



Fiche province

La province du Sichuan - 2021-2022

Retrouvez [ici](#) nos publications régulières

Abonnez-vous par [courriel](#)



SOMMAIRE

Données générales	2
Géographie et démographie	2
Données économiques	2
Structure économique du Sichuan et de Chengdu	2-3
Evolution du tissu économique	3
Principaux axes de la stratégie de développement du Sichuan	3-6
Présence économique française	6

***Résumé :** Bénéficiaire de longue date des politiques de développement territorial de la Chine, le Sichuan est aujourd'hui mis en avant en tant que pivot stratégique du corridor économique reliant la Chine du Sud-ouest à la Russie, à l'Europe et à l'Asie du Sud-est et composante du Cercle économique Chengdu-Chongqing. Associée à la municipalité autonome voisine, Chengdu et son agglomération élargie constitue le moteur économique de la Chine de l'Ouest, bien qu'encore loin du poids des trois grandes régions métropolitaines de la côte chinoise. Elle est au cœur d'un marché de 120 à 300 millions d'individus, selon les définitions géographiques, et figure comme une des principales prétendantes au statut de ville du tier-1 en dehors de la côte.*

Données générales

STATUT : Province

LANGUES : mandarin standard

	Valeur	Rang national (sur 31)	Equivalent international
SUPERFICIE (km ²)	485 000	5ème	Espagne
POPULATION (millions, 2021)	83,67	5ème	Allemagne
PIB (milliards CNY 2021)	5 385	6ème	>Arabie saoudite
PIB PAR HABITANT (CNY, 2021)	64 330	18ème	Brésil
REVENU ANNUEL DISPONIBLE PAR HABITANT (CNY)	29 080	18ème	-
DEPENSES DE CONSOMMATION PAR HABITANT (CNY)	21 518	16ème	-
VENTES AU DETAIL DE BIENS DE CONSOMMATION (milliards CNY)	2 413,3	6ème	-
VOLUME DES ECHANGES INTERNATIONAUX (milliards USD)	151	8ème	-

Bureau des statistiques du Sichuan

Géographie et démographie

D'une superficie de 485 000 km², la province du Sichuan bénéficie d'une position stratégique à l'Ouest de la Chine.

Concentrée dans la partie Est de la province du fait de sa topographie montagneuse à l'Ouest, la population du Sichuan est répartie entre urbains (56,7%) et ruraux (43,3%). Le tiers oriental concentre la grande majorité de la population et regroupe, au-delà de Chengdu, douze municipalités de plus de 3 millions d'habitants. Cette vaste agglomération constitue le cœur économique du Sichuan.

Les deux autres tiers du territoire, vers l'Ouest et le Sud, sont beaucoup moins densément peuplés. De culture principalement tibétaine, ces zones de haute montagne, culminant à 7 556 mètres (mont Konka), sont riches en matières premières.



Données économiques

Structure économique du Sichuan et de Chengdu

Le PIB du Sichuan, à 5 385 Mds RMB, représentait 4,7% du PIB national en 2021. Il enregistre en 2021 une croissance réelle de 8,2 %, en nette accélération après 2019 (3,8 %). Les autorités ont annoncé un objectif de croissance provinciale à 6,5 % en 2022, au-dessus de la prévision nationale, de 5,5 %.

Malgré des performances de croissance supérieures à la croissance nationale, le PIB moyen par habitant du Sichuan, à 10 204 USD, demeure inférieur à la moyenne nationale (80 976 CNY, soit 12 818 USD en 2021).

La tertiarisation de l'économie provinciale s'est poursuivie en 2021, avec une croissance de 8,9 %. La part du secteur tertiaire dans le PIB du Sichuan atteint 52,5%. Le secteur primaire, profitant des ressources naturelles et énergétiques du Sichuan, conserve une part importante pour son économie par rapport à la moyenne nationale (10,5% contre 7,3%). Le secteur secondaire représente, en 2021, 37% du PIB provincial.

