
La China Merchants à Djibouti : de la route maritime à la route numérique de la soie

PAIRAULT Thierry, Directeur de recherche émérite (CNRS -- École des Hautes Études en Sciences Sociales), Centre d'études sur la Chine moderne et contemporaine (UMR 8173)

Résumé :

La détermination des groupes chinois à devenir les leaders incontestables dans toutes les activités liées au transport maritime est avérée. Deux cas retiennent plus particulièrement l'attention, le plus connu en même temps que le mieux documenté est sans doute celui de COSCO et du port du Pirée. En revanche, celui de la China Merchants à Djibouti, encore mal méconnu, sera l'objet de notre contribution. Nous ne traiterons pas des aspects sécuritaires (établissement d'une base navale) – largement traités par ailleurs – mais privilégierons les aspects économiques et commerciaux (implantation de la China Merchants). Les deux logiques peuvent se rejoindre, mais répondent à des stratégies très différentes : une stratégie nationale pour affirmer la puissance militaire de la Chine opposée à une stratégie d'entreprise pour consolider son rôle mondial. Le rêve de Djibouti qui est de devenir un « hub commercial », de s'ériger en un « Singapour de l'Afrique de l'Est » vient donner une dimension particulière au choix de la China Merchants car il résulte, non de la volonté du gouvernement chinois, mais d'une demande spécifique du gouvernement djiboutien. Notre recherche sera conduite sur la base d'une exploitation des documents existants que ce soit des rapports officiels, des études scientifiques voire des informations plus journalistiques. Elle privilégiera les documents chinois de première main.

Mots-clés : Chine, Djibouti, Afrique, China Merchants, routes de la soie

Abstract:

The determination of Chinese groups to become uncontested leaders in all activities related to maritime transport is proven. Two cases are particularly noteworthy, the best-known and best-documented being probably COSCO and the port of Piraeus. On the other hand, that of China Merchants in Djibouti, still poorly understood, will be the subject of our contribution. We will not deal with security aspects (establishment of a naval base) – largely dealt with elsewhere – but will favour economic and commercial aspects (establishment of China Merchants). The two logics can meet, but they respond to very different strategies: a national strategy to assert China's military power as opposed to a corporate strategy to consolidate its global role. Djibouti's dream of becoming a "commercial hub" and an "East African Singapore", gives a particular

dimension to China Merchants' choice because it is not the result of the Chinese government's will, but of a specific request from the Djiboutian government. Our research will be conducted on the basis of existing documents, whether official reports, scientific studies or more journalistic information. It will favour first-hand Chinese documents.

Keywords: China, Djibouti, Africa, China Merchants, Silk Roads

1. L'AFRIQUE, LA CHINE ET LA MONDIALISATION PORTUAIRE

La liste des Lloyd's énumérant les cent plus grands terminaux à conteneurs classe le terminal de Tanger Med à la fois au 50^e rang des terminaux du Monde et au 1^{er} rang des terminaux en Afrique (Nightingale, 2016:16-17). Ensuite, cette liste indique que le terminal d'Alexandrie arrive au 88^e rang mondial et au 2^e rang africain. Dans les deux cas, il s'agit de ports d'Afrique du Nord tournés en priorité vers le trafic méditerranéen et surtout européen – et quelque peu africain pour Tanger Med. L'insignifiance actuelle au regard du commerce mondial des ports africains est encore soulignée si nous observons que le débit portuaire en conteneurs standards équivalent vingt pieds (EVP) ne représente en 2016 que 4% du débit portuaire mondial de conteneurs et que les importations africaines d'articles manufacturés chinois ne représentent, elles, en 2016, que 3,4% des importations mondiales de ces articles. En revanche, les importations chinoises de métaux, minerais et combustibles africains représentaient environ 10% des importations totales chinoises de ces produits, mais seulement 2% du total en 2016 des importations chinoises en provenance du monde¹.

Ni l'essor actuel ou futur des échanges commerciaux, ni l'initiative des nouvelles routes de la soie n'expliquent à eux seuls la stratégie chinoise d'implantation portuaire. En effet, l'arrivée des opérateurs chinois n'a été possible que grâce à la réforme en cours des ports dont les gouvernements – partout dans le monde – ont entrepris de privatiser la gestion de leurs terminaux. Depuis le début des années 1990, les États ont été amenés à admettre que pour des raisons budgétaires, mais aussi pour des raisons de compétences techniques et commerciales évidentes, ils ne pouvaient plus assurer seuls la gestion et l'entretien des ports. Aussi l'administration des ports de commerce a-t-elle très progressivement évolué vers le modèle du « port propriétaire » (World Bank, 2016:85). La Chine n'a pas échappé à cette mutation, comme le montrent les relations qu'entretiennent les opérateurs chinois avec les autorités portuaires occidentales ou africaines.

La détermination des groupes COSCO et China Merchants à devenir les leaders incontestables dans toutes les activités liées au transport maritime est avérée.

¹ Calculs de l'auteur à partir de la base de données ligne de la CNUCED (unctadstat.unctad.org).

Mais, nous remarquerons que ce dessein est précisément rendu possible par une mondialisation qui restructure, au bénéfice d'un nombre limité de grandes multinationales, l'économie de la planète. La présence des champions chinois est d'autant moins étonnante qu'elle est ouvertement associée à celle des champions occidentaux qui leur ont ouvert la voie dans ce processus. Deux cas retiennent plus particulièrement l'attention, le plus connu en même temps que le mieux documenté est sans doute celui de COSCO et du port du Pirée (*inter alia*, Psaraftis et Pallis, 2012). En revanche, celui de la China Merchants à Djibouti, encore mal connu, sera l'objet de notre contribution.

Notre approche ne traitera pas spécifiquement des aspects sécuritaires (établissement d'une base navale) – eux largement traités par ailleurs (Downs, Becker et de Gatego, 2017) – mais privilégiera les aspects économiques et commerciaux (implantation de la China Merchants). Même si les deux logiques à l'œuvre peuvent se rejoindre (en particulier à travers la lutte contre la piraterie et le terrorisme, le rapatriement en urgence des expatriés, les opérations de maintien de la paix...), elles répondent à des stratégies très différentes dans leurs objectifs finaux : une stratégie nationale pour affirmer la puissance militaire de la Chine opposée à une stratégie d'entreprise pour consolider son rôle dans les échanges mondiaux. Le rêve de Djibouti est de devenir un « hub commercial », de s'ériger en un « Singapour de l'Afrique de l'Est » ; s'il peut justifier les deux logiques précédentes, il vient néanmoins donner une dimension particulière au choix de la China Merchants en ce sens que ce dernier résulte, non de la volonté du gouvernement chinois, mais d'une demande spécifique du gouvernement djiboutien.

