAND	Revenue Range (Est. B.RMB)	Number of outlets		Singapore	Malaysia	Thailand	Japan	Korea	USA	Europe	UK	France
		China	Hong Kong									
<b>COFFEE, ICE CREAM &amp; BEVERAGES</b>												
Mixue (蜜雪冰城)	228 – 308	45,302+	3	31	1,000+	480+	~15	12		~20	—	—
Luckin Coffee (瑞幸咖啡)	34.478	29,214	~50	63	~30	~20	~20	—	9	—	—	—
Cotti Coffee (库迪咖啡)	88 – 148	12,000+	~5	~10	~25	~50	~10	~20	—	—	—	3
Chagee (霸王茶姬)	48 – 78	4,500+	~10	~15	100+	~50	—	—	—	—	—	—
Heytea (喜茶)	58 – 88	4,000+	11	~10	~5	~5	~5	6	30+	~20	10+	~5
<b>HOT POT &amp; MALATANG</b>												
Haidilao (海底捞)	428	1,343+	23	~15	~15	~10	12	9	~15	~10	3	1
Yang Guo Fu (杨国福)	128 – 208	6,000+	~5	~15	~10	~10	~10	~15	~25	~15	~10	—
Zhangliang Malatang (张亮麻辣烫)	108 – 188	5,800+	~5	~10	~5	~5	~5	~10	~20	~15	~10	—
Xiao Long Kan (小龙坎)	48 – 78	800+	~5	~5	~10	~10	~5	—	~10	~15	~5	—
Happy Lamb (快乐小羊)	0.68 – 1.28	100+	~3	~2	~5	~5	—	—	40+	~20	~10	—
Tanghuagongfu (汤火功夫)	18 – 28	100+	—	—	—	—	—	494	—	—	—	—
<b>GENERAL DINING</b>												
Wallace (华莱士)	128 – 188	20,000+	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Green Tea (绿茶餐厅)	28 – 38	600	10	~2	4	2	—	—	~2	—	—	—
Tai Er (太二)	38 – 4.58	600+	5	4	~10	~5	—	—	~5	—	—	—
Tanyu (探鱼)	18 – 28	300+	~3	~5	~10	—	—	—	—	—	—	—
Bingz (西少爷)	0.58 – 18	200+	~2	~2	—	—	—	—	~5	~10	~5	—
Nong Geng Ji (农耕记)	0.48 – 0.88	100+	—	~12	~5	—	—	—	—	—	—	—
Yun Nans (云海肴)	0.58 – 18	100+	—	~5	1	—	—	—	—	—	—	—
<b>TOTAL OUTLETS (Est.)</b>		<b>130,160+</b>	<b>~52</b>	<b>~200</b>	<b>~1,230</b>	<b>~650</b>	<b>~62</b>	<b>~566</b>	<b>~165</b>	<b>~125</b>	<b>~53</b>	<b>~6</b>
<b>TOTAL F&amp;B OUTLETS</b>		<b>~9,000,000</b>	<b>~17,000</b>	<b>~14,000</b>	<b>~200,000</b>	<b>~300,000</b>	<b>~1,400,000</b>	<b>~700,000</b>	<b>~750,000</b>	<b>~1,200,000</b>	<b>~120,000</b>	<b>~200,000</b>

Les premiers à s'internationaliser ont été les vendeurs de cafés, de thé et de glace, catégories où la « barrière du goût » est plus basse et la logistique plus simple :

- **Mixue (蜜雪冰城)** : Le géant du thé et de la glace à bas prix a plus de 45 000 points de vente en Chine. Il est bien implanté en Asie du Sud-Est avec plus de 1 000 points de vente au Vietnam et 480 en Thaïlande. Il a ouvert un premier point de vente au Brésil.
- **Luckin Coffee (瑞幸咖啡)** : Fort de ses 30 000 établissements domestiques, il commence son offensive internationale, notamment à Singapour (63 points de vente).
- **Cotti Coffee (库迪咖啡)** : Malgré une création plus récente, la marque affiche déjà 12 000 points de vente en Chine et s'étend rapidement au Japon (50) et en Corée du Sud (10).

Les seconds sont les spécialistes du Hot Pot et du Malatang, qui pratiquent de la cuisine d'assemblage, et où « le client est le cuisinier » :

- **Haidilao (海底捞)** : Véritable ambassadeur du Hot Pot, la marque est présente partout : Singapour (15), Japon (12), États-Unis (15).
- **Yang Guo Fu (杨国福)** : Le leader du Malatang suit une stratégie de franchise agressive avec une présence notable aux États-Unis (25), en Europe (15) et au Royaume-Uni (10).

Enfin vient la **restauration thématique**, un peu plus compliquée à installer dans les habitudes locales :

Des enseignes comme **Tai Er** (spécialiste du poisson) ou **Bingz** (hamburgers chinois), **Green Tea** (cuisine du Zhejiang) commencent à s'implanter en Asie du Sud Est, voire même en Amérique du Nord et en Europe, prouvant que les saveurs spécifiques chinoises peuvent trouver un public mondial.

# « SORTIR POUR S'EN SORTIR » : L'IRRÉSISTIBLE ET NÉCESSAIRE EXPANSION MONDIALE DE LA RESTAURATION CHINOISE

## Le modèle opérationnel chinois : une machine de guerre, avec l'exemple de Cotti Coffee en France

Le succès de ces enseignes repose sur une "recette" opérationnelle extrêmement rigoureuse, que l'on observe par exemple chez **Cotti Coffee** lors de son implantation à Paris (Boulevard St Michel, Rue des Rosiers, Mabillon, Saint-Placide, et bientôt, rue d'Alésia).



- **Digitalisation totale** : En Chine, jusqu'à 70 % des commandes passent par l'application, et le client français est invité à faire de même. Cela permet d'optimiser les flux en cuisine et de réduire le personnel en salle.
- **Chaîne d'approvisionnement intégrée** : Les chaînes de café chinoises achètent directement dans les pays de production, et contrôlent la logistique, garantissant une qualité constante et des prix d'achat imbattables.
- **Optimisation de l'espace** : Contrairement aux cafés traditionnels français, ces modèles privilégient le "gros volume sur petite surface". Un kiosque de 15 à 20 m<sup>2</sup> peut générer un chiffre d'affaires impressionnant grâce à l'efficacité du service et à l'importance de la vente à emporter.
- **Franchises à bas coût** : Le modèle de développement repose souvent sur des investissements initiaux faibles pour les franchisés, permettant une multiplication rapide des points de vente.

*Cotti Coffee a ouvert ses premiers points de vente à Paris début 2026, © Cotti Coffee Instagram*

## Défis et opportunités sur le marché français

L'arrivée de ces acteurs pose des questions fondamentales pour la profession en France. Les défis sont nombreux : le coût du loyer et du personnel en France est bien plus élevé qu'en Chine, ce qui interroge sur la viabilité des prix bas pratiqués par les enseignes (le petit noir à 1€). Combien de tasses faut-il vendre pour couvrir des frais fixes parisiens ?

De plus, l'adaptation culturelle est capitale. Si le consommateur français apprécie la rapidité et le prix, il reste attaché au lien social et au confort d'un établissement ("loyauté au lieu") plutôt qu'à une simple application de commande. Cependant, les implications pour la restauration française sont majeures :

1. **La concurrence sur les prix** : pourquoi payer 4,50 euros pour un cappuccino médiocre quand un acteur chinois propose une qualité équivalente ou supérieure, servie plus rapidement, pour moitié prix ?
2. **La réhabilitation des petites surfaces** : ces enseignes montrent qu'il est possible de rentabiliser des "placards" commerciaux grâce à la technologie, le modèle « à emporter » (pour les vendeurs de café)
3. **L'évolution du système d'exploitation** : le défi pour les restaurateurs français sera de copier l'efficacité du système d'exploitation chinois (app, flux, supply chain) tout en préservant les spécificités et la sociabilité à la française.

## Conclusion : une nouvelle ère pour la restauration

L'internationalisation de la restauration chinoise n'est pas un phénomène éphémère. C'est une lame de fond portée par des géants technologiques et logistiques qui ont survécu à l'un des marchés les plus compétitifs au monde. En exportant leur savoir-faire, leurs saveurs et surtout leur modèle opérationnel ultra-efficace, ces marques redéfinissent les standards du secteur F&B global. Pour les acteurs traditionnels occidentaux, le message est clair : l'innovation ne vient plus seulement de l'assiette, mais de la manière dont elle est gérée, commandée et servie. La course est lancée.

# MIXUE : DE LA GLACE DE QUARTIER AU GÉANT INTERNATIONAL DES BOISSONS SUCRÉES

PAR COMITÉ FRANCE CHINE



## MIXUE : un géant des boissons sucrées aux origines modestes

**MIXUE est née en 1997 à Zhengzhou, la capitale de la province du Henan, en Chine centrale.** L'anecdote de sa fondation a beaucoup circulé sur les réseaux sociaux chinois. Sous la chaleur écrasante de la ville, ZHANG Hongchao, jeune étudiant chinois, décida de monter un petit stand de glaces et de thés glacés après avoir emprunté 3 000 yuans (environ 400 euros) à sa grand-mère, et commença à vendre ses glaces avec des marges très confortables. Très vite, les effets de saisonnalité pesèrent sur son business et il est obligé de vendre des oranges en hiver pour compléter ses revenus.

**Quelques années plus tard, ZHANG ajusta sa stratégie : il décida de viser d'abord une clientèle populaire des villes moyennes, en fixant des prix très bas** (il lança une glace à l'italienne à seulement 1 yuan en 2005) et élargit progressivement son offre avec des boissons sucrées.

**Le marché des thés et boissons sucrées est extrêmement concurrentiel en Chine**, les marges sont très faibles, l'offre est abondante. Mais petit à petit, la marque conquiert le monde chinois. Les lycéens et jeunes professionnels s'arrachent ces produits perçus comme situés au cœur de la mode alimentaire : les thés au lait de jasmin, les limonades glacées, les cornets à la vanille ou les boissons fruitées.

## Une expansion domestique puis internationale rapide avec un premier pied aux Etats-Unis

**Ces dernières années, l'expansion de MIXUE, aussi bien en termes de chiffre d'affaires qu'en réseau de points de vente, est impressionnante.** En moins de 30 ans d'existence, l'enseigne compte déjà plus de 49 000 points de vente dans le monde, dont l'immense majorité en Chine, dans des villes de taille moyenne. Le nombre total de ses magasins a été multiplié par six depuis 2020. À titre de comparaison, des acteurs historiques comme MCDONALD'S (fondé en 1955) comptent 45 000 restaurants dans le monde, et STARBUCKS (fondé en 1971) 41 000 points de vente.

**La croissance se retrouve aussi dans les bilans financiers.** L'année dernière, le chiffre d'affaires de MIXUE a augmenté de 35 % pour atteindre 33,6 milliards de yuans (4,2 milliards d'euros), tandis que son bénéfice net a progressé d'un tiers pour s'établir à 5,9 milliards de yuans (750 millions d'euros), parallèlement à l'ouverture rapide de nouveaux magasins. Début 2025, MIXUE a été introduite en bourse à Hong Kong. Le succès a été immédiat : son titre a bondi de 43 % dès le premier jour, pour devenir la 5<sup>ème</sup> plus grosse cotation de Hong Kong au premier semestre 2025. Il est cependant bien redescendu ensuite.

**À l'international, le premier pas est d'abord Hanoï, au Vietnam, en 2018.** Aujourd'hui, la marque est présente dans une dizaine de pays, dont le Kazakhstan, le Brésil, Singapour et, depuis peu, les États-Unis, avec l'ouverture d'une boutique à New York. Elle espère ouvrir une usine prochainement au Brésil pour alimenter ses futures boutiques nord-américaines, tandis qu'elle dispose déjà de sept entrepôts logistiques répartis dans quatre pays d'Asie du Sud-Est.

**Cette expansion vertigineuse a été dopée par un modèle de franchise très efficace, car très accessible.** Selon certains médias qui ont interrogé des particuliers chinois intéressés par la marque, l'ouverture d'un magasin MIXUE coûterait environ 300 000 yuans (37 000 euros) et il faudrait seulement deux ans pour atteindre le seuil de rentabilité. Il s'agit aussi d'un modèle clé en main : les franchisés bénéficient d'un magasin entièrement équipé et d'un accompagnement complet avec des formations, un soutien dans la gestion de la chaîne d'approvisionnement et une aide au marketing. De quoi séduire de nombreux Chinois en quête d'aventure entrepreneuriale.

# MIXUE : DE LA GLACE DE QUARTIER AU GÉANT INTERNATIONAL DES BOISSONS SUCRÉES

## Les recettes désormais bien connues d'un succès fulgurant

**La première clé du succès de MIXUE est bien entendu le prix**, à un moment où le ralentissement économique en Chine pousse les jeunes à se tourner vers des types de consommation moins onéreux. Même aux États-Unis où les coûts sont structurellement plus élevés, son célèbre « king cone » est vendu à seulement 1,19 dollar. Pour suffisamment comprimer les coûts, l'enseigne a appliqué des recettes désormais bien connues en Chine, avec par exemple une optimisation extrême des points de vente (peu d'espace, pas de tables ni de chaises, similaire au modèle de LUCKIN COFFEE), afin de maximiser la fréquentation et les débits de vente.

**Autre élément que l'on retrouve souvent dans les business models chinois : l'intégration quasi-complète des chaînes de valeur, des matières premières aux plateformes logistiques.** Ce modèle permet certes de garder un contrôle sur l'approvisionnement des aliments, mais surtout supprime beaucoup d'intermédiaires et les coûts qui vont avec. Plus de 60 % des ingrédients sont en effet produits en interne. MIXUE possède ses propres élevages de vaches, ses plantations de citrons, et son système logistique comprenant 29 entrepôts qui desservent des centaines de villes.

**Mais plusieurs observateurs remarquent également l'efficacité de certains éléments de marketing de la marque. L'accent a été mis sur la création d'une image de marque**, notamment avec le rôle joué par l'adorable bonhomme de neige et la chanson thème qui tourne dans ses magasins, traduite en 20 langues, avec ses mélodies entraînantes et ses paroles simples, procurant une sensation agréable et stimulante. Tout est pensé pour créer une expérience, de la valeur émotionnelle pour les clients, ce qu'on appelle aujourd'hui en Chine la « Joy Economy ». MIXUE coopère aussi beaucoup avec les blogueurs chinois qui évaluent la qualité des prestations clients sur les réseaux sociaux, notamment WeChat et Douyin. Les clients sont régulièrement encouragés à partager des photos et des vidéos de leurs boissons, créant un véritable engouement en ligne.

**Citons encore deux éléments qui ont indéniablement contribué au succès de l'entreprise.** D'abord, et c'est une stratégie de plus en plus commune en Chine aujourd'hui, le rétrécissement de la gamme de produits proposés pour garantir un goût et un niveau de qualité équivalents dans l'ensemble de son réseau de magasins. MIXUE possède aujourd'hui une petite trentaine de références SKU (Stock Keeping Unit), soit bien moins que des concurrents chinois tels que HEYTEA ou CHAGEE. Enfin, la stratégie initiale consistant à cibler des marchés secondaires, des villes de rang 3 ou 4 où la concurrence est moins rude, et qui permettent de débloquer très rapidement du volume de consommation. Grâce à cela, MIXUE tire aujourd'hui parti d'une production et d'une distribution à grande échelle, ce qui lui permet de réduire ses coûts unitaires.

## Un modèle qui peut durer ?

**Si le succès de MIXUE est indéniable, les investisseurs et analystes de marché s'interrogent sur l'avenir de l'entreprise et sa capacité à se maintenir sur un marché de plus en plus saturé**, avec des concurrents haut de gamme comme NAYUKI. Avec un business model aussi « lean », construit sur des marges très faibles, une expansion rapide et très peu d'effets de marque ou de propriété intellectuelle, l'entreprise est financièrement vulnérable : un choc extérieur, comme une rupture d'approvisionnement, peut facilement faire vaciller tout le modèle. Or ce type d'événement n'est pas rare dans le secteur. De nombreux ingrédients, comme les grains de café et de cacao, ont récemment connu des ruptures de chaîne mondiale.

**Des doutes s'installent aussi sur la capacité de véritablement dupliquer ce modèle à l'international.** Ce qui fait structurellement la force du modèle de MIXUE est très propre au marché chinois (marketing digital, ventes concentrées sur des marchés secondaires aux fortes ressources de consommation, intégration de la chaîne de valeur). Or il est certain qu'on ne cultive pas de citrons à New York ou au Kazakhstan. Plus on s'éloigne de la Chine, plus les risques sont importants...

Dans un premier chapitre publié dans *la lettre de La Chine Hors les Murs n° 70*, nous avons envisagé les défis et opportunités présentés par la traversée par voie de terre du continent asiatique et l'ouverture d'un corridor central faisant partie de la « ceinture » de la BRI, axe majeur pour les biens et marchandises échangés entre la Chine et l'Europe.

Comme déjà signalé, le commerce mondial reste intrinsèquement dépendant du transport maritime, moyen le plus pratique et le plus économique pour le transport des marchandises pondéreuses. La taille respectable atteinte par la flotte commerciale mondiale est une conséquence de cet avantage et justifie en retour l'usage de ce parc imposant aux normes et capacités en amélioration constante. La Chine est le premier constructeur mondial de navires de commerce et ses sociétés de transport maritime dament souvent le pion aux champions occidentaux du secteur.

En cela, Pékin ne fait que suivre une longue tradition, le développement d'une flotte puissante ayant eu lieu sous la dynastie des Ming aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, rompant avec la voie terrestre traditionnelle transasiatique avant de disparaître quasi-complètement à la fin de la dynastie Ming lors de la fermeture de la Chine à l'extérieur. Bien des écrits ont enjolivé les explorations réalisées à l'époque par l'amiral Zheng He, mais leur ampleur rapportée par le chroniqueur Ma Huan a été réelle même si elles ont concerné avant tout les mers familières d'Asie du sud-est puis les côtes de l'Océan Indien ouvert entre la péninsule malaise et l'Afrique de l'est.

Lors du discours de Jakarta d'octobre 2013 décrivant « la route » de la BRI, ces voies maritimes ont pris la place indispensable que Pékin souhaitait accorder aux canaux commerciaux non-terrestres, voies de communication synonymes de contacts entre les différentes zones du monde et donc de développement solidaire potentiel, même si leur but principal restait dès l'origine la distribution rationalisée des exportations chinoises et l'approvisionnement de la Chine en sources d'énergie et en matières premières.

Dans le chapitre qui suit, nous prenons donc le célèbre amiral pour guide et le suivons sur la route des Indes, de la péninsule arabique où il souhaitait accomplir son pèlerinage comme tout bon musulman qu'il était, jusqu'aux côtes de l'Afrique de l'est dont les richesses naturelles l'attiraient particulièrement. En refaisant avec lui cette route du commerce, nous entrons en collision involontaire avec une actualité brûlante, les événements récents autour des détroits de l'Asie du sud-ouest donnant un relief particulier aux problématiques de la géopolitique économique internationale.



A la sortie du détroit de Malacca - soit du monde proche de l'ancien empire chinois - l'Océan Indien offre au commerce des opportunités multiples. Dans l'appui à ses acteurs économiques nationaux et avec leurs concours, le gouvernement chinois a commencé il y a longtemps déjà le balisage des trajets de cette zone en dessinant ce que l'on appelait il y a 20 ans le « collier de perles », chaîne d'escales et ports nécessaires à une navigation aisée et efficace, créant un certain nombre d'axes plus ou moins sécurisés vers :

- Le fond du golfe du Bengale : Myanmar et Bangladesh, anciens tributaires,
- Le Sri Lanka et les Maldives, plateformes essentielles de projection,
- La mer d'Oman et le détroit d'Ormuz, commandant les approvisionnements et ressources industrielles et énergétiques,
- La corne de l'Afrique et la Porte des Pleurs ouvrant sur la Mer Rouge et le Canal de Suez, axe essentiel pour le commerce avec l'Europe,
- La côte orientale et méridionale de l'Afrique, pourvoyeuse de matières premières et point de passage obligé pour le commerce transatlantique.



