

---

# Questions générales de méthodologie à propos de la Chine à Djibouti

---

Thierry Pairault

---

David Styan vient de publier une étude sur les présences chinoises le long de la route maritime de la soie en se focalisant sur Djibouti<sup>1</sup>. L'introduction, je dois dire, m'a perturbé, car elle donnait clairement à entendre que l'endettement de l'ancienne colonie française à l'égard de la Chine et accessoirement du Sri Lanka s'expliquerait par les investissements effectués par une entreprise chinoise (en l'occurrence de droit hongkongais), la China Merchants Port (et non la China Merchants Group comme répété par l'auteur, sa lointaine société mère qui ne la contrôle qu'à environ 20%)<sup>2</sup>. Clairement, le point de vue de l'auteur manifeste une certaine confusion conceptuelle qui a très évidemment obnubilé la rédaction de cet article. Toutefois, je dois le reconnaître, les cinq dernières pages (p. 201-205) me semblent offrir une vision mieux articulée qui, de fait, revient sur des certaines préventions de l'auteur. La pékinologie serait-elle comme les mathématiques, l'art de raisonner juste avec des prémisses pour le moins non avérées ? Je ne me prononcerai pas.

Je commencerai par une remarque essentielle. On ne parlera d'investissement que si et seulement si l'entreprise acquiert un droit de propriété sur l'actif pour lequel elle a déboursé une certaine somme. Si l'entreprise n'a acquis à titre onéreux qu'un droit d'usage et d'exploitation, on parlera alors du paiement d'un droit d'entrée, d'une redevance initiale... mais non d'un investissement.

Si une entreprise française, disons la CMA-CGM pour prendre un exemple plausible, investissait à Djibouti, cela représenterait-il, signifierait-il, impliquerait-il économiquement, juridiquement, financièrement parlant un endettement de Djibouti ? Non, en aucune façon. C'est la CMA-CGM qui s'endetterait si elle avait sollicité pour ce faire un prêt auprès d'une quelconque institution financière, prêt qu'elle seule et non le gouvernement de Djibouti rembourserait. Et pourrions-nous pour autant dire que c'est *la France* plutôt que cette entreprise française qui « investirait et endetterait » Djibouti ? Non plus !

Si le gouvernement de Djibouti décidait de grands travaux d'infrastructures portuaires puis demandait et obtenait (hypothèse peu vraisemblable, certes) des agences françaises d'aide au développement le financement nécessaire, l'investissement qui en résulterait serait-il français au seul prétexte qu'une agence gouvernementale française le financerait ? Non, ce serait explicitement, formellement, nommément un *investissement djiboutien* en infrastructure.

---

<sup>1</sup> David Styan, « China's Maritime Silk Road and Small States: Lessons from the Case of Djibouti », *Journal of Contemporary China*, 2020, vol. 29, n°122, p. 191–206, <https://doi.org/10.1080/10670564.2019.1637567>.

<sup>2</sup> La China Merchants **Port** (indiquée comme telle une seule fois dans l'article) est cotée à la bourse de Hong Kong ; à ce titre, certains de ses actionnaires – et non des moindres – peuvent être des investisseurs institutionnels non chinois qui sont éventuellement en mesure de peser pour que la stratégie de l'entreprise serve les intérêts des actionnaires plutôt que ceux du gouvernement de Pékin (à supposer qu'ils ne soient pas d'abord financiers) et de ses « nouvelles » routes de la soie.

Si ce même gouvernement djiboutien décidait de confier sous la forme d'un contrat de concession<sup>3</sup> la réalisation de son investissement portuaire à la CMA-CGM à l'instar du Cameroun qui a confié à l'opérateur français (en partenariat avec Bolloré) la concession du terminal à conteneurs du port de Kribi<sup>4</sup> :

- Est-ce que pour autant la CMA-CGM deviendrait l'investisseur, donc le propriétaire du port ? Non ! La CMA-CGM serait seulement un opérateur ou un concessionnaire exploitant cet investissement djiboutien. Tous les actifs que l'exploitant concessionnaire pourrait constituer resteraient la propriété du seul concédant.
- Est-ce que pour autant la CMA-CGM deviendrait la cause de l'endettement de Djibouti ? Non ! L'opérateur ou le concessionnaire n'est pas celui qui décide de cet investissement et de son mode de financement. L'opérateur ou le concessionnaire n'est pas non plus le financeur, c'est-à-dire celui qui aurait accepté de financer cet investissement djiboutien.

Si nous remplaçons CMA-CGM par China Merchants Port (par la suite CMPort), France par Chine, français(e) par chinois(e)..., en quoi la situation serait-elle différente ? En quoi cela légitimerait-il que l'on parle d'un « port civil propriété de la China Merchants Group » (*CMG-owned civilian ports*, p. 204) ? Qu'est-ce qui justifierait que l'on postule que la Chine aurait « énormément investi » (*invested heavily*, p. 191) à Djibouti quand des institutions financières chinoises n'ont fait que financer un investissement djiboutien ?

