NOVEMBRE 2026, N°74

LA CHINE HORS LES MURS

LETTRE D'INFORMATION BIMESTRIELLE



SOMMAIRE

Éditorial, par Paul Clerc-Renaud.....**2**
Comprendre le Décret n° 835 du Conseil des affaires d'État chinois, par Julie Laulusa.....**6**
Les énergies renouvelables en Chine, par Alexandre Xing.....**10**
· **Envision**, par Comité France Chine.....**15**
· **WeLion**, par Comité France Chine.....**16**
Où en est la filière hydrogène chinoise ?, par Emmanuel Véron.....**17**
26 ans d'ouverture, 13 ans de BRI, Le mandarin et la géopolitique commerciale mondiale (5).....**22**
La BRI, l'Europe et la Méditerranée - La réorientation des flux d'influence chinoise en Europe, par Christophe Granier et Emmanuel Véron.....**23**
Retour en Ouzbékistan, 35 ans plus tard, par Karine Hirn.....**36**
Dernières nouvelles des relations franco-chinoises, par Comité France Chine.....**39**
Nouvelles brèves de la mondialisation chinoise, par Gaëlle Picut.....**41**

CONTACT :
chinehorslesmurs@lescce.org

ÉDITORIAL

par Paul Clerc-Renaud, CCE PACAC

5e Plenum :

Le 5e Plenum d'octobre du P.C.C. a été consacré à l'intendance et à la discipline. Une nouvelle règlementation comprenant 200 mesures visant à lutter contre la corruption et à définir les règles de promotion internes en vue du 21e congrès de 2027. Il a vu la promotion du général Zhang Shengmin (seul membre hors XJP de la Commission Militaire Centrale) chargé de la lutte anticorruption au Politburo, ramenant ses effectifs à 22 et de 10 nouveaux membres originaires de la société civile au Comité Central dont les rangs avaient été réduits par les évictions récentes pour cause de corruption. Dans le même temps le système de crédit social a été renforcé pour les fonctionnaires et surtout les membres du parti. La procédure d'élection/sélection des 2360 délégués au 21e congrès devrait se terminer en juin 2027 sur le critère principal de la loyauté et de l'honnêteté.
Le contrôle des activités offshore des Chinois a également été renforcé et leurs revenus ramenés dans le giron de la fiscalité chinoise.

La loi Hors les Murs

Plus généralement, la Chine a décidé de se munir d'un arsenal juridique extraterritorial à l'image de ce que font les Etats Unis afin de contrer les effets de ces derniers qui utilisent leur influence sur les pays tiers pour se livrer à des batailles juridiques par proxy. (cf. le litige portuaire de Panama). Les objectifs sont de protéger les entreprises chinoises visées par les sanctions, de défendre leurs intérêts à l'étranger et plus généralement d'accroître l'influence juridique et géostratégique de la Chine en accélérant par ailleurs la formation de nombreux juristes internationaux chinois.
La loi sur la sécurité nationale de Hong Kong a ainsi une dimension extra territoriale ainsi que certaines lois pénales, sur les données et la cybersécurité ou sur les contre-mesures permettant de bloquer les sanctions étrangères. Certaines de ces mesures risquant de poser des problèmes de conflit de juridiction aux entreprises étrangères opérant en Chine, il nous a paru opportun de demander à **Julie Laulusa** de faire un point détaillé de la situation dans l'article ci-après.

Le rééquilibrage de l'économie chinoise prévu dans le 15e plan passe par une montée en puissance de la consommation intérieure. Hélas celle-ci stagne autour de 40% du PNB et ne constitue pas le moteur désiré. Les raisons en sont bien connues : crise immobilière, vieillissement démographique, incertitude et protection sociale insuffisante induisant une épargne de précaution, chômage des jeunes diplômés et difficultés du secteur privé dûes à l'involution…

Le moteur principal est actuellement l'exportation, en particulier dans les secteurs où la Chine s'est taillée des parts de marché écrasantes grâce une avance technologique et des prix compétitifs souvent subventionnés pour compenser les pertes dues à la concurrence interne darwinienne… Ainsi, dans les énergies renouvelables, la Chine détient 70% du marché global de l'éolien et 80% de celui des équipements photovoltaïques. Cependant les six principaux fabricants de panneaux (Trina, Tongwei, Zhonghuan, Longi, JA et Jinko) affichent pour le troisième trimestre de 2026 des pertes cumulées de près d'un Md RMB. Le secteur des véhicules électriques est également contrasté avec la chute des ventes domestiques de 27% en octobre 2026 (par rapport à octobre 2025) à 1.64 Million d'unités alors que les exportations ont bondi sur la même période de 68% à 928 000 (d'après la China Passenger Car Association) et que la pléthore de constructeurs cause une concurrence dévastatrice.

Ceci permet à la Chine d'accroître encore son excédent commercial qui atteint 1004 Md USD sur les 10 premiers mois de 2026 (+8%) L'U.E. représente près d'un tiers de cet excédent avec 311 Md USD.

Ce modèle basé sur l'exportation se heurte à une résistance croissante des partenaires importateurs (Les E.U. d'abord puis l'U.E. et plus récemment les BRICS+), et les relations se tendent devant la montée des obstacles et des pressions en vue d'une réévaluation du RMB. (Cf. les brèves du Comité France-Chine sur les négociations bilatérales Chine-U.E.)

ÉDITORIAL (SUITE)

La Chine soutient que ces excédents sont dus à la compétitivité des entreprises chinoises et aux mesures restrictives prises par certains pays concernant la vente à la Chine des produits technologiques avancés dont elle a besoin.

Devant cet horizon export qui s'assombrit, le 15e plan prévoit un rôle toujours important pour les investissements d'infrastructures qui ont permis depuis de nombreuses années les taux de croissances élevés de la Chine. Le secteur de la construction privée est en berne et le taux marginal de retour sur investissement des TGV et des ouvrages d'arts qui multiplient des records techniques, mais qui n'est pas nécessairement rentable en Chine. Les investissements et prêts de la Chine sur des projets BRI en particulier dans l'énergie, les mines et les infrastructures digitales ont bondi en 2025 (213 Md USD, +75%), soutenant et subventionnant souvent l'activité des sociétés d'Etat.

La Chine s'est surtout lancée dans un plan global futuriste de mise en place des infrastructures nécessaires au monde post I.A.

Les SIX RESEAUX "liù zhāng wǎng" (六张网)

Le 15e plan (2026-2030) prévoit d'investir dans ce programme prioritaire intégré 3% du PIB cumulé de la Chine. Son coût est estimé par China Securities à 25 000 Md RMB sur 5 ans dans six domaines : électricité UHV (5.5k Md), eau (6k Md), télécommunications (1.3k Md), infrastructures de calcul (4k Md), logistique (1.3k Md) et réseau souterrain multi utilitaire urbain (5k Md).

L'infrastructure digitale jouera un rôle central : centres de superordinateurs de haute performance, data centers, "compute hubs" centrés sur l'I.A., réseau de fibre ultra haute vitesse à bande large, internet satellitaire et quantique, et réseaux mobiles 6G. L'objectif est de construire l'architecture physique et numérique dont auront besoin l'I.A, la logistique du futur (véhicules autonomes et drones) et les énergies renouvelables. Le financement proviendra essentiellement de prises de participation publiques ou des banques de développement (Exim, CDB…), d'émissions obligataires ou de PPP (Partenariat Public Privé) ou concessions par exemple pour les 700 000 km prévus de canalisations regroupées dans des tunnels profonds sous les centres urbains abritant les conduites d'eau, de gaz (GNL, hydrogène) et les câbles électriques et numériques selon le modèle de la ville nouvelle de XiongAn.

L'I.A. est au cœur du dispositif, optimisant les réseaux électriques UHV et les réseaux numériques afin de fournir aux data centers et autres utilisateurs à point nommé les capacités dont ils auront besoin en stockant les énergies intermittentes dans des centres de stockages utilisant les technologies de pointe chinoises (CATL…). Un réseau digital ultra rapide et stable fera le dispatching des besoins de "compute I.A." en fonction des disponibilités des data centers.

Good COP !

La Chine revendique lors du COP 31 à Antalya le titre de bon élève dans la transition énergétique. Elle a annoncé que, pour la première fois, en 2025, ses émissions de CO2 ont légèrement diminué (à 12 Md T, tout de même, environ le tiers des émissions globales) et même de 3.1% au troisième trimestre de 2026 (taux annuel). Ceci signifierait que la Chine a atteint son pic de carbone en avance sur son objectif de 2030. L'engagement de neutralité carbone pour 2060 est maintenu. En 2026, la part du charbon dans la production électrique est tombée en dessous de 50% et la part générée par les renouvelables a atteint 38%. Elle estime bénéfique sa contribution indéniable à la diffusion de ces dernières et de leurs utilisations (véhicules électriques) dont elle domine les technologies. Elle s'oppose à toutes les mesures visant à limiter ses exportations tout en interdisant elle-même l'exportation de 12 technologies de pointe pour la fabrication des équipements solaires et des cellules PV d'un rendement supérieur à 34%.
L'Asie du S.E. a pris le relais de l'Europe car la demande d'équipements solaires a bondi de 60% en raison de la crise sur les hydrocarbures.

ÉDITORIAL (SUITE)



The Global Energy Storage Alliance Initiative was jointly launched at the China Pavilion on Friday at COP31. Photo: China Energy Storage Alliance

La Chine est en 2026 le premier investisseur mondial énergétique (940 Md USD dont 140Md USD pour le réseau électrique intelligent). Elle est en pointe également pour le stockage de l'énergie et s'efforce d'en prendre l'initiative normative : elle a ainsi lancé lors de la COP 31 la *Global Energy Storage Alliance Initiative*.

Il y a 10 ans, Bertrand de la Noue avait rédigé un article dans notre CHM 17 faisant état du projet visionnaire chinois proposé à l'ONU pour 2050 d'un réseau énergétique UHV (800 ou 1000 KV) intelligent mondial. L'interconnexion nationale a été achevée en 2025. A fin 2026, 46 ouvrages à UHV (22 lignes AC et 24 DC) ont été construits sur plus de 60 000 km. Des investissements et interconnections ont été réalisés dans divers pays : Laos, Brésil, Grèce, Pakistan, Arabie saoudite…

Nous avons donc demandé à **Alexandre Xing** de nous fournir un point détaillé des avancées de la Chine dans ce secteur stratégique **des énergies renouvelables et des réseaux intelligents**. Il nous livre son analyse exhaustive ci-dessous.
Le **Comité France Chine** a par ailleurs ausculté pour nous les deux groupes chinois au cœur du dispositif : **WeLion**, le champion du stockage et de la densité énergétique, et **Envision**, celui du pilotage par l'I.A. des réseaux d'énergies renouvelables complexes.

L'Hydrogène décolle : du gris au vert !

Ressource énergétique d'avenir complexe mais excitante, la Chine est le premier producteur et consommateur mondial d'hydrogène et de véhicules à pile à combustible. **Emmanuel Véron** nous en explique ci-dessous les arcanes et nous expose les défis que posent le passage d'une production d'origine charbon à des productions vertes. Il nous fait part des projets ambitieux de la filière et de ses champions. Le stockage et le transport de ce gaz sont des problèmes que la Chine pense avoir solutionnés. Un pipeline de 195 km transportant de l'hydrogène pur vient d'être mis en service à Baotou en Mongolie Intérieure. D'une capacite de 100 000 tonnes/an, il distribuera entre autres les quelques 7800 tonnes d'hydrogène vert produits par la filiale locale de China Huadian aux industries utilisatrices de la région.

ÉDITORIAL (SUITE)

La BRI au Club Med !

Les turbulences géopolitiques ayant remodelé les flux commerciaux entre l'Asie, le Moyen Orient et l'Europe du Sud, cette dernière autrefois périphérique est devenue pour la Chine une destination stratégique en termes de logistique, de commerce et d'investissements. Comme nous l'expliquent **Christophe Granier** et **Emmanuel Véron** dans le cinquième chapitre de leur saga BRI : aujourd'hui, le **bassin méditerranéen** tend de plus en plus à constituer une entité cohérente dans la politique étrangère chinoise, et il devient difficile d'envisager la relation sino-européenne sans y inclure la bordure maritime de l'Afrique du Nord.

Une CCE dans les steppes d'Asie centrale : échos du Karakalpakstan par **Karine Hirn**, qui partage les impressions de son retour après 35 ans en Ouzbékistan, partenaire prioritaire en croissance rapide de la BRI et candidat à l'accession à la *Shanghai Cooperation Organization*.

DÉCRET N° 835 DU CONSEIL DES AFFAIRES D'ÉTAT CHINOIS :
COMPRENDRE LE NOUVEAU CADRE ET S'Y PRÉPARER

PAR JULIE LAULUSA, CCE SHANGHAÏ



Le décret n° 835 du Conseil des affaires d'État vise à bloquer l'application en Chine de lois ou décisions réglementaires étrangères jugées abusives. © iStock

Ce que dit le texte, comment il s'applique et ce qu'il change pour les sièges et les dirigeants de groupes étrangers.

En 1931, Paul Valéry en faisait le constat d'une phrase : « Le temps du monde fini commence. » Il n'est plus, observait-il, de terre qui ne soit reconnue, ni d'événement qui demeure sans écho au loin. Près d'un siècle plus tard, le droit en apporte la preuve. Longtemps, la loi d'un État s'est arrêtée à sa frontière ; elle voyage désormais avec les marchandises, les capitaux et les données. Sanctions, contrôles à l'exportation, enquêtes conduites depuis une capitale sur des faits survenus dans une autre : une même décision d'entreprise peut aujourd'hui relever de deux législateurs à la fois.

C'est à cette rencontre des droits que la Chine a voulu donner un cadre. Depuis le 13 avril 2026, le décret n° 835 du Conseil des affaires d'État précise comment elle entend recevoir, sur son sol et à l'égard de ses entreprises, les mesures édictées par d'autres États. Entré en vigueur le jour même de sa publication, le texte demeure peu connu des directions générales. Il concerne pourtant tout groupe qui possède une filiale en Chine, ou qui y compte simplement un client, un fournisseur, un partenaire.

L'essentiel en quatre points

1. Le décret permet aux autorités chinoises de qualifier une mesure étrangère de « compétence extraterritoriale injustifiée ».
2. Une fois la mesure ainsi identifiée, nul ne doit l'exécuter ni prêter son concours à son exécution.
3. Une procédure d'autorisation est prévue ; dans un groupe étranger, il revient à la filiale chinoise de la solliciter.
4. Deux décisions ont été publiées à ce jour, en mai et en août 2026.

Comprendre le texte

D'où vient-il ? La Chine n'est pas la première à y répondre. Dès 1996, l'Union européenne adoptait un règlement dit « de blocage » pour préserver ses entreprises des effets de certaines lois étrangères. La Chine a, pour sa part, procédé par étapes, dont la loi de 2021 sur la lutte contre les sanctions étrangères fut la plus remarquée. Le décret n° 835, signé le 7 avril 2026, prolonge ce mouvement. Il se donne pour objet de protéger la souveraineté et les intérêts du pays, ainsi que les droits de ses citoyens et de ses entreprises.

Comment fonctionne-t-il ? Sa mécanique tient en trois temps. Le ministère de la Justice examine d'abord la mesure étrangère et lui pose trois questions : respecte-t-elle le droit international ? L'État qui l'a édictée entretient-il un lien approprié avec les faits qu'il entend régir ? Quels effets produit-elle sur les intérêts de la Chine et sur les droits de ses entreprises ? S'il la tient pour injustifiée, il peut ensuite le faire savoir par une annonce publique. Dès lors, enfin, nul ne doit plus l'exécuter ni y prêter son concours.

À qui s'applique-t-il ? À tous, organisations et personnes, sans considération de nationalité. Une société constituée en Chine, fût-elle détenue en totalité par un groupe étranger, est une société de droit chinois ; elle relève donc pleinement du texte. Des dispositions particulières sont consacrées aux sociétés et aux personnes étrangères.

Ce qu'il ne dit pas. Le décret n'interdit nullement de respecter les lois étrangères en général. Il ne s'attache qu'aux mesures que les autorités ont identifiées, et laisse les autres réglementations chinoises suivre leur cours propre. Deux points attendent encore que la pratique les éclaire : la part exacte que prend l'annonce publique dans la naissance de l'interdiction, et les contours de ce « lien approprié » que le texte invoque sans le définir.

Ce qu'il affirme aussi. Cette notion ne sert pas seulement à écarter les lois venues d'ailleurs : elle fonde aussi la compétence que la Chine se reconnaît. Le décret a donc deux visages. Il protège, et il affirme.

Cette seconde face procède d'un dessein plus vaste. La loi sur les relations extérieures, entrée en vigueur en juillet 2023, prescrit de renforcer l'application du droit chinois au-delà des frontières, afin de défendre les intérêts du pays ainsi que ceux de ses citoyens et de ses entreprises. D'autres textes l'avaient précédée : la protection des données personnelles, le contrôle des exportations, le droit de la concurrence atteignent déjà des opérations conduites hors de Chine. Le droit chinois suit désormais les marchandises, les capitaux et les données partout où ils vont. Un groupe étranger peut en relever sans avoir jamais franchi la frontière.

Une autorisation est-elle possible ? Oui. L'entreprise chinoise que les circonstances placent dans la nécessité de se conformer à une mesure identifiée peut en demander l'autorisation au ministère de la Justice, en exposant les faits, ses motifs et le périmètre visé. L'accord doit précéder l'acte. Dans un groupe étranger, la démarche incombe à la filiale chinoise.

Et en cas de non-respect ? Le texte confie aux autorités une gamme d'instruments gradués. Elles peuvent inspecter, convoquer, demander une mise en conformité et, au besoin, restreindre l'accès aux marchés publics, aux échanges commerciaux ou aux transferts de données, encadrer l'entrée et la sortie du territoire, prononcer des amendes. Une entreprise chinoise qui s'estime lésée peut demander réparation en justice. Enfin, les organisations et les personnes étrangères qui prennent part à l'exécution d'une mesure identifiée peuvent être inscrites sur une liste spécifique, assortie de mesures touchant aux visas, aux avoirs, aux échanges et aux investissements en Chine ; le texte ménage toutefois la possibilité d'en demander la levée. Ce sont là des facultés, dont les autorités usent selon les circonstances.

Un texte déjà appliqué

Les premières applications n'ont pas tardé. Le 15 mai 2026, le ministère de la Justice publiait une première annonce, relative à certaines mesures d'enquête prises par la Commission européenne, au titre du règlement européen sur les subventions étrangères, à l'égard d'un fabricant chinois d'équipements de sécurité. Le 19 août, une seconde annonce portait sur des demandes d'information adressées à des entités chinoises dans une enquête visant un grand groupe chinois de commerce en ligne. D'après les informations publiques disponibles, aucune inscription sur la liste n'a été prononcée à ce jour.

Quels impacts selon votre situation ?

Vous avez une ou plusieurs filiales en Chine. Société de droit chinois, votre filiale doit respecter l'interdiction dès lors qu'une mesure a été identifiée. La question naît le plus souvent d'une instruction du siège lui demandant d'appliquer une règle étrangère : un examen préalable au regard du droit chinois permet alors d'y répondre avec sérénité.

Vous n'avez pas d'entité en Chine, mais des clients, des fournisseurs ou des partenaires chinois. Le texte s'adresse à tous et comporte des dispositions propres aux acteurs étrangers. La manière dont il s'appliquera à des actes accomplis entièrement hors de Chine reste à préciser par la pratique. Le suivi des annonces officielles permet de savoir si une relation est concernée.

Votre groupe est soumis à des réglementations étrangères de portée extraterritoriale. Deux droits peuvent alors s'appliquer à une même opération : c'est précisément à cette situation que répond la procédure d'autorisation, qu'une analyse coordonnée des deux droits permet de préparer.

