

Nous donnons ici la traduction de l'interview de deux entrepreneurs chinois, Wang Lijun 王力钧 et Guo Yongxin 郭永新, dirigeants de la Société Zhengwei Technique Congo [par la suite Zhengwei] établie au Congo dès 1997 ; c'est une entreprise du BTP filiale de la WIETC 威海国际<sup>1</sup>. Ces deux entrepreneurs donnent une autre image de l'entreprise chinoise en Afrique. La Zhengwei s'apparenterait plutôt à une grosse PME dont les responsables seraient à la recherche de « bons coups ». Il ne semble pas y avoir de stratégie de groupe comme pour la CHEC (Xu Huajiang, Feng Yuanfei et Sun Ziyu) mais plutôt la recherche d'aubaines, de coups de chance dont les rapports exaltent l'importance.

L'interview de ceux entrepreneurs participe à l'élaboration d'un discours où la Chine et ses entreprises sont mises en scène de telle sorte que l'intervention – même mineure – d'une entreprise chinoise sur un chantier puisse apparaître comme la réalisation du chantier dans son entièreté. Ainsi, on rapportera une expérience de telle façon, par exemple, qu'un bâtiment d'aérogare 航站楼 puisse être pris pour l'aéroport 机场 dans son ensemble. L'histoire du chantier de l'aéroport de Maya-Maya telle qu'elle nous est racontée est emblématique même s'il ne nous a pas été possible de connaître le montant des contrats de chaque intervenant. En revanche, ce qui ne fait aucun doute est que l'entreprise chinoise n'est chargée que du bâtiment de l'aérogare sous le contrôle d'un cabinet de conseil français (la SOCOTEC) qu'accompagne l'Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry. Les parties techniques – entre autres les pistes destinées à accueillir et servir des avions gros-porteurs comme l'A380 – sont confiées à la filiale congolaise de VINCI. La gestion de l'aéroport a été concédée en 2011 pour 25 ans à l'AERCO dont Egis en partenariat avec l'Aéroport de Marseille (la SEGAP) détiennent 55% des parts, tandis que l'État congolais en détient 15% et deux actionnaires privés congolais 30%. Exposés ainsi les faits minimisent grandement le rôle des entreprises chinoises et rappelle le poids de la présence des entreprises françaises, voire du gouvernement français puisque Egis est détenue à 75% par la Caisse des Dépôts<sup>2</sup>.

Quand Guo Yongxin relate le cas du chantier de l'aéroport d'Impfondo (département de Likoula), ses déclarations sont plus dignes de confiance et confirment *ipso facto* ce que nous disions à propos de l'aéroport de Maya-Maya. La Zhengwei avait obtenu un petit contrat tant par sa valeur absolue que relative (2,6% de l'investissement total, soit, par ordre d'importance, le dixième des quinze contrats signés) par lequel elle était chargée de rénover le bâtiment de l'aérogare, mais plus particulièrement encore le salon des VIP où serait reçu le Président Sassou-N'guesso. De surcroît, la Zhengwei aurait accepté (comme les autres sans doute ?) de faire l'avance des fonds nécessaires à la bonne mise en œuvre des travaux. Rien n'est dit en revanche du rôle prépondérant joué par les autres intervenants. Nous observerons que VINCI, ou plus exactement la SGEC Congo sa filiale congolaise, avait obtenu deux contrats pour une valeur s'élevant à 51,3% de l'investissement total, en particulier pour les travaux les plus techniques, à savoir la réhabilitation prioritaire des chaussées

---

<sup>1</sup> C'est-à-dire la Weihai International Economic & Technical Cooperative Co Ltd 威海国际经济技术合作股份有限公司. C'est une entreprise du BTP travaillant outre-mer et arrivant, en 2016, au 104<sup>e</sup> rang du classement ENR (Top 250 International Contractors). Étonnamment cette entreprise n'est pas recensée en 2017.

<sup>2</sup> On retrouvera ces informations à [www.brazzaville-aeroport.com/societe](http://www.brazzaville-aeroport.com/societe), [www.socotec.com/images/socotec/PDF/CP\\_Infrastructures\\_170413.pdf](http://www.socotec.com/images/socotec/PDF/CP_Infrastructures_170413.pdf), [www.icao.int/sustainability/PPP%20Case%20Studies/PPP\\_Airport\\_Congo.pdf](http://www.icao.int/sustainability/PPP%20Case%20Studies/PPP_Airport_Congo.pdf) et [www.lyonaeroports.com/special/airportsolutions/reference-aeroport-maya-maya-brazzaville.html](http://www.lyonaeroports.com/special/airportsolutions/reference-aeroport-maya-maya-brazzaville.html).

aéronautiques sans lesquelles le Président n'aurait pas pu atterrir ni *a fortiori* profiter du salon VIP<sup>3</sup>.