Considérons le cas du port de Kribi pour lequel nous disposons d'informations claires. Pour la construction du terminal à conteneurs de ce port (phase 2 des travaux), le gouvernement camerounais devait investir quelque 441 millions d'euros afin de régler les divers prestataires de services chargés de la construction, à commencer par la CHEC (China Harbour Engineering Co). Cette dernière est attributaire d'un contrat d'EPC<sup>5</sup> qui, à ce titre, ne lui donne aucun droit de propriété sur les infrastructures à la construction desquelles elle participe. C'est pourquoi l'amalgame entre le statut de la CMPort (concessionnaire) et celui de la CHEC (simple maître d'œuvre) auquel nous convie David Styan dans le deuxième paragraphe de la page 204, est captieux. L'auteur contribue à façonner une image erronée, fallacieuse et spécieuse, non de l'importance des présences chinoises en Afrique, mais de leurs formes et du rôle que jouent véritablement les entreprises chinoises en Afrique. Conséquemment, sa démarche apparaît très subjectiviste.

---

<sup>3</sup> Nous entendons un contrat de concession classique (une délégation de service public) et non une éventuelle fiducie. Pour clarifier les rapports entre concédant et concessionnaire, voir cette page sur le site de la Banque mondiale à <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/agreements/concessions-bots-dbos#checklists>. Je remercie Laure Deron de m'en avoir rappelé l'existence.

<sup>4</sup> Voir notre document de travail, *Kribi : Bolloré, CMA-CGM & CHEC*, <https://pairault.fr/sinaf/index.php/publications/1592-kribi-bollore-cma-cgm-chec>.

<sup>5</sup> Engineering Procurement and Construction, soit en français : Ingénierie, Approvisionnement et Construction.

L'investissement camerounais pour ce terminal à conteneurs a été financé ainsi :

- Un prêt de l'Ex-Im Bank de Chine destiné à couvrir 85% de l'investissement camerounais, soit environ 375 millions d'euros.
- Une redevance initiale forfaitaire réglée par la société concessionnaire destinée à couvrir les 15% restant de l'investissement camerounais, soit environ 66 millions d'euros<sup>6</sup>.

Cette redevance ne donne à la société concessionnaire aucun droit de propriété sur l'infrastructure, il lui garantit juste un droit d'usage limité dans le temps, un droit aux fruits de son exploitation ainsi que l'obligation d'entretenir et développer l'infrastructure. Dans sa comptabilité d'entreprise, la société concessionnaire enregistre qu'elle a dépensé 66 millions d'euros pour acquérir des droits et obligations, c'est-à-dire des actifs incorporels, tandis que le concédant (le gouvernement du Cameroun) enregistre dans les comptes nationaux qu'il a dépensé 375 millions d'euros pour édifier des infrastructures portuaires, c'est-à-dire des actifs corporels. Considérer qu'une société concessionnaire et par abus de langage que la « Chine » a investi dans de telles infrastructures revient à confondre des actifs incorporels avec des actifs corporels et, par voie de conséquence, conduit à se priver des outils d'analyse qui permettraient de comprendre le rôle exact des différents acteurs et, plus spécifiquement, des acteurs chinois. En particulier, une telle mécompréhension ne permettrait pas de prendre en compte l'existence de stratégies entrepreneuriales qui ne s'identifient aucunement à une supposée stratégie élaborée dans le secret des cuisines de Zhongnanhai. L'alliance – tant formelle qu'informelle – entre CMPort et CMA-CGM explique sans doute mieux la présence de la première à Djibouti que la stratégie des « nouvelles » routes de la soie de Xi Jinping ne serait-ce que parce qu'une route maritime de la soie existe depuis plus de 150 ans<sup>7</sup> et que l'un des principaux acteurs en même temps que le créateur du port de Djibouti en 1888 en fut l'ancêtre de la CMA-CGM<sup>8</sup> – sans compter que l'intérêt de CMPort pour Djibouti devançait explicitement le lancement de la stratégie des « nouvelles » routes de la soie comme les dates le montrent.

Par ailleurs, pour acheter ces droits et obligations, la société concessionnaire a pu bénéficier d'un financement *ad hoc*. En d'autres termes, elle n'est seulement responsable que de cette dernière dette contractée auprès de son propre financeur, tandis que le concédant l'est à l'égard d'une institution financière chinoise, l'Ex-Im Bank de Chine en l'occurrence.

Véritablement, la seule question qui mériterait d'être posée est de savoir si le créancier (le financeur, c'est-à-dire la « Chine » par une substantification discutable de l'institution financière responsable) et le débiteur (l'investisseur, c'est-à-dire le gouvernement donneur d'ordres) ont bien assumé leurs responsabilités réciproques. Quand nous achetons un

---

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 7-8.

