

20
17

Retranscription
débat du
20 Nov 2017

CLUB INFLUENCE

La Chine et les
nouvelles
routes de la
soie: Enjeux et
perspectives
pour l'Afrique

2017

Retranscription
débat du
20 Nov 2017

Le 20 novembre dernier, l'équipe du **Club Influence** a eu le plaisir d'organiser une conférence en partenariat avec **Chinafrica.info** au sein de l'**Université Paris-Dauphine** autour de quatre intervenants :

M. Thierry Pairault, Directeur émérite au CNRS,

M. Paul Maria Conseiller auprès du Directeur Asie du Ministère des Affaires étrangères,

M. Christian Vicenty, Chargé de mission Chine, Ukraine, Russie et nouvelles routes économiques de la soie auprès de la Direction Générale des Entreprises.

M. Romain Girbal, Président d'Alliance Minière

La table ronde débute par l'intervention de **M. Pairault** qui analyse la nature des relations entre la Chine et l'Afrique à travers le phénomène de l'investissement.

Il constate que tout article concernant la présence chinoise en Afrique met souvent en exergue le fait que la Chine investit massivement sur ce continent.

Or, lorsqu'on regarde les statistiques disponibles, la Chine a investi à hauteur de 2.4 milliards de dollars en Afrique en 2016¹, ce qui représente 1.2% de l'ensemble des investissements chinois dans le monde et 0,2% de l'ensemble des investissements direct étrangers dans le monde.

Par conséquent, si nous prenons cet angle d'analyse, il y a une contradiction notable entre un chiffre excessivement faible et un phénomène pourtant considéré comme excessivement important.

Pour appuyer davantage sa démonstration **M. Pairault** prend l'exemple de l'entreprise Ford qui a envisagé d'investir au Mexique en 2016 pour un montant de 1.6 milliards de dollars dans la construction d'une usine. Par comparaison, vous avez d'un côté une entreprise qui aurait pu investir pour une usine et dans un seul pays l'équivalent des 2/3 de ce que de l'autre côté la Chine a investi durant la même année dans 54 pays africains.





A travers cette comparaison, **M. Pairault** remet en perspective la réalité des investissements chinois en Afrique. Une question se pose alors : Comment en sommes-nous arrivés à considérer que l'investissement chinois en Afrique est colossal ?

A travers ses travaux, **M. Pairault** souligne le fait qu'une confusion s'opère entre la notion d'investissement et celle de prestation de service².

Tout d'abord, un investissement chinois signifierait qu'une entreprise chinoise va acheter ou construire une unité de production dont elle sera propriétaire en partie ou entièrement. Alors que dans la prestation de service, c'est le gouvernement africain qui est le maître d'ouvrage et qui va donc investir en sollicitant un prestataire, à savoir dans notre cas une entreprise chinoise. Dans cette configuration, l'entreprise chinoise est simplement un acteur économique que l'on va payer.

Par ailleurs, lorsque vous faites un investissement direct, vous signalez que vous avez un intérêt économique de long terme dans le pays ou vous souhaitez développer une unité de production. Lorsque vous êtes un prestataire de service vous ne cherchez pas un pays partenaire mais un client. Deux attitudes totalement différentes.

Pour étayer son propos, **M. Pairault**, fait référence à 2 chiffres clés :

- En 2016, le montant des prestations de service chinois en Afrique était de 73 milliards de dollars.
- Sur cette même période, le montant du déficit de la balance commerciale³ de l'Afrique envers la Chine était de 96 milliards de dollars.

Comparé aux 2.4 milliards d'investissement chinois en Afrique, nous avons une perspective totalement différente de la relation Chine-Afrique.



Nous sommes en train de confondre un flux entrant (investissement) avec un flux sortant. Au lieu de se positionner du point de vue de l'Etat africain, on se positionne du point de vue de l'entreprise chinoise qui serait prétendument « investisseur ». En procédant ainsi on inverse de ce fait totalement les rapports économiques.

