
Djibouti et les routes électroniques de la soie

Thierry Pairault

Intrigué par le titre « En commençant par Djibouti, les entreprises privées tentent les ZES en Afrique » d'un article paru dans *L'Observateur économique du 21^e siècle* (traduction donnée à la suite de cette note), nous avons constaté que la personnalité interviewée – He Liehui 何烈辉 – était, outre ses autres titres¹, désignée comme *le PDG de la zone économique spéciale du groupe Touchroad à Djibouti*². Cette dénomination nous interpellant pour différentes raisons, nous avons voulu comprendre quelle était la situation exacte.

Le groupe Touchroad d'abord : Il semble que l'entreprise Touchroad ait été créée en 2000 sous ce nom au Ghana où He Liehui entreprenait un commerce de t-shirts. Il semble donc qu'il s'agisse originellement d'une entreprise purement ghanéenne, partant il est difficile de parler alors d'un investissement chinois d'autant plus que son fondateur n'aurait eu au plus que 700 dollars en poche au moment de sa création. La dénomination aurait été choisie pour signifier que cette entreprise était la voie par laquelle He Liehui entendait établir des contacts à travers le monde 一条通达世界之路. Deux ans plus tard, l'entreprise était à son tour enregistrée à Shanghai sous le nom de 达之路控股集团有限公司 (Touchroad International Holdings Group)³ après que He Liehui ait pris soin de choisir les deux caractères 达之 dont la prononciation en mandarin rappelle de loin, mais en cantonais évoque beaucoup plus certainement celle du mot *touch* tout en conservant le sens général d'une route qui permet de communiquer 达之路. Toutes les entreprises chinoises ne naissent pas en Chine, mais leur dirigeant éprouve le besoin de les siniser comme ce fut aussi le cas de Qin Jianjun en Algérie⁴.

La zone franche de Djibouti ensuite : On note un arrêté du gouvernement djiboutien en date du 3 novembre 2015 attribuant à l'Autorité des Ports et des Zones franches une parcelle de terrain d'une superficie de 3 850 hectares (38,5 km²) contre une redevance annuelle de soixante-dix millions d'euros⁵ – cette parcelle semblant inclure la parcelle initiale. On note également un second arrêté à la même date attribuant cinq cents hectares à la Zone économique spéciale turque qui « accueillera exclusivement les investisseurs turcs » dans « la zone d'Ambado, non loin de la nouvelle extension du port de Doraleh en cours de construction »⁶. La superficie totale de ces deux zones s'élève donc à 43,5 kilomètres carrés ; leur gestion est confiée à une Djibouti Free Trade Zone, une société commerciale placée sous le contrôle de l'Autorité portuaire attributaire de la quasi-totalité des terrains⁷.

La zone économique spéciale du groupe Touchread enfin : En dehors de la zone franche gérée par la Djibouti Free Trade Zone, le gouvernement djiboutien a aussi attribué en concession, pour une durée de quarante ans, un terrain de quatre cents hectares destiné à

¹ La liste de ceux-ci est donnée en anglais à http://www.chinadaily.com.cn/m/touchroad/2014-08/20/content_18454624.htm.

² 达之路吉布提经济特区董事长.

³ Voir <http://www.zhiqiye.com/global/92E55C9792714384B1BEA0B17B0BA191.html> et http://www.chinadaily.com.cn/m/touchroadcn/2014-10/08/content_18706476.htm.

⁴ L'histoire est rapportée dans un billet de blog intitulé « L'entreprise chinoise est en fait algérienne... » à <https://www.pairault.fr/sinaf/index.php/chine-algerie/919>.

⁵ 400 francs de Djibouti par m², soit environ 1,82€/m² (<http://www.presidence.dj/texte.php?ID=2015-699&ID2=2015-11-07&ID3=Arr%EAt%E9&ID4=21&ID5=2015-11-15&ID6=n>).