<sup>7</sup> Et des siècles avant elle, la route des céramiques qu'empruntaient les marchands arabes et indiens pour s'approvisionner à Canton.

<sup>8</sup> Sans parler du chemin de fer Djibouti - Addis-Abeba.

appartement, nous évaluons notre capacité à rembourser notre emprunt ; de même, notre banquier évalue cette capacité en fonction de règles prudentielles que lui dictent notre situation et la conjoncture à moyen et long termes tel qu'il peut la percevoir.

S'il apparaît ultérieurement que l'emprunteur est incapable de rembourser le prêt qu'il a obtenu, l'emprunteur et le financeur portent tous deux la responsabilité d'une mauvaise prise en compte des risques. L'emprunteur djiboutien et le financeur chinois doivent tous deux être considérés comme fautifs d'un endettement qui serait devenu insupportable pour Djibouti – pour en revenir à l'article de David Styan qui rapporte (p. 203) justement les propos tenus en octobre 2018 par Wang Wen « a leading official at China's Export and Credit Insurance Corporation, Sinosure, who suggested that that Sinosure might may be facing a \$1bn loss on their loans to the Addis-Djibouti railway due to mismanagement. He stated that; 'developers and financiers of projects in developing nations supported by Beijing's "Belt and Road Initiative" need to step up their risk management to avoid disaster ».

Le poids de la dette ne devient insupportable qu'à partir d'un certain seuil, et ce, quelle que soit la méthode de calcul de ce seuil, car c'est en termes de marge que cela doit être considéré. Les N premiers millions d'euros de dettes peuvent être supportables, mais c'est le N plus unième million – voire une fraction de ce million – qui les rendra insupportables. Dans la conjoncture financière actuelle, il est plus que probable (environ une chance sur deux pour les travaux d'infrastructure selon les statistiques de l'ICA) que ce million supplémentaire puisse résulter d'un prêt chinois. *Ergo*, les accusations visant la Chine.

L'engagement de la Chine auprès des pays africains par l'octroi excessif de prêts pourrait bien souvent provenir d'une certaine déficience des études de faisabilité et de rentabilité des projets africains que mèneraient les entreprises chinoises comme nous l'avons montré ailleurs<sup>9</sup>. On pourrait émettre l'hypothèse que la « Chine » accepterait de financer à perte aujourd'hui dans l'espoir de marchés économiquement rentables dans l'avenir ; les déceptions rencontrées de part et d'autre ainsi que l'actuelle révision des attitudes africaines et chinoises infirment cette hypothèse. En revanche, on ne peut rejeter immédiatement l'hypothèse selon laquelle certains de ces prêts pourraient avoir eu des objectifs *a priori* plus politiques qu'économiques et donc que les études de faisabilité et de rentabilité auraient (ou auraient eu) un rôle plus symbolique qu'effectif puisqu'il se serait alors agi de se constituer une clientèle politique soutenant par exemple la Chine à l'assemblée générale de l'ONU et dans les instances onusiennes. Une telle conjecture ne semble toutefois plausible que pour des financements de faible importance. Dans le cas du surendettement de Djibouti où

---

<sup>9</sup> Voir nos deux documents de travail, *Endettement et prêts chinois [tests statistiques]*, <https://pairault.fr/sinaf/index.php/endettement/donnees-statistiques/1545-endettement-et-prets-chinois-tests-statistiques>, ainsi que « Dettes africaines et prêts chinois », *AOC média*, <https://aoc.media/analyse/2019/02/14/dettes-africaines-prets-chinois/>.

l'encours de la dette auprès de la Chine se monterait à 70,3% de la dette extérieure<sup>10</sup>, il est avéré que le plan de développement que ces dettes financent a été pensé, non par les autorités chinoises ni non plus par d'éventuels mandataires, mais par la CMPort et un *think tank* privé qu'elle a missionné, *think tank* dirigé par l'ancien économiste en chef de la Banque mondiale Lin Yifu<sup>11</sup>. L'intérêt géostratégique de la Chine pour Djibouti rejoint ici les objectifs entrepreneuriaux de la CMPort sans que l'un soit la cause obligée des autres et vice versa. Mais avant de développer ce thème et celui de la responsabilité des acteurs, reprenons la lecture de l'article de David Styan.

