

DÉVOILEMENT D'UNE DIVERGENCE :

la demande énergétique
finale de la Chine dans la
transition de l'ancienne
vers la nouvelle économie

Global
Energy
Outlook
Forum



Ji Chen

Directeur exécutif du CICC Global Institute,
China International Capital Corp

Xinyue Lin

Collaboratrice senior, CICC Global Institute,
China International Capital Corp

Dévoilement d'une divergence :

la demande énergétique finale de la Chine dans la transition de l'ancienne vers la nouvelle économie

Septembre 2026

Ji Chen

Directeur exécutif du CICC Global Institute, China International Capital Corp

Xinyue Lin

Collaboratrice senior, CICC Global Institute, China International Capital Corp

Remerciements

L'Accélérateur de transition et l'Institut de l'énergie Trottier tiennent à remercier leur bailleur de fonds, la Fondation familiale Trottier. Sans leur soutien et leurs encouragements, ce travail n'aurait pas pu voir le jour.



Pour citer ce document :

Chen, J. and Lin, X. (2026). Dévoilement d'une divergence : la demande énergétique finale de la Chine dans la transition de l'ancienne vers la nouvelle économie, L'Accélérateur de transition et Institut de l'énergie Trottier

Ce document est disponible à l'adresse :

iet.polymtl.ca/en/publications/rapport/global-energy-outlook-forum

accelerateurdetransition.ca/rapports/devoilement-dune-divergence

Avertissement :

Les opinions exprimées dans cette publication n'engagent que leurs auteur-e-s.

Ce document a été traduit de l'anglais avec l'aide d'une IA avant de faire l'objet d'une révision.

Contact presse :

communications@transitionaccelerator.ca | iet@polymtl.ca

Adresse postale :

– L'Accélérateur de transition, 2600, 144^e Ave SW, Calgary AB T2P 3NP

– Institut de l'énergie Trottier, C.P. 6079, succ. Centre-ville, Montréal QC H3C 3A7

Copyright ©2026 L'Accélérateur de transition et l'Institut de l'énergie Trottier. Tous droits réservés. Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite de quelque manière que ce soit sans autorisation écrite, sauf dans le cas de brefs extraits pouvant être cités dans des articles critiques et des revues.

TABLE DES MATIÈRES

Points clés	2
Introduction	3
Accélérer la transition vers la nouvelle économie	4
La consommation de charbon approche de son sommet, la croissance faisant évoluer sa fonction de combustible vers celle de matière première	8
Les NEV et les prix élevés du pétrole entraînent la consommation de produits pétroliers raffinés dans un cycle de baisse rapide	10
La demande d'électricité devrait croître de 5 % par année, l'IA étant à l'origine du tiers de cette augmentation	13
La consommation de gaz naturel entre dans une phase de faible croissance	16
Liste d'abréviations	19

POINTS CLÉS

- Une transition majeure est en cours, d'une économie basée sur l'extraction de ressources pour l'industrie lourde et l'immobilier, associée à une forte consommation de charbon et de pétrole, à une économie axée sur les services, l'innovation et la fabrication de pointe (en particulier dans les chaînes d'approvisionnement en énergies plus propres), avec un glissement vers l'électricité et le gaz naturel.

- L'éolien et le solaire poursuivent leur expansion, parce que leurs coûts ne cessent de diminuer grâce aux investissements croissants tout au long de leurs chaînes d'approvisionnement, et grâce à la mise en œuvre de mécanismes et de politiques de soutien.

- L'utilisation du charbon évolue vers des applications où il sert de matière première, notamment dans le domaine de la transformation chimique, tandis que son rôle en tant que combustible s'amenuise.

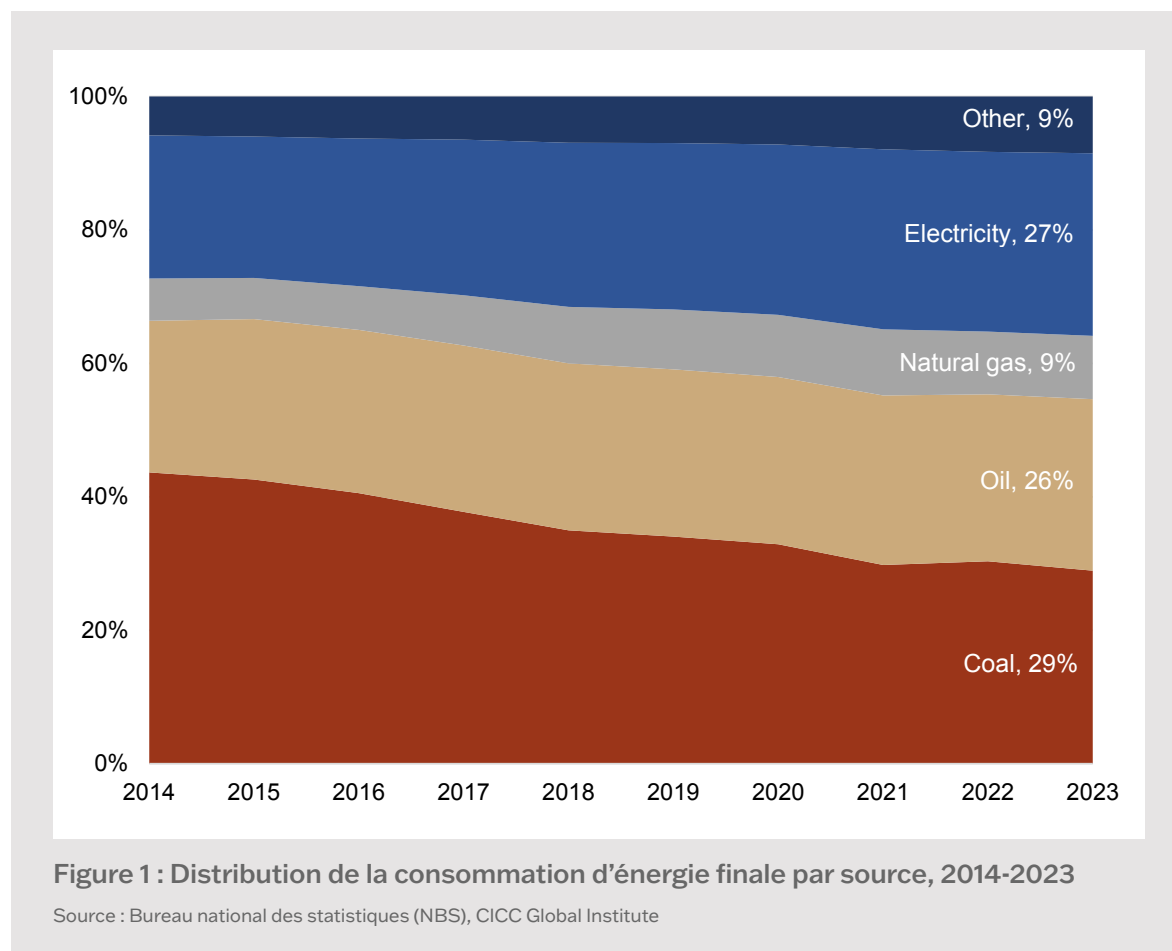
- La demande de pétrole semble avoir atteint son sommet en 2023, à mesure que les voitures de tourisme et les véhicules légers sont massivement électrifiés et que les camions lourds fonctionnent de plus en plus à l'électricité ou au GNL.

- L'expansion du réseau électrique est principalement tirée par la fabrication de haute technologie, les centres de données qui alimentent l'IA et les services de recharge et d'échange de batteries pour véhicules électriques.

- Le gaz naturel demeure important pour l'usage résidentiel, le transport et la production d'électricité (comme source d'appoint pour les énergies renouvelables), tandis que les utilisateurs industriels ont commencé à se tourner vers des solutions de rechange moins coûteuses, comme le charbon et la biomasse.