Ces interviews nous apprennent aussi que le siège de la délégation de l'Union européenne au Congo-Brazzaville a été confié à la Zhengwei. C'est un exemple parlant d'une pratique des contrats non liés<sup>4</sup>. De fait, la Zhengwei emporte des contrats qui sont généralement payés à la réception des travaux et donc ne nécessitant pas un montage financier faisant intervenir l'ExIm Bank de Chine ou autre institutions financières chinoises accordant des prêts liés. Sans doute la relativement faible taille des chantiers favorise-t-elle cette pratique, en particulier quand le cours du pétrole était favorable au Congo-Brazzaville. Nous notons aussi que la Zhengwei a bénéficié de chantiers subventionnés par la Banque mondiale et que, contrairement à certaines des entreprises chinoises du BTP présentes au Congo-Brazzaville, elle n'a jamais fait l'objet d'une inscription sur la liste noire de la Banque mondiale.

Dans le titre de l'article, il est souligné que la WIETC n'est pas une entreprise de droit public ; nous n'en concluons pas qu'il s'agit d'une entreprise privée pour autant. L'expression employée 民企 (*mingqi*) pour 民营企业 (*mingying qiye*) désigne littéralement des entreprises « gérées par le peuple » (par opposition à l'État) relevant donc du *droit privé* – qu'elles soient à capitaux totalement, majoritairement ou minoritairement publics ou privés. Air France, Total, Renault... répondraient à cette définition. Qualifiée de *mingqi*, La WIETC est une entreprise dont le capital social (non cessible) est supposé appartenir au collectif de ses employés ; c'est une entreprise qui autrefois relevait du secteur de la « propriété collective » (statut de droit public), mais qui, après réforme, est aujourd'hui une entreprise de droit privé à capitaux *de facto* entièrement publics et sous la tutelle du bureau local (de la ville de Weihai au Shandong) du Comité chargé du contrôle et de la gestion des actifs d'État généralement – désigné par son acronyme anglais de SASAC<sup>5</sup>. Aussi nous est-il ici difficile de parler d'« entreprise privée » au sens où on l'entendrait dans une économie libérale et ce d'autant moins qu'une directive du Parti communiste chinois en date du 25 septembre 2017 stipule qu'il faut « conduire par l'éducation les entrepreneurs des *mingqi* à respecter l'autorité du Parti » et « renforcer l'emprise du Parti sur la formation d'une équipe d'entrepreneurs »<sup>6</sup>.

Au cours de l'interview les deux entrepreneurs et la journaliste parlent de la WIETC car c'est sous ce nom qu'est connue cette entreprise en Chine. En revanche, au Congo-Brazzaville, celle-ci est plus souvent désignée sous le nom de sa filiale congolaise Zhengwei. C'est cette dénomination que nous emploierons ici pour désigner l'entité congolaise par opposition à la société mère.

Toutes les notes sont du traducteur de même que les mentions entre crochets. Bien entendu, nous n'entendons cautionner ni les analyses ni les prises de position rapportées ici.

<sup>3</sup> Voir [congopage.com/2784](http://congopage.com/2784).

<sup>4</sup> Voir [pairault.fr/sinaf/index.php/15-references/1111](http://pairault.fr/sinaf/index.php/15-references/1111) et [pairault.fr/sinaf/index.php/15-references/1114](http://pairault.fr/sinaf/index.php/15-references/1114).

<sup>5</sup> Soit la State-Owned Assets Supervision and Administration Commission.

<sup>6</sup> 中共中央 国务院关于营造企业家健康成长环境弘扬优秀企业家精神更好发挥企业家作用的意见, [www.gov.cn/zhengce/2017-09/25/content\\_5227473.htm](http://www.gov.cn/zhengce/2017-09/25/content_5227473.htm).

---

威海国际刚果（布）正威技术有限公司总经理王力钧、副总经理郭永新：  
一家民营企业在刚果（布）有巨大影响力的背后  
Wang Lijun (directeur général) et Guo Yongxin (directeur général adjoint)  
de la Zhengwei Techinque Congo (filiale de la WIETC) : découvrir la grande  
influence d'une entreprise de droit privé au Congo  
par Zhao Yining 赵忆宁, envoyé spécial à Brazzaville  
publié par  
21 世纪经济报 *L'Observateur économique du 21<sup>e</sup> siècle*  
le 1er août 2017  
Accéder [au texte original ici](#).