Dans tous les cas, quatre situations méritent un examen : l'application en Chine d'une politique de groupe relayant des sanctions ou des contrôles étrangers à l'exportation ; une décision concernant un fournisseur ou un client chinois, lorsqu'une mesure étrangère la motive ; la réponse à une autorité étrangère portant sur des informations détenues en Chine ; enfin, les clauses de sanctions ou de résiliation rédigées par seule référence à un droit étranger.

Ce qui change pour les sièges

Une lecture chinoise s'ajoute aux politiques de groupe. Lorsqu'une politique relaie une mesure étrangère, une revue au regard du droit chinois trouve naturellement sa place avant son déploiement en Chine.

Le lieu où la décision produit ses effets, compte autant que celui où elle se prend. Le texte vise ceux qui exécutent une mesure identifiée, mais aussi ceux qui en favorisent l'exécution. Une décision arrêtée au siège et mise en œuvre en Chine gagne donc à être examinée sous les deux angles.

Ce qui change pour les dirigeants

Une décision qui leur revient. Lorsque deux droits s'appliquent à la même opération, aucune procédure ne tranche à la place de celui qui dirige. Se conformer, solliciter une autorisation, différer, renoncer : chacune de ces voies engage la stratégie du groupe et sa relation avec les autorités de plusieurs pays. La question quitte ainsi le seul terrain de la conformité pour rejoindre la table de la direction générale, et il appartient au dirigeant de s'en saisir avant que l'urgence ne décide à sa place.

Une attention due aux personnes. Le texte s'adresse aux individus autant qu'aux sociétés. Il permet de convoquer des personnes physiques ; il prévoit, pour les personnes étrangères, des mesures pouvant porter sur le visa, l'entrée et la sortie du territoire ou les avoirs situés en Chine. Aucune n'a été rendue publique à ce jour. Un dirigeant doit néanmoins à ses équipes de le savoir, et d'en informer ceux que cela concerne : les cadres qui se rendent régulièrement en Chine, les expatriés, les représentants légaux des filiales.

Un mandat clair pour le dirigeant local. Le directeur général de la filiale chinoise se tient au point exact où les deux droits se rencontrent : il reçoit les instructions du siège et répond aux autorités du pays. Lui confier un mandat explicite, lui reconnaître la faculté de différer une instruction le temps d'une analyse juridique, c'est faire de sa position une force.

Une mémoire de la décision. Qui a décidé, sur la foi de quelles informations, au terme de quelle analyse : cette trace est ce qui permettra demain d'expliquer un choix à un conseil d'administration, à un régulateur ou à un partenaire.

Cinq réflexes à adopter dès maintenant

1. Recenser les politiques, les contrats, les flux de données et les partenaires concernés par des mesures étrangères en lien avec la Chine.
2. Soumettre à une revue de droit chinois toute instruction du siège relayant une mesure étrangère, avant son application en Chine.
3. Établir entre le siège et la Chine un circuit d'alerte et des délais de décision.
4. Préparer le dossier de demande d'autorisation et relire les clauses contractuelles concernées.
5. Informer le conseil d'administration et assurer une veille des annonces officielles.

Conclusion : bâtir des ponts

Dans le monde fini qu'annonçait Valéry, il n'existe plus d'ailleurs où une règle cesserait de compter. Les droits ne se succèdent plus de frontière en frontière : ils se rencontrent, et c'est dans l'entreprise qu'ils se rencontrent. Le décret n° 835 n'est, à cet égard, ni une singularité ni une parenthèse. Il est le signe que cette rencontre est appelée à durer, et que chaque grande économie tient désormais à ce que son droit soit entendu là où ses intérêts sont en jeu.

Nul ne demande à l'entreprise de dire lequel de ces droits a raison. On attend d'elle autre chose, de plus modeste et de plus exigeant : qu'elle connaisse la loi de chacun, et qu'elle sache répondre de ses choix devant l'un comme devant l'autre. Entre deux droits comme entre deux rives, les groupes qui s'inscriront dans la durée, en Chine comme ailleurs, ne seront pas ceux qui auront choisi leur côté. Ce seront ceux qui auront appris à bâtir des ponts.

LES ÉNERGIES RENOUVELABLES EN CHINE :
DE L'EXPANSION DE LA PUISSANCE INSTALLÉE À L'ADAPTATION DU SYSTÈME ÉLECTRIQUE.

PAR ALEXANDRE XING, ANCIEN CCE



En misant massivement sur le solaire, la Chine consolide son leadership dans les énergies renouvelables. © iStock

Fin 2025, une ligne de démarcation historique est apparue sur la carte électrique chinoise : la puissance cumulée installée d'éolien et de solaire a atteint 1 840 GW, dépassant pour la première fois le thermique et représentant 47,3 % du total de la production chinoise. Six mois plus tard, un nouveau record : au premier semestre 2026, la part du charbon dans la production d'électricité est passée sous la barre des 50 %, tandis que celle des renouvelables a franchi les 40 %.

Dans le 15e plan, le facteur limitant n'est plus la puissance à produire de l'électricité, mais la capacité du système électrique à l'absorber en la valorisant à son juste prix. Le secteur entre dans une nouvelle phase d'optimisation structurelle et d'adaptation du système électrique.

L'expansion : acquis et moteurs du 14e plan quinquennal.

Sur le plan intérieur, l'échelle et la structure ont effectué un double bond. En 2025, la puissance renouvelable totale a atteint 2 340 GW, soit environ 60 % de la puissance électrique nationale.

Les ajouts de l'année se sont élevés à 452 GW, soit 83 % de la nouvelle puissance. Par ordre décroissant : éolien et solaire confondus 1 840 GW (solaire 1 200 GW, éolien 640 GW) ; hydroélectricité 450 GW (dont 65,9 GW de stations de pompage-turbinage) ; biomasse 47 GW ; solaire thermodynamique 1,82 GW.

La structure se réorganise ; la production de l'électricité renouvelable a atteint 3 990 TWh, environ 38 % de la production totale du pays, et les volumes nouvellement ajoutés ont couvert l'intégralité de la hausse de la consommation — pour la première fois, la totalité de la demande nouvelle a été fournie par les renouvelables ; la part des énergies non fossiles dans la consommation primaire est passée de 15,9 % en 2020 à 21,7 % en 2025, dépassant historiquement le pétrole pour devenir la deuxième source d'énergie. Les ajouts annuels d'éolien-solaire ont franchi quatre années de suite les paliers de 100 à 400 GW, atteignant 430 GW en 2025.

Sur le plan international, la Chine est passée du premier rang d'installation au leadership industriel. L'avance chinoise ne se limite plus au territoire national. Fin 2025, les puissances éolienne et solaire de la Chine occupaient le premier rang mondial depuis plus de dix ans, représentant près de la moitié du parc éolien et solaire mondial. Le versant industriel est encore plus révélateur : dans le classement 2025 des fabricants d'éoliennes, **les entreprises chinoises ont occupé pour la première fois les six premières places** : Goldwind, premier mondial avec 29,3 GW, Envision, deuxième avec 20,9 GW, Mingyang et Windey se classant troisième et quatrième.

Dans le solaire, sur un total mondial d'environ 536 GW de livraisons de modules en 2025, JinkoSolar et LONGi se partagent la première place mondiale, Trina Solar et JA Solar arrivent en troisième et quatrième : ils totalisent à eux quatre environ 58 % de la production. L'effet de débordement technologique est considérable : en dix ans, la Chine a fait baisser les coûts mondiaux de l'éolien de plus de 60 % et du solaire de plus et 80 % ; les produits exportés durant le 14e plan ont permis à d'autres pays d'éviter l'émission d'environ 4,1 milliards t CO_2.

Si la puissance installée de l'énergie renouvelable a dépassé les prévisions année après année, c'est grâce à trois forces combinées. D'abord **la révolution des coûts** : la Chine a bâti la chaîne industrielle la plus importante et la plus complète au monde, avec des parts mondiales de 96 %, 96,2 %, 91,3 % et 80,1 % pour le silicium, les plaquettes, les cellules et les modules ; le coût de production de l'électricité solaire est passé de plus d'un yuan il y a 10 ans à environ 0,2 yuan le kWh, le coût en kWh moyen éolien-solaire étant désormais inférieur d'environ 30 % à celui du charbon — condition première pour pouvoir installer ces nouvelles technologies de façon pérenne. Ensuite **le soutien politique** : plus de dix ans de rachat garanti ont offert des perspectives de revenus stables. Enfin **une marge d'absorption (intégration et capacité de régulation du réseau) encore disponible.**

De nouveaux défis : les tensions structurelles profondes refont surface

Le premier prix du dividende d'échelle des puissances installées est une « indigestion » du système électrique ; des tensions structurelles longtemps masquées par la croissance se manifestent simultanément.

La pression sur l'absorption monte et un écart apparaît entre puissance et production.

En 2025, les taux d'utilisation moyens de l'éolien et du solaire étaient de 94 % et 95 % ; au premier semestre 2026, ils sont tombés à 90,9 % et 91,4 %. La puissance représente environ 60 % mais la production seulement 38 % : cet écart est le défi commun à toutes les sources intermittentes. Avec une pénétration dépassant 22 %, le coût d'équilibrage du système électrique grimpe vite et l'écrêtement en milieu de journée devient courant.

La logique de revenus se recompose, le « matelas de sécurité » disparaît.

Le document de la Commission nationale du développement et de la réforme (NDRC)/prix n° 136 de février 2025 a mis fin à plus de dix ans de rachat garanti : l'électricité renouvelable entre à plein sur le marché. Aux premières enchères, le **tarif de mécanisme** [1] du solaire s'est établi entre 0,15 et 0,4155 yuan/kWh, celui de l'éolien entre 0,1954 et 0,4155 yuan/kWh, les prix moyens baissant partout ; le Shandong, le Henan, le Guangxi, le Jiangxi et l'Anhui ont exclu les nouveaux projets solaires industriels et commerciaux du champ d'application du tarif de mécanisme. Le revenu passe de « calculable / prévisible » à « totalement volatil » ; la rentabilité n'est plus garantie par la politique mais fixée par le marché — c'est l'illustration la plus directe de la fin de l'ère « poser, c'est encaisser », le prix étant désormais déterminé par le marché, selon la logique de la capacité à créer de la valeur réelle pour le système électrique.

La décélération des investissements et la pression sur les fabricants surviennent simultanément.

Au premier semestre 2026, les nouvelles puissances solaires connectées ont atteint 71,77 GW, en baisse d'environ 66 %, tandis que l'éolien progressait encore (38,62 GW). La capacité de fabrication représente plus du double de la demande ; la concurrence par les prix a entraîné, deux années de suite, plus de 100 milliards de yuan de pertes aux fabricants du secteur solaire ; depuis avril 2026, les avantages liés à la TVA sont supprimés et les États-Unis imposent un « prix plancher plus 15 % de droits » sur le polysilicium importé et ses dérivés. Sous cette double pression, le secteur doit passer de « la course au volume » à « la course de la technologie et du cash-flow ».



Un parc éolien en Chine, 1er producteur mondial d'électricité éolienne avec près de 50 % de la production mondiale © iStock

Les tensions profondes montrent que la capacité du système électrique ne suit pas le développement des renouvelables. Le système électrique existant, bâti sur le modèle du « charbon dominant et production pilotable », avec ses modalités de régulation, de transport-distribution et ses mécanismes tarifaires, peine à s'adapter à des renouvelables très variables et à forte pénétration. On détecte quatre inadéquations :

1. **Capacité de régulation insuffisante** (tension du réseau lors des situations suivantes « canicule sans vent, pic du soir sans soleil »).
2. **Saturation du réseau de distribution** (576 GW de solaire distribué cumulé, avec des « limites dès l'installation » dans les comtés).
3. **Transport interprovincial et absorption locale non résolus** (les grandes bases renouvelables des Trois Nords [2] souffrent de contraintes de capacité sur leurs liaisons de transport).
4. **Mécanismes de marché et signaux de prix absents** (la valeur de la flexibilité reste sous-évaluée). La puissance se développe exponentiellement selon la nouvelle logique mais le système électrique tourne encore selon l'ancienne.

L'adaptation du système électrique : objectifs des plans et nouvelle phase du 15e plan quinquennal

Augmenter la quantité et améliorer la qualité, substitution fiable ; double inflexion des objectifs du développement des renouvelables. Le 15ème plan quinquennal pour le développement des énergies renouvelables, publié en juillet 2026, a pour ligne directrice d'augmenter la quantité et améliorer la qualité, ce qui demande de maintenir une échelle et un rythme raisonnables tout en améliorant l'efficacité globale de la production, du transport et de l'utilisation. Quatre objectifs spécifiques ont été définis :

- **Objectif de quantité totale**. D'ici 2030, la consommation totale d'énergies renouvelables atteindra environ 1,8 milliard de tonnes d'équivalent charbon ;
- **Objectif de production d'électricité**. La puissance installée totale atteindra environ 3 500 GW ; la puissance installée totale d'éolien et de solaire dépassera 2 800 GW, représentant plus de 50 % de la puissance et 30 % de la production d'électricité ;
- **Objectif d'utilisation non électrique**. Hydrogène vert, chaleur et froid renouvelables, biométhane, etc.., avec une échelle multipliée par 2,5 par rapport à 2025.
- Le plus révolutionnaire est l'**objectif de « substitution fiable »**. D'ici 2030, la puissance moyenne garantie de l'éolien et du photovoltaïque à l'échelle nationale atteindra 8 %, la part de l'électricité éolienne et solaire durant les heures de pointe estivales et hivernales dépassera 20 %, et pendant le 15e plan quinquennal, la nouvelle puissance de production de pointe fiable dépassera 300 GW — ce qui signifie un changement fondamental dans l'évaluation : autrefois, on s'intéressait à la puissance installée ; à l'avenir, on regardera la puissance disponible et mobilisable aux moments critiques.

Un nouveau système électrique : ancrer « l'absorption » dans les chiffres. Le 15e plan quinquennal pour la construction d'un nouveau système électrique, publié en août 2026, vise un achèvement initial en 2030, avec cinq familles d'indicateurs répondant aux inadéquations :

- **structure de l'offre** — part non fossile dans la production portée de 42,3 % en 2025 à 50 % ;
- **capacité du réseau** — capacité du réseau de distribution doublée, 900 GW d'accueil d'énergies renouvelables distribuées, capacité d'acheminement d'électricité de l'Ouest vers l'Est qui dépasse 420 GW ;
- **régulation du système électrique** — pompage-turbinage à 160 GW, nouveaux systèmes de stockage d'énergie à 300 GW (contre 153 GW aujourd'hui) ;
- **coordination de la demande** — capacité de régulation des centrales virtuelles supérieure à 50 GW ;
- **marché et sécurité** — taux d'utilisation des renouvelables stable au-dessus de 90 %.

Pour financer ces objectifs, plus de 5 000 milliards de yuan seront investis dans le réseau du « 15e plan quinquennal », bien au-delà du plan précédent.

Supports technologiques

Transport à très haute tension et Réseau Energétique Mondial

Le 26 septembre 2015, la Chine a proposé aux Nations unies la construction d'un Réseau Énergétique Mondial : interconnexion nationale (2025), intracontinentale (2035) et mondiale (2050), avec une ossature « neuf horizontales et neuf verticales » sur les cinq continents.

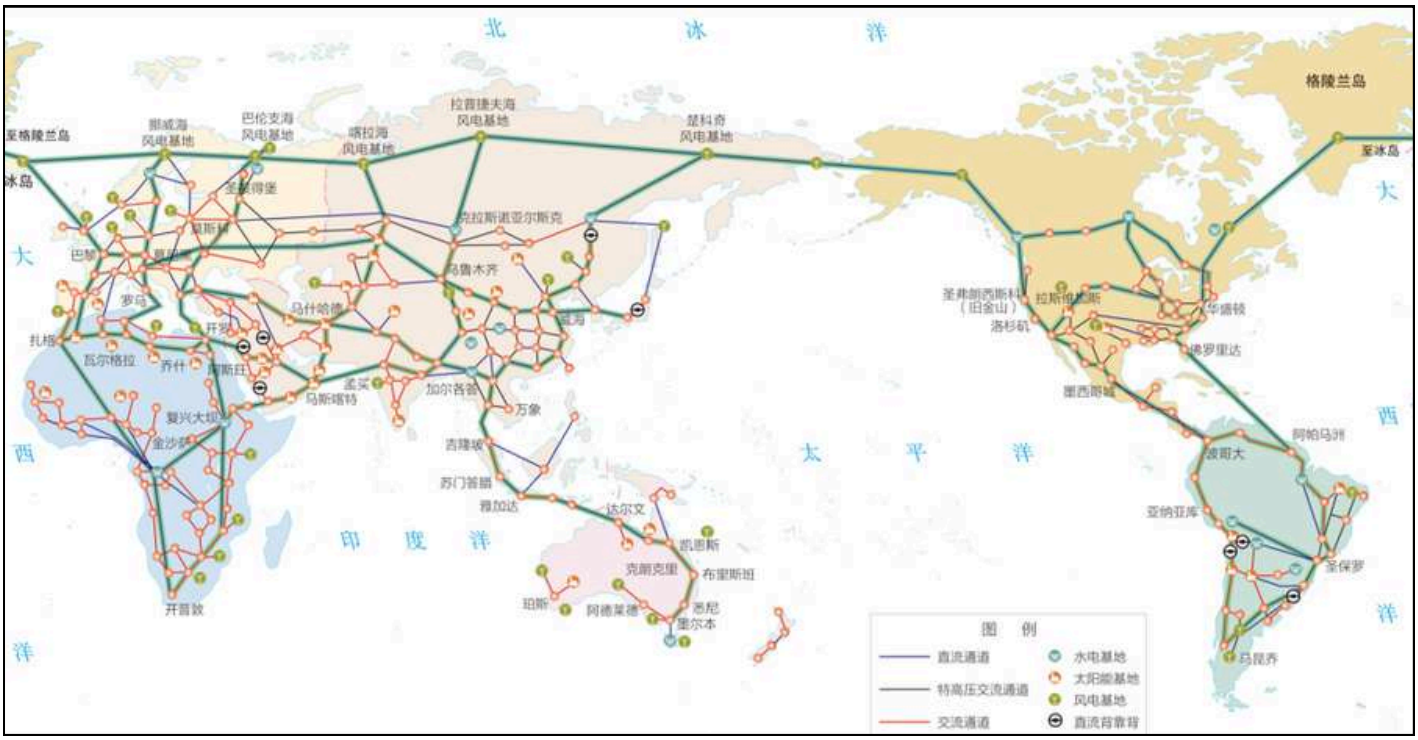


Schéma d'ossature principale « neuf horizontales et neuf verticales » du Réseau Énergétique Mondial
Source : Organisation de Développement et de Coopération du Réseau Énergétique Mondial (GEIDCO) [https://www.geidco.org.cn/gei/planning/].

La phase nationale (2025) est achevée. À fin juin 2026, 46 ouvrages à très haute tension (22 lignes alternatives, 24 en courant continu) ont été construits, sur plus de 60 000 km de lignes. La capacité d'acheminement de l'Ouest vers l'Est dépasse 340 GW, couvrant environ un cinquième des besoins du centre-est. Au 15e plan, 15 nouveaux corridors en courant continu seront ajoutés, pour porter cette capacité au-delà de 420 GW.

La phase intracontinentale (2035) reste fondamentale : ligne de 500 kV Chine-Laos (avril 2026) et les liaisons de petites et moyennes puissances entre la Chine, la Russie et la Mongolie, se font sans très haute tension. L'interconnexion mondiale (2050) reste planifiée mais contrainte par les enjeux géopolitiques.

Au Brésil, deux projets ±800 kV sont opérationnels : Belo Monte I (2017) et II (2019) ; un troisième dans le nord-est est en construction, prévu en 2029. On cite aussi Mera au Pakistan (±660 kV), la liaison flexible de Crète (335 km) et un poste flexible ±500 kV en Arabie saoudite.