## ***Le détroit de Malacca : centre de gravité asiatique vital ?***

Le détroit de Malacca constitue l'un des passages les plus critiques du commerce mondial. Environ un quart du commerce maritime global et une part majeure des importations énergétiques chinoises y transitent. Le dilemme de Malacca constitue, depuis les années 2000, l'un des principaux défis géostratégiques de la Chine. Long d'environ 900 kilomètres entre la Malaisie, Singapour et l'Indonésie ce détroit concentre près de 30 % du commerce maritime mondial et plus de 60 % des importations énergétiques chinoises. Pékin dépend fortement de cette route maritime : environ 80 % de son pétrole importé transite par ce passage étroit avant d'atteindre la mer de Chine méridionale et 90 % du commerce maritime chinois dépend indirectement des routes passant par Malacca. Cette dépendance crée une vulnérabilité critique dans un contexte de rivalité croissante avec les États-Unis. Le terme de « dilemme de Malacca » a été popularisé en 2003 par le président chinois Hu Jintao. Il désigne la crainte qu'une puissance adverse, notamment la marine américaine, puisse bloquer ou contrôler ce détroit stratégique en cas de crise régionale ou de conflit ouvert. Avec seulement 2,8 kilomètres de largeur navigable à certains endroits, le détroit représente un point d'étranglement maritime facilement observable et potentiellement paralysant pour l'économie chinoise.

Face à ce risque, Pékin développe depuis vingt ans une stratégie multidimensionnelle visant à réduire sa dépendance énergétique et sécuriser ses approvisionnements :

- l'initiative des « Nouvelles Routes de la Soie » finance des ports stratégiques à Gwadar au Pakistan, Hambantota au Sri Lanka ou Djibouti, renforçant la présence chinoise dans l'Océan Indien.
- enfin, la modernisation accélérée de la marine chinoise constitue une réponse directe à cette vulnérabilité, afin de disposer de capacité pour protéger les voies maritimes, dissuader toute tentative de blocus et projeter une capacité d'intervention au-delà du Pacifique occidental.

## ***Myanmar : un ancien tributaire de l'empire nouvellement vassalisé ?***

A la sortie nord-ouest de détroit de Malacca, la côte du Myanmar représente pour la Chine un intérêt géostratégique de première grandeur. Soutien du régime birman, Pékin investit massivement dans les infrastructures terrestres alternatives. Les oléoducs Chine-Myanmar, opérationnels depuis 2017, permettent d'acheminer pétrole et gaz depuis l'océan Indien vers la province du Yunnan, évitant ainsi partiellement Malacca. Le développement portuaire chinois en Birmanie s'articule principalement autour du port en eau profonde de Kyaukpyu, pièce maîtresse du corridor économique Chine-Myanmar intégré aux « Nouvelles Routes de la Soie ». Pékin y poursuit un double objectif : sécuriser ses approvisionnements énergétiques et ouvrir un accès direct à l'Océan Indien afin de réduire sa dépendance stratégique au détroit de Malacca. Le projet prévoit un investissement global estimé à plus de 10 milliards USD, incluant un port en eau profonde évalué à 7,3 milliards USD, une zone économique spéciale de 2,7 milliards USD ainsi que des infrastructures logistiques associées. Relié à la province chinoise du Yunnan par des oléoducs et gazoducs de 1 420 km, le corridor permet déjà d'acheminer près de 22 millions de barils de pétrole par an, soit environ 6 % des importations pétrolières chinoises.

Pour Pékin, l'enjeu dépasse la seule logistique commerciale : il s'agit de renforcer son influence géoéconomique en Asie du Sud-Est et de projeter sa présence maritime dans le golfe du Bengale. Le port pourrait accueillir des navires de 300 000 tonnes et devenir un hub régional connecté à des infrastructures ferroviaires, routières et industrielles. Cependant, le projet reste exposé à plusieurs risques : instabilité politique depuis le coup d'État de 2021, tensions ethniques dans l'État de Rakhine, dépendance financière birmane et craintes d'une emprise stratégique chinoise durable.

## ***Bangladesh : industrie et réseaux secondaires***

Depuis le début des années 2000, les relations économiques entre la Chine et le Bangladesh connaissent une croissance rapide, faisant de Pékin l'un des principaux partenaires commerciaux et financiers de Dacca. Notamment via le port de Chittagong, la Chine développe des projets d'infrastructures intégrés à la région du golfe du Bengale. A Chittagong, un terminal à conteneurs a été construit par China Harbour Engineering Company (CHEC) et China Communications Construction Company (CCCC) entre 2004 et 2006.

# LES ROUTES DE ZHENG HE : LA VOIE MARITIME DE L'OCÉAN INDIEN VERS LE PROCHE ORIENT ET L'AFRIQUE

China Petroleum est le maître d'œuvre du dernier projet d'extension, achevé en 2023. Ces projets ont été financés par les gouvernements indien et bangladais pour un coût final estimé à 800 millions USD. Pékin est également présent via le port de Payra. L'extension du port réalisée par China Harbour Engineering Company (CHEC) et China State Construction Engineering Corporation (CSCEC), avec le soutien financier des gouvernements indien et bangladais représente un coût de 510 millions USD. Il a été achevé en 2016. Ces positions permettent d'encadrer les routes reliant l'Asie du Sud-Est à l'Océan Indien occidental.

La Chine est aujourd'hui le premier partenaire commercial du Bangladesh. Les échanges bilatéraux dépassent 25 milliards USD par an, mais restent fortement déséquilibrés en faveur de Pékin. Les exportations chinoises vers le Bangladesh concernent principalement les machines, équipements industriels, produits électroniques, acier, produits chimiques et textiles intermédiaires destinés à l'industrie locale de l'habillement. À l'inverse, les exportations bangladaises vers la Chine demeurent limitées, essentiellement composées de textile, cuir et produits agricoles [1]. Entre 2005 et 2025, les investissements chinois se concentrent dans les infrastructures, l'énergie, les transports et les télécommunications [2]. Depuis 2016, plusieurs accords majeurs ont été signés pour un montant supérieur à 35 milliards USD. Les entreprises chinoises participent à la modernisation du port de Chittagong, à la construction de centrales électriques, de ponts, d'autoroutes et de zones économiques spéciales. Le projet du pont de Padma et les investissements dans les réseaux ferroviaires illustrent cette coopération structurelle.

## ***Chine-Inde : le poids croissant de l'économie chinoise***

Le commerce bilatéral a fondamentalement explosé en une génération, passant de 3,1 milliards USD en 2001 à 155 milliards en 2025 [3], les échanges commerciaux sont structurellement et très fortement déséquilibrés. La dépendance de l'Inde s'accroît dans le temps. En 2024, le montant des importations en provenance de Chine s'élevait à 123 milliards USD contre 16,6 milliards d'exportations indiennes vers la Chine. Pékin s'impose comme le premier partenaire commercial de l'Inde mais sa stratégie d'encerclement préoccupe New Delhi. Les investissements et projets chinois se sont multipliés depuis 2015 et représentent une valeur de près de 36 milliards USD (2006-2025) couvrant les domaines des transports, de l'énergie, de l'agriculture, la finance et l'immobilier. Le poids croissant de la Chine et cette asymétrie avec le géant indien sont entretenus par la Chine comme levier essentiel de sa géopolitique régionale. La fragilité et les limites de l'Inde servent les intérêts chinois à moyen et long terme.

Pékin a développé le projet d'entreprise générale de terminal d'automatisation du port de Vizhinjam (grues portuaires chinoises) achevé en 2023 au sud de l'Inde (Kerala) [4]. La logique de transbordement avec les infrastructures portuaires du Sri Lanka s'impose [5].

## ***Sri Lanka : Hambantota et la logique d'endettement infrastructurel***

Au-delà de l'emprise continentale, Pékin a élargi sa sphère d'influence commerciale et industrielle vers l'ensemble des états insulaires de l'Asie du sud. Le Sri Lanka a été une priorité stratégique pour Pékin à la fois pour sa dimension insulaire mais aussi comme proximité immédiate avec l'Inde. Participant au projet BRI, le Sri Lanka a reçu plusieurs milliards USD de prêts dans des infrastructures, notamment portuaires. Entre 2005 et 2025, Pékin a investi et contracté pour plus de 14 milliards USD au Sri Lanka dans des domaines variés (immobilier, énergie, constructions, transports, logistique). Le cas devenu emblématique des prêts pour la zone portuaire de Hambantota et l'impossibilité de remboursement des autorités sri lankaises a induit un bail de 99 ans à la société China Merchant Ports. Ce cas alimente la réalité du poids économique et politique chinois notamment en Asie du sud et de la dépendance économique des Etats. Premier partenaire commercial du Sri Lanka, Pékin y exporte plus de 4 milliards USD de produits en 2024, dans le même temps, seuls 340 millions USD de marchandises sont exportées vers la Chine.

[1] [China \(CHN\) and Bangladesh \(BGD\) Trade | The Observatory of Economic Complexity](#)

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

[3] [India-China bilateral trade reached \\$155 billion in 2025: Envoy - The Economic Times](#)

[4] [Building Maritime Resilience: Vizhinjam in India's Autonomy Strategy](#)

[5] L'Inde répond par une stratégie de contrepoids via le développement de ports domestiques (Sagarmala, modernisation de Mumbai, Chennai, Vizhinjam) et des partenariats alternatifs (Japon, États-Unis, ASEAN), visant à réduire l'influence logistique chinoise dans l'Indo-Pacifique.

# LES ROUTES DE ZHENG HE : LA VOIE MARITIME DE L'OCÉAN INDIEN VERS LE PROCHE ORIENT ET L'AFRIQUE

Connu et fréquenté depuis des temps très anciens par les navigateurs arabes puis chinois, le Sri Lanka occupe une position stratégique majeure dans l'Océan Indien, au croisement des routes maritimes reliant le Moyen-Orient, l'Afrique et l'Asie orientale. Cette localisation explique l'intérêt croissant de la Chine pour les infrastructures portuaires sri-lankaises.

Le principal projet chinois est le port de Hambantota, situé à proximité d'une des routes maritimes les plus fréquentées au monde, par laquelle transitent près de 60 000 navires par an. Entre 2007 et 2017, la Chine a investi plus de 1,3 milliard USD dans sa construction via des prêts accordés principalement par l'Exim Bank of China. Incapable de rembourser sa dette, le Sri Lanka a signé en 2017 un bail de 99 ans accordant le contrôle du port à China Merchants Port Holdings, qui détient 85 % du projet. La Chine est également présente dans le port de Colombo, principal hub maritime du pays, beaucoup plus dynamique que la zone portuaire d'Hambantota. Le projet majeur est la Colombo International Container Terminal (CICT), exploitée par China Merchants Port Holdings en partenariat avec l'autorité portuaire sri-lankaise. Ce terminal en eau profonde peut accueillir les plus grands porte-conteneurs mondiaux et représente une part essentielle du trafic commercial régional.

Au-delà des enjeux économiques, ces investissements répondent à une logique géostratégique. Les ports sri-lankais permettent à Pékin de disposer de points d'appui logistique dans l'Océan Indien afin de sécuriser les flux énergétiques chinois transitant entre le golfe Persique et la mer de Chine méridionale. Cependant, la présence chinoise suscite des inquiétudes internationales. L'Inde redoute une militarisation progressive de ces infrastructures, tandis que plusieurs analystes dénoncent une « diplomatie de la dette » permettant à Pékin d'accroître son influence politique et stratégique dans les États fragilisés économiquement. Au-delà du débat politique, Hambantota représente un point d'appui logistique (secondaire) dans le sud de l'océan Indien, proche des grandes routes maritimes Est-Ouest.

## ***Maldives et Maurice : transbordement et plus***

Les Maldives occupent une position centrale dans l'océan Indien, à proximité des grandes routes maritimes. La Chine y a investi dans des infrastructures touristiques et portuaires, renforçant son influence dans un État historiquement proche de l'Inde. Au début de l'année 2025, les gouvernements chinois et maldiviens ont signé un accord bilatéral de libre-échange, répondant à une tractation chinoise ancienne et une volonté des Maldives de diversifier ses débouchés commerciaux. Le commerce est très déséquilibré, en faveur de la Chine. Entre 2005 et 2025, le montant global des investissements et des constructions chinoises à destination des Maldives s'élève à 1,58 milliards USD, concernant les secteurs des transports (China Communications Construction ; China Railway Engineering ; Tempus, etc.), dont le plus important contrat à hauteur de 400 millions USD par Beijing Urban Construction en 2014 (ponts, routes, ports). Comme pour l'ensemble des États continentaux et insulaires (à l'exception du Pakistan) les relations oscillent entre gouvernement proche de l'Inde ou de la Chine. Pékin a tissé un réseau infrastructurel et commercial supérieur à l'Inde, dans la sphère même d'influence régionale de New Delhi.

Maurice est également stratégiquement placé sur les routes maritimes traversant l'Océan Indien à destination de l'Afrique et du Cap. Comptant parmi les tous premiers pays ayant établi des relations diplomatiques avec Pékin, l'île jouit de conditions particulièrement favorables et a bénéficié de nombreux contrats de développement. Le principal levier est le développement du port de Port-Louis, hub régional de transbordement qui traite plus de 550 000 EVP (équivalent vingt pieds) par an et concentre près de 99 % du commerce extérieur mauricien.

Depuis 2019, la Chine a renforcé sa présence économique via l'accord de libre-échange sino-mauricien, premier accord de ce type conclu avec un pays africain. Les investissements chinois concernent les infrastructures portuaires, les zones logistiques et les services maritimes à forte valeur ajoutée. L'objectif est double : sécuriser les chaînes d'approvisionnement chinoises dans l'océan Indien et utiliser Maurice comme plateforme de redistribution vers l'Afrique australe et orientale.

La modernisation du terminal à conteneurs, l'extension des capacités de stockage et la digitalisation des opérations portuaires visent à accroître la compétitivité du port face aux hubs concurrents de Dubaï, Durban ou Colombo. Pour Maurice, cette coopération constitue une opportunité de montée en gamme logistique et financière, en cohérence avec sa stratégie de « Gateway to Africa ».

# LES ROUTES DE ZHENG HE : LA VOIE MARITIME DE L'OCÉAN INDIEN VERS LE PROCHE ORIENT ET L'AFRIQUE

Le projet britannique de transfert à Maurice de sa souveraineté sur l'archipel des Chagos (qui abrite la base militaire américaine de Diego Garcia) est surveillé de près par Pékin qui trouve là une possibilité inespérée de renforcement de sa présence dans la zone.

## **Gwadar : porte d'entrée du corridor sino-pakistanaï**

La Chine demeure l'un des principaux partenaires commerciaux du Pakistan et un investisseur majeur, faisant de leur relation un élément particulièrement important de la dynamique régionale en Asie du Sud. Pékin dans sa politique du pourtour (zhoubian zhengce), cherche à assoir une influence élargie à toute l'Asie. La Chine est le premier partenaire commercial et la principale source d'importations du Pakistan. Entre 2005 et 2025, le « pays des purs » a reçu plus de 69 milliards USD d'investissements et de projets chinois (énergie, infrastructures, numérique, agriculture, transports, logistique, banques, etc.). Selon les données des douanes chinoises, le total des échanges bilatéraux de marchandises entre la Chine et le Pakistan a atteint 21,5 milliards USD en 2024, en augmentation de 11 % par rapport à 2023 [6]. La Chine importe massivement des matières premières (minerais et métaux, matières agricoles), tandis que le Pakistan importe des biens manufacturés (électroniques, puces, téléphones, etc.). La balance commerciale est très déséquilibrée. En 2024, le Pakistan importe pour une valeur de 18,5 milliards USD de produits chinois et exporte vers la Chine près de 3 milliards USD de marchandises. Le développement du corridor économique Chine-Pakistan CPEC bute sur principalement des problématiques sécuritaires et financières. Le Pakistan a considérablement accru sa dette à l'égard de Pékin. Ainsi, Islamabad cherche à diversifier ses partenariats vers le Moyen-Orient, les Etats-Unis, l'Europe ou plusieurs pays d'Asie.

Au Pakistan, le port de Gwadar est un pilier majeur. Développé dans le cadre du CPEC, il offre à la Chine un accès potentiel direct à l'Océan Indien occidental. L'opérateur principal du port est China Overseas Ports Holding Company, entreprise ayant obtenu une concession de 40 ans. Pékin finance également routes, zones franches, centrales électriques et infrastructures logistiques reliant Gwadar à la province chinoise du Xinjiang sur plus de 3 000 km. Pékin y voit un intérêt stratégique double : contourner partiellement le détroit de Malacca et établir une connexion terrestre entre le Xinjiang et la mer d'Arabie, qui permettrait de désenclaver le grand ouest chinois et de disposer d'un balcon sur la mer/Océan Indien. Gwadar pourrait aussi accueillir à terme des capacités navales de soutien pour la marine chinoise. Cependant, les contraintes sécuritaires au Baloutchistan et la faible intégration économique régionale limitent encore son efficacité réelle. Dans les faits, Gwadar ne dispose pas de réel arrière-pays auquel l'infrastructure portuaire et l'économie maritime pourraient s'intégrer. Ainsi, Gwadar demeure à ce stade une zone portuaire avec un faible niveau d'activité doublé d'incertitudes sécuritaires durables. De son côté, la zone portuaire de Karachi est totalement intégrée aux flux entre Asie et Moyen-Orient. La construction du terminal à conteneurs n° 2 du port Qasim (QICT) achevé en 2010 a été assurée par des entreprises chinoises.

[6] [Pakistan \(PAK\) and China \(CHN\) Trade | The Observatory of Economic Complexity](#)



## ***Le détroit d'Ormuz : robinet énergétique mondial et outil stratégique iranien***

Au regard de l'actualité récente, le détroit d'Ormuz fait l'objet d'un article séparé ci-dessous. Pékin a investi largement au Moyen-Orient maritime, notamment dans le golfe arabo-persique au travers de plusieurs opérations :

- Projet de reconstruction du port de la garde côtière de Ras Al Khaimah (RAK) aux Emirats Arabes Unis (EAU), qui demeure un projet assez obscur. Le terminal Hutchison RAK est un terminal à quatre postes d'amarrage situé à proximité du port de Saqr. En 2017, Hutchison a annoncé le début de ses activités sur ce nouveau terminal.
- Ajman aux EAU. Un accord de dix ans avec l'Autorité portuaire d'Ajman a ouvert la voie au développement et à l'exploitation du port. Malgré l'expiration de la concession et l'absence de renouvellement annoncé, l'exploitation figure toujours dans les rapports annuels de 2024.
- Phase I du projet de la gare portuaire de Khalifa aux EAU. Le site est géré par le Centre de gestion régionale du Moyen-Orient de China Harbour. La construction est initiée en 2019 avec un montant de 57 millions USD.
- Projet de terminal de la phase I du port Hamad au Qatar. Achevé en 2015, China Harbour gère le site. L'investissement global s'élève à 880 millions USD.
- Port de Maqal en Irak. Depuis 2017, le port de Maqal est exploité par Hutchison Holdings dans le cadre d'un contrat de concession de dix ans avec Nahwah Port Management, une coentreprise entre la famille américaine Pritzker et la famille irakienne Moosawi. Le montant de cette coentreprise, qui représente 51 % du capital de l'opérateur, n'a pas été divulgué. L'accord prévoit une option de prolongation de dix ans. Hutchison détient également 41 % des parts du terminal.
- Port de Sohar à Oman. Depuis 2006, Hutchison Holdings exploite un terminal (pour 40 ans 2006 -2046) à conteneurs au port de Sohar via une coentreprise dont elle détient 65 % des parts, le reste étant détenu par des investisseurs omanais.
- Projet de la phase I du deuxième terminal à conteneurs du port de Dammam en Arabie Saoudite. Achevé en 2014, c'est la compagnie CCCC qui gère le site. 180 millions USD auraient été investis.
- Projet portuaire saoudien de Ras az Zawr en Arabie Saoudite. Achevé en 2010, China Harbour gère le site pour un investissement global à hauteur de 610 millions USD.
- Terminals CMA CGM Irak - CCTI, port d'Umm Qasr, quai n° 5 en Irak, China Merchant Port est l'opérateur chinois.