Les échanges commerciaux internationaux de la province du Sichuan ont cru de 17,6% au cours de l'année 2021 en valeur, témoignant comme en 2020 (+19 %) d'une dynamique sans rapport avec la tendance globale. L'explosion du transport ferroviaire vers l'Europe et l'Asie du Sud-est au départ de Chengdu dans le cadre de l'initiative *Yidaiyilu*, de même que le rôle de premier plan pris par l'aéroport de Shuangliu pour

le fret international (devenu le 2^{ème} aéroport national en 2021, en nombre de passagers comme en fret, avec 628 000 tonnes traitées) n'y sont pas étrangers. Mais c'est surtout le poids important de la province dans l'industrie électronique et l'assemblage de matériel informatique qui expliquent cette tendance. Les exportations d'ordinateurs portables ont bondi de 16,5% en 2021. Les exportations d'ordinateurs, de tablettes et de circuits intégrés représentent 54 % des exportations provinciales (les produits mécaniques et électroniques dans leur ensemble en représentent 81,9%).

Avec 21,19 millions d'habitants, la capitale provinciale Chengdu constituait la 4ème agglomération chinoise la plus peuplée en 2021, concentrant 25 % de la population du Sichuan. Avec une croissance réelle de 8,6%, le PIB de cette « ville sous-provinciale » s'élevait en 2021 à 2 501 Mds CNY, soit 46,4% du PIB provincial. La part du secteur tertiaire y représentait 66,4%, celle du secteur secondaire 30,7% et celle du secteur primaire 2,9%. Le PIB par habitant y était de 118 025 CNY (18 499 USD) en 2021, largement supérieur aux moyennes provinciale et nationale. Parmi les 35 premières villes chinoises, Chengdu a connu la 6ème croissance la plus importante de l'épargne disponible des résidents de 2010 à 2019 (+193,8 %), plaçant également la ville au 6ème rang national à la fin de cette période.

Evolution du tissu économique

De grands groupes hérités d'un mouvement industriel vers l'Ouest dans les années 50-60 constituent les noyaux de l'activité industrielle traditionnelle mais stratégique constituée par les secteurs de l'énergie, de l'aéronautique ou de l'automobile.

Le secteur agroalimentaire, parmi les plus importants du pays, continue de rassembler les groupes industriels les plus puissants de la province et à fournir emplois et croissance. Le Sichuan est le premier producteur de viande porcine (63,14 millions de bêtes abattues, 9,4 % de la production nationale en 2021) et compte le plus grand cheptel bovin du pays (8,3 millions de têtes en 2021). Il est également le fief de deux des trois villes formant le « triangle d'or » des productrices d'alcool blanc que sont Luzhou, Yibin et Zunyi (cette dernière dans le Guizhou).

La spécialisation de la province dans les domaines de l'électronique et des nouvelles technologies dans les années 2000 a su attirer de grandes multinationales (Intel, Foxconn, Cisco, Huawei, ZTE...) et de grands groupes chinois (BOE, Hikvision, iFLYTEK, TCL...) à Chengdu.

Des politiques de développement d'infrastructures ont permis à la province de devenir la première province d'accueil des investissements étrangers de l'Ouest de la Chine. En 2021, 377 entreprises parmi les Global Fortune 500 avaient réalisé un investissement dans la province, parmi lesquelles 312 à Chengdu.

Principaux axes et atouts de la stratégie de développement du Sichuan

La politique chinoise du *Go West* développée dans les années 2000 a depuis été remise au goût du jour dans les plans quinquennaux successifs. Elle est aujourd'hui complétée par de nouveaux dispositifs d'ouverture et d'attraction des investissements étrangers dans la province, qui évoluent d'année en année :

- Belt and Road Initiative (BRI)

Le Sichuan se targue d'un rôle de hub de transport multimodal, relié à l'ensemble de la Chine ainsi qu'à l'Europe et à l'Asie du Sud-est par une combinaison de routes fluviales, maritimes, aériennes et ferroviaires qui ne cessent de s'étendre et de se multiplier, un avantage qui la met en concurrence d'autres métropoles de l'ouest chinois, dont notamment sa voisine Chongqing.