---

*La Zhengwei est l'une des toutes premières entreprises du BTP à avoir pénétré le marché congolais. Ces vingt dernières années, elle a réalisé une septantaine de petits et grands projets qui touchaient à de nombreux domaines de la construction d'infrastructures. Les plus petits projets ont été la construction d'une école de sept rangées de bâtiments ou la rénovation d'un hôtel de 2 000 m<sup>2</sup>.*

*Ce n'est pas tout, car cette entreprise a un certain flair; très tôt elle a voulu étendre ses activités aux secteurs voisins liés à son activité principale y compris l'immobilier et la logistique. Dans le même temps, elle s'est diversifiée. À partir de 2007, elle a prospecté la voie vers une diversification sans relation [avec son activité principale] comme les industries extractives. Elle dispose d'un droit d'exploitation minière<sup>7</sup> pour la potasse, l'or, le cuivre et le pétrole.*

*C'est pourquoi notre journaliste a interviewé Wang Lijun et Guo Yongxin respectivement directeur général et directeur général adjoint de la Zhengwei, filiale de la WIETC.*

#### EFFET DE DÉMONSTRATION INDUIT PAR L'ACHÈVEMENT D'UN AÉROPORT

Q : Je suis allé dans de nombreux pays où, quand je discutais avec des membres de leur gouvernement, ils évoquaient en général les grandes entreprises d'État chinoises, *yangqi*<sup>8</sup>, mais au Congo-Brazzaville le plus souvent ils parlent de la « Zhengwei ». Qu'avez-vous fait pour leur faire autant impression ?

W (pour Wang Lijun) : La WIETC est l'une des entreprises arrivées très tôt au Congo ; c'est par le programme d'aide [pour la construction] du stade Alphonse Massamba-Débat [de Brazzaville] que nous sommes entrés sur ce marché ; c'est en nous appuyant sur les programmes d'aide que nous avons développé la promotion des maîtrises d'œuvre. En

---

<sup>7</sup> La situation exacte n'est pas claire. Le texte chinois écrit 开采权, ce qui signifie une concession d'exploitation. Or, pour l'or il est certain qu'il ne s'agit que d'un « permis de recherches » octroyé en 2017 ; il semblerait qu'il en ait été de même en 2008 pour la potasse, mais bien entendu la situation a pu évoluer depuis. En revanche, la documentation accessible ne dit rien concernant le cuivre et le pétrole (voir [actualites.agencecongoinfo.net/2017/03/24/la-production-de-la-potasse-pourrait-placer-le-pays-au-premier-rang-africain](http://actualites.agencecongoinfo.net/2017/03/24/la-production-de-la-potasse-pourrait-placer-le-pays-au-premier-rang-africain) et [www.gaboneco.com/congo-les-chinois-vont-exploiter-les-sels-de-potasse-de-mboukoum-asi.html](http://www.gaboneco.com/congo-les-chinois-vont-exploiter-les-sels-de-potasse-de-mboukoum-asi.html)).

<sup>8</sup> Littéralement les « entreprises centrales » qui, au nombre de 99 (2 août 2017), sont constituées par les grands groupes publics chinois sous la tutelle directe du gouvernement central exercée par le bureau central de la SASAC (voir Thierry Pairault, « Les entreprises chinoises sous la tutelle directe du gouvernement illustrées par leur investissement en Afrique », *Revue de la régulation*, n° 13, 2013, [regulation.revues.org/10195](http://regulation.revues.org/10195)).

2001, nous avons immatriculé [au registre du commerce] local la Société Zhengwei Technique Congo. En plus des projets d'aide, nous avons réalisé une septantaine de petits et grands projets dont l'aéroport de Maya-Maya<sup>9</sup>, le stade de Pointe-Noire, 815 logements à Brazzaville, des logements sociaux à Owando, l'immeuble pour les bureaux du Centre national de la statistique et des études économiques, ainsi que des écoles, des hôpitaux...

Q : Le plus grand projet a été celui de l'aéroport de Maya-Maya, n'est-ce pas ?

G (pour Guo Yongxin) : La construction de l'aéroport international de Maya-Maya a débuté en 2007 ; le projet comportait deux modules devant être livrés respectivement pour les fêtes nationales des 15 août 2011[sic]<sup>10</sup> et 15 août 2014. Il s'agissait de projets prévus dans le cadre du FOCAC dont le montant contractuel était de 230 millions de dollars.