INTRODUCTION

L'évolution de la structure de la consommation d'énergie finale en Chine a toujours reflété la transformation plus large de son modèle économique. Depuis le début du 13^e plan quinquennal (2016-2020), l'économie chinoise est entrée dans une phase de réorientation, marquée par une transition nettement accélérée des moteurs de croissance traditionnels vers les moteurs émergents. L'« ancienne économie » (tirée par les industries lourdes et l'immobilier) se caractérise par une forte consommation énergétique et une dépendance aux combustibles fossiles. En revanche, la consommation finale de la « nouvelle économie » (portée par les services modernes et l'industrie manufacturière de pointe) repose principalement sur l'électricité. Ce réalignement structurel oriente les tendances observées depuis plusieurs décennies dans la composition de la consommation d'énergie finale en Chine, comme l'illustre la figure 1.



Accélérer la transition vers la nouvelle économie

Depuis 2015, parallèlement à la mise en œuvre à grande échelle de réformes structurelles axées sur l'offre, le gouvernement chinois a déployé un ensemble de mesures visant à faire progresser la transition vers la nouvelle économie et à favoriser les industries émergentes axées sur l'innovation. La contribution des nouveaux moteurs de croissance à l'expansion économique n'a cessé d'augmenter. Parallèlement, les possibilités de croissance par la modernisation technologique des industries traditionnelles ont commencé à se raréfier, et la rationalisation des capacités a encore diminué leur apport, réduisant ainsi la contribution des secteurs traditionnels à la croissance du PIB.

Dans le contexte de cette transition, la croissance économique a connu une divergence entre secteurs. Comme l'illustre la figure 2, durant le 14^e plan quinquennal (2021-2025), la valeur ajoutée de l'économie dite des « trois nouvelles » (voir la remarque sous la figure 2) a connu une expansion rapide, faisant preuve d'une résilience remarquable malgré les perturbations ponctuelles liées à la pandémie et aux tensions géopolitiques. D'ici 2025, ces nouveaux moteurs de croissance représenteront 18,39% du PIB, ce qui témoigne d'un passage irréversible d'une expansion tirée par les facteurs de production à une croissance axée sur l'innovation.

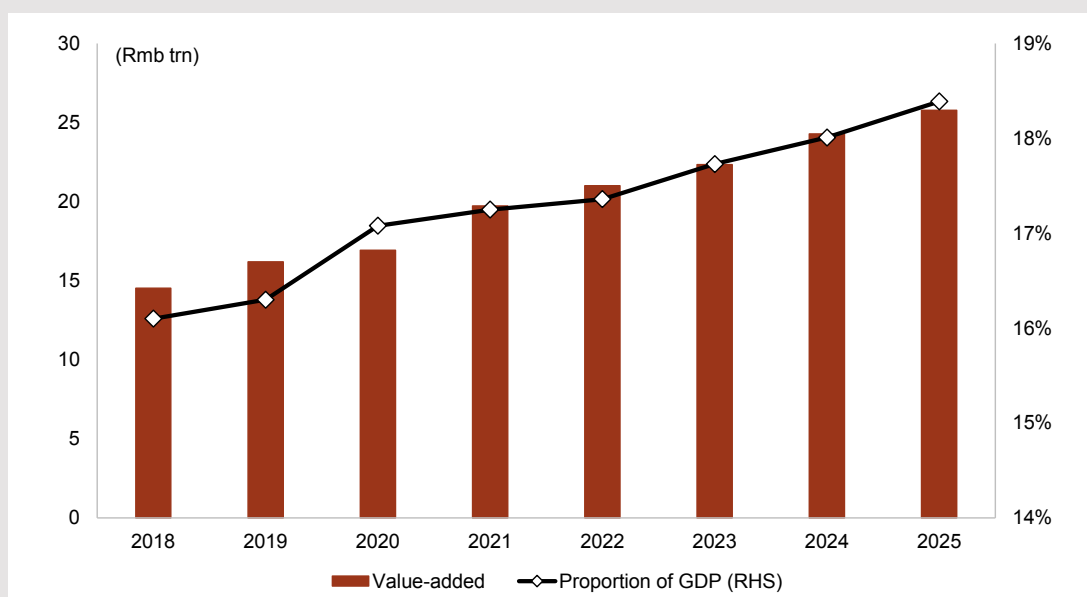


Figure 2 : La valeur ajoutée de l'économie des « trois nouvelles » et sa part dans le PIB

Remarque : l'économie des « trois nouvelles » regroupe un ensemble d'activités économiques dont le cœur est constitué de nouvelles industries, de nouveaux formats d'affaires et de nouveaux modèles d'affaires. Source : Bureau national des statistiques, CICC Global Institute

Les politiques budgétaires et monétaires agissent de concert pour soutenir la nouvelle économie, et cette réorientation proactive des ressources financières devrait encore accélérer la transition des anciens aux nouveaux moteurs de croissance. Les dépenses budgétaires ont affiché une divergence marquée entre eux : celles dévolues aux projets traditionnels dans l'immobilier et l'extraction ont diminué de façon constante, tandis que celles consacrées à la R&D et aux secteurs verts ont maintenu une croissance à deux chiffres pendant une longue période. En 2025, ces dernières ont augmenté de 4,8 %, c'est-à-dire nettement plus que la croissance globale des dépenses budgétaires. Parallèlement, les dépenses en matière d'économie d'énergie et de protection de l'environnement ont continué de progresser de 6,1 % en 2025¹. Durant le 14^e plan quinquennal, le budget ordinaire consacré à ces secteurs a en effet maintenu une croissance annuelle supérieure à 6 %.

En sus des dépenses budgétaires directes, le gouvernement a mis en œuvre un large éventail d'instruments — notamment des paiements de transfert, des obligations vertes ou technologiques à vocation spécifique, des obligations d'État spéciales pour la modernisation des équipements, des fonds d'orientation sectorielle, des subventions de prêts, des incitatifs fiscaux, des marchés publics verts et des indemnités de compensation des risques — afin de soutenir durablement la nouvelle économie.

Au cours de la phase descendante du cycle financier, le modèle antérieur d'accès généralisé au crédit, qui profitait tant à la nouvelle qu'à l'ancienne économie, ne tient plus. Les contraintes globales en matière de crédit, combinées aux exigences d'évaluation de la finance verte imposées aux institutions financières, ont entraîné un retrait progressif du financement de l'ancienne économie, notamment dans les secteurs de l'immobilier et des industries à forte consommation d'énergie. Parallèlement, des outils politiques comme les mécanismes de prêt secondaire ont orienté le crédit vers les secteurs émergents, notamment les technologies innovantes, la fabrication de pointe et les nouvelles énergies. Cette réaffectation structurelle des ressources de crédit a creusé l'écart de financement entre nouvelle et ancienne économie. En ce qui concerne la composition des prêts, ceux destinés aux infrastructures, à l'industrie manufacturière, aux technologies et aux petites ou micro-entreprises représentent désormais la quasi-totalité des nouveaux prêts supplémentaires, tandis que la contribution combinée des prêts immobiliers et à la consommation est passée d'environ 60 % en 2017 à -13 % au 1^{er} trimestre 2026 — ce qui traduit une réaffectation systémique du crédit entre nouvelle et ancienne économie.

¹ Données provenant du ministère des Finances de la République populaire de Chine (MOF).