En conclusion, il y a donc d'un côté un discours qui survalorise et théâtralise la présence chinoise en Afrique, et d'autre part il y a une confusion entre les concepts d'investissement, construction, et financement.



2017

Retranscription
débat du
20 Nov 2017



Selon **M. Thierry Pairault**, la question qui se pose n'est donc pas de savoir dans quelle mesure la Chine s'installe en Afrique par des investissements, mais plutôt dans quelle mesure les prestations de service achetées par les pays africains vont servir au développement de ces pays, et dans quelle mesure ces achats font partie intégrante d'une stratégie de ces pays africains.

Prenant la parole suite à son tour, **M. Paul Maria** concède qu'il y a une forme de théâtralisation des investissements chinois à travers la stratégie initiée dès 2013 des nouvelles routes de la soie.



Cependant il faut davantage voir l'initiative des routes de la soie comme une requalification de la politique étrangère chinoise de manière générale, étant donné que celle-ci se déploie en Asie du Sud-est, en Europe continentale et en Afrique.

Dans tous ces pays traversés par les routes de la soie, selon **M. Maria** nous assistons à une requalification⁴ des projets en « routes de la soie », et ce, pour une raison simple, c'est que l'initiative des routes de la soie est à la fois une initiative « top-down » et une initiative « bottom-up ».

- **Top-down** : l'initiative est lancée par le haut. Dans notre cas, par le Président Xi Jinping qui est en fait la déclinaison à l'étranger de ce qu'il appelle le « rêve chinois ». Ce rêve chinois a une composante intérieure, à savoir développer les outils de productions chinois en interne. Mais il y a aussi une dimension symbolique extérieure : reconquérir une position de la Chine vis-à-vis de ses voisins et au sein de la communauté internationale. Une position que les routes de la soie lui permettent d'obtenir.

- **Bottom-up** : l'intention du président chinois étant performative, il y a un ensemble d'acteurs notamment privés qui vont s'interroger sur la manière dont leurs stratégies peuvent rentrer dans le cadre des routes de la soie et donc matérialiser cette vision. C'est à ce moment que l'on assiste à une requalification des projets





Il y a donc effectivement des nouveaux projets et outils qui naissent comme la banque asiatique des infrastructures, ainsi que des anciens projets requalifiés comme « route de la soie ». Un enjeu se profile alors côté chinois : comment créer une identité commune entre toutes les initiatives présentes dans les nouvelles routes de la soie ?

D'après **M. Vicenty**, pour la partie chinoise il y a une sorte de mémoire collective qui s'opère. Les anciennes routes de la soie (2ème siècle avant JC), sur une initiative chinoise, ont imprimé une mémoire du monde sur le continent eurasiatique et Afrique durant à peu près 15 siècles à la fois en maritimes et en terrestre. A l'époque, le maritime avait pris une prépondérance sur le terrestre. Quelque part il y a l'idée aujourd'hui de ressusciter les routes terrestres des routes de la soie, qui existaient il y a plus de 2000 ans, et de ce fait la Chine se doit de résoudre ce que l'on appelle le dilemme du détroit de Malacca⁵.

M. Vicenty rappelle un chiffre essentiel, le commerce entre la Chine et les 60 pays concernés par le projet **OBOR**⁶ (**One belt one road**), c'est à peu près 1000 milliards de dollars et un peu plus de 2500 milliards de dollars à l'horizon 2025. On voit bien qu'il y a un enjeu de construire une identité d'ensemble à travers les différentes modes de communication (routier, maritime, numérique, etc.).



Toutefois, tout cet ensemble est en capacité d'avoir une identité à condition d'avoir les moyens et la coordination nécessaire des efforts à faire pour qu'il y ait un équilibre. Or comment se positionner en tant qu'occidental ou africain avec un pays (la Chine) qui ne résonne pas en dessous du milliard de dollars ?