## ***Bab el-Mandeb, « la porte des lamentations », verrou de la mer Rouge et Djibouti, pivot central***

Le détroit de Bab el-Mandeb constitue l'un des points de passage maritimes les plus stratégiques au monde. Situé entre la mer Rouge et le golfe d'Aden, il contrôle l'accès au canal de Suez et concentre près de 10 % du commerce maritime mondial ainsi qu'une part importante des flux énergétiques reliant l'Asie, l'Europe et le Moyen-Orient. Dans ce contexte, la Chine a progressivement développé une présence portuaire et logistique majeure dans cette zone afin de sécuriser ses routes commerciales et ses approvisionnements énergétiques.

Le principal point d'appui chinois se situe à Djibouti, où les entreprises publiques chinoises ont investi massivement depuis les années 2010. Le groupe China Merchants Port Holdings participe au développement du Doraleh Multipurpose Port, infrastructure stratégique financée en partie par des capitaux chinois pour un montant estimé à près de 590 millions USD et China Civil Engineering Construction Corporation. Ce port constitue aujourd'hui un hub logistique régional reliant la mer Rouge à l'Afrique de l'Est. Les entreprises chinoises interviennent également dans les zones franches, les terminaux conteneurs, les infrastructures ferroviaires reliant Djibouti à Addis-Abeba et les réseaux énergétiques, financés à hauteur de 4 milliards USD, qui relient directement le port aux marchés éthiopiens enclavés.



Djibouti © iStock

# LES ROUTES DE ZHENG HE : LA VOIE MARITIME DE L'OCÉAN INDIEN VERS LE PROCHE ORIENT ET L'AFRIQUE

La présence chinoise à Djibouti possède aussi une dimension militaire. En 2017, la Chine y a inauguré sa première base militaire permanente à l'étranger, officiellement destinée au soutien logistique des opérations antipiraterie et des missions de protection des routes commerciales. Cette installation peut accueillir plusieurs milliers de personnels et permet le ravitaillement des bâtiments de la marine chinoise opérant dans l'océan Indien. Elle se situe à proximité immédiate de bases américaines, françaises et japonaises, ce qui illustre la compétition géostratégique autour de Bab el-Mandeb. Plus récemment, les implantations turques sur la côte du Somaliland proche et émiratie sur l'île de Socotra qui verrouille la sortie du détroit, ainsi que les projets égyptiens montre la course aux armements qui gagne ce *chokepoint* particulièrement brûlant qui pourrait devenir à terme le théâtre d'affrontements violents avec les rebelles Houtis du Yémen. Depuis 2017, la base chinoise de Djibouti s'est considérablement étoffée par l'allongement d'un quai, la construction de souterrains et le déploiement d'infrastructures militaires complètes (interception, surveillance, radars etc.).

Au-delà de Djibouti, Pékin cherche à renforcer son influence dans l'ensemble de la façade maritime de la Corne de l'Afrique. Les opérateurs chinois, notamment China Communications Construction Company, China Merchants et COSCO Shipping, participent à des projets portuaires et logistiques au Soudan, au Kenya et dans plusieurs corridors africains intégrés à la Belt and Road Initiative.

La stratégie chinoise repose sur un modèle associant financement, construction et exploitation des infrastructures. L'objectif est double : sécuriser les flux commerciaux chinois transitant par Suez et développer un réseau de ports capables de soutenir les activités économiques et navales de Pékin.

Au Yémen, Pékin a également investi dans le projet d'agrandissement du terminal à conteneurs d'Aden Bay et de Moka, où China Harbour est l'opérateur principal.

Le long de la Mer Rouge, les opérateurs chinois sont présents dans :

- Projet de dragage de la Cité économique de Jizan en Arabie saoudite. Le nouveau port (investissement de 390 millions USD), construit par China Harbour Engineering Company (CHEC) et China Communications Construction Company (CCCC), est opérationnel depuis 2022. Hutchison Port Jizan Company (HPJZ), détenue à 60 % par Hutchison Holdings, assure la gestion et l'exploitation du port. China Road and Bridge Corporation (CRBC) détient une participation non divulguée dans le consortium.
- Djeddah. En décembre 2019, Red Sea Gateway Terminal Ltd (RSGT) a signé un accord de construction, d'exploitation et de transfert (BOT) d'une durée de 30 ans pour l'extension du port. En janvier 2021, Sound Joyce Enterprises Limited, filiale de COSCO, a acquis une participation de 20 % dans RSGT pour 140 millions USD. En 2007, China Harbour Engineer Company (CHEC) avait signé le contrat pour le développement initial du port.
- Projet de nouveau port maritime de Massawa en Erythrée pour un montant de 400 millions de dollars où China Harbour est l'opérateur majeur.
- Projet de nouvelle phase I de terminal à bétail au Soudan. China Harbour est l'opérateur portuaire. Le montant de l'investissement s'élève à 97 millions USD.
- Terminal de conteneurs du port de Suakin au Soudan, pour un montant de 100 millions USD dont CHEC est l'opérateur portuaire.
- Acquisition du nouveau terminal à conteneurs de Sokhna en Egypte. La société China Harbour Engineering Company (CHEC) a construit un nouveau terminal pour un montant de 520 millions USD. Par ailleurs, en 2023, COSCO, Hutchison Ports et CMA CGM ont signé un accord pour développer et exploiter un troisième terminal. Si les participations de Hutchison Ports et de CMA CGM restent confidentielles, COSCO détient 25 % du projet. Ce contrat d'exploitation n'est pas représenté sur la carte, le terminal n'étant pas encore achevé.

## **L'arc africain : logistique, matières premières et influence portuaire**

L'Afrique orientale et australe est devenue un pilier de la stratégie maritime chinoise. Elle offre des débouchés portuaires, des ressources naturelles, des relais logistiques vers l'Atlantique et la Méditerranée. Pékin cherche à concevoir avec les autorités locales la coordination entre facilités portuaires et axes de pénétration ferrés ou routiers dans le continent pour la mise en valeur des ressources naturelles locales.

## LES ROUTES DE ZHENG HE : LA VOIE MARITIME DE L'OCÉAN INDIEN VERS LE PROCHE ORIENT ET L'AFRIQUE

Le tout est monté en puissance depuis 2025 avec la guerre des droits douane de l'administration américaine, induisant le « reroutage » de marchandises chinoises via les façades portuaires d'Afrique de l'est, comme rebond avant de gagner les marchés du Moyen-Orient, d'Europe, d'Amérique latine.

Au Kenya, le port de Mombasa a bénéficié de plus de 3,2 milliards USD d'investissements liés aux infrastructures de transport, notamment via la Standard Gauge Railway construite par China Road and Bridge Corporation. Le nouveau port de Lamu, intégré au corridor LAPSSSET, constitue également un projet stratégique soutenu indirectement par des financements chinois, visant à créer une alternative logistique régionale. De 2014 à 2020, China Communications Construction Company (CCCC) a construit les postes d'amarrage n° 1 à 3 du port de Lamu pour 479 millions USD. De 2011 à 2021, China Communications Construction Company (CCCC) a construit le nouveau projet KOT et le projet du quai 19 au port de Mombasa avec un financement obtenu de sources chinoises non déclarées.

En Somalie, bien que la présence reste limitée pour des raisons d'instabilité politique, des discussions existent autour de la modernisation de ports comme Berbera et Mogadiscio, avec des entreprises chinoises de construction navale et d'ingénierie civile intéressées par des partenariats futurs.

En Tanzanie, les investissements chinois dépassent 10 milliards USD cumulés, incluant la modernisation du port de Dar es Salaam et le projet de port en eau profonde de Bagamoyo, estimé à près de 10 milliards USD mais actuellement suspendu. Ce projet illustre l'ambition chinoise de créer un méga-hub logistique sur la côte est africaine. La société China Harbour Engineering Company (CHEC) s'est vu attribuer un contrat de 154 millions USD pour l'agrandissement du port de Dar es Salaam en Tanzanie. Ce contrat comprenait la construction d'un terminal roulier et le renforcement de sept postes d'amarrage. Bien qu'un projet d'envergure d'un milliard USD ait été largement évoqué, il s'agit à ce jour du seul contrat exécuté. Pékin cherche également une implantation pour le développement de ses pêcheries, c'est le cas au travers du port de pêche de Kilwa Masoko, opéré par CHEC avec un montant d'investissements de 110 millions USD. Le projet d'extension du port de Tanga, phase II entre CCCC et CHEC est terminé en 2023 pour un investissement de 93 millions USD.

Au Mozambique, à Beira, après le passage du cyclone Eline en 2000, qui a ravagé le port, le gouvernement, suite à plusieurs tentatives de reconstruction infructueuses, a obtenu un prêt de la Banque d'import-export de Chine (EXIM) et a confié la reconstruction du port à China Harbour Engineering Company (CHEC). China Road and Bridge Corporation (CRBC) a achevé un projet de dragage en 2018.

À Madagascar, la présence chinoise est plus modérée mais stratégique, avec des investissements dans les ports en eau profonde de Toamasina (ancienne Tamatave) et de Mahajanga, principalement orientés vers les minerais et les produits agricoles. Les capitaux chinois dans les infrastructures portuaires et routières y dépassent 1 milliard USD cumulés. L'opérateur est CCCC.

En Afrique du Sud, principal partenaire commercial de la Chine sur le continent, les ports de Durban et du Cap jouent un rôle clé dans les échanges bilatéraux qui dépassent 60 milliards USD par an. Les entreprises chinoises, notamment COSCO Shipping et China Harbour Engineering Company, participent à la modernisation des terminaux et à l'intégration logistique avec les chaînes d'approvisionnement minières et industrielles.

La stratégie chinoise repose là aussi sur un modèle intégré port-corridor-zone économique spéciale, combinant financement à long terme, prise de participation dans les opérateurs portuaires et développement d'infrastructures connectées. Elle permet à Pékin de sécuriser les routes maritimes de l'océan Indien et au-delà du contournement de l'Afrique, d'étendre son influence économique et d'ancrer durablement ses chaînes logistiques dans l'espace africain.

Ces « nouvelles routes maritimes de la soie » ne constituent pas seulement un projet logistique. Elles redéfinissent la géographie économique mondiale autour de corridors maritimes structurants. Entre sécurisation énergétique, projection stratégique et intégration portuaire, la Chine cherche à contrôler non pas les mers elles-mêmes, mais les points de passage obligés du commerce global. Dans ce système, les détroits de Malacca, d'Ormuz et de Bab el-Mandeb ne sont pas de simples passages : ils sont devenus les artères critiques d'un ordre économique mondial en recomposition à l'aune de la « guerre froide 2.0 » sino-américaine de reconfiguration des chaînes de valeurs et de « duopolisation » des ressources, des infrastructures portuaires et du commerce.

# LA CHINE FACE À LA GUERRE EN IRAN ET AU VERROU STRATÉGIQUE DU DÉTROIT D'ORMUZ

PAR EMMANUEL VERON, CCE PARIS



*Le détroit d'Ormuz, point de passage névralgique qui connecte l'océan Indien avec l'exigüe golfe Persique et passage de Khor Najd à Musandam, Oman © iStock*

Le détroit d'Ormuz constitue l'un des points névralgiques les plus critiques de l'économie mondiale. Situé entre le golfe Persique et le golfe d'Oman, ce corridor maritime de 33 kilomètres de large concentre à lui seul environ 20 % du pétrole mondial transporté par voie maritime, soit près de 20 millions de barils par jour, ainsi qu'environ 20 % des exportations mondiales de gaz naturel liquéfié (GNL) et une part significative des produits pétrochimiques mondiaux. Toute perturbation de ce passage entraîne mécaniquement des répercussions globales sur les prix de l'énergie, les chaînes logistiques et les équilibres économiques internationaux. Dans le contexte de la guerre impliquant l'Iran et ses voisins, ce détroit devient un instrument géopolitique majeur. L'Iran, situé sur la rive nord du détroit, dispose d'une capacité de pression stratégique directe sur ce couloir vital. Historiquement, Téhéran a régulièrement utilisé la menace de fermeture ou de perturbation du trafic maritime comme levier diplomatique. Dans un contexte de conflit, cette capacité s'est transformée en arme économique indirecte.

Les relations entre la Chine et l'Iran reposent sur un partenariat stratégique essentiellement fondé sur des intérêts économiques et énergétiques. L'Iran constitue pour Pékin un fournisseur clé de pétrole à bas coût, tandis que la Chine représente pour Téhéran son principal débouché commercial et un soutien diplomatique face aux sanctions occidentales. L'un des principaux objectifs de la campagne militaire de l'administration Trump était d'affaiblir l'influence chinoise au Moyen-Orient en éliminant l'Iran de son rôle de principal partenaire régional et fournisseur d'énergie. A noter que cet objectif n'a pas été pleinement atteint, à ce stade. La guerre asymétrique en Iran a également induit un report du sommet sino-américain à Pékin et s'est invitée à l'agenda de la rencontre mi-mai. Pour la Chine, l'Iran constitue également un levier géopolitique contre l'influence américaine dans la région.

## **Une relation bilatérale resserrée ?**

Depuis 2021 surtout (dans la continuité de la politique étrangère chinoise au Moyen-Orient) les relations se sont resserrées au travers de la généralisation du Yuan Renminbi dans les échanges, du renforcement de la coopération militaire (équipements, armements, le spatial avec l'accès au système de navigation Beidou, totalement indépendant du système GPS, la vente du satellite d'observation chinois baptisé TEE-01B (Earth Eye-1), développé par la société chinoise Earth Eye Co ; la fourniture de perchlorate de sodium pour le programme de missiles iranien et composants duaux notamment pour les drones Shahed) et les voies dédoublées d'approvisionnement (maritime depuis le port de Gaolan vers Bandar-Abbas, Jask et Chabahar ; continentale par voie ferroviaire, depuis Xi'an vers Téhéran via le Kazakhstan, l'Ouzbékistan, le Turkménistan). Ces échanges demeurent discrets, indirects, maquillés par une maîtrise et une expérience acquise durant le conflit de la Russie en Ukraine et le renforcement des sanctions américaines sur des actifs et sociétés chinoises. Pékin évite ainsi toute alliance militaire directe avec Téhéran. Enfin, Pékin a déployé un navire de renseignement électromagnétique de 30 000 tonnes, le Liaowang 1, permettant le suivi et l'observation du conflit, en particulier l'évolution des opérations israélo-américaines.

# LA CHINE FACE À LA GUERRE EN IRAN ET AU VEROU STRATÉGIQUE DU DÉTROIT D'ORMUZ

En mars 2026, les exportations iraniennes vers la Chine s'élevaient à 113 millions USD, soit une baisse de près de 50 % par rapport à mars 2025, où elles atteignaient 220 millions de dollars. Sur les cinq dernières années, les échanges commerciaux ont diminué à un taux annuel moyen de 26,5 %. En mars 2026, l'Iran a exporté pour 113 millions USD et importé pour 71,8 millions de dollars de Chine, dégageant ainsi un excédent commercial de 41 millions USD<sup>[1]</sup>. Les échanges commerciaux auraient atteint un pic en 2024 autour de 13,4 milliards USD. La dégradation sécuritaire au Moyen-Orient, le contexte renforcé des sanctions à l'endroit de l'Iran ont pour conséquences la diminution des échanges bilatéraux, désormais structurés entre deux voies de contournement.

## Facteur énergétique et industriel

Sur le plan énergétique, l'Iran est devenu l'un des fournisseurs importants de la Chine, avec environ 80 % des exportations pétrolières iraniennes destinées au marché chinois et jusqu'à 90% en 2025, souvent à prix réduit en raison des sanctions internationales. En retour, le pétrole iranien représente environ 10 à 15 % des importations chinoises par voie maritime, ce qui en fait un flux significatif mais non dominant pour Pékin. Cette relation reste donc structurellement asymétrique : la Chine est vitale pour l'économie iranienne, mais l'Iran n'est qu'un fournisseur parmi d'autres pour la Chine. Cette dépendance iranienne s'est accentuée avec le renforcement des sanctions occidentales, poussant Téhéran à s'intégrer davantage dans les réseaux économiques asiatiques. Signé pour 25 ans en 2021, l'accord stratégique sino-iranien prévoit une coopération élargie dans les domaines de l'énergie, des infrastructures, des télécommunications et de la sécurité. Toutefois, sa mise en œuvre reste limitée et prudente. Le montant de 400 milliards USD d'échanges sur 25 ans est de facto caduc.

La Chine est aujourd'hui l'un des Etats les plus exposés à la stabilité du détroit d'Ormuz. Environ 40 à 50 % de ses importations de pétrole brut transitent par le golfe Persique, avec une dépendance particulièrement forte à l'égard de l'Iran et de l'Arabie saoudite. Selon plusieurs estimations récentes, l'Iran fournit à lui seul jusqu'à 1,4 million de barils par jour à la Chine, représentant une part essentielle de son approvisionnement énergétique. Cette relation repose sur une logique économique pragmatique : l'Iran vend son pétrole à prix réduit en raison des sanctions occidentales, tandis que la Chine sécurise un approvisionnement stable et bon marché. Les transactions en devise chinoise se sont généralisées en 2025. Les estimations évaluent à 30 milliards USD les revenus annuels correspondants pour Téhéran.

Cette dépendance structurelle rend Pékin particulièrement vulnérable à toute perturbation du détroit. Contrairement aux États-Unis ou à l'Europe, qui disposent de sources d'approvisionnement plus diversifiées (Amériques, Afrique, mer du Nord), la Chine reste fortement exposée aux flux du Moyen-Orient. Les grands groupes énergétiques chinois – Sinopec, PetroChina et CNOOC – reçoivent des consignes visant à sécuriser les stocks stratégiques et à limiter certaines exportations de carburants afin de protéger le marché intérieur chinois. Une tension s'exprime également sur l'industrie pétrochimique, les engrais, le soufre, la fabrication des plastiques, des solvants, des composants électroniques, des textiles synthétiques et des produits pharmaceutiques. Une rupture d'approvisionnement provoquerait des pénuries et une hausse rapide des coûts industriels mondiaux. Les chaînes logistiques internationales seraient également perturbées. L'augmentation des primes d'assurance maritime, des coûts de fret et des délais de livraison affecterait le commerce mondial. Les industries fonctionnant en flux tendus – électronique, automobile, aéronautique – pourraient connaître des ruptures de production. Les secteurs des plastiques, des semi-conducteurs et des engrais sont particulièrement exposés. La Chine dépend notamment des importations de naphta et d'hélium, essentiels à la fabrication des puces électroniques. L'Asie serait la région la plus exposée, notamment la Chine, le Japon, la Corée du Sud, l'Inde, Philippines, Vietnam, Thaïlande très dépendants des hydrocarbures du Golfe. La Chine verrait ralentir son activité manufacturière et ses exportations industrielles. Le Japon et la Corée du Sud, importateurs quasi totaux d'énergie, subiraient une forte pression économique. Ceci constituerait un levier de pression pour Pékin sur son voisinage allié des Etats-Unis.