Cette confusion systématique entre investissement et financement, cette causalité douteuse entre « investissement » chinois et dette djiboutienne se corrént avec d'autres approximations tout au long de l'article de David Styan. Ainsi, nous apprenons (p. 195) que la China Merchants Group – quand il s'agit de fait de la China Merchants **Port** – aurait acquis un quart des parts de l'autorité portuaire djiboutienne. En vérité, ce qu'elle a acquis ce sont des parts d'une société anonyme chargée de l'exploitation du vieux port de Djibouti (Port de Djibouti SA) qui est une sous-filiale de l'Autorité des Ports et des Zones franches de Djibouti. Cette opération, qui servait à n'en pas douter les intérêts de la CMPort, a permis dans l'immédiat au gouvernement de Djibouti d'équilibrer son budget mis à mal – nous dit-on à Djibouti – à la suite du non-respect par DP World de ses engagements à l'égard de Djibouti, DP World qui jusque-là imposait plus ou moins sa loi aux activités portuaires locales. Ultérieurement, la CMPort a consenti un prêt de 150 millions de dollars pour le financement de l'aménagement de la zone franche et a reçu en garantie 15,3% de parts supplémentaires dans Port de Djibouti SA<sup>12</sup>.

David Styan indique que la Chine aurait effectué des « investissements massifs » (*significant investment*, p. 194) à Djibouti entre 2012 et 2018. Vraiment ? Mais combien ? Et alors, pourquoi ne pas lire les statistiques chinoises ? À défaut d'être parfaites, ces données chinoises en matière d'investissement à l'étranger ne sont vraisemblablement pas plus déficientes que celles proposées par les agences internationales, ne serait-ce que parce que la Chine continue d'exercer un contrôle des changes là où la majorité des grandes économies y ont renoncé. Selon les communiqués annuels du MOFCOM<sup>13</sup>, au cours de ces sept années étudiées par l'auteur, les entreprises chinoises ont investi 118 millions de dollars à

---

<sup>10</sup> Voir notre document de travail, « Djibouti, son endettement et les prêts chinois », <https://pairault.fr/sinaf/index.php/endettement/donnees-statistiques/1549-djibouti-son-endettement-et-les-prets-chinois>.

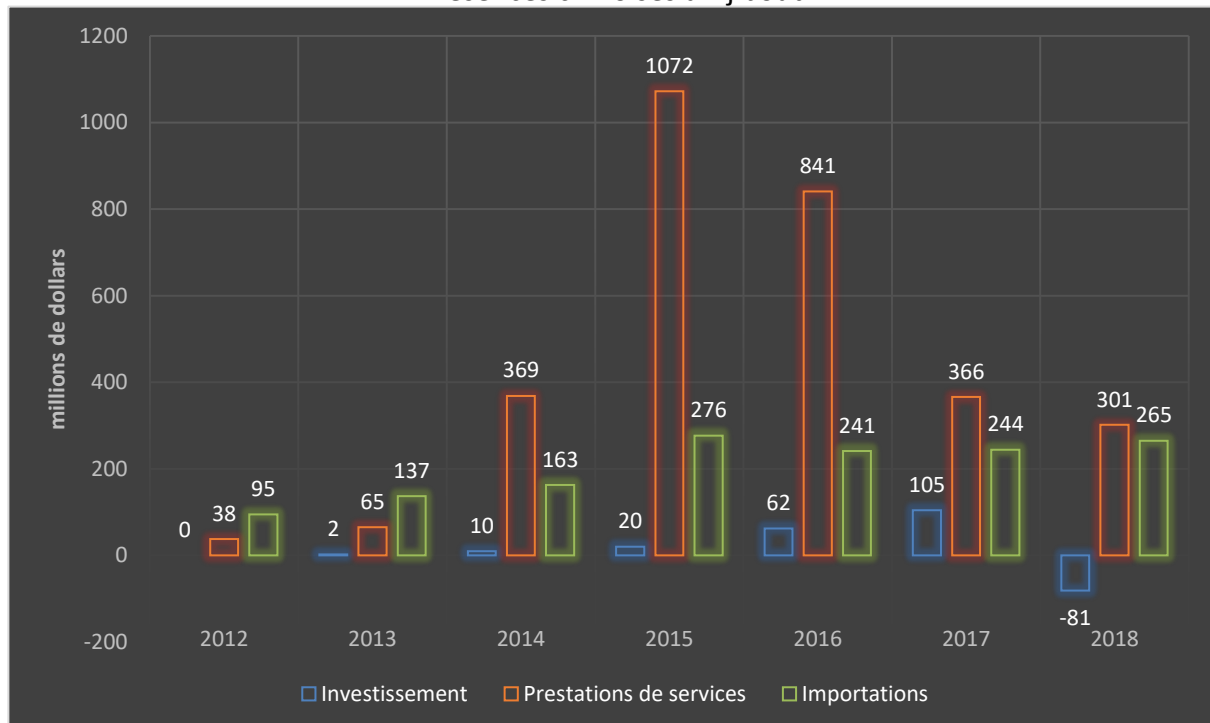
<sup>11</sup> Voir notre article, « La China Merchants Port à Djibouti : de la route maritime à la route numérique de la soie », *Espace géographique et société marocaine*, n° 25-26, 2018, p. 59-79, <https://revues.imist.ma/index.php?journal=EGSM&page=article&op=view&path%5B%5D=14177&path%5B%5D=7847>

<sup>12</sup> Ce prêt était la condition pour « racheter » l'ancienne zone commerciale et industrielle de Khor Ambado qui avait été concédée au promoteur égyptien Bi Oik en 2010 et qui sert de base pour la nouvelle Djibouti International Free Trade Zone (DIFTZ).