Cette recherche sera conduite sur la base d'une exploitation des documents existants que ce soit des rapports officiels (administratifs ou managériaux), des études scientifiques voire des informations plus journalistiques. Tant que faire se peut, elle privilégiera les documents chinois de première main. En d'autres termes, la méthode adoptée est résolument documentaire et ambitionne une neutralité axiologique.

2. LA CHINA MERCHANTS PORTS

La China Merchants est une entreprise dont le nom est historique ; elle est aujourd'hui présentée comme l'héritière de la première compagnie commerciale chinoise créée en 1872. Expression par excellence du capitalisme bureaucratique impérial, elle disparaît *de facto* en 1947-1948 en passant sous contrôle militaire à Taiwan. Toutefois, certains de ses responsables favorables à Mao Zedong la ressuscitent rapidement à Hong Kong sous la forme d'une filiale d'une entreprise publique shanghaienne elle-même sous la tutelle du ministère [chinois] des Transports, de telle sorte qu'elle peut reprendre ses activités de transport dès 1956. Sa vraie renaissance en Chine même ne date que de 1979. La grande réorganisation de 1985 conduit à la création en 1992 d'une structure qui forme la première société à capitaux entièrement publics chinois enregistrée et cotée à la bourse de Hong Kong dont naît, en 1997, la China Merchants Holdings International (CMHI) qui change de dénomination, en 2016, pour devenir la China Merchants Ports².

L'organigramme 1 décrit l'organisation du groupe China Merchants et sa présence en Afrique. Le groupe est, fin 2017, l'une des 97 plus importantes entreprises publiques chinoises placées sous la tutelle directe du gouvernement central à travers le Comité chargé du contrôle et de la gestion des actifs d'État (SASAC³). Si l'entreprise faitière est entièrement détenue par le gouvernement chinois, son agent exécutif, la China Merchants Steam Navigation Co (CMSN) n'est détenue qu'à hauteur de 62%, la différence résultant d'une levée de capitaux à la bourse de Shanghai⁴. Le montage financier est clair, pour cent yuans effectivement investis, le gouvernement chinois peut en contrôler 161 ; c'est un moyen pour augmenter à moindres frais l'assise économique des entreprises publiques. La CMSN est l'armateur du groupe. Décidée en 2015 et effective depuis avril 2017, l'absorption de Sinotrans Shipping et de Container Service Charge Shipping par CMSN permet aujourd'hui à ce dernier de disposer d'une flotte de transport maritime la plaçant au troisième rang mondial avec un total de 32,95 millions de tonnes de port en lourd (45 millions de tonnes de port

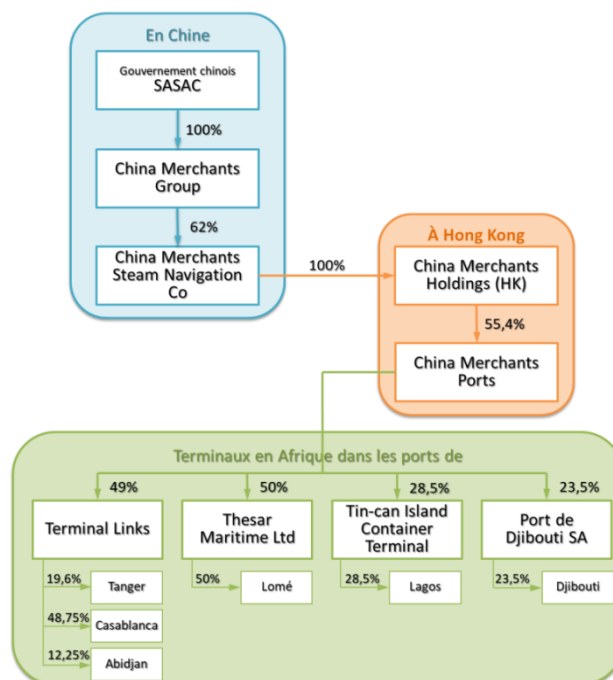
² Sur ces faits, voir le site consacré à l'histoire de la China Merchants à <http://1872.cmhk.com/ph/index.html>.

³ SASAC est l'acronyme anglais de *State-Owned Assets Supervision and Administration Commission* ; voir Thierry Pairault (2013).

⁴ Les informations rapportées ici résultent d'une lecture des rapports financiers des entreprises du groupe.

en lourd en incluant les navires commandés)⁵. CMSN dirige une filiale à Hong Kong qui elle-même pilote la China Merchants Ports (CMPorts) qui est cotée à Hong Kong et dont elle détient à 55,4% des parts. CMPorts est un opérateur portuaire qui exerce son activité dans de nombreux ports sur le continent chinois et à Hong Kong, mais aussi hors de Chine où il se constitue progressivement un réseau. C'est moins par l'établissement de lignes régulières de transport maritime qui transfèreraient d'encore trop rares produits que par les infrastructures portuaires et leur gestion que la China Merchants pénètre aujourd'hui le continent africain. Les points d'entrée de CMPorts en Afrique en 2018 résultent d'un certain nombre de prises de participations résumées ci-dessous :

Organigramme 1. – Le Groupe China Merchants et ses terminaux africains



Sources : l'auteur à partir des rapports financiers du groupe.

- Thesar Maritime Limited (TML) : en 2012, CMPorts acquiert achète pour 150 millions d'euros 50% des parts du chypriote TML qui disposait d'une concession octroyée en 2011 pour 35 ans (prorogable 10 ans) sur le terminal à conteneurs de Lomé (LCT) – l'autre moitié des parts étant entre les mains de

⁵ Voir www.cmhk.com/main/a/2015/k07/a199_201.shtml.

Terminal Investment Ltd (TIL) une filiale de l'armateur italo-suisse Mediterranean Shipping Company (MSC)⁶.

- Port de Djibouti : depuis décembre 2012, la China Merchants Ports détient 23,5% des parts de l'entreprise gestionnaire du Port de Djibouti – Port de Djibouti SA, une entreprise publique privatisée contrôlée par l'État djiboutien.
- Terminal Link : Terminal Link est un opérateur de terminaux portuaires devenu en 2001 une filiale de CMA-CGM qui a revendu 49% de ses parts à la CMPorts en juin 2013. Cet accord donne à l'opérateur chinois l'accès à quatorze terminaux, dont trois en Afrique :Eurogate Tanger dans le port de Tanger (part de CM Ports : 19,6%), Somaport dans le port de Casablanca (part : 48,75%) et Terra dans le port d'Abidjan (part : 12,25%)⁷.
- Tin-Can Island Container Terminal (TCIT) : en 2015, la compagnie maritime israélienne Zim a revendu 47,5% de ses parts à un consortium formé par CM Ports et China-Africa Development Fund (CDAF) qui détiendraient respectivement 28,5% et 19% des parts de ce terminal à conteneur du port de Lagos. Il est vraisemblable que CM ports gèrera les parts du CDAF sans toutefois pouvoir l'emporter sur le troisième actionnaire, Bolloré Africa Logistics (BAL) qui détient la majorité absolue (52,5%)⁸.
- Le port et la zone industrielle de Bagamoyo (Tanzanie) : L'idée de ce projet, qui est lancée en 2007, est de désengorger le port de Dar es Salam tout en répondant à la concurrence du port de Lamu (Kenya). CM ports qui s'est très tôt impliquée dans ce projet, a finalement signé le 10 novembre 2017 une proposition de projet approuvée par le gouvernement tanzanien. En d'autres termes, il s'agit maintenant pour la CM Ports de convaincre les autorités chinoises de financer ce projet⁹.