⁶ Voir <http://www.presidence.dj/texte.php?ID=2015-700&ID2=2015-11-07&ID3=Arr%EAt%E9&ID4=21&ID5=2015-11-15&ID6=n> et <http://www.lanationdj.com/3eme-forum-economique-djibouto-turc-un-projet-de-zone-economique-speciale-turque-ambado/>.

⁷ Voir <http://www.presidence.dj/texte.php?ID=2015-062&ID2=2015-03-07&ID3=D%E9cret&ID4=5&ID5=2015-03-15&ID6=n>.

l'implantation de la Touchroad Djibouti Special Economic Zone (TDSEZ) qui de fait jouxte la zone franche (voir carte 1). Cette concession impose l'obligation de viabiliser et valoriser 10% de la superficie chaque année et le versement d'une redevance au mètre carré plus élevée d'un dixième que celle demandée pour la zone franche, soit un total de huit millions d'euros⁸. Les informations diffusées ici ou là font état d'un projet d'éco-cité supposant la construction d'hôtels, de centres commerciaux, d'universités, de stades, de centres touristiques de luxe (les pluriels sont de rigueur dans les discours), mais aussi d'un aéroport, d'un chantier naval... et devant accueillir des entreprises chinoises en mal de délocalisation.

Carte 1. – La zone franche et de la zone économique spéciale du groupe Touchread



Source : Présentation de Leo Lee disponible à <https://prezi.com/2dvik2rlfat1/djibouti-urban-planning-by-touchroad/>

Illustration du projet d'éco-cité



Source : http://www.chinadaily.com.cn/m/touchroad/2014-09/25/content_18658912.htm

Assez curieusement, Touchroad qui se présente comme un grand groupe chinois internationalisé, ne dispose que d'un site, non seulement très peu régulièrement mis à jour depuis 2014, mais encore nommément hébergé par le *China Daily*, car ne disposant pas d'un

⁸ 443 francs de Djibouti par m², soit environ 1,99€/m² (<http://www.presidence.dj/texte.php?ID=2016-279&ID2=2016-10-17&ID3=D%E9cret&ID4=20&ID5=2016-10-31&ID6=n>).

nom de domaine propre⁹. L'adresse électronique proposée pour prendre contact n'est pas non plus reconnue. Dès lors, on ne s'étonnera pas que la situation de la ZES de Touchroad contraste considérablement avec celle de la zone franche qui est l'objet d'une mise en place apparemment beaucoup plus rigoureuse et mobilisant des acteurs nettement plus importants.

Depuis décembre 2012, la China Merchants Ports¹⁰ détient 23,5% des parts de l'entreprise gestionnaire du Port de Djibouti – Port de Djibouti SA, une entreprise publique¹¹ privatisée contrôlée par l'État djiboutien. Le 15 janvier 2017, Hu Jianhua vice-PDG de la China Merchants Ports 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 China Merchants Ports consent un prêt de 150 millions de dollars pour aménager le financement de l'aménagement de la zone franche.

La mécanique du prêt se fait en deux temps¹². C'est d'abord une structure de contrôle appelée la Djibouti Asset Company (DAC)¹³ 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 local (djiboutien en l'espèce), mais par celui plus avantageux défini pour la zone franche. En pratique la China Merchants Ports prête à la DAC qui prête à son tour à la société Port de Djibouti SA – dont la China Merchants Ports est aussi actionnaire. Ce prêt reçoit la caution de l'Autorité des Ports et des Zones franches qui dépose en garantie 15,3% de ses parts dans sa filiale Great Horn Investment Holdings SAS, elle-même actionnaire à hauteur de 76,5% des parts de la société Port de Djibouti SA. Autrement dit, le temps du prêt, China Merchants Ports gère 38,8% des droits sur la société Port de Djibouti SA (voir figure 1). C'est ensuite une structure appelée O&M Joint Venture¹⁴ 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 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'en ajouter un cinquième, la IZP (China) Network Technologies Co¹⁵ (voir figure2) qui vient donner une signification particulière à l'aventure djiboutienne de la China Merchants et de ses alliés.