[1] [Iran \(IRN\) and China \(CHN\) Trade | The Observatory of Economic Complexity](#)

# LA CHINE FACE À LA GUERRE EN IRAN ET AU VEROU STRATÉGIQUE DU DÉTROIT D'ORMUZ

## Tableau de synthèse - Impacts des tensions dans le détroit d'Ormuz

Sources : [Strait of Hormuz: Global supply chain at risk](#) | Roland Berger, Banque Mondiale, World Economic Forum, E. Véron.  
Mai 2026.

Produit / Matière première	Importance stratégique	Niveau d'exposition au détroit d'Ormuz	Principaux pays dépendants	Secteurs impactés	Conséquences économiques majeures
Pétrole brut	Première source énergétique	~30 % du commerce	Chine, Inde, Japon, Corée du	Transport, industrie, énergie	Hausse du Brent au-delà de 100-
Gaz naturel liquéfié (GNL)	Critique pour l'électricité et	~20 % des flux mondiaux de	Asie, Europe	Production électrique,	Hausse des prix du gaz, tensions
Engrais (urée, ammoniac)	Essentiels à la sécurité	46 % du commerce	Inde, Brésil, Chine, Asie du SE	Agriculture, agroalimentaire	Hausse des coûts agricoles et
Soufre	Intrant clé des batteries et	Près de 50 % du commerce	Indonésie, Afrique, Chine	Batteries, chimie, fertilisants	Tensions sur batteries EV,
Méthanol	Base de nombreuses	~33 % du commerce	Chine principalement	Plastiques, peintures, fibres	Hausse des coûts pétrochimiques
Polyéthylène	Matière première plastique	Forte concentration de	Asie, Europe	Emballages, plasturgie,	Perturbations des chaînes
Hélium	Ressource critique	Qatar = près d'un tiers de l'offre	États-Unis, Asie, Europe	Semi-conducteurs, IRM	Risques pour les puces
Aluminium	Métal clé pour transport et	Le Golfe représente ~9 %	Europe, Chine, Inde	Construction, automobile,	Hausse des coûts industriels et
Monoéthylène glycol (MEG)	Intrant textile et packaging	6,5 Mt exportées depuis le Golfe	Chine, Inde, Asie du SE	Textile, polyester, emballages	Hausse des prix textiles et
Minerai de fer premium / pellets	Intrant stratégique	Forte dépendance	Inde, Asie	Sidérurgie, construction	Hausse des coûts de fret et retards
Graphite synthétique	Élément clé des batteries EV	Dépend des sous-produits	Chine, industrie EV mondiale	Batteries électriques	Pression sur les coûts des
Hydrogène vert	Infrastructure énergétique	Développement régional	Europe, Asie	Transition énergétique	Retards d'investissement

Depuis le déclenchement des tensions militaires dans la région, les marchés pétroliers ont connu une forte volatilité. Les prix du pétrole ont connu des hausses rapides, parfois supérieures à +10 % en quelques jours, sous l'effet combiné des risques de fermeture du détroit, des attaques sur les infrastructures énergétiques et de la hausse des primes d'assurance maritime. Les coûts de transport maritime ont également fortement augmenté, certains affrètements de pétroliers ayant été multipliés par deux ou trois. Les assureurs appliquent désormais des "war risk premiums" sur les navires transitant dans la zone, ce qui augmente mécaniquement le coût final du baril livré en Asie. Cette inflation énergétique se transmet rapidement aux chaînes industrielles chinoises, très dépendantes des hydrocarbures pour la production manufacturière, la pétrochimie et le transport.

Pourtant, les conséquences imprévues de la guerre, à savoir la fermeture du détroit d'Ormuz et la destruction des infrastructures énergétiques dans le Golfe, n'ont pas produit l'effet de levier escompté par Washington sur Pékin. La Chine était géo économiquement protégée. Elle avait constitué les plus importantes réserves stratégiques de pétrole au monde. Elle a maintenu et développé des voies d'approvisionnement stables et diversifiées en provenance de Russie et d'Asie centrale. Pékin redoute particulièrement une volatilité durable des marchés énergétiques susceptible d'alimenter l'inflation, le ralentissement industriel et l'instabilité commerciale internationale.

# LA CHINE FACE À LA GUERRE EN IRAN ET AU VEROU STRATÉGIQUE DU DÉTROIT D'ORMUZ

Les effets de la crise se sont rapidement propagés à l'économie industrielle chinoise. Lors de la Foire de Canton, principal salon commercial du pays, plusieurs signaux ont confirmé l'impact inflationniste :

- Hausse d'environ +12,7 % du cuivre.
- Augmentation de +20 % des produits plastiques dérivés du pétrole.
- Tensions sur les chaînes d'approvisionnement industrielles.

Ces hausses reflètent une pression généralisée sur les coûts de production. L'industrie chinoise, fortement intégrée dans les chaînes globales, absorbe une partie de ces coûts mais répercute également l'inflation sur les prix à l'export. Les échanges commerciaux entre la Chine et le Moyen-Orient ont diminué fortement, notamment avec l'Iran où ils ont chuté de 80 %.

## **Facteur diplomatique et stratégie chinoise face à la crise**

Sur le plan diplomatique, la Chine adopte une position équilibrée. Elle soutient politiquement l'Iran dans les forums internationaux, notamment en critiquant les sanctions unilatérales américaines, mais évite tout engagement militaire direct. Pékin cherche avant tout à préserver sa stabilité régionale et ses relations avec l'ensemble des pays du Golfe, notamment l'Arabie saoudite et les Émirats arabes unis. Cette stratégie reflète une logique de "non-alignement actif" : la Chine utilise ses relations avec l'Iran pour sécuriser son approvisionnement énergétique et renforcer son influence au Moyen-Orient, tout en limitant les risques d'escalade avec les États-Unis. La diplomatie chinoise repose sur trois piliers : la neutralité politique, la protection des routes commerciales et la limitation des risques d'escalade. Officiellement, Pékin refuse de prendre parti entre l'Iran et ses adversaires, notamment les États-Unis et leurs alliés régionaux. Elle condamne les actions militaires qui aggravent l'instabilité, tout en évitant toute confrontation directe. La Chine insiste sur le respect de la souveraineté des États et sur le rejet de l'usage unilatéral de la force. Elle affirme que les perturbations dans le détroit d'Ormuz résultent principalement des opérations militaires menées par des acteurs extérieurs et appelle à un cessez-le-feu immédiat afin de rétablir la stabilité régionale.

En parallèle, Pékin joue un rôle de médiateur discret. Elle multiplie les échanges diplomatiques avec l'Iran, mais aussi avec les monarchies du Golfe comme l'Arabie saoudite. Cette stratégie vise à maintenir un équilibre régional et à préserver l'accès aux hydrocarbures sans dépendre d'un seul partenaire. La Chine cherche ainsi à éviter toute polarisation du conflit qui pourrait compromettre ses intérêts économiques. Ainsi, Pékin a pu discrètement avoir un espace diplomatique à ce stade sans succès définitif par l'intermédiaire du Pakistan. Régionalement, cette dynamique n'est pas neutre et joue contre l'Inde.

Face aux perturbations du détroit d'Ormuz, la Chine adopte également une approche pragmatique. Elle encourage la sécurisation des routes maritimes et soutient la libre circulation des navires, tout en évitant de s'associer aux initiatives militaires occidentales dans la région. Cette position traduit une volonté de préserver ses flux commerciaux sans s'exposer à un conflit direct. Enfin, la diplomatie chinoise s'inscrit dans une stratégie plus large de puissance : celle d'un acteur global qui privilégie la stabilité, la non-ingérence et la continuité économique. Pékin utilise la crise iranienne comme un espace d'affirmation diplomatique, en se présentant comme un acteur neutre capable de dialoguer avec toutes les parties.

La stratégie chinoise confirme les choix et les orientations stratégiques piliers de sa politique étrangère : sécurisation des approvisionnements et diversifications des partenaires ; constitution de réserves stratégiques et ajustement industriel. Pékin renforce ses relations avec les producteurs alternatifs (Russie, Afrique, Amérique latine) afin de réduire sa dépendance au golfe Persique. Cependant, ces alternatives ne suffisent pas à compenser totalement les volumes du Moyen-Orient. La Chine dispose de réserves pétrolières importantes qu'elle mobilise en cas de crise, permettant de lisser les chocs à court terme. Les autorités encouragent également une réduction temporaire des exportations de certains produits raffinés afin de privilégier le marché intérieur, signe d'une tension sur l'offre énergétique domestique.

À moyen terme, un blocage d'Ormuz accélérerait plusieurs transformations stratégiques que la Chine observe avec une attention particulière :

# LA CHINE FACE À LA GUERRE EN IRAN ET AU VEROU STRATÉGIQUE DU DÉTROIT D'ORMUZ

- Diversification des approvisionnements énergétiques ;
- Relocalisation partielle de certaines productions ;
- Investissements dans le nucléaire et les renouvelables ;
- Augmentation des stocks stratégiques. La Chine possède environ 1,4 milliard de barils de réserves stratégiques, soit près de quatre mois d'importations nettes.
- Militarisation accrue des routes maritimes.



*Traffic derivation : A clear line of VLCC super tankers are heading for the U.S. Gulf Coast due to the disruption of Middle Eastern crude oil supplies. (Marine Traffic)*

L'approche chinoise vise à préserver simultanément ses relations avec l'Iran, partenaire énergétique et stratégique, tout en maintenant des liens économiques étroits avec la région. Ce qui dans la durée induit une incertitude auprès des partenaires du Golfe, car l'Iran en guerre frappe et cible son voisinage arabe. La Chine cherche avant tout à protéger ses intérêts économiques et commerciaux sans entrer dans une logique de confrontation régionale ouverte. Elle aspire à se projeter comme une puissance stabilisatrice tout en laissant le fardeau sécuritaire aux États-Unis. Alors que la médiation chinoise entre l'Iran et l'Arabie saoudite affichée en mars 2023 a renforcé dans une certaine mesure la crédibilité diplomatique de Pékin au Moyen-Orient, la guerre a induit depuis le 28 février un glissement géopolitique de la posture chinoise auprès des pays arabes. Si la Chine capitalise ces dernières semaines sur une image de stabilité et de continuité face à son rival américain, cette dynamique n'est pas totalement opératoire dans le cadre du conflit au Moyen-Orient, où l'on voit l'incapacité réelle chinoise, et l'absence d'intention de faire pression sur Téhéran pour la fin du conflit.

Enfin, le conflit fragilise les investissements chinois au Moyen-Orient. En 2025, la région représentait la première destination des investissements extérieurs chinois avec au moins 26 milliards USD engagés. Entre 2013 et 2025, la Chine a signé plus de 221 milliards USD de contrats d'infrastructures et d'investissements dans les pays impliqués dans le conflit. Certaines infrastructures financées par Pékin ont déjà été touchées par des frappes iraniennes, notamment au Koweït. Sur le plan géoéconomique, les tensions autour d'Ormuz accélèrent et confirment la réflexion chinoise sur la diversification énergétique. Pékin augmente ses investissements dans les énergies renouvelables, le nucléaire civil et les corridors énergétiques terrestres afin de réduire sa vulnérabilité maritime. Les projets de pipelines avec la Russie et l'Asie centrale prennent une importance croissante dans cette logique de sécurisation. Enfin, la nouvelle cartographie des pipelines dans la péninsule arabique (Yanbu en Arabie Saoudite, les projets émiriens etc.) suscite l'intérêt de Pékin pour contourner le détroit d'Ormuz.



*Le Sophie Germain est le nouveau navire d'Orange Marine, spécialisé dans la réparation de câbles sous-marins © Orange Marine*

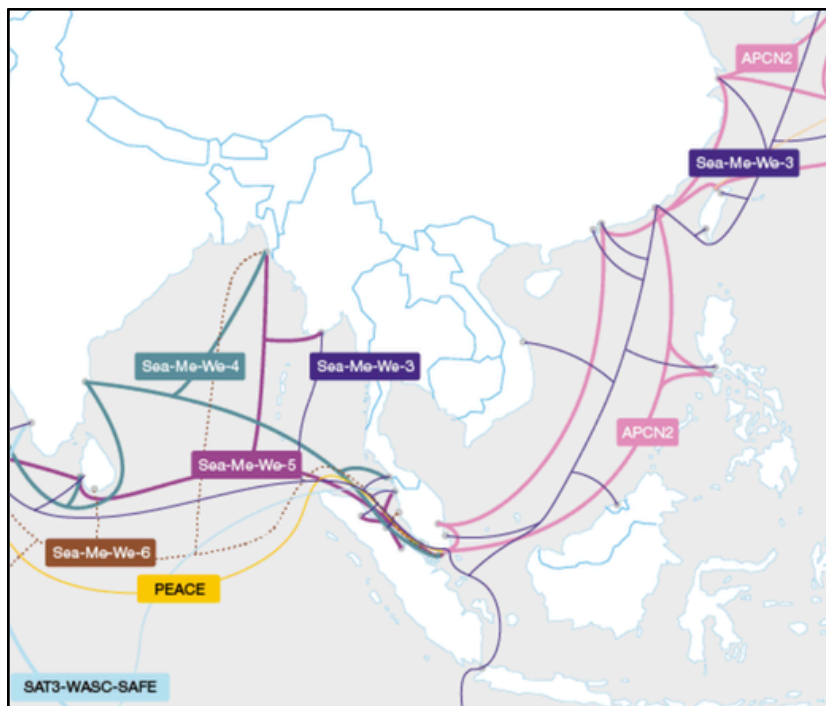
Les données numériques sont au cœur de l'économie mondiale. Or on estime que plus de 95% du trafic internet, et jusqu'à 99% des flux intercontinentaux, transitent par les quelques 500 câbles sous-marins de communication, faisant de ces derniers une infrastructure hautement stratégique.

Ces câbles sont traditionnellement mis en œuvre et exploités par des consortiums d'opérateurs de télécommunication. Cependant depuis quelques années d'autres acteurs privés commencent à investir dans ce secteur stratégique. Ainsi les grandes plateformes numériques (GAFAM) se sont rapidement inscrites comme des acteurs importants dans le déploiement des câbles sous-marins de communication, en participant à divers consortiums ou en étant à l'initiative directe de projets et alliances ad-hoc.

La multiplication du nombre de câbles détenus par des acteurs privés pourrait à terme fragiliser la capacité des États à encadrer le fonctionnement des câbles et à maintenir le principe de la neutralité du net. Le système juridique qui encadre les câbles sous-marins de communication est complexe et les câbles sous-marins sont soumis à des règles différentes selon les espaces maritimes dans lesquels ils sont déployés : zone internationale (haute mer), Zone Economique Exclusive et eaux territoriales.

Afin de garantir et d'améliorer constamment la qualité de service de son réseau mondial et d'apporter dans les meilleures conditions de performance et de sécurité les capacités de transfert de données indispensables aux entreprises françaises présentes à l'international, le Groupe Orange, au travers de sa division en charge des réseaux internationaux et des relations entre opérateurs Orange Wholesale, poursuit sa stratégie d'investissement dans les projets de connectivité par câbles sous-marins. Orange est ainsi présent dans plus de 40 câbles sous-marins dans le monde sur une distance total de 450 000 km, et plus particulièrement sur la route Europe-Asie via ses investissements dans les consortiums « South-East Asia - Middle East - Western Europe » (SEA-ME-WE3, 4, 5 et 6). SEA-ME-WE6 reliera prochainement Marseille et l'Asie via le Moyen-Orient sur une distance de 21 700 km et il offrira grâce aux technologies les plus récentes une capacité de plus de 130 Tb/s et une très faible latence répondant aux besoins croissants de l'économie numérique sur cette route stratégique.

# LES CÂBLES SOUS-MARINS, UNE INFRASTRUCTURE STRATÉGIQUE



Les tensions géopolitiques et les enjeux de souveraineté et de protection des données numériques influencent largement l'activité câblière mondiale. Ainsi les gouvernements occidentaux font pression pour exclure les technologies chinoises en raison des risques sécuritaires qu'elles pourraient générer, ce qui a pu par exemple conduire à abandonner le projet de déploiement d'un câble sous-marin de communication en Micronésie par le groupe chinois HMN. En réponse, les opérateurs chinois se sont désengagés du financement du câble SEA-ME-WE6. La connexion de SEA-ME-WE6 vers la Chine se fera à Singapour via le câble Asia Pacific Cable Network 2 (APCN-2).

Source : 2Africa Cable

La Chine s'inscrit donc au rang de puissance technologique incontournable dans le domaine du numérique et du déploiement des câbles sous-marins. Au-delà de sa zone d'influence directe, elle investit largement dans les « routes de la soie du numérique », particulièrement sur le continent africain. Le financement par des acteurs chinois du câble « Pakistan and East Africa Connecting Europe » (PEACE), reliant Singapour au Pakistan et à la France en passant par certains pays d'Afrique (Kenya, Djibouti, Egypte), est un exemple particulièrement illustratif de l'expansion de l'influence chinoise dans le domaine des câbles sous-marins de communication.



Source : 2Africa Cable

Le groupe Orange, opérateur de télécommunications dans 17 pays d'Afrique et de Moyen-Orient et acteur majeur du développement numérique du continent, y est partie prenante de plusieurs câbles sous-marins dont le câble 2Africa, un réseau cerclant l'Afrique sur près de 45 000 km et désormais le plus long au monde, mis en œuvre par un consortium emmené par Meta et incluant des opérateurs africains et chinois.

Dernier aspect de l'importance géostratégique des câbles sous-marins de communication, si la plupart des ruptures de câbles sont dues aux activités de chalutage ou aux manœuvres de navires commerciaux, et plus rarement aux mouvements naturels des fonds sous-marins, on observe des incidents dont on ne peut exclure qu'ils soient l'effet de sabotages effectués dans le cadre de la guerre hybride que mènent certains Etats. Les opérateurs jouent alors un rôle essentiel dans la détection précoce de ces incidents et le rétablissement rapide du service grâce aux contrats de maintenance conclus avec les acteurs spécialisés, dont les sociétés françaises ASN et Orange Marine sont parmi les leaders mondiaux.

Jérôme Coeuré est membre du Groupe d'expertise Digital IA Tech des CCE

# DEEPSEEK V4 ET L'ASCEND 950PR DE HUAWEI : UNE VICTOIRE STRATÉGIQUE POUR L'ÉCOSYSTÈME IA CHINOIS

PAR GILBERT REVEILLON, CCE YVELINES

Le lancement du modèle d'intelligence artificielle DeepSeek V4 marque un tournant décisif dans la course mondiale à l'intelligence artificielle. Contrairement aux pratiques de l'industrie qui privilégient l'optimisation pour les processeurs de l'américain Nvidia, DeepSeek, après le lancement de DS R1 qui a déclenché en un jour la chute de plus de 1000 milliards USD des capitalisations boursières mondiales (dont 600 milliards pour Nvidia) a choisi à nouveau de frapper fort... à la hauteur des successifs embargos des administrations américaines. Cette fois, DeepSeek a décidé de donner un accès anticipé et exclusif à son modèle V4 aux fabricants de puces chinois, au premier rang desquels figure Huawei avec son processeur Ascend 950PR. Cette décision stratégique, motivée tant par des considérations géopolitiques que par les restrictions américaines sur les exportations de semi-conducteurs, accélère l'émergence d'un écosystème technologique chinois autonome, capable de rivaliser avec la domination de Nvidia.