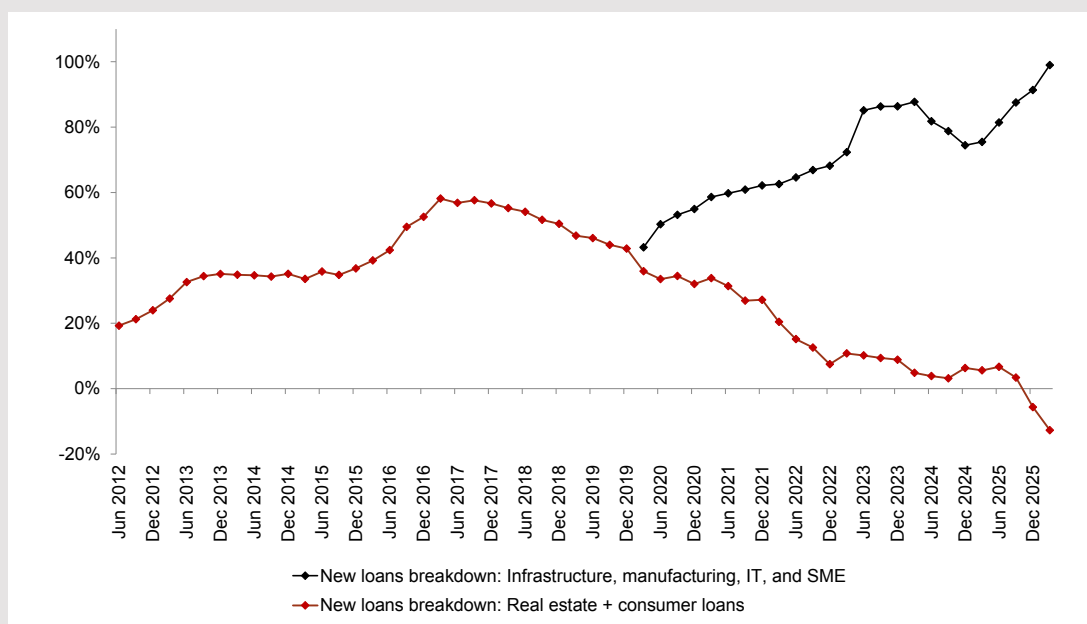


Figure 3 : Répartition des nouveaux prêts supplémentaires entre nouvelle et ancienne économie.

Source : Wind, Banque populaire de Chine (PBoC), CICC Global Institute

La restructuration industrielle a reconfiguré la demande finale en énergie, avec une baisse de l'intensité énergétique à l'échelle de l'économie et un ralentissement de la croissance de la consommation d'énergie. Par le passé, la croissance économique était étroitement liée à l'expansion de la production des industries lourdes à forte intensité énergétique, ce qui entraînait une consommation d'énergie élevée par unité de PIB. La croissance de la demande énergétique finale de la Chine était ainsi étroitement liée aux cycles de l'immobilier et des infrastructures. En revanche, l'expansion des secteurs de la nouvelle économie (fabrication de pointe, informatique numérique, chaînes d'approvisionnement en énergies nouvelles et services modernes) a généré d'importantes nouvelles charges électriques et stimulé la croissance de la consommation d'électricité. Cependant, ces secteurs sont beaucoup moins énergivores que les industries lourdes traditionnelles.

Le changement des moteurs de la croissance économique a provoqué une restructuration des sources d'augmentation de la consommation d'énergie, jetant ainsi les bases de la divergence de la demande énergétique. La marge de croissance de la consommation de charbon (historiquement tirée par l'industrialisation lourde, les infrastructures et l'immobilier) ne cesse de diminuer. La demande de pétrole, principalement alimentée par le transport routier et les matières premières pétrochimiques, approche de son sommet à mesure que la pénétration des véhicules à énergie nouvelle (NEV) augmente². Le gaz naturel, qui bénéficie d'une faible intensité carbone et d'un approvisionnement stable, sert de combustible de transition propre entre les sources d'énergie à forte teneur en carbone et celles à teneur faible ou nulle, et connaît une croissance modérée dans le remplacement des combustibles industriels, le chauffage urbain et la production d'électricité en période de pointe. Enfin, l'électricité correspond bien aux caractéristiques de consommation d'énergie des secteurs de la nouvelle économie et est devenue le principal moteur de la croissance de la demande énergétique.

² Les véhicules à énergie nouvelle comprennent les véhicules électriques à batterie (BEV), les véhicules électriques hybrides rechargeables (PHEV) et les véhicules électriques à pile à combustible (FCEV).

La composition de la consommation finale d'énergie de la Chine s'éloigne des sources conventionnelles, dominées par le charbon et le pétrole, pour s'orienter vers les sources plus propres que sont l'électricité et le gaz naturel.

Dans l'ensemble, à mesure que s'opère la transition entre anciens et nouveaux moteurs de croissance, la composition de la consommation finale d'énergie de la Chine s'éloigne des sources conventionnelles, dominées par le charbon et le pétrole, pour s'orienter vers les sources plus propres que sont l'électricité et le gaz naturel. Une divergence devrait par conséquent apparaître, bien qu'elle ne se soit pas encore concrétisée.

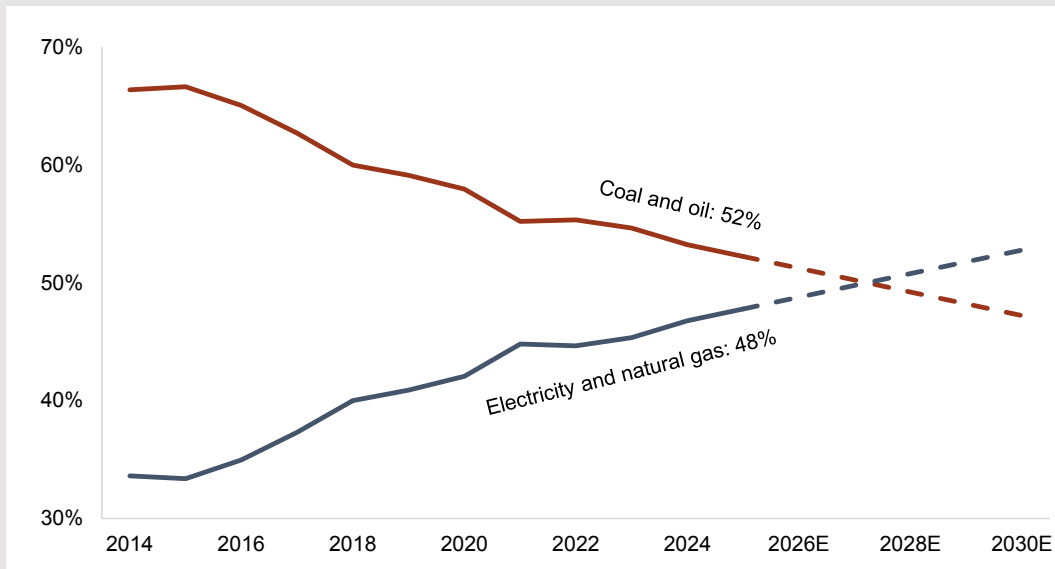


Figure 4 : Divergence émergente dans la composition de la consommation finale d'énergie

Remarque : Les projections concernant la composition énergétique après 2024 sont calculées à partir de taux de croissance moyens sur trois ans. Source : Bureau national des statistiques (NBS), CICC Global Institute

La consommation de charbon approche de son sommet, la croissance faisant évoluer sa fonction de combustible vers celle de matière première

La croissance de la consommation de charbon continue de ralentir, et son utilisation totale est entrée dans une phase de stabilisation avant d'atteindre son sommet. En 2025, plus de 50 % de la consommation de charbon de la Chine était destinée à la production d'électricité. Ce segment de la demande diminue progressivement, remplacé par de nouvelles sources d'énergie. Deux tendances illustrent cette évolution. Premièrement, les ajouts de capacité installée ont considérablement ralenti, son taux de croissance étant en baisse. En 2025, la capacité de production d'électricité au charbon a atteint environ 1,26 TW, soit seulement 33 % de la capacité installée totale. Deuxièmement, le nombre annuel d'heures d'utilisation des unités de production d'électricité au charbon diminue régulièrement. Ces tendances reflètent une transformation structurelle plus large du réseau électrique chinois. L'expansion continue de l'énergie éolienne et solaire est soutenue par la baisse rapide des coûts de production des énergies renouvelables, favorisée par une base de fabrication d'énergie propre à grande échelle de plus en plus compétitive, ainsi que par le développement de mécanismes d'intégration de l'énergie renouvelable au réseau électrique. Alors que les besoins en électricité continuent de croître, l'augmentation de la production d'énergie renouvelable répond de plus en plus à la demande supplémentaire tout en réduisant l'utilisation des centrales au charbon. Ces développements jettent également les bases d'objectifs politiques plus ambitieux. Le gouvernement chinois s'est ainsi fixé pour objectif de faire passer la part de la production d'énergie issue des nouvelles sources de 21,7 % en 2025 à 30 % d'ici 2030.