⁹ En chinois à <http://www.chinadaily.com.cn/m/touchroadcn/index.html> et en anglais à <http://www.chinadaily.com.cn/m/touchroad/index.html>.

¹⁰ La China Merchants Ports 招商局港口控股有限公司 est la filiale du China Merchants Group 招商局集團有限公司. Cette dernière est une entreprise dont le nom est historique ; elle est aujourd'hui présentée comme l'héritière de la Compagnie commerciale des navires à vapeur – la première compagnie commerciale chinoise créée en 1872. Cette expression du capitalisme bureaucratique impérial et nationaliste avait disparu dès 1947. Elle est ressuscitée opportunément en Chine en 1979 et depuis a construit un empire maritime et financier.

¹¹ Dénommée « Port autonome international de Djibouti ».

¹² Sur ce qui précède, voir <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>.

¹³ 吉布提資產公司.

¹⁴ 營運管理合營公司.

¹⁵ 億贊普(中國)網絡技術有限公司.

Figure 1. – Une société de gestion d’actifs

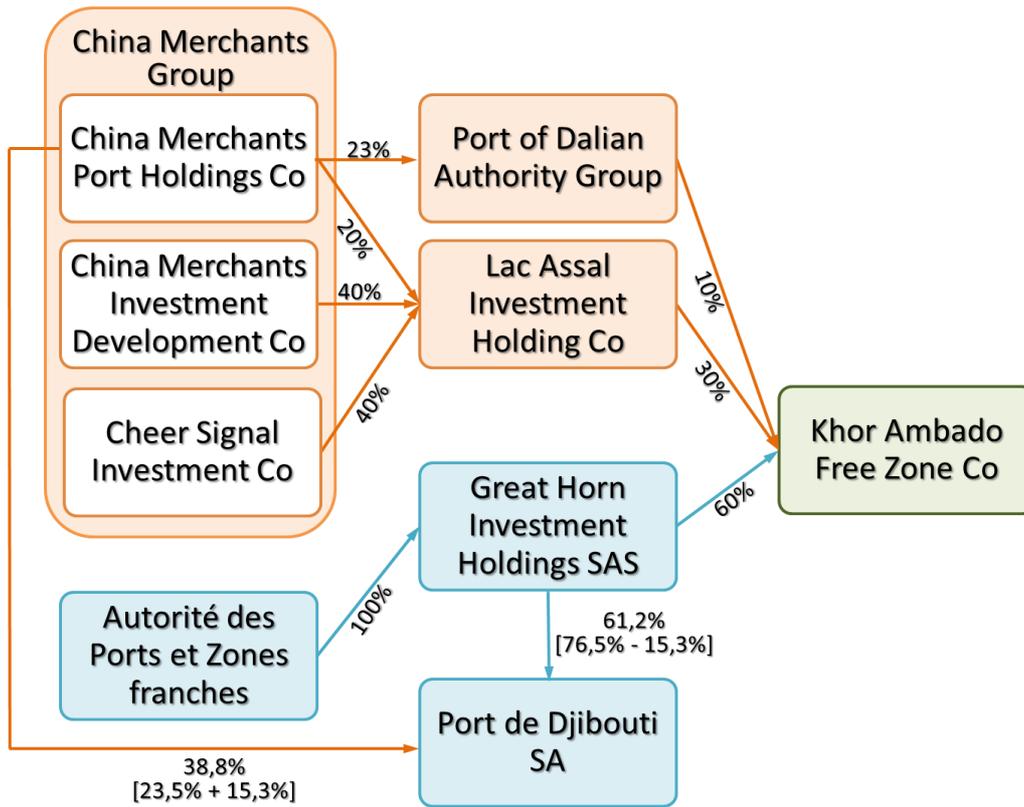
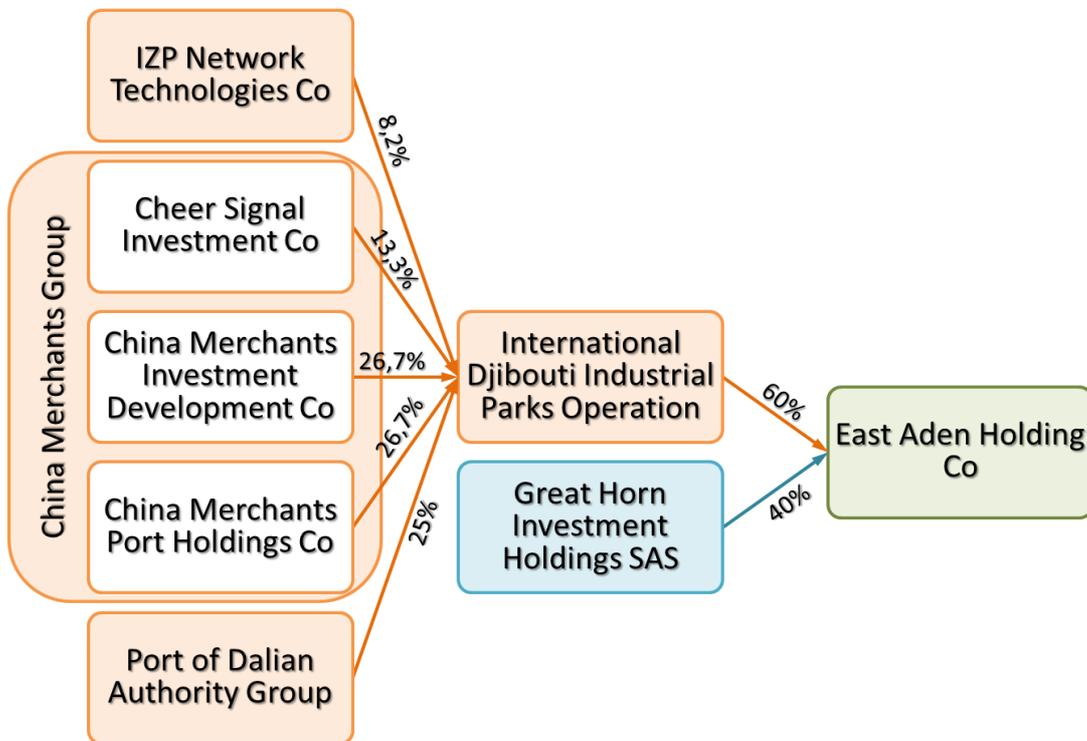