Cet article synthétise les informations issues de sources anglophones et chinoises pour analyser les caractéristiques techniques de cette alliance, son impact sur le marché des puces IA, et ses implications géopolitiques profondes. Avec l'IA les cycles courts sont déconcertants, mais avec la Chine depuis le 13<sup>e</sup> plan du PCC aux impacts amplifiés par le dernier 15<sup>e</sup> plan (cf. Note 1) les fondamentaux d'investissements sont clairs et nous poussent à décrypter cet écosystème de "game changers" trop peu couvert par les médias occidentaux.

## Le contexte : la naissance d'une alliance stratégique

Historiquement, le développement de modèles d'IA de pointe a été intrinsèquement lié à l'écosystème logiciel CUDA de Nvidia et à ses puces graphiques (GPU) surpuissantes. Cependant, les contrôles stricts imposés par les États-Unis sur l'exportation de semi-conducteurs avancés vers la Chine ont contraint les entreprises technologiques chinoises à chercher des alternatives viables. DeepSeek, basée à Hangzhou et devenue célèbre pour ses modèles open-source très performants et peu coûteux (notamment le modèle R1), a été confrontée à ces défis matériels. L'entreprise a choisi de frapper fort s'engageant à nouveau sur un niveau de performances et de prix sensiblement meilleurs que le consensus du marché mondial des LLM...

Selon les sources convergentes des rapports récents anglosaxons et chinois, le développement du futur modèle DeepSeek V4 a été ralenti par des instabilités matérielles lors de l'entraînement sur les puces Huawei Ascend 910B, obligeant l'entreprise à s'appuyer partiellement sur des puces Nvidia.

Néanmoins, pour la phase d'inférence (l'utilisation du modèle une fois entraîné) et pour l'optimisation finale de V4, DeepSeek a pris une décision radicale : exclure temporairement Nvidia et AMD de la boucle d'optimisation préliminaire pour se concentrer exclusivement sur les puces nationales, principalement la gamme Ascend de Huawei et les processeurs de Cambricon.

"Ce n'est pas une simple coopération technique, c'est un changement stratégique : passer de 's'adapter d'abord aux États-Unis, puis penser au marché intérieur' à 'la priorité au marché intérieur, les États-Unis en second plan!'"

La synergie entre le logiciel de DeepSeek et le matériel de Huawei repose sur des innovations techniques majeures des deux côtés.



# DEEPSEEK V4 ET L'ASCEND 950PR DE HUAWEI : UNE VICTOIRE STRATÉGIQUE POUR L'ÉCOSYSTÈME IA CHINOIS

Officiellement dévoilé le 24 avril 2026, DeepSeek V4 confirme une rupture technologique majeure. Le modèle phare, DeepSeek-V4-Pro, affiche 1 600 milliards de paramètres totaux soit le plus grand modèle openweight jamais publié. Son architecture "Mixture-of-Experts 2.0" hybride est la clé de son efficacité : sur ces 1 600 milliards, seuls 49 milliards sont activés par requête, permettant une inférence ultra-rapide et à très faible coût. Une version allégée, DeepSeek-V4-Flash (284 milliards de paramètres, 13 milliards actifs), est également disponible pour les usages courants.

Le modèle adopte une nouvelle architecture combinant raisonnement dense et clairsemé, succédant à l'architecture Mixture-of-Experts de la version 3. Il est conçu pour utiliser des formats de données à faible précision. Réduire le nombre de bits pour stocker et traiter une valeur numérique réduit considérablement les besoins en mémoire et en énergie (600w pour DS V4 contre 1400w pour Nvidia Blackwell B200) et accélère l'inférence.

## La Puce Huawei Ascend 950PR

Le processeur Ascend 950PR de Huawei est la réponse directe de la Chine aux puces d'inférence de Nvidia. Ses caractéristiques clés incluent :

- Support matériel natif du format FP4 : L'Ascend 950PR est présentée comme la première puce chinoise supportant nativement l'inférence en format FP4, offrant une puissance de calcul de 1,56 PFLOPS et une bande passante de 1,4 To/s avec 112 Go de mémoire HBM.
- Compatibilité "CUDA-like" via CANN Next : L'innovation la plus cruciale est l'évolution de la pile logicielle CANN (Compute Architecture for Neural Networks) de Huawei. La nouvelle version, CANN Next, imite le modèle de programmation SIMT de CUDA (avec des concepts de thread blocks et de warps). Cela permet aux développeurs de porter facilement le code conçu pour Nvidia vers le matériel Huawei, brisant ainsi le monopole logiciel de Nvidia.
- Efficacité pour l'inférence : Bien que sa puissance brute d'entraînement puisse encore accuser un retard sur les dernières puces de Nvidia, le 950PR est hautement optimisé pour l'inférence, offrant une solution très rentable pour le déploiement à grande échelle des modèles d'IA.

Caractéristique	DeepSeek V4 (Logiciel)	Huawei Ascend 950PR (Matériel)
Optimisation principale	Inférence, contexte long (1M tokens)	Inférence à grande échelle
Formats de données	Support natif FP8 et FP4	Accélération matérielle native FP4
Écosystème	Indépendance vis-à-vis de CUDA	Pile CANN Next compatible CUDA
Objectif stratégique	Déploiement massif à bas coût	Remplacement des puces Nvidia H20

**Huawei Ascend 950PR : La Puce qui Change Tout.**  
Performances 2,87× supérieures à la Nvidia H20 en inférence.

- ▣ Première puce chinoise avec support natif FP4
- ⚡ Puissance FP4: **1,56 PFLOPS**
- ▣ Mémoire HBM: **112 Go**
- Bande passante: **1,4 To/s**
- Innovation: **CANN Next** (compatibilité CUDA-like)

Date: Avril 2026 | Sources: The Information, Reuters, Zhihu, Tom's Hardware, Asia Times

# DEEPSEEK V4 ET L'ASCEND 950PR DE HUAWEI : UNE VICTOIRE STRATÉGIQUE POUR L'ÉCOSYSTÈME IA CHINOIS

## Impact sur le marché : le basculement des géants technologiques chinois

La combinaison de la compatibilité logicielle améliorée de l'Ascend 950PR et de son optimisation pour des modèles performants comme DeepSeek V4 a provoqué un séisme sur le marché chinois des serveurs d'IA.

Les géants technologiques chinois tels que ByteDance (maison mère de TikTok/Douyin) et Alibaba, ont traditionnellement été de fervents clients de Nvidia. Cependant, à la suite des tests réussis de l'Ascend 950PR, ces entreprises ont passé des commandes massives à Huawei.

L'optimisation pour les puces Huawei se traduit directement par une politique tarifaire dévastatrice pour la concurrence américaine. L'API de DeepSeek-V4-Pro est proposée à 3,48 \$ par million de tokens (et 0,0036 \$ pour les tokens en cache), soit 8 à 10 fois moins cher qu'OpenAI (30 \$ pour GPT-5.4) et Anthropic (25 \$ pour Claude Opus 4.6). DeepSeek annonce que ces prix baisseront encore davantage au second semestre 2026, au fur et à mesure que Huawei déploiera ses supernodes Ascend 950 à grande échelle.

Selon des sources industrielles, Huawei prévoit d'expédier environ 750 000 puces Ascend 950PR en 2026. ByteDance à elle seule aurait commandé pour plus de 5,6 milliards USD de puces Ascend cette année (soit environ 250 000 unités), tandis qu'Alibaba en aurait commandé environ 150 000. Ces deux entreprises représenteraient à elles seules plus de 50% des commandes initiales.

Signe de la confiance absolue de l'écosystème technologique chinois dans cette trajectoire, DeepSeek est en pourparlers avancés avec Tencent et Alibaba pour une levée de fonds valorisant la start-up à plus de 20 milliards de dollars (environ 1,8 milliard de dollars levés). Cette opération, inédite pour DeepSeek qui n'avait jusqu'ici reçu aucun financement extérieur (propriété du hedge fund High-Flyer Capital Management), vise principalement à retenir les talents face aux offres concurrentes des autres laboratoires chinois.

## Le déclin relatif de Nvidia en Chine

Les conséquences pour Nvidia sont tangibles. En raison des restrictions d'exportation américaines (qui limitent Nvidia à vendre des puces bridées comme la H20 en Chine) et de la montée en puissance des alternatives locales, la part de marché de Nvidia en Chine s'érode rapidement.

Un rapport d'IDC indique que les fabricants de puces chinois ont capturé près de 41 % du marché national des accélérateurs d'IA en 2025, réduisant la part de Nvidia à environ 55 % (contre 95 % avant les sanctions). Huawei est le grand gagnant de cette transition, ayant expédié environ 812 000 puces IA en 2025, capturant près de 20 % du marché [14]. Face à cette situation et au soutien de Pékin pour les puces nationales, Nvidia aurait même temporairement suspendu la production de la puce H20 destinée à la Chine.

## Implications géopolitiques et stratégiques

L'alliance de facto entre DeepSeek et Huawei dépasse le cadre purement commercial ; elle s'inscrit dans la stratégie de "double circulation" et d'autonomie technologique de Pékin.

La décision de DeepSeek de prioriser l'optimisation pour les puces Huawei Ascend plutôt que pour Nvidia est perçue comme la pose de la première pierre d'un "CUDA chinois". En prouvant qu'un modèle d'IA de classe mondiale peut fonctionner efficacement et à moindre coût sur du matériel 100 % chinois, DeepSeek valide la stratégie d'indépendance de Pékin.

*"Si V4 réussit, cela signifie que les futurs modèles d'IA chinois ne seront plus limités par les interdictions de puces américaines, mais pourront atteindre des performances de classe mondiale sur une puissance de calcul nationale."*

Le lancement de DeepSeek R1 a créé un tsunami avec 100 millions de téléchargements en moins de dix jours. La caractéristique « openweight » du code source en a fait le plus beau cheval de Troie numérique de l'histoire et a entraîné un rejet et un bannissement par plusieurs pays. Il y a fort à parier que l'arrivée de DeepSeek V4 sur les marchés mondiaux va entraîner le même rejet de plusieurs gouvernements.

# DEEPSEEK V4 ET L'ASCEND 950PR DE HUAWEI : UNE VICTOIRE STRATÉGIQUE POUR L'ÉCOSYSTÈME IA CHINOIS

Nous assistons à la création de deux écosystèmes d'infrastructure d'IA distincts au niveau mondial :

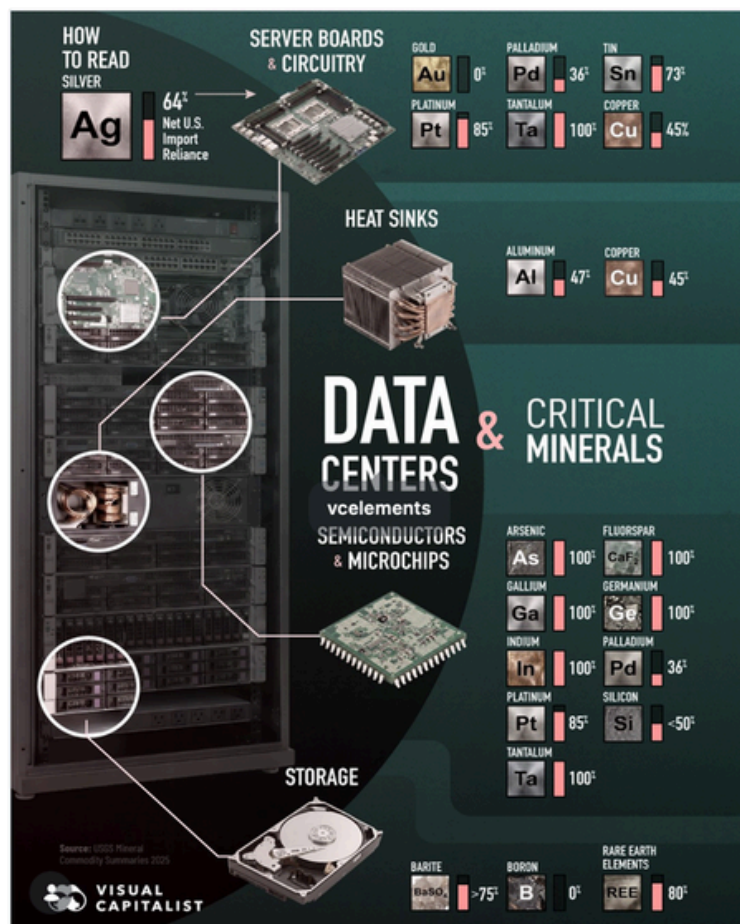
- L'écosystème occidental** : Dominé par Nvidia, AMD et Intel, servant les marchés occidentaux et alliés. Intel ayant même profité du CES Las Vegas 2026 pour présenter sa puce à 18 angströms... le 1er acteur mondial à laisser tomber l'unité nanomètre...
- L'écosystème chinois** : Centré autour de Huawei (matériel) et de modèles comme DeepSeek et Qwen (logiciel), servant le marché intérieur chinois et potentiellement les pays du Sud global. Toujours au CES Las Vegas 2026 Alibaba a présenté une Ière mondiale fonctionnelle et en temps réel d'IA orbitale avec Qwen3.

Cette bifurcation a des implications majeures pour les investisseurs dans les centres de données. Les entreprises chinoises réduiront probablement leur dépendance à l'égard des capacités de cloud computing offshore basées sur du matériel américain, préférant construire des infrastructures nationales équipées de puces Huawei.

Le succès de DeepSeek et de Huawei démontre les limites de la politique américaine de contrôle des exportations de semi-conducteurs. Bien que ces restrictions aient initialement ralenti les efforts d'entraînement des grands modèles en Chine, elles ont eu pour effet pervers de forcer l'écosystème chinois à s'intégrer verticalement.

La réaction de Washington ne s'est pas fait attendre. Le 24 avril 2026, jour même du lancement de V4, le Département d'État américain a envoyé un câble diplomatique mondial à toutes ses ambassades pour alerter les gouvernements alliés sur une campagne "à l'échelle industrielle" de vol de propriété intellectuelle. DeepSeek, Moonshot AI et MiniMax sont nommément accusés d'"extraction et distillation" des modèles américains. Pékin a qualifié ces accusations de "calomnies sans fondement". De son côté, Jensen Huang, PDG de Nvidia, a publiquement déclaré qu'il serait "catastrophique" pour les États-Unis que les puces Huawei deviennent le standard pour faire tourner les modèles d'IA chinois – reconnaissant ainsi implicitement la réalité du basculement en cours.

Les leviers de pression de la Chine sur l'ensemble de la chaîne de valeurs de l'IA dont l'accès aux ressources rares ont déjà amené le président américain à adoucir ses velléités de taxation sur les exportations chinoises... cf. le schéma de "Net US Import Reliance" qui illustre la position de force de la Chine tout spécifiquement sur les semi-conducteurs et les puces.



Comme le note un analyste chinois : "L'approche de Washington est d'offrir à la Chine une technologie avancée (bridée) pour maintenir la part de marché de ses fabricants de puces. La réponse de Pékin est d'endurer la douleur à court terme tout en accélérant le développement de technologies de base afin que le pays contrôle son propre avenir technologique."

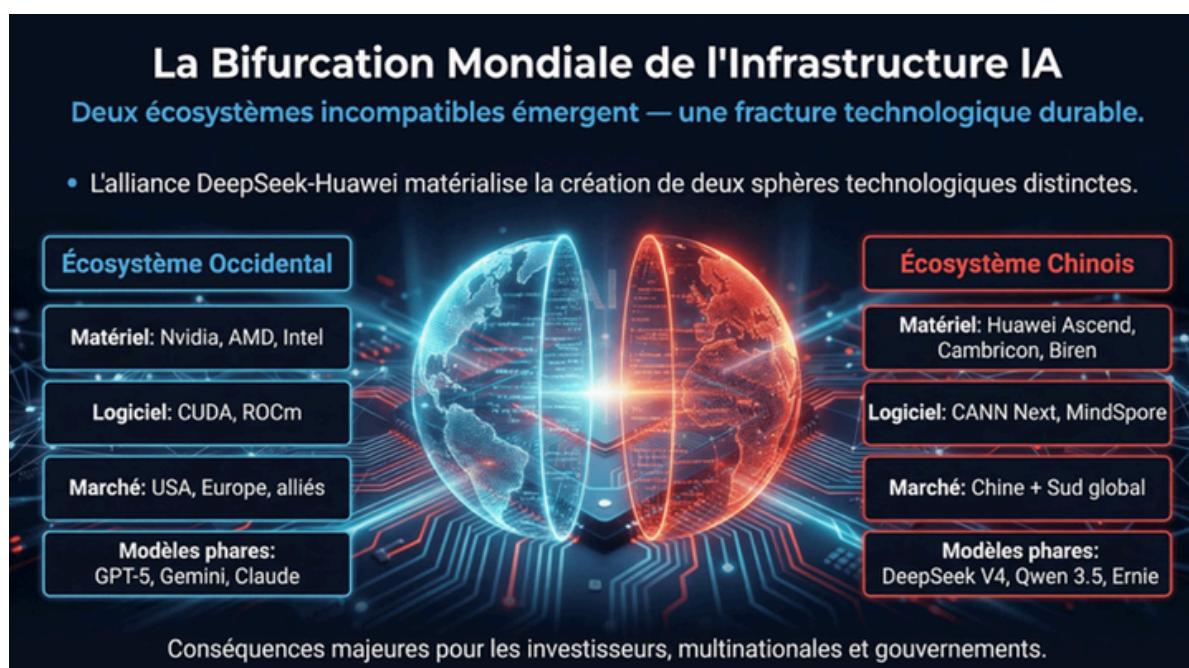
En conclusion, la sortie de DeepSeek V4, couplée à la puce Ascend 950PR de Huawei, n'est pas seulement une prouesse technologique ; c'est une déclaration d'indépendance de l'industrie chinoise de l'intelligence artificielle : le message déjà clair que nous avons commenté au CES de Las Vegas 2026 est confirmé. En surmontant les barrières matérielles et logicielles imposées par les États-Unis et le quasi-monopole de Nvidia, la Chine est en train de consolider un écosystème d'IA complet, autonome et hautement compétitif. Cette dynamique redessine la carte mondiale de la technologie, transformant la course à l'IA en une véritable guerre d'indépendance des semi-conducteurs.

# DEEPSEEK V4 ET L'ASCEND 950PR DE HUAWEI : UNE VICTOIRE STRATÉGIQUE POUR L'ÉCOSYSTÈME IA CHINOIS

Et le doute sur la suprématie américaine est désormais permis, puisque 52% des décideurs du CES GovTech dénoncent la perte de leadership américain au profit de la Chine sur un périmètre de plus en plus large de la chaîne de valeurs.

Le passage de V3 à V4 agit comme un révélateur. Il illustre la montée en puissance de l'écosystème productif chinois autour de la convergence LLM - infrastructure - hardware - software. A l'image de la scission entre la Chine et l'ICANN sur les couches DNS d'internet depuis 2010, une fracture technologique s'est désormais bien amorcée entre les deux blocs comme l'illustre le schéma ci-dessous.

Cette scission implique des conséquences structurantes pour les investisseurs, multinationales et gouvernements. Les applications industrielles de l'IA physique chinoise ont percé la scène américaine du CES 2026. Tout laisse à penser que 2027 sera encore plus révélateur des effets de levier de cet affranchissement des infrastructures bipolaires de l'IA.



L'icône française Yann LeCun alerte les communautés internationales dans ses deux derniers articles publiés dans le New York Times et en français dans Challenges.