<sup>13</sup> Sur le site du MOFCOM, consulter <http://fec.mofcom.gov.cn/article/tjsj/tjgb/>.

Djibouti, soit 0,5% de ce qu'elles ont investi en Afrique durant la même période<sup>14</sup>. Que représente dans l'absolu une telle somme à l'aune du coût des grèves récentes à la RATP et à la SNCF qui se serait élevé pour ces entreprises à respectivement 225 et 960 millions de dollars<sup>15</sup> ? Assurément, les investissements des entreprises chinoises ont représenté environ 9,3% de l'ensemble des investissements directs étrangers reçus par Djibouti durant la même période, mais ce n'est pas parce que l'investissement des entreprises chinoises tient une part importante dans les flux totaux d'investissement dont bénéficie Djibouti que la « Chine » a pour autant effectué des « investissements massifs ». Le poids de la « Chine » est à l'évidence devenu important pour l'économie djiboutienne, mais celle-ci ne pèse que très accessoirement dans les intentions d'investissement des entreprises chinoises – à commencer par la China Merchants Port qui fournit essentiellement des prestations de services.

Présences chinoises à Djibouti



Les annuaires statistiques chinois donnent des chiffres relatifs au montant des travaux effectués 完成营业额 chaque année dans le cadre de contrats clés en main 承包工程. Djibouti n'échappe pas à la règle qui prime en Afrique, la présence chinoise sur le continent ne se manifeste pas par des investissements, mais par des prestations de service. Pour résumer d'un chiffre la situation, le total des investissements chinois à Djibouti au cours de la période retenue par l'auteur ne représente que 3,9% du montant total des prestations de services chinoises fournies durant cette même période. On constate également que,

<sup>14</sup> Données de la CNUCED et du MOFCOM.

<sup>15</sup> 200 et 850 millions d'euros convertis en dollars au cours du 12 mars 2020.

durant la même période, le montant des importations djiboutiennes de produits chinois<sup>16</sup> est en moyenne douze fois supérieur à celui des investissements (voir ci-dessus le graphique « Présences chinoises à Djibouti »). Les relations entre la Chine et Djibouti – comme avec les autres pays africains – sont principalement des relations commerciales et très accessoirement des relations d’investissement. Ce sont bien plutôt les prestations de services augmentées du déficit commercial qui expliquent l’endettement de Djibouti à l’égard de la Chine et non leur parent pauvre, l’investissement.

Plus loin (p. 200), David Styan me fait dire que « the role CMG[roup] has played in Djibouti largely mirrors that which they played elsewhere in Africa, notably in Tangiers in Morocco and Lomé in Togo » et donne comme référence un de mes articles<sup>17</sup>. Je pense avoir eu une position plus nuancée si ce n’est différente. Ne revenons pas sur la confusion entre CMGroup et CMPort, même si elle aboutit à faire basculer imperceptiblement l’analyse du comportement ordinaire d’une multinationale (CMPort) vers une focalisation sur le statut de la société mère (CMGroup) – une entreprise publique – puis vers les ambitions de la Chine, d’où la conclusion selon laquelle il y aurait « *a fairly standardized, ‘onesize-fits-all approach’ template* ». Conclusion pour laquelle je sers de caution alors que mon sentiment est inverse ! Pour mener une analyse qui prenne objectivement en compte tous les facteurs causals, nous devons impérativement admettre qu’une entreprise chinoise – et ce d’autant plus qu’elle enregistrée hors de Chine – peut définir une stratégie entrepreneuriale spécifique liée à sa structure d’activités propre<sup>18</sup> sans que cette stratégie soit forcément dictée de Pékin ni que cette stratégie soit forcément en contradiction avec la stratégie politique générale définie à Pékin (l’internationalisation des entreprises). La CMPorts est une multinationale en devenir ; pour vivre la mondialisation de l’économie, elle doit se couler dans un moule qui est celui des autres grandes multinationales de son secteur d’activité (Maersk, CMA-CGM, MSC et quelques autres encore) qui fondent la structuration de ce secteur. N’oublions pas qu’il n’est pas nécessaire de s’adosser à une grande puissance hégémonique pour être un leader mondial : Maersk est danoise, CMA-CGM est française, MSC est italo-suisse, pourtant toutes les trois « dominant le monde ».