Tous ces projets se distinguent par une conception commune qui se fonderait sur le « modèle de Shekou » pour reprendre la formule de CM Ports.

⁶ Voir http://epaper.21jingji.com/html/2016-06/01/content_40953.htm.

⁷ Voir <https://theloadstar.co.uk/terminal-link-deal-reveals-true-value-of-ports-sector/>.

⁸ Voir <http://www.worldcargonews.com/html/w20101108.153856.htm>.

⁹ Voir http://www.cmhk.com/main/a/2017/k12/a34752_34850.shtml, <http://www.worldcargonews.com/html/n20070812.078455.htm> et <http://www.worldcargonews.com/html/nf20171212.793099.htm>.

3. LE MODELE DE SHEKOU

Le « modèle de Shekou » est celui que la China Merchants tente de dupliquer dans les concessions qu'elle gère au Sri Lanka (port de Hambantota), en Australie (port de Newcastle) ou en Afrique (Djibouti, Lomé). L'origine de ce modèle est le parc industriel de Shekou (Guangdong) qui, instauré dès janvier 1979, fut le premier avatar en Chine des « zones économiques spéciales » (Ye, 2008 ; Wu, 2013 ; Zhou, 2017).

Les responsables de la China Merchants formalisent leur expérience par la formule « le port devant, le parc (industriel) au milieu et la cité derrière ». La justification de ce modèle de développement serait qu'un port actif doté d'une zone industrielle franche attirerait des entreprises qui à leur tour généreraient un appel de main-d'œuvre qu'il conviendrait d'accueillir dans une ville nouvelle dotée de tous les services urbains indispensables (Hu, 2017 ; Zhou, 2017). Ce que n'exprime pas directement cette description est que ce modèle suppose une unicité de commandement assurée par un opérateur qui multiplie ainsi l'efficacité des services et permet de constituer une matrice où les entreprises peuvent se développer à l'abri de contraintes administratives, fiscales, voire syndicales (Zhou, 2017). Ce modèle repose également sur des choix techniques : il s'appuie sur la seule exportation de produits élaborés localement ne nécessitant que des services de (petit) camionnage sur de courtes distances et non un accès à des voies ferrées qui amèneraient ces produits depuis des lieux de manufacture lointains (Wang et Slack, 2000). Toutefois, avant d'adopter ce modèle, Djibouti fut confronté à un autre modèle.

4. DJIBOUTI : AU DEBUT ETAIT DP WORLD¹⁰

À la fin des années 1990, le gouvernement djiboutien fait le pari de transformer Djibouti en une plate-forme d'échanges et de services pour la région. À cette fin, en 2000, est instauré un partenariat entre Djibouti et Dubaï World pour l'agrandissement du port historique de Djibouti, l'extension du terminal à conteneurs de Doraleh et du terminal pétrolier, la construction d'un hôtel de

¹⁰ L'essentiel des informations relatives à la présence dubaïote proviennent de la Banque africaine de développement (BAfD, 2011 et 2016), du rapport d'Ethan Chorin (2010), du rapport de l'inspecteur général d'État Hassan Issa Sultan (2018), d'une note de *allAfrica* (2018) et de l'analyse de Zheng Qingting (2017).

luxe... Dans le même temps, l'opérateur portuaire DP World recevait la concession du terminal à conteneurs – dont il détient un tiers des parts – pour trente ans (prorogables deux fois dix ans) tandis que Jebel Ali Free Zone recevait celle de la zone franche de Jabanas ; quant au terminal pétrolier il continuait d'être géré par Horizon Terminals – filiale du groupe public dubaïote Emirates National Oil Co. (ENOC)¹¹.

Les relations se sont assez rapidement détériorées devant les exigences croissantes de DP World qui, à partir de 2004, interdit au gouvernement djiboutien de construire tout nouveau port sur son territoire comme il l'aurait souhaité. De même, les prétentions financières dubaïotes seraient devenues exorbitantes au regard des normes internationales – sans compter les demandes de pots-de-vin... Ces ponctions auraient mis en 2012 les autorités dans l'impossibilité de respecter leurs engagements budgétaires à telle enseigne qu'elles auraient décidé de céder à la China Merchants 23,5% des parts qu'elles détenaient dans le capital de Port de Djibouti SA afin d'apurer une partie de ses arriérés et reconstituer ses avoirs déposés à la banque centrale.

Les préoccupations djiboutiennes concernaient aussi le terminal à conteneurs de Doraleh. Il avait été initialement prévu pour traiter annuellement 1,6 million de conteneurs, mais l'opérateur aurait volontairement limité ses aménagements à la manutention de 800 000 unités. Or, dans le même temps, DP World négociait avec le Somaliland la concession du port de Berbera – qu'il obtiendra en 2016 – qui pourrait concurrencer sérieusement Djibouti. La détérioration des relations est telle que DP World bloque le paiement de ses redevances de 2014 à 2017 tandis que l'État djiboutien entame une procédure de résiliation dès 2014 devant la Cour arbitrale de Londres qui le déboutera en février 2017. Un an plus tard, le 22 février 2018, Djibouti résilie unilatéralement son contrat avec DP World (DPFZA, 2018) et signe avec l'opérateur singapourien Pacific International Lines (PIL) qui, lui, accepte d'augmenter d'un tiers le transit de marchandises du terminal de Doraleh (PIL, 2016).

¹¹ La présence émiratie commence bien plus tôt, dès les années 1970 avec un prêt à taux préférentiel de l'Abu Dhabi Fund for Development pour l'aménagement de l'aéroport de Djibouti (voir *Annual Report, 1985-1986*, p. 91-92 à <https://www.adfd.ae/english/Publication/AnnualReports/Pages/Home.aspx>).