Les principales liaisons ferroviaires vitrines de ces politiques se font au départ de Chengdu. Elles prennent deux directions :

- celle de l'Europe : la ligne de chemin de fer reliant Chengdu à l'Europe, au départ de la gare de fret de Qingbaijiang, première d'Asie, a été inaugurée en 2013. Sur un tracé de 10 000 km, elle relie désormais

Chengdu à la Pologne (Lodz) avec des ramifications jusqu'en Allemagne (Duisbourg) et aux Pays-Bas (Tilburg). De 2016 à 2021, le nombre annuel de trains Chine-Europe est passé de 1 702 à 15 183, soit +55 % par an. Chengdu y tient une place importante, alternant avec Chongqing la première place nationale (plus de 40 % du volume national à eux deux). Si le nombre de liaisons depuis Chengdu a atteint 67 destinations fin 2021, se pose encore la question de la rentabilité des trajets dans le sens Europe-Chine, devant l'asymétrie criante de ce commerce.

- celle des pays d'Asie et d'Asie du Sud-Est : un nouveau débouché maritime a été mis en exergue dans le 14^{ème} plan quinquennal national : le corridor terre-mer occidental. Adopté par la Commission National de la Réforme et du Développement en août 2019, ce projet prévoit de relier la municipalité de Chongqing à la province du Guangxi (port de Beihao) puis à Singapour, contribuant à désenclaver la province du Sichuan en lui ouvrant un accès sur la mer de Chine méridionale. Le tronçon chinois du rail Chengdu-Rangoun a vu sa construction s'achever en septembre 2021. Une fois la partie birmane en place, il offrira une connexion portuaire supplémentaire vers Singapour.

Chengdu revendique par ailleurs une place de rang national du fait de son importance en tant que hub aéronautique. La mise en service en 2021 de l'aéroport international de Tianfu a fait de Chengdu la 3^{ème} ville de Chine à abriter deux aéroports internationaux, après Pékin et Shanghai.

Les autorités locales entendent également assurer l'intégration des principaux ports de la province dans l'initiative de la ceinture économique du Yangtsé. A cette fin, le port de Luzhou, qui constitue la partie « fluviale » de la zone de libre-échange Chine (Sichuan), ainsi que les ports de Yibin et Leshan ont été désignés comme prioritaires.

- Cercle économique Chengdu-Chongqing.

Xi Jinping annonçait en janvier 2020 le lancement d'une nouvelle stratégie d'intégration pour les deux villes-clé du Sud-Ouest chinois, dénommée « Cercle économique Chengdu-Chongqing ». Celle-ci vise non seulement les deux villes mais également les municipalités secondaires du Sichuan se trouvant dans le périmètre gravitationnel de celles-là, visant à créer en Chine un quatrième pôle économique urbain de rayonnement au moins national, déjà partiellement observable dans les chiffres : avec 7,1 % du PIB chinois en 2021 (chiffre incluant l'ensemble du Sichuan), ce pôle s'inscrit au 4^e rang des agglomérations industrielles majeures de Chine.

Les lignes directrices du Cercle économique, publiées par le conseil des Affaires d'Etat fin octobre 2021, apparaissent comme le plan quinquennal de la région – premier du genre – avec des éléments de planification allant jusqu'à 2025 et des « perspectives » s'étendant jusqu'à 2035, date à laquelle les deux villes devront constituer un système métropolitain de rayonnement international. Ce plan vise la convergence et la conjugaison des deux poids lourds régionaux dans sept domaines d'action, dont notamment l'intégration industrielle, la connexion logistique et l'innovation.

- Montée en gamme de l'industrie.

L'implantation durable de champions nationaux en matière d'électronique et de nouvelles technologies permet aujourd'hui à la province de capitaliser sur leur savoir-faire et leur renommée pour faire du Sichuan et a fortiori de Chengdu un vivier du développement des nouvelles technologies.

A Chengdu, la *Chengdu High Tech Zone* (sous l'autorité du Ministère des Sciences et Technologies) et la *Tianfu New Area*, dont l'importance nationale a été reconnue en 2014 par le Conseil des Affaires d'Etat, offrent de nouvelles perspectives au développement de pôles technologiques et d'innovation qui constituent les zones prioritaires pour les autorités locales.