Dans l’article cité par David Styan, je faisais indubitablement allusion à un comportement macro-économique assez constant qui est précisément celui que j’ai précédemment démêlé ici et illustré avec un graphique pour conclure à la primauté des relations commerciales sur l’investissement<sup>19</sup> – et ce, quelles que soient les entreprises chinoises concernées. De surcroît,

---

<sup>16</sup> Le montant des exportations djiboutiennes vers la Chine sont anecdotiques : moins de 2 millions de dollars pour la période.

<sup>17</sup> Voir « La China Merchants à Djibouti : de la route maritime à la route numérique de la soie », *Revue Espace Géographique et Société Marocaine*, n° 24–25, 2018, p. 59–79.

<sup>18</sup> En l’occurrence, CMPorts est d’abord un acconier avant d’être un transporteur, contrairement à COSCO.

<sup>19</sup> *Ibid.*, p. 74.



je n'identifiais aucunement la stratégie de la CMPort à Tanger avec celle qu'elle déploie à Djibouti et possiblement à Lomé.

En ce qui concerne Tanger, j'évoque dans cet article une prise de participation dans Terminal Link qui est un opérateur de terminaux portuaires racheté en 2001 par CMA-CGM qui a revendu 49% de ses parts à la CMPort en juin 2013. Cet accord donne à l'opérateur chinois l'accès à Eurogate Tanger dans le port de Tanger. À partir de cette opération, je concluais que CMPort se comportait comme toutes les autres compagnies maritimes de la planète qui diversifient le nombre de leurs escales – en Afrique comme ailleurs – par la multiplication des prises de participation dans des sociétés opératrices de terminaux – ce que précisément font CMA-CGM, Maersk et les autres.

En revanche, en ce qui concerne Djibouti, la présence de la CMPort est non seulement différente, mais encore beaucoup plus ambitieuse, car elle s'adosse à une zone économique spéciale gérée par la CMPort. Au Maroc et donc à Tanger, les zones économiques spéciales sont des zones marocaines conçues et gérées par le Maroc et non comme la Djibouti International Free Trade Zone (DIFTZ) à Djibouti qui est une zone conçue et gérée par une entreprise étrangère, chinoise pour tout dire<sup>20</sup>. David Syan évoque bien le modèle de Shekou, mais sans en donner aucune présentation. La philosophie de ce modèle est très simple : s'appuyer sur la seule réexportation de produits venus par mer, transformés localement et ne nécessitant au plus que des services de (petit) camionnage sur de très courtes distances et non un accès à des voies ferrées qui amèneraient ces produits depuis des lieux de manufacture lointains. Cette zone franche n'a donc pas été conçue pour que son avenir dépende des « highland Ethiopia's Chinese-backed manufacturing zones » comme proclamé par l'auteur (p. 204). Attention, ici je parle de la zone franche – Djibouti International Free Trade Zone (DIFTZ) – et non du port ou des divers terminaux (voir *infra*). De surcroît, l'implication de la CMPort dans l'économie djiboutienne sera minime, car les usagers de la zone franche (ses propres clients donc) seront prioritairement non djiboutiens et au premier chef chinois (jusqu'à présent quelques sociétés de services). En d'autres termes, les profits qu'elle réalisera dépendront davantage de facteurs ultra marins puisque reposant sur la stratégie d'entreprises chinoises opportunistes. Je serai donc moins catégorique que David Syan quant à l'échec annoncé de CMPort, même si je peux partager ses doutes sur le succès de l'opération.

En revanche je conviens aisément que le plan voulu par Lin Yifu pose des problèmes et qu'en le suivant « Djibouti is likely to act essentially as a Chinese bridge to Ethiopia, remaining domestically primarily an entrepôt economy » (p. 204). Inspiré par une vision néo-libérale

---

<sup>20</sup> Djibouti compterait aujourd'hui huit zones franches sous la tutelle de l'Autorité des ports et des zones franches dont certaines sont directement gérées par un concessionnaire comme la DIFTZ.

mise au service des intérêts de la Chine<sup>21</sup>, ce plan – intitulé *La zone franche pilote de Djibouti et la transformation économique : vers une nouvelle économie structurelle*<sup>22</sup> – a été remis par Hu Jianhua, vice-PDG de la CMPort à Omar Guelleh le 9 mai 2016. Il prône de fonder le développement de l'économie de Djibouti sur une activité portuaire générée une industrie éthiopienne conquérante. Outre les problèmes intrinsèques qui expliquent le développement somme toute limité des zones économiques spéciales éthiopiennes à commencer par les chinoises<sup>23</sup>, et par suite un sous-emploi caricatural d'une ligne de chemin de fer superbement dispendieuse<sup>24</sup> conçue plus pour la gloire de la Chine que pour l'intérêt de l'Éthiopie, nous devons constater une absence de vision à moyen et long termes.