Trois échelons de technologies du stockage d'énergie

Le stockage est essentiel pour substituer les énergies fossiles par les renouvelables et faire évoluer le secteur vers l'adaptation du système électrique. Côté production :

- Premier échelon : pompage-turbinage (67 GW, cible de 160 GW en 2030) et batteries lithium-ion, matures et largement déployées à grande échelle.
- Deuxième échelon : air comprimé, batteries à flux, sels fondus, validés par l'ingénierie et en cours de développement sur le marché.
- Troisième échelon : batteries sodium-ion, volant d'inertie, supercondensateurs, stockage gravitaire, en démonstration.

Réseaux intelligents

Conversion de courant continu flexible, communication bimodale haut débit, centrales virtuelles et coordination source-réseau-charge-stockage sont déployées à grande échelle. L'intelligence artificielle porte la prévision photovoltaïque au-delà de 96 %.

Transformateurs solides à carbure de silicium, grands modèles d'IA de conduite et communications par cryptographie quantique, en phase pilote, assureront la coopération entre réseau principal, distribution et micro-réseaux.

De 1 840 à 2 800 puis 3 600 GW, la courbe de croissance reste abrupte. Mais sa nature a changé : l'ère où « installer, c'est gagner » s'achève, et le succès ne dépend plus de la puissance installée mais de la capacité d'adaptation de l'ensemble du système électrique — une capacité de régulation suffisante, un réseau capable d'absorber, des signaux de prix justes, des renouvelables qui tiennent au moment critique.

La portée de ce basculement ne se lit qu'à l'aune de la situation chinoise. La Chine est l'usine du monde, l'industrie représente environ 64 % de la consommation d'électricité; or ses ressources fossiles se résument à « beaucoup de charbon, peu de pétrole, encore moins de gaz ». Face au changement climatique, la seule voie praticable est celle des renouvelables ; mais leur intermittence heurte nécessairement un système bâti sur une production d'électricité au charbon qui est pilotable — c'est précisément ce que le 15e plan doit résoudre. Sa portée dépasse un seul pays, si la Chine y parvient, elle offrira un exemple à d'autres pays du monde, en particulier aux pays du Sud qui ne pourront plus compter sur les énergies fossiles pour s'industrialiser.

[1] Le tarif de mécanisme est un tarif de référence défini par les autorités provinciales chinoises. Une fois les énergies nouvelles intégrées au marché électrique, il permet le règlement des écarts sur les quantités d'énergie concernées, suivant le principe de remboursement des excédents et versement des compléments.

[2] Les Trois Nords désignent les trois régions du Nord de la Chine (Nord-Est, Nord et Nord-Ouest), où sont construits de grands parcs éoliens et photovoltaïques, appelés « bases énergétiques des Trois Nords ». Ces bases produisent une grande quantité d'électricité verte à évacuer vers les centres de consommation via des liaisons de transport à très haute tension.

ENVISION GROUP

DE L'ÉOLIENNE AUX DATA CENTERS DANS LE DÉSERT, UN CONGLOMÉRAT DE L'ÉNERGIE BAS CARBONE TOURNÉ VERS LE MONDE

PAR LE COMITÉ FRANCE CHINE

Un modèle d'intégration verticale, du mât d'éolienne à la cellule de batterie

Fondé à Shanghai en 2007 par ZHANG Lei, ENVISION GROUP a bâti son modèle sur l'intégration verticale de toute la chaîne de l'énergie bas carbone. Son cœur de métier reste la fabrication d'éoliennes « intelligentes », capables d'ajuster leurs performances aux conditions de vent en temps réel ; mais il s'est aussi imposé dans les batteries en rachetant en 2019 AESC, coentreprise fondée par NISSAN et NEC. Cette filiale fabrique des batteries aux cellules lithium-ion, destinées principalement aux véhicules électriques. Elle compte aujourd'hui parmi les premiers fournisseurs mondiaux de cellules, avec plus de 400 projets de stockage d'énergie en exploitation et plus de 50 GWh [1] livrés. Le groupe complète cet ensemble par une activité naissante d'hydrogène et d'ammoniac verts, et par une offre d'intelligence artificielle pilotant en temps réel la production, le stockage et la demande d'énergie, jusqu'à alimenter des data centers entièrement par des renouvelables, à l'image du projet « Mission Gobi » qui vise 5 GW [2] de capacité dédiée à l'IA dans les déserts chinois d'ici 2030.

Deuxième fabricant éolien mondial, en pleine expansion sur quatre continents

Avec 20,9 GW installés en 2025, soit environ 12 % des 169 GW d'éolien ajoutés dans le monde cette année-là, ENVISION occupe le deuxième rang mondial des fabricants d'éoliennes derrière son compatriote GOLDWIND (29,3 GW), et installe près de deux fois plus que l'historique danois VESTAS (10,6 GW), relégué au septième rang et sorti du top 5 mondial pour la première fois depuis 2013. Cette montée en puissance s'accompagne d'une offensive internationale assumée : gigafactories de batteries en France (Douai, inaugurée en juin 2025 avec Emmanuel MACRON, et qui fournit RENAULT), au Royaume-Uni et en Espagne, projets éoliens en Australie et au Vietnam, et plus de 1,1 milliard de dollars de financements levés sur les quatre premiers mois de 2026 auprès de banques comme l'espagnol BBVA pour son expansion en Europe, en Asie et en Amérique latine. Le groupe affirme avoir reçu plus de commandes que n'importe quel concurrent pendant quatre années de suite, mais doit désormais relever les défis classiques de l'internationalisation industrielle : permis locaux, acceptabilité des projets, et gestion d'une offre intermittente pour des data centers qui, eux, tournent en continu.

[1] 50 GWh de capacité de stockage correspondent à environ une heure de consommation électrique de la France entière (450 TWh par an)
[2] 5 GW correspondent à la puissance d'environ trois réacteurs EPR comme celui de Flamanville (1,65 GW chacun). Fonctionnant en continu toute l'année, une telle capacité produirait près de 44 TWh, soit environ 10 % de la consommation électrique annuelle de la France.

WELION NEW ENERGY (卫蓝新能源) :

L'ENTREPRISE NÉE DU MILIEU ACADÉMIQUE QUI VEUT FAIRE DE PÉKIN LA CAPITALE MONDIALE DE LA BATTERIE « SEMI-SOLIDE »

PAR LE COMITÉ FRANCE CHINE

De l'Institut de physique de l'Académie des sciences à la cellule de série

Fondée en 2016 à Fangshan (Pékin), WELION est une émanation directe du laboratoire des énergies renouvelables de l'Institut de physique de l'Académie des sciences de Chine, et l'un de ses trois fondateurs, CHEN Liquan, n'est autre que l'ancien directeur de thèse de Robin ZENG, le fondateur de CATL. Son modèle d'affaires reste entièrement B2B : concevoir, produire et vendre des cellules lithium-ion « semi-solides » (une étape intermédiaire vers le tout-solide) pour l'automobile et le stockage stationnaire, avec un accompagnement technique de ses clients industriels. WELION revendique avoir développé la première cellule semi-solide produite en série pour une application automobile au monde, livrée à NIO dès 2023 pour ses packs échangeables. WELION a depuis signé avec les constructeurs chinois JAC et POWERCHINA pour un site de stockage de 200 MWh. En amont, le groupe sécurise ses approvisionnements par des accords avec des entreprises chinoises telles que TIANQI LITHIUM et RONBAY TECHNOLOGY, dans une logique d'intégration verticale comparable à celle d'ENVISION.

Une licorne adoubée par HUAWEI, XIAOMI et GEELY, mais cernée par une concurrence chinoise féroce

Portée par des fonds liés à HUAWEI, XIAOMI et GEELY depuis 2021, WELION vise désormais la Bourse : l'entreprise a déposé fin 2025 un dossier d'introduction sur le ChiNext, pour une cotation espérée en 2027, et mène une levée pré-IPO qui la valoriserait autour de 20 milliards de yuans (environ 2,7 milliards d'euros). Mais la course chinoise au « semi-solide » est impitoyable : sa rivale QINGTAO ENERGY, valorisée près de 27,9 milliards de yuans (environ 3,7 milliards d'euros), revendique déjà davantage de volumes livrés en 2025 malgré des marges négatives, tandis que CATL et BYD avancent eux aussi sur la technologie, tout le secteur ayant repoussé la production de masse du tout-solide à 2028-2030.

À l'international, WELION n'en est qu'aux prémices, avec un unique partenariat notable noué en 2024 avec l'allemand UT GMBH pour une distribution en Europe : un contraste frappant avec la présence déjà mondiale d'ENVISION, et le signe que la bataille des batteries chinoises se joue d'abord sur le sol national.

Sources :

- 2026 Climate Tech Companies to Watch: Envision Energy and its global ambitions for wind power, MIT Technology Review, octobre 2026
- Envision inks $500 million finance deal following AI announcement, Energy Storage News, avril 2026
- Chinese EV Battery Maker Switches on Gigafactory in France, Caixin Global, juin 2025
- Chinese turbine suppliers seize the spotlight as global wind power installations hit all-time high, BloombergNEF
- US: Envision AESC Targets 70 GWh/Year Of Battery Manufacturing Capacity, InsideEVs
- WeLion — Wikipedia
- China battery company Welion achieves 824 Wh/kg energy density in lab, targets 1000 Wh/kg, CarNewsChina, décembre 2025
- Weilan IPO Valuation at 20 Billion Yuan; How Solid-State Battery Enterprises Are Racing for Capital Markets in 2026, Shanghai Metals Market, 2026

OÙ EN EST LA FILIÈRE HYDROGÈNE CHINOISE ?

PAR EMMANUEL VÉRON, CCE PARIS



La Chine a produit 39 millions de tonnes d'hydrogène en 2025, principalement à partir de charbon. © iStock

La filière hydrogène en Chine s'impose comme la plus importante au monde, portée par un pilotage étatique fort et une transition rapide vers l'échelle industrielle. Premier producteur et consommateur mondial d'hydrogène, représentant environ un tiers de la production mondiale, la Chine demeure pourtant fortement dépendante des énergies fossiles pour sa production. En 2020, 62 % de son hydrogène provenait du charbon et 19 % du gaz naturel, tandis que seulement 1 % était produit par électrolyse à partir d'énergies renouvelables.

La Chine s'est imposée comme le premier producteur et consommateur mondial d'hydrogène. L'essor de la filière repose sur une volonté politique forte d'aligner le développement énergétique sur les objectifs climatiques du pays (« Double Carbone » : pic d'émissions avant 2030 et neutralité carbone d'ici 2060). L'enjeu n'est plus seulement de développer des capacités de production, mais de construire une filière économiquement viable, capable de contribuer à la décarbonation de l'industrie et de renforcer la compétitivité internationale des entreprises chinoises.

Les objectifs stratégiques du plan hydrogène (2021-2035) se déclinent comme suit :

- Hydrogène Vert : 100 000 à 200 000 tonnes/an dès 2025.
- Véhicules à Pile à Combustible : ≈ 50 000 véhicules en circulation (2025).
- Décarbonation civile & industrielle : électrolyseurs, acier vert, chimie.

Publié par la *Commission Nationale du Développement et de la Réforme* (NDRC) et l'*Administration Nationale de l'Énergie* (NEA), le **Medium and Long-Term Plan for the Development of the Hydrogen Energy Industry** (2021-2035) consacre officiellement l'hydrogène comme un composant central du mix énergétique futur.

Les axes prioritaires fixés par le gouvernement central comprennent :

- La qualification d'énergie propre : transition de l'hydrogène résiduel ou gris (issu du charbon/médium d'équarrissage) vers l'hydrogène vert (obtenu par électrolyse alimentée par des sources renouvelables).
- Déploiement ciblé des capacités : production annuelle ciblée d'hydrogène vert comprise entre 100 000 et 200 000 tonnes à l'horizon 2025, entraînant une réduction annuelle des émissions de CO^2 d'au moins 1 à 2 millions de tonnes.
- Structuration de la chaîne d'approvisionnements : harmonisation des normes de stockage (cryogénique et sous haute pression), transport par pipelines et réseau de stations de recharge.

OÙ EN EST LA FILIÈRE HYDROGÈNE CHINOISE ?

La Chine dispose déjà du premier système industriel de production et de consommation d'hydrogène au monde. En 2025, ses capacités de production dépassaient 51 millions de tonnes par an, pour une production effective supérieure à 39 millions de tonnes. Toutefois, cette économie reste très largement carbonée : environ 23 millions de tonnes proviennent du charbon, 7,9 millions du gaz naturel et 7,7 millions de la valorisation de sous-produits industriels. L'hydrogène renouvelable demeure donc marginal, malgré une progression rapide. Les capacités opérationnelles issues de l'électrolyse renouvelable dépassaient 250 000 tonnes par an fin 2025, soit plus de la moitié des capacités mondiales installées dans ce domaine. Le 15e plan quinquennal marque une évolution importante en fixant un objectif de 2 millions de tonnes d'hydrogène renouvelable à l'horizon 2030, soit une multiplication par huit des capacités opérationnelles de 2025. Le Parti-Etat déploie sa stratégie au sein de son immensité géographique et utilise son territoire et sa profondeur stratégique pour le développement de la recherche et de la filière. L'application sur le terrain s'appuie sur une compétition entre provinces et municipalités qui ont édicté leurs propres feuilles de route ambitieuses :

- Le Nord et le Nord-Ouest (Mongolie intérieure, Xinjiang, Ningxia) : régions riches en potentiel éolien et solaire, devenues les grands centres de production de masse d'hydrogène vert.
- Les grandes métropoles/hubs régionaux d'innovation (Guangdong, Shanghai, Beijing, Shandong) : clusters axés sur l'innovation technologique, le déploiement de piles à combustible (FCV - Fuel Cell Vehicles) et la logistique urbaine.

Elles sont appelées à produire de l'hydrogène, de l'ammoniac et du méthanol, destinés aux bassins industriels et aux ports. Le développement de gazoducs interrégionaux, de capacités de stockage et d'infrastructures portuaires devient ainsi déterminant.

À la fin de 2025, la Chine comptait déjà plus de 590 stations de ravitaillement en hydrogène et exploitait plus de 350 kilomètres de canalisations dédiées. Toutefois, l'acheminement de volumes importants sur de longues distances reste coûteux et constitue un frein majeur au changement d'échelle. Les contraintes d'accès à l'eau dans certaines régions productrices ajoutent une difficulté environnementale supplémentaire.

Le paysage de l'hydrogène en Chine se caractérise par la synergie entre les grands conglomérats d'État axés sur l'infrastructure/production et des acteurs privés hyper-spécialisés sur les composants d'électrolyse et de mobilité.



OÙ EN EST LA FILIÈRE HYDROGÈNE CHINOISE ?

Les géants d'État : production et transport

Sinopec (China Petroleum & Chemical Corp) : Le plus grand producteur mondial d'hydrogène. Le groupe s'est auto-proclamé « Chine's No.1 Hydrogen Company ».

- *Projet emblématique* : le complexe d'hydrogène vert de Kuqa au Xinjiang (capacité de production d'hydrogène vert par électrolyseurs alcalins supérieure à 20 000 tonnes/an, alimenté par un parc photovoltaïque dédié de 300 MW).
- *Réseau* : Sinopec reconvertit activement son réseau de distribution de carburant pour y intégrer plus de 1 000 stations de recharge en hydrogène.

China Energy Investment Corporation (CHN Energy) : Acteur majeur dans le couplage éolien-hydrogène dans le nord du pays et meneur de l'Alliance Chinoise de l'Hydrogène (China Hydrogen Alliance).

Les champions de l'électrolyse : équipementiers

Les fabricants chinois ont rapidement capté plus de 50 % des capacités mondiales de fabrication d'électrolyseurs grâce à leurs coûts de production réduits :

- **PERIC Hydrogen Technologies** (Filiale de CSIC) : leader historique sur la technologie d'électrolyse alcaline (ALK).
- **Longi Green Energy Technology** : Le géant du solaire a créé Longi Hydrogen, devenant rapidement l'un des premiers producteurs mondiaux d'électrolyseurs alcalins à très grande échelle.
- **Sungrow Power Supply** : Spécialiste des inverters solaires, Sungrow a étendu son offre vers la fabrication d'électrolyseurs ALK et PEM (Proton Exchange Membrane).
- **Cockerill Jingli Hydrogen** : Joint-venture sino-belge devenue un acteur de référence pour les équipements industriels à haute capacité.

Mobilité et piles à combustible

- **SinoHytec** : premier *pure-player* de la pile à combustible, coté en bourse à Shanghai et Hong Kong. Fournisseur de systèmes de piles à combustible pour véhicules commerciaux (bus, camions lourds).
- **Horizon Fuel Cell Technologies** : spécialiste de la technologie PEM, très actif dans la livraison d'empilements (stacks) à forte densité de puissance pour le transport lourd.
- **Foton Motor / FAW Group / Dongfeng** : constructeurs de véhicules utilitaires et poids lourds intégrant les systèmes à hydrogène pour le fret routier régional.

La Chine est le premier marché mondial d'hydrogène en volume, historiquement dominé par les usages industriels (raffinage, engrais azotés).

- Production totale d'hydrogène (toutes sources) : environ 35 à 40 millions de tonnes par an, représentant près du tiers de la production mondiale.
- Part de l'hydrogène vert en croissance exponentielle. De moins de 1 % en 2020, la part de l'hydrogène renouvelable vise les 5 à 10 % de la consommation industrielle d'ici 2030, tirée par des projets colossaux d'ammoniac et de méthanol verts.
- Électrolyseurs (capacité industrielle) : la capacité installée d'électrolyseurs en Chine a dépassé la barre des 1,5 à 2 GW, représentant près de 60 % à 70 % des nouvelles installations mondiales.

La répartition de la production d'hydrogène en Chine :

- **Charbon (gasification) : ≈ 60 %.**
- **Sous-produits industriels/Gaz : ≈ 30 %**
- **Électrolyse (vert) : ≈ 5-10 %**

La compétitivité des prix de l'hydrogène repose principalement sur les coûts de production, qui varient selon les procédés utilisés. L'hydrogène gris demeure actuellement très compétitif, avec un coût compris entre 1,2 et 1,8 USD/kg, bien qu'il soit fortement émetteur de carbone.

En revanche, le coût de production de l'hydrogène vert connaît une baisse rapide, notamment dans les régions du Nord-Ouest de la Chine, telles que le Xinjiang et la Mongolie-Intérieure, où il se rapproche de 2,5 à 3,0 USD/kg.

Cette compétitivité s'explique principalement par l'abondance des ressources renouvelables, permettant de bénéficier d'un coût moyen de l'électricité inférieur à 0,03 USD/kWh. Dans ce contexte, la Chine s'est fixée pour objectif d'atteindre la parité des coûts entre l'hydrogène vert et l'hydrogène gris à l'horizon 2030, avec un coût de production inférieur à 2,0 USD/kg.

Stratégie d'exportation et positionnement international

À l'instar des panneaux solaires photovoltaïques et des véhicules électriques, la Chine ambitionne de devenir le fournisseur principal des technologies de décarbonation de l'hydrogène à l'échelle mondiale.

Les électrolyseurs chinois bénéficient d'un avantage coût indéniable par rapport à leurs concurrents européens ou américains :

- Écart de prix CAPEX : le coût des électrolyseurs alcalins produits en Chine est entre 30 % et 60 % inférieur à celui des fabricants occidentaux (environ 300 à 500 USD/kW contre plus de 1 000 à 1 500 USD/kW aux États-Unis ou en Europe).
- Marchés cibles : Moyen-Orient (Arabie Saoudite, EAU), Asie du Sud-Est, Afrique du Nord et Amérique latine. La Chine livre des composants majeurs pour des projets gigantesques (ex. projet NEOM en Arabie Saoudite).