Figure 2. – Une société de gestion et de maintenance de la zone franche



Que nous montrent les informations dont nous venons de faire état ?

Le cas de He Liehui et du groupe Touchroad rappelle sans conteste celui de Li Biao et du groupe Haite qui entendent organiser une zone économique spéciale à Tanger et construire une éco-cité (Cité Mohammed VI Tanger Tech) pour servir de cocon à des entreprises chinoises cherchant à s'internationaliser¹⁶. Dans les deux cas, il s'agit d'affairistes heureux qui se lancent dans une nouvelle aventure pour laquelle ils ne sont pas vraiment préparés ; les zones économiques qu'ils envisagent ne s'apparentent pas vraiment à des ZES. Une ZES, au sens le plus classique, est une enclave organisée par le pays hôte (en l'occurrence ici Djibouti ou Tanger) sur son propre territoire pour attirer des investisseurs étrangers. Ce qu'entreprennent He Liehui et Li Biao est l'établissement d'enclaves organisées par une entreprise chinoise pour accueillir d'autres entreprises chinoises sur le territoire d'un pays tiers dans un univers sinisé. Ces enclaves économiques chinoises à l'étranger ne sont pas non plus des zones de coopération économique et commerciale à l'étranger¹⁷ (ZCECE) car elles ne sont pas homologuées ni *a fortiori* subventionnées par le ministère [chinois] du Commerce (MOFCOM)¹⁸.