- Décarbonation de l'économie.

La décarbonation figure au premier plan des priorités de la province comme du Cercle économique Chengdu-Chongqing, qui a adopté début 2022 un plan conjoint pour la neutralité-carbone. La construction d'une base nationale de capacité de production de gaz naturel (gaz de schiste) de 100 milliards de mètres cubes, le soutien au développement de l'hydrogène, au développement du cluster industriel des équipements énergétiques haut de gamme Chengdu-Deyang, le développement des véhicules à pile à hydrogène, la formation du corridor de l'hydrogène Chengdu-Chongqing en sont les principaux volets.

- L'exploitation croissante de dotations naturelles stratégiques.

La province dispose de ressources hydriques exceptionnelles qui lui ont permis de réaliser dans les vingt dernières années un virage massif vers l'hydroélectricité, qui représente 80 % de sa capacité installée. Cette tendance au verdissement du mix énergétique sichuanais s'est accentuée en 2021 avec la mise en eau partielle du barrage de Baihetan, dont la puissance installée de 16 GW fera le 2^{ème} barrage hydroélectrique le plus puissant au monde après celui des Trois-Gorges. Ce barrage a été complété par celui de Wudongde (10,2 GW), mis en eau mi-2021, les deux se conjuguant pour compléter l'aménagement hydroélectrique du cours inférieur du fleuve Jinsha, débuté en 2005 et livrant à terme 46 GW. Ces investissements sont autant de garanties d'un accès bon marché à l'énergie dans la province, facteur d'attractivité industrielle non négligeable.

Le Sichuan est en outre la première province de Chine en matière de réserves et d'extraction de gaz de schiste, secteur qui fait l'objet d'importants investissements. Le seul champ de Changning-Weiyuan, opéré par la CNPC au sud de la province, pourvoyait 60 % de la production nationale fin 2020.

La province dispose aussi de vastes réserves de minerais. La découverte récente la plus notable est l'important gisement de lithium de Keeryin en 2017, dans la région d'Aba, région tibétaine du Sichuan, pour un volume estimé de 520 000 tonnes. La structure géologique complexe du Sichuan lui confère des réserves de premier plan mondial dans certains métaux rares, comme le titane ou le vanadium.

- La progression de Chengdu vers le titre de ville de tier-1.

Ayant enregistré le plus fort accroissement de la population sur dix ans parmi les grandes villes chinoises, avec une hausse de 5,82 millions d'habitants, Chengdu prend la mesure de ses besoins d'optimisation en termes d'infrastructures et de services publics. Un plan de développement en 5 points vise à «avancer vers l'Est, spécialiser le développement de l'Ouest, étendre le Sud, reconvertir le Nord et optimiser le Centre »¹ et pourrait conférer à Chengdu le titre de ville de tier-1 à moyen-terme.

- **« Une ville, deux aéroports » ou le développement au Sud d'un nouveau centre-ville (南拓) :** le nouvel aéroport international de Tianfu est le cœur de l'« Aérotropolis ». Le projet d'aérotropolis, initié en mai 2016 et qui devrait être achevé en 2026, consiste en plus d'une centaine de projets d'infrastructures allant du Sud au Sud-est de la ville, axés autour de l'économie aéroportuaire, les services urbains (médecine, éducation, sport, culture) et l'économie digitale, en lien avec la Zone High tech.

- **L'aérotropolis fait également partie de l'avancée vers l'Est (东进).** Les objectifs d'avancée vers l'est ont été annoncés en avril 2017 et ont été suivis de la publication de Plan général stratégique Dongjin 2017-2035. « Deuxième champ de bataille de Chengdu », la zone de Tianfu doit devenir une base industrielle moderne. L'avancée vers l'Est doit également permettre de poursuivre la concrétisation du Cercle économique Chengdu-Chongqing. Quatre nouvelles cités devront être construites sur une surface représentant 28% de la superficie de Chengdu.