L'expansion continue de l'énergie éolienne et solaire est soutenue par la baisse rapide des coûts de production des énergies renouvelables, ainsi que par le développement de mécanismes d'intégration de l'énergie renouvelable au réseau électrique.

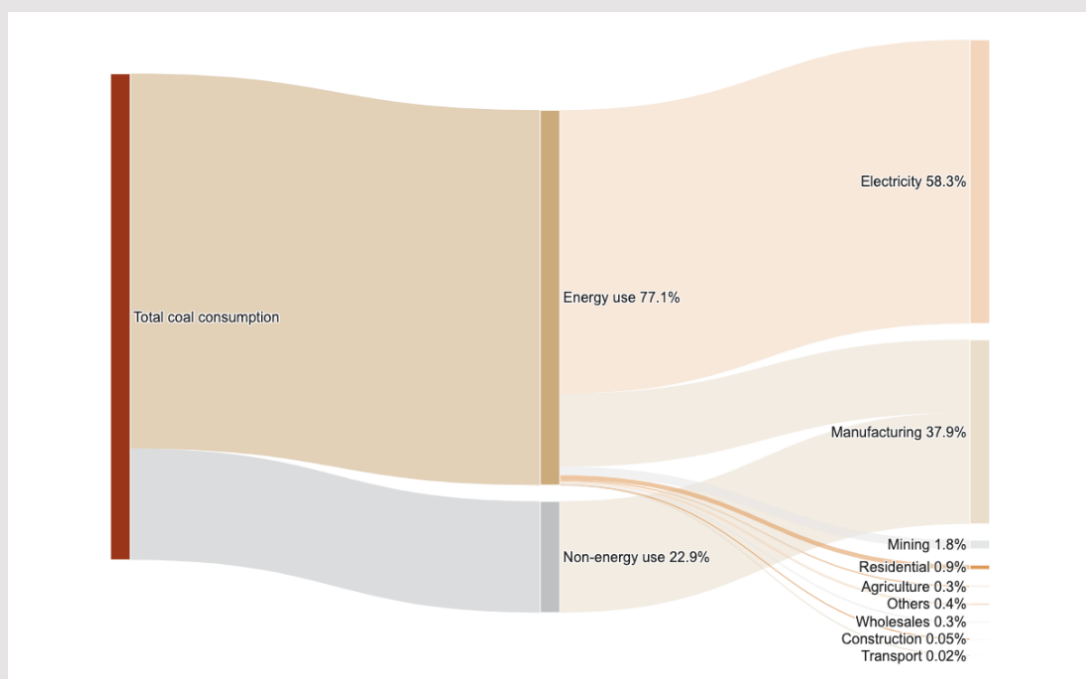


Figure 5 : Consommation de charbon par secteur, 2023

Source : Bureau national des statistiques (NBS), CICC Global Institute

Les usages du charbon en tant que matière première (plutôt que comme combustible) sont devenus la principale source de la demande supplémentaire, et la transformation chimique est le plus important moteur de cette croissance. Depuis le début de 2026, le conflit au Moyen-Orient a perturbé l'approvisionnement mondial en pétrole, entraînant une forte hausse des prix. Parallèlement, en Chine, le marché intérieur du charbon est resté relativement souple, ce qui a fait baisser le rapport de prix charbon/pétrole. Grâce à cette baisse, la chimie du charbon est redevenue rentable, en particulier dans les filières qui le convertissent en alcènes et en éthylène glycol. Au premier trimestre de 2026, l'utilisation des installations de chimie du charbon a atteint des niveaux élevés, entraînant une hausse de 17% de la consommation de charbon dans ce secteur par rapport à l'année précédente. De plus, la perturbation de l'approvisionnement en provenance du Moyen-Orient a eu des répercussions sur les chaînes d'approvisionnement chimiques de la région Asie-Pacifique, ce qui a stimulé la demande externe pour les produits de la chimie du charbon chinois. Nous estimons que la consommation intérieure de charbon dans le secteur chimique augmentera d'environ 15% en 2026, ce qui équivaut à une demande supplémentaire d'environ 50 Mt.

Les usages du charbon en tant que matière première (plutôt que comme combustible) sont devenus la principale source de la demande supplémentaire.

Les NEV et les prix élevés du pétrole entraînent la consommation de produits pétroliers raffinés dans un cycle de baisse rapide

La consommation chinoise de produits pétroliers raffinés semble avoir atteint son sommet en 2023 et a connu une baisse de deux années consécutives. En 2025, la consommation apparente de produits pétroliers raffinés a poursuivi sa tendance à la baisse, s'établissant à environ 398 Mt, soit une diminution de 3,6% par rapport à l'année précédente. Ce recul est principalement attribuable à l'électrification du secteur des transports.