5. DJIBOUTI : UN SHEKOU AFRICAIN ?

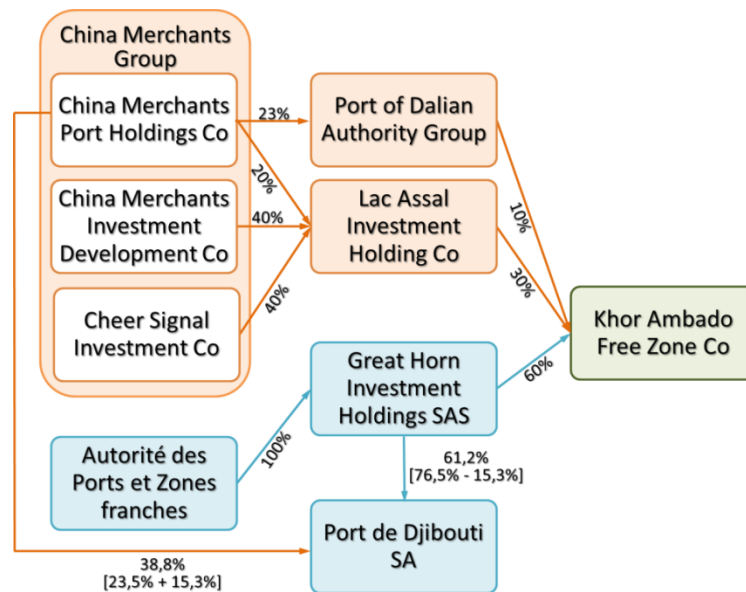
Depuis décembre 2012, la CM Ports détient 23,5% des parts de l'entreprise gestionnaire du port de Djibouti – Port de Djibouti SA, une entreprise publique privatisée mais contrôlée par l'État djiboutien. Dès lors les entreprises chinoises se sont lancées dans un grand nombre de travaux de construction et d'aménagements infrastructurels dont un appontement pour le chargement de sel par la China Harbour Engineering Co. (CHEC) d'un coût de 64 millions de dollars financés par un prêt à taux bonifié de l'ExIm Bank de Chine (MofCom, 2017:23), un petit dock polyvalent construit par la CMPorts à Damerjog près de la frontière somalienne tandis que l'aménagement du port de Tadjourahet la viabilisation d'un lotissement – bénéficiant d'un financement par le Fonds arabe pour le développement économique et social (FADES) à hauteur de 61 millions de dollars et par le Fonds saoudien de développement (FSD) pour un montant de 25 millions – étaient confiés au groupe Baoye. Mais c'est avant tout la réalisation du terminal multifonctionnel de Doraleh que l'on retient car l'investissement du gouvernement djiboutien de 580 millions de dollars a été financé par un prêt à taux bonifié de l'ExIm Bank de Chine, la construction réalisée par la China State Construction Harbour Construction et l'équipement lourd – en particulier des grues *made in China*, nous précise-t-on – fourni par la Zhenhua Port Machinery Co (ZPMC).

Dans l'esprit du modèle de Shekou, il importait également de développer un arrière-port ayant un statut fiscal particulier et dont la gestion soit confiée à l'opérateur chinois. Pour en convaincre les autorités djiboutiennes, China Merchants a eu recours aux conseils de Lin Yifu¹² et de son équipe. Au cours d'un premier voyage en décembre 2015, Lin Yifu rencontre le Président Guelleh auquel il expose ses idées sur le développement. Quelques mois plus tard, le 9 mai 2016, Lin Yifu accompagné de Hu Jianhua, vice-PDG de la CM Port, remettent à Omar Guelleh un rapport intitulé *La zone franche pilote de Djibouti*

¹² Économiste en chef et vice-président senior de la Banque mondiale de juin 2008 à juin 2012, Lin Yifu (ou encore Justin Lin) est né en 1952 à Taiwan et a émigré en Chine populaire en 1979 dans des conditions rocambolesques. Docteur en économie de l'université de Chicago, il a d'abord été professeur et directeur-fondateur du Centre chinois de recherche économique de l'université de Pékin. Il est aussi membre de la Commission consultative du peuple chinois et vice-président de sa commission économique. Aujourd'hui il anime un groupe de réflexion intitulé littéralement Institut de recherche en nouvelle économie structurale de l'Université de Pékin – abrégé en anglais en : *Institute of New Structural Economics* (NSE), (<http://www.nse.pku.edu.cn>).

et la transformation économique : vers une nouvelle économie structurelle¹³. Puis, le 15 janvier 2017, Hu Jianhua signe un contrat pour l'extension de l'actuelle zone franche de Djibouti qui commencera par la création d'une zone pilote de 2,4 kilomètres carrés. Ce contrat est agrémenté d'un montage financier et organisationnel aux termes duquel la CM Ports consent un prêt de 150 millions de dollars pour le financement de l'aménagement de la zone franche.

Organigramme 2. – Une société de gestion d'actifs



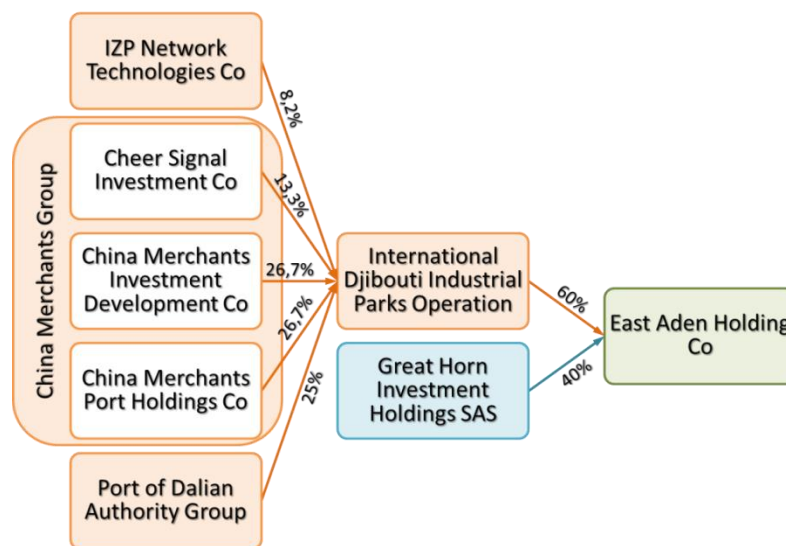
La mécanique du prêt est double¹⁴. C'est d'abord une structure de contrôle appelée la Djibouti Asset Company (DAC) qui est *de jure* enregistrée sous la dénomination de Khor Ambado Free Zone Company – c'est-à-dire une entreprise régie, non par le droit djiboutien, mais par celui plus avantageux de la zone franche. En pratique, la CM Ports prête à la DAC qui prête à son tour à Port de Djibouti SA – dont la CM Ports est actionnaire. Ce prêt reçoit la caution de l'Autorité des Ports et des Zones franches de Djibouti qui dépose en garantie 15,3% de ses parts dans sa filiale Great Horn Investment Holdings SAS, elle-

¹³ Nous n'avons pas pu trouver le titre exact français ou anglais du rapport mais connaissons son titre chinois (*Jibuti ziyou qu xiandao qu yu jingji zhuanxing: Xin jieyou jingji xue zhi lu*) que nous avons traduit ici. Pour ce passage, voir sur le site de l'Institut <http://www.nse.pku.edu.cn/articles/content.aspx?nodeid=49&page=ContentPage&contentid=198> et <http://www.nse.pku.edu.cn/articles/content.aspx?nodeid=49&page=ContentPage&contentid=285>; sur le site du groupe China Merchants, http://www.cmhk.com/main/a/2016/e12/a31174_31254.shtml?1.