Ça a été le premier projet d'aéroport obtenu par notre entreprise. À l'époque, il y avait trois entreprises chinoises soumissionnaires dont [en plus de nous] la China Jiangsu International Economic-Technical Cooperation Group<sup>11</sup> et la Beijing Construction Engineering Group<sup>12</sup> ; les trois entreprises n'avaient aucune expérience en matière d'aéroport. Nous, nous étions une entreprise spécialisée dans les logements, mais nous disposions de plus de 400 ingénieurs spécialisés. Après avoir emporté l'appel, nous avons affecté nos meilleurs éléments<sup>13</sup> pour former l'équipe de l'aéroport, le président de la Zhengwei a assumé en personne la responsabilité de cette équipe. Toutefois, la construction de l'aéroport présente de nombreuses particularités. Dans les domaines où nous manquions d'expertise, nous avons décidé de les sous-traiter et de faire appel à des entreprises spécialisées. Par la sous-traitance, nous formions ainsi nos employés. Nous avons obtenu une large reconnaissance une fois les travaux achevés. Le Président Sassou-N'guesso a lui-même remis au responsable de l'équipe un insigne honorifique. En 201[0], à l'achèvement des travaux et lors de la fête nationale, le Président Sassou-N'guesso a invité les Présidents de nombreux pays voisins à participer aux cérémonies de la fête nationale dont le moment culminant a été [la visite de] l'aéroport.

Q : Combien de Présidents étrangers ont-ils fait le déplacement ?

G : Six Présidents d'Afrique centrale : ceux de la Guinée équatoriale, du Ghana, du Cameroun, du Tchad, de la République centrafricaine [et du Togo<sup>14</sup>]. Outre des représentants de la CEDEAO, étaient également présents d'autres chefs d'État. Ces chefs d'État ont été époustoufflés que le Congo-Brazzaville puisse disposer d'un aéroport aussi moderne. Ainsi le Président du Togo a demandé quelle était l'entreprise qui a construit l'aéroport<sup>15</sup>. Quand il a su que c'était nous, il a spécialement invité notre chef d'équipe à venir au Togo pour discuter plus avant. Par la suite, nous avons obtenu le

<sup>9</sup> Littéralement le « projet de l'aéroport Maya-Maya de Brazzaville » 布拉柴维尔玛雅-玛雅机场项目. Par la suite le mot « aéroport » sera encore privilégié.

<sup>10</sup> La date exacte de l'inauguration est le 11 août 2010.

<sup>11</sup> Cette entreprise, connue sous l'acronyme de CJIC, est une entreprise publique créée en 1980 sous la tutelle du bureau de la province du Jiangsu de la SASAC. Elle arrive au 115<sup>e</sup> rang du classement ENR en 2017 (Top 250 International Contractors).

<sup>12</sup> Cette entreprise, connue sous l'acronyme de BCEGC, est une entreprise publique créée en 1953. Elle arrive au 142<sup>e</sup> rang du classement ENR en 2017 (Top 250 International Contractors).

<sup>13</sup> Ici Guo Yongxin emploie une catachrèse militaire 精兵强将 évoquant « des troupes d'élite et des généraux valeureux ».

<sup>14</sup> C'est le sixième État d'Afrique centrale annoncé, mais oublié dans l'énumération des pays dont le Président a fait le déplacement.

<sup>15</sup> « 机场是哪个公司建设的 ».

chantier du nouveau terminal [航站楼] de l'Aéroport international Gnassingbé-Eyadema de Lomé ; c'était un contrat de 150 millions de dollars devant être achevé en juin 2016. C'était la première fois que, dans le cadre de la CEDEAO, Zhengwei obtenait un grand chantier comprenant un terminal, des voies d'accès, le site de l'aérogare, les voies de service... Par la suite, nous avons emporté le chantier de l'aéroport de Malabo en Guinée équatoriale, c'était un contrat de 210 millions de dollars, le chantier sera bientôt achevé. Notre entreprise a également emporté l'appel d'offres pour l'aéroport international de Ndjili au Congo (RDC), c'est un contrat de 365 millions de dollars.

**« ZHENGWEI EST UNE ÉQUIPE QUI SE BAT AVEC ACHARNEMENT »**

Q : Comment avez-vous fait pour emporter plus d'une septantaine de projets ?

G : Toutes ces années, les chantiers routiers ont été confiés à la CSCEC<sup>16</sup> et à la CRBC<sup>17</sup>, les chantiers pour des stades et des logements nous ont été attribués. C'est devenu une sorte d'habitude. C'est parce que nous avons fait une excellente impression que nous avons pu obtenir autant de chantiers au cours des vingt dernières années, cette bonne impression est le reflet de nos réalisations. Prenons l'exemple des préparatifs pour le stade de Pointe-Noire en vue de la Coupe d'Afrique des Nations de football juniors de 2007, de la décision gouvernementale à l'inauguration, six mois seulement ce sont écoulés<sup>18</sup>.