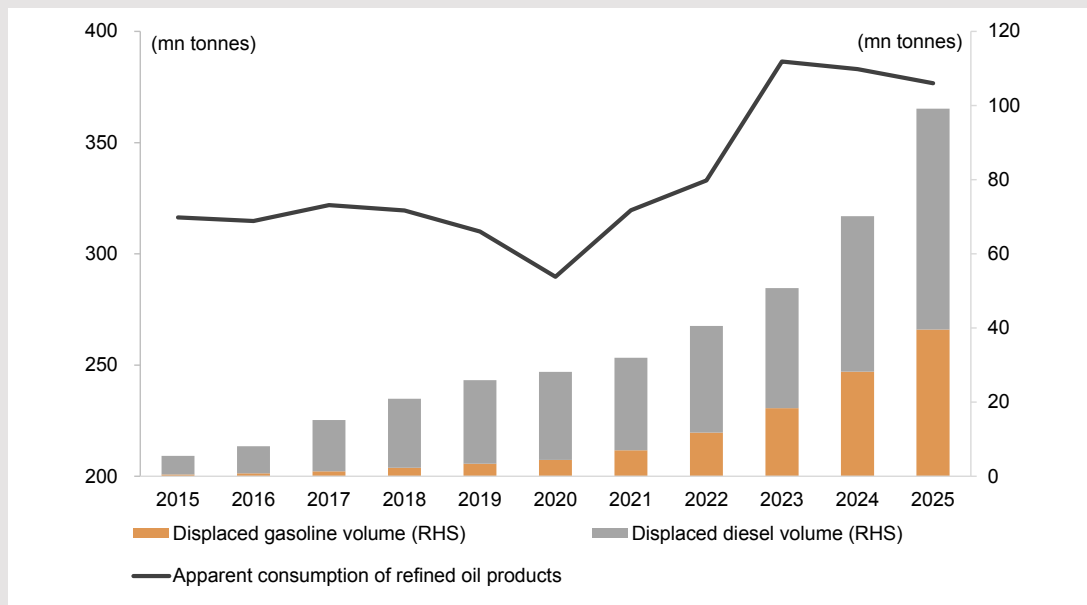


Figure 6 : Consommation de produits pétroliers raffinés, avec un sommet en 2023

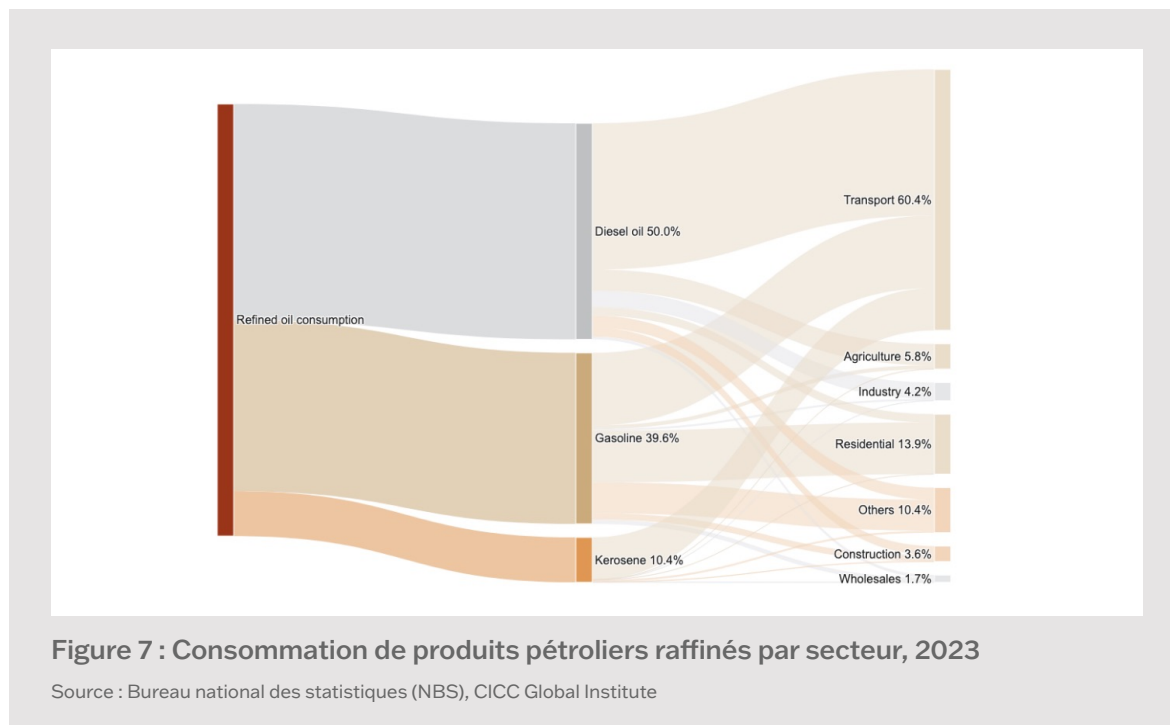
Remarque : Le « remplacement » de l'essence ou du diesel désigne le volume de la demande de ces produits compensé par l'électricité utilisée par les véhicules électriques à batterie. Source : Bureau national des statistiques (NBS), CICC Global Institute

La demande d'essence est entrée dans une phase de déclin accéléré à mesure que les avantages liés aux NEV se concrétisent. À l'heure actuelle, ceux-ci constituent 14% du parc automobile total, mais présentent un taux de substitution de 18% par rapport à la consommation d'essence. Des mesures telles que la suppression progressive des subventions à l'achat de NEV, les ajustements des politiques fiscales favorables à l'achat de véhicules thermiques et la réduction des privilèges d'accès routier accordés aux NEV dans plusieurs régions ont entraîné des perturbations de la croissance des ventes. Néanmoins, les NEV offrent toujours des avantages significatifs en termes de coûts d'exploitation³. Conjugués à l'amélioration continue de l'infrastructure de recharge et à la mise en œuvre progressive de restrictions sur les ventes de véhicules à moteur à combustion interne (ICE)⁴, ces avantages devraient soutenir la pénétration croissante des NEV.

³ Selon l'AIE, en 2025, le coût d'exploitation annuel moyen d'un véhicule électrique à batterie (BEV) en Chine se situait entre 100 et 550 \$US (de 139 à 764 \$CA), contre un peu plus de 700 \$US (972 \$CA) pour un véhicule à moteur thermique, ce qui représente une économie annuelle moyenne de plus de 550 \$US (764 \$CA). Cet avantage s'explique principalement par la meilleure efficacité énergétique des BEV et par les coûts d'électricité inférieurs, en particulier pour la recharge à domicile.

⁴ Il n'y a pas d'interdiction nationale de la vente de véhicules thermiques neufs. Cependant, certaines régions ont mis en place des restrictions progressives. Par exemple, Hainan prévoit d'interdire la vente de véhicules thermiques neufs d'ici 2030, tout en exigeant que les véhicules ajoutés et de remplacement dans les services publics et le commerce soient électriques (NEV).

La consommation chinoise de produits pétroliers raffinés semble avoir atteint son sommet en 2023 et a connu une baisse de deux années consécutives.



De même, la consommation de diesel connaîtra un déclin structurel irréversible sous l'effet du déploiement à grande échelle des camions lourds à énergie nouvelle. En mars 2025, leur part de marché atteignait 20 %⁵. Cette croissance rapide s'explique par deux facteurs. Premièrement, ces camions surpassent désormais les camions diesel pour le transport de longue distance en termes de coût total de possession, n'étant devancés que par les camions au GNL. Le service de recherche de la CICC estime que les camions lourds à énergie nouvelle (qui bénéficient de coûts d'électricité moins élevés et d'un entretien réduit) peuvent offrir une réduction de 20 % des coûts par rapport aux camions diesel⁶. Deuxièmement, les politiques de soutien sont nettement plus généreuses pour les camions lourds à énergie nouvelle que pour les véhicules électriques de tourisme. Les subventions à la mise au rebut des premiers atteignent en effet 140 000 RMB (28 800 \$ CA) par véhicule à l'échelle nationale, et des compléments locaux peuvent les faire grimper jusqu'à 280 000 RMB (57 700 \$ CA) dans certaines villes (comme à Shanghai), comparativement à un plafond de 20 000 RMB (4 000 \$ CA) pour les échanges de voitures particulières.

Les camions lourds à énergie nouvelle surpassent désormais les camions diesel pour le transport de longue distance en termes de coût total de possession, n'étant devancés que par les camions au GNL.

⁵ Données provenant du China Commercial Vehicle Network (CVWorld), calculées à partir des registres nationaux d'immatriculation des véhicules couverts par l'assurance automobile obligatoire.

⁶ Bien que l'achat d'un camion lourd électrique coûte en moyenne 30 % de plus, son coût énergétique par 100 km est inférieur de 50 %, ce qui s'accompagne d'une réduction de taxes de 5 %.

Par ailleurs, les camions lourds à énergie nouvelle bénéficient d'un allègement illimité de la taxe d'acquisition, tandis que les véhicules électriques de tourisme sont assujettis à un plafond légal en matière d'économies fiscales. Ils jouissent en outre de privilèges opérationnels exclusifs, notamment des exemptions aux restrictions de circulation dans les zones à fortes émissions et des rabais sur les péages (p. ex., 10 % dans le Henan). Sur le plan stratégique, le gouvernement a fixé pour la première fois des cibles quantitatives nationales : les camions lourds à énergie nouvelle devraient atteindre un taux de pénétration des ventes de 40 % et un parc en service de plus de 1,6 million d'unités d'ici 2030, comparativement au parc actuel de 384 000 unités. Nos projections indiquent que ce déploiement entraînerait une baisse directe d'environ 15 % de la consommation de diesel au cours des cinq prochaines années⁷.