Le montage pour protéger des intérêts financiers n'est pas non plus unique et rappelle celui mis en place pour la centrale thermique au gaz de Zenica (Bosnie-Herzégovine) et celui envisagé pour le port du Centre (Algérie). Dans le premier cas, deux investisseurs – KTG AG Lugano (une société de droit suisse) et la municipalité de Zenica – forment une coentreprise (KTG Zenica) dont ils détiennent respectivement 75% et 25% des parts. Cette coentreprise obtient un crédit acheteur après en avoir discuté à Pékin avec Sinosure et ICBC qui ont constaté que son remboursement était sécurisée puisqu'aux termes du contrat, KTG Zenica cédait une partie de ses parts à HTG (Hong Kong) qui devenait actionnaire à hauteur de 10%. Or, HTG (Hong Kong) n'est qu'une sous-filiale hongkongaise de SEPCO3 (l'entreprise de BTP chinoise chargée de la réalisation du projet) chargée de la gestion de ses opérations à l'étranger. L'intervention de HTG (Hong Kong) est une stratégie prudentielle assurant un contrôle et un cautionnement sur le projet¹⁹.

Dans le second cas, celui du port du Centre prévu sur le site d'El Hamdania à Cherchell, le projet est remarquable par son agencement qui prévoit la constitution d'une coentreprise de droit algérien entre Serport (le groupe public algérien faisant office d'autorité portuaire) et les deux entreprises chinoises du BTP chargées de la construction du port – CSCEC (China State Construction Corporation) et CHEC (China Harbour Engineering Company) – réservant 51% à l'actionnaire algérien comme l'exige la réglementation locale sur l'investissement étranger. La diminution des exportations de pétrole brut et de gaz naturel algériens aggravée par une forte chute du cours du pétrole dans le contexte d'une économie algérienne déjà en difficulté, a concouru à la recherche de financements extérieurs pour

¹⁶ Voir Thierry Pairault, « La Chine dans la mondialisation : l'insertion de la filière automobile chinoise en Algérie et au Maroc », RIELF, 2(2), 2017, p.143-144 (voir à <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-0169880/document>).

¹⁷ 境外经贸合作区。

¹⁸ Fin 2017, seules vingt ZCECE ont ainsi été homologuées, dont quatre en Afrique. Lors de la création de telles zones et après avoir procédé à un audit, le gouvernement chinois accorde des aides publiques de trente à quarante millions d'euros par entreprise et des prêts à long terme d'au plus trois cents millions d'euros [par entreprise (voir Thierry Pairault, *op. cit.* p. 137-138)].

¹⁹ Voir Thierry Pairault, « Investissements en Europe du Sud-Est : avez-vous dit chinois ? Pas si simple... », à paraître dans les Actes du XI^e Congrès d'Études Sud-Est Européennes, Sofia, 2015 (pré-version à <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01180481/document>).

mener ce projet : la Chine aurait accepté d'accorder un prêt à long terme sans doute de 3,3 milliards de dollars correspondant au montant estimé du projet²⁰ qui est toujours en discussion en février 2018 comme le rapport un communiqué d'Algérie Presse Service²¹. Il importe donc aux entreprises chinoises de participer à une structure qui leur permette de s'assurer que ce prêt chinois à taux préférentiel serve en priorité à payer leurs propres prestations de services. Il s'agit donc d'un montage destiné, non à surveiller et gérer un investissement ou une acquisition, mais à organiser et garantir le remboursement des débours occasionnés par leur participation au chantier²².

L'apparition des nouvelles routes électroniques de la soie sont sans doute l'élément le plus frappant que symbolise la présence d'IZP (China) Network Technologies Co au capital (8,2% des parts) de la coentreprise chinoise majoritaire (60%) dans la structure chargée de gérer le port et la zone franche de Djibouti. IZP est l'entreprise qui a été chargée de créer et de gérer, sous la tutelle de la Commission nationale pour le développement et la réforme, un centre de gestion des métadonnées (*big data*) en rapport avec les nouvelles routes de la soie²³. IZP et le groupe China Merchants ont constitué la Silk Road E-Merchants²⁴, pour former une plate-forme pour une *Alliance globale des ports*²⁵ qui regrouperait d'ores et déjà 29 ports et 55 quais 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 (*big data*), le dédouanement et toutes les opérations facilitant la commercialisation moderne des produits chinois et leur paiement. Cette dernière opération est organisée à travers deux structures – toutes deux filiales d'IZP – assurant un paiement directement en monnaie chinoise après que des accords de *clearing* aient été signés entre des banques centrales étrangères : la Globalbill²⁶ qui est la plus grande plate-forme chinoise de paiement transnational à un tiers et la International Business Settlement²⁷ (IBS) qui se consacre à l'internationalisation de la monnaie chinoise « 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 » ainsi que l'expose l'IBS