<https://www.nytimes.com/2026/01/26/technology/an-ai-pioneer-warns-the-tech-herd-is-marching-into-a-dead-end.html>

[https://www.challenges.fr/entreprise/tech-numerique/cest-une-catastrophe-le-pionnier-de-lia-yann-lecun-avertit-que-la-silicon-valley-va-perdre-la-guerre-de-lia-face-a-la-chine\\_638061](https://www.challenges.fr/entreprise/tech-numerique/cest-une-catastrophe-le-pionnier-de-lia-yann-lecun-avertit-que-la-silicon-valley-va-perdre-la-guerre-de-lia-face-a-la-chine_638061)

# DEEPSEEK V4 ET L'ASCEND 950PR DE HUAWEI : UNE VICTOIRE STRATÉGIQUE POUR L'ÉCOSYSTÈME IA CHINOIS

## Note 1. La cohérence du 13e, 14e et 15e plan du PCC et la révélation DSV4+Huawei

En Occident, l'innovation (OpenAI, Nvidia) est perçue comme le fruit d'initiatives privées. En Chine, c'est l'exécution méthodique d'une stratégie d'Etat planifiée sur des décennies :

- Le 13e plan (2016-2020) pose les bases de l'innovation indépendante et du rattrapage technologique.
- 14e plan (2021-2025) : stratégie de double circulation et autonomie face aux sanctions américaines. C'est le plan qui a directement produit l'Ascend de Huawei et l'optimisation algorithmique de DeepSeek (passage de DS V1 à R1)
- 15e plan (2026-2030, en cours de déploiement), pour une souveraineté totale sur les technologies critiques (semi-conducteurs, IA, Quantique et DLT blockchain) et exportation de ces standards vers le Sud Global.

## Note 2. Le passage remarquable de DS V3 à V4 (notamment la multimodalité texte + image + vidéo natif)



## Note 3. Première mondiale : Alibaba Qwen-3 est l'un des premiers modèles d'IA au monde à fonctionner entièrement en orbite (collaboration avec GuoXing Aerospace Technology)

### • Processus validé :

- o Le modèle Qwen-3 a été chargé sur un centre de calcul spatial.
- o Des requêtes ont été envoyées depuis la Terre vers le satellite.
- o Le traitement (inférence) a été effectué en orbite.
- o Les résultats ont été renvoyés sur Terre en moins de deux minutes
- Objectif : Valider la faisabilité de l'IA en orbite pour des applications futures (ex : gestion de données spatiales, communication, analyse en temps réel).

### Contexte et enjeux :

- Cette démonstration s'inscrit dans la course à l'IA spatiale, avec des applications potentielles pour les satellites, les missions lunaires/martiennes, et la gestion de données en temps réel depuis l'espace.
- Alibaba et la Chine renforcent ainsi leur position dans la convergence IA/quantique/technologies spatiales, un domaine stratégique que nous suivons de près.



Le chancelier Friedrich Merz a effectué sa première visite officielle en Chine, les 25 et 26 février 2026 © Gouvernement fédéral/Bergmann

*Pendant vingt-cinq ans, l'Allemagne et la Chine ont formé un partenariat industriel fructueux. Mais la lune de miel est terminée : la relation sino-allemande a basculé vers une rivalité stratégique, révélant les fragilités du modèle exportateur allemand face à la montée en puissance technologique de la Chine.*

## **Le temps de la « Wandel durch Handel »**

Tout a commencé par une convergence d'intérêts presque parfaite. L'Allemagne cherchait des débouchés pour ses exportations d'équipements industriels et de voitures de luxe ; la Chine avait besoin de technologies et de savoir-faire pour accélérer son industrialisation. Les années 2000, portées par l'adhésion de Pékin à l'OMC en 2001, ont vu les échanges et les co-entreprises entre les deux pays prendre leur envol : à peine 5 % des échanges totaux de l'Allemagne au début de la décennie, ils en représentaient près de 20 % vingt ans plus tard. Cette relation reposait sur un slogan : « Wandel durch Handel », le changement par le commerce. L'idée, chargée de l'optimisme de l'époque, était qu'en insérant la Chine dans les circuits de l'économie mondiale, l'ouverture politique suivrait. Gerhard Schröder puis Angela Merkel ont cultivé cette ligne avec constance, multipliant les visites à Pékin à la tête de délégations d'industriels. La Chine est devenue, année après année, le premier partenaire commercial de l'Allemagne d'abord en Asie, puis dans le monde.

Pour les grands groupes allemands, le marché chinois était un pilier de croissance. Volkswagen vendait près de quatre voitures sur dix en Chine ; BASF, le géant de la chimie, y construisait l'un de ses plus grands sites de production au monde. Les fleurons industriels réalisaient en moyenne 20 % de leurs ventes en Chine, jusqu'à 40 % pour Volkswagen à son apogée.

## **Le basculement : Made in China 2025**

En 2015, Pékin lance « Made in China 2025 », avec l'ambition de conquérir une position dominante dans dix secteurs stratégiques, de l'intelligence artificielle à la robotique, des énergies propres aux biomédicaments. Parmi ces dix secteurs, au moins quatre correspondent aux exportations phares de l'Allemagne vers la Chine : l'automobile, les machines-outils, les équipements électriques, la pharmacie.

# CHINE-ALLEMAGNE : LA FIN D'UN PARTENARIAT MODÈLE

L'ancien modèle où l'Allemagne fournissait la technologie, la Chine la main-d'œuvre et le marché, devient progressivement caduque. La Chine monte en gamme, elle cesse d'assembler des composants confiés par ses partenaires étrangers, investit massivement en R&D, forme des centaines de milliers d'ingénieurs et construit ses propres champions industriels. L'écart technologique, longtemps considéré comme la garantie de la supériorité allemande, s'érode.

En 2019, pour la première fois, la Fédération des industries allemandes (BDI) désigne la Chine comme un « concurrent systémique ». « La naïveté envers la Chine est terminée », déclare en 2022, Robert Habeck, vice-chancelier et ministre de l'Économie.

## Des dépendances stratégiques

Mais au moment même où les discours politiques se durcissent, les liens économiques continuent de se renforcer. La Chine reprend en 2025 sa place de premier partenaire commercial de l'Allemagne, devant les États-Unis, avec un volume d'échanges de 251,8 milliards d'euros. Mais la structure de ces échanges s'est profondément dégradée : l'Allemagne achète de plus en plus à la Chine et vend de moins en moins. Le déficit commercial bilatéral atteint 87 milliards d'euros en 2025, plus du double de ce qu'il était en 2019.

La dépendance est aussi stratégique. L'Allemagne importe de Chine 90 % de ses terres rares, ces minéraux indispensables à la fabrication de batteries, de moteurs électriques, d'éoliennes. Selon une étude récente, elle dépend de la Chine pour neuf des seize métaux critiques, sans alternative identifiée pour quatre d'entre eux.

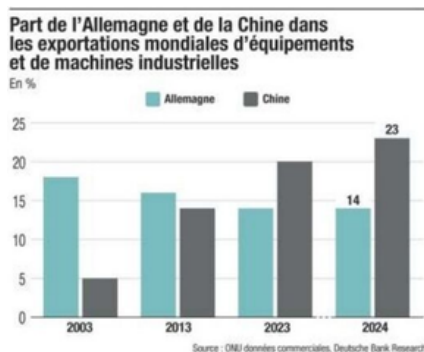
Loin de réduire leur exposition, les quatre grands (Volkswagen, BMW, Mercedes et BASF) représentent à eux seuls un tiers des investissements européens en Chine sur les quatre dernières années. Pour ces groupes, le marché chinois n'est pas remplaçable : en réduire la présence, c'est prendre le risque de perdre du terrain face à des concurrents locaux subventionnés qui, eux, ne partiront pas.

## Le « second choc chinois »

Les économistes appellent cela le « second choc chinois ». Le premier, dans les années 2000, avait consisté en la délocalisation d'une grande partie de la production manufacturière mondiale vers la Chine. Le second prend la forme de produits chinois de plus en plus sophistiqués, vendus à des prix agressifs grâce à des surcapacités massives et des subventions d'État, débarquant sur les marchés européens et mondiaux en concurrence directe avec les exportations allemandes.

L'Allemagne se situe en première ligne. Près de 70 % de sa production manufacturière est potentiellement concernée, du fait d'une forte concentration dans des secteurs directement ciblés par la montée en gamme industrielle chinoise. Selon le cabinet EY, quelques 245 500 emplois industriels ont été supprimés depuis 2019, dont 124 000 en 2025. L'Allemagne a perdu sa place de leader mondial dans l'automobile, les machines et équipements de production d'électricité. Son avance dans les produits chimiques et les transports routiers se réduit à vue d'œil.

Les poids lourds industriels allemands sont en crise, même si une partie des PME-PMI du Mittelstand, ces entreprises familiales spécialistes de niches technologiques, résistent mieux grâce à leur agilité. Mais elles aussi s'interrogent désormais sur leur exposition à la Chine, et certaines préfèrent investir en Malaisie, en Thaïlande ou en Inde.



## Berlin entre deux feux

Pendant des décennies, la politique allemande vis-à-vis de la Chine a reposé sur un principe tacite : éviter à tout prix de trancher. Des gouvernements Schröder à ceux de Merkel, la logique économique primait sur tout le reste. Les questions de droits de l'homme, de propriété intellectuelle ou de réciprocité commerciale étaient certes soulevées, mais jamais de façon trop frontale.

Avec la coalition SPD-Verts-FDP menée par Olaf Scholz (2021-2025), un premier infléchissement s'est produit. La stratégie Chine publiée en juillet 2023, portée par la ministre des Affaires étrangères Annalena Baerbock, actait officiellement la trilogie « partenaire, concurrent, rival systémique ». Les chapitres consacrés à la « diversification des chaînes d'approvisionnement » et à la « protection des infrastructures critiques » marquaient une vraie rupture de ton.

Mais les tensions internes de la coalition ont miné sa mise en œuvre. Scholz lui-même s'est rendu à Pékin en novembre 2022 en déclarant que l'Allemagne n'était « pas partisane d'un découplage ». La décision d'autoriser le conglomérat chinois Cosco à prendre une participation au capital du port de Hambourg, malgré les alertes des services de renseignement, est devenue le symbole d'une ligne politique fragilisée par les lobbies industriels. Et le délai d'exclusion des équipements Huawei du réseau 5G a été reporté de 2026 à 2029.

## Merz : la fermeté en mots, le pragmatisme en actes

L'arrivée de Friedrich Merz à la chancellerie au printemps 2025 a suscité de vraies interrogations sur l'évolution de la ligne allemande. Chef de la CDU, il avait tenu dans l'opposition des discours nettement plus fermes que ses prédécesseurs, dénonçant la « menace grandissante » que représente la Chine pour la sécurité européenne et avertissant les entreprises allemandes : « Toute entreprise qui investit aujourd'hui en Chine doit mesurer le risque élevé. » Son contrat de coalition reconnaît l'existence d'éléments de « rivalité systémique » et annonce une commission parlementaire dédiée aux risques de dépendance envers la Chine.

Mais lors de sa première visite officielle à Pékin, les 25 et 26 février 2026, accompagné d'une trentaine de dirigeants d'entreprises (dont Volkswagen, BMW, Mercedes-Benz, Siemens, Bayer et Adidas), Merz a pris soin d'éviter l'expression « rival systémique » dans ses déclarations publiques, réactivant plutôt le concept de « partenariat stratégique ». Xi Jinping, de son côté, a appelé les deux pays à être des « partenaires fiables qui se soutiennent mutuellement ». Maniant l'euphémisme diplomatique, Merz s'est borné à évoquer « une bonne coopération avec, cependant, certains défis à surmonter ensemble », liés à « des problèmes de concurrence et à la forte capacité de production de la Chine ».

Les résultats de sa visite sont restés modestes : quelques accords sectoriels, ainsi qu'une commande de 120 Airbus négociée au niveau européen. Aucune concession structurelle n'a été obtenue sur les asymétries d'accès au marché, les subventions d'État chinoises ou la propriété intellectuelle.

Cette visite illustre le double lobbying contradictoire auquel Merz est soumis : d'un côté, les entreprises fabriquant en Allemagne qui demandent à être protégées de la concurrence chinoise ; de l'autre, les 5 200 entreprises allemandes qui ont des intérêts en Chine et entendent y préserver leurs positions. L'Allemagne l'a d'ailleurs illustré en votant en 2024 contre les droits de douane européens sur les véhicules électriques chinois, au grand déplaisir de Paris. Le « de-risking without decoupling » reste la formule consacrée, mais personne ne sait encore vraiment où placer le curseur.

## Conclusion : le dilemme du « de-risking »

L'Allemagne illustre bien la difficulté d'une politique commune européenne vis-à-vis de la Chine. Première économie de l'UE, sa dépendance spécifique envers Pékin la distingue de ses partenaires : elle représente plus de 35 % des échanges entre l'UE et la Chine, ce qui lui confère un poids considérable dans toute négociation commerciale collective, mais aussi une exposition unique aux pressions chinoises.

Ce que révèle la crise sino-allemande est plus profond encore : c'est la fin d'un modèle économique. L'Allemagne a bâti sa prospérité sur un triptyque « énergie russe bon marché, marché chinois en expansion, excellence industrielle exportée ».

# CHINE-ALLEMAGNE : LA FIN D'UN PARTENARIAT MODÈLE

L'énergie russe, c'est terminé depuis l'invasion de l'Ukraine. Le marché chinois s'est rétréci et transformé en un terrain de jeu ultra-concurrentiel. Et l'excellence industrielle allemande elle-même est contestée dans ses bastions historiques.

Au-delà du cas allemand, la relation avec la Chine pose une question plus large pour l'Europe : comment préserver l'ouverture commerciale tout en réduisant les dépendances stratégiques ? Comment rester compétitif face à une puissance industrielle soutenue par l'État ? Et jusqu'où aller dans la confrontation économique sans fragiliser ses propres entreprises ? L'Allemagne, en première ligne, agit comme un révélateur de ces tensions.

## L'automobile, symbole des tensions entre la Chine et l'Allemagne

*Pendant trente ans, Volkswagen a été la marque la plus vendue en Chine. En 2022, BYD l'a détrônée. Ce basculement symbolise la montée en puissance de l'automobile électrique chinoise et la fragilisation de l'industrie automobile allemande.*



*Lors de l'Auto China 2026 à Pékin, Volkswagen Chine a présenté ses nouveaux véhicules électriques intelligents avec lesquels le groupe allemand compte bien (re)conquérir le marché chinois © Volkswagen*

Les chiffres sont frappants : les exportations de voitures allemandes vers la Chine ont chuté d'environ un tiers en 2025 par rapport à l'année précédente, et de plus de 50 % par rapport au pic de 2022. Alors que Porsche vendait 100 000 voitures en Chine en 2021, le constructeur haut de gamme n'en vend plus que 40 000 en 2025. Entre 2019 et 2025, les constructeurs allemands ont perdu près de dix points de parts de marché en Chine, de 23 % à 14 % (source FIEV).

Et l'électrique ne compense pas : parmi les dix voitures électriques les plus vendues en Chine, aucun constructeur allemand n'apparaît. Par ailleurs, la Chine concentre les deux tiers des capacités mondiales de fabrication de batteries automobiles. CATL, numéro un mondial, a certes ouvert une usine à Erfurt en Allemagne, mais c'est le fabricant chinois qui dicté les termes du partenariat, pas l'inverse.

Au total, **110 000 emplois ont été perdus dans le secteur automobile allemand depuis 2019**. En 2025, l'automobile ne représente plus que 720 000 emplois sur les 45 millions d'actifs, au plus bas depuis 14 ans.

La crainte est que l'Allemagne ne se transforme en « **Detroit** » européen, comme la ville américaine qui, jadis puissance industrielle, n'a pas su maintenir son avance face à une concurrence internationale. La transition électrique, mal anticipée avant 2016, a aggravé la situation : les constructeurs allemands ont continué à investir dans leurs atouts historiques (moteurs thermiques haute performance, luxe de confort) là où le marché se transformait radicalement.

Quand Bruxelles a voté des droits de douane compensatoires sur les véhicules électriques chinois à l'automne 2024, l'Allemagne a voté contre, mettant en porte-à-faux une initiative soutenue notamment par la France et la Pologne. Berlin craignait des représailles commerciales chinoises sur ses exportations automobiles ou chimiques.

De leur côté, les constructeurs automobiles (Volkswagen, BMW, Mercedes-Benz) ont opté pour le renforcement de leur engagement en Chine, notamment dans l'électromobilité, en multipliant les partenariats avec des entreprises chinoises (SAIC Motor, Xpeng Motors, Geely...).

# DERNIÈRES NOUVELLES

## DES RELATIONS FRANCO-CHINOISES

### SUIVIES PAR LE COMITÉ FRANCE CHINE



#### Brèves politico-économiques

- La taxe française visant les petits colis des plateformes en ligne comme SHEIN ou TEMU rapporte bien moins que prévu : environ 2,3 millions d'euros par mois, soit quinze fois moins que les estimations initiales. Selon l'article, près de 90 % des marchandises transitent désormais par d'autres pays (notamment la Belgique et les Pays-Bas) afin de contourner le dispositif. Cette situation relance le débat sur l'efficacité du contrôle des flux du e-commerce international. (BFM Business le 13/05/2026)
- La plateforme SHEIN fait l'objet d'une enquête de la Data Protection Commission irlandaise portant sur le transfert de données personnelles d'utilisateurs européens vers la Chine. Cette enquête, à résonance européenne, cherche à vérifier la conformité des pratiques du groupe avec les règles européennes de protection des données. Cette procédure intervient dans un contexte de vigilance accrue de l'UE concernant la cybersécurité, la souveraineté numérique et les plateformes chinoises. (01Net le 11/05/2026)
- La Chine ouvre son marché aux abats blancs de porc français, très demandés localement mais peu consommés en Europe. Cet accord, salué par la filière porcine française, devrait accroître les exportations et améliorer la valorisation des carcasses d'environ 10 %. Malgré une année 2025 difficile, la France a tout de même exporté 105 000 tonnes vers la Chine. Les professionnels anticipent un renforcement de la coopération agricole entre la France et la Chine suite à cet accord. (La France Agricole le 11/05/2026)
- Le marché automobile européen connaît une arrivée massive de nouvelles marques de véhicules électriques, principalement chinoises, intensifiant la concurrence et brouillant la lisibilité pour les consommateurs. Face à cette multiplication des acteurs et modèles, distributeurs et acheteurs montrent des signes de lassitude, tandis que plusieurs marques chinoises peinent à s'imposer durablement malgré des stratégies agressives de prix et d'innovation. (Numerama le 26/04/2026)
- Le projet européen « Industrial Accelerator Act », visant à renforcer la réindustrialisation et à réduire la dépendance aux importations chinoises, suscite une vive réaction de la Chine. Pékin dénonce des mesures jugées discriminatoires contre ses entreprises, notamment dans les batteries, véhicules électriques et énergies vertes, et menace l'UE de contre-mesures si le texte est adopté sans modification. (Boursorama avec Media Services le 27/04/2026)
- Les représentants du parlement et les Etats membres de l'UE sont parvenus à un accord de principe pour imposer 50% de droits de douane sur l'acier importé afin de protéger l'industrie sidérurgique européenne de la concurrence chinoise. Cela fait suite à une proposition de la Commission, qui estimait que les surcapacités de production en Chine fragilisent les producteurs européens et accentuent les déséquilibres du marché. Cette mesure s'inscrit dans une stratégie plus large de défense commerciale et de souveraineté industrielle. (Le Monde le 14/04/2026)

#### Contrats et partenariats

- La compagnie chinoise CHINA EASTERN a annoncé l'achat de 101 AIRBUS A320neo pour un montant estimé à 15,8 milliards de dollars. Cette commande majeure illustre la reprise du transport aérien en Chine et renforce les liens industriels entre AIRBUS et le marché chinois. L'opération consolide également la position du constructeur européen face à la concurrence de BOEING sur le segment des moyen-courriers. (Le Monde le 25/03/2026)