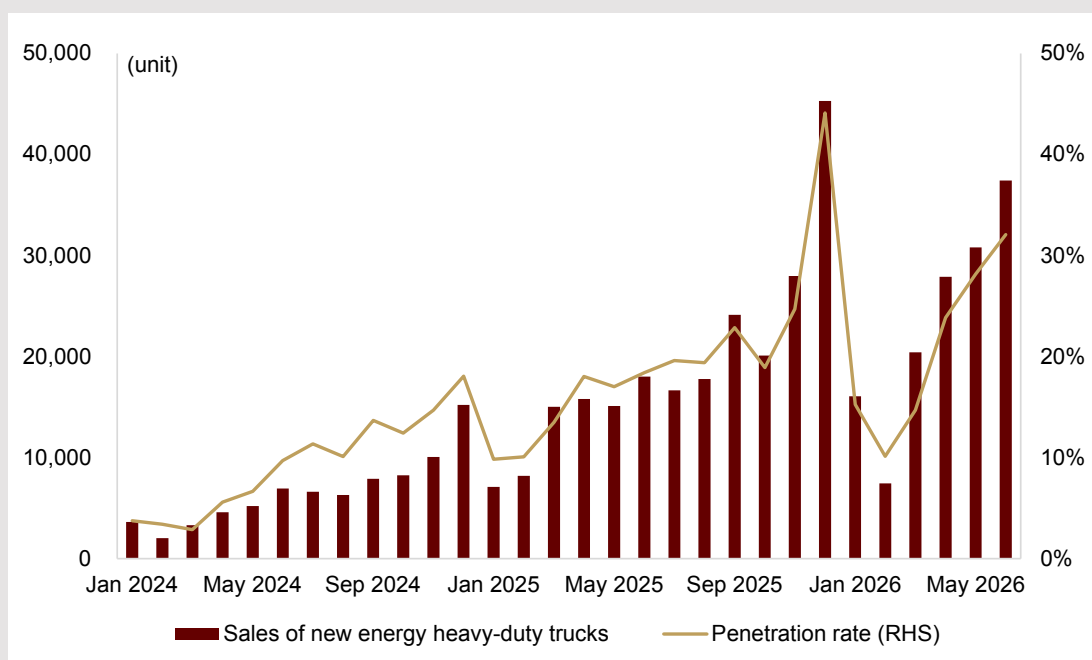


Figure 8 : Ventes et taux de pénétration des camions lourds à énergie nouvelle

Source : China Commercial Vehicle Network, CICC Global Institute

Alors que la consommation d'essence et de diesel a entamé une trajectoire baissière, celle du carburant d'aviation continue d'augmenter en raison de la difficulté de sa substitution par l'électricité. En 2025, la consommation de kérosène par l'aviation a atteint 40,21 Mt, en hausse de 1,3 % par rapport à l'année précédente. Les principaux moteurs de cette croissance sont la reprise des liaisons internationales et l'expansion de la demande de fret aérien. L'électrification représente, dans ce secteur, un défi bien plus important que dans le transport routier. À court terme, seul un mélange modeste de carburants d'aviation durables (CAD) est envisageable, ce qui est loin d'un remplacement du carburant fossile conventionnel. Les gains d'efficacité énergétique découlant des mises à niveau technologiques et du renouvellement de la flotte ne compenseront que partiellement la croissance de la demande et ne permettront pas d'inverser la tendance.

La volatilité des prix du pétrole découlant du conflit au Moyen-Orient n'affecte pas la baisse à long terme de la consommation de produits pétroliers finis. Deux facteurs rendent improbable un renversement de la tendance en Chine : le parc de véhicules à moteur à combustion interne (ICE) et, surtout, la baisse de leur intensité d'utilisation réelle, c'est-à-dire du kilométrage total parcouru.

⁷ Cette réduction de 15 % se rapporte uniquement au remplacement direct du carburant par des camions lourds à énergie nouvelle et ne reflète pas l'évolution de la consommation totale de diesel de la société.

La demande d'électricité devrait croître de 5 % par année, l'IA étant à l'origine du tiers de cette augmentation.

La demande d'électricité de la Chine reste dans une phase de croissance rapide, soutenue par sa solide transition énergétique et sa stratégie d'électrification. La Chine dispose du plus grand réseau électrique au monde, avec une capacité installée et une production annuelle supérieures respectivement de 25 et 40 % au niveau combiné des États-Unis et de l'Union européenne. Son taux d'électrification des utilisations finales est d'environ 30 % et l'Administration nationale de l'énergie prévoit qu'il avoisinera 35 % d'ici 2030. Portée principalement par l'expansion de nouveaux secteurs économiques, la Chine devrait connaître une augmentation annuelle de la demande d'électricité d'environ 600 TWh tout au long du 15^e plan quinquennal (2026-2030), ce qui représente un taux de croissance annuel moyen de 5%⁸.

La Chine dispose du plus grand réseau électrique au monde, avec une capacité installée et une production annuelle supérieures respectivement de 25 et 40 % au niveau combiné des États-Unis et de l'Union européenne.

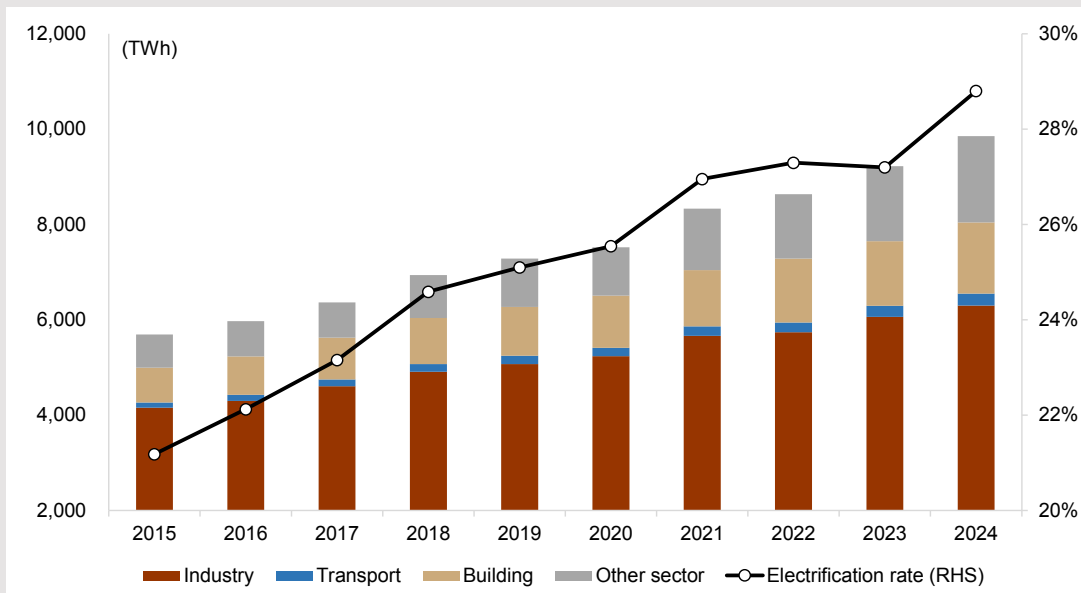


Figure 9 : Consommation d'électricité par secteur, 2015-2024

Source : Bureau national des statistiques (NBS), CICC Global Institute

⁸ http://english.scio.gov.cn/pressroom/2026-06/26/content_118569662.html

En examinant de plus près la croissance de la demande d'électricité, deux aspects méritent d'être pris en compte pour en déchiffrer la trajectoire à long terme : les augmentations absolues de la demande d'électricité et les taux de croissance.

Du point de vue des volumes absolus, le secteur industriel représente la plus grande part de l'augmentation de la demande d'électricité. En 2025, l'augmentation de sa demande a atteint 330 TWh, ce qui représente 64 % de la croissance totale de la demande de puissance. Au sein même du secteur industriel, la fabrication de technologies de pointe et d'équipements mérite une attention particulière compte tenu de sa forte croissance. Entre janvier et juillet 2026, le secteur industriel a enregistré une croissance moyenne de sa consommation d'électricité de 4,7 % par rapport à l'année précédente, contre 9,7 % pour la fabrication de technologies de pointe et d'équipements.

Lorsqu'on examine les taux de croissance dans l'ensemble des secteurs, les centres de données et les services de recharge et d'échange de batteries pour véhicules électriques apparaissent comme les segments connaissant la croissance la plus rapide. La croissance de leur consommation d'électricité d'une année à l'autre a atteint respectivement 43,3 % et 55,8 % entre janvier et juillet 2026⁹.

Nous identifions par conséquent trois principaux facteurs qui sont susceptibles de façonner la trajectoire future de la consommation d'électricité en Chine.

Facteur N° 1 : L'industrie manufacturière de pointe et de haute technologie. Ce secteur représente la principale source de consommation d'électricité en Chine, avec des divergences structurelles marquées. La fabrication de produits de haute technologie et d'équipements est devenue le principal moteur de croissance. Stimulés par des politiques industrielles favorables, les segments de la fabrication de haute technologie (notamment le photovoltaïque, les batteries au lithium-ion et les semi-conducteurs) ont maintenu une forte croissance de leur consommation d'électricité. En 2025, la demande d'électricité de la fabrication de produits de haute technologie et d'équipements a augmenté de 6,4 %, dépassant largement la croissance globale de la consommation industrielle, qui s'est établie à 3,5 %.

La fabrication de produits de haute technologie et d'équipements est devenue le principal moteur de croissance.