²⁰ Il est parfois indiqué que la Banque africaine du développement aurait également consenti un prêt de 900 millions de dollars, toutefois la BafD annonce sur son site que le prêt de ce montant est destiné à soutenir la compétitivité industrielle et énergétique en soutenant prioritairement les PME algériennes et les femmes entrepreneurs. Aucune mention n'est faite à des infrastructures portuaires ou autres (« AfDB and Algeria sign €900-million loan agreement to support the country's industrial and energy competitiveness », 21 novembre 2016, www.afdb.org/fr/news-and-events/afdb-and-algeria-sign-eur900-million-loan-agreement-to-support-the-countrys-industrial-and-energy-competitiveness-16461/).

²¹ Voir <http://maghrebemergent.info/actualite/breves/fil-maghreb/85209-algerie-chine-partenariat-dans-5-projets-industriels-et-d-infrastructure-portuaire.html>.

²² Voir Thierry Pairault, « La route maritime de la soie et les terminaux portuaires en Méditerranée », à paraître in *Monde chinois* en 2018.

²³ “一带一路” 大数据中心 .

²⁴ 丝路亿商, voir <http://www.eportalliance.com/en/about.html>.

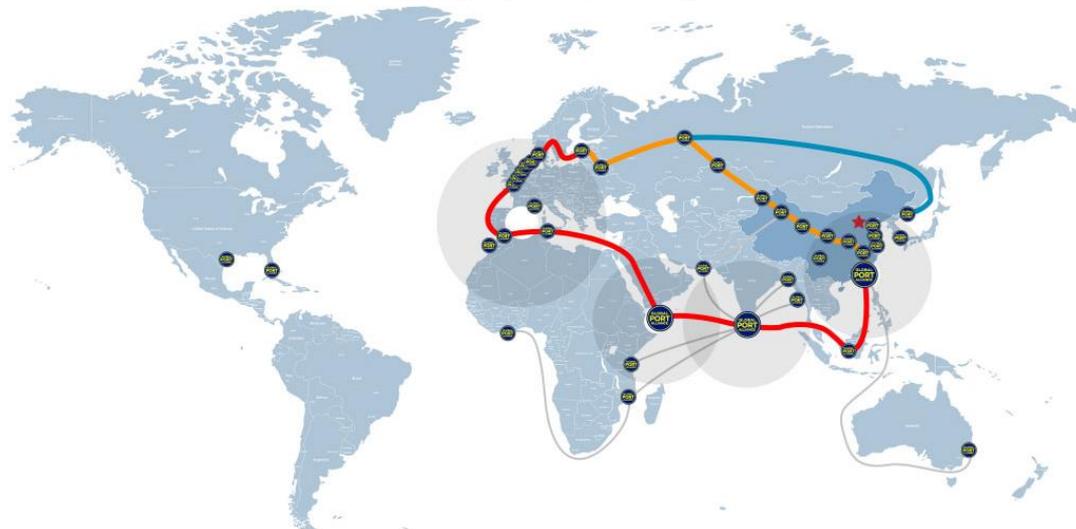
²⁵ En anglais : Global Port Alliance ; en chinois : 全球港口联盟. Il convient de noter que le site d'IPZ est non seulement rédigé en anglais, mais aussi en français, mais encore en russe et en arabe (<http://www.izptec.com>).