# DERNIÈRES NOUVELLES

## DES RELATIONS FRANCO-CHINOISES

### SUIVIES PAR LE COMITÉ FRANCE CHINE



#### Implantations et investissements croisés

- STELLANTIS étudie l'accueil de la production d'un modèle du constructeur chinois DONGFENG dans son usine de Rennes-la-Janais afin d'optimiser ses capacités industrielles en Europe. Ce partenariat potentiel s'inscrit dans une logique de rentabilisation du site breton et de coopération industrielle entre le groupe franco-italien et son partenaire chinois historique, dans un contexte de réorganisation de la production automobile européenne. (L'Auto-Journal le 15/05/2026)
- Le constructeur automobile chinois CHERY accélère son développement en France avec plusieurs marques électriques et hybrides, dont Omoda et Jaecoo. Le groupe prévoit de s'appuyer sur un réseau de distribution national et des prix compétitifs. CHERY mise sur l'innovation technologique et l'électrification pour s'imposer face aux constructeurs historiques déjà présents en France. (Auto Moto le 26/04/2026)
- Présentant ses résultats du premier trimestre 2026, la directrice générale d'OP MOBILITY, Félicie Burelle, a défendu le choix de vendre des usines automobiles européennes à des constructeurs chinois comme une solution pragmatique face aux surcapacités industrielles du continent. Selon elle, construire de nouvelles usines pour ces acteurs serait un non-sens économique, tandis que la reprise de sites existants permettrait au contraire de maintenir l'activité industrielle et les emplois locaux. (AUTO INFO le 22/04/2026)

#### Autres initiatives de coopération

- TOTAL ENERGIES va construire un projet éolien terrestre associé à un système de stockage par batterie d'une valeur de 1,2 milliard de dollars, qui devrait utiliser des éoliennes chinoises, a confirmé le géant pétrolier le 24 avril 2026. Le géant français a en effet annoncé avoir pris la décision finale d'investissement pour le projet « Mirny », qu'il développe depuis un certain temps avec des partenaires au Kazakhstan, en Asie centrale. (Recharge le 24/04/2026)
- Le groupe KERING lance « KERING Craft », un programme destiné à soutenir la nouvelle génération de designers chinois. L'initiative vise à promouvoir les savoir-faire artisanaux, accompagner les jeunes talents et renforcer les échanges créatifs entre la Chine et l'industrie du luxe. À travers ce projet, KERING confirme son intérêt stratégique pour le marché chinois et son écosystème de création. (FASHION NETWORK le 31/03/2026)

# NOUVELLES BRÈVES DE LA MONDIALISATION CHINOISE...

SUIVIES PAR PAUL CLERC-RENAUD ET GAËLLE PICUT

## Macro-économie / Conjoncture économique / Climat d'affaires

- **Les investisseurs internationaux reviennent en Chine pour ne pas être exclus des progrès de l'empire du Milieu dans l'automobile, les énergies vertes ou la pharmacie.** Les multinationales occidentales constatent jour après jour la montée en gamme de « l'usine du monde » et ses avancées technologiques spectaculaires. Dans une inversion des rôles historique, elles reviennent investir dans l'empire du Milieu et nouer des partenariats pour bénéficier de ces progrès, à l'instar de Renault ou de Sanofi. Ce retour en grâce est cependant loin d'inverser la tendance de fond d'un repli des investissements directs étrangers (IDE) depuis le Covid, sur fond de ralentissement sur un marché cadencé par des règles jugées souvent discriminatoires, et de tensions géopolitiques grandissantes de l'Ukraine à Taïwan. En 2024, les IDE sont tombés à leur niveau le plus bas depuis les années 1990 et ont reculé encore de 9,5 % l'an dernier. Figaro, 12/05/2026

## Guerre au Moyen-Orient

- **Le yuan profite des tensions au Moyen-Orient pour s'imposer dans les paiements internationaux.** La demande croissante de règlements en yuan dans un contexte de tensions au Moyen-Orient propulse les montants de transactions à des niveaux records dans le système de paiement transfrontalier chinois. SCMP, 09/04/2026
- **Le blocus du détroit d'Ormuz provoque un choc économique mondial en cascade : au-delà du pétrole, les perturbations touchent les engrais, le soufre, l'ammoniac et même l'hélium** indispensable aux semiconducteurs, menaçant la sécurité alimentaire mondiale selon le PAM. Le FMI révisé la croissance mondiale à la baisse (3,1% dans le scénario de base) avec un risque réel de stagflation, les pays les plus vulnérables, notamment en Afrique et en Asie, étant frappés de plein fouet par la hausse simultanée des prix de l'énergie, des engrais et du coût de la dette. Même en cas de cessez-le-feu, les effets structurels persisteront, révélant la fragilité profonde des chaînes d'approvisionnement mondiales face aux chocs géopolitiques. Center for Macroeconomics & Development, 21/04/2026
- **Comment la Chine tire parti de la guerre au Moyen-Orient.** La persistance d'un choc énergétique, la montée des barrières technologiques et le ralentissement de la croissance mondiale risquent de compliquer la tâche d'une économie chinoise déjà confrontée au vieillissement démographique et à la crise immobilière. Mais, la Chine renforce son influence diplomatique, sa puissance en matière d'énergies propres et ses renseignements sur l'armée américaine. Le Figaro, 05/05/2026
- **Guerre en Iran : coup d'accélérateur pour le photovoltaïque chinois.** Le blocage du détroit d'Ormuz a provoqué un doublement soudain des exportations chinoises de produits photovoltaïques (wafers, cellules, panneaux) entre février et mars 2026, y compris vers l'Europe, où elles stagnaient depuis 2022, avec un impact sur les prix limité mais réel. La crise accélère ainsi paradoxalement la transition énergétique mondiale, dont la Chine reste le fournisseur quasi-exclusif. Le Grand Continent, 09/05/2026

## Mondialisation

- **Matières premières : l'offensive chinoise en matière de « pricing power ».** La Chine cherche à réduire sa dépendance aux marchés occidentaux en imposant ses propres références de prix sur les matières premières stratégiques. Sans détrôner le dollar à court terme, Pékin gagne du terrain, surtout dans les métaux et minerais critiques (lithium, cuivre) et les batteries. À l'horizon 2035, un système mondial plus fragmenté et multipolaire pourrait émerger : domination chinoise sur les métaux et la transition énergétique, suprématie occidentale préservée sur l'énergie fossile. Horizon 2035, 27/04/2026

# NOUVELLES BRÈVES DE LA MONDIALISATION CHINOISE...

- **Pékin étend sa politique économique axée sur la sécurité alors que les chocs des crises mondiales s'intensifient.** Pékin a adopté en avril deux nouveaux règlements majeurs : l'un protège les chaînes d'approvisionnement pour empêcher les capacités technologiques de se déplacer à l'étranger, l'autre étend la juridiction chinoise à l'étranger pour contrer les sanctions occidentales. Merics, 23/04/2026

## Relations internationales Chine / Etats-Unis / Canada

- **Le Canada envisage d'imposer des droits de douane sur certains produits agricoles et forestiers pour contrer les importations à bas prix, notamment en provenance de Chine.** Cette décision marquerait un tournant protectionniste pour Ottawa, qui s'oppose pourtant aux mesures similaires prises par Washington. Les Echos, 07/04/2026
- **L'essor de l'IA aux États-Unis est actuellement freiné par une pénurie majeure de composants électriques essentiels, tels que les transformateurs et les batteries, principalement produits en Chine.** Près de la moitié des centres de données américains prévus cette année risquent d'être retardés ou annulés en raison d'un manque de transformateurs, de commutateurs et de batteries. Ce déficit met en lumière un paradoxe stratégique majeur. Si les États-Unis dominent incontestablement la conception de puces de pointe et de logiciels d'IA, leur incapacité à fabriquer les composants électriques nécessaires les rend dépendants des importations, notamment en provenance de Chine. Bloomberg, 01/04/2026
- **Les États-Unis montent au créneau pour défendre Panama face à la Chine,** en publiant avec cinq pays latino-américains et caribéens, une déclaration dénonçant la « politisation » du commerce maritime avec Pékin. AFP/Figaro, 29/04/2026
- **Le sommet Trump-Xi à Pékin était moins commercial que stratégique :** derrière les annonces d'investissement, les deux puissances ont échangé autour de leurs lignes rouges militaires : Washington exigeant que Pékin cesse d'armer l'Iran, Pékin mettant en garde contre les livraisons d'armes à Taïwan. Sur la guerre technologique, une trêve tacite a été conclue autour des deux points d'étranglement symétriques : puces américaines contre terres rares chinoises. Une pause tactique, non une détente structurelle. Natixis, 15/05/2026

## Relations Chine / UE

- **Les exportations automobiles chinoises vers l'UE ont atteint 1 million de véhicules en 2025 (+30,7 %),** représentant 7 % du marché européen, selon un rapport de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA). En miroir, les ventes de voitures européennes en Chine ont chuté de 43 % en valeur. SCMP, 13/04/2026 + En 2025, les marques chinoises représentaient une part de 6% en Europe et même de 12% au Royaume-Uni. D'après les estimations de Roland Berger, elles pourraient atteindre 14% du marché européen et 20% outre-Manche en 2030. Le Figaro, 29/04/2026
- **La chute d'Orbán, principal allié de Pékin au sein de l'UE, ne devrait pas bouleverser les relations sino-hongroises :** les interdépendances économiques sont trop profondes pour que le nouveau gouvernement Magyar s'en affranchisse. Pékin a d'ailleurs réagi avec sérénité, se disant prêt à coopérer sur une base pragmatique. La vraie inconnue reste l'alignement de Budapest sur la ligne européenne de « réduction des risques » vis-à-vis de la Chine, en échange du déblocage de 18 milliards d'euros de fonds gelés. SCMP, 13/04/2026
- **La Chine annonce des restrictions visant sept entreprises européennes actives dans l'armement ou la défense,** pour ventes d'armes ou « collusion » avec Taïwan. Concrètement, les exportateurs chinois ont pour interdiction de leur fournir des biens à double usage potentiel, civil ou militaire, précise le ministère. AFP, 23/04/2026

# NOUVELLES BRÈVES DE LA MONDIALISATION CHINOISE...

- **Le Premier ministre espagnol Pedro SÁNCHEZ s'est rendu en Chine du 13 au 15 avril 2026, pour sa quatrième visite en quatre ans.** La visite a donné lieu à la signature de 19 accords bilatéraux, couvrant notamment les domaines économique, agricole, scientifique et technologique. Sur le plan commercial, plusieurs avancées ont été annoncées : élargissement de l'accès au marché chinois pour certains produits agroalimentaires espagnols (pistaches, figues séchées, produits porcins, etc.) ; volonté conjointe de rééquilibrer la relation commerciale bilatérale, marquée par un déficit espagnol dépassant 40 Mds EUR et renforcement de la coopération en matière d'investissements, notamment dans les infrastructures, les transports durables et les technologies vertes. SER Pékin, semaine du 13 avril 2026
- **La Chine menace de représailles commerciales l'Europe si l'Union européenne adopte son plan de réindustrialisation.** Au cœur des désaccords : le mécanisme de « contenu local » et le contrôle sur les investissements étrangers. La Tribune, 28/04/2026
- **Crimée : la Chine s'implante discrètement.** Restant prudente par crainte de sanctions internationales, la Chine renforce toutefois progressivement sa présence en Crimée annexée, pour des raisons à la fois géopolitiques et économiques : incursions de navires chinois à Sébastopol, installation d'entreprises privées dans les zones occupées... Slate, 29/04/2026
- **Contre la surproduction d'acier chinois, l'UE dégage l'arme commerciale.** Les taxes européennes de cet alliage seront portées à 50% au-delà d'un quota de 18,3 millions de tonnes par an. Les entrées sur le marché européen sont pour l'heure taxées à 25% à partir d'un seuil beaucoup plus élevé. L'Opinion, 14/04/2026
- **L'Union européenne interdit désormais les onduleurs chinois dans tous les projets financés par des fonds européens,** invoquant des risques de cybersécurité et de dépendance stratégique, alors que la Chine domine toutefois largement le marché mondial des onduleurs solaires, avec Huawei et Sungrow. SCMP, 05/05/2026
- **Le groupe chinois Weichai a pris le contrôle du leader mondial de la construction de yachts de luxe, le groupe italien Ferretti,** malgré la contestation d'un actionnaire tchèque auprès du gouvernement italien. BFMTV, 14/05/2026

## BRI / BRICS / Indopacifique / Reste du monde

- **En mer de Chine méridionale, le retour de la "grande muraille de sable" de Pékin.** Des images satellites révèlent la construction par la Chine de vastes infrastructures à vocation militaire sur un récif de l'archipel des Paracels. L'Express, 02/04/2026
- **Pékin et Hanoï maintiennent une retenue mutuelle dans leurs différends territoriaux en mer de Chine méridionale,** malgré la poursuite des activités de dragage chinoises aux îles Paracel et la construction d'îles vietnamiennes dans les Spratleys. Ce pragmatisme diplomatique s'explique par leurs liens économiques étroits, la volonté de la Chine de ne pas s'aliéner un voisin clé face à la pression américaine, et l'intérêt du Vietnam à gérer une relation asymétrique sans compromettre une coopération croissante dans des domaines comme le ferroviaire et l'IA. Un contraste frappant avec les affrontements répétés et musclés entre la Chine et les Philippines dans les mêmes eaux disputées. SCMP, 02/04/2026
- **La Chine modernise son système de navigation par satellite BeiDou,** concurrent direct du GPS américain et de Galileo, en remplaçant ses anciens satellites par des modèles de troisième génération et en optimisant leur couverture orbitale mondiale. L'objectif affiché est d'accélérer l'adoption internationale du réseau, notamment dans les pays de la Ceinture et Route, où Pékin cherche à imposer une alternative aux systèmes occidentaux. SCMP, 04/04/2026

# NOUVELLES BRÈVES DE LA MONDIALISATION CHINOISE...

- **Les importations et exportations combinées échangées entre la Chine et six pays d'Amérique latine (Argentine, Brésil, Chili, Colombie, Mexique et Pérou) ont augmenté de plus de 3 200 % entre 2001 et 2025**, contre environ 40 % pour le commerce entre ces pays et les États-Unis. En Amérique latine et dans les Caraïbes, la présence de la Chine se fait principalement par des prêts plutôt que par des IDE, et dans le cadre des investissements directs, ce qui constitue principalement des acquisitions plutôt que des projets en développement, créant relativement peu d'emplois. Natixis, 17/04/2026
- **Les marques chinoises (BYD, Mixue, Haidilao, Skintific) conquièrent rapidement les consommateurs indonésiens, portées par des prix compétitifs et une image technologique renouvelée.** Les jeunes Indonésiens, qui boycottent McDonald's et Starbucks pour des raisons politiques liées à Gaza, se tournent naturellement vers ces alternatives chinoises. Les droits de douane américains et européens poussent les entreprises chinoises à se replier sur l'Asie du Sud-Est, faisant de l'Indonésie un marché stratégique prioritaire. The New York Times, 23/04/2026
- **La Chine et l'Indonésie ont lancé un système de paiement QR transfrontalier permettant aux utilisateurs d'Alipay et de QRIS de régler des achats dans les deux pays en monnaie locale.** Cette initiative s'inscrit dans la stratégie de Pékin d'internationalisation du yuan et de réduction de la dépendance au dollar, déjà déployée en Thaïlande, au Vietnam, en Malaisie et à Singapour. D'autres extensions à des partenaires de l'ASEAN sont attendues dans l'année. SCMP, 04/05/2026
- **La Chine et l'Asie du Sud : extension de l'espace stratégique prioritaire.** La projection géopolitique chinoise dans l'ensemble de l'Asie du Sud dépendra fortement de ses capacités commerciales et de sa relation avec l'Inde. Après 25 ans de montée en puissance chinoise dans la région, les pays d'Asie méridionale formulent le vœu d'une plus grande diversification des partenariats, afin notamment de diluer le poids de la Chine et de limiter les expériences éprouvées (dettes, corruption, défaillances matérielles, asymétries). RDN, E. Véron, mai 2026

## Relations Chine / Afrique / Moyen-Orient

- **En Afrique, la bataille des rails s'intensifie entre l'UE, la Chine et les USA pour l'accès aux minerais.** De Lobito au Tazara, les grandes puissances s'arrachent l'accès au cuivre et au cobalt africains. L'Europe tente un retour tardif face à Pékin et Washington. La Chine relance le corridor Tazara (Tanzania-Zambia Railway Authority), 1 860 km entre la ceinture cuprifère zambienne et le port de Dar-es-Salaam, en injectant plus d'un milliard de dollars. Objectif : faire passer le fret de moins de 500 000 tonnes à 2 millions par an. Un accord aurait été conclu entre cinq entreprises chinoises pour financer les plans de réhabilitation. Le Point, 26/11/2025 + La Tribune, 08/04/2026
- **Face aux perturbations actuelles dans les pays du Golfe, la Chine réoriente vers l'Afrique du Nord sa stratégie énergétique.** Pékin accélère ainsi sa coopération entamée notamment avec l'Algérie, le Maroc et l'Égypte. Trois pays qui offrent également des voies maritimes alternatives à celle du détroit d'Ormuz. Courrier International, 21/04/2026
- **La République démocratique du Congo reprend le contrôle du marché du cobalt dominé par la Chine.** Après avoir instauré des quotas d'exportation, le premier producteur mondial va se doter de stocks pour maîtriser le marché de ce minerai critique. L'enjeu affiché est aussi de créer des filières industrielles, en poussant à la transformation au niveau local. Le Figaro, 23/04/2026

## Ports / Transport maritime

- **La Chine a exigé que les deux plus grandes compagnies maritimes d'Europe cessent d'exploiter des ports situés sur le canal de Panama.** Cela intervient quelques semaines seulement après qu'une décision de justice leur a confié le contrôle des ports aux dépens de CK Hutchinson à Hong Kong. Financial Times, 15/04/2026

# NOUVELLES BRÈVES DE LA MONDIALISATION CHINOISE...

- **L'Afrique est devenue une route incontournable.** Avec la fermeture du détroit d'Ormuz et les menaces sur le canal de Suez, une part croissante du fret mondial longe le continent. Du Maroc à l'Afrique du Sud, un marché prometteur se développe pour les ports et les armateurs. Les ports africains tels que Durban, Tanger Med, Lomé, Mombasa voient leur trafic exploser. La Chine joue un rôle central dans cette mutation car elle a massivement investi dans les ports africains dans le cadre de la BRI (Djibouti, Tanger Med ou encore Lekki au Nigéria). Challenges, 04/04/2026
- **La Chine vient de livrer le plus grand transporteur de voitures du monde, le *Glovis Leader* :** 230 mètres, 14 ponts, 10 800 véhicules par rotation. Construit par un chantier naval chinois pour un armateur sud-coréen, ce navire illustre la domination croissante de Pékin sur la construction navale spécialisée. La Chine, premier producteur mondial de voitures électriques, se dote des infrastructures logistiques nécessaires pour les exporter. Media 24, 30/04/2026
- **La compétition mondiale autour des ports s'intensifie sous l'effet de la rivalité sino-américaine :** la Chine contrôle ou finance désormais plus de 120 ports hors de ses frontières, renforçant son influence sur les routes maritimes et les chaînes logistiques mondiales. Face à cette montée en puissance, États-Unis, Europe, Inde et acteurs privés multiplient investissements et contre-offensives portuaires, au risque de créer des surcapacités coûteuses et une fragmentation géopolitique du commerce maritime. The Economist, 30/04/2026