Q : Six mois seulement pour un stade ?

G : Nous disposions de six mois, pour obtenir les autorisations nécessaires, pour tout faire venir de Chine, pour le transport maritime, le dédouanement et la construction. Nous avons rencontré beaucoup de difficultés ; la saison des pluies est l'inconvénient majeur pour la mise en œuvre d'un chantier, aussi pour respecter les délais, tous les membres de l'équipe ont fait des heures supplémentaires – y compris les cuisiniers et les vigiles qui ont été contraints d'y participer. Nous n'avions pas un jour de retard quand le délai de six mois est arrivé à échéance ; tout a été achevé à l'heure. Un tel événement a fait sensation au Congo-Brazzaville ; le Président Sassou-N'guesso, l'Agence congolaise des grands travaux<sup>19</sup>, le ministère de la Construction et celui des Sports ont tous

---

<sup>16</sup> La China State Construction Engineering Corporation est une entreprise publique résultant de la fusion en 1982 d'une quinzaine d'entreprises du BTP. C'est une entreprise centrale (sous tutelle directe du gouvernement central). Elle est au onzième rang du classement de l'ENR (Top 250 International Contractors). Elle a été sur la liste noire de la Banque Mondiale de 2009 à 2015.

<sup>17</sup> La China Road and Bridge Corporation est une entreprise publique créée dans les années 1950 par le ministère des transports pour participer à l'aide à l'étranger. Elle a été absorbée en 2005 par la CHEC qui devenait elle-même une filiale de la China Communications Construction Company – une entreprise centrale qui est troisième rang du classement de l'ENR (Top 250 International Contractors). Ces entreprises gardent toutefois une certaine autonomie tant et si bien que la CRBC a été récemment encore sur la liste noire de la Banque Mondiale, mais non la société mère (la CCCC) qui elle l'avait été quelques années auparavant.

<sup>18</sup> Rémy Bazenguissa-Ganga a montré que les stades au Congo-Brazzaville étaient un haut lieu de l'expression politique. Comme dans l'imaginaire populaire la reproduction du pouvoir central passe par la victoire de certaines équipes de football (masculin) ou de hand-ball (féminin), on comprend le soin avec lequel les présidents peuvent vouloir entretenir les stades. À titre anecdotique, la tribune des supporters des Diabes noirs était nommée « Pékin » (*Les voies du politique au Congo : essai de sociologie historique*, Paris, Karthala, 1997).

<sup>19</sup> Très significativement, le site de cette agence est en français, mais aussi en chinois ([www.acgt.cd/zh/](http://www.acgt.cd/zh/)).

expressément reconnu que c'était grâce à la Zhengwei, c'est de là que nous vient la réputation de nous « battre avec acharnement »<sup>20</sup>.

Q : Cette confiance n'a pas été gagnée à la suite d'un seul chantier, n'est-ce pas ?

G : Notre entreprise a réellement gagné leur confiance avec le chantier du bâtiment de l'aérogare [航站楼] d'Impfondo. Il avait été décidé que la célébration de la fête nationale en 2005 aurait lieu à Impfondo dans le département de Likoula. Au Congo-Brazzaville, la fête nationale est l'occasion de promouvoir l'urbanisation locale ; il y a donc énormément de projets infrastructurels réalisés par de nombreuses entreprises adjudicataires. Le contrat pour l'aérogare n'était pas important, quand nous avons été désignés, le budget n'était pas encore prêt, mais nous avons décidé d'en faire l'avance et de réaliser le chantier. Le Président [du Congo-Brazzaville] a déclaré lors de sa visite de réception du chantier : « En dépit de l'absence de paiement comptant, la Zhengwei a achevé les travaux ; c'est la marque de leur confiance en nous ; à l'avenir, nous devons donner davantage de chantiers à de telles entreprises ».

Au Congo-Brazzaville, il est courant que les chantiers soient urgents comme dans le cas de ce stade de hand-ball à la veille d'une compétition. Quatre jours avant la rencontre, on nous a avertis qu'il fallait repeindre le stade et son plafond ainsi que refaire l'éclairage. Nous avons réuni soixante personnes pour travailler 24 heures sur 24 et en quatre jours tout fut fini. [Ou alors] c'est une palissade en bois longue de 300 mètres qu'il faut installer autour du palais présidentiel. Depuis vingt ans que nous sommes là, leur planification a toujours été médiocre ; ce genre de vétilles urgentes sont monnaie courante. Aussi de la présidence aux ministères tous sont conscients que la Zhengwei peut le faire et affirment que « la Zhengwei est une équipe qui se bat avec acharnement ».