²⁶ 重庆钱宝跨境科技有限公司.

²⁷ 国际商业结算控股有限公司. IBS 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>).

dans sa présentation²⁸ (carte 2). L'importance commerciale de Djibouti 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 Sud (carte 3).

Carte 2. – Le monde selon IZP



Source : <http://www.izptec.com/fr/index.php?m=content&c=index&a=lists&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.

Carte 3.– Le câble sous-marin de Huawei Marine



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

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 Center²⁹. En revanche, nous ne dirons rien de la base militaire chinoise dont la logique relève plus de la politique ou de la diplomatie que d'une stratégie entrepreneuriale, même si tous convergent pour favoriser les échanges commerciaux de la Chine.

²⁸ Voir <http://www.ibsettlement.com/fr/index.php?m=content&c=index&a=lists&catid=58>.

²⁹ Voir <http://www.fmprc.gov.cn/zflt/fra/zfgx/jmhz/t1416172.htm>.



Nous donnons ci-après la traduction de l'article dont la lecture a suscité nos interrogations. Un des paragraphes décrit l'évolution des relations économiques entre la Chine et l'Afrique de manière un peu fantaisiste, mais nous l'avons conservé tel quel. 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.

从吉布提开始 中国民企在非洲试水经济特区

En commençant par Djibouti, les entreprises privées tentent les ZES en Afrique

par Chen Ruomeng 陈若萌

publié par

21 世纪经济报道 *L'Observateur économique du 21^e siècle*

le 18 décembre 2017

Accéder [au texte original](#) ici.

Le 7 décembre [2017], lors du Forum International pour l'innovation avec les nouvelles routes de la soie organisé par *L'Observateur économique du 21^e siècle*, He Liehui (conseiller spécial auprès de l'ambassade de Djibouti à Pékin, PDG de la zone économique spéciale [ZES] du groupe Touchroad à Djibouti) a évoqué ses sentiments et son expérience dans la construction de cette ZES, a décrit les avantages pour une entreprise privée qu'il y a à initier une ZES en Afrique dans le cadre des nouvelles routes de la soie.

Auparavant en 2014, le PDG de Touchroad avait signé un protocole d'accord avec le Premier ministre de la République de Djibouti autorisant son groupe à établir une ZES à Djibouti³⁰.

POUR « SORTIR DU TERRITOIRE³¹ », IL FAUT AVOIR UN PROJET QUI VOUS CONVIENT

Selon le document Conceptions et actions en vue de construire ensemble les nouvelles routes de la soie³² promulgué en mars 2013 [*sic*, de fait en 2015] par le gouvernement chinois, l'Afrique est clairement désignée³³ comme l'un des lieux de mise en œuvre de l'initiative des nouvelles routes de la soie. L'emplacement géographique unique de Djibouti a déterminé l'importance de la « ZES du groupe Touchroad à Djibouti » [guillemets dans le texte] sur « la route maritime de la soie au XXI^e siècle » [guillemets dans le texte].

Il est encore exceptionnel à l'heure actuelle qu'une entreprise privée³⁴ chinoise soit autorisée à établir une ZES. « Le gouvernement djiboutien a estimé que notre proposition

³⁰ L'épopée africaine de He Liehui est également racontée par le *Quotidien du peuple* en date du 27 avril 2016, voir à http://paper.people.com.cn/rmrbhwb/html/2016-04/27/content_1674271.htm.

³¹ 走出去 *zouchuqu* souvent rendu par un « *going global* », traduction qui rate le sens premier (sortir, donc s'internationaliser) pour privilégier un sens qui ne convient qu'aux grandes entreprises publiques (se mondialiser et donc devenir une multinationale).

³² 推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动, une version en chinois et en anglais peut être lue à http://www.china.org.cn/chinese/2015-09/15/content_36591064.htm.

³³ L'Afrique n'est jamais mentionnée isolément comme un objectif spécifique ; les rares mentions à l'Afrique sont données à travers une désignation collective 亚欧非 regroupant en un tout indifférencié l'Asie, l'Europe et l'Afrique.