## Energie

- **Comment la Chine s'est préparée à résister au choc énergétique ?** Sa forte dépendance au pétrole importé diminue sous l'effet de politiques industrielles volontaristes et de la montée en puissance des véhicules électriques. Stocks de pétrole très importants, énergies renouvelables en pleine expansion, pétrochimie basée sur le charbon...Pékin se prépare depuis des années à ce type de crise énergétique et a considérablement réduit sa dépendance au pétrole importé. Sans oublier la diversification des Etats via lesquels la Chine importe son pétrole brut. The New York Times, 06/06/2026 + Reuters, 01/04/2026 + **La Chine a anticipé la hausse des prix du pétrole en utilisant du charbon pour produire des plastiques et produits chimiques.** Les chercheurs chinois ont amélioré le procédé Fischer-Tropsch, réduisant les émissions de CO2 de 30% à moins de 1% avec du bromure de méthyle. La stratégie chinoise de conversion du charbon inquiète pour le climat et les marchés, mais vise une autosuffisance de 85% en matériaux avancés d'ici 2030. Sciences & Vie, 10/04/2026
- **Beijing HyperStrong Technology Co, spécialisée dans le stockage d'énergie par batteries, prévoit de plus que doubler ses expéditions en 2026,** passant de 26 à 70 GWh, grâce à une forte demande en Chine et à l'international. La croissance est portée par l'essor des centres de données pour l'IA, les besoins du réseau électrique chinois, et l'augmentation des commandes en Europe et en Amérique du Nord. Bloomberg News, 06/04/2026

## Aéronautique

- **Après Airbus, Safran dans le viseur du Congrès américain pour ses activités en Chine.** En cause : ses partenariats industriels avec la Chine, susceptibles de nourrir indirectement les capacités militaires de Pékin. Une offensive politique qui illustre le durcissement de Washington face aux technologies dites « à double usage ». Challenges, 15/04/2026
- **Retards dans la livraison des avions C919 :** n'ayant livré que 15 appareils en 2025 (contre un objectif initial de 75) et seulement 5 au premier trimestre 2026, Comac fait face à deux fragilités structurelles : la dépendance aux moteurs occidentaux CFM Leap-1C (dont les États-Unis ont temporairement suspendu l'export mi-2025) et des pénuries de main-d'œuvre. SCMP, 21/04/2026

# NOUVELLES BRÈVES DE LA MONDIALISATION CHINOISE...

## Défense / Renseignement militaire

- **Pékin contre-attaque sur le terrain du renseignement open source.** Avec sa société MizarVision, basée à Hangzhou, la Chine diffuse désormais des images satellitaires enrichies par intelligence artificielle (IA) détaillant avec une grande précision les positions et mouvements des forces américaines au Moyen-Orient, retournant contre Washington les outils utilisés depuis des années par les Occidentaux. Challenges, 11/04/2026
- **La Chine voit dans la guerre en Iran un révélateur des mutations de la guerre contemporaine.** Le conflit souligne le rôle central des technologies, du renseignement et de l'information, tout en confirmant que la supériorité militaire ne suffit pas à garantir des gains durables. Pékin insiste sur la nécessité de renforcer son autonomie stratégique et ses capacités intégrées. Dans ce contexte, elle maintient une approche prudente, privilégiant une montée en puissance progressive et indirecte. Sunday Guardian, 03/05/2026
- **Les Etats-Unis veulent briser la domination de la Chine sur les drones civils et militaires,** avec un programme de 1,1 milliard de dollars baptisé « Drone Dominance ». Pour cela, ils doivent d'abord briser le monopole de Pékin sur les batteries et les moteurs et ensuite, réduire autant que possible le coût sur les autres composants. WSJ & L'Opinion, 03/05/2026
- **La Chine continue d'approvisionner les usines de drones en Iran et en Russie malgré les sanctions américaines.** Des entreprises chinoises peu connues vendent au grand jour des produits à double usage, tels que des moteurs et des batteries, au mépris des sanctions américaines. Ces pièces servent en particulier à produire les drones iraniens Shahed utilisés par Moscou dans la guerre en Ukraine. WSJ / L'Opinion, 06/05/2026
- **La Chine rattrape son retard sous-marin, l'Amérique s'inquiète.** La domination américaine sous les mers, dernier domaine où Washington conservait un avantage net, est désormais menacée par la montée en puissance de la flotte sous-marine chinoise, notamment une nouvelle génération de sous-marins nucléaires plus silencieux, à l'aide de la technologie russe. The Economist, 07/05/2026 et 18/05/2026

## Métaux / Matériaux critiques

- **Terres rares : l'Australie ordonne à plusieurs investisseurs chinois de céder leurs parts dans un acteur stratégique.** Le gouvernement australien cherche à conserver le contrôle des entreprises qui exploitent les métaux critiques de ses sols. Des investisseurs chinois ont pris ces dernières années des participations importantes dans Northern Minerals, une société basée en Australie. Les Echos, 18/05/2026

## Numérique - Nouvelles technologies - Normes - Semi-conducteurs

- **Semi-conducteurs : la Chine accélère vers l'autosuffisance.** Pékin cherche à consolider ce secteur industriel, en plein développement avec l'IA, pour éviter toute dépendance aux produits étrangers, notamment américains. Goldman Sachs estime que les fournisseurs chinois avaient répondu à 14% de la demande nationale en semi-conducteurs en valeur en 2024 et que ce taux pourrait atteindre 37% d'ici 2030. La lithographie, où la Chine reste très dépendante du néerlandais ASML, sera une des priorités chinoises. L'Opinion, 30/03/2026
- **Un nouveau rapport de Stanford indique que la Chine est en passe de supprimer l'avance technologique des États-Unis dans le domaine de l'IA.** Bien que les Américains conservent une supériorité en matière de capitaux investis et de nombre de modèles, la Chine domine désormais les brevets, les publications scientifiques et les installations robotiques. L'écart de performance entre les modèles des deux puissances s'est considérablement réduit, soutenu par une infrastructure énergétique chinoise plus robuste que le réseau électrique vieillissant des États-Unis. La Chine a un grand vivier de talents, dépassant les États-Unis en matière de scientifiques de haut niveau. Developpez.com, 17/04/2026

# NOUVELLES BRÈVES DE LA MONDIALISATION CHINOISE...

- **La Chine annonce vouloir l'annulation du rachat de l'agent IA Manus par Meta**, conclu en décembre 2025 pour 2 milliards de dollars. Manus est désormais basée à Singapour. Problème : Meta a déjà commencé à intégrer la technologie Manus. Reuters, 28/04/2026
- **Le pivot de DeepSeek vers les puces Huawei illustre le dilemme américain** : les contrôles à l'exportation sur les semi-conducteurs accélèrent l'autonomisation technologique de la Chine plutôt qu'ils ne la freinent. Washington hésite désormais entre durcir les restrictions, au risque d'accélérer la substitution, ou les assouplir pour maintenir la dépendance chinoise à l'écosystème Nvidia. SCMP, 12/05/2026

## Soft power / Culture / Médias / Education / Sport

- **Le nombre d'étudiants chinois partant étudier à l'étranger a atteint son plus bas niveau depuis dix ans**, avec 570 600 départs en 2025, soit une chute de près de 20 % par rapport au pic de 2019 (703 500). Ce recul ramène les flux à un niveau comparable à 2016 et constitue un signal fort pour les universités occidentales qui dépendent partiellement de ces étudiants payant plein tarif. Caixin, 20/04/2026
- **Les constructeurs chinois veulent se fabriquer une notoriété mondiale grâce au sport**. La Formule 1 et surtout l'endurance sont dans leur viseur. Le Figaro, 17/04/2026
- **L'attrait du rêve américain s'estompe pour l'élite chinoise**. Les obstacles à l'immigration aux États-Unis et la peur de la criminalité, amplifiée par les médias d'État, incitent désormais les talents chinois à rester chez eux. Par ailleurs, de plus en plus de jeunes, d'hommes d'affaires et de scientifiques appartenant à l'élite chinoise reviennent s'installer dans leur pays. The Wall Street Journal, 20/04/2026

## Luxe

- **Le marché chinois du luxe se reconfigure plutôt qu'il ne recule** : la demande se déplace vers des expériences porteuses de valeur culturelle et identitaire. Tandis que certaines marques occidentales peinent à s'adapter, les acteurs chinois gagnent du terrain. Exemple : le Maextro S800 (Huawei-JAC) est devenu en quelques mois le véhicule le plus vendu au-dessus de 100 000 dollars en Chine, devant Porsche, BMW et Maybach réunis. Ce qui se passe dans l'automobile, annonce ce qui vient dans la mode, la joaillerie et la beauté : les marques qui ne s'adaptent pas au rythme et aux codes culturels chinois seront structurellement distancées d'ici 2030. Jing Daily, 27/04/2026

## Divers

- **Les conflits contemporains ciblent flux et réseaux**. La Chine, en particulier, cherche à tirer pleinement parti de cette nouvelle configuration. Lors des conflits, les belligérants ciblent désormais les flux et infrastructures plutôt que les seuls territoires. Les États-Unis utilisent des leviers maritimes tandis que la Chine agit sur les chaînes industrielles, notamment par l'intermédiaire des intrants stratégiques. Cette combinaison redéfinit la puissance, qui dépend à présent en grande partie de la capacité à perturber les réseaux et à exploiter les dépendances mondiales. The Conversation, 16/04/2026

## Rapports / Etudes

- **China's Next-Generation Industrial Policy**, par Rhodium Group et US Chamber of Commerce, 11 mai 2026. **Dépendance croissante du monde aux chaînes d'approvisionnement chinoises, dans un nombre croissant de produits critiques**. La Chine ne recule pas face aux pressions : elle intensifie et élargit son interventionnisme industriel. Dix ans après « Made in China 2025 », Pékin est passé d'une politique ciblée sur quelques secteurs stratégiques à une « politique industrielle de tout », couvrant désormais l'ensemble de la chaîne de valeur, des matières premières aux technologies de rupture (IA, quantique, biotech), en passant par les industries matures.

# NOUVELLES BRÈVES DE LA MONDIALISATION CHINOISE...

Sur le plan commercial, l'excédent manufacturier chinois a doublé depuis 2019 pour atteindre 2 000 milliards de dollars. Et les gains de parts de marché sont encore sous-estimés : mesurés en volume, ils sont deux fois plus importants qu'en valeur, la déflation masquant l'ampleur réelle de l'expansion.

La dépendance mondiale aux chaînes d'approvisionnement chinoises s'approfondit : le nombre de produits où la Chine détient plus de 50 % des exportations mondiales a quasi doublé entre 2021 et 2024 (de 192 à 315). Pékin renforce également son arsenal coercitif – contrôles à l'export sur les terres rares, métaux critiques, batteries – pour décourager toute stratégie de diversification. Les économies les plus exposées sont l'Allemagne, le Japon et la Corée du Sud. Jusqu'à 650 milliards de dollars d'exportations manufacturières du G7 pourraient être menacés d'ici 2030, dont 224 milliards pour la seule UE. La conclusion est sans ambiguïté : la fenêtre pour une réponse coordonnée des démocraties industrielles se referme.

## Emission / documentaire

- **Le Parti tout-puissant avec Alice Ekman : 2<sup>ème</sup> épisode du Podcast Superpuissance sur la Chine du magazine Challenges. Le Parti tout-puissant - SUPERPUISSANCE - Apple Podcasts**

Pour Alice Ekman, directrice de la recherche de l'Institut des études de sécurité de l'Union européenne (EUISS), le Parti communiste demeure plus que jamais au centre de l'organisation du pays. Selon elle, la Chine a conservé un héritage administratif, idéologique et symbolique très fort du communisme. Références au marxisme dans les documents officiels, cellules du Parti dans les entreprises privées, présence politique dans les quartiers ou les écoles : l'appareil partisan irrigue encore largement la société chinoise.

Depuis l'arrivée de Xi Jinping au pouvoir en 2012, cette dimension s'est même renforcée. Le régime s'appuie davantage sur l'idéologie, mais aussi sur un contrôle accru de l'économie et de la société. Les entreprises privées, notamment dans les secteurs technologiques stratégiques, doivent composer avec la supervision du Parti et avec un système de subventions publiques qui structure la concurrence économique.

La pandémie de Covid-19 a accéléré certaines tendances. Pékin a perfectionné ses outils de surveillance technologique et renforcé à la fois son maillage territorial et ses outils de propagande. Elle a aussi mis en évidence la dépendance de l'économie chinoise aux chaînes d'approvisionnement mondiales, poussant les autorités à insister davantage sur l'autosuffisance technologique. Sur la scène internationale, la Chine privilégie désormais les partenariats avec le « Sud global » (avec la Russie en tête) et la diplomatie du nombre, afin d'élargir son réseau d'alliés informels et peser davantage dans la gouvernance mondiale. Pour Alice Ekman, la rivalité internationale n'oppose plus seulement des puissances, mais aussi des systèmes politiques concurrents.

- **Au cœur de la révolution électrique avec François Marion : 3<sup>ème</sup> épisode du Podcast Superpuissance sur la Chine du magazine Challenges.**

François Marion a été président de l'équipementier automobile Valéo en Chine entre 2017 et 2022. Il raconte comment la Chine est devenue, en quelques années, le laboratoire mondial de la mobilité électrique. Le chiffre donne le vertige : la Chine produisait 250 000 voitures en 1994, année où Valeo s'y implantait pour suivre Volkswagen et Peugeot Citroën. Elle en fabrique aujourd'hui 31 millions. Mais c'est la nature de cette production qui sidère davantage que son volume : plus de 56 % des véhicules sortis des usines chinoises sont désormais électriques ou hybrides rechargeables.

Cette bascule s'est faite en quelques années. À partir de 2021, les constructeurs occidentaux ont perdu des parts de marché au profit de marques chinoises. Les raisons de leur succès, selon François Marion : la très bonne qualité des véhicules chinois et leur niveau de technologie très élevé, avec de l'IA embarquée. « Les Chinois sont désormais fiers d'avoir une voiture chinoise ». Le tout développé en 18 à 24 mois, contre trois à cinq ans en Europe. En revanche, on assiste actuellement à une concurrence redoutable entre constructeurs et entre salariés, connue sous le nom d'involution (内卷 nèijuǎn), entraînant une guerre des prix destructrice.

# NOUVELLES BRÈVES DE LA MONDIALISATION CHINOISE...

Avec ses 18 000 collaborateurs en Chine, Valeo tire son épingle du jeu : 65 % des commandes chinoises de l'équipementier proviennent désormais de constructeurs locaux. « La Chine, c'est le fitness center de l'industrie automobile », résume-t-il. Se battre contre des concurrents chinois « extrêmement puissants » renforce, selon lui, les capacités de l'entreprise à l'échelle mondiale.

- **Guerre au Moyen-Orient : la Chine en sort-elle gagnante ? avec Emmanuel Veron, Didier Chaudet, sur Rfi, 26/04/2026. Guerre au Moyen-Orient : la Chine en sort-elle gagnante ? - Géopolitique - RFI**

La Chine tire profit des tensions au Moyen-Orient, mais de manière indirecte et calculée. Sur le plan stratégique, les conflits affaiblissent les alliés américains en Asie, ce qui renforce la position de Pékin dans sa propre zone prioritaire.

Sa posture au Moyen-Orient reste délibérément conservatrice : la Chine ne s'implique pas militairement, mais se construit un statut de grande puissance en se présentant comme une alternative pacifique face à des Occidentaux perçus comme va-t-en-guerre et impérialistes. Un discours de neutralité et d'apaisement qui résonne particulièrement auprès du Sud global.

En parallèle, Pékin anticipe une dégradation durable de ses relations avec Washington et s'y prépare activement : diversification des routes énergétiques et d'approvisionnement en engrais, montée en puissance du yuan dans les échanges internationaux, élargissement de son réseau de partenaires dans toute la région, notamment avec les monarchies du Golfe. Les Émirats arabes unis occupent une place centrale, à la croisée des intérêts chinois en matière d'énergie, de technologies (IA, ports) et d'armement.

Enfin, le partenariat sino-iranien s'est considérablement renforcé depuis 2021, avec des coopérations concrètes dans les domaines spatial et militaire (livraison d'un satellite en 2024, mise à disposition du système de navigation Beidou, présence navale chinoise), illustrant une relation qui dépasse le simple alignement diplomatique.

## Livres

- **China's Weaponization of Trade | Columbia University Press, Victor D. Cha, Ellen Kim, and Andy Lim, Columbia University Press, janvier 2026.** Ce livre analyse comment la Chine (et, dans une moindre mesure les États-Unis) transforme l'interdépendance économique en outil de pression politique, en s'appuyant sur 605 cas de coercition économique chinoise. Deux exemples : le cas de la Norvège en 2010 qui s'est vu imposer des restrictions sur les importations de saumon par voies détournées, car le prix Nobel de la paix avait été attribué à un écrivain dissident chinois ou encore en 2019, le boycott d'une équipe américaine de basket dont le directeur avait posté un message de soutien à Hong Kong, et qui a entraîné une perte économique de 25 millions de dollars. Les auteurs proposent une stratégie de « résilience collective » pour que les pays ciblés puissent coordonner leur résistance face à ces intimidations. Elle s'appuierait sur les quelques 600 produits pour lesquels la Chine dépend massivement d'importations (exemples : la poudre d'argent, un intrant essentiel pour les panneaux solaires, ou les écrans Oled). L'instrument anti-coercition (ACI) mis en place par l'Union européenne en 2023 dans le sillage des pressions exercées par la Chine contre la Lituanie est, selon les auteurs, un bon exemple de cette logique de dissuasion économique collective.
- **Taiwan : une démocratie face à la Chine, Jean-Pierre Cabestan, Le Cavalier Bleu éditions, avril 2026.** Jean-Pierre Cabestan invite dans cet ouvrage à replonger dans l'histoire singulière de Taiwan, à évaluer, par-delà le succès de ses semi-conducteurs, ses forces et faiblesses économiques et à apprécier son dynamisme culturel et son soft power, en particulier celui de sa littérature et de son cinéma. L'avenir de l'État mal reconnu qu'est Taiwan n'est pas écrit : il dépend évidemment de l'évolution du rapport des forces entre Pékin et Washington ; mais il dépendra aussi de la capacité des Taiwanais à rester unis sur l'essentiel et à dissuader l'Armée populaire de libération de passer à l'action, ainsi que du soutien de la communauté internationale.

# NOUVELLES BRÈVES DE LA MONDIALISATION CHINOISE...

## Livres (suite)

- **Chine-Inde : la guerre des mondes**, Emmanuel Lincot, Directeur de recherche à l'IRIS, co-responsable du Programme Asie-Pacifique, Les Éditions du Cerf, 304 pages, Février 2026
- **Institutional Genes, Origins of China's Institutions and Totalitarianism**, Chenggang Xu, Cambridge University Press, 03 June 2025
- Moying Li, Hu Shi. A Biography, Oxford, Oxford University Press
- Daniel A. Bell, **Why Ancient Chinese Political Thought Matters** : Four Dialogues on China's Past, Present, and Future, Princeton, Princeton University Press, avril 2026.
- Shuchen Xiang, **Chinese Cosmopolitanism : The History and Philosophy of an Idea**, Princeton, Princeton University Press, mars 2026.
- Boris Alexandre Spasov, **Vers une nouvelle stratégie et géopolitique du Pacifique** - Becherel, Terra Arcalis, février 2026
- Nicolas Vaujour, **Les guerres des mers - La Marine française au cœur des nouveaux enjeux du monde**, Paris, Tallandier, février 2026.
- Marianne Péron-Doise, **Géopolitique des mers et des océans - Sécurisation des espaces océaniques et gouvernance maritime**, Paris, Cavalier Bleu, avril 2026.
- Dominique Moïsi, **Le triangle des passions du monde - Comprendre le chaos qui vient**, Paris, Robert Laffont, 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.