Compte tenu de la difficulté et du coût élevé du transport de l'hydrogène gazeux ou liquide sur de longues distances, la stratégie chinoise s'oriente vers la conversion :

- Ammoniac vert : production massive dans le Nord pour alimenter la chimie et l'exportation maritime.
- Méthanol vert : contrats de livraison pour les flottes maritimes internationales (comme les porte-conteneurs bicarburant de Maersk ou COSCO).

Défis, vulnérabilités et perspectives

Bien que la Chine dispose d'une avance indéniable en termes d'échelle et de coûts, la filière fait face à des obstacles structurels.

Le défi du transport et la disparité géographique

La production d'hydrogène vert est concentrée dans le Nord/Nord-Ouest désertique, alors que la demande industrielle et le marché de la consommation se situent sur la côte Est et au Sud. La construction d'un réseau national de pipelines d'hydrogène (comme le projet de pipeline Sinopec « West-to-East ») nécessite des investissements d'infrastructures colossaux.

Technologie PEM contre Alcalin

La Chine domine l'électrolyse alcaline (très adaptée aux projets continus à grande échelle), mais accuse encore un relatif retard sur la technologie PEM (Proton Exchange Membrane), plus flexible face aux fluctuations des énergies éolienne et solaire intermittentes.

Barrières commerciales et protectionnisme

L'Union européenne (*EU Renewable Energy Directive II/III*) et les États-Unis (*Inflation Reduction Act*) imposent des critères de durabilité et d'origine des équipements extrêmement stricts pour limiter la dépendance envers les technologies vertes chinoises.

L'hydrogène n'est plus envisagé principalement comme une solution pour les véhicules à pile à combustible, mais comme un moyen de valoriser les excédents d'électricité renouvelable et de décarboner les activités industrielles. Le développement de l'ammoniac et du méthanol verts occupe notamment une place centrale, ces molécules pouvant servir de matières premières chimiques, de carburants maritimes ou de produits exportables. Contrairement à l'Union européenne, qui s'appuie notamment sur des obligations réglementaires pour stimuler la demande, la Chine privilégie les mécanismes incitatifs : subventions, projets pilotes, achats des entreprises publiques, soutien financier et développement de standards pour les produits bas carbone. Le programme national lancé en 2026 prévoit notamment des aides conditionnées à l'utilisation effective de l'hydrogène, plutôt qu'à la seule capacité de production annoncée.

La surcapacité industrielle et l'intensification de la concurrence entre fabricants pourraient également entraîner des guerres de prix et une dégradation de la rentabilité. Les exportations d'équipements et de solutions intégrées vers les marchés étrangers constituent donc un débouché stratégique croissant [1]. Plusieurs risques menacent néanmoins la réussite de cette transition. Le premier est celui d'une production de capacités sans utilisation réelle, faute de débouchés commerciaux suffisamment solides. Le deuxième concerne le maintien d'une dépendance structurelle au charbon : l'ajout marginal d'hydrogène vert à des installations fortement carbonées ne garantit pas une véritable décarbonation. S'y ajoutent les difficultés logistiques, les contraintes hydriques, le manque de transparence de certaines données et les divergences internationales en matière de certification et de comptabilité carbone.

[1] Kevin Jianjun Tu, « China's Hydrogen Economy Five Years On », Ifri Papers, Institut français des relations internationales, octobre 2026.

26 ANS D'OUVERTURE, 13 ANS DE BRI
LE MANDARIN ET LA GÉOPOLITIQUE COMMERCIALE MONDIALE (5)

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

Notre point d'étape des projets chinois d'expansion mondiale, formalisés par Xi Jinping en 2013 *(Yidai Yilu* devenu « Belt and Road Initiative ») a déjà couvert quatre domaines géographiques :

1. L**e « couloir central » multimodal en zone Caspienne**, déviation de l'axe principal terrestre Chine-Europe, traversant primairement la Russie,
2. **La route maritime traversant l'Océan Indien**, affectée par les évènements d'Iran touchant les détroits d'Ormuz et de Bab-el-Mandeb,
3. **La zone maritime de la mer de Chine du Sud**, considérée par les autorités de Pékin comme une zone de développement économique contrôlée,
4. **Le Pacifique**, dont l'approche est sous-tendue par des visées d'exploitation de ressources naturelles et liée au développement de voies de communication et d'influence.

L'article qui suit présente l'état de l'initiative chinoise sur le continent européen et ses ramifications récentes en direction de l'Afrique du nord.

Parmi les cinq « *tong* », axes majeurs originels déclarés lors du lancement de la BRI en 2013 :

- Coordination des politiques de développement,
- Interconnexion des infrastructures,
- Facilitation du commerce et des investissements,
- Coopération financière,
- Libération des échanges culturels et scientifiques ;

Le premier pouvant se comprendre comme un domaine potentiel de coopération, les quatre derniers concernaient plus particulièrement l'Union européenne, premier marché mondial.

Dès avant le lancement de l'initiative, le commerce chinois était très important avec l'Allemagne, la France et le Royaume-Uni. Outre ces relations bilatérales traditionnellement proches, des structures de dialogue multiples existaient, parmi lesquelles **le groupe des 16+1** établi à Varsovie en 2012, rassemblant onze des treize pays ayant rejoint l'Union Européenne en 2004, Albanie, Kosovo, Macédoine, Monténégro et Serbie. Grâce au rattachement de la Grèce en 2019, **ce groupe devenu 17+1** – distinct de la BRI – a fini par s'étioler affaiblissant l'influence chinoise dans l'arc oriental de l'Europe. Les trois pays baltes l'ont quitté.

Le cadre « 14+1 » ainsi créé par réduction a pour but d'intégrer les pays des Balkans et de l'Europe centrale dans un forum multilatéral direct avec Pékin. La Chine a contourné Bruxelles pour négocier des contrats d'infrastructures de gré à gré, échappant parfois ainsi aux règles européennes de passation des marchés publics.

La mise en sommeil de ce groupe n'a pas fondamentalement altéré la position chinoise dans la partie méridionale de l'Europe orientale, les subsides et investissements chinois étant particulièrement appréciés dans les pays non-membres de l'UE. Par le canal de la Turquie et de l'Egypte, les flux commerciaux se sont réorientés du couloir russe vers le canal de Suez et l'axe Mer Noire, débouchant ainsi en **Méditerranée**, devenue un élément critique sur l'échiquier stratégique de Pékin. Tandis que l'accès océanique longeant les côtes d'Afrique de l'Ouest se développait, la masse des flux commerciaux s'est renforcée en Méditerranée, utilisant le hub portuaire du **Pirée** dont la sinisation a généré une littérature abondante et des prises de position parfois tranchées.

Aujourd'hui, le bassin méditerranéen tend de plus en plus à constituer une entité cohérente dans la politique étrangère chinoise, et il devient difficile d'envisager la relation sino-européenne sans y inclure **la bordure maritime de l'Afrique du nord**.

En réécrivant l'histoire de cette relation récente mais riche, l'article qui suit cherche à poser les bases de **l'évolution proche de la présence chinoise en Europe**.

LA BRI, L'EUROPE ET LA MÉDITERRANÉE
LA RÉORIENTATION DES FLUX D'INFLUENCE CHINOISE EN EUROPE

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



Le port du Pirée, en Grèce, est devenu le symbole de l'ancrage économique chinois en Europe. © iStock

Telles que définies en 2013 par Xi Jinping, les nouvelles routes de la soie avaient pour but de créer autour de la Chine un réseau d'entente commerciale doté d'infrastructures de liaison solides. En Europe, le projet a été diversement accueilli, séduisant l'ensemble des pays de l'ancien bloc communiste et l'Autriche, tous traditionnellement en prise avec les routes de pénétration vers l'Asie, puis ceux de Méditerranée orientale, appréciant *a posteriori* l'ouverture représentée par les flux maritimes denses initiés puis renforcés par le lancement de l'initiative BRI. Les adhésions du Portugal puis du Luxembourg sont des accords d'opportunité qui ont pu faire penser un temps à un basculement du continent entier. Le conflit avec la Lituanie – aux résonnances russes – a changé l'aspect diplomatique général ; les trois pays baltes n'ont pas renouvelé leur MOU venu à échéance et l'Italie de Giorgia Meloni a suivi leur exemple après presque 5 ans d'une association qui, selon Washington, revenait à « donner une légitimité à l'approche prédatrice de la Chine en matière d'investissement »

Pour les pays autres qu'Européens mais riverains de la Méditerranée, l'adhésion a été totale après un temps d'observation.

Pays européens ayant adhéré à la BRI (Autriche sans signature officielle du MOU)

	Adhésion	Sortie
Moldavie	01-déc-13	—
Macédoine	01-déc-13	—
Hongrie	01-juin-15	—
Roumanie	01-juin-15	—
Bulgarie	01-nov-15	—
République tchèque	01-nov-15	—
Pologne	01-nov-15	—
Serbie	01-nov-15	—
Slovaquie	01-nov-15	—
Lettonie	01-nov-16	11-nov-22
Albanie	01-mai-17	—
Bosnie-Herzégovine	01-mai-17	—

	Adhésion	Sortie
Croatie	01-mai-17	—
Monténégro	01-mai-17	—
Estonie	01-nov-17	11-nov-22
Lituanie	01-nov-17	02-mars-21
Slovénie	01-nov-17	—
Autriche	*11-avr-18*	—
Grèce	01-août-18	—
Malte	01-nov-18	—
Portugal	01-déc-18	—
Italie	01-mars-19	06-déc-23
Luxembourg	01-mars-19	—
Chypre	01-avr-19	—

Pays moyens orientaux et maghrébins riverains de la Méditerranée ayant adhéré à la BRI

Turquie	01-nov-15
Egypte	01-janv-16
Liban	01-sept-17
Maroc	01-nov-17

Libye	01-juil-18
Tunisie	01-juil-18
Algérie	10-juil-18
Syrie	06-janv-22

L'UE et la Chine représentent ensemble près de 30 % du commerce mondial de biens et de services et plus d'un tiers du PIB mondial. Pour l'année 2025, l'Union européenne a enregistré un déséquilibre important avec des importations en provenance de Chine s'élevant à 571,3 milliards d'euros pour seulement 199,5 milliards d'euros d'exportations, creusant un déficit de plus de 370 milliards d'euros. Les échanges dans les services dépassent les 112 milliards d'euros, avec un excédent favorable à l'Union européenne (environ 67 milliards d'exportations pour 46 milliards d'importations). **La Chine est le troisième partenaire commercial de l'UE** en ce qui concerne le commerce combiné de biens et de services, tandis que **l'UE est le premier partenaire commercial de la Chine**.

La stratégie globale de Pékin en Méditerranée

Le bassin méditerranéen représente pour Pékin une interface géoéconomique critique aux fonctions tripartites :

- **Hub de connectivité commerciale**, elle assure la sécurité de l'approvisionnement en matières premières et l'acheminement des produits manufacturés vers le marché unique européen.
- **Pivot énergétique**, elle sécurise les voies de transit des hydrocarbures du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord tout en se positionnant sur les futurs réseaux d'énergie propre.
- **Outil de projection diplomatique**, elle permet de proposer un modèle de développement concurrent aux normes occidentales, reposant sur le principe de « non-ingérence » et la fourniture de financements d'infrastructures sans conditions politiques strictes.

L'importance de la géoéconomie et le déséquilibre des échanges

Tableau de synthèse des échanges Chine/pays du bassin méditerranéen

Pays / Zone	Volume des échanges commerciaux (annuel)	Solde commercial du pays face à la Chine	Investissements et engagements financiers cumulés
Grèce	~10 à 12 Mds USD	Déficitaire (-8 Mds) / ~2,0 Mds (IDE & infrastructures)	Port du Pirée (COSCO), réseaux électriques (Grid Company IPTO), énergies renouvelables.
Espagne	~45 à 48 Mds USD	Déficitaire (-30 Mds) /~4,5 Mds (IDE & acquisitions)	Logistique portuaire (Valencia/Barcelone), agroalimentaire, automobile (EV), renouvelables.
Italie	~65 à 70 Mds USD	Déficitaire (-38 Mds) / ~16 Mds (Historique IDE/Capital)	Machinerie, pneumatiques (Pirelli), terminaux (Vado Gateway), mode & luxe, énergie (Eni/Snam).
France	~80 à 85 Mds USD	Déficitaire (-42 Mds) / ~15 Mds (IDE & joint-ventures)	Aéronautique, luxe, cosmétiques, participations portuaires (Terminal Link), batteries VE.
Turquie	~45 à 50 Mds USD	Déficitaire (-33 Mds) /~5,5 Mds (IDE & dette souveraine)	Hub portuaire (Kumport), centrale thermique (Hunutlu), télécoms (Huawei/Turkcell), logistique BRI.
Maroc	~7,5 à 8,5 Mds USD	Déficitaire (-6 Mds) / ~3,0 Mds (IDE & Gigafactories)	Chaîne de valeur VE (Gotion High-Tech, BTR), parcs industriels (Tanger Tech), infrastructures.
Algérie	~10 à 11 Mds USD	Déficitaire (-7 Mds) / >10 Mds (BTP / Prêts d'État)	Infrastructures BTP (CSCEC), projet ferroviaire minier, complexe portuaire de Cherchell.
Égypte	~16 à 18 Mds USD	Déficitaire (-13 Mds) / >15 Mds (Prêts Exim Bank / IDE)	Zone économique TEDA Suez, Nouvelle Capitale Administrative (CBD), infrastructures portuaires.

Tous les pays de la rive méditerranéenne enregistrent un déficit commercial chronique avec la Chine. La Chine exporte principalement des produits à haute valeur ajoutée (équipements électroniques, véhicules électriques, machines industrielles et composants photovoltaïques), tandis qu'elle importe de la Méditerranée des matières premières (phosphates, pétrole), des produits agricoles et des biens de luxe. Sur la rive nord, les investissements prennent majoritairement la forme d'I**DE privés ou mixtes (fusions-acquisitions et joint-ventures)** ciblant des actifs technologiques, des parts minoritaires/majoritaires dans des ports, ou la création d'usines de batteries. Concernant la rive sud et orientale, le modèle repose sur de **la dette d'infrastructure et des contrats EPC** (Engineering, Procurement, Construction) financés par China Exim Bank ou China Development Bank (CDB).

Ports, aéroports et parcs industriels : triptyque stratégique ?

Les deux dernières décennies ont été marquées par un intérêt croissant et important dans les infrastructures à la fois portuaires et aéroportuaires, mais également les parcs industriels. Depuis la crise financière de 2008 et le lancement formel de la BRI en 2013, la mer Méditerranée est devenue le terminus occidental névralgique de la « Route de la soie maritime ». **Les acteurs portuaires chinois, principalement des conglomérats d'État, contrôlent aujourd'hui partiellement ou totalement près de 20 % de la capacité de traitement des conteneurs du bassin méditerranéen**. L'offensive portuaire chinoise en Méditerranée s'appuie sur une poignée d'acteurs de dimension mondiale, agissant souvent en synergie financière et soutenus par les grandes banques de développement chinoises (*Exim Bank*, *China Development Bank*). On peut identifier quatre acteurs majeurs :

- **COSCO Shipping Ports (CSP)** : acteur dominant, filiale du géant étatique COSCO. À la fois armateur et opérateur portuaire, CSP déploie une stratégie de contrôle opérationnel direct.
- **China Merchants Port Holdings (CMPort)** : conglomérat d'État historique, qui agit davantage comme investisseur financier stratégique. Il opère fréquemment via des coentreprises, notamment Terminal Link (détenue à 51 % par CMA CGM et à 49 % par CMPort) basé à Marseille.
- **Shanghai International Port Group (SIPG)** : opérateur du port de Shanghai, qui cible des concessions stratégiques ultramodernes et fortement automatisées, avec une importante composante technologique.
- **Hutchison Ports** : basé à Hong Kong (groupe privé CK Hutchison). Bien que distinct des entreprises d'État continentales (SOE), ses investissements servent la connectivité globale asiatique, notamment au Moyen-Orient et en Égypte.

Ainsi, Pékin a construit un vaste espace d'influence commercial, économique et infrastructurel depuis l'est de la Méditerranée vers l'ouest du bassin, avec une forte intention de présence au nord et au sud. L'expansion chinoise dans les ports méditerranéens s'est développée par phases successives :

- ***Phase 1 : Implantation commerciale (2008-2013).***

La Chine cherche d'abord à sécuriser ses flux d'exportation vers l'Europe. Profitant de la crise financière, les entreprises publiques chinoises investissent dans des infrastructures portuaires fragilisées. L'acquisition progressive du port du Pirée en Grèce par COSCO marque le point de départ d'une présence durable en Méditerranée.

- ***Phase 2 : Construction d'un réseau logistique intégré (2013-2019).***

Après le lancement officiel de la Belt and Road Initiative, Pékin étend sa présence à plusieurs terminaux stratégiques : Valence et Bilbao en Espagne, Vado Ligure en Italie, Kumport en Turquie, ainsi que Port-Saïd à l'entrée nord du canal de Suez. L'objectif est de constituer une chaîne logistique continue reliant l'Asie aux marchés européens, tout en réduisant les coûts de transport et les délais d'acheminement.

- ***Phase 3 : Consolidation géostratégique (2019-2023).***

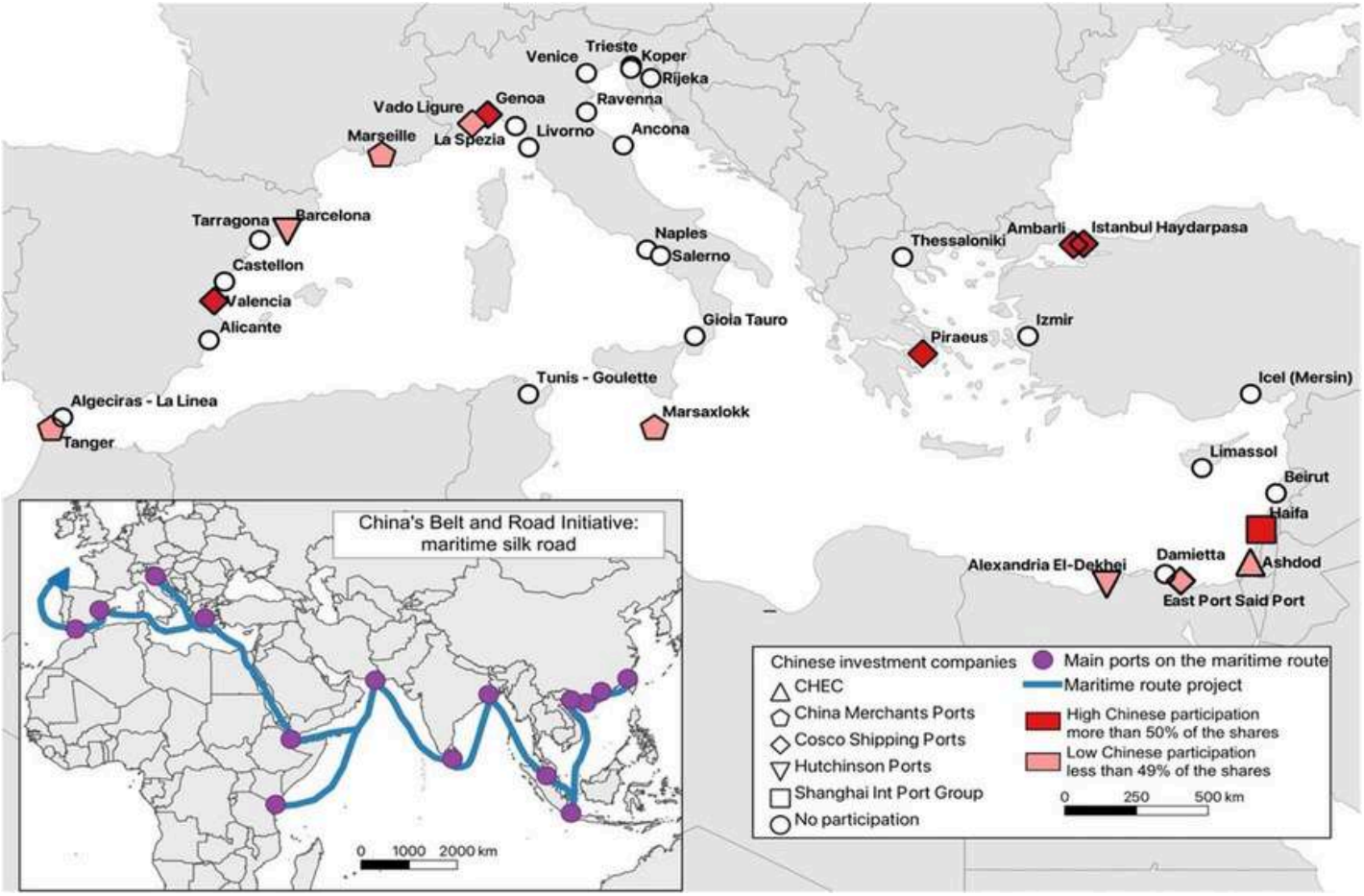
Les investissements dépassent la seule logique commerciale. La concession du terminal de Haïfa à Shanghai International Port Group illustre la volonté chinoise de renforcer sa présence au Levant. Les ports deviennent des plateformes d'influence économique, technologique et diplomatique, suscitant des préoccupations croissantes en matière de sécurité dans plusieurs pays occidentaux.