¹⁴ Pour cette section, voir le site de la CMPort et celui de la présidence djiboutienne : <http://www.cmport.com.hk/UpFiles/bpic/2017-01/20170116051932618.pdf>, <http://www.cmport.com.hk/UpFiles/bpic/2017-08/20170817052652314.pdf>, <http://www.presidence.dj/texte.php?ID=2017-004&ID2=2017-01-04&ID3=D%E9cret&ID4=1&ID5=2017-01-15&ID6=n>.

même actionnaire à hauteur de 76,5% des parts de Port de Djibouti SA. Autrement dit, le temps du prêt, CM Ports gère 38,8% des droits sur la société Port de Djibouti SA (voir organigramme 2). C'est ensuite une structure appelée O&M Joint Venture qui, sous la dénomination de East Aden Holding Company, est aussi enregistrée en tant que société de zone franche. Elle est composée bien entendu de l'émanation de l'Autorité portuaire djiboutienne (40% des parts), mais aussi d'une coentreprise (60% des parts) enregistrée dans la zone franche pour représenter cinq entreprises chinoises, à savoir les quatre acteurs précédents auxquels vient s'ajouter un cinquième, la IZP (China) Network Technologies Co (voir organigramme 3) qui vient donner une signification particulière à l'aventure djiboutienne de la China Merchants.

Organigramme 3. – Une société de gestion et de maintenance de la zone franche



6. DJIBOUTI ET LA ROUTE NUMERIQUE DE LA SOIE

Le rapport de Lin Yifu a véritablement conforté la China Merchants dans son projet, mais a surtout confirmé pour le gouvernement djiboutien la pertinence de son analyse. Si nous excluons les principales ressources naturelles de Djibouti (le roc, le sable et le sel selon Haroun Tazieff (1982) – ce qui est sans compter la chaleur), son seul atout est sa position géostratégique dans le golfe d'Aden, au carrefour de corridors maritimes commerciaux importants pour l'acheminement de marchandises et de pétrole. Aussi le développement d'une activité

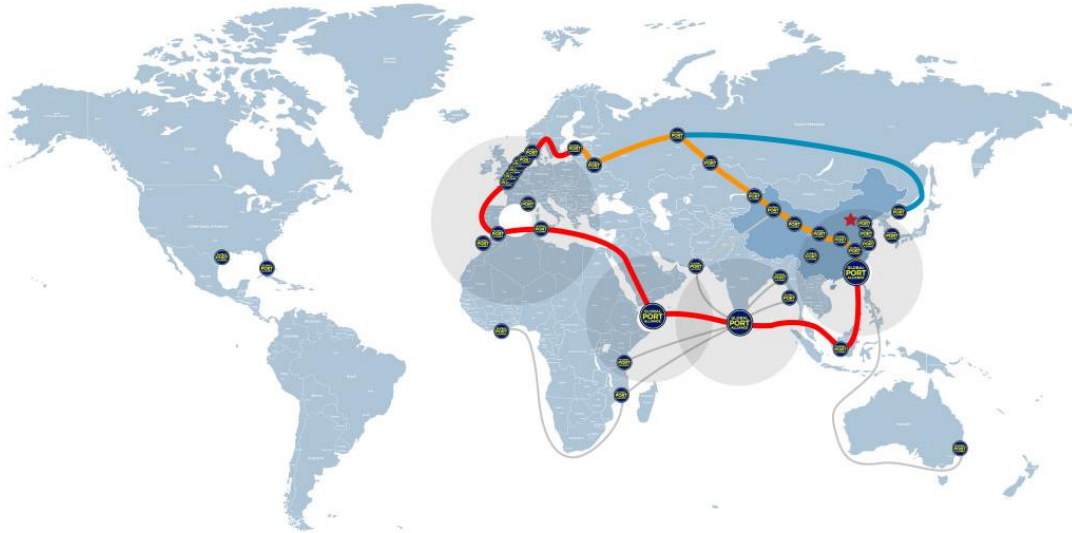
économique ne peut que reposer sur son accès à la mer qui lui impose d'importants investissements infrastructurels (portuaires, routiers, aériens, immobiliers...) et un renforcement corollaire des services connexes (portuaires, logistiques, commerciaux et financiers) indispensables à la valorisation de cet accès. C'est dans ce contexte que Djibouti Telecom œuvre depuis 2005 à la constitution de Djibouti en plate-forme régionale de télécommunications (Djibouti Telecom, 2005 et 2012). À l'évidence ces objectifs sont repris et élargis dans un cadre chinois par les partenaires de CMPorts.

L'apparition des nouvelles routes *numériques* de la soie sont sans doute l'élément le plus frappant que symbolise la présence d'IZP. Créée en 2008, IZP est une entreprise sous la tutelle du Centre national de l'information lui-même dépendant de la Commission nationale pour le développement et la réforme. IZP devait originellement se consacrer à l'exploration des données (*data mining*) avant d'être chargée depuis fin 2015 de créer et de gérer un centre de gestion des métadonnées (*big data*) en rapport avec les nouvelles routes de la soie (CNI, 2017). Cette entreprise se fait remarquer en 2014 par l'obtention d'une licence pour la fourniture de services de paiements transfrontaliers grâce à l'acquisition pour 150 millions de dollars de Globebill, une plate-forme électronique de paiement basée à Shenzhen. Globebill avait bénéficié dès 2011 des nouvelles dispositions autorisant certaines institutions non financières à servir d'intermédiaires entre débiteurs et créiteurs et à organiser leurs paiements par Internet et par cartes bancaires ; elle a été sélectionnée en 2013 pour faire partie des dix-sept institutions expérimentales en matière de paiements électroniques (BPC, 2010 et 2018).