Comment Lin Yifu et son *think tank* ont-ils pu concevoir de développer un port dont l'activité serait dépendante d'un marché encore inexistant et d'un avenir incertain au moment même où la mésentente entre Djibouti et DP World (la société concessionnaire ayant précédé CMPort) s'exacerbait parce que la seconde préférerait favoriser le développement du port de Berbera (au Somaliland), concurrent direct potentiel de Djibouti ? Comment Lin Yifu et son *think tank* ont-ils pu ne pas envisager que l'Éthiopie finisse par renouer avec les États voisins et ainsi contester le monopole – de fait conjoncturel – du port de Djibouti sur ses exportations ? En mars 2019, il a été annoncé qu'avec l'aide du Fonds d'Abu Dhabi pour le développement et de DP World, l'Éthiopie allait construire une nouvelle route vers Berbera<sup>25</sup>. En juin 2019, l'Éthiopie annonçait qu'avec l'aide cette fois-ci de la Banque africaine de développement, elle entreprenait de construire une ligne de chemin de fer entre Addis-Abeba et Port-Soudan<sup>26</sup>. Il ne faut pas non plus oublier que depuis 2018 l'Érythrée (territoire indépendant de l'Éthiopie depuis 1993) a de nouveau ouvert ses ports à l'Éthiopie et que de manière très significative, le premier bateau éthiopien qui ait accosté dans le port de Massaoua devait mettre le cap sur

<sup>21</sup> Voir notre article « Lin Yifu, l'Afrique et le modèle chinois d'émergence », *Revue de la régulation* [en ligne], n° 25, 1<sup>er</sup> semestre/Spring 2019, à <http://journals.openedition.org/regulation/14529>.

<sup>22</sup> Nous n'avons pas pu trouver le titre exact français ou anglais du rapport, mais connaissons son titre chinois 青布提自贸先导区与经济转型：新结构经济学之路 que nous avons traduit ici, voir « La China Merchants à Djibouti... », *op. cit.*, p. 68-69. En revanche, nous avons pu en vérifier l'existence à Djibouti.

<sup>23</sup> Voir « Lin Yifu, l'Afrique... », *op. cit.*, p. 14-17 ; voir aussi « Zones économiques spéciales « chinoises » : Djibouti, Éthiopie et Maroc comparés », à paraître en 2020 (il en existe une version plus ancienne disponible à <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02047370/document>).

<sup>24</sup> Selon les chiffres rassemblés au hasard de lectures, le chemin de fer Addis-Abeba – Djibouti aurait coûté 4,5 milliards de dollars dont 3,3 seraient des prêts commerciaux (donc un taux d'intérêt supérieur au Libor) de l'Exim Bank de Chine et 1,4 des prêts chinois bonifiés. Les prêts (tous ?) auraient initialement eu une maturité de 10 ans avec un délai de grâce de 5 ans avant d'être restructurés devant l'impossibilité pour l'Éthiopie de les rembourser (nouvelle maturité de 30 ans).

À titre de comparaison, avec un prêt français d'un montant certes bien moindre (150 millions de dollars), une période de maturité de 40 ans, un délai de grâce de 10 ans et un taux d'intérêt de 0,0016%, le Maroc acquiert un parc de locomotives « nouvelle génération » et leurs équipements et pièces détachées. Les caractéristiques de ce prêt par comparaison avec le précédent le rendent à l'évidence plus aisément supportable pour un pays en développement.

<sup>25</sup> Voir <https://constructionreviewonline.com/fr/2019/03/lancement-du-projet-routier-400m-reliant-l%E2%80%99-99%C3%A9thiopie-au-port-de-somalias-berbera/>

<sup>26</sup> Voir <https://www.afdb.org/fr/documents/document/eoi-ethiopia-developing-bankable-feasibility-study-for-the-construction-of-standard-gauge-railway-connecting-ethiopia-and-sudan-109970>.

la Chine en transportant quelque onze mille tonnes de zinc érythréen<sup>27</sup>. Ici aussi un projet de liaison ferroviaire est à l'étude et serait financé par l'Italie<sup>28</sup>. Bref, non seulement l'Éthiopie ne produit pas assez pour alimenter la magnifiquement dispendieuse ligne de chemin de fer entre Addis-Abeba et Djibouti, mais de surcroît elle lui oppose trois concurrents au détriment des port et terminaux de Djibouti. Il est clair que le *think tank* de Lin Yifu n'a pas su conseiller adéquatement Djibouti – ni auparavant l'Éthiopie – tant son plan a échoué à prendre en compte l'évolution vraisemblable de la situation géopolitique de l'Éthiopie<sup>29</sup> et à évaluer justement le potentiel économique de l'Éthiopie dont il voulait faire dépendre le développement de Djibouti. Là, nous serons tout à fait d'accord avec David Styan pour dire que « the Djibouti case reflect[s] a lack of foresight and adequate planning on both African and Chinese sides » (p. 205) et que le surendettement de Djibouti en découle directement.