#### AUJOURD'HUI, C'EST DIFFICILE

Q : Depuis 2014, les finances publiques du Congo-Brazzaville connaissent des difficultés ; quelle est votre situation ?

W : Les entreprises chinoises connaissent toutes plus ou moins la même situation. Ces dernières années, le gouvernement a réduit le nombre de chantiers infrastructurels et n'a pas mis en route de nouveaux projets-cadres. Toutefois, nous sommes un peu mieux lotis ; après l'achèvement de l'aéroport, nous avons obtenu d'ici de là des chantiers adventices comme la salle d'embarquement présidentielle qui est achevée. Après l'achèvement de l'aéroport international Maya-Maya, le développement de projets complémentaires a constitué un programme relativement important, le projet baptisé « village aéroportuaire » avec une zone hôtelière, une zone d'affaires... Nous avons déjà réalisé un hôtel quatre étoiles<sup>21</sup> et l'immeuble de bureaux de la compagnie aérienne congolaise<sup>22</sup>.

En outre, nous avons emporté un autre hôtel cinq étoiles, c'est un contrat de plus de quarante millions de dollars, selon le plan, il sera dans la zone hôtelière de l'aéroport. Il y a aussi un immeuble de bureaux dans la zone d'affaires. [Également] dans la zone

<sup>20</sup> Il nous a été impossible de retrouver la phrase originale en français.

<sup>21</sup> Hôtel de 158 chambres appartenant au groupe espagnol Pefaco qui, lui, annonce cinq étoiles.

<sup>22</sup> Sans doute s'agit-il d'ECAir (Equatorial Congo Airlines).

d'affaires, nous avons un bâtiment en forme de tonneau conçu par un Italien<sup>23</sup>, nous l'appelons le chantier de la tour verte, une fois achevée, sa hauteur sera de 52m et elle sera l'édifice emblématique de la zone, elle y aura quinze étages dont deux en sous-sol, la construction n'est pas encore finie<sup>24</sup>. Il y a encore un contrat de deux cents millions de dollars pour quatre bâtiments de bureaux de la « série Q » pour lequel nous avons soumis une offre ; là, le paiement est comptant et nous aurons pour cinq ans de travail.

Q : À vous entendre, ça se passe bien, non ?

G : Oh non ! Nous travaillons au Congo-Brazzaville depuis vingt ans et avons acquis une certaine assise. En plus de notre base, nous avons une briqueterie, une station de mélange [de béton]. Sur la une base polyvalente sécurisée de plus de cinq hectares, nous parquons nos véhicules et engins spéciaux et nous stockons notre fonds de roulement de matériaux. Rien que le stock de barres d'acier de tous types pèse plus de dix mille tonnes, tout cela est préparé pour les chantiers. C'est angoissant car il y en a actuellement pour plusieurs centaines de millions.

Q : Quand la conjoncture économique est mauvaise, est-ce que tous les chantiers s'arrêtent y compris ceux qui affectent le bien-être de la population ?

G : Le programme de promotion urbaine a été mené à bonne fin. Le ministère congolais de la Construction fait des plans annuels, ils concernent principalement le bien-être de la population. Bien que les finances publiques soient actuellement dans un état préoccupant, les chantiers municipaux et les chantiers pour le bien-être de la population n'ont pas été arrêtés. Le plan de 2016 a prévu quinze milliards de francs CFA (35 millions de dollars) pour la construction de voies urbaines y compris les caniveaux, la verdure, les trottoirs, etc. Il y aussi les logements, la rénovation des écoles primaires et ainsi de suite. La Banque mondiale a versé 190 millions de dollars au Congo-Brazzaville, dont 120 millions de dollars pour l'amélioration du logement dans les zones de bidonvilles ; 70 millions de dollars sont prévus pour la rénovation des établissements d'enseignement. Nous avons obtenu [en 2014] un chantier de logements dans le quartier Mpila, c'est en cours, mais ce n'est pas très important, la surface totale à construire est de 90 000 m<sup>2</sup>, en tout il y a 58 bâtiments<sup>25</sup>. Il s'agit de la reconstruction de logements sociaux après [l'incendie] de 2012, le contrat est de 110 millions de dollars. La fin est proche.

Q : Les règlements pour la majorité de vos chantiers se font-ils régulièrement ou bien y a-t-il des arriérés ?