Après l'acquisition, IZP restructure Globebill. Son développement est si considérable que la China Merchants décide, en novembre 2015, d'y investir 60 millions de dollars (15% des parts) dans l'idée de disposer un service *ad hoc* pour son internationalisation. L'euphorie dure jusqu'au moment où, en avril 2017, l'autorité de contrôle des changes aurait proposé d'en suspendre la licence à la suite d'un contrôle et d'une évaluation des risques. Toutefois, comme pour 27 autres intermédiaires financiers non bancaires, la banque centrale n'inflige le 12 janvier 2018 à Globebill qu'une amende de 250 000 euros pour contravention à la réglementation relative au blanchiment d'argent. Et, le 28 février 2018, elle

publiait sur son site deux tableaux statistiques attestant de l'absence de risques liés à ses opérations (Liu, 2018 ; Caixin, 2017). La vie continuait.

Carte 1. – Le monde selon IZP



Source :

<http://www.izptec.com/fr/index.php?m=content&c=index&a=list&catid=22>.

Notes : Les principales plates-formes sont Hong Kong, Sri Lanka (Colombo) et Djibouti comme le signalent les cercles les plus gros. Les cercles grisés signalent les zones de chalandise.

IZP et le groupe China Merchants ont également constitué la Silk Road E-Merchants¹⁵ qui doit servir de plate-forme pour une *Alliance globale des ports*¹⁶ – laquelle regrouperait d'ores et déjà 29 ports et 55 terminaux ayant une capacité de 80 millions de conteneurs standards. L'objet de cette alliance est de créer un écosystème intégrant l'administration des ressources portuaires, l'organisation d'un système d'informations géographiques, l'usage d'internet, la gestion des métadonnées, le dédouanement numérique et toutes les opérations facilitant la commercialisation des produits chinois et leur paiement. L'objet de cette alliance est d'organiser l'échange d'informations certifiées, d'offrir une infrastructure informatique permettant d'enregistrer en temps réel, chez tous les participants de l'alliance, une transaction de sorte qu'elle devient infalsifiable et immuable.

¹⁵ Si lu yi shang, voir <http://www.eportalliance.com/en/about.html>.

¹⁶ En anglais : Global Port Alliance ; en chinois : *Quanjia gangkou lianmeng*. Il convient de noter que le site d'IPZ est non seulement rédigé en anglais, mais aussi en français, mais encore en russe et en arabe (<http://www.izptec.com>).

Dans ce schéma, le rôle d'IZP est d'assurer un paiement directement en monnaie chinoise – après que des accords de *clearing* aient été signés entre des banques centrales étrangères – en s'appuyant sur ses filiales, Globebill, mais surtout la International Business Settlement¹⁷ (IBS) qui se consacrerait à l'internationalisation du yuan « tout en bâtissant des infrastructures financières efficaces et directes de *clearing* dans le but de construire une autoroute financière pour la globalisation des commerces chinois »¹⁸. Dans ce dispositif Djibouti jouerait un rôle de choix (carte 1) dont l'importance est confirmée par Huawei Marine qui se propose, avec le soutien de la China Construction Bank, d'installer un câble sous-marin – le Pakistan East Africa Cable Express (PEACE) – reliant Gwadar et Karachi au Pakistan à Djibouti et au Kenya avant d'être prolongé vers l'Égypte et l'Afrique du Sud¹⁹. Cette subjugation qu'exerce Djibouti sur la Chine est encore affirmée par les conventions signées fin 2016, dont notamment celles relatives à la création à Djibouti du siège social de la Banque internationale de la route de la soie, du Centre financier de l'Afrique de l'Est et de l'Africa Big Data Center²⁰.

7. LA ROUTE NUMERIQUE DE LA SOIE ET SES PROLONGEMENTS

On retrouve le couple IZP et China Merchants à Lomé (en Afrique de l'Ouest donc) dont le port peut recevoir des porte-conteneurs de type *post-Panamax* (dont la taille est supérieure à la taille maximale pour le passage du canal de Panama). Le terminal, d'une capacité de deux millions de conteneurs standard, est géré par TIL-MSA en partenariat avec China Merchants. C'est en août 2012 que CMPorts achète 50% des parts de TML (voir *supra*) qui disposait d'une concession sur le terminal à conteneurs de Lomé (LCT). Selon le gouvernement du Togo, la modernisation du port de Lomé ainsi que sa situation géographique devraient lui permettre de devenir l'une des principales portes d'entrée en

¹⁷ IBS (en chinois : Guoji shangye jiesuan konggu youxian gongsi) est enregistrée aux Bermudes et cotée à la bourse de Hong Kong depuis 1988 (<http://www.irasia.com/listco/hk/ibsettlement/index.htm>). Ses principaux actionnaires sont IZP, la Municipalité de Chongqing et le groupe China Merchants (<http://www.ibsettlement.com/fr/index.php?m=content&c=index&a=lists&catid=79>).

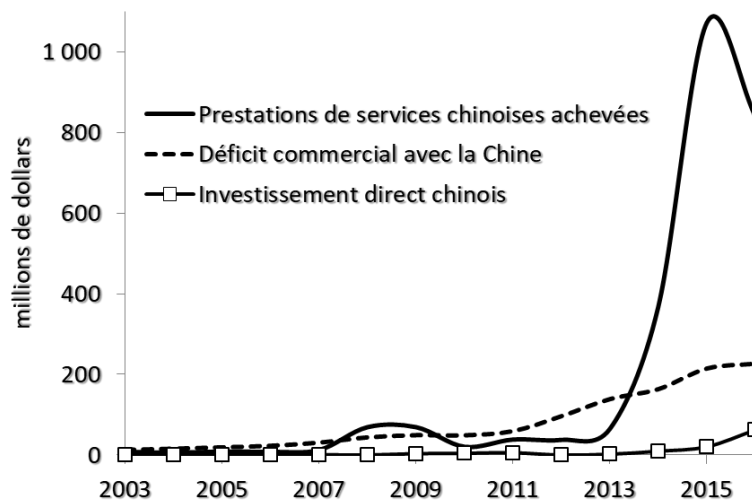
¹⁸ Voir <http://www.ibsettlement.com/fr/index.php?m=content&c=index&a=lists&catid=58>.

¹⁹ Voir <http://www.huaweimarine.com/zh/News/2017/press-releases/pr20171106>.

²⁰ Voir <http://www.fmprc.gov.cn/zflt/fra/zfgx/jmhzt/1416172.htm>.

Afrique de l'Ouest²¹. Mais la métamorphose du pays et de sa capitale ne repose pas uniquement sur la modernisation de ses infrastructures portuaires, mais aussi aériennes. Lomé a fait aussi le pari de devenir l'une des principales plateformes de services financiers en Afrique de l'Ouest : la Banque ouest-africaine de développement (BOAD), la Banque d'investissement et de développement de la Communauté des États de l'Afrique de l'Ouest (BIDC, bras financier de la CDEAO), des banques panafricaines comme Oragroup, Ecobank et aussi le fonds d'investissement Cauris Management, ont tous leur siège à Lomé.