Enfin, il convient encore d'aborder le cas du port d'Hambantota. Les éléments rapportés ci-dessous transparaissent dans l'article de David Styan, mais y sont présentés de telle sorte qu'ils montreraient que l'« investissement » chinois serait la cause d'un surendettement srilankais. Brièvement, ce surendettement résulte plus certainement de la volonté de l'ex-président Mahinda Rajapaksa de se faire réélire quel qu'en soit le prix que payerait son pays ainsi que d'une certaine pusillanimité corruptrice chinoise – à commencer par une peur du changement – que d'une stratégie d'endettement consciente et réfléchie du gouvernement chinois. Quoi qu'il en soit, c'est une entreprise (la China Merchants Port) qui a *racheté* la dette srilankaise afin que le nouveau gouvernement srilankais puisse rembourser à la « Chine » – ou plus exactement à l'institution financière chinoise prêteuse – ses dettes (1,2 milliard de dollars) afférentes au port d'Hambantota. En échange, l'entreprise (c'est-à-dire CMPort et non la Chine) a obtenu une concession de 99 ans qui devrait lui permettre à la fois de se rembourser du bouquet de 1,2 milliards de dollars et de construire puis exploiter des infrastructures portuaires, dont la propriété, *in fine* est et reste celle du Sri Lanka. N'est-ce pas d'ailleurs là, une des leçons données par Hong Kong alors même que la concession allait non à une entreprise britannique, mais au gouvernement britannique ?



Bref, les investissements chinois ne sont pas responsables des dettes djiboutiennes ou africaines. Cette réalité ne changerait pas même si la définition de l'investissement était modifiée pour y inclure toutes les dépenses chinoises occasionnées par tout projet africain d'infrastructure.

Également, les investissements djiboutiens ou africains en tant que tels ne sont pas responsables du surendettement des pays investisseurs. Le surendettement de ces pays vis-

---

<sup>27</sup> Voir <https://www.aa.com.tr/fr/afrique/le-pm-%C3%A9thiopien-rend-visite-aux-ports-%C3%A9rythr%C3%A9ens-strat%C3%A9giques-/1246954>.

<sup>28</sup> <https://www.geostrategia.fr/contre-toute-attente-la-paix-entre-lethiopie-et-lerythre/>.

<sup>29</sup> Par exemple, il est établi que les discussions entre l'Éthiopie et l'Érythrée étaient entamées depuis 2011.

à-vis de la Chine est bien plus certainement le résultat d'une mauvaise appréciation par les deux partenaires des retours sur investissement dans un contexte économique et social donné tant au niveau mondial que local.

Donc, ce qu'il faut interroger au premier chef, ce sont la pertinence des stratégies de développement nationales, les compétences et l'éthique des acteurs (africains, chinois ou autres) qui les mettent en œuvre. Établir de fausses corrélations, user d'approximations, énoncer des semi-vérités, tout concourt très certainement à la désignation d'un bouc émissaire, mais empêche une appréciation objective des facteurs causals et, en dernière analyse, dessert le ou les pays que l'on entendait défendre.

David Styan n'est pas le seul auteur à qui nous puissions savoir mauvais gré pour une approche biaisée sur un thème similaire. Ainsi de Frans-Paul van der Putten dans un travail essentiellement consacré à COSCO à partir du cas du port du Pirée<sup>30</sup>. Ici encore, ce qui nous gêne profondément, c'est la méthodologie. À partir d'un fait très connu – ce qui ne signifie pas forcément bien interprété, bien appréhendé – et de surcroît sensible, un auteur en tire des conclusions générales – voire simplistes – qu'il applique tous azimuts sans circonspection aucune, faute de jamais remettre les choses dans une perspective globale. Sans jamais se poser la question de savoir en quoi le comportement d'une entreprise (CMPort pour David Styan ; COSCO pour Frans-Paul van der Putten) est ou non différent de celui de la nation qui héberge son siège social – en l'occurrence Chine ? Sans jamais se poser la question de savoir en quoi ce comportement diffère de celui de CMA-CGM, Maersk, PSA et consorts ? Sans jamais se poser la question de savoir si la stratégie entrepreneuriale de telle entreprise chinoise n'est pas dictée par sa structure d'entreprise – un pur transporteur (COSCO) alors que les autres sont hybride (China Merchants Group) ou acconier (Hutchinson) ? Scientifiquement parlant, l'important n'est pas tant la réponse que l'absence de question. Nous sommes alors contraints d'arguer que de telles démarches sont *in fine* plus politiques que scientifiques, et qu'elles desservent tant la science que la politique.

---

<sup>30</sup> Frans-Paul van der Putten, *European seaports and Chinese strategic influence. The relevance of the Maritime Silk Road for the Netherlands*, Clingendael Report, December 2019, <https://www.clingendael.org/publication/european-seaports-and-chinese-strategic-influence-0>.