- ***Phase 4 : Adaptation et diversification (depuis 2023).***

Face au renforcement des contrôles européens et américains sur les investissements stratégiques, la Chine privilégie désormais les participations minoritaires, les partenariats logistiques, la numérisation portuaire et les connexions ferroviaires vers l'arrière-pays européen. L'objectif n'est plus seulement le contrôle d'infrastructures, mais l'intégration de l'ensemble de la chaîne de valeur du commerce maritime.

Nous proposons ci-après une synthèse du bassin méditerranéen, sous-région par sous-région [1]. **La stratégie chinoise en Méditerranée s'appuie sur une approche bilatérale différenciée, exploitant les faiblesses institutionnelles et les divergences géopolitiques des sous-régions.**

[1] Sources : CFR, études sur les investissements maritimes européens, études académiques sur la Méditerranée orientale et CETMO.



Présence des entreprises chinoises et niveau de leur participation dans les ports méditerranéens.

Sources : base de données Shipping Economics and Logistics, Assoporti (2018), CMHI et COSCO (2020).
Réalisation des auteurs : Oulmakki, O., Rodrigue, JP., Hernandez Meza, A. et al. The implications of Chinese investments on Mediterranean trade and maritime hubs. J. shipp. trd. 8, 28 (2023). https://doi.org/10.1186/s41072-023-00157-6

Méditerranée occidentale

Pays	Port / terminal	Acteur chinois	Participation ou implication documentée	Nature de la présence	Enjeu stratégique
France	Marseille-Fos – Terminal de Méditerranée	China Merchants Port (CMP), via Terminal Link	24,5 %	Participation indirecte au terminal	Accès à un grand hub logistique français, interface avec le marché européen et les flux méditerranéens
France	Le Havre – Terminal de France et Terminal Nord	CMP, via Terminal Link	24,5 %	Participation indirecte	Accès aux flux maritimes et logistiques français et européens
Espagne	Valence – CSP Valencia	COSCO Shipping Ports	51 % (participation historique documentée)	Participation majoritaire	Contrôle important d'un terminal méditerranéen majeur, accès aux flux ibériques et européens
Espagne	Bilbao – CSP Bilbao	COSCO Shipping Ports	39,5 à 51 % selon les périmètres et dates des sources	Participation au terminal	Positionnement sur la façade atlantique et les connexions avec l'Europe du Nord
Malte	Marsaxlokk – Malta Freeport	CMP, via Terminal Link	24,5 %	Participation indirecte	Position centrale en Méditerranée, transbordement et redistribution des conteneurs
Maroc	Tanger Med	Intérêts chinois évoqués	Participation directe non établie	Projets et relations d'investissement à distinguer de la propriété	Position à proximité du détroit de Gibraltar et des grandes routes Est-Ouest

La Rive Nord (Europe du sud) : Sécuriser l'accès au marché européen

- **Le Pirée (Grèce) – Le joyau de la couronne** : Acquise dès 2008 avant montée au capital à hauteur de 67 % par COSCO en 2016 et 2021, la gestion du Pirée a transformé le port grec d'un actif secondaire en l'un des quatre plus grands terminaux à conteneurs d'Europe. Le Pirée sert de tête de pont pour le « Corridor terrestre et maritime Chine-Europe », acheminant les marchandises vers l'Europe centrale et orientale via les Balkans (ligne ferroviaire Belgrade-Budapest, cf. ci-dessous).
- **Italie (Trieste, Gênes, Vado Ligure)** : Malgré le retrait politique de Rome du mémorandum BRI, les intérêts économiques demeurent. COSCO détient 40 % du terminal à conteneurs de Vado Ligure. Trieste reste un point d'intérêt clé en raison de son statut de port franc et de ses connexions directes par rail vers l'Autriche et l'Allemagne.
- **Espagne (Valence, Bilbao)** : À travers le rachat de Noatum Ports (devenu CSP Spain), CMPort et COSCO contrôlent des terminaux majeurs à Valence et Bilbao, ancrant la présence logistique chinoise dans la péninsule ibérique.



Les ports européens, points d'ancrage des ambitions chinoises (ici, Valence, Espagne). © iStock

Méditerranée centrale

Pays	Port / terminal	Acteur chinois	Participation ou implication documentée	Nature de la présence	Enjeu stratégique
Italie	Vado Ligure – Vado Gateway / Reefer Terminal	COSCO Shipping Ports	40 % dans les sources portuaires européennes ; certaines sources mentionnent une participation supérieure dans la holding	Participation au capital du terminal ou de sa structure de détention	Accès aux marchés du nord de l'Italie, complémentarité avec les réseaux ferroviaires et logistiques
Italie	Gênes	COSCO / Qingdao Port	Participation indirecte via Vado Ligure, et non dans l'ensemble du port de Gênes	Positionnement dans le système portuaire ligure	Accès à l'industrie et aux corridors logistiques de l'Italie du Nord
Italie	Venise	Consortiums impliquant des entreprises chinoises	Projet VOOPS historiquement envisagé	Projet de terminal offshore, statut à distinguer d'une participation opérationnelle	Développement potentiel d'une plateforme de l'Adriatique
France	Nantes – Terminal du Grand Ouest	CMP, via Terminal Link	24,5 à 25 %	Participation indirecte	Présence dans le réseau portuaire français, mais hors Méditerranée

L'intégration des ports avec l'armement COSCO Shipping Lines (membre de l'alliance maritime Ocean Alliance) garantit un volume d'escale minimal captif :

- Routage prioritaire : Les navires de COSCO et de ses partenaires d'alliance effectuent leurs transbordements prioritairement dans les terminaux possédés par le groupe (ex: Le Pirée, Valence).
- Développement des lignes secondaires (Feeder) : Création de réseaux régionaux connectant le Pirée vers la mer Noire, l'Adriatique et l'Afrique du Nord.
- Optimisation des coûts de manutention : Capture des marges opérationnelles à la fois sur la partie maritime et sur la partie terrestre/manutention portuaire.

En Afrique du Nord et au Moyen-Orient, la diplomatie chinoise déploie le concept de « partenariat stratégique global ». Contrairement aux bailleurs occidentaux (FMI, Banque Mondiale, UE), la Chine propose des financements d'infrastructures sans conditionnalité politique liée à la gouvernance, à la démocratie ou aux droits humains. Cette posture s'accorde avec les attentes des régimes de la rive sud. Pékin se pose en médiateur neutre et pragmatique, renforçant son crédit auprès des États du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord. **La Méditerranée du Sud sert de vitrine à la Chine pour démontrer sa capacité à fournir des biens publics mondiaux, infrastructures polyvalentes (routes, ponts, télécommunications) face à ce qu'elle dénonce comme l'hégémonie de l'Occident**.

Méditerranée orientale et mer Egée

Pays	Port / terminal	Acteur chinois	Participation ou implication documentée	Nature de la présence	Enjeu stratégique
Grèce	Pirée – Piraeus Port Authority	COSCO Shipping	67 %	Participation majoritaire dans l'autorité portuaire	Principal point d'entrée chinois en Europe du Sud-Est ; accès aux Balkans et aux corridors ferroviaires européens
Grèce	Pirée – Piraeus Container Terminal (PCT)	COSCO	100 %	Exploitation et propriété du terminal	Contrôle opérationnel direct d'une infrastructure de conteneurs
Grèce	Thessalonique	China Merchants Port	10,8 % (participation documentée dans les études européennes)	Participation minoritaire	Accès aux Balkans, à l'Europe centrale et au corridor Danube-Balkans
Turquie	Kumport – Ambarlı, Istanbul	COSCO, China Merchants et CIC	65 % au total pour le consortium chinois	Participation majoritaire	Accès au marché turc, aux détroits et aux échanges entre Méditerranée et mer Noire
Israël	Haïfa – Bayport / nouveau terminal	Shanghai International Port Group (SIPG)	Concession d'exploitation de 25 ans à partir de 2021 ; pas de participation équivalente dans la propriété du port	Concession opérationnelle	Position sur la Méditerranée orientale et accès aux infrastructures logistiques israéliennes
Israël	Ashdod	China Harbour Engineering Company (CHEC)	Participation au projet de construction historiquement documentée, sans prise de participation au capital établie	Construction d'infrastructure	Développement des capacités portuaires israéliennes

La Rive Sud (Afrique du Nord) : Le relais de croissance et d'influence

- **Égypte (Port-Saïd, Alexandrie, Ain Sokhna)** : L'Égypte est le pivot incontournable de la BRI en raison du canal de Suez. Pékin a investi massivement dans la Zone économique du canal de Suez (TEDA-Suez). Les conglomérats chinois gèrent et agrandissent les terminaux à conteneurs de Port-Saïd et de Damiette, consolidant le contrôle opérationnel aux portes du canal.

- **Algérie (Port de Cherchell)** : Le projet du port du Centre à Cherchell (estimé à 3,3 milliards USD), devant être financé et construit par des entreprises chinoises (CSCEC/CHEC), illustre la volonté de créer un grand hub transbordeur pour l'Afrique de l'Ouest. Bien que ralenti par des blocages administratifs et politiques internes, le projet demeure structurant dans le partenariat stratégique global signé entre Alger et Pékin.
- **Maroc (Tanger Med & Cité Mohammed VI Tanger Tech)** : Si Tanger Med est géré par des opérateurs diversifiés, la Chine y a adossé la zone franche « Tanger Tech », développée par le groupe CCCC/CRBC. Le Maroc sert ici de plate-forme d'exportation vers l'Europe et l'Afrique, capitalisant sur ses accords de libre-échange.
- **Tunisie** : Projets d'infrastructures ciblés (aménagement du port de Zarzis, infrastructures ferroviaires et pont de Bizerte), visant à sécuriser des ancrages ponctuels.

Égypte, canal de Suez et accès à la mer Rouge

Pays	Port / terminal	Acteur chinois	Participation ou implication documentée	Nature de la présence	Enjeu stratégique
Égypte	Port-Saïd – Suez Canal Container Terminal (SCCT)	COSCO Shipping Lines	20 % selon les données historiques publiées	Participation au capital du terminal	Positionnement à l'entrée nord du canal de Suez
Égypte	Damiette	Entreprises chinoises évoquées dans des analyses de présence régionale	Participation exacte non établie	Implication économique à préciser	Accès aux flux énergétiques et commerciaux de la Méditerranée orientale
Djibouti	Doraleh	État chinois / autorités militaires chinoises	Base militaire chinoise distincte de la propriété commerciale du port	Présence militaire	Contrôle logistique potentiel à proximité de Bab el-Mandeb et de l'accès sud à la mer Rouge

Plusieurs présences chinoises dans les infrastructures aéroportuaires sont également notables. La lecture croisée des études du CFR [2] et des sources nationales permet d'identifier les situations suivantes. Il est important de distinguer les investissements chinois proprement dits des contrats remportés par des entreprises chinoises.

[2] Tracking China's Investment in Airports | Council on Foreign Relations



À Port-Saïd, la Chine renforce son ancrage sur l'une des routes maritimes les plus stratégiques du commerce mondial. © iStock

La dimension aéroportuaire dans le bassin méditerranéen

Pays	Aéroport	Entreprise chinoise	Nature de l'intervention	Montant / capacité	Situation et lecture stratégique
Algérie	Aéroport international Houari-Boumédiène	CSCEC (China State Construction Engineering Corporation)	Construction du terminal international, du tarmac et des infrastructures associées	1,02 Md USD pour le projet de 2014. Capacité de 10 millions de passagers/an pour le nouveau terminal	Terminal mis en service en 2019. Financement algérien, donc contrat de construction et non prise de participation chinoise
Algérie	Aéroport Houari-Boumédiène – première phase	CSCEC	Construction du premier grand terminal	101 millions USD pour les contrats signés en 2003	Réalisé. Première grande opération aéroportuaire internationale de CSCEC
Égypte	Aéroport international du Caire	CCCC / China Airport Construction Group	Proposition de coopération pour le développement et l'extension	Montant non communiqué	Discussions officielles en décembre 2024, sans contrat de réalisation confirmé dans les sources consultées
Maroc	Aéroports nationaux	Entreprises chinoises	Pas de prise de participation ou de grand projet aéroportuaire chinois identifié dans les éléments vérifiés	Non documenté	À distinguer des investissements chinois dans les ports et zones industrielles marocaines
Tunisie	Aéroports nationaux	Entreprises chinoises	Pas de projet majeur de financement ou de contrôle aéroportuaire confirmé	Non documenté	Présence chinoise dans les infrastructures, mais pas de participation aéroportuaire majeure établie
Libye	Aéroports nationaux	Entreprises chinoises	Projets et contrats historiques d'infrastructures à examiner	Non documenté	Situation conditionnée par l'instabilité politique et la reconstruction
France	Aéroport Toulouse-Blagnac	China Airport Synergy Investment Limited	Acquisition de parts dans la société exploitant l'aéroport	49,99 % en 2015	Opération annulée par décision judiciaire en 2019

La BRI en Méditerranée ne se résume plus « au béton et au fer ». La dynamique s'est étendue aux flux immatériels et aux technologies de pointe. Le contrôle des réseaux de transmission de données est devenu le nouvel affrontement géoéconomique. La Chine, via des entreprises comme ***HMN Tech*** (anciennement Huawei Marine Networks), finance et pose des câbles sous-marins stratégiques reliant l'Asie, la Corne d'Afrique et la Méditerranée. Le câble PEACE (*Pakistan East Africa Connecting Europe*), qui atterrit à Marseille après avoir traversé la mer Rouge et la Méditerranée, en est l'exemple le plus concret. Il permet à Pékin de contourner les réseaux sous-marins dominés par les opérateurs américains. L'équipementier **Huawei** et d'autres firmes chinoises installent des infrastructures de télécommunication 5G au sein même des portiques et des zones logistiques des ports méditerranéens (Le Pirée, Valencia), soulevant des craintes d'espionnage industriel et d'interception de données sensibles. Dans le cadre du réalignement stratégique de la BRI, la Chine investit massivement le secteur des énergies renouvelables en Méditerranée :

- **Véhicules électriques et batteries** : Installation d'usines de composants de batteries et de panneaux solaires en Afrique du Nord (Maroc) et en Europe du Sud (Espagne, Hongrie) pour contourner les barrières douanières imposées par l'UE sur les produits Made in China.
- **Hydrogène vert** : Projets de développement de filières d'exportation d'hydrogène vert depuis la rive sud (Algérie, Égypte) vers l'Europe, en utilisant la technologie de production électrolytique chinoise.

Ce déploiement dans les ports et les infrastructures et les technologies (variées) s'appuie sur **un maillage de parcs industriels dans le bassin méditerranéen**, dont au moins deux grandes zones sont très significatives : la zone TEDA en Égypte et Tanger Tech au Maroc.

Pays	Parc / zone industrielle	Localisation	Acteurs chinois identifiés	Activités industrielles	Etat et niveau de développement	Importance stratégique
Égypte	China-Egypt TEDA Suez Economic and Trade Cooperation Zone (SETC-Zone)	Ain Sokhna, zone économique du canal de Suez	Tianjin TEDA, China-Africa TEDA Investment	Matériaux de construction, équipements pétroliers, électricité, textile, mécanique, chimie et nouvelles industries	Créé en 2008, opérationnel avec zone initiale de 1,34 km² avec extension de 6 km²	Plateforme industrielle chinoise majeure à proximité des routes maritimes du canal de Suez
Maroc	Tanger Tech – Mohammed VI Tanger Tech City	Tanger, proximité de Tanger Med	China Communications Construction Company (CCCC), China Road and Bridge (CRBC), partenaires marocains	Automobile, équipements industriels, électronique, textile, logistique et nouvelles technologies	Développement progressif Projet engagé en 2019.	Positionnement industriel entre Europe, Afrique et Atlantique ; articulation avec Tanger Med
Maroc	Atlantic Free Zone	Kénitra	Présence d'entreprises chinoises à distinguer d'un contrôle chinois de la zone	Automobile, composants, équipements et sous-traitance	Zone opérationnelle, mais pas un parc chinois au sens capitalistique	Accès à l'écosystème automobile marocain et aux marchés européens
Maroc	Casablanca Finance City	Casablanca	Entreprises et institutions chinoises présentes dans l'écosystème	Services financiers, sièges régionaux, services aux entreprises	Opérationnel	Plateforme de services et d'investissement, pas un parc industriel chinois
Algérie	Zones industrielles accueillant des entreprises chinoises	Alger, Sétif, Oran et autres régions	Entreprises publiques et privées chinoises, notamment dans la construction et l'industrie	Matériaux, équipements, construction, infrastructures et transformation	Présence industrielle documentée, mais parc sino-algérien intégré non établi dans les sources consultées	Développement de capacités industrielles locales et accès au marché algérien
Tunisie	Zones industrielles technologiques accueillant des entreprises chinoises	Bizerte, Tunis et autres régions	Entreprises chinoises, notamment dans les télécoms et les équipements	Télécommunications, équipements, industrie et services	Pas de grand parc industriel chinois intégré confirmé	Présence économique plus limitée que celle observée en Égypte et au Maroc

Les parcs et zones industrielles dans le bassin méditerranéen

En octobre 2025, les autorités égyptiennes indiquaient que la zone TEDA accueillait plus de 200 entreprises chinoises, représentait plus de 3 milliards USD d'investissements et générait plus de 70 000 emplois.

Le déploiement industriel dans le bassin en Méditerranée dans la recomposition des chaines de valeurs mondiales

L'implantation industrielle chinoise dans le bassin méditerranéen est passée d'un modèle d'exportation directe à un modèle de délocalisation de proximité et d'assemblage territorial (*Nearshoring*).



Au carrefour de l'Europe et de l'Asie, la Turquie attire les industriels chinois, aux portes d'un marché européen avec lequel elle est liée par une union douanière. © iStock

Face aux barrières douanières imposées par l'Union européenne (notamment sur les véhicules électriques et les composants solaires), les groupes chinois installent leurs usines sur les rives sud (Maroc, Égypte) et orientales (Turquie) de la Méditerranée. Ces implantations permettent de :

- Contourner les taxes européennes grâce aux accords de libre-échange existants (ex. Accord d'association UE-Maroc, Accord de libre-échange UE-Turquie).
- Sécuriser les chaînes de valeur de la transition énergétique (gigafactories de batteries, composants de véhicules électriques, chimie fine).
- Profiter de coûts salariaux et énergétiques compétitifs tout en se plaçant à 3-5 jours de mer des grands centres de consommation européens.

