Lomé et les routes électroniques de la soie

Thierry Pairault

Dans un article antérieur, Djibouti et les routes électroniques de la soie, nous avions évoqué le rôle que jouait l'entreprise IZP dans la gestion de la zone franche du port de Djibouti. Nous proposons maintenant la traduction d'un interview de son PDG, Luo Feng, tel qu'il est paru dans le *Rapporteur économique du 21e siècle* le 9 mars 2017.

Nous avions remarqué dans la note précitée sur Djibouti que IZP (China) Network Technologies Co participait à hauteur de 8,2% au capital de la coentreprise chinoise qui détenait 60% de la Est Aden Holding – la structure chargée de gérer le port et la zone franche de Djibouti. Sous la tutelle de la Commission nationale [chinoise] pour le développement et la réforme, IZP est une entreprise qui a été chargée de créer et de gérer un centre de gestion des métadonnées (*big data*) en rapport avec les nouvelles routes de la soie. IZP et le groupe China Merchants ont constitué la Silk Road E-Merchants[1], pour former une plate-forme pour une Alliance globale des ports dont l'objet est de créer un écosystème intégral facilitant toutes les activités des entreprises chinoises à l'étranger. Cette dernière opération est organisée à travers deux deux filiales d'IZP : la Globelbill qui est la plus grande plate-forme chinoise de paiement transnational à un tiers et la International Business Settlement (IBS) qui se consacre à l'internationalisation de la monnaie chinoise « tout en bâtissant des infrastructures financières efficaces et directes de recouvrement dans le but de construire une autoroute financière pour la globalisation des commerces chinois » ainsi que l'expose l'IBS dans sa présentation[2].

On retrouve le couple IZP et China Merchants à Lomé (en Afrique de l'Ouest donc) dont le port en eaux profondes (15,5 m) dispose de 2 400 mètres de quais et 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 à conteneurs, qui a une capacité de deux millions de conteneurs standard, est géré par TIL-MSC en partenariat avec China Merchants.

C'est en août 2012 que China Merchants achète pour 150 millions d'euros 50% des parts du chypriote Thesar Maritime Ltd (TML) qui disposait d'une concession octroyée en 2011 pour 35 ans (prorogeable 10 ans) sur le terminal à conteneurs de Lomé (LCT) – l'autre moitié des parts étant entre les mains de Terminal Investment Ltd (TIL) une filiale de l'armateur italo-suisse Mediterranean Shipping Company (MSC). Le terminal lui-même compte quatre postes d'amarrage, avec une superficie de 53 hectares et 1 050 mètres de rivage[3].

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 Afrique de l'Ouest[4]. Mais la métamorphose du pays et de sa capitale ne repose pas

1 Voir http://www.eportalliance.com/en/about.html.
2 Voir http://www.ibsettlement.com/fr/index.php?m=content&c=index&a=lists&catid=58.
3 Voir http://epaper.21jingji.com/html/2016-06/01/content_40953.htm.
4 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 21e siècle* (http://epaper.21jingji.com/html/2016-06/01/content_40953.htm).

uniquement sur la modernisation de ses infrastructures de transport, portuaires, mais aussi aériennes (également confiées à des entreprises chinoises[5]). Lomé a fait aussi le pari de devenir l'une des principales plates-formes 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.

Le terminal à conteneurs de Lomé et ses grues chinoises



[5] Le nouvel aéroport a été financé à hauteur de 150 millions de dollars par un prêt de la China ExIm Bank ; la réalisation a été confiée à la China Airport Construction Group Corporation (CACC) et la Weihai International Economic Technical Cooperative Co. (WIETC). La première est une entreprise publique créée en 1954 et qui serait la seule entreprise chinoise à pouvoir prendre l'entière responsabilité de la construction d'un aéroport. La seconde est cette entreprise dont l'une des filiales au Congo a été chargée de la construction de l'aérogare de Maya-Maya (voir notre dossier La Chine en Afrique vue par elle-même).

专访吉布提丝路国际银行董事会副主席、亿赞普集团董事长罗峰：
“将在西非推出升级版丝路国际银行”

Entretien avec Luo Feng, Vice-Président du Conseil d'administration de la Silk Road International Bank de Djibouti et Président du Groupe IZP:
« On va lancer en Afrique de l'Ouest une nouvelle version de la Banque internationale de la Route de la soie »
par Wang Erde 王尔德
publié par
21 世纪经济报道 *Le Rapporteur économique du 21e siècle*
le 9 mars 2017
Accéder au texte original ici.