W : Il y en a et même beaucoup. Nous sommes très touchés par les arriérés de paiement ; c'est à cause des chantiers devant être réglés au comptant ; quand c'est un projet dans le cadre d'un accord, les retards sont nettement moins importants. Le problème des arriérés au Congo-Brazzaville a commencé en 2015 avec les chantiers pour les Jeux africains. À partir de 2014, les cours du pétrole ont chuté ; or les travaux pour les Jeux

---

<sup>23</sup> Il s'agit vraisemblablement de Marco Villa le PDG de la CoEm un cabinet de conseil helvétique composé d'anciens de Lufthansa Consulting. CoEm serait impliqué dans l'affaire ECAir de détournement de fonds qui a éclaté au grand jour en 2016.

<sup>24</sup> Il doit s'agir des bureaux de la Délégation de l'Union européenne au Congo dont la WIETC rapporte, sur son site, une visite de Marco de Villa accompagnant l'ambassadeur Saskia De Lang qui aurait déclaré que la Zhengwei « jouit d'un excellent crédit et que ses constructions sont de première qualité » ([www.wietc.com/sub\\_news.asp?/2479.html](http://www.wietc.com/sub_news.asp?/2479.html)).

<sup>25</sup> Il y aurait eu sept entreprises soumissionnaires, dont six chinoises et une sud-africaine. Le nombre de bâtiments serait de 48 et non de 58 ([www.adiac-congo.com/content/infrastructures-construction-des-logements-du-quartier-mpila-18888](http://www.adiac-congo.com/content/infrastructures-construction-des-logements-du-quartier-mpila-18888)).

africains avaient commencé depuis plusieurs années. Quand nous avons obtenu des chantiers pour les Jeux, les cours du pétrole étaient au plus haut, le gouvernement avait donc de l'argent. À la fin des Jeux, le gouvernement n'avait vraiment plus d'argent. Nous avons participé à la construction des logements des athlètes, du centre d'affaires et des hôtels ; c'était un contrat de 180 millions de dollars et aujourd'hui nous n'avons été payés que de 30%. Beaucoup de chantiers ont des arriérés, si on les ajoute, en tout ce 300 millions de dollars d'arriérés.

Q : 300 millions de dollars d'arriérés, ce n'est pas rien pour une entreprise.

G : Les entreprises d'État forment une grande famille, mais nous à la Zhengwei avons des contraintes quasiment infrangibles. Les machines et le matériel ont été achetés, les salaires en peuvent être payés en retard, le reste ce sont nos bénéfices et nos fonds pour nous développer. Cet argent est presque comme notre patrimoine personnel, aussi la situation est très difficile. À l'heure actuelle, nous avons plus de 400 salariés, chaque jour cela coûte plus de 300 000 yuans. Dans le même temps, le gouvernement congolais doit près de deux milliards de dollars, dont 1,7 - 1,8 milliard de dollars à des entreprises chinoises. De nombreuses entreprises d'autre pays arrêtent le travail quand elles ne sont pas payées, elles refusent d'avancer les fonds. Nous, non ; nous nous plaçons dans la perspective de relations d'État à État. Heureusement que nous avons des chantiers dans d'autres pays africains comme le Congo-Kinshasa, le Mozambique, la Guinée équatoriale, le Togo, le Kenya, le Sénégal, Madagascar, le Ghana... ces pays qui ne reposent pas sur le pétrole comme ressource économique principale se portent beaucoup mieux ; il y a une marge de manœuvre<sup>26</sup>, c'est à nous de nous ajuster.

#### PROMOUVOIR LA DIVERSIFICATION ÉCONOMIQUE DU CONGO-BRAZZAVILLE

Q : Comment comparez-vous vos difficultés actuelles avec celles rencontrées à vos débuts sur ce marché ?

G : Je dirai qu'il s'agit de difficultés de types différents. Aujourd'hui, nous avons tissé des liens personnels et accumulé des ressources, nous travaillons dorénavant sans précipitation, nous sommes pleins d'énergie. Les difficultés financières sont un problème que rencontrent toutes les entreprises. D'une manière générale, notre situation est bien meilleure que quand nous avons commencé, que ce soit les conditions de travail ou d'hébergement.

Q : Que pensez-vous de l'avenir ? Comment passerez-vous cette période ?

W : Il faut tenir car nous avons énormément confiance dans ce marché. Nous sommes l'entreprise arrivée la plus tôt, durant tout ce temps nous avons bâti un royaume<sup>27</sup>. Nous sommes sur un pied d'égalité avec les grandes entreprises publiques [chinoises] et nous sommes totalement reconnus au Congo-Brazzaville ; pour une entreprise comme nous, c'est extrêmement difficile, aussi nous devons tenir nos positions.

Q : Quels types de projets ou dans quels domaines recherchez-vous ou prospectez-vous pour vous maintenir ?