Pour illustrer les contours de ce défi, **M. Girbral** au travers de sa société l'Alliance Minière Responsable (AMR) a présenté un exemple opérationnel de coopération avec la Chine.



Crée en 2013, l'AMR a commencé à faire plus de 1000 forages d'exploration de bauxite dès 2015 en utilisant la plupart du temps des prestataires français. La problématique de l'AMR était la suivante :

- **L'entreprise a un gisement proche de la mer et proche d'infrastructures chinoises.**, Si l'AMR souhaitait développer ses propres infrastructures il aurait fallu investir environ 250 millions de dollars.
- **Pour lever ce montant, il faut effectuer des études de faisabilité « bancables » qui coutent entre 20 et 40 millions de dollars.**
- **Une fois que l'on fait ces études, il faut convaincre des banques, qui sont généralement françaises. Sauf qu'en Guinée ces banques avaient déjà investi dans 2 projets concurrents et avaient par conséquent une grosse exposition.**
- **Les raffineries chinoises de transformation de bauxite (client final), lorsqu'elles sont calibrées sur une certaine bauxite, n'achètent que cette catégorie. Par conséquent, il y avait un impératif à accéder rapidement au marché de la vente du minerai de bauxite.**



2017

Retranscription débat du 20 Nov 2017



C'est à ce moment qu'une collaboration avec la société chinoise Shanfong Weiqiao (1er producteur d'aluminium au monde) a été envisagée.

L'accord trouvé entre l'AMR et Shanfong Weiqiao est de nature opérationnelle et logistique, et non un accord capitalistique. Les deux sociétés sont totalement indépendantes, sauf que Shanfong Weiqiao étant à seulement 3 km du site de l'AMR, l'entreprise chinoise étend ses infrastructures et donne l'accès à ses moyens logistiques à l'AMR. En contrepartie, l'AMR vend l'intégralité de son minerai à la Shanfong Weiqiao.



Malgré des différences structurelles assez fortes, les deux sociétés ont réussi cependant à trouver des compromis. **M. Girbal** a particulièrement souligné l'efficacité opérationnelle des entreprises chinoises. Pour illustrer son propos, **M. Girbal** souligne qu'à partir d'un projet green field⁷, Shanfong Weiqiao a réussi à produire en une année 6 millions de tonnes de bauxite exportée. A titre de comparaison, pour un projet « classique » il faut :

- 5 années d'études préalables
- 2 ou 3 années pour trouver des financements,
- 1 ½ an pour construire les infrastructures
- 10 ans pour lancer une production qui est graduelle et amortie au bout de 5 ans.

En 3 ans, Shanfong Weiqiao produit 30 millions de tonnes de bauxite. Cependant du point de vue de la RSE, cette société posait des problèmes. L'AMR a imposé à leur partenaire chinois un cahier des charges très étendu et gère l'ensemble de la partie RSE. D'ailleurs Shanfong Weiqiao a pris ce cahier des charges pour le mettre sur son permis d'exploitation. Aujourd'hui, **M. Girbal** estime qu'il a un système qui fonctionne malgré les différences culturelles.

Cet exemple illustre selon **M. Thierry Pairault**, une réalité peu prise en compte : les opérations chinoises en Afrique, sont rarement des opérations 100% chinoises. En effet, si la Chine assume en général les fonctions liées au financement ou à la construction, les aspects techniques voire technologiques demeurent en grande partie sous-traités à des entreprises occidentales. Autre constat: grâce à la présence chinoise, les entreprises occidentales peuvent accéder à un certain nombre de projets financés via les prêts accordés par la Chine aux Etats africains.