En revanche, les secteurs à forte intensité énergétique, tels que la sidérurgie, l'aluminium électrolytique, l'industrie chimique et la cimenterie, ont connu une croissance plus lente de leur consommation d'électricité dans un contexte de régulation des capacités, de rénovations visant à économiser l'énergie et de ralentissement de l'activité économique traditionnelle. Soutenues par une demande d'exportation résiliente et par des projets d'électrification, ces secteurs sont néanmoins toujours le socle de la consommation industrielle globale d'électricité, d'autant que la transformation structurelle en cours fait progresser rapidement leur électrification. Nous estimons que le taux d'électrification industrielle de la Chine atteindra 35 % d'ici 2030, ce qui représente une hausse de 5 points de pourcentage par rapport à 2025.

⁹ Toutes les données présentées dans ce paragraphe et dans le précédent proviennent du Bureau national des statistiques (NBS).

Facteur N° 2 : les centres de données pour l'IA. Avec les progrès rapides des technologies d'IA, la consommation d'électricité des centres de données chinois a atteint un nouveau sommet de 170 TWh en 2025, ce qui représente 1,6 % de la consommation totale du pays¹⁰. Cette part devrait grimper à 6 % d'ici 2030, alors que la consommation totale d'électricité atteindra 800 TWh. Cela signifie qu'un tiers de la demande annuelle supplémentaire sera consommé par ce secteur.

Un tiers de la demande annuelle supplémentaire sera consommé par le secteur des centres de données pour l'IA.

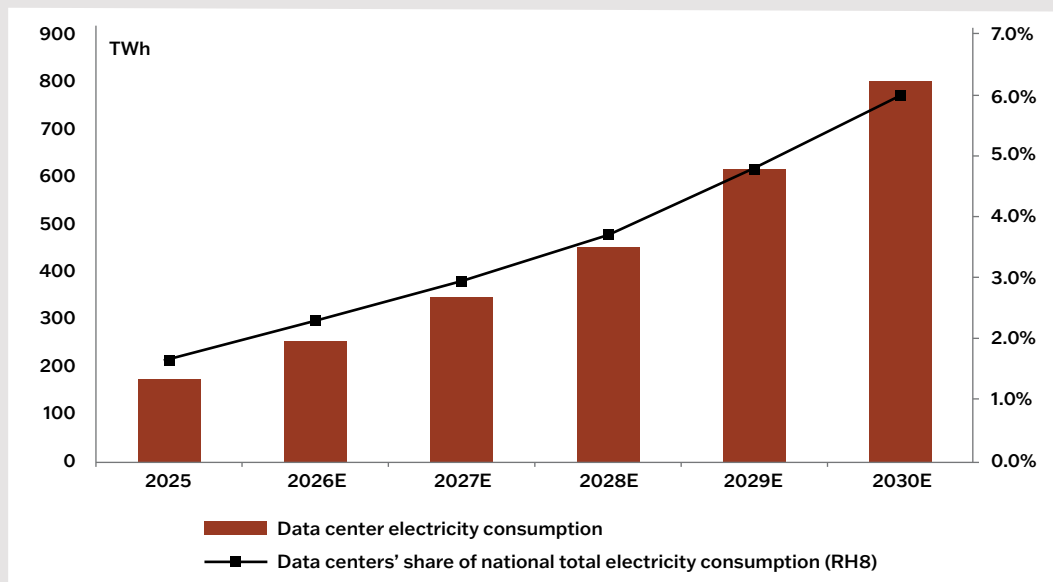


Figure 10 : Prévisions de la consommation d'électricité des centres de données

Source : Administration nationale de l'énergie (NEA), CICC Global Institute

Facteur N° 3 : Services de recharge et d'échange de batteries pour véhicules électriques.

Sous l'impulsion de l'augmentation du nombre de véhicules électriques, la Chine a développé son infrastructure de recharge, ce qui a favorisé une croissance continue de la consommation d'électricité. À la fin du 14^e plan quinquennal, la Chine comptait 20,09 millions d'installations de recharge¹¹, avec un taux de croissance annuel moyen de 60 % de la consommation d'électricité liée aux services de recharge et d'échange de batteries. Selon les objectifs du 15^e plan quinquennal, le nombre de bornes de recharge, à l'échelle nationale, dépassera les 40 millions d'ici 2030, ce qui augmentera encore la demande d'électricité associée¹². Selon l'analyse de l'AIE¹³, la part de la consommation d'électricité des véhicules électriques dans la consommation finale totale de la Chine passera de 1,2% en 2024 à 3,6% en 2030.

¹⁰ <https://peoplesdaily.pdnews.cn/tech/er/30052240858>

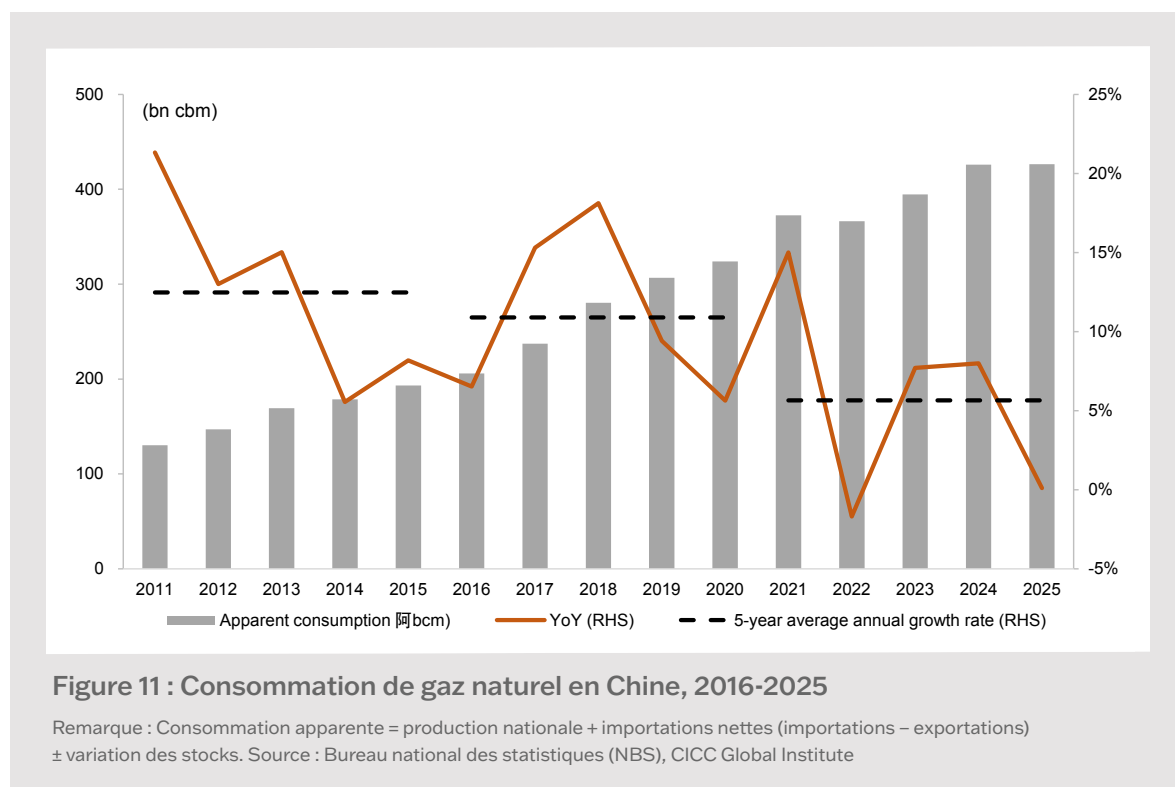
¹¹ Administration nationale de l'énergie (NEA, 21 janvier 2026), Total EV charging facilities as of end-2025.

¹² NDRC et NEA (3 août 2026), 15th Five-Year Plan for New-Type Power System Development.

¹³ AIE (2025), Global EV Outlook 2025, Stated Policies Scenario (STEPS).