L'expansion vers l'Est sera également renforcée par l'importance croissante du port ferroviaire de Qingbaijiang, en en faisant un centre logistique et de communication. L'Est comprend également le district

¹ 东进, 南拓, 西控, 北改, 中优

de Longquanyi, où se concentre plus de 90 % de l'industrie automobile du Sichuan (Stellantis, Volvo, Volkswagen, Toyota, Faurecia, Plastic Omnium...).

L'Est et le Sud constituent les priorités pour le développement municipal, qui s'accompagne de l'expansion des réseaux de transports et d'infrastructures urbains : Chengdu compte aujourd'hui 12 lignes de métro en service, et 8 lignes en construction (y compris des travaux d'extension des lignes en service).

- **La reconversion du Nord (北改)** passera par la réhabilitation de quartiers vétustes. L'**optimisation du Centre (中优)** vise la montée en gamme des **infrastructures** et des services. La **spécialisation du développement de l'Ouest (西控)** mettra l'accent sur l'écologie et l'industrie agroalimentaire.

Présence économique française

La présence française s'est renforcée ces dernières années et est majoritairement d'implantation postérieure à 2010. Elle témoigne de l'accélération du phénomène de « conquête de l'Ouest » d'entreprises françaises séduites par les politiques d'attractivité favorables (fiscalité *Go west* conférant un taux d'IS de 15 au lieu de 25 %), couplées à un environnement socio-économique avantageux : concentration relative de talents en raison de la proximité d'universités de bon niveau, faiblesse du coût de la main d'œuvre et de l'énergie et faible concurrence étrangère, au contraire de l'engorgement des villes de l'Est.

Sur la base des données de l'antenne du SER, la province du Sichuan héberge plus d'une quarantaine de sociétés françaises, disposant chacune d'une à plusieurs implantations, dont le nombre total peut atteindre plusieurs centaines. La grande majorité de ces implantations se concentrent à Chengdu.

La circonscription fait office de base industrielle moderne pour des implantations françaises dans des secteurs structurants. Les implantations françaises les plus notables se situent dans les secteurs de **l'aéronautique**, de la **construction automobile**, de **l'énergie**, de **l'agroalimentaire**. Les entreprises françaises sont actives dans le secteur du **jeu vidéo**, très dynamique à Chengdu.

Dans les services, les marques françaises sont présentes dans **l'hôtellerie**, la **distribution**, le **luxe**. Le **tourisme** est un secteur de plus en plus attractif pour les investisseurs étrangers dans la province et les groupes français participent à ce mouvement. Des implantations d'importance existent également dans le secteur **financier (assurance, microfinance)**. Les **services urbains** sont également bien représentés (gestion de l'eau, transports en commun, publicité).

Les échanges bilatéraux ont nettement augmenté en 2021 : les exportations du Sichuan vers la France ont ainsi bondi de 26,8 % à 4,4 Md CNY, alors que les importations depuis la France ont progressé de 10,9 %, à 2,3 Md CNY.

Le district de Longquanyi, à l'est de la municipalité de Chengdu, abrite l'éco-quartier franco-chinois de Chengdu, espace de coopération bilatérale dans le domaine de l'urbanisation durable. La province du Sichuan entretient des partenariats avec les régions du Grand Est, d'Occitanie et de Nouvelle Aquitaine. La municipalité de Chengdu est jumelée avec Montpellier depuis 1981. D'autres villes de la province sont en partenariat ou jumelage avec des villes françaises (Nanchong – Charleville-Mézières, Leshan – Issy-les-Moulineaux, Zigong – Gaillac, Mianyang – Amiens, notamment).

Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du SER (adresser les demandes à pekin@dgtresor.gouv.fr).

Clause de non-responsabilité

Le SER s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.

[S'abonner / Se désabonner](#)

Auteur : Antenne à Chengdu du Service économique régional de Pékin

Adresse : 26/F, Office Tower 1, International Finance Square, No. 1, Section 3 Hong Xing Road, Chengdu 610021

Rédigé par : Julien Defrance, Cao Hui

Responsable de publication : Jean-Marc Fenet