Sur le plan institutionnel, **M. Maria** rappelle qu'en 2015 les premiers ministres chinois et français ont décidé de se mettre d'accord sur la manière dont la France et la Chine pouvaient travailler ensemble en pays tiers. Cette coopération dont les modalités restent encore à définir, a vocation à se décliner un peu partout et pas seulement sur le continent africain. Cette déclaration a été suivie des faits puisque deux structures ont été créées :

- **une plateforme d'investissement franco-chinois gérée par Bercy, qui travaille sur des solutions de financement**
- **un fond franco-chinois de coopération en marché tiers, qui se caractérise par une forme plus intégrée avec d'un côté la branche internationale de la Caisse des Dépôts et de l'autre côté chinois le fond souverain chinois CIC. Ils sont engagés à donner des financements à parité.**

Il ressort de ce débat que l'Afrique est un marché pour la Chine mais pas nécessairement une priorité de long-terme. Selon **M. Pairault**, il ne faut pas confondre les motivations étatiques chinoises et celle de la stratégie des entreprises, car elles ne se recoupent pas toujours.

D'ailleurs, lorsqu'on s'intéresse à la motivation des acteurs privés chinois en Afrique, cela relève plutôt du désir de faire du "business" comme leurs homologues occidentaux.



A ce propos, **M. Pairault** a fait remarquer que certaines grandes banques chinoises ont été rappelées à l'ordre sur le fait que les prêts accordés ne devaient concerner que les projets qui servaient directement le développement économique chinois. En d'autres termes, les banques chinoises ne peuvent pas accorder un prêt à un projet commercialement viable en Afrique si ce dernier ne concerne pas directement le développement de la Chine.

A cette opposition s'ajoute également une opposition entre la stratégie politique du ministère des Affaires étrangères et la stratégie du ministère du Commerce beaucoup plus économique. D'après M. Pairault cette opposition se perçoit dans le discours autour des routes de la soie, qui est parfois très inclusif vis-à-vis de pays partenaires de la Chine comme le Maroc. Cependant, les faits économiques sont têtus. L'Egypte est le seul pays africain présent dans la liste des pays concernés par les investissements dans le cadre de la route de la soie.



2017

Retranscription
débat du
20 Nov 2017



1 https://www.francetvinfo.fr/monde/usa/presidentielle/donald-trump/ford-annule-la-construction-d-une-usine-au-mexique-pour-investir-aux-etats-unis_1999549.htmlXXX

2 le financement est également une prestation de service.

3 La balance commerciale est la différence, en termes de valeur monétaire, entre les exportations et les importations de biens ou de biens et service

4 « Labellisation » des projets antérieurs à 2013 en projet « route de la soie »

5 La croissance économique des États se traduit traditionnellement par le développement progressif de leur commerce extérieur, facteur d'extension de leurs intérêts économiques et stratégiques sur la scène internationale qui requièrent des instruments maritimes pour les pérenniser, les promouvoir et les étendre ainsi que des outils navals pour les protéger. La République populaire de Chine se situe dans ce cadre. Sous l'impulsion de Deng Xiaoping et de son concept d'« économie socialiste de marché », initiée en 1979, la République populaire de Chine s'est rapidement transformée en une puissance économique majeure aux intérêts maritimes et outre-mer étendus. À partir du milieu des années 1980, la République populaire de Chine devient dépendante des marchés internationaux pour sa croissance et des ressources énergétiques en provenance de l'étranger quant à son développement. Cette nouvelle configuration économique aux implications politico-stratégiques majeures conduit les autorités chinoises, dans un contexte international entièrement recomposé, à s'interroger sur la manière de protéger leurs routes commerciales et leurs flux économiques internationaux alors que les États-Unis dominent les espaces maritimes mondiaux dont le détroit de Malacca point de passage obligé de l'approvisionnement énergétique de la Chine

Autre nom donné à l'initiative des nouvelles routes de la soie

6 Projet sans aucune étude d'exploration préalable

7

Contact

club.influence(at)dauphine-alumni.org

Responsables Club

M. Sean McCOY

Mme. Alice Leleu