La consommation de gaz naturel entre dans une phase de faible croissance

La consommation de gaz naturel en Chine a quitté son ère de forte croissance pour entrer dans une phase de faible croissance. Au cours du 12^e plan quinquennal (2011-2015), elle a affiché un taux de croissance annuel moyen de 12,5%, puis de 10,9% pendant le 13^e plan quinquennal, avant de reculer encore à 5,7% durant le 14^e plan quinquennal. En 2025, la consommation apparente de gaz naturel de la Chine s'élevait à environ 426,5 milliards de mètres cubes (16,3 EJ¹⁴), ce qui représente une hausse de seulement 0,1% par rapport à l'année précédente.



La consommation de gaz naturel en Chine a quitté son ère de forte croissance pour entrer dans une phase de faible croissance.

Ces trajectoires de croissance changeantes reflètent des glissements structurels sous-jacents dans les différents segments de consommation. Le secteur industriel, qui représente la plus grande part de la consommation de gaz naturel, a connu un ralentissement de la croissance de la demande ces dernières années. Ce phénomène est en grande partie attribuable à des incitatifs économiques, les entreprises se tournant vers des solutions de rechange moins coûteuses, notamment le charbon et la biomasse. De plus, la dynamique favorisant la transition du charbon au gaz dans le secteur résidentiel s'est essouffée. Deuxième segment

¹⁴ Le facteur de conversion entre les milliards de mètres cubes (bcm) et les joules dépend de l'origine du gaz. Pour le gaz naturel russe à 15 °C et à pression atmosphérique, 1 bcm correspond en moyenne à 38,2 pétajoules (PJ) d'énergie. C'est ce facteur qui est utilisé ici.

de consommation en importance, la demande résidentielle de gaz a en effet atteint un plateau. Sa croissance rapide, dans les années 2010, était en partie attribuable aux politiques favorisant la substitution du charbon par le gaz, particulièrement après le lancement par la Chine de sa campagne de lutte contre la pollution atmosphérique en 2013 et l'élargissement des programmes de chauffage propre dans le nord du pays à partir de 2017. Cependant, le taux de pénétration du gaz en milieu urbain ayant atteint 98,6 % en 2024¹⁵, le nombre de ménages admissibles à un nouveau raccordement au réseau est désormais limité, ce qui freine la croissance de la consommation urbaine de gaz.

En Chine, la production d'électricité au gaz sert davantage de ressource flexible de régulation du réseau que de source principale d'approvisionnement. Au cours du 14^e plan quinquennal, la nouvelle capacité installée cumulative des centrales au gaz en Chine a atteint 65,79 GW, soit une augmentation de 65 % par rapport au début de la période de planification. Néanmoins, la croissance de la production d'électricité au gaz au cours de la même période a pris un net retard par rapport à l'expansion de la capacité : à la fin du 14^e plan, elle s'élevait à près de 360 TWh, soit une augmentation de seulement 44,3 %. Le peu d'heures d'exploitation des centrales au gaz s'explique par une pénurie persistante sur le marché chinois du gaz naturel. Des données préliminaires indiquent que la hausse des prix du gaz, provoquée par le conflit au Moyen-Orient, a entraîné une baisse de 3,3 % en glissement annuel de la production d'électricité au gaz en Chine en avril 2026¹⁶.

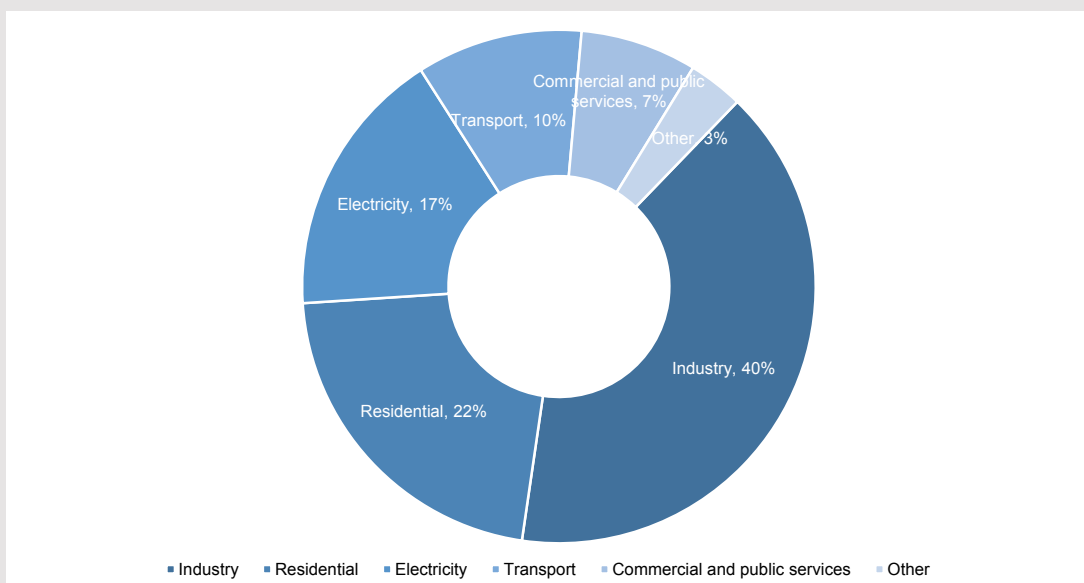


Figure 12 : Consommation de gaz naturel par secteur, 2025

Source : Bureau national des statistiques (NBS), CICC Global Institute

¹⁵ Données provenant du Bureau national de la statistique (NBS). Le taux de pénétration du gaz en milieu urbain correspond au rapport entre la population urbaine raccordée au gaz et la population urbaine totale.

¹⁶ Données provenant du Centre de recherche sur l'énergie et l'air pur (CREA).

Les camions lourds au GNL sont déterminants dans la croissance de la demande de gaz naturel du secteur des transports. Les ventes cumulatives de ces véhicules ont atteint 625 000 unités au cours du 14^e plan quinquennal, soit 1,5 fois le volume enregistré au cours du 13^e plan. Néanmoins, leur viabilité économique reste très sensible aux écarts de prix entre gaz et diesel. De plus, à long terme, les camions lourds au GNL devront faire face à la concurrence des camions lourds à énergie nouvelle pour divers types d'utilisations.

Nous estimons que la consommation de gaz naturel en Chine devrait connaître une période de croissance modérée, sous l'effet des perturbations du côté de l'offre. La crise au Moyen-Orient a représenté un choc majeur pour les marchés. La perte temporaire de près de 20 % de l'offre mondiale de GNL a provoqué une forte volatilité des prix, faisant grimper les cours du gaz en Asie à des sommets jamais atteints depuis la crise énergétique de 2022-2023 et forçant des ajustements de la demande de gaz naturel¹⁷. Les prévisions préliminaires indiquent que la consommation de gaz naturel de la Chine atteindra 435 milliards de mètres cubes (16,6 EJ) en 2026, ce qui représente une croissance d'environ 1 % par rapport à l'année précédente¹⁸. Si les tensions géopolitiques s'apaisent, la forte baisse de l'offre sera partiellement compensée par le rétablissement des volumes d'exportation du Qatar, ainsi que par la production de GNL des nouveaux projets en Amérique du Nord et en Afrique. Le marché mondial devrait évoluer vers un équilibre offre-demande après 2027¹⁹. Dans un tel scénario, la croissance de la demande chinoise en gaz naturel pourrait rebondir pour atteindre environ 5 % dans la dernière phase du 15^e plan quinquennal. Malgré tout, il semble peu probable que la consommation chinoise de gaz naturel renoue avec des taux de croissance à deux chiffres.

¹⁷ Données provenant de l'AIE.

¹⁸ Données provenant de l'Administration nationale de l'énergie (NEA).

¹⁹ AIE, Rapport sur le marché du gaz, 2^e trimestre 2026.

LISTE D'ABRÉVIATIONS

ABRÉVIATION	DÉFINITION
AIE	Agence internationale de l'énergie
CICC	China International Capital Corporation
EJ	Exajoule
GNL	Gaz naturel liquéfié
GW	Gigawatt
Mt	Million de tonnes
NEV	Véhicules à énergie nouvelle
PIB	Produit intérieur brut
R&D	Recherche et développement
RMB	Renminbi (yuan chinois)
TW	Térawatt
TWh	Térawatt-heure