Le 18 janvier 2017, la première banque de plein exercice établie par des entreprises chinoises à l'étranger, la Silk Road International Bank (SIB), a ouvert ses portes en Afrique de l'Est à Djibouti. C'est la première fois que des entreprises chinoises et un pays le long des nouvelles routes de la soie créent une banque à capitaux mixtes[6].



Le vice-président du conseil d'administration de la Djibouti Silk Road International Bank (SIB) et Luo Feng, président du groupe IZP, ont informé le journaliste du *Rapporteur économique du 21e siècle* que la SIB a été créée par le ministère des Finances de Djibouti avec IZP, de la

[6] La banque a été créée en novembre 2015, son capital est de six millions d'euros ; les principaux actionnaires majoritaires sont IZP (25%), l'État djiboutien (25%) et la Silk Roads e-Merchants (20%) – cette dernière étant une coentreprise montée par IZP et China Merchants. Les 30% restant seraient répartis entre différentes entreprises chinoises présentes à Djibouti.

Silk Road E-Merchants, du groupe China Merchants et autres entreprises à capitaux chinois. IZP est le principal actionnaire et détient 25% des parts comme le gouvernement djiboutien.

Selon les informations rendues publiques, le groupe YZP a été créé en 2008 ; il est la première entreprise mondiale de commerce électronique et de métadonnées (*big data*) au monde et est la seule entreprise en Chine à déployer une grande plate-forme de métadonnées à l'étranger (96 pays et territoires) : en Asie-Pacifique, en Amérique latine, en Europe, au Moyen-Orient et autres régions ; ses trois secteurs d'activités sont les métadonnées, la finance et la facilitation du commerce.

Luo Feng a indiqué que l'organisation dans les pays le long des nouvelles routes de la soie serait renforcée, que la SIB fait partie de sa structure financière mondiale et que ses activités seront également promues en Afrique de l'Ouest, en Asie centrale et méridionale.

DEVENIR EN CINQ ANS LA PLUS GRANDE BANQUE INTERNATIONALE DE DJIBOUTI

Q : En ce qui concerne la SIB, pourquoi avoir voulu que le ministère des Finances de Djibouti participe à cette banque ? Quel rapport avec votre activité principale ?

R : Ce lancement de la SIB avec le ministère des Finances de Djibouti est une décision commune des deux parties prise sous les auspices de l'initiative des « nouvelles routes de la soie ». Le Président Xi Jinping a lancé l'initiative des « nouvelles routes de la soie » il y a plus de trois ans, ce qui a permis à la coopération de s'épanouir et à son influence de se répandre rapidement dans le monde, elle est devenue le bien international commun le mieux accueilli ainsi que la plate-forme de coopération internationale offrant les meilleures perspectives.



Le succès de l'initiative des « nouvelles routes de la soie » résulte de l'influence qu'elles exercent sur l'ardent désir que tous les pays qu'elles traversent ont de renforcer une coopération mutuellement bénéfique. C'est aussi parce que dans le même temps, elles favorisent un large consensus autour d'un principe inclusif supposant de commercer, construire et profiter ensemble. La SIB est précisément l'expression dans le domaine de la finance de ce principe.

En tant que premier groupe financier en matière de métadonnées et de commerce transfrontalier, nous avons intensifié les investissements et leur répartition le long des « nouvelles routes de la soie ». Actuellement, nous construisons dans le monde entier un ensemble de réseaux décentralisés et multidevises recourant à la technique des chaînes de blocs, afin de réaliser des canaux de compensation directe entre monnaies à moindre coût, sûrs, rapides et ainsi d'offrir à la Chine et aux pays étrangers, aux pays étrangers entre eux un service de compensation pour le commerce transfrontalier et la consommation.

Q : Pourquoi avoir choisi l'Afrique de l'Est et non un pays plus proche de nous en Asie centrale ou ailleurs pour établir une telle banque ?

R : Djibouti se situe sur la côte occidentale du golfe d'Aden au nord-est de l'Afrique où il occupe une position unique, c'est un point clé vers l'Occident des « nouvelles routes de la soie ». Actuellement, la situation politique est calme, le taux de change est stable et il n'y a pas de contrôle des changes, tout pour devenir le centre financier de l'Afrique de l'Est. Cependant, pour l'heure les banques locales sont faiblement informatisées et le niveau de leurs services financiers est très médiocre. Nous espérons, grâce à cette coopération, faire de Djibouti une tête de pont du développement des services financiers en Afrique et, dans le même temps, aider Djibouti à moderniser ses propres infrastructures financières et à fournir des services et produits financiers de qualité aux entreprises à capitaux étrangers sur son territoire. Nous prévoyons qu'elle [SIB] deviendra la plus grande banque internationale et commerciale de Djibouti et qu'elle sera d'ici cinq ans le plus grand établissement émetteur de cartes bancaires en Afrique de l'Est.