Pays	Parc / plateforme	Localisation	Acteurs chinois	Spécialisation	Situation	Intérêt stratégique
Égypte	TEDA – zone initiale	Ain Sokhna, golfe de Suez	Tianjin TEDA et China-Africa TEDA Investment	Industrie manufacturière, équipements pétroliers, textile, matériaux et mécanique	Opérationnelle	Base industrielle chinoise pour le marché égyptien et les exportations régionales
Égypte	TEDA – zone d'extension	Ain Sokhna, corridor du canal de Suez	China-Africa TEDA Investment et entreprises chinoises implantées	Extension des activités manufacturières et diversification industrielle	Développée par phases	Augmentation des capacités industrielles et logistiques
Égypte	Suez Canal Economic Zone (SCZone)	Corridor de Suez, comprenant plusieurs zones portuaires et industrielles	Entreprises chinoises et investisseurs internationaux	Industrie, énergie, logistique, pétrochimie, automobile et équipements	Zone économique égyptienne, et non parc chinois	Cadre territorial permettant l'intégration des investissements industriels et portuaires
Turquie	Zones industrielles de la région d'Istanbul et de Marmara	Istanbul, Kocaeli et environs	Entreprises chinoises industrielles et commerciales	Automobile, équipements, électronique et logistique	Implantations d'entreprises, sans parc industriel chinois intégré confirmé	Accès au marché turc, aux détroits et aux corridors européens
Israël	Zones industrielles et technologiques	Haïfa et autres pôles industriels	Entreprises chinoises présentes dans certains secteurs	Technologies, équipements et industrie	Pas de parc industriel chinois intégré identifié	Accès à l'écosystème technologique et industriel israélien

Les autorités européennes surveillent de près le taux d'intégration locale (valeur ajoutée produite sur place) dans les usines situées au Maroc ou en Turquie. Si le composant principal reste 100 % chinois, l'Union européenne menace de restreindre l'accès à son marché ou d'imposer des règles d'origine strictes. Le Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières (MACF / CBAM) induit que les usines chinoises en Afrique du Nord investissent massivement dans les énergies décarbonées (solaire, éolien) pour s'assurer que leurs produits exportés vers l'Europe ne souffrent pas de la taxe carbone aux frontières.

Enfin, des pays comme le Maroc et l'Égypte cherchent à attirer les capitaux chinois tout en protégeant leurs relations privilégiées avec leurs partenaires européens et américains (ex. contraintes liées à l'IRA américain). Ainsi, Pékin poursuit un déploiement industriel dans l'ensemble du bassin méditerranéen, notamment dans plusieurs secteurs clefs avec une forme de complémentarité entre rive sud et rive nord de l'espace maritime et l'adaptation à la recomposition des chaines de valeurs dans la compétition Etats-Unis/Chine/ Europe.

Pays / Région	Principaux Acteurs Industriels Chinois	Montants Investis / Pipelines	Secteurs d'Activités Clés
Maroc	Gotion High-Tech, BTR, CNGR, Hailiang, Yahua	> 4,5 Mds USD (Projets engagés / en cours)	Batteries lithium-ion, composants automobiles, transformation du cuivre/cobalt.
Égypte	ZC Rubber, Jushi, TEDA Industrial Park, Jieya	> 3,5 Mds USD	Pneumatiques, fibre de verre, produits médicaux, assemblage mécanique.
Turquie	BYD, Chery (négociations avancées), Hunutlu Power Plant	> 2,5 Mds USD	Assemblage de véhicules électriques, chimie lourde, électronique, énergie.
Espagne	Envision AESC, Chery Auto (JV avec Ebro)	~1,2 Md USD	Gigafactory de batteries (Navalmoral), assemblage de véhicules (Barcelone).
France	Envision AESC (Douai), XTC New Energy	~1,5 Md USD	Gigafactories et matériaux de batteries (Flandres/Dunkerque).

Les grands industriels chinois dans le bassin méditerranéen

Le **Maroc** s'est progressivement imposé comme un pôle stratégique majeur pour le développement de la chaîne de valeur des batteries automobiles en Afrique du Nord et en Méditerranée occidentale, attirant des investissements industriels chinois d'envergure couvrant plusieurs segments de la filière, de l'extraction et de la transformation des matériaux à la fabrication de batteries destinées aux véhicules électriques. Parmi les projets les plus importants, figure celui du groupe chinois ***Gotion High-Tech,*** qui prévoit la construction à Kénitra de la première **giga-factory de batteries** pour véhicules électriques du continent africain. Ce projet représente un investissement initial estimé à 1,3 milliard USD, inscrit dans un programme d'investissement global susceptible d'atteindre 6,4 milliards. La première phase devrait permettre d'atteindre une capacité de production de 20 GWh, avec une ambition de montée en puissance à 100 GWh tout en générant plus de 17 000 emplois directs et indirects.

Dans le même écosystème industriel, le groupe chinois ***BTR New Material Group*** prévoit l'implantation, au sein de la zone industrielle de **Tanger Tech**, d'une usine spécialisée dans la production de matériaux destinés aux cathodes et aux anodes des batteries lithium-ion, pour un investissement de 500 millions USD et la création d'environ 2 500 emplois. Par ailleurs, les groupes *CNGR Advanced Material* et *Guangzhou Tianshi* développent des projets industriels à Jorf Lasfar portant sur la fabrication de précurseurs de matériaux cathodiques de type NMC (nickel-manganèse-cobalt), pour un montant d'investissement agrégé dépassant 2 milliards USD. Ces implantations témoignent de la volonté de structurer au Maroc un écosystème intégré de production de batteries, susceptible de renforcer son positionnement dans les chaînes d'approvisionnement internationales de l'industrie automobile électrique. Au-delà du secteur des batteries, les investissements chinois dans l'industrie automobile et les équipements connexes s'étendent également à **l'Égypte**, à la **Turquie** et à la **Serbie**, dessinant un axe industriel élargi reliant l'Afrique du Nord à l'espace méditerranéen et européen. En Égypte, le groupe *ZC Rubber* (*Zhongce Rubber Group*) porte un projet de construction d'un vaste complexe de production de pneumatiques, couvrant une superficie de 600 000 m² dans la zone économique du canal de Suez, à Sokhna. Mobilisant un investissement estimé à 500 millions USD, cette installation devrait orienter près de 95 % de sa production vers l'exportation, principalement à destination des marchés européens et moyen-orientaux.



Au Maroc, les industriels chinois prennent position aux portes de l'Europe, avec Tanger comme nouvelle plateforme de leur expansion industrielle. © iStock

En **Turquie**, le constructeur chinois BYD a conclu un accord industriel portant sur la construction d'une usine de véhicules électriques et hybrides rechargeables à Manisa, représentant un investissement annoncé d'un milliard USD et prévoyant une capacité de production annuelle estimée à 150 000 véhicules. En **Serbie**, le groupe *Linglong Tire* a, pour sa part, développé une usine de pneumatiques à Zrenjanin, mobilisant un investissement d'environ 990 millions USD et destinée notamment à approvisionner les constructeurs automobiles européens. Ce projet s'inscrit dans une dynamique industrielle plus large reliant les Balkans, l'axe adriatique et les marchés méditerranéens. Enfin, les investissements chinois concernent également les matériaux de construction, la chimie et les biens industriels et énergétiques, avec une présence particulièrement marquée en Égypte. Le groupe *Jeda/Jieya*, spécialisé dans les équipements médicaux et les produits d'hygiène, prévoit ainsi un investissement de 67 millions USD dans une unité de fabrication de produits médicaux et d'hygiène à usage unique, dont la capacité de production devrait atteindre 8,1 milliards d'unités par an. Cette dynamique est également illustrée par le développement de la Zone sino-égyptienne ***TEDA Suezo-Chinese Zone***, située à Sokhna, qui constitue un important pôle de coopération industrielle sino-égyptienne et accueille plus de 140 entreprises chinoises opérant dans différents secteurs manufacturiers. Parmi les acteurs implantés dans cette zone figurent notamment *Jushi Egypt*, spécialisé dans la production de fibre de verre, *Dayun*, présent dans le secteur des motocycles, ainsi que KEDA, actif dans l'industrie céramique.

Le volume cumulé des investissements réalisés dans cette zone industrielle dépasse 3 milliards USD, confirmant son rôle dans l'attraction des capitaux industriels chinois et dans le développement de capacités de production destinées aussi bien au marché égyptien qu'aux marchés régionaux et internationaux. Ainsi, à travers ces différents projets, le Maroc, l'Égypte, la Turquie et la Serbie apparaissent comme des territoires complémentaires dans la stratégie d'implantation industrielle chinoise, avec une spécialisation progressive autour des batteries électriques, des équipements automobiles, des pneumatiques, des matériaux industriels et des biens manufacturés, contribuant à la constitution d'un réseau de production et d'exportation articulé autour de l'Afrique du Nord et de l'espace méditerranéen élargi [3].

Au-delà de cette diversité sectorielle, la présence économique chinoise en Méditerranée s'organise autour de six dimensions complémentaires qui dessinent une stratégie d'implantation de long terme. La première repose sur **le contrôle d'actifs stratégiques**, à travers l'acquisition d'entreprises et de participations dans des infrastructures ou des secteurs industriels, comme l'illustrent le port du Pirée, les investissements dans Pirelli en Italie ou les acquisitions de Zijin et HBIS en Serbie. Ces opérations assurent aux groupes chinois une présence durable dans des activités économiques essentielles. La deuxième dimension concerne **la construction d'infrastructures**, par l'intermédiaire de contrats attribués à des entreprises chinoises, notamment en Algérie, en Égypte et au Maroc. Elle contribue à la modernisation des équipements, au développement des réseaux de transport et à la structuration des grands corridors logistiques. La troisième relève de **l'implantation industrielle**, qui se traduit par la construction et l'exploitation d'usines au Maroc, en Égypte et en Serbie, permettant de développer des capacités productives locales et d'intégrer ces économies aux chaînes de valeur internationales. La quatrième dimension porte sur **la sécurisation des approvisionnements énergétiques**, à travers les investissements et les contrats dans les hydrocarbures et les énergies renouvelables, particulièrement en Algérie, en Égypte et au Maroc. Elle répond à la fois aux besoins énergétiques des pays partenaires et aux intérêts industriels et commerciaux chinois. La cinquième repose sur **l'intégration logistique**, qui consiste à articuler les infrastructures portuaires, les zones industrielles et les réseaux de transport terrestre. Les exemples du Pirée, de Tanger Med, de la zone du canal de Suez et de Vado Ligure illustrent cette volonté de structurer des chaînes d'approvisionnement régionales et de fluidifier les échanges entre l'Asie, l'Europe et l'Afrique. Enfin, la sixième dimension concerne **l'influence technologique**, exercée notamment par la fourniture d'équipements, de systèmes numériques et de services dans les télécommunications, l'industrie et les infrastructures. Si ces coopérations favorisent la modernisation des économies méditerranéennes, elles peuvent également créer des dépendances technologiques durables et soulever des questions relatives à la maîtrise des données, à la sécurité des systèmes et à l'autonomie stratégique des pays partenaires.

Les axes de pénétration au-delà du bassin méditerranéen

Dans le cadre de la BRI, Pékin s'est impliqué dans des projets d'infrastructure polyvalents destinés à désenclaver certaines régions d'Europe tout en dessinant de nouveaux axes de communication desservant l'Europe du Nord.

L'axe ferroviaire stratégique Thessalonique – Belgrade – Budapest constitue un itinéraire de pénétration Nord-Sud névralgique de près de 1 200 km, structurant historiquement les échanges entre l'Europe centrale et le bassin méditerranéen depuis son inauguration à la fin du XIXe siècle (vers 1888). Profondément marqué par les vicissitudes de l'histoire — subissant des destructions massives durant les deux guerres mondiales, l'isolement du bloc de l'Est puis la fragmentation des conflits balkaniques des années 1990 —, le réseau a souffert d'un sous-investissement chronique qui a fait chuter la vitesse commerciale des convois à 40-50 km/h. Sa renaissance s'incarne aujourd'hui dans le projet de modernisation du tronçon central Budapest-Belgrade (˜350 km), doté d'une enveloppe de près de 3,8 milliards d'euros. Financé à 85 % par un prêt d'État chinois sur sa portion hongroise (152 km), cet aménagement s'inscrit au cœur des « Nouvelles routes de la soie » pour relier le port grec du Pirée (géré par le géant COSCO) au marché européen à des vitesses portées à 160-200 km/h. Malgré les controverses entourant la rentabilité financière de ces investissements, l'opacité contractuelle et la progression plus lente des chantiers au sud de Belgrade sous pavillon européen (RTE-T), cet axe demeure le symbole des rivalités d'influence géopolitique et des défis logistiques majeurs de l'intégration balkanique.

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



En Serbie, la gare de Novi Beograd, financée est construite par des consortiums chinois, est un maillon stratégique de la liaison ferroviaire reliant Belgrade à Budapest. © iStock

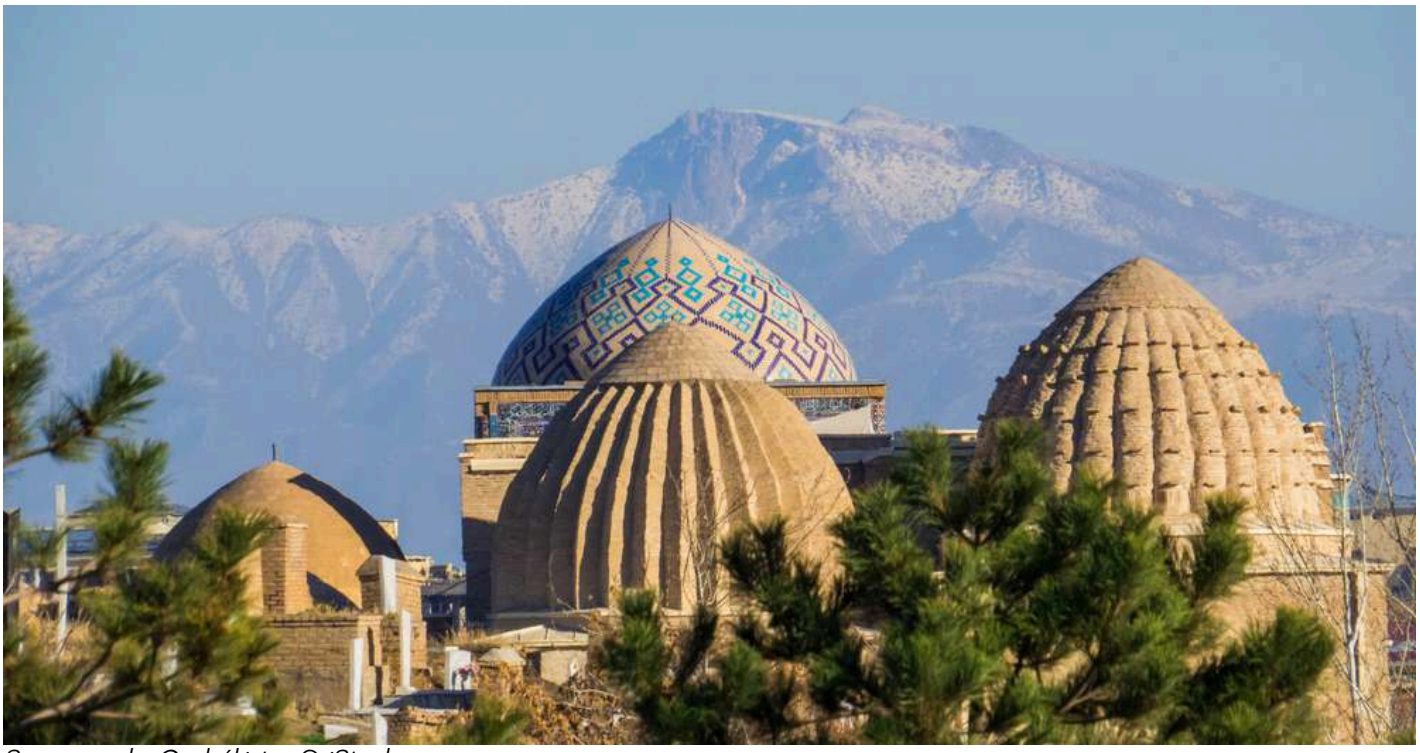


La China-Europe Land-Sea Express Route est un projet de corridor de fret intermodal qui relie les ports chinois au port grec du Pirée par voie maritime, avant de poursuivre par voie ferrée vers l'Europe centrale et orientale.

La pénétration économique chinoise dans les **Balkans occidentaux** s'inscrit au cœur des Nouvelles Routes de la Soie (*Belt and Road Initiative*), Pékin ciblant les pays non-membres de l'UE pour implanter un corridor stratégique en contournant les normes européennes. Le cas le plus emblématique réside au **Monténégro** avec la construction de l'autoroute Bar-Boljare confiée au géant public *China Road and Bridge Corporation* (CRBC) : le premier tronçon de 41 km a coûté près d'un milliard USD, financé à 85 % par l'*Eximbank of China*. Ce prêt disproportionné a fait exploser la dette publique monténégrine à plus de 100 % de son PIB en 2020, menaçant le pays de défaut de paiement et exposant ses infrastructures souveraines en cas de non-remboursement, avant une restructuration d'urgence appuyée par des banques occidentales. En parallèle, cette expansion s'étend aux industries lourdes et à l'énergie dans toute la région — notamment en **Serbie** avec le rachat de l'aciérie de Smederevo par HBIS et des mines de Bor par ZiJin, ou en **Bosnie-Herzégovine** avec le financement de centrales à charbon. En offrant des financements massifs affranchis des conditions de gouvernance exigées par Bruxelles, la Chine utilise la « diplomatie du carnet de chèques » et la maîtrise d'infrastructures critiques pour verrouiller un levier d'influence géopolitique durable sur le flanc sud-est de l'Europe.

RETOUR EN OUZBÉKISTAN, 35 ANS PLUS TARD

PAR KARINE HIRN, CCE HONG-KONG



Samarcande, Ouzbékistan © iStock

En décembre 1991, un camarade étudiant de l'Académie des finances de Moscou m'invita à rendre visite à sa famille dans la vallée de Ferghana et à découvrir son pays, la toute nouvelle République d'Ouzbékistan, qui avait proclamé son indépendance le 31 août. Mes souvenirs de ce voyage, ainsi que la poignée de photos que j'ai prise, racontent deux facettes : d'un côté, les vêtements colorés, les délicieux produits locaux et l'extraordinaire hospitalité du peuple ouzbek ; de l'autre, la vétusté, les bâtiments délabrés, les immenses nids-de-poule et une population qui souffrait de la situation économique désastreuse. Cette semaine-là, le 8 décembre 1991, les accords de Belovezha furent signés, et l'Union soviétique cessait d'exister. Comme des millions de Soviétiques, je me demandais, désorientée, où je me trouvais exactement et ce qui allait se passer...

Pendant les 25 années suivantes, sous le régime autoritaire de Islam Karimov, l'Ouzbékistan devint un pays économiquement et politiquement isolé, avec un volume de commerce extérieur minimal et très peu d'investissements directs étrangers. Karimov mourut en septembre 2016 ; Shavkat Mirziyoyev, qui avait été son Premier ministre pendant près de 13 ans, devint président par intérim avant de remporter l'élection présidentielle qui suivit.