Figure 3. – Relations économiques sino-djiboutiennes (2003-2016)



Sources : Base de données en ligne de la CNUCED (unctadstat.unctad.org), site du MofCom (fec.mofcom.gov.cn/article/tjsj/tjgb) et site du Bureau national des statistiques de Chine (www.stats.gov.cn/tjsj/nds).

De fait, Djibouti, comme le sera sans doute plus tard Lomé, est un épitomé de la présence chinoise en Afrique ainsi que le montre la figure 3. Ce qui caractérise cette présence ne sont pas les flux d'investissements directs chinois (62 millions de dollars en 2016) même si dans le contexte déprimé de ces dernières années où les IDE chinois à destination de l'Afrique diminuent, Djibouti en bénéficie largement. Ce qui révèle le mieux l'empreinte de la Chine à Djibouti sont le déficit commercial et l'importance des prestations de services. Le déficit avec la Chine résulte – comme pour de nombreux autres pays africains – de la faible capacité exportatrice de ces pays relativement à leur nécessité d'importer des

²¹ Plus de 90% des marchandises importées ou exportées par le Togo transitent par le port de Lomé ; environ un cinquième des importations à destination de l'Afrique de l'Ouest sont réexportés vers le Burkina Faso (50%), le Mali (13%), le Niger (11%) et Bénin, Ghana, Nigéria et autres pays (26%) – selon une déclaration du président Faure Gnassingbé lors d'une visite à Pékin en mai-juin 2016 rapportée par *Le Rapporteur économique du 21^e siècle* (http://epaper.21jingji.com/html/2016-06/01/content_40953.htm).

produits manufacturés à faible coût : ces importations, qui progressaient lentement, décollent en 2012 tant et si bien qu'en 2016 le déficit de Djibouti avec la Chine se serait élevé à 12% du PIB djiboutien et représenterait à lui seul près des deux tiers du déficit commercial du pays²². Plus expressive encore est la courbe des prestations de services chinoises achevées chaque année. Ainsi, l'État djiboutien est redevable au seul titre des travaux accomplis en 2016 de 841 millions de dollars (contre 1,1 milliard de dollars en 2015) ; cette somme sera réglée soit comptant, soit à tempérament— puisque Djibouti a financé nombre de ses projets d'investissements infrastructurels par des prêts essentiellement de l'ExIm Bank de Chine²³.

Cette situation qui, répétons-le, n'est pas propre à Djibouti, donne l'image d'une Chine qui n'est pas d'abord un investisseur mais essentiellement un fournisseur de biens et un prestataire de services. C'est en tant que fournisseurs du gouvernement djiboutien qu'interviennent des entreprises comme Zhenhua Port Machinery Co ou Baoye, en tant que prestataires de services qu'agissent la China Harbour Engineering Co ou la China State Construction Harbour Construction... CMPorts, quant à elle, est bifront. D'une part, elle aménage et gère la zone franche de Djibouti aux termes d'un contrat de concession pour le compte des autorités locales. D'autre part, en contrepartie des services qu'elle fournit aux autorités, elle obtient le droit d'exploiter la zone franche et ses aménagements et, tout en assumant la responsabilité liée aux risques de cette exploitation, se rémunérera auprès des tiers usagers de la zone. De fait, les risques encourus par la CM Ports sont réduits, la structure de gestion des actifs est là pour la protéger tout autant que la participation des structures djiboutiennes, de surcroît seule la zone pilote est pour l'instant concernée. Également, l'implication de CM Ports dans l'économie est minime puisque les usagers de la zone franche (les clients de CM Ports donc) seront prioritairement non djiboutiens et au premier chef chinois. En d'autres termes, les profits que réalisera CM Ports dépendront davantage de facteurs extra-djiboutiens puisque reposant sur la stratégie d'entreprises chinoises opportunistes. D'où l'importance de créer en parallèle une route numérique de la soie qui,

²² Calculs de l'auteur à partir de la base de données en ligne de la CNUCED.

²³ Sur l'endettement de Djibouti à l'égard de la Chine, voir <http://www.chinaafricarealstory.com/2017/03/china-djibouti-and-new-york-times-how.html> et <http://www.sais-cari.org/data-chinese-loans-and-aid-to-africa>.

dématérialisée, pourra servir les transactions de ces entreprises quelles que soient leurs escales. Dès lors, la présence à Djibouti (voire à Lomé) de la CM Ports manifeste une autre caractéristique de la présence chinoise en Afrique : l'expérimentation en milieu convivial, voire permissif. C'est ce que nous enseigne le PDG d'Humanwell qui, échouant aux États-Unis faute de pouvoir en respecter les normes sanitaires, réussit en Afrique où les contraintes sont moindres (Chen, 2014). C'est aussi le discours que tiennent les entrepreneurs chinois interviewés par *Le Rapporteur économique du 21^e siècle* (Pairault, 2018). Les accords de *clearing* signés ou en cours de signature entre IZP et certaines banques centrales africaines donnent à IZP et à China Merchants l'occasion de pratiquer – hors des procédures internationales surveillées – des tests en mode réel, partant d'initier une rupture technologique qui conduirait les opérateurs (IZP et à China Merchants), non plus à maximiser leur profit dans une monnaie comme le dollar à l'occasion d'une opération ponctuelle, mais à se comporter telle une banque qui se rémunérerait par l'émission d'actifs numériques (*tokens*) – c'est-à-dire une monnaie privée échangeable – échappant au contrôle centralisé des institutions de Bretton Woods. C'est à cette ambition que servirait donc la route maritime de la soie en Afrique telle que nous l'enseigne la présence de la China Merchants à Djibouti aujourd'hui et demain à Lomé.

8. REFERENCES

- allAfrica, 2018, « Djibouti : DP World – Chronique d'un divorce annoncé », *allAfrica*, 13 mars 2018, <http://fr.allafrica.com/stories/201803130614.html>.
- BAfD[Banque africaine de développement], 2011, *Djibouti : Document de stratégie pays 2011-2015*, <https://www.afdb.org/fr/documents>.
- BAfD[Banque africaine de développement], 2016, *Djibouti : Document de stratégie pays (DSP) 2016-2020*, <https://www.afdb.org/fr/documents>.
- BPC [Banque populaire de Chine = Zhongguorenminyinhang], 2010, *Zhongguo renmin yinhang ling (2010) di 2hao* [Directive n°2010(2) de la Banque populaire de Chine], http://www.gov.cn/flfg/2010-06/21/content_1632796.htm.
- BPC [Banque populaire de Chine = Zhongguorenminyinhang], 2018, *Chongqing shi qian bao keji fuwu youxian gongsi* [Chongqing QianbaoTechnology Service Co = Globebill], <http://www.pbc.gov.cn/>

zhengwugongkai/127924/128041/2951606/1923625/1923629/2856884/index.html.