C'est pourquoi la SIB de Djibouti est un élément de l'agencement dans le monde de nos services financiers ; en Asie centrale et méridionale, nous avons également lancé des opérations équivalentes.

Q : Pourquoi choisissez-vous la banque et non d'autres formes d'établissements financiers pour explorer les opportunités de coopération financière le long des nouvelles routes de la soie ?

R : L'initiative des « nouvelles routes de la soie » vise à approfondir la réforme et l'ouverture ; c'est une ingénierie systémique dont la finance est le nerf. C'est particulièrement vrai des pays émergents le long des « nouvelles routes de la soie » dont la puissance et les capacités de financement sont réduites, où les entreprises ont du mal à se financer et où le développement social est entravé. Établir dans ces régions

les institutions pertinentes pour fournir des services financiers, permettra non seulement de promouvoir le commerce local, mais aussi d'apporter une assistance opportune[7] telle qu'en partant de zéro les services financiers fassent une percée. Pour nous, cela signifie une opportunité commerciale phénoménale.

Nous sommes en train de déployer dans le monde entier un réseau de recouvrement de nouvelle génération (NGSN[8]), pour ériger le premier réseau international de recouvrement utilisant la norme NGSN qui permettra d'intégrer au niveau mondial les capacités de compensation régionale de chaque banque et de leurs filiales à travers le monde, partant de promouvoir une stratégie de développement mondial.

Nous édifions un système de recouvrement international en *renminbi* pour fournir aux banques des canaux de transfert de fonds à faible coût et ainsi élever leurs marges bénéficiaires, organiser les paiements en temps réel sept jours sur sept et vingt-quatre heures sur vingt-quatre, et améliorer l'expérience client, pour également mettre en place une infrastructure financière pour les stratégies liées aux « nouvelles routes de la soie » et à « l'internationalisation du *renminbi* ».

Pour IZP, la SIB signale l'introduction en Afrique de notre réseau de recouvrement de nouvelle génération ; elle est la première banque de plein exercice établie par des entreprises chinoises à l'étranger. À l'avenir, nous déploierons également un système de monnaie numérique ainsi que les outils appropriés de paiement, de règlement, de financement de la chaîne d'approvisionnement, d'affacturage, etc. On peut imaginer l'énorme marché que cela représente. En tant que pivot financier, les nouvelles technologies et les nouveaux modèles adoptés par la SIB devraient créer une nouvelle architecture financière favorisant la construction des « nouvelles routes de la soie » dans tous leurs aspects.

PRÉPARER L'INTRODUCTION DE LA SIB EN AFRIQUE DE L'OUEST

Q : Ainsi que vous l'avez indiqué, votre société envisage de créer au Togo, pays membre de la CEDEAO, une nouvelle SIB, et ainsi de mettre en place un modèle de développement à deux ailes « à l'ouest le Togo ; à l'est Djibouti ». Avez-vous un calendrier précis ?

R : À Djibouti, la SIB a instauré un nouveau modèle permettant aux entreprises chinoises d'utiliser de nouvelles technologies et des instruments mercatiques pour stimuler le développement des pays le long des « nouvelles routes de la soie ». Au Togo, nous reproduirons l'expérience de la SIB de Djibouti en tenant compte des conditions nationales togolaises d'accord avec les autorités réglementaires locales afin de fonder le moment voulu la SIB. Actuellement, nous sommes dans la phase préparatoire.

Q : Contrairement à ce que font communément les banques chinoises à l'étranger qui créent des succursales ou rachètent des banques locales, la SIB est cofinancée par des

[7] 雪中送炭 : offrir du charbon par temps de neige.

[8] Next Generation Settlement Network (新一代清算网络), voir http://www.ibsettlement.com/fr/index.php?m=content&c=index&a=lists&catid=44#.

entreprises chinoises et les gouvernements locaux, ils l'édifient ensemble, partant ils parrainent un nouveau modèle. Pourquoi n'avez-vous pas choisi d'acheter une banque locale ?

R : La SIB est une audacieuse tentative d'IZP pour participer à l'initiative des « nouvelles routes de la soie » à Djibouti, pour mettre en avant nos avantages technologiques et matériels, et pour aider localement à réaliser un développement commun à la lumière des conditions locales. Ce modèle est approprié, innovateur et efficace et a donc reçu un soutien considérable de la part du gouvernement local.

Le Groupe IZP tient compte du monde, en particulier de la configuration stratégique des pays le long des « nouvelles routes de la soie », il entreprend une coopération en fonction de la situation locale réelle actuelle, les acquisitions outre-mer sont aussi une des formes sous laquelle nous coopérons.