De manière inattendue pour un successeur issu du même système, le président Mirziyoyev lança un programme de réformes fondé sur la libéralisation et des mesures favorables à l'économie de marché : libre circulation des devises étrangères, ouverture des frontières, privatisation, modernisation de la législation sur les investissements, et réformes judiciaires. L'Ouzbékistan fit ainsi son retour sur la scène internationale. En 2025, par exemple, le pays accueillit à Samarcande le premier sommet UE-Asie centrale, annonça avec les États-Unis des accords portant sur plus de 100 milliards de dollars et fut invité, aux côtés du Kazakhstan, au sommet du G20 aux États-Unis. En 2026, l'introduction à la Bourse de Londres d'un fonds regroupant des participations dans des entreprises publiques, UZNIF, géré par le gestionnaire américain Franklin Templeton, permit de lever 600 millions de dollars.

Le programme du « Nouvel Ouzbékistan » mené au cours des dix dernières années a fait ses preuves : le produit intérieur brut a presque doublé en 10 ans, dépassant 169 milliards de dollars en 2025 (il vient juste d'être révisé à la hausse de 15 % par le Comité national des statistiques d'Ouzbékistan). Selon le FMI, la croissance réelle du PIB devrait atteindre 7,8 % en 2026, après 7,7 % en 2025. Les investissements étrangers ont accompagné cette ouverture, avec des flux atteignant 43,1 milliards de dollars en 2025 et 44 milliards sur les neuf premiers mois de 2026. Les chiffres officiels du ministère de l'Investissement englobent toutefois à la fois les investissements directs, le financement de projets et les prêts.

Ces investissements se concentrent fortement sur les énergies renouvelables, les mines et minerais critiques, l'industrie manufacturière, les infrastructures et les secteurs du numérique et des technologies, avec une forte participation de la Chine, des États du Golfe, notamment des Émirats arabes unis et de l'Arabie saoudite, ainsi que de la Russie, de la Corée du Sud et de la Turquie. Les agences de notation ont répondu à cette évolution en relevant la notation souveraine du pays.

Le commerce extérieur a atteint 81,2 milliards de dollars en 2025, contre 65 milliards en 2024, dont environ 33 milliards d'exportations. Les principales catégories exportées comprennent l'or, le cuivre, le zinc, l'uranium, les engrais minéraux, les textiles, les produits alimentaires et les services. La Chine, la Russie et le Kazakhstan figurent parmi les principaux partenaires commerciaux. L'Ouzbékistan devrait adhérer à l'OMC en 2027. L'Ouzbékistan est l'un des partenaires de la BRI qui connaît la croissance la plus rapide et qui revêt la plus haute priorité, jouant le rôle de plaque tournante de transit essentielle. Étant l'un des deux seuls pays au monde à être doublement enclavés (je vous laisse deviner l'autre !), la BRI revêt une importance particulière. Alors que le Kazakhstan a historiquement attiré des volumes d'investissement globaux plus importants, l'Ouzbékistan s'est classé troisième au niveau mondial en termes de volume chinois de construction dans le cadre de la BRI au premier semestre 2026.

Les liens économiques entre la France et l'Ouzbékistan se sont également renforcés : les échanges commerciaux ont atteint 1,4 milliard de dollars en 2025. Les importations de France sont essentiellement les produits chimiques, l'aéronautique et les machines, tandis que l'uranium représente 90 % des exportations vers la France. D'importants projets sont menés par EDF, Orano et Voltalia. Dans le prolongement de la visite du président Macron à Samarcande en 2023, qui était la première visite d'un président français en Ouzbékistan depuis celle de Mitterrand en 1994, Macron et Mirziyoyev ont signé, lors de la visite d'État de ce dernier à Paris en 2025, une déclaration conjointe établissant un partenariat stratégique, accompagnée d'un programme d'investissement et d'innovation portant sur 6,5 milliards d'euros de projets.

Les chiffres restent des chiffres et rien ne remplace le fait de voyager et d'observer de ses propres yeux. J'étais donc particulièrement heureuse de retourner en Ouzbékistan, cette fois-ci en venant de Shenzhen via Xi'an, où les postes de contrôle des passeports aux couleurs des « Nouvelles routes de la soie » étaient équipés de traducteurs numériques pour les langues d'Asie centrale et le russe. Comme on pouvait s'y attendre, les infrastructures de Tachkent, à l'exception de l'aéroport (le nouvel aéroport sera prêt à l'horizon 2030), ainsi que son architecture, se sont considérablement modernisées. La capitale, tout comme les villes joyaux de la Route de la soie que sont Samarcande, Boukhara et Khiva, méritent pleinement l'intérêt croissant qu'elles suscitent auprès des touristes internationaux, tant pour la richesse de leur patrimoine culturel que pour la facilité des déplacements par route ou par train (y compris rapide).



Le Monument de l'Indépendance, à Tachkent © Karine Hirn

Etant russophone, il m'a été facile de communiquer au cours de ce voyage, la plupart des Ouzbèques, même les jeunes, parlant couramment russe. Ce qui m'a particulièrement frappée, c'est une attitude de « pas de temps à perdre » et cet optimisme qui, associés à une sorte de « moment Deng Xiaoping », créent une dynamique positive ; un des dénominateurs communs de tous les marchés émergents par le passé. Le puissant dividende démographique en est probablement l'une des raisons. Selon le dernier recensement national (le premier depuis 1989), la population s'élève à 39 millions d'habitants et augmente d'environ 1,8 % par an. Le taux de fécondité est de 3,4 enfants par femme et l'âge moyen de 29,6 ans.

La population active compte 15,7 millions de personnes, avec plus de 600 000 nouveaux entrants sur le marché du travail chaque année. Le nombre d'étudiants inscrits dans l'enseignement supérieur a atteint 1,5 million au cours de l'année universitaire 2025-2026. Le marché de l'éducation est en plein essor : je n'avais jamais vu autant de panneaux publicitaires pour des universités et des cours particuliers !

RETOUR EN OUZBÉKISTAN, 35 ANS PLUS TARD

Au-delà des sites touristiques traditionnels, j'ai passé des journées passionnantes au Karakalpakstan, une république autonome qui représente 37 % du territoire de l'Ouzbékistan, à l'ouest du pays (mais seulement 5% de la population). J'ai découvert Nukus, tristement célèbre pour son Institut de recherche chimique où des agents Novichok furent produits et testés à l'époque soviétique (l'accès à la ville était alors strictrement restreint, il le fut de nouveau en 2022 pour des raisons de trouble politique), mais également connue dans le monde entier pour son extraordinaire collection d'art d'avant-garde russe et d'œuvres soviétiques que le conservateur Igor Savitsky avait réussi à cacher et soustraire aux autorités soviétiques à partir des années 1960.

Nous avons parcouru 200 kilomètres jusqu'à Moynaq, autrefois port de pêche prospère, aujourd'hui symbole d'une catastrophe écologique causée par l'homme. La mer d'Aral, jadis le quatrième plus grand lac du monde, d'une superficie comparable à celle de l'Irlande, a presque disparu, suite aux grands projets d'irrigation soviétiques destinés à soutenir « l'or blanc », l'industrie du coton. Le cimetière de bateaux de Moynaq, situé dans l'Aralkum, le plus jeune désert du monde, est un spectacle poignant.



Le cimetière de bateaux de Moynaq, situé au Karakalpakstan, en Ouzbékistan, où reposent des carcasses de navires rouillés sur l'ancien fond asséché de la mer d'Aral.© Karine Hirn

Faisant une pause de quelques heures en roulant sur l'autoroute Samarcande-Boukhara-Turkmenbashi, qui suit une partie de la Route de la Soie historique (on peut y voir des ruines de caravansérails juste à côté des stations-service !), j'ai également visité la ville industrielle de Navaï, fondée en 1958 et en partie construite par des prisonniers. Navaï abrite des champions ouzbeks dans les secteurs de l'or, de la métallurgie, de la chimie et des engrais. L'architecture soviétique, les immeubles de logements ouvriers, les centres culturels et les parcs bien entretenus, ainsi que le musée de NMMC, l'un des plus grands producteurs d'or au monde, m'ont permis d'explorer une autre facette de l'Ouzbékistan.

A chaque coin de rue et sur chaque bâtiment officiel, les panneaux « O'ZBEKISTON 35 », faisant référence au 35e anniversaire de l'indépendance me rappelaient mon propre voyage, 35 ans plus tôt. Le pays s'est tellement transformé depuis !

Il me semble que ce n'est que le début. J'en suis repartie avec le désir d'y revenir rapidement, et l'envie de vous conseiller de placer l'Ouzbékistan sur votre radar de CCE !

Brèves politico-économiques

Focus U.E / Chine

- Le ministère chinois du Commerce a ouvert le 6 novembre, à la demande de l'industrie chinoise, deux enquêtes antidumping sur des intrants chimiques. La première vise les filaments de para-aramide importés de l'UE, des fibres synthétiques très résistantes utilisées notamment dans les gilets pare-balles, les pneumatiques et les industries automobile et aéronautique. La seconde porte sur l'éthylidène norbornène (ENB) importé de l'UE et du Japon, qui sert à fabriquer un caoutchouc destiné surtout à l'automobile. Pékin justifie ces procédures par la baisse des prix à l'importation depuis 2023 ; leurs conclusions sont attendues d'ici novembre 2027. Service économique régional de l'Ambassade de France en Chine, 10/11/2026

- Depuis le 1er novembre 2026, les achats en ligne importés dans l'UE sont soumis à 5 € de prélèvements supplémentaires : 3 € de droits de douane et 2 € de frais de traitement par catégorie d'articles. Ces mesures concernent particulièrement les plateformes chinoises SHEIN, TEMU et ALIEXPRESS. Bruxelles entend ainsi lutter contre la concurrence déloyale, la fraude douanière et les risques liés aux produits importés. Toute l'Europe le 10/11/2026

- À l'issue des consultations UE-Chine à Pékin, le commissaire ŠEFCOVIC annonce trois avancées : un accord visant à réduire de plus de moitié les exportations chinoises de véhicules hybrides vers l'UE, une baisse des droits de douane chinois sur des produits européens représentant près de 4 milliards d'euros d'exportations (pièces automobiles, huile d'olive et chaussures) et une facilitation des licences d'exportation de terres rares et d'aimants permanents. Il souligne toutefois que le rééquilibrage commercial reste à poursuivre. Commission Européenne le 9/10/2026

- A l'issue de l'annonce de l'accord UE-Chine sur les importations de véhicules hybrides en Europe, BYD et CHERY disent accueillir cette perspective avec sérénité, leurs stratégies reposant déjà sur une future production sur le sol européen. Les équipementiers français expriment toutefois leurs inquiétudes face à la forte progression attendue des importations chinoises de pièces et de composants. (BFM Business, le 15/10/2026)

- Le projet européen de « Made in Europe », destiné à renforcer l'industrie européenne face à la concurrence internationale et notamment chinoise, divise les États membres. La France défend une préférence réservée aux produits fabriqués dans l'UE, tandis que l'Allemagne souhaite l'étendre à ses partenaires commerciaux. L'Espagne propose un compromis distinguant plusieurs catégories de pays, afin de concilier protection de l'industrie européenne et coopération internationale. (L'Express, le 25/09/2026)

Focus France / Chine

- Jean-Noël BARROT s'est entretenu par téléphone avec WANG Yi, ministre chinois des Affaires étrangères. Les échanges ont porté sur les perspectives des relations bilatérales et entre l'Union européenne et la Chine, le rôle des Nations unies et les défis liés à l'intelligence artificielle. Les deux ministres ont également abordé la candidature chinoise d'accueillir en Chine le bureau du secrétariat de l'accord BBNJ (biodiversité marine au-delà des juridictions nationales, ou traité sur la haute mer). France Diplomatie le 10/11/2026

Focus France / Chine (suite)

- Emmanuel MACRON a salué la convergence franco-allemande autour du renforcement des moyens de défense commerciale de l'Union européenne. Bruxelles prépare un nouvel instrument permettant de fermer rapidement l'accès au marché unique aux pays impliqués dans un conflit commercial. Cette initiative vise notamment à protéger les entreprises européennes face à la concurrence déloyale chinoise et à renforcer la capacité de réaction de l'UE. BFM Business le 16/10/2026

- Le secteur mondial du luxe subit une pression supplémentaire avec le durcissement de la fiscalité chinoise visant les contribuables fortunés. Pékin a imposé aux détenteurs de comptes offshore de déclarer leurs avoirs avant le 22 octobre 2026 et de régulariser leurs impôts. Cette mesure pourrait freiner les dépenses des consommateurs chinois, qui représentent environ 20 % des achats mondiaux de produits de luxe, pénalisant notamment LVMH, KERING et HERMES. REUTERS, le 9/10/2026

- L'industrie française fait face à une deuxième vague de concurrence chinoise, alimentée par les surcapacités industrielles de Pékin et la réorientation de ses exportations vers l'Europe. Selon l'analyse de la Banque de France, cinq secteurs sont particulièrement exposés : automobile, métallurgie, chimie, pharmacie et aéronautique. La part de la Chine dans les importations françaises de biens industriels atteint 10,7 % fin 2025, contre 9,2 % en 2017. Latribune.fr, le 2/10/2026

Implantations et investissements croisés

- SHEIN prévoit d'investir 500 millions d'euros supplémentaires dans son entrepôt polonais, portant ses investissements sur le site à un milliard depuis 2022. En stockant ses produits en Europe avant leur expédition, la plateforme chinoise pourrait contourner une partie des nouvelles taxes sur les petits colis importés. Cette stratégie vise également à accélérer les livraisons, notamment vers les clients français. CLUBIC le 4/11/2026

- La coentreprise MINTH ELECTRICITY TECHNOLOGY, issue du partenariat entre le groupe chinois MINTH et RENAULT, inaugure une usine de 22 000 m^2 à Lillers, dans le Pas-de-Calais, destinée à produire des pièces automobiles. Le projet prévoit 170 emplois d'ici 2028, dont 60 dès 2027. Soutenus par l'agglomération de Béthune-Bruay, les recrutements privilégieront les candidats locaux, en lien avec France Travail. 20 Minutes le 27/10/2026

Contrats et partenariats

- SAFRAN devrait bénéficier largement des 12,9 milliards de dollars de contrats signés par GE AEROSPACE avec des opérateurs chinois lors de la 9ème China International Import Expo (CIIE) le 6 novembre à Shanghai. Ces engagements portent principalement sur le moteur LEAP, produit par CFM INTERNATIONAL, coentreprise détenue à parts égales par GE AEROSPACE et SAFRAN. CHINA EASTERN AIRLINES a notamment commandé 202 moteurs LEAP-1A destinés a équiper 101 airbus A320neo, ainsi que 14 moteurs de rechange et des prestations de maintenance à long terme. Presse Agence le 15/11/2026

- PIERRE FABRE et XTALPI (SHENZHEN JINGTAI TECHNOLOGIES) ont annoncé le 6 novembre un accord de recherche en oncologie, dermatologie et maladies rares. XTALPI, fondée en 2015 à Shenzhen par d'anciens chercheurs du MIT, mobilisera sa plateforme d'intelligence artificielle et de robotique pour concevoir de nouvelles molécules, tandis que PIERRE FABRE en assurera le développement clinique. L'accord prévoit un paiement initial, des paiements conditionnels et un partage des revenus, dont les montants n'ont pas été communiqués. Service économique régional de l'Ambassade de France en Chine, 12/11/2026)

NOUVELLES BRÈVES DE LA MONDIALISATION CHINOISE...

SUIVIES PAR PAUL CLERC-RENAUD ET GAËLLE PICUT

Macro-économie / Conjoncture économique / Climat d'affaires

- **Les exportations chinoises ont augmenté de 36,3 % en termes annuels en septembre, le deuxième rythme le plus rapide de 2026**, alors que le boom mondial de l'intelligence artificielle a accéléré les livraisons de technologies et que les constructeurs automobiles semblaient accélérer les livraisons à l'Union européenne avant les restrictions commerciales attendues. Caixin, 15/10/2026
- **La croissance chinoise aurait atteint 4,5 % au troisième trimestre**, conformément à l'objectif annuel fixé par Pékin, compris entre 4,5 % et 5 %. Cette expansion repose largement sur une économie tournée vers l'exportation, ce qui alimente les critiques des partenaires commerciaux de la Chine concernant les déséquilibres commerciaux excessifs et les conditions de concurrence déloyales sur le marché intérieur. Associated Press, 21/10/2026

Mondialisation

- **La Chine a ajouté 80,2 tonnes d'or à ses réserves en 2026, contre seulement 26,8 tonnes en 2025**. Ses réserves atteignent 2 386,7 tonnes en août 2026 (contre 8 133,5 tonnes pour les Etats-Unis). La Chine est désormais la cinquième plus grande détentrice du précieux métal dans le monde. La première explication de cette accumulation est la volonté de diversification et manifeste la méfiance de la Chine à l'égard du billet vert. Le Figaro, 10/10/2026

Démographie

- **D'ici 2035, un tiers des habitants de Pékin seront âgés de 60 ans ou plus**. Les responsables politiques étudient des mesures susceptibles d'atténuer les conséquences économiques de ce vieillissement, notamment une hausse des pensions des personnes âgées afin de stimuler la consommation intérieure. Reuters, 19/10/2026

Relations internationales Chine / Etats-Unis / Canada

- **Les États-Unis ont étendu leurs restrictions aux appareils électroniques intégrant certains composants de Huawei, ZTE et d'autres entreprises chinoises inscrites sur leur liste noire, même lorsque les produits finis sont fabriqués par des sociétés tierces**. Cette mesure, justifiée par des préoccupations de sécurité nationale, pourrait élargir considérablement le nombre des équipements privés d'autorisation d'accès au marché américain et contraindre les fabricants à revoir leurs chaînes d'approvisionnement. Caixin, 15/10/2026

Relations Chine/UE

- **La Chine met à mal le commerce mondial ouvert, et la défense commerciale européenne, produit par produit, est trop lente**, selon Pascal Lamy, ex-directeur général de l'OMC et ex-commissaire européen au Commerce. Il propose de laisser sa chance à la négociation en cours, mais de l'adosser à un plan B sur le modèle du règlement sur l'acier : des contingents tarifaires par secteur, des règles de propriété remplaçant les règles d'origine, un fonds de solidarité contre les représailles et des critères de sortie chiffrés, le tout dans le cadre de l'OMC. Le Grand Continent, 05/10/2026
- **Face à la Chine, l'Union européenne fait de son marché de 450 millions de consommateurs un levier de puissance juridique** : le règlement sur les subventions étrangères (FSR) et de nouvelles règles sur les chaînes d'approvisionnement permettent à Bruxelles d'agir sur les entreprises chinoises, jusqu'à leurs activités hors d'Europe, comme cela a été le cas dans l'affaire Nuctech. The Conversation, 07/10/2026
- **Bruxelles et Pékin tentent de faire redescendre la pression commerciale, pour combien de temps ?** Dans un accord de principe, Pékin s'engagerait à diviser au moins par deux ses livraisons de voitures hybrides à l'Europe (soit un quota annuel de 350 000 véhicules) et à abaisser ses droits de douane de 225 millions d'euros au total sur certaines importations européennes (certaines pièces détachées d'automobile, huile d'olive et chaussures). Mais la portée réelle de l'accord reste sujette à interprétation. L'Opinion, 12/10/2026

- **Au Mondial de l'Auto à Paris, sur 39 marques automobiles présentes, 15 sont chinoises**. En 2026, les voitures des marques chinoises approchent le million, avec 913 000 ventes sur neuf mois en Europe. La part de marché des marques chinoises, proche de 12% en Europe, pourrait atteindre 20% en 2030. Le Figaro, 09/10/2026
- **L'UE renforce les frais sur les petits colis pour freiner les importations chinoises.** Depuis le 1er novembre, les colis expédiés depuis des pays hors UE sont soumis à des frais de traitement de 2 €, en complément d'une taxe de 3 € déjà instaurée sur les petits colis. Cette mesure vise notamment les plateformes chinoises comme Temu et AliExpress, alors que 93 % des petits colis importés dans l'UE proviennent de Chine. AFP, 27/10/2026 + La taxe sur les petits colis a fait chuter de 48 % la TVA déclarée sur ces envois depuis juillet. Victoire en trompe-l'œil. Shein a stocké massivement en Europe avant la taxe, et ce qui part de ses entrepôts européens n'est ni taxé ni compté. La Croix, 01/11/2026