Caixin [Nouvelles économiques et financières], 2017, Dossier spécial Globebill, <http://weekly.caixin.com/2017-09-15/101145607.html>.

Chen H., 2014, « Guojiyewupingtaichuxingjianxian: Renfuyiyao jiang dafanweitouzifeizhou » [Peu à peu émerge une plate-forme internationale pour les affaires : Humanwell investira sur une grande échelle], *21 Shiji jingjibaodao* [Le Rapporteur économique du 21^e siècle], 21 novembre 2014, http://epaper.21jingji.com/html/2014-11/21/content_18958.htm.

Chorin E., 2010, *Articulating a 'Dubai Model' of Development: The Case of Djibouti*, Dubai, Dubai School of Government, <http://ethanchorin.com/media/>.

CNI [Centre national d'information = Guojiaxinxizhongxin], 2017, 'Yi dai yi lu' maoyihezuodashujubaogao 2017 [Rapport 2017 sur les métadonnées relatives à la coopération et au commerce sur les nouvelles routes de la soie], <http://www.sic.gov.cn/archiver/SIC/UpFile/Files/Default/20170331094541370706.pdf>.

Djibouti Telecom, 2005, <http://www.djiboutitelecom.dj/djibouti-telecom-a-propos-djibouti---hub-regional-des--telecommunications.html>.

Djibouti Telecom, 2012, *Stratégie de développement régionale – Djibouti : hub régional pour les technologies de l'information* <http://www.djibouti.ch/mission/uploads/MissionPermanente.Actualites/050312.pdf>.

Downs E., Becker J., de Gategno P., 2017, *China's Military Support Facility in Djibouti: The Economic and Security Dimensions of China's First Overseas Base*, Arlington, Center for Naval Analyses, https://www.cna.org/CNA_files/PDF/DIM-2017-U-015308-Final2.pdf.

DPFZA [Djibouti Ports and Free Zones Authority], 2018, *Message de Djibouti Ports and Free Zones Authority à propos du terminal de container de Doraleh*, sur le site de l'ambassade de Djibouti au Japon, <http://djiboutiembassy.jp/fr/2018/02/djibouti-ports-free-zones-authority-statement-about-doraleh-container-terminal-dct/>.

Hu W., 2017, « Zhaoshangshekoushige'quan' » [Le Shekou de China Merchants est un 'cocon'], *21 Shiji jingjibaodao* [Le Rapporteur économique du 21^e siècle], 13 novembre 2017, http://epaper.21jingji.com/html/2017-11/13/content_74151.htm.

- Liu S., 2018, « Yanghangxinnianshoukaizhifujigoufadan » [Pour la première en cette nouvelle année, la banque centrale inflige une amende à un organisme de paiement], *Renminwang* [le site du Quotidien du peuple], 23 janvier 2018, <http://money.people.com.cn/n1/2018/0123/c42877-29780277.html>.
- MofCom [Ministry of Commerce], 2017, *Duiwaitouzihezuoguobie (diqu) zhinan : Jibuti (2017 nainban)* [Guide par pays (région) pour la coopération et l'investissement à l'étranger], <http://fec.mofcom.gov.cn/article/gbdqzn/upload/jibuti.pdf>.
- Nightingale L. (ed.), 2016, *Lloyd's List and Containerisation International Top 100 Container Ports 2016*, <http://www.lloydslist.com/topports16>.
- Pairault Th., 2013, « Les entreprises chinoises sous la tutelle directe du gouvernement illustrées par leur investissement en Afrique », *Revue de la régulation*, n° 13, 1^{er} semestre / Spring 2013, § 16-21, <http://regulation.revues.org/10195>.
- Pairault Th., 2017, Dossier « La Chine en Afrique vue par elle-même », <http://pairault.fr/sinaf/index.php/publications/1137-la-chine-en-afrique-vue-par-elle-meme>.
- PIL [Pacific International Lines], 2016, *PIL signed MOUs with (1) China Merchant Port (2) China Machinery Engineering Corporation*, 17 août 2016, <https://www.pilship.com/cn-pil-signed-mous-with-1-china-merchant-port-2-china-machinery-engineering-corporation/184.html?n=184>.
- Psaraftis H. et Pallis A., 2012, « Concession of the Piraeus container terminal: turbulent times and the quest for competitiveness », *Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research*, 39(1), p. 27-43.
- Sultan H., 2018, « Résiliation de la concession DCT », *La Nation*, 25 février 2018, <http://www.lanationdj.com/resiliation-de-la-concession-du-dct-linspecteur-general-detat-apporte-des-eclaircissements/>.
- Tazieff H., 1982, préface au livre d'André Laudouze, *Djibouti, nation carrefour*, Paris, Karthala.
- Wang J. et Slack B., 2000, « The evolution of a regional container port system: the Pearl River Delta », *Journal of Transport Geography*, n° 8, p. 263-275.
- World Bank, 2016, *Public-Private-Partnership in Infrastructure Resource Center, Port Reform Toolkit PPIAF*, World Bank, (2nd Edition),

<https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/port-reform-toolkit-ppi-af-world-bank-2nd-edition>.

- Wu D., 2013, « YeFei yu 'shekoumoshi' » [Ye Fei et le 'modèle de Shekou'], *Dang shibolan* [Exposé universel de l'histoire du parti communiste chinois], 2013, n°2, p. 16-21 ; Hu Wen, « Zhaoshangshekoushige'quan' » [Le Shekou de China Merchants est un 'cocon'], *21 Shiji jingjibaodao* [Le Rapporteur économique du 21^e siècle], 13 novembre 2017, http://epaper.21jingji.com/html/2017-11/13/content_74151.htm.
- Ye F., 2008, « 'Shekou moshi' danshengji » [Naissance du 'modèle de Shekou'], *Fujian dangshiyuekan* [Revue mensuelle d'histoire du Parti du Fujian], n°2, p. 15-17.
- Zheng Q., 2017, « DuibiaoShekou Jibuti: Dongfei, congzheliruhai » [Comme Shekou, Djibouti : c'est par là que l'on accède à la mer en Afrique de l'Est], *21 Shiji jingjibaodao* [Le Rapporteur économique du 21^e siècle], 5 juillet 2017, http://epaper.21jingji.com/html/2017-07/05/content_65725.htm.
- Zhou Z., 2017, « 'Yidaiyilu'changyi de xianxingzhe: 'Shekou moshi'quanqiuhaufuzhi' » [Un pionnier de l'initiative des 'nouvelles routes de la soie' : la réplique mondiale du 'modèle de Shekou'], *21 Shiji jingjibaodao* [Le Rapporteur économique du 21^e siècle], 21 décembre 2017, http://epaper.21jingji.com/html/2017-12/21/content_76977.htm.