³⁴ 民营企业, c'est-à-dire une société de capitaux d'origine publique et/ou privée.

répondait aux besoins du développement du pays, c'est pourquoi il a donné son accord », nous disait He Liehui. Le plan du groupe Touchroad se base sur la situation de Djibouti, il propose d'en faire un centre économique et une porte d'entrée afin de rayonner dans toute l'Afrique orientale. L'« indigénisation » sera mis cœur de son essor et favorisera les entreprises locales dans la mesure du possible et créera des opportunités d'emploi local. « Mon expérience m'enseigne que les entreprises chinoises qui « sortent du territoire » doivent choisir un projet qui leur convienne. Cela n'est pas encore suffisant, encore faut-il que ce soit approprié à la situation du pays africain où elle investit », ajoutait He Liehui.

La ZES du groupe Touchroad sera formée de cinq blocs, dont l'île des Sept frères qui occupe une place importante, car elle commande, entre la mer Rouge et le golfe d'Aden, le détroit de Bab-el-Mandeb qui la deuxième voie maritime la plus fréquentée au monde ; c'est la route obligée pour près de 30 000 navires qui chaque année empruntent le canal de Suez.

« Les quatre blocs de la partie centrale de la ZES ont une superficie de plus de 40 000 kilomètres carrés [*sic*, le journaliste confond « hectares » et « kilomètres carrés », il faudrait lire *moins* de 40 kilomètres carrés], leur construction doit être achevée en 2026 et pourra accueillir une population de 50 000 personnes, soit la taille d'un gros bourg en Chine³⁵ », nous précise He Liehui. À l'heure actuelle, la ZES est en plein chantier, les rues commerçantes, le centre commercial, le centre de conférence cinq étoiles seront achevés à la fin de l'année prochaine [2018], elle devrait commencer à prendre forme en 2020.

LES ENTREPRISES CHINOISES DOIVENT « SORTIR DU TERRITOIRE » EN GROUPE [POUR SE PROTÉGER]³⁶

Nous avons bien compris que He Liehui et l'Afrique ont des affinités. Il y a quatorze ans, âgé d'une vingtaine d'années, il arrive seul en Afrique où il erre de petits boulots en petits boulots. Or les investissements chinois en Afrique ont beaucoup augmenté ces cinq dernières années. En 2000, le commerce sino-africain a atteint dix milliards de dollars, ces deux dernières années il a même atteint plus de 200 milliards de dollars, la croissance a eu lieu précisément ces dernières années. Le principal changement est que des relations essentiellement commerciales ont évolué en relations d'investissement de plus en plus importantes. Les secteurs d'investissement d'abord limités aux objets de consommation courante se sont continûment diversifiés. « Le XIX^e siècle sera le siècle d'Afrique », proclame He Liehui.

Dans le même temps, He Liehui souligne qu'en dépit de nombreuses opportunités et d'un grand potentiel, l'Afrique se développe de façon très disparate et que les risques sont nombreux. Ces risques sont à la fois de nature juridique, politique et commerciale. Toutefois, selon lui, ces risques peuvent être surmontés. Les risques commerciaux peuvent être contournés par des montages commerciaux ; les risques politiques nécessitent que l'on comprenne quelque peu le pays ; quant aux risques juridiques, ils exigent que l'on ait une bonne connaissance de la législation locale. Par ailleurs, nous rappelle-t-il, la paix civile ne règne pas partout en Afrique, la société n'est pas stable, il y a un risque pour notre sécurité personnelle. « Mais, d'une manière générale, je trouve que l'Afrique c'est vraiment très bien aussi longtemps que l'on sait raisonnablement éviter les risques ; les entreprises privées ont assurément de quoi faire ».

³⁵ En France, on parlerait de Belfort, d'Annecy ou d'Évreux.

³⁶ 抱团 pour 抱团取暖, c'est-à-dire « se regrouper pour se réchauffer », expression employée dans le sens de s'entraider, de se protéger mutuellement.