BRI / BRICS / Indopacifique / Reste du monde

- **L'ouverture d'une base chinoise au Laos, après l'installation d'une autre au Cambodge, inquiète les pays de la région**. Avec la création d'un centre de formation de pilotes sur la base rénovée de Ban Keun, le Laos devient le second pays d'Asie du Sud-Est, après le Cambodge, à accueillir une infrastructure d'entraînement militaire conjointe avec la Chine. Le Monde, 07/10/2026
- **La Chine et les États-Unis renforcent leur présence en Asie centrale**, comme l'illustrent les visites successives de Li Qiang en Ouzbékistan et de Marco Rubio dans la région. Pékin mise notamment sur les infrastructures ferroviaires, les minerais stratégiques et les coopérations technologiques pour consolider ses liens avec Tachkent, tandis que les pays d'Asie centrale cherchent à tirer parti de cette rivalité pour diversifier leurs partenariats et leurs financements. L'Opinion, 19/10/2026
- **Le Pakistan a fermé son espace aérien aux avions en provenance de Taïwan**, en signe de soutien à la politique "d'une seule Chine" défendue par Pékin. C'est la première fois qu'un pays prend une telle mesure. AFP, 28/10/2026
- **La réélection de Lula consolide les relations entre le Brésil et la Chine** : La victoire de Lula rassure Pékin qui conserve son principal partenaire commercial en Amérique latine et voit s'éloigner le risque d'un retrait brésilien des Brics. Pragmatique et attaché à son indépendance diplomatique, Lula entend toutefois jouer de la rivalité entre Washington et Pékin, notamment pour attirer les investissements dans les terres rares et les technologies stratégiques. SCMP, 29/10/2026
- **La sécheresse en Indonésie perturbe l'approvisionnement chinois en nickel**. La forte sécheresse en Indonésie, premier producteur mondial de nickel, contraint plusieurs raffineries à réduire leur production. Cette situation pourrait perturber les chaînes d'approvisionnement chinoises en matériaux essentiels à la fabrication des batteries pour véhicules électriques. SCMP, 03/11/2026
- **Les troupes chinoises occupent des positions du côté indien de la frontière contestée malgré l'amélioration des relations**. Depuis la fin juillet, les troupes de l'Armée populaire de libération (APL) ont établi des campements à environ quatre miles à l'intérieur de la frontière revendiquée par l'Inde, en Arunachal Pradesh, et ont mené plusieurs affrontements avec les troupes indiennes. China Bulletin, USCC, 10/11/2026
- **En amont de leur rencontre à Shenzhen les 18 et 19 novembre, Xi Jinping a imposé à Vladimir Poutine deux engagements nouveaux** : l'accès complet à une route vers le Pacifique par le fleuve Amour, qui évite Taïwan et la Corée du Nord, et une frontière franchissable toute l'année au cœur de l'Extrême-Orient russe. Intelligence Online, 11/11/2026

NOUVELLES BRÈVES DE LA MONDIALISATION CHINOISE...

- **L'Australie accuse la Chine de chercher à manipuler le marché du minerai de fer à travers son organisme central d'achat**, le CMRG, créé en 2022 pour obtenir des prix plus bas auprès des producteurs australiens. Premier producteur mondial, Canberra dénonce des pratiques contraires aux règles commerciales internationales, alors que la Chine a absorbé environ 75 % des 944 millions de tonnes de minerai de fer exportés l'an dernier par l'Australie. Cette pression sur les prix menace les recettes d'exportation australiennes et pourrait raviver les tensions commerciales entre les deux pays. Le Figaro, 16/11/2026

Relations Chine / Afrique / Moyen-Orient

- **La Chine a soutenu plus de 16 milliards de dollars d'investissements dans des projets de transformation et de fabrication minérales en Afrique**, depuis le lancement du plan d'action Chine-Afrique en 2024. Cette stratégie répond aux ambitions des pays africains de mieux valoriser leurs ressources naturelles, mais elle permet aussi à Pékin de consolider sa position dans les chaînes d'approvisionnement mondiales, face notamment aux États-Unis. Si ces investissements peuvent contribuer à l'industrialisation du continent, les retombées dépendront notamment des engagements pris en matière de transfert de technologies, de compétences et de création de valeur locale. SCMP, 07/11/2026
- **L'Oman et la Chine ont signé 23 accords d'investissement à Pékin le 2 novembre 2026**. Des entreprises et institutions chinoises ont conclu avec le fonds souverain omanais une série d'accords représentant plusieurs milliards de dollars, à l'occasion de la visite du sultan Haitham ben Tariq en Chine. Les partenariats concernent notamment les énergies renouvelables, le stockage par batteries, la logistique, les infrastructures numériques, l'intelligence artificielle et le spatial. SCMP, 14/11/2026

Energie

- **La Chine a proposé des contrôles à l'exportation sur 12 technologies utilisées pour fabriquer des équipements solaires**, invoquant qu'une surveillance accrue est nécessaire car les technologies solaires sont de plus en plus utilisées dans des domaines sensibles comme l'aérospatiale et la défense nationale. Cette mesure fait partie d'une révision plus large qui couvre également l'IA et la biotechnologie. Reuters, 18/10/2026

Automobile

- **Volkswagen et le chinois Gotion s'allient pour développer trois pôles de production de batteries en Espagne, Slovaquie et Maroc**, renforçant l'empreinte industrielle chinoise dans la chaîne de valeur européenne. Ce partenariat intervient alors que l'Union européenne examine de nouvelles conditions pour l'investissement étranger dans des secteurs tels que les batteries. Caixin, 02/10/2026
- **Les exportations chinoises de véhicules électriques ont atteint un record historique pour le deuxième mois consécutif en octobre**, alors que les constructeurs automobiles du pays ont profité d'une forte hausse de la demande internationale due au choc énergétique du Moyen-Orient. Les marques chinoises ont vendu un total de 582 000 véhicules électriques purs et hybrides rechargeables hors de la Chine continentale le mois dernier, soit une hausse de 144,7 % par rapport à l'année précédente, selon les données de l'Association chinoise des voitures particulières (CPCA). SCMP, 10/11/2026

Aéronautique

- **Les restrictions américaines sur les exportations de composants aéronautiques vers la Chine accentuent les retards de production de l'avion C919**, déjà confronté à des difficultés d'approvisionnement et à une montée en cadence très lente. L'an dernier, Comac a livré 15 avions, bien en dessous de son objectif de 75. Au premier trimestre 2026, elle n'a effectué que trois livraisons. Mais ces tensions poussent aussi la Chine à accélérer le développement de composants chinois de substitution. SCMP, 02/10/2026

Aéronautique (suite)

- **L'avion électrique de Comac, le CE-25A, capable de transporter 19 personnes, vient d'effectuer son premier vol**, reflétant les ambitions de la Chine en matière d'aviation décarbonée. Les Etats-Unis mènent un projet similaire, tandis que les Européens accusent un certain retard. La Tribune, 17/11/2026

Maritime / Ports

- **Le port grec d'Eleusis est au cœur de la rivalité sino-américaine**, Washington souhaitant en faire un pôle maritime concurrent du Pirée, situé à une trentaine de minutes et contrôlé majoritairement par le chinois Cosco depuis 2016. Les États-Unis veulent développer des infrastructures commerciales, énergétiques et militaires pour contrer l'influence de Pékin en Méditerranée. Les Echos
- **Construction navale : la Chine grignote la domination sud-coréenne sur les méthaniers**. Portés par une demande mondiale de transporteurs de GNL en forte hausse, les chantiers navals chinois gagnent rapidement des parts de marché grâce à la montée en puissance de leurs capacités, à leurs prix compétitifs et à la réduction de leur retard technologique sur leurs concurrents sud-coréens. SCMP, 11/11/2026

Défense / Renseignement militaire

- **L'utilisation de matériels chinois au sein des armées européennes suscite des inquiétudes croissantes en matière d'espionnage et de sécurité des données**, de la Norvège au Royaume-Uni. Des véhicules et drones chinois auraient notamment collecté des informations sensibles lors d'opérations militaires, tandis que l'armée française utilise encore quelque 3 000 drones DJI malgré les alertes du contre-espionnage militaire. Figaro, 17/10/2026

Métaux / Matériaux critiques / Gaz

- **La RDC cherche à reprendre la main sur le cobalt face à une chaîne d'approvisionnement largement dominée par la Chine**. En contrôlant les quotas d'exportation, Kinshasa tente de capter davantage de valeur, tandis que Pékin doit composer avec sa dépendance aux ressources congolaises. Geopolitical Monitor, 01/10/2026
- **La Chine, qui contrôle près de 80 % de la production mondiale de tungstène et domine également son raffinage et sa transformation**, conserve une position dominante alors qu'elle soumet depuis février 2025 certains produits à base de tungstène à des contrôles à l'exportation. Les États-Unis cherchent à réduire cette dépendance en soutenant de nouveaux projets miniers et de transformation au Kazakhstan, mais les délais de mise en production et surtout l'absence d'une capacité de raffinage comparable à celle de la Chine limitent, à court terme, cette stratégie de diversification. SCMP, 03/10/2026

Pharmacie

- **Les laboratoires occidentaux sont de plus en plus dépendants de la Chine**. Les biotechs chinoises excellent dans la lutte contre l'obésité ou encore en oncologie. En cinq ans, la part de l'Asie dans le portefeuille mondial des médicaments en développement est passée de 28 à 43%, surpassant les Etats-Unis et l'Europe, selon McKinsey. La Chine ne propose pas encore d'innovations de rupture mais développe des médicaments de pointe et elle est devenue incontournable dans les premières phases des essais cliniques. Le Figaro, 12/10/2026

NOUVELLES BRÈVES DE LA MONDIALISATION CHINOISE...

Numérique – Nouvelles technologies – Normes – Semi-conducteurs

- **Les entreprises chinoises contournent les restrictions américaines sur les puces Nvidia en passant par des centres de données implantés en Asie du Sud-Est**, notamment en Malaisie, à Singapour et en Indonésie. La demande chinoise alimente une vague d'investissements massifs dans ces infrastructures, qui permettent notamment à des géants comme Alibaba et ByteDance de louer à distance des capacités de calcul avancées. Des réseaux de contrebande et des intermédiaires, dont certains proches de Nvidia, sont également soupçonnés d'avoir organisé des livraisons illégales de puces vers la Chine. Face à ces contournements, Washington a publié le 16 novembre une série de mesures pour durcir les contrôles à l'exportation, tandis que la Malaisie a ouvert une enquête sur de possibles réexportations illicites. L'Opinion, 17/11/2026

Soft power / Culture / Médias / Education / Sport

- **Le groupe chinois Anta Sports devient officiellement le premier actionnaire de l'équipementier sportif allemand Puma**, après avoir finalisé le rachat de 29,06 % de son capital pour 1,5 milliard d'euros. Cette participation, auparavant détenue par la holding Artémis de la famille Pinault, marque une nouvelle étape dans l'expansion internationale du groupe chinois. L'opération pourrait accélérer le redressement de Puma et renforcer sa présence sur le marché asiatique, notamment en Chine. Le Revenu, 08/10/2026
- **Le marché du tourisme entrant en Chine devrait générer 470 milliards de dollars US de revenus d'ici 2040, représentant environ 15 % du marché mondial**, l'accès sans visa et d'autres incitations politiques attirant davantage de visiteurs étrangers, selon un rapport de UBS Securities cité par Caixin. 10/11/2026

Divers

- **Le MI5 accuse Pékin d'avoir financé secrètement des chercheurs britanniques**. Les renseignements britanniques ont demandé au monde académique de rompre avec le China General Technology Research Institute (CGTRI) accusé d'espionnage au profit de la Chine. Selon eux, les services de renseignement chinois se servaient de cet organisme comme d'une société écran pour financer les travaux de chercheurs britanniques et dérober des secrets liés à des projets de haute technologie. L'Express, 01/10/2026
- **Pékin renforce son arsenal juridique contre la corruption transfrontalière** en s'octroyant le pouvoir d'enquêter sur les entreprises et ressortissants chinois, y compris pour des faits commis à l'étranger. La nouvelle loi lui permet également de bloquer les enquêtes étrangères non autorisées et de sanctionner les entreprises qui ne respecteraient pas ses obligations de coopération, créant de nouveaux enjeux de conformité pour les multinationales. SCMP, 06/10/2026

Edition / Média

- **Podcast Superpuissance**

Partie en Chine au début des années 1990 pour une mission de quelques semaines chez Adidas, **Sandrine Zerbib**, présidente de ZW Conseil, y est restée une trentaine d'années : au sein de l'équipementier, pour des groupes chinois, puis à la tête de sa propre entreprise, revendue à un acteur local. Rentrée en France début 2022, elle publie Danse avec les dragons, coécrit comme Aldo Spaanjaars. Les points clés de son propos :

Selon elle, la réussite industrielle chinoise repose avant tout sur une forte capacité d'adaptation, d'expérimentation et d'apprentissage. Au-delà de ses grands champions, la Chine a su construire de véritables écosystèmes industriels, soutenus par l'État et alimentés par un réseau dense de PME, de fournisseurs et de sous-traitants. Cette organisation lui a permis de monter progressivement en gamme, en passant de la production à faible valeur ajoutée à la maîtrise de technologies avancées, comme l'intelligence artificielle, la robotique ou les batteries. Autre facteur clé de cette puissance : l'exploitation de la donnée, désormais intégrée à toutes les étapes de la chaîne industrielle, de la conception à la production, pour accélérer les cycles d'innovation et adapter rapidement l'offre à la demande.

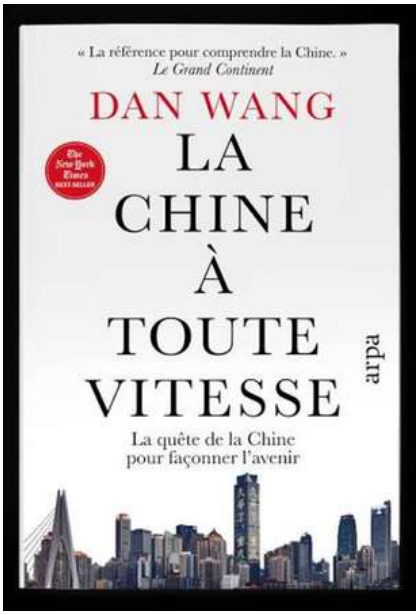


Pour l'Europe, l'enjeu est donc de dépasser ses grilles de lecture parfois datées pour mieux comprendre les ressorts du modèle chinois, sans le réduire à une simple menace concurrentielle. La coopération avec les entreprises chinoises peut constituer un levier de développement industriel, à condition qu'elle favorise l'émergence de véritables écosystèmes locaux, avec des transferts de compétences, de la R&D, des fournisseurs européens et la formation d'ingénieurs, plutôt que de se limiter à l'implantation d'unités de production.

Danse avec les dragons, Les entreprises chinoises, un levier pour l'Europe, Sandrine Zerbib, Aldo Spaanjaars, septembre 2026

- **Autre épisode de Superpuissance** : **Décrypter le bras de fer sino-américain, avec Laure Pallez**, directrice associée de Mascaret Partners. Laure Pallez analyse les rapports de force entre Washington et Pékin à l'aune de leurs interdépendances économiques, technologiques et scientifiques. Une rivalité qu'elle préfère qualifier de « compétition gérée » plutôt que de confrontation ouverte. Car, malgré les restrictions commerciales et la volonté affichée des deux puissances de réduire leurs dépendances, le dialogue reste indispensable.

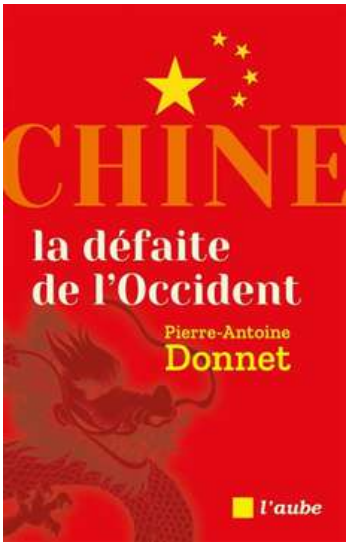
Livres





- Nous vous en parlions dans la CHLM68, l'ouvrage de **Dan Wang, Breakneck China's Quest to Engineer the Future**, paru en août 2025, a été traduit en français aux éditions Arpa, sous le titre ***La Chine à toute vitesse*** (sortie le 3 septembre 2026).
- ***Le choc d'un monde imprévisible***, du grand diplomate **Maurice Gourdault-Montagne** met en perspective les derniers bouleversements de l'ordre international et les coups de théâtre qui peuvent en découler, encore et encore. (sortie le 12 novembre 2026, aux Editions Plon)

Livres (suite)



Chine, la défaite de l'Occident, par Pierre-Antoine Donnet, septembre 2026, éditions de l'Aube

L'auteur nous entraîne au cœur d'un pays qui domine déjà des secteurs stratégiques comme les véhicules électriques, le photovoltaïque ou les batteries, et investit massivement dans l'intelligence artificielle, le spatial, la physique quantique et la fusion nucléaire. Alors que l'Europe et les États-Unis peinent à mesurer l'ampleur de cette transformation, la Chine s'affirme comme un acteur décisif du XXIe siècle. L'auteur lance un cri d'alarme sur le danger aussi bien mortel qu'imminent que représente pour l'Europe et son industrie une machine de guerre économique chinoise subventionnée par l'État, alimentée par une main-d'œuvre sous-payée et une monnaie sous-évaluée, et qui lui livre ainsi une concurrence parfaitement déloyale.



Broken China, How the Economic Miracle Shattered and What It Means for the World, Logan Wright, Juillet 2026, edition Polity

Dans son dernier livre, Logan Wright, économiste associé au cabinet Rhodium où il dirige les travaux sur l'économie et les marchés financiers chinois et qui a passé vingt ans à travailler à Pékin et Hong Kong, analyse les difficultés de l'économie chinoise à partir de ce qui en a longtemps fait sa force : son système financier et sa capacité à mobiliser toujours davantage de crédit (Le Vent de la Chine)

Et aussi :

- **L'Empire africain de Chine**. Par Paul Kenyon. Bloomsbury Publishing, octobre 2026. Selon l'auteur, la présence de la Chine est omniprésente en Afrique, tant de façon visible qu'invisible. Alors que Xi Jinping propose d'immenses projets de construction, une exploitation conjointe des richesses minérales et un crédit facile aux États africains encore en difficulté à se développer, les entreprises technologiques chinoises ont pris le contrôle des données, des infrastructures technologiques et des réseaux sociaux du continent.
- **Mémoires - De la Légion étrangère au monde des affaires**, Simon Murray, Perrin Editeur, septembre 2026. Une description de l'intérieur du monde des affaires à Hong Kong et en Chine par un personnage francophile qui l'a marqué et dont la vie aventureuse est un véritable roman.
- **As China Ages**, The Politics of Demographic Decline in the Counter-Reform Era, Carl Minzner, Oxford University Press, janvier 2027
- **The Unmaking of the Chinese Working Class : How Communism Built a Capitalist Superpower**, Teemu Ruskola, Verso, octobre 2026
- **Undersea War ; The Battle to Control the Cables and Pipelines That Connect Our World**, Elisabeth Braw, PublicAffairs, octobre 2026
- **L'Afrique, la Chine et le tarif zéro. Une promesse tarifaire sans révolution industrielle**, Thierry Pairault, à paraître dans Études internationales, vol 56, n° 2.
- **Asie de l'Est : regain de tensions ?** Areion Group, Novembre - Décembre 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.