---

<sup>26</sup> Guo Yongxin cite partiellement ici une phrase de Mao Zedong 东方不亮西方亮 qui littéralement signifie que « s'il n'y pas de lumière à l'Est, il y en a à l'Ouest ». Cette phrase apparaît dans un texte de décembre 1936 sur les « Problèmes stratégiques de la guerre révolutionnaire en Chine » (« 中国革命战争的战略问题 », 毛泽东选集 (第 1 卷), 人民出版社 1991 年版.

<sup>27</sup> L'expression employée est très forte, 打江山 signifie « conquérir le pouvoir d'État ».



W : À l'heure actuelle, les objectifs de développement du Congo-Brazzaville s'orientent vers la diversification, l'État et les entreprises partagent cette stratégie de diversification. Je pense que le pays doit prendre le risque de se diversifier, de varier les voies de son développement ; les entreprises doivent, elles aussi, faire le choix de multiplier les voies de leur développement. À cet égard, notre entreprise a commencé très tôt, dès 2007 elle a suivi des chemins de diversification non liés [à son cœur de métier] comme l'exploitation minière qui est un domaine dans lequel le Congo-Brazzaville dispose d'atouts que le gouvernement souhaite ardemment mettre en valeur dans l'idée qu'en diversifiant aujourd'hui le développement économique, des emplois seront créés, les exportations augmenteront et les difficultés des finances publiques seront aplanies. C'est pourquoi nous nous sommes engagés dans les mines de potasse, et, après en avoir évalué les réserves, nous avons introduit une compagnie minière chinoise comme partenaire stratégique.

Peu de temps après avoir cédé nos parts, on découvrait en 2014 des réserves considérables de potasse au Qinghai ; comme les cours des matières premières ont chuté dans le monde, nos partenaires ont mis leur exploitation en veilleuse. Mais cette tentative nous donne confiance en nous-mêmes et nous procure des avantages certains, elle nous encourage davantage encore à prospecter ultérieurement le domaine des ressources naturelles<sup>28</sup>.

Q : Et après avoir investi et prospecté les mines de potasse ?

W : Parce qu'il n'est pas difficile d'obtenir des autorisations, nous essayons de nous lancer dans le pétrole, l'or et le cuivre. Notre mine d'or se trouve à Sibiti entre Brazzaville et Pointe-Noire ; nous avons également nos propres mines de chrome et d'or. Nous avons d'abord obtenu des permis de prospection puis des permis d'exploitation ; par la suite nous avons introduit des partenaires professionnels. L'or, par exemple, a un prix est très élevé au Congo-Brazzaville, celui du chrome également ; China Gold<sup>29</sup> souhaite travailler avec nous. Prenons le pétrole, nous travaillons avec deux entreprises locales et avons avec chacune créée une coentreprise, l'une est une entreprise de technologie pétrolière, l'autre de prospection pétrolière.

Q : Vous utilisez la marque et la position avantageuse de la Zhengwei dans la construction d'infrastructures pour passer du BTP à la prospection et à l'exploitation minière, partant pour vous développer en vous diversifiant, n'est-ce pas ?

W : Tout d'abord, nous avons depuis longtemps établi des relations de confiance avec le gouvernement congolais, nous bénéficions d'un très bon bouche-à-oreille. Ensuite, nous entretenons d'excellentes relations avec le ministère des Mines et de la géologie, ce sont des actifs incorporels. En se développant diversement dans le domaine des mines, nous avons obtenu le soutien et les encouragements de la WIETC qui a pris des mesures pour encourager le développement des chaînes industrielles et des activités connexes au BTP, en amont et en aval, comme l'immobilier et la logistique. De surcroît, suivant les

---

<sup>28</sup> Ce passage manque de clarté, il est impossible de savoir de qui la compagnie minière chinoise devient un partenaire stratégique (de la Zhengwei, du gouvernement congolais ?). De même, il est difficile de savoir de quel projet d'exploitation de mine de potasse il s'agit, et ce d'autant plus que le projet semble avoir récemment repris des couleurs. Si la mine de potasse de Mengo est concernée, l'entreprise chinoise serait alors la EHG (Evergreen Holdings group 春和集团) qui a pris une participation majoritaire dans l'entreprise canadienne MagIndustries dont la filiale congolaise MagMinerals Potasses Congo exploite la potasse de Mengo.

<sup>29</sup> Cette entreprise, 中国黄金, est une entreprise centrale créée en 1979.

objectifs du gouvernement congolais en matière de développement diversifié, la WIETC a également introduit un système de primes au renforcement